

RÊDE MINEIRA DE VIACÃO

Relatório
1943



Dr. Benedito Valadares Ribeiro

Eng. Lincoln Moreira dos Santos Pena

556 2215
2314





RELATÓRIO DE 1943

APRESENTADO AO EXMO. SR. DR.
BENEDITO VALADARES RIBEIRO, DD.
GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS
GERAIS, PELO ENGENHEIRO LINCOLN
MOREIRA DOS SANTOS PENA, DIRETOR.

IMPrensa OFICIAL
BELO HORIZONTE

15405 5 1248

ÍNDICE

I — INTRODUÇÃO:

	PÁGINAS
— Resultado de exploração industrial	IX
— Transportes efetuados — Resultados Gerais . .	X
— Percurso de trens	XIV
— Eficiência do Serviço de Transportes	XIV
— Extração em tráfego	XV
— Movimento financeiro-orçamentário	XVI
— Receita das estações	XIX
— Movimento monetário	XIX
— Renda de passagens	XIX
— Transportes por conta do Governo Federal . .	XX
— Impostos mineiros	XX
— Despesas de Custeio	XXII
— Tarifas	XXIII
— Nas Oficinas	XXIII
— Fundo de Melhoramentos	XXIII
— Conta de Capital	XXIV
— Aparelhamento da Estrada — O problema dos trilhos	XXVI
— Escola Profissional de Divinópolis	XXVI
— Tomada de Contas	XXVI
— Conclusão	XXVII

II — DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS:

— Gabinete do Diretor e Secretaria da Estrada .	XXXI
— Serviços Jurídicos	XXXV
— Serviço Sanitário	XXXVII
— Representação da Rêde no Rio de Janeiro . .	XXXVII

VI

	PÁGINAS
III — DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES	3
IV — DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO	41
V — DEPARTAMENTO FINANCEIRO	69
VI — DEPARTAMENTO DO TRAFEGO	149
VII — DEPARTAMENTO DA LINHA	173
VIII — ASSOCIAÇÕES:	
— Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferro- viários da Rêde Mineira de Viação	239
— Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação	241
— Clube dos Ferroviários	242

INTRODUÇÃO



Belo Horizonte, junho de 1944.

SENHOR GOVERNADOR.

Em cumprimento a determinações regulamentares, tenho a honra de apresentar a V. Excia. o relatório dos trabalhos realizados na Rêde Mineira de Viação, durante o exercício de 1943.

Honrado com a designação de V. Excia. para dirigir a Rêde Mineira de Viação, em substituição ao ilustre profissional, Engenheiro Dermeval José Pimenta, atual Secretário da Viação do nosso Estado, tomei posse do cargo em abril de 1943, numa fase extremamente difícil para o desempenho da tarefa ligada à execução dos transportes sôbre trilhos, em virtude da situação anormal criada pela guerra.

A escassez e o encarecimento dos materiais de uso corrente na Estrada, a falta de combustível e o aumento considerável do volume de transporte, devido à cessação da concorrência rodoviária, preocupavam seriamente as administrações de tôdas as estradas de ferro do país.

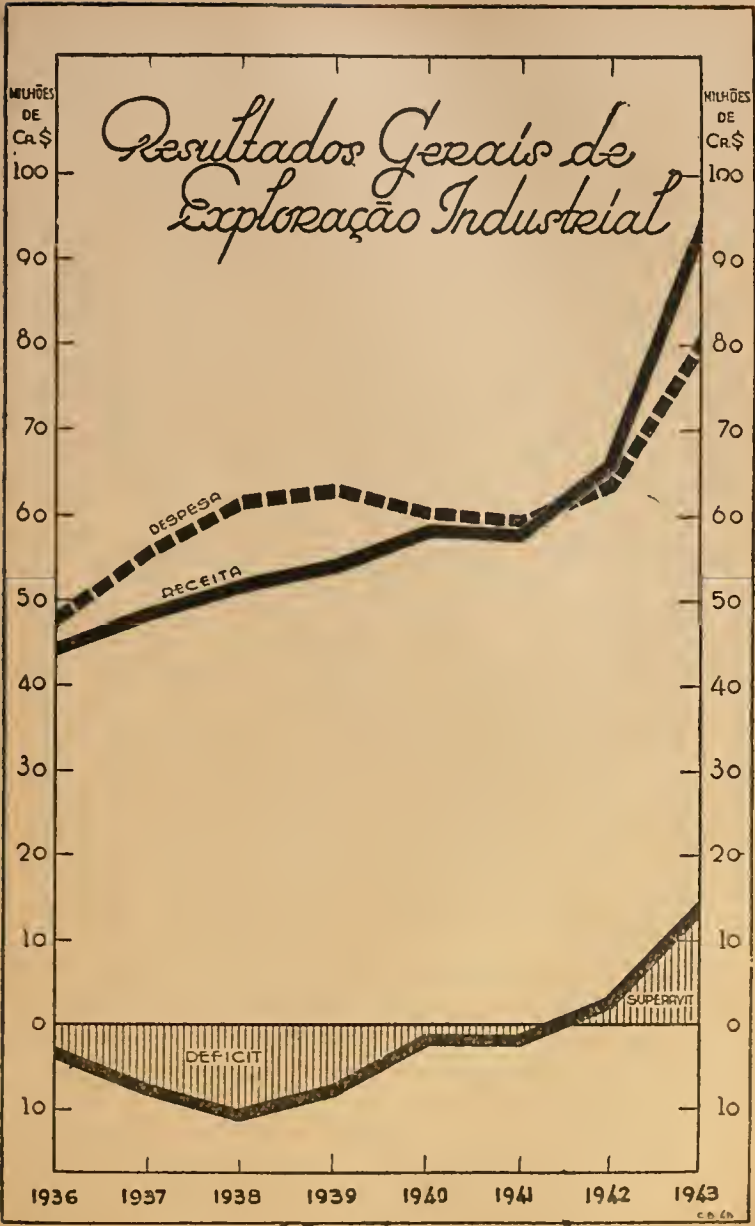
Com o apôio do Governô do Estado e contando com a excepcional boa vontade e espírito de cooperação de todos os servidores da Rêde, conseguimos manter a regularidade do tráfego e dos serviços administrativos da Estrada, executando obras novas e melhoramentos de caráter inadiável, todos ligados ao desenvolvimento desta via férrea.

Dessa conjugação de esforços resultou encerrarmos o exercício de 1943 com todos os transportes praticamente em dia, tendo conseguido a Estrada alcançar um saldo de custeio superior a 13 milhões de cruzeiros, conforme se vê pela demonstração a seguir:

RESULTADO DE EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Renda

	Cr\$	Cr\$
Receita dos transportes	90.417.208,50	
Receita Complementar dos Transportes	656.384,10	
Receita Acessória dos Transportes	2.291.527,40	93.365.120,00





XIII

	<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
	Cr\$	
1941	14.248.748,70	100
1942	16.616.388,70	117
1943	22.803.495,20	161

<i>Animais</i>	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>
1941	169.786	100
1942	204.555	120
1943	243.610	143

	<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
1941	2.544.320,80	100
1942	3.427.849,00	135
1943	3.517.021,10	138

<i>Mercadorias</i>	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>
1941	869.006 tons.	100
1942	872.944 tons.	100
1943	1.017.234 tons.	117

	<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
1941	36.644.107,90	100
1942	41.234.247,30	112
1943	57.685.061,90	157

Foram as seguintes as principais mercadorias transportadas pela Rêde em 1943:

	<i>Quantidade</i>	<i>Renda</i>
		Cr\$
Arroz beneficiado	42.985 tons.	3.868.879,80
Água mineral	17.645 "	671.645,30
Algodão em rama	7.714 "	1.136.003,30
Açúcar bruto	24.247 "	1.408.971,30
Carvão vegetal	36.950 "	752.972,90
Cascas para curtir	15.591 "	1.064.231,00
Cal	27.790 "	694.844,60
Cimento	23.630 "	1.613.350,10
Feijão	28.368 "	2.105.239,80

XIV

Farinha de trigo	20.274	”	1.313.371,00
Farinha de mandioca	5.754	”	404.562,70
Garrafas e garrafões vazios	11.960	”	667.420,70
Lenha	148.836	”	1.814.192,30
Madeiras	48.823	”	1.394.290,70
Milho	27.587	”	1.408.099,20
Sal	67.408	”	4.877.869,70
Tecidos de algodão	5.140	”	943.754,60
Charque	8.507	”	892.030,50

PERCURSO DE TRENS

Para atender ao acréscimo do volume de transportes durante o ano e dar escoamento à produção da extensa zona servida pela Rede, houve aumento no percurso geral dos trens, conforme se vê pelos dados abaixo:

<i>Trens remunerados</i>	<i>Km.</i>	<i>Números Índices</i>
1941	6.782.436	100
1942	7.057.563	104
1943	7.242.565	107

Trens remunerados e não remunerados, inclusive manobras e prontidões

1941	10.454.266	100
1942	10.895.156	104
1943	11.694.145	112

EFICIÊNCIA DO SERVIÇO DE TRANSPORTES

O aumento apreciável obtido na renda da Estrada se deve, em grande parte, à maior eficiência no serviço de transportes. Os dados a seguir revelam um melhor aproveitamento dos veículos durante o exercício de 1943:

PERCURSO DE VEÍCULOS

	<i>Km.</i>	<i>Números Índices</i>
1941	47.465.372	100
1942	50.509.460	106
1943	50.975.566	107

XVI

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO

O orçamento financeiro, para o exercício de 1943, foi o seguinte:

	Cr \$
Receita prevista	68.000.000,00
Despesa orçada	69.500.000,00
	<hr/>
Deficit previsto	1.500.000,00

Os balanços financeiros apresentaram o seguinte resultado:

	Cr \$
Receita arrecadada	98.794.618,40
Despesa processada	92.564.948,70
	<hr/>
Superavit verificado	6.229.669,70

Em relação ao ano anterior, a Receita arrecadada aumentou de Cr\$29.876.946,50 (43,4 %), tendo havido, também, um acréscimo na Despesa processada de Cr \$19.166.712,40, ou sejam, 26,2%

O acréscimo da Receita é explicado pelo aumento do volume de transporte na Estrada e, também, devido à majoração tarifária, que entrou em vigor a partir do mês de agosto.

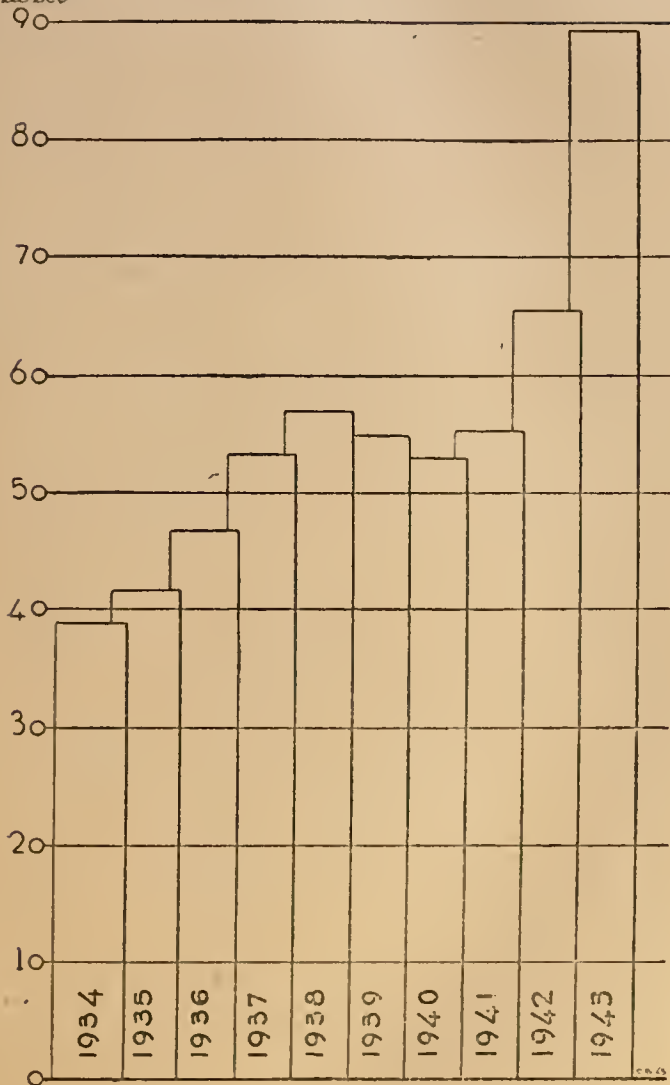
O acréscimo na Despesa foi devido ao aumento de vencimentos concedido ao pessoal da Rêde, a partir do mês de dezembro, e à elevação dos preços dos materiais de uso corrente na Estrada.

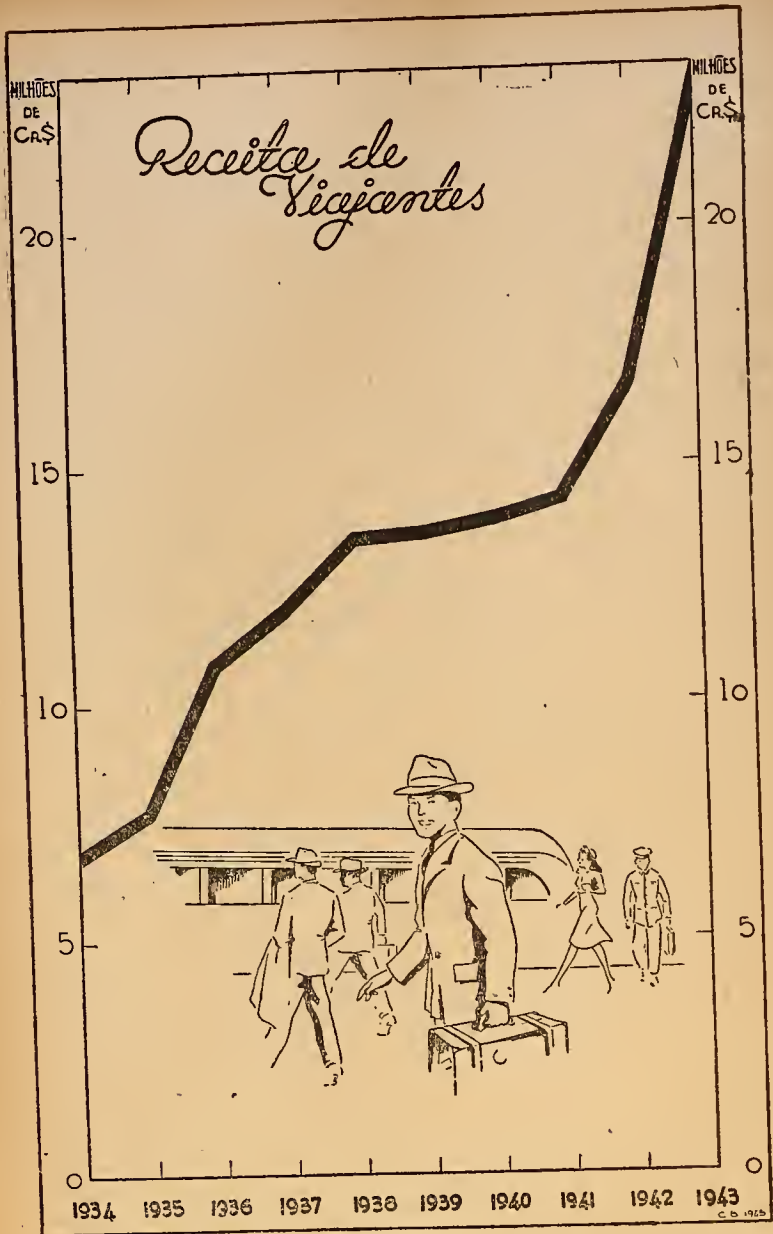
Em alguns casos, a alta de preços, em relação ao ano anterior, foi muito além de 30 %, conforme se verifica pelos dados a seguir:

	%
Aquisição de ferro em geral e chapas galvanizadas	96,86
Ferramentas em geral	57,75
Cabos e fios para eletricidade	85,52
Material para a Via Permanente	44,80
Material para escritórios	42,49
Aço fundido	41,39
Artefatos de ferro e grampos para trilhos, etc.	35,83

Receita das Estações

em milhões de Ds





XIX

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas, durante o ano de 1943, das Estações da Estrada, montaram a Cr \$98.268.792,50, ou sejam, mais Cr \$23.983.876,20 que no ano anterior.

As férias arrecadadas das Estações desde a formação da Rêde e expressas em números-índices, são os seguintes:

1931	85
1932	106
1933	97
1934	92
1935	100
1936	110
1937	126
1938	136
1939	131
1940	125
1941	132
1942	156
1943	214

MOVIMENTO MONETÁRIO

As operações de Caixa, durante o ano de 1943, montaram a Cr \$140.342.185,30, contra Cr \$117.758.547,70, em 1942.

O Balanete do movimento anual de Caixa, constante do Relatório apresentado pelo Departamento Financeiro desta Estrada, discrimina os recebimentos e pagamentos em dinheiro durante o ano.

Outros dados referentes às contas das Estações, Tráfego Mútuo, Tráfego Direto, Movimento Bancário, Despesas Alfandegárias, Devedores por Transportes, Despesa Pessoal, etc., serão encontrados, com abundância de detalhes, no Relatório apênsso, do Departamento Financeiro.

RENDA DE PASSAGENS

Desde a formação da Rêde, em 1931, a renda de passagens vem crescendo sempre, conforme se vê pela demonstração a seguir:

	Cr \$
1931	5.401.808,90
1933	6.281.837,00
1935	7.575.204,00

	Cr\$
1937	12.086.082,00
1939	13.477.553,20
1941	14.248.748,70
1943	22.803.495,20

Em 1943 a renda de passagens representa 24,5 % da renda total da Estrada.

TRANSPORTES POR CONTA DO GOVÈRNO FEDERAL

Durante o ano de 1943, os transportes atendidos pela Rêde, à requisição de autoridades federais, montaram a Cr\$ \$1.556.862,10. No período de 1932 a 1943 êsses transportes atingiram à quantia de Cr\$11.765.407,90. Nesse mesmo período as contas líquidas importaram em Cr\$7.208.039,00.

A demora com que têm sido pagas as contas de transportes requisitados, principalmente as que caem em "exercícios findos", continua causando prejuízo à economia da Rêde, por isso que tais transportes são cobrados com abatimentos de 15 % e 50 %, conforme disposições do contrato de arrendamento da Estrada.

IMPOSTOS MINEIROS

A Rêde, nos últimos cinco anos, arrecadou para o Estado impostos mineiros na importância de Cr\$20.932.893,50, conforme a demonstração a seguir:

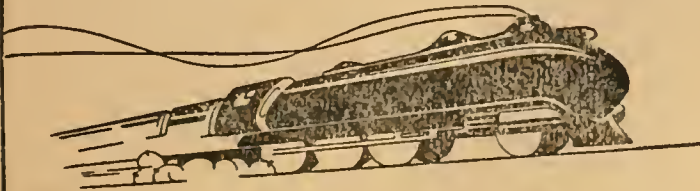
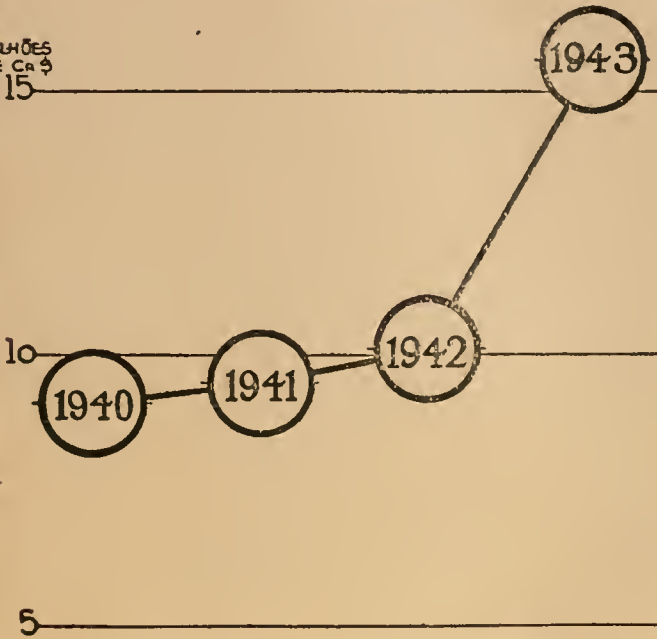
	Cr \$
1939	4.884.178,40
1940	4.100.694,70
1941	3.378.110,60
1942	3.692.640,40
1943	4.877.269,40

Em 1943 foram empregados na Linha mais 258.941 dormentes que no ano anterior. Houve, em relação ao ano de 1942, maior trabalho nas Oficinas, devido à intensificação dos serviços de reparações de carros e vagões. O acréscimo do volume de transporte exigiu maior consumo de combustível e, também, aumento de pessoal contratado para os serviços de braçagem nas Estações de Entroncamento.

Os aumentos de vencimentos e abonos de família concedidos ao pessoal da Estrada determinaram, também, um aumento nas contribuições legais para a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.

Despesa com Combustível

MILHÕES
DE CR \$



DESPESAS DE CUSTEIO

As despesas de "Custeio" da Estrada montaram em Cr. \$80.111.459,00, em 1943. Em relação ao ano anterior houve um acréscimo de Cr \$16.356.735,30, devido ao aumento de vencimentos concedido ao pessoal e à alta verificada nos preços dos materiais, notadamente nos do combustível.

Os itens da despesa, que maior acréscimo acusaram em 1943, foram os seguintes:

	Cr \$
Dormentes	2.247.002,70
Conservação do leito	976.134,20
Reparação de locomotivas, carros e vagões	3.801.155,70
Combustível	5.142.800,80
Baldeação nos entroncamentos	412.843,30
Percurso e estadia de carros e vagões de outras Estradas	220.395,20
Contribuições para a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da R. M.V.	1.152.921,80

Foram as seguintes as despesas de Custeio por verbas nos anos de 1942 e 1943:

DISCRIMINAÇÃO	1 94 2	%	1 9 4 3	%
Pessoal	37.030.707,70	58,1	39.463.609,90	49,3
Material	23.086.947,90	36,2	34.680.062,70	43,2
Despesas Diversas	3.637.068,10	5,7	5.962.786,40	7,5
TOTAL	63.754.723,70	100,0	80.111.759,00	100,0

Tendo em vista o total das despesas de Custeio, foram os seguintes os custos médios das principais unidades de tráfego nesta Rêde, durante o ano de 1943:

Trem-km remunerado	Cr\$ 11,10
Veículo-quilômetro	Cr\$ 1,60
Toneladas-km de peso bruto rebocado	Cr\$ 0,84

No exercício de 1942 êsses custos foram os seguintes:

Trem-km remunerado	Cr\$ 9,10
Veículo-quilômetro	Cr\$ 1,26
Toneladas-km de peso bruto rebocado	Cr\$ 0,67

XXIII

Como se vê pelos dados acima, a elevação dos preços dos materiais e a majoração de vencimentos concedida ao pessoal da Estrada aumentou o preço de custo da utilidade produzida na Rêde, que é o transporte, havendo necessidade de uma revisão geral das tarifas para restabelecer o equilíbrio e proporcionar recursos necessários à perfeita conservação das nossas linhas, afim de que a Rêde possa continuar fornecendo ao público serviços regulares, à altura do progresso das zonas percorridas pela Estrada.

TARIFAS

De acôrdo com os estudos e as propostas do Departamento do Tráfego da Rêde e afim de poder a Estrada fazer face aos aumentos verificados nos preços dos materiais de uso corrente nos serviços de de movimentação de trens e conservação da Linha e do material rodante, foram feitas algumas modificações nas tarifas, em 1943, quase tôdas a partir do mês de agosto.

NAS OFICINAS

Prosseguindo no programa estabelecido, de reaparelhamento gradativo do nosso equipamento de transportes, de acôrdo com os recursos de que dispõe a Estrada, foram construídas em 1943, nas Oficinas da Rêde, as seguintes novas unidades:

- 1 carro dormitório, número DM-117;
- 2 carros restaurantes, números G-117 e G-118;
- 2 carros de passageiros, de 2ª classe, número C-167 e C-168;
- 2 carros de bagagem correio, números F155 e F-156;
- 3 vagões fechados, para transporte de mercadorias, de 36 toneladas, números VF-116, VF-117 e VF-118;
- 5 planchas de fueiros, números G-345 a QC-349.

Além dos serviços de construção, executaram as Oficinas os seguintes trabalhos de reparação do material rodante e de tração:

Reparação de locomotivas a vapor	264
Reparação de locomotivas elétricas	20
Carros de passageiros	244
Vagões de mercadorias e animais	1.012
Automóveis de linha	9

FUNDO DE MELHORAMENTOS

A renda produzida pela taxa adicional de 10 %, destinada ao "Fundo de Melhoramentos" da Rêde, montou, em 1943, a Cr.

XXIV

8.483.176,20. Essa quantia, somada às arrecadações anteriores perfaz a importância de Cr \$67.066.638,80.

Até 31 de dezembro de 1943 as despesas realizadas pela Rêde à conta do referido "Fundo de Melhoramentos", devidamente apuradas e reconhecidas em tomadas de de contas procedidas pelo Governo Federal, montaram em Cr \$71.267.527,90.

Foram as seguintes as despesas realizadas pela Estrada, em 1943, à conta desse Fundo:

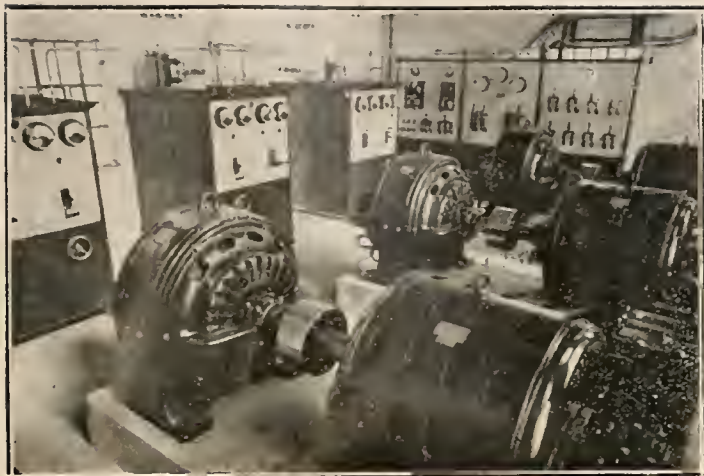
	Cr \$
Lastramento e reforma do lastro das linhas com pedra britada	1.509.323,00
Construção e reconstrução de cercas	79.502,00
<hr/>	
Prosseguimento da construção de vagões da série VF para 36 toneladas	168.692,90
Idem da construção de 5 carros restaurantes, 10 carros bagagem-correio, 50 pranchas e 10 carros de passageiros de 2.ª classe	1.312.129,80
Construção de um galpão para abrigo de carros em Três Corações	51.644,10
Melhoramentos no pátio de Belo Horizonte	20.906,70
Reconstrução de linhas telegráficas entre Ibiá e Patrocínio	72.689,70
Adaptação de freio a vácuo no material rodante	63.549,80
Construção de um bueiro de tubo Vibror, no km 218,358, da linha de Soledade a Barra	22.013,10
Construção de um dormitório para o pessoal da tração e movimento em Angra dos Reis	22.019,10
Obras diversas no trecho Ouidor-Goiandira	35.023,40
Serviço de reflorestamento	83.474,20
Melhoramentos e obras diversas	120.388,20
<hr/>	
TOTAL	3.561.356,00

CONTA DE CAPITAL

Aparelhamento da Estrada

Durante o ano de 1943 foram realizadas pela Rêde as seguintes despesas à conta de "Capital":

Prosseguimento do serviço de construção de 8 carros dormitórios	175.804,70
Idem da transformação de 50 vagões gaiolas para transportes de animais, da série "KC", de 18	



Sub-estação elétrica nas Oficinas de Divinópolis



Vagão de mercadorias, em reparação nas Oficinas de Divinópolis





Carro de passageiros, de 1.^a classe, construído nas oficinas de Lavras, da Rede Mineira de Viação



Serviço de reparação de vagões, nas Oficinas de Divinópolis





Trecho de linha, na Serra da Mantiqueira, lastrado com pedra britada



XXV

toneladas e estrados metálicos, em vagões fechados para merceadorias, da série "VD", de 24 toneladas	108.184,50
Prosseguimento do serviço de construção da ampliação das oficinas de Divinópolis	9.733,10
Construção de uma casa para o Engenheiro Residente em Monte Carmelo	41.197,00
Construção da Estação de Maeaúbas	18.972,40
Construção de desvio, triângulo de reversão e, teraplenagem no pátio da Estação de Maeaúbas	33.691,60
Obras e melhoramentos necessários ao trecho Patrocínio a Ouvidor	35.426,00
Construção de uma Caixa de Água de 25 mil litros no pátio da Estação de Monte Carmelo	3.651,00
TOTAL	426.660,30

As novas despesas relativas ao Capital a ser indenizado a esta Rêde pelo Governo Federal, montam, agora, a Cr \$11.874.100,40, conforme a seguinte demonstração:

Construção da Linha de Patrocínio a Ouvidor	4.866.376,30
Serviços de Eletrificação	930.690,70
Serviços e obras diversas	5.038.622,70
Processos antigos (Aviso n.º 858, de 23-3-1942, do Ministério da Viação e Obras Públicas	1.038.410,50
TOTAL	11.874.100,40

As condições atuais da Estrada, pelo desenvolvimento das zonas atravessadas pelas suas linhas precisam ser grandemente melhoradas.

Há necessidade da construção de 200 vagões para o transporte de merceadorias e aquisição de Locomotivas de maior esforço de tração e maior peso por eixo.

As rendas do Fundo de Melhoramentos são insuficientes para a execução do programa de reaparelhamento da Rêde, o qual inclui substituição de trilhos, construção de carros e vagões, aquisição de Locomotivas, melhoria de traçado pela construção de variantes, alargamento da Bitola de 0,76, etc.

APARELHAMENTO DA ESTRADA — O PROBLEMA DOS TRILHOS

É urgente a solução do problema da substituição de trilhos nas diversas linhas da Rêde. Há grande extensão de linhas com trilhos que estão com mais de 50 anos de uso, muitos praticamente inutilizados pelo desgaste excessivo.

Embora a solução do problema exija emprêgo de capital superior a 200 milhões de cruzeiros, urge adotar um programa anual de substituição dos trilhos, principalmente nas linhas de tráfego mais intenso, logo que as condições internacionais permitam sua aquisição.

Tratando-se de estrada de propriedade da União, justo seria que o Governo Federal colaborasse na solução deste importante problema da Estrada, fornecendo os recursos necessários ao reaparelhamento da Rêde, a exemplo do que já fez com outras vias férreas do País.

ESCOLA PROFISSIONAL DE DIVINÓPOLIS

Fundada em 1941, vem funcionando regularmente a Escola Profissional de Divinópolis, destinada a preparar artifices para as nossas Oficinas.

Nessa Escola são admitidos, de preferência, filhos de empregados da Rêde, que ali recebem instrução profissional adequada à formação de operários hábeis e especializados nos ofícios de suas vocações.

No ano de 1943 concluíram o 3.º ano 17 alunos, sendo esta a primeira turma que terminou o curso.

Todos os diplomandos foram nomeados por esta Diretoria Ajudantes de 4.ª classe, ingressando no quadro de artifices da Rêde.

TOMADAS DE CONTAS

As tomadas de contas da Rêde vêm sendo feitas normalmente pelo Governo Federal, por semestres vencidos, de acôrdo com o estabelecido no contrato de arrendamento da Estrada.

Durante o ano de 1943 foram prestadas ao Governo Federal as contas relativas ao 2.º semestre de 1942 e 1.º semestre de 1943.

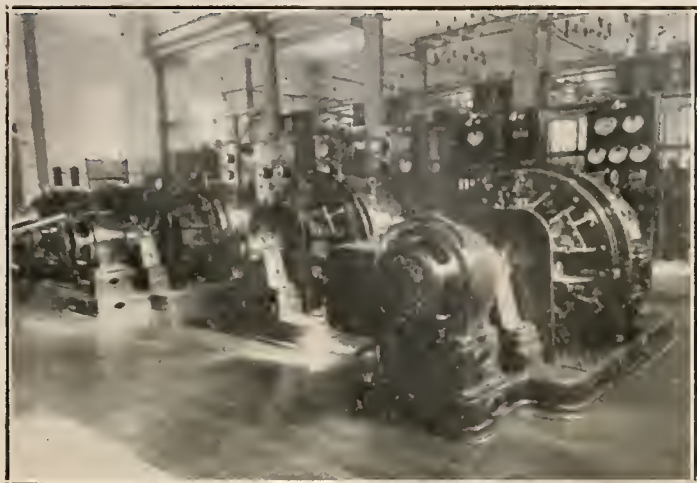
As Juntas que procederam às tomadas de contas eram compostas dos seguintes membros:

Pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro — Engenheiro Nilo Miranda.

Pelo Ministério da Fazenda — Joaquim Ferreira Moncorvo e Moacir de Oliveira Leite.

Pelo Tribunal de Contas — Bacharel Aduarino Rafael de Oliveira e Contador Dino Goulart Guerra.

Pela Rêde Mineira de Viação — Contador José de Castro.

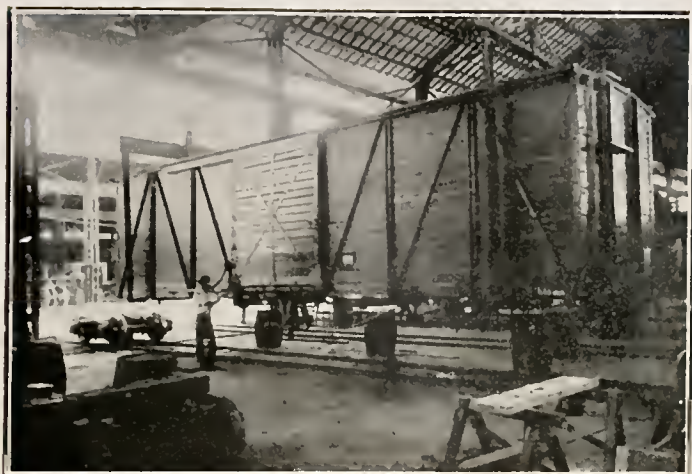


Vista interna da Usina de Carlos Entler, na Rede Mineira de Viação



Trem de carga rebocado por locomotivas elétricas da Rede Mineira de Viação





Vagão de mercadorias em construção nas Oficinas da Rede



Vista interna da Secção de Mecânica, da Escola Profissional de Divinópolis



XXVII

CONCLUSÃO

São estas, Sr. Governador, as informações que julgo de meu dever reunir para conhecimento e apreciação de V. Exeia.

Outros informes sobre os trabalhos técnicos realizados nos vários setores de atividade da Estrada e pormenores sobre a situação econômico-financeira da Rêde, serão encontrados a seguir, nas transcrições de relatórios dos Departamentos e Chefias de Serviços.

Ao finalizar, desejo agradecer a confiança com que nos tem distinguido o Governo do Estado e a colaboração leal e dedicada de todo o pessoal da Estrada.

(a.) *Lincoln Moreira dos Santos Pena*, Diretor da Rêde Mineira de Viação.



DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS



DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS

Gabinete do Diretor e Secretaria da Estrada

A frente do Gabinete do Diretor e Secretaria da Estrada continuaram, respectivamente, os Srs. Dr. Odilon Cunha, Chefe do Gabinete, e José Pinto da Silva, Secretário da Rêde.

Os serviços, em ambas as repartições, correram normalmente durante o ano de 1943.

Foram os seguintes os principais trabalhos executados, em confronto com os do ano anterior.

EXPEDIENTE DA DIRETORIA

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
Ofícios diversos	1.766	2.004	+ 238
Ofícios ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro	720	643	— 77
Papeletas aos Departamentos	305	416	+ 111
Ordens de Serviço	23	14	— 9
Circulares	3	1	— 2
TOTAL	2.817	3.078	+ 261

EXPEDIENTE DO SECRETARIO

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
Papeletas:			
A diversos	7.518	6.334	— 1.184
Sobre aposentadoria	2.505	1.126	— 1.379
Sobre posse e quitação com o serviço militar	844	1.158	+ 314
Sobre retificação de nome	149	175	+ 26
TOTAL	11.016	8.793	— 2.223

MOVIMENTO DOS PROTOCOLOS

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
Processos internos	9.038	7.817	— 1.221
Ofícios de repartições e requerimentos de particulares	3.403	3.416	+ 13
Requerimentos de empregados	2.435	3.981	+ 1.546
Cartas	2.841	3.438	+ 597
Contas	1.098	963	— 135
TOTAL	18.815	19.615	+ 800

CERTIDÕES EXTRAIDAS

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
Para empréstimo na Caixa de Apos. e Pensões	184	1.249	+ 1.065
Diversas	98	97	— 1
TOTAL	282	1.346	+ 1.064

PASSES LIVRES E REQUISIÇÕES

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
Passes (carteirinhas)	1.143	1.335	+ 192
Requisições de passes	135	139	+ 4
Requisições de transportes	154	175	+ 21
TOTAL	1.432	1.649	+ 217

TERMOS

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
De posse	569	345	— 224
De compromisso de naturalização	7	2	— 5
TOTAL	576	347	— 229

PORTARIAS

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
De nomeação, promoção e dispensa	2.630	1.448	— 1.182
De inquérito	204	332	+ 128
TOTAL	2.834	1.780	— 1.054

XXXIII

LICENÇAS

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
Concedidas (em 1943 até 7 de abril) ..	2.986	251	—

Nota: — Este serviço passou a ser feito nos Serviços de Pessoal, a partir de 8/4/1943, à vista do "memorandum" n.º 2.011/P, da Diretoria.

PARECERES JURIDICOS REGISTRADOS

<i>Discriminação</i>	1942	1943	<i>Diferença</i>
Pareceres catalogados	75	67	— 8

CONTRATOS E AJUSTES

Em 1942, foram celebrados 18 contratos e ajustes.

Durante o ano de 1943, êsse número se elevou a 28, ou sejam mais de 10, como vereis pela discriminação abalxo:

- 1) — Em 8/1/1943, termo de transferência de contrato de restaurante da Estação de Nazarê, de D. Marla Clara de Melo para D. Laura Oliveira Santos;
- 2) — Em 20/1/1943, com a "Chromium S.A.", para o transporte de minério de cromo, no prazo de oito (8) meses;
- 3) — Em 20/1/1943, com o Engenheiro Edgar Teixeira Leite para o transporte de minério de cromo, no prazo de oito (8) meses;
- 4) — Em 26/2/1943, com o Sr. Francisco de Campos Figueira, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, durante o exercício de 1943;
- 5) — Em 27/3/1943, com o Sr. Antônio de Oliveira Pena, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, no período de um (1) ano;
- 6) — Em 30/3/1943, com a "Companhia Cimento Portland Itaú", para o transporte de elemento de sua fabricação, no prazo de dois (2) anos;
- 7) — Em 6/4/1943, com o Sr. Odilon de Castro, para o arrendamento do restaurante da Estação de Sapucaí, pelo prazo de três (3) anos;
- 8) — Em 7/4/1943, com o sr. Silvino Teodoro da Silva, para o arrendamento do restaurante da Estação de Ribeirão Vermelho, pelo prazo de três (3) anos;

- 9) — Em 7|4|1943, com o Sr. José Pereira de Abreu, para o arrendamento do botequim da Estação de Ribeirão Vermelho, pelo prazo de três (3) anos;
- 10) — Em 14|4|1943, com o Sr. João Francisco de Andrade, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, no prazo de dezoito (18) meses;
- 11) — Em 27|4|1943, termos de transferência de contrato do desvio de Cruzeiro, firmado, a título precário, com a “The Caloric Company”, para a “The Texas Company (South America) Ltda;
- 12) — Em 20|4|1943, com a “Sociedade Brasileira Oerlikon de Máquinas Ltda., para fornecimento de um retificador metálico para uma Subestação do serviço de tração elétrica do Departamento de Transportes;
- 13) — Em 1|6|1943, termo de renovação de contrato de serviço entre o Estado de Minas Gerais, como locatário neste ato, representado pelo Sr. Eng. Lincoln Moreira dos Santos Pena, Diretor da R. M. V., e o despachante aduaneiro, Sr. Antônio Pinto Martins, como locador;
- 14) — Em 21|7|1943, com o Sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, durante o exercício de 1943;
- 15) — Em 29|7|1943, com o Sr. Nelson Ferreira Pinto, para cessão, a título precário, da sobra de água da Caixa da Estação de Carvalhos, afim de servir à Fábrica de Laticínios e permissão a título precário, para atravessar sob o leito da estrada com o necessário encanamento;
- 16) — Em 9|8|1943, com o Sr. Francisco Teodoro da Silva, para arrendamento dos serviços dos carros restaurantes, no trecho de Belo Horizonte a Uberaba, pelo prazo de dois (2) anos;
- 17) — Em 9|8|1943, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para arrendamento dos serviços dos carros restaurantes para os trechos — Cruzeiro — Campanha e Campo Belo, pelo prazo de (2) anos;
- 18) — Em 10|8|1943, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para o arrendamento do botequim da Estação de Soledade, pelo prazo de cinco (5) anos;
- 19) — Em 10|8|1943, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para o arrendamento do botequim da Estação de Passa Quatro, pelo prazo de cinco (5) anos;
- 20) — Em 16|8|1943, termo de prorrogação do contrato celebrado com o Sr. Francisco Teodoro da Silva, para o arrendamento

do restaurante da Estação de Divinópolis, pelo prazo de cinco (5) anos;

- 21) — Em 14/9/1943, adendo ao acôrdo firmado com o Sr. Custódio Ferreira da Freitas, para modificação do aluguel mensal do arrendamento do restaurante da Estação de Velho da Táipa;
- 22) — Em 18/9/1943, têrmo de concessão feita ao Sr. Joaquim Cândido de Miranda, para construir um barracão em terreno da Estrada, na estação de Falcão, à margem do desvio existente, para depósito de carvão vegetal;
- 23) — Em 16/10/1943, com o Sr. Amado José Vieira, para o arrendamento do botequim da Estação de São João del-Rei, pelo prazo de quatro (4) anos;
- 24) — Em 22/10/1943, com o Sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, durante o exercicio de 1943;
- 25) — Em 12/11/1943, com o Sr. Pedro Guimarães, à título precário, para o fornecimento de refeições, aos passageiros e empregados da Rêde em Martinho Campo;
- 26) — Em 22/11/1943, com D. Ana Fernandes Braga, à título precário, para o fornecimento de refeições aos passageiros e funcionários da Estrada, em Catiara;
- 27) — Em 3/12/1943, com o Dr. Paulo Monteiro Machado, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, no período de doze (12) meses;
- 28) — Em 20/12/1943, com o Sr. Aniel Vieira de Oliveira, para o fornecimento de cinqüenta mil (50.000) dormentes, no período de doze (12) meses.

SERVIÇOS JURIDICOS

Do Relatório apresentado pelo Dr. José Ribeiro Pena, Chefe dos Serviços Jurídicos da Rêde, constam as seguintes informações:

I

A repartição, que funcionava, até setembro de 1943, na Av. Tocantins n.º 414, transferiu-se, no fim do ano, para o edificio do Banco do Brasil, 6.º andar, salas 604 e 611.

II

Durante o ano de 43, as alterações sofridas no quadro do pessoal, foram as seguintes:

XXXVI

Quadro anterior:

Dr. Sílvio Marinho	Chefe
Dr. Nelson Mascarenhas	Adv. no Rio
Dr. Odilon Cunha	Aux. Adm.
Tasso Prado Galhano	Aux. 3.º
Julieta Campos	Aux. 4.º
Hélio Queiroz Barbosa	Contínuo

Quadro posterior:

Dr. José Ribeiro Pena	Chefe
Dr. Nelson Mascarenhas	Adv. no Rio
Dr. Wilson Castelo Branco	Aux. Adm.
José Alvares Filho	Aux. 4.º
Geraldo Pedro de Oliveira	Contínuo

I I I

Os serviços desempenhados por esta repartição, no ano de 1943, podem ser resumidos nos seguintes dados numéricos:

Pareceres Jurídicos	135
Recurso para o Conselho Nacional do Trabalho	36
Mínutas de contratos	3

I V

O Chefe dos Serviços, além dos pareceres diretamente emitidos, visou e censurou todos os apresentados pelos seus auxiliares.

V

O serviço de acidentes do trabalho continuou a ser movimentado com grande impulso, sendo que os processos aqui existentes aguardam, apenas, assinaturas dos termos de acôrdo com intimação judicial para pagamento de indenizações.

V I

Foram expedidos, em 1943, 115 ofícios, e tiveram curso, por êstes Serviços, 224 processos.

SERVIÇO SANITÁRIO

Do Relatório apresentado pelo Sr. Dr. Alfredo Lima, Chefe do Serviço Sanitário da Rêde, constam as seguintes informações sobre os trabalhos executados durante o ano de 1943:

INSPEÇÕES: — foram feitas 2.063, sendo: 1.039 primeiras inspeções (fichas novas) e 1.024 reinspeções. Das primeiras inspeções feitas, 532, foram de candidatos a emprêgos, dos quais 74 foram julgados incapazes para os serviços da Rêde.

Foi o seguinte o resultado das inspeções de saúde feitas durante o ano:

Aptos	1.337
Com pequena capacidade	138
Postos em "observação"	105
Incapazes	124
Atestado de licenças fornecidos	359
TOTAL	<hr/> 2.063

VIAGENS DE INSPEÇÃO AO INTERIOR — Foram feitas as seguintes: em janeiro de 1943 a Lavras e T. Corações, para inspeções de candidatos locais a concurso de auxiliar de escrita; em abril, pessoal do 8.º Depósito da Tração (T. Corações); em maio, Cruzeiro, 4.º Depósito (B. Pirai) e 5.º Depósito (P. Quatro); em junho, 1.º Depósito (B. Mansa); em julho, 6.º Depósito (Soledade) e 7.º Depósito (Itajubá); em outubro, 9.º Depósito (São João) e 2.º Depósito (R. Vermelho).

REPRESENTAÇÃO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

A frente do Escritório da Representação da Rêde, no Rio de Janeiro, continuou o Dr. Elbert Pimenta.

Os serviços da Representação correram normalmente, durante o ano de 1943.

EXPEDIENTE

Correspondência recebida

A correspondência da Rêde com o Rio de Janeiro, exceto a encaminhada pelo 4.º Distrito de Fiscalização, é remetida ao Escritório da Representação, que a distribui pelas diversas repartições, em-

prêças e firmas comerciais. Durante o ano de 1943, essa correspondência atingiu o total de 6.763 expedientes.

Correspondência expedida

Foram expedidos officios, cartas, radiogramas, processos, etc., num total de 1.863.

MATERIAIS

(Aquisição)

Por determinação da Diretoria, a Representação adquiriu, na praça do Rio de Janeiro, mediante concorrências administrativas, materiais destinados à Rêde, na importância de Cr \$1.355.035,30. Nessa importância está incluída a de Cr \$632.623,60, preço da aquisição de 2.816,60 toneladas de carvão coque.

As despesas foram comprovadas em prestações de contas enviadas ao Departamento Financeiro. Durante o ano foram remetidos 32 balancetes, no total aludido de Cr \$1.355.035,30.

Despachos aduaneiros — Material de Importação

Para desembaraçar, na Alfândega do Rio, diversos materiais importados pela Rêde, foram efetuados, durante o ano, 8 despachos aduaneiros, sendo 1 despacho com o pagamento dos direitos integrais, e 7 despachos com isenção de direitos aduaneiros, tendo a Rêde despendido o total de Cr \$41.536,60, assim discriminado:

A Alfândega	31.924,90
De Impôsto de Consumo	423,00
Ao Cais do Pôrto	4.790,00
Carretos	3.483,10
Diversos.	
Estampilhas, sêlo de mercê, etc.)	942,60
	<hr/>
Total	41.563,60
	<hr/>

Os materiais desembaraçados, cujo valor comercial atingiu a soma de Cr \$1.019.125,80 foram os seguintes:

Com o pagamento dos direitos integrais

64 Peças: Lâminas de aço, lisas, de mais de 0,25 de espessura, pesando, bruto, 2.400 quilos, e líquido 2.400 quilos.

XXXIX

Com isenção de direitos

85 amarrados molas de aço para carros e vagões pesando, bruto, 2.382 quilos, e líquido 2.382 quilos;

50 Peças molas de aço, para locomotivas, pesando, bruto, 7.098 quilos, e líquidos, 7.098 quilos;

124 Peças Aros de aço, para Carros de Estrada de Ferro, pesando, bruto, 25.150 quilos, e líquido, 25.150 quilos;

1 Caixa c/máquina motriz, dinamo elétrico de peso de mais de 100 até 1.000 quilos, pesando bruto, 161 quilos, e líquido, 114 quilos;

1 Caixa c/objetos físicos e peças avulsas não classificadas de outro metal ordinário, pesando, bruto, 89 quilos, e líquido, 60,500;

82 Caixas c/solda em fio ou verguinha de aço com ou sem revestimento pesando bruto, 14.660 quilos e líquido, 13.550 quilos;

300 Peças de aros de aço para carros e vagões, pesando bruto, 51.084, e líquido, 51.084 quilos;

382 Peças de aros de aço para locomotivas de peso até 20.000 quilos, pesando, bruto, 128.052, e líquido, 128.052 quilos;

8 Peças parte inferior de carros para correr sobre linhas férreas (aros), pesando, bruto, 768 quilos, e líquido, 768 quilos;

40 Peças aros de aço para locomotivas de peso até 20.000 quilos, pesando bruto, 13.292 quilos, e líquido, 13.292 quilos;

81 Peças: lâminas de aço, digo de ferro, lisas, de mais de 0,25 de espessura, pesando, bruto, 14.520, e líquido 14.320 quilos.

Transferência de destino de despachos de café

Devidamente autorizado pelo Departamento Nacional do Café, a Representação providenciou a transferência de destino de 23 despachos de café, com 6.480 sacos, de Maritima para Santos.

Recebimentos

Durante o ano de 1942, mediante a expedição de 253 guias de recolhimento, a Representação efetuou vários recebimentos, na importância total de Cr \$7.798.541,00. Essa quantia é a soma das seguintes parcelas:

	Cr \$
1 — Saldo de Tráfego Mútuo	6.235.736,50
2 — Venda de cadernetas quilométricas	36.648,00
3 — Contas de fretes de despachos	385.344,00
4 — Recebimentos diversos	1.140.812,50
	7.798.541,00
Soma	7.798.541,00

XL

Na Parcela sob o número 4 — Recebimentos diversos — está incluída a quantia de Cr \$747.439,30, correspondente ao valor de 741 contas de transportes concedidos pela Rêde à requisição de autoridades federais, recebidas de vários Ministérios e da Pagadoria do Tesouro Nacional.

Adiantamentos

Durante o ano de 1943, a Representação recebeu da Tesouraria da Rêde Mineira de Viação diversos adiantamentos, na importância de Cr \$1.629.723,50, inclusive o saldo de Cr \$8.184,50, que passou do exercício de 1942.

As despesas efetuadas com aquêles adiantamentos, na importância de Cr \$1.477.267,30, foram comprovadas em 32 balancetes de prestações de contas. Para o exercício de 1944, passou um saldo de Cr \$152.456,20.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

Do relatório apresentado pelo Engenheiro Armando Gouvêa, Chefe do Departamento de Transportes desta Rêde, destacamos as seguintes informações:

ADMINISTRAÇÃO

Durante o ano de 1943 exerceram as funções de: Chefe do Departamento, o Engenheiro Armando Gouvêa; Ajudante do Movimento, os Engenheiros Antônio de Melo Silva, até 17 de março, Osvaldo de Barros até 31 de julho e Heitor Noronha; Ajudante da Tração, os Engenheiros Pedro de Magalhães Filho, até 10 de outubro e Augusto de Moraes Brito Conde, de 6 a 31 de dezembro; Ajudante da Linha, o Engenheiro Leopoldo Jordão Amorim do Vale, até 31 de dezembro; Encarregado Geral do Movimento, sr. José Lázaro Zeringota; Encarregado Geral do Telégrafo, sr. Manuel Lourenço da Costa; Encarregado Geral da Fiscalização, sr. Carlos Alves Filgueiras; Chefe do Escritório Central, sr. Gil de Sousa Rocha.

Chefe da 1.ª Divisão, o Engenheiro Lauro Paulo de Oliveira; Inspetor da Tração e Estações da 1.ª Divisão, os Engenheiros Heitor Noronha, até 27 de setembro e Aristilo Cicero de Carvalho; Inspetor da Linha da 1.ª Divisão, os Engenheiros Osvaldo de Barros, até 10 de março e Aristilo Cicero de Carvalho; Encarregado do Movimento da 1.ª Divisão, sr. Modesto de Oliveira; Chefe do Escritório da 1.ª Divisão, sr. Vasco de Castro Lima, até 7 de novembro e sr. João Bento Alves Filho.

Chefe da 2.ª Divisão, Engenheiro Rainulfo Schetino; Inspetor da Tração e Estações da 2.ª Divisão, os Engenheiros Lauro de Melo Silva, até 23 de outubro e Osvaldo Selos Rocha; Inspetor da Linha da 2.ª Divisão, o Engenheiro Arquimédes Manso Monteiro Bastos; Encarregado do Movimento da 2.ª Divisão, o sr. Hildebrando José Rodrigues, até 9 de abril e sr. Luiz Fantini; Chefe do Escritório da 2.ª Divisão, sr. Oscar de Paula Duarte, até 25 de março e José Evaristo Chaves.

Chefe da 3.ª Divisão, os Engenheiros Augusto de Moraes Brito Conde, até 5 de dezembro e Luiz Barbosa Martins Torres; Inspetor

da Tração e Estações da 3.^a Divisão, os Engenheiros Luiz Barbosa Martins Tôrres, até 5 de dezembro e Fortunato Ezagui; Inspetor da Linha da 3.^a Divisão, o Engenheiro Alberto Fernandes Tôrres; Encarregado do Movimento da 3.^a Divisão, o sr. Antônio Musa; Chefe do Escritório da 3.^a Divisão, o sr. Geraldo da Silveira Mendes.

ESCRITÓRIO CENTRAL DO DEPARTAMENTO

Em 1943 foram expedidos 49.666 ofícios e registrados 29.501 processos.

Em 1942, ofícios expedidos 41.069 e processos registrados, 26.463.

MOVIMENTO

Veranistas — Foi de 31.732, o número de veranistas destinados a S. Lourenço, Caxambu, Lambari e Cambuquira, em 1943.

Em 1942 êsse número foi de 24.060.

A Central do Brasil, durante o período mais intenso de veranistas, de 15 de janeiro a 30 de abril, fez circular trens especiais, entre D. Pedro II e Cruzeiro, com os prefixos DP-5 e DP-6. Na Rêde, foram anexados carros com lugares numerados, aos trens PC-3 e PC-4 e correspondentes, vigorando de 15 de janeiro a 30 de abril, as seguintes instruções organizadas mediante entendimento com a Central:

“INSTRUÇÕES PARA A VENDA DE PASSAGENS AS ESTAÇÕES DE “ÁGUAS” DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO E DESSAS PARA A ESTAÇÃO DE D. PEDRO II, DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, NO PERÍODO DO DIA 15 DE JANEIRO A 30 DE ABRIL DE 1943, COM LUGARES NUMERADOS

Tendo a Rêde Mineira de Viação pôsto à disposição da Central do Brasil, no trem PC-3, cinco carros de 1.^a classe da série “B”, com 48 lugares cada um, deverão ser observadas as seguintes instruções para emissão de passagens para êsses carros:

- 1.^o) — 1) — *Carro A* — 1.^a classe, para P. Quatro, São Lourenço e Caxambu.
- 2) — *Carro B* — 1.^a classe, para São Lourenço.
- 3) — *Carro C* — 1.^a classe, para Caxambu.
- 4) — *Carro D* — 1.^a classe, para Lambari.
- 5) — *Carro E* — 1.^a classe, para Cambuquira.

2.º) — A Estação de D. Pedro II só poderá emitir bilhetes para a Estação de São Lourenço nos carros C, D e E, depois de esgotada a lotação dos carros A e B.

3.º) — A Rêde Mineira de Viação só poderá lançar mão em tráfego próprio de qualquer lugar nos carros A, B, C, D e E, do trem PC-3, depois que o DP-5 chegar em Cruzeiro, quando o chefe da estação da Rêde conhecer quais os lugares disponíveis e os cederá aos passageiros locais; os procedentes de São Paulo, vindos pelo RP-2, ou do Rio vindos pelo RP-1.

4.º) — A Central do Brasil não poderá lançar mão de qualquer acomodação dos carros A, B, C, D e E, do trem DP-6, sem prévio entendimento com o chefe da estação da Rêde, em Cruzeiro.

5.º) — Os lugares numerados para os carros A, B, C, D e E, asseguram os mesmos números, quer na Central do Brasil quer na Rêde Mineira.

6.º) — Só serão fornecidos lugares numerados nos carros A, B, C, D e E, a passageiros portadores de documentos na ida destinados às estações de P. Quatro, S. Lourenço, Caxambu, Lambari e Cambuquira e na volta a passageiros que se destinem a Estação de D. Pedro II.

7.º) — Os Chefes das Estações de Cambuquira, Lambari, Caxambu, S. Lourenço e P. Quatro, deverão telegrafar ao Chefe da Estação de Cruzeiro, até às 17 horas da véspera, em SU, pedindo-lhe reserva de lugares numerados para os trens PII-2, PA-2 e PC-4 do dia seguinte.

O CHE de Cruzeiro responderá até às 20 horas, informando a cada Estação quais os lugares que foram reservados a cada uma. No dia seguinte, depois das 7 horas da manhã o CHE de Cruzeiro (R.M.V.), deverá fornecer ao CHE da Central a relação dos lugares vagos em cada carro, afim de que a Central possa vender êses lugares, vagos, em tráfego próprio, no DP-6.

8.º) — Depois do CHE de Cruzeiro (R.M.V.), telegrafar aos CHE de Cambuquira, Lambari, Caxambu, São Lourenço e P. Quatro avisando quais os lugares reservados nos carros A, B, C, D e E, essas Estações não mais poderão vender lugares que porventura tenham ficado vagos.

Tais lugares vagos poderão ser ocupados por passageiros, se os lugares dos carros ordinários estiverem todos tomados, mas os CHE não poderão emitir o talão numerado, porque, com êste documento, o passageiro poderia exigir idêntico lugar no DP-6.

9.º) — A Estação de D. Pedro II organizará uma relação, em duas vias, para os carros A, B, C, D e E do DP-5, constando na mesma os números dos bilhetes correspondentes aos lugares numerados, separadamente, para cada carro.

Essas relações serão entregues ao Chefe do DP-5, que em Cruzeiro a 1.^a via entregará ao CHE da Central e êste entregá-la-á ao CHE da Estação da R. M. V., sendo a 2.^a via encaminhada ao C. E. F.

10.º — Idêntica providência será adotada pelas Estações de Cambuquira, Lambari, São Lourenço, Caxambu, para os carros A, B, C, D e E, sendo a 1.^a via entregue em Cruzeiro ao CHE da (R. M. V.) e êste ao seu colega da Central; a 2.^a via será remetida ao Enc.º Geral do Movimento.

11.º — Após a partida do DP-5, o CHE da Estação de D. Pedro II, dará por telegrama ao CHE de Cruzeiro (C.B.), para ciência da R. M. V., a quantidade e número de lugares vagos em cada carro.

12.º — Quaisquer pedidos de lugares para os trens DP-5 e PC-3, serão feitos sómente à estação de D. Pedro II. As estações intermediárias e chefe do trem DP-5 não poderão aproveitar as acomodações vagas para Estações da R. M. V., sem prévio entendimento com a Estação de Cruzeiro (C.B.).

13.º — Não será permitida a emissão de bilhetes em excesso às acomodações existentes nos carros A, B, C, D e E dos trens DP-5 da C. B., e PC-4 da R. M. V.”.

Romeiros — Foram transportados em 1943, 16.010 romeiros e 9.062 em 1942.

Água mineral — Caixas transportadas em 1943, 334.653 e em 1942, 289.069.

Bovinos — Em lotações completas, foram transportados durante o ano de 1943, 104.033 bovinos e 115.295 em 1942.

Suínos — Em quadro anexo, figura o transporte de suínos, sendo, 138.590 em 1943 e 92.299 em 1942.

Cimento Itaú — O transporte de cimento da Itaú, consta de quadro anexo. Vagões transportados em 1943, 1.084, sendo 346 baldeados em Tuiuti e 738 diretos. Em 1942 êsse transporte elevou-se a 1.692 vagões, sendo 767 baldeados em Tuiuti e 925 diretos. Denominamos “diretos”, os vagões da Rêde enviados até Itaú, na linha da Companhia Mogiana, para o transporte de cimento da procedência ao destino, sem baldeação em Tuiuti.

A questão já muito debatida, do transporte de cimento Itaú, ainda não foi resolvida de modo satisfatório.

A Estação de Itaú, pertencente à Mogiana, está situada a 223 quilômetros de Tuiuti, estação de contáto das duas Estradas. Compete exclusivamente à Mogiana, o transporte em seus vagões, de Itaú até Tuiuti, onde começa e termina a responsabilidade de ambas Estradas, no extrêmo de seus trilhos. Em Tuiuti, a Rêde é obrigada a fornecer qualquer quantidade de vagões para a baldeação dos veicu-

los da Mogiana, sendo responsável pelo transporte, a partir da mesma Estação.

Infelizmente não entende assim a maioria dos interessados nesse transporte, a despeito dos nossos inúmeros esclarecimentos verbais ou pela imprensa e pelo rádio.

Algumas firmas distribuidoras de cimento, em vez de reclamarem da Mogiana o transporte, anunciam, por má fé, a responsabilidade da Rêde.

O nosso esforço para resolver esse transporte com a Mogiana, já atingiu o limite máximo, como provam o número de vagões que mandamos até Itaú e o volumoso expediente junto àquela Estrada, reclamando providências ou sugerindo medidas que o solucionem satisfatoriamente. Atendendo à gravidade da situação de obras nesta Capital, paralisadas por falta de cimento, algumas de interesse público, essa Diretoria determinou que fossem destacadas composições especiais, para o transporte de cimento, de Itaú para Belo Horizonte. Depois dos necessários entendimentos com o sr. Chefe do Tráfego da Mogiana, foram destacadas 4 composições que circularam entre Belo Horizonte e Itaú, observando horários estabelecidos. Esses trens especiais transportaram para Belo Horizonte, cerca de 80 vagões mensais e resolveram o abastecimento desta Capital.

Os trens especiais para Belo Horizonte, foram estabelecidos sem prejuízo do transporte de cimento para outros destinos, que deveria ser baldeado em Tuiuti, conforme instruções expedidas de acordo com a Mogiana. A estatística demonstra a restrição do cimento para outros destinos, quando intensificamos para Belo Horizonte ou ao contrário, quando a Mogiana restringe para Belo Horizonte, intensifica para outros destinos.

O transporte de cimento seria resolvido definitivamente, se a Mogiana destacasse apenas 3 ou 4 composições entre Itaú e Tuiuti.

Cada composição, com 6 vagões, poderia realizar 8 viagens por mês, ou sejam, 144 ou 192 vagões, mensalmente. A Rêde organizaria especiais, entre Tuiuti e Belo Horizonte e faria o transporte para outros destinos pelos trens de carga comuns.

Assim, cada Estrada cumpriria o seu dever elementar e a Rêde deixaria de enviar os seus vagões até Itaú, facilitando a sua tarefa na importante questão do transporte do cimento.

Café — Foram despachados 1.258.161 sacos em 1943, sendo 280.027 para Santos, 717.294 para Maritima, 230.628 para Angra dos Reis e 215 para D. N. C., e em 1942, 412.743 sacos, sendo 16.315 para Santos, 278.967 para Maritima, 147.313 para Angra dos Reis e 118 para D. N. C.

Os despachos do café da safra 43|44 foram iniciados em 25|10|1913 conforme resolução do D. N. C.

BALDEAÇÃO NOS ENTROUCAMENTOS

Resumo da baldeação de mercadorias, nas estações de entroncamentos, em 1943

ESTAÇÕES	DA R. M. V.		PARA R. M. V.	
	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Barra Mansa.....	7.491	114.239	2.553	51.001
Belo Horizonte.....	11.820	194.737	832	12.491
Amoroso Costa.....	1.164	18.703	1.580	30.049
Sítio.....	5.258	63.052	806	11.653
Cruzeiro.....	5.833	78.062	2.951	50.278
Sapucaí.....	1.620	23.135	1.680	26.120
Tuiuti.....	941	11.501	1.855	33.835
Barra do Pirai.....	1.652	12.465	226	1.759
Santa Rita.....	555	2.703	252	983
Golandira.....	932	16.197	937	18.571

Em Angra dos Reis foram descarregados 1.044 vagões com 19.327 toneladas e carregados 2.390 vagões com 48.150 toneladas, durante o ano de 1943.

Em 1942, foram os seguintes os resultados:

ESTAÇÕES	DA R. M. V.		PARA R. M. V.	
	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Barra Mansa.. .. .	5 877	87 413	2 825	55 420
Belo Horizonte.....	10 253	176 143	790	11 157
Amoroso Costa.....	1 526	28 041	1 177	20 563
Sítio.....	5 082	68 762	1 456	11 342
Cruzeiro.....	6 689	76 425	2 758	40 371
Sapucaí	2 565	11 607	2 633	22 342
Tuiuti	613	4 645	2 474	46 033
Barra do Pirai.....	1 973	15 402	233	1 530
Santa Rita	652	3 383	89	738
Golandira	14	169	55	939

INTERCAMBIO DE VEÍCULOS — O Intercambio de Veiculos em 1943,
apresentou o seguinte resultado :

V I A	Veículos da R. M. V.	Veículos de outras Estradas
Belo Horizonte.....	1 858	336
Santa Rita	—	97
Sapucai.....	415	779
Tufuti.....	797	362
Amoroso Costa.....	33	59
Golandira.....	123	185
SOMA.....	3 296	768

Intercâmbio em 1942:

V I A	Veículos da R. M. V.	Veículos de outras Estradas
Belo Horizonte.....	1 477	92
Santa Rita.....	2	25
Sapucai.....	196	—
Tufuti.....	595	58
Amoroso Costa.....	343	3
Golandira	10	11
S O M A.....	3 023	198

Veículos carregados — Foram carregados em 1943, 35.870 veículos na 1.ª Divisão, 21.731 na 2.ª e 18.987 na 3.ª; total, 76.588.

Em 1942, a 1.ª Divisão carregou 37.711 veículos, a 2.ª, 20.928 e a 3.ª, 25.503; total — 84.142.

Circulação de trens — A despeito das dificuldades do momento, a circulação dos trens de passageiros e o transporte de mercadorias apresentaram resultados satisfatórios em 1943.

As irregularidades verificadas na circulação dos trens de passageiros e o atraso das mercadorias nas estações, decorrem principalmente de:

- 1.º) — Estado da linha.

2.º) — Escassês de material rodante, locomotivas e falta de outros materiais, todos pela impossibilidade de aquisição, atualmente.

3.º) — Escassês de pessoal habilitado, nas estações e depósitos.

4.º) — Deficiência de linhas telegráficas.

5.º) — Consumo de combustível inadequado.

6.º) — Desvirtuamento do espírito justo do Decreto n.º 279, pelo pessoal da categoria "C", (pessoal de trens) que, visando sobre tempo, se desinteressa pela observância dos horários dos trens, com grande prejuizo moral e material para a Estrada.

Item 1 — Será esclarecido no capítulo próprio.

Item 2 — Vem sendo resolvido, em parte, pelo maior esforço do Departamento da Locomoção e pela aquisição, por preços exorbitantes, dos materiais mais urgentes, que conseguimos, em quantidades sempre inferiores às nossas necessidades.

Item 3 — Antigos e bons conferentes abandonam a Estrada em busca de melhor remuneração; outros são incorporados ao Exército. Em substituição, são admitidos praticantes improvisados, com prejuizo para o serviço e para a segurança da circulação. Os quadros das estações continuam inteiramente desfalcados de conferentes, visto tratar-se de função que exige aprendizagem, pelo menos de seis meses. A solução seria a fixação de vencimentos mínimos, de acôrdo com as exigências atuais da manutenção, afim de evitar o êxodo dos nossos conferentes e admitir, como praticantes de estação, moças, mediante concursos regionais. Artífices para os Depósitos, serão obtidos com a ampliação da nossa escola profissional e elevação dos vencimentos mínimos.

Itens 4 e 5 — Faremos referências em capítulos próprios.

Item 6 — Por determinação da Diretoria, serão alteradas as instruções vigentes de modo a coibir os abusos.

E' imprescindível uma revisão geral nos horários dos trens, tendo em vista as condições da linha e paradas nas estações, aumentando-se ou reduzindo-se a velocidade comercial em determinados trechos.

O aumento de passageiros dos trens NB-1 e NB-2, impõe o desdobramento desses trens, de e para Uberaba e Sul de Minas, conforme justificamos em relatório anterior.

Como, presentemente, não é possível o desdobramento, por falta de carros e locomotivas, sugerimos a partida do noturno de Belo Horizonte, entre 11 e 12 horas, para alcançar o trem da Mogiana em Amoroso Costa e os nossos da manhã em Lavras e Três Corações, correspondentes aos rápidos da Central em Barra Mansa e Cruzeiro. O noturno para Belo Horizonte partiria de Três Corações em hora conveniente, de acôrdo com os trens correspondentes aos rápidos da Central em Cruzeiro e Barra Mansa. De Uberaba, a partida obedeceria a correspondência em Amoroso Costa. O cruzamento dos noturnos

seria em Garças, como atualmente, fazendo-se a reforma projetada do pátio, de modo que a manobra seja efetuada em 8 minutos, de acôrdo com o estudo d'êste Departamento, submetido á apreciação da Diretoria.

Referimos acima, ao desdobramento dos noturnos, via Garças. Não devemos desprezar a hipótese da circulação do noturno, entre Belo Horizonte e Sul de Minas, pela bitola de 0m,76.

É a hipótese que mais deseja o Sul do Estado e a R. M. V. está aparelhada para atender, imediatamente, a essa antiga aspiração do povo daquela próspera zona. Assim, os noturnos para Uberaba e Sul de Minas partiriam de Belo Horizonte, respectivamente, entre 12 e 13 horas e entre 15,30 e 16 horas. A volta obedeceria ao critério já mencionado.

A linha da bitola 0,76, entre Divinópolis e Ribeirão Vermelho seria melhorada, sobretudo com a substituição dos trilhos fraturados, empregando-se os retirados do ramal de Passa Três.

TELEGRAFO

Linhas telegráficas — No dia 4 de novembro ficaram concluidos os serviços do lançamento do 2.º condutor, entre Ibiã e Patrocínio. Está afêto ao Departamento da Linha, o lançamento do 2.º condutor, entre Patrocínio e Goiandira.

Esse condutor e a substituição dos postes podres, constituem medida muito urgente, exigida pelo contrôlle da circulação dos trens. Os inúmeros postes em mau estado, existentes entre Monte Carmelo e Goiandira, poderão ser substituídos pelos trilhos que forem retirados da 12.ª Residência, se a Diretoria autorizar o emprêgo na referida Residência, dos trilhos do ramal de Passa Três.

Serviram como encarregados dos Distritos Telegráficos os Auxiliares Administrativos, srs. Estanislau Fonseca, Alberto Dias Maciel, Nicolau Scaldaferrri, Pedro Quintanilha, Valdemar Vale e José Alves Pimenta.

Distritos telegráficos	S E D E S	Extensão em quilômetros
1.º.....	Amplândia.....	639
2.º.....	Lavras.....	692
3.º.....	Ibiã.....	796
4.º.....	Uberaba.....	528
5.º.....	Três Corações.....	551
6.º.....	Divinópolis.....	808

O tráfego telegráfico sob o contrôle das Divisões deixou de ser inteiramente satisfatório em 1943; tornaram-se freqüentes os atrasos na transmissão de telegramas e outras irregularidades, por deficiência de pessoal habilitado e de linhas telegráficas.

O contrôle do Movimento exige mais um condutor entre Belo Horizonte e Lavras e entre Patrocínio e Goiandira.

Exige ainda a instalação de telefones seletivos entre Belo Horizonte e Três Corações.

A conservação dos condutores pertencentes ao Departamento dos Correios e Telégrafos, existentes em posteação da Rêdc, foi feita com regularidade.

Entretanto, a falta de ajuste (ou convênio de tráfego mútuo) tem trazido certa dificuldade nos entendimentos sobre esse serviço.

Não houve alteração na quantidade de postes telegráficos alugados à Companhia Telefônica Brasileira, que é de 15.210.

Radiogramas — Recebidos 256.901, com 6.434.461 palavras e transmitidos 203.519 com 5.279.939 palavras.

Telegramas de serviço — Recebidos 755.947, com 15.047.768 palavras e transmitidos 836.122, com 13.642.608 palavras.

Telegramas particulares — Recebidos 163.044, com 1.716.013 palavras e transmitidos 85.997, com 1.353.313 palavras.

Interrupções telegráficas — Verificaram-se durante o ano de 1943:

- 100 com menos de 6 horas;
- 69 com mais de 6 e menos de 12 horas;
- 153 com mais de 12 e menos de 24 horas, e
- 9 com mais de 24 horas.

FISCALIZAÇÃO

Os Fiscais de Transportes, em contacto permanente com o pessoal, prestaram à Estrada, durante o ano de 1943, os mais assinalos serviços. Cumprindo as instruções que definem as suas atribuições, não perderam oportunidades para prestar auxílio ao pessoal, especialmente aos conferentes, cujas irregularidades decorrem, muitas vezes, da falta de prática. É o seguinte o resumo do serviço executado pela Fiscalização, durante o ano de 1943:

Trens fiscalizados	13.373
Estações examinadas	150
Processos apurados	790
Inquéritos	32 ¹⁾
Passagens a pagar	38.570,
na importância de Cr\$ 76.708,60.	

Combustível — Na R. M. V., como em outras Estradas, houve escassês e mesmo falta de lenha em alguns períodos de 1943. Os motivos são vários, como várias são as opiniões.

Opinam uns, pelo fornecimento com privilégio e outros, pelo fornecimento inteiramente livre. Pelo 1.º sistêma, a Estrada é dividida em trêchos, e o fornecimento é feito mediante contratos. Pelo 2.º, não se estabelece exclusividade, recebendo-se lenha de qualquer pessoa. Um e outro já adotamos na Rêde e em ambos, registrou-se falta de lenha. Em agôsto de 1941 foi abandonado o regime de privilégios, sendo reorganizados todos os serviços de lenha, adotando-se o fornecimento livre com o pagamento à vista.

Verificou-se a esperada reação nos fornecimentos, tendo o consumo de lenha em 1942 atingido a 95,8% sobre o total do combustível empregado.

Essa percentagem baixou para 93,8% em 1943, ocupando o 2.º lugar nos últimos 6 anos.

Os fornecedores estão satisfeitos com as bases da organização em vigor, apresentando restrições quanto á descarga e empilhamento da lenha, preferindo que essas operações sejam efetuadas pela Estrada. Alegam a falta de braços para o côrte da lenha e de gasolina para o transporte até à margem da linha. O carvão adquirido apressadamente para suprir a falta momentânea de lenha, é empregado sem qualquer alteração das fornalhas, preparadas para lenha, resultando atrasos mais freqüentes dos trens, devido a pressão baixa.

Os hortos florestais, já iniciados pelo Departamento da Linha, resolverão as nossas crises de combustível.

Tratando-se, entretanto, de medida demorada, seremos forçados a adotar novas bases para o abastecimento de lenha, adquirindo matas em determinadas zonas e providenciando a própria Estrada o corte da lenha e seu transporte para a margem da linha.

Todos os esforços possíveis são empregados no sentido de se restringir o consumo de carvão. Como exemplo desses esforços, tenho a satisfação de transcrever a exposição do Engenheiro Augusto Moraes de Brito Conde, sobre o consumo de combustível das 4 locomotivas do tipo "Consolidation" que fazem os trens entre Cruzeiro e Passa Quatro, 35 quilômetros dos quais 19 na serra da Mantiqueira:

"N.º 209|10|562|3|43.

Três Corações, 9 de agosto de 1943.

Sr. Chefe do Departamento de Transportes.

Belo Horizonte.

Locomotivas "Consolidation" — Tipo 435

As locomotivas 435, 436, 437 e 438, de fabricação Americana, foram construídas para queimarem carvão.

Essas locomotivas, como é sabido, trafegam exclusivamente entre Passa Quatro e Cruzeiro e prestam à Rêde Mineira de Viação um relevante serviço, dado o seu alto poder de tração.

De há tempos, desejava a Administração que fôsse feita uma transformação nessas locomotivas, que permitisse o uso de lenha, não só porque o custo do carvão era elevado, como por que a aquisição, nem sempre, era fácil.

A guerra atual, que se espalhou por todos os continentes, veio tornar premente a necessidade da transformação desejada, visto como o carvão, cujo custo hoje é Cr\$ 600,00 por tonelada cif. nos portos americanos, não é fácil de adquirir, por falta de navios para seu transporte.

Desde o mês de agosto de 1939, quando fui nomeado para o cargo de Inspetor da Tração e Estações da 3.ª Divisão, que me venho preocupando com a redução nos gastos de carvão estrangeiro.

Desde logo tomei providências, determinando que as locomotivas tipo 435, passassem a consumir carvão estrangeiro, em mistura com 50% de carvão nacional.

Houve uma grande resistência por parte dos maquinistas e foguistas, visto como, contendo o carvão nacional grande percentagem de enxofre, os gases castigavam seriamente aqueles empregados, na passagem do túnel do km. 25.

Pedi e obtive máscaras contra gases que, infelizmente, não foram utilizadas, porque, sendo metálicas, aqueciam bastante e queimavam o rosto da equipagem, além de provocar começo de asfixia.

Resolvi, de acôrdo com o então Chefe da 3.ª Divisão, Engenheiro Lincoln Moreira dos Santos Pena, que fosse suprimido um carro de 2.ª classe nos trens PC-3 e PC-4.

Com esta providência, não foi mais necessária tração dupla, quer num sentido, quer noutro, do que resultou uma economia de uma tonelada de carvão por dia (365 toneladas por ano, ou sejam Cr\$ 109.500,00) e as equipagens passaram a utilizar a mistura de carvão estrangeiro e nacional, sem relutância, visto como a equipagem da locomotiva que prestava auxílio, empurrando na cauda do trem é que era a sacrificada.

Posteriormente, determinei que a percentagem de carvão estrangeiro fosse reduzida, o que se conseguiu até 30%.

Abaixo desse limite, não foi possível descer, porque o carvão nacional provocava empastamento, que, vedando a entrada de ar pelas grelhas, fazia descer a pressão.

Vêzes várias foi preciso parar o trem de carga, no qual se fazia a experiência, para fazer-se limpeza nas grelhas.

Resolvi, então, experimentar o consumo de lenha, em mistura com carvão estrangeiro e nacional, em partes iguais, obtendo bom resultado.

A vista disso, determinei que fosse feita experiência em trem de carga, consumindo a locomotiva carvão nacional exclusivamente, em mistura com lenha.

Todas as experiências citadas foram feitas pelo auxiliar da tração Isaias da Silva Carvalho, sob minha orientação.

Obtido bom resultado, proibí o consumo de carvão estrangeiro, que só era permitido quando os trens PC-3 ou PC-4 tivessem de ser auxiliados e somente a locomotiva da frente consumiria carvão estrangeiro, evitando-se, dessa maneira, a produção de gases tóxicos, prejudiciais á equipagem da locomotiva do auxilio.

Posteriormente, fiz experiências aumentando a percentagem de lenha, chegando ao consumo mínimo de carvão nacional que foi possível obter, que era de 1 tonelada por dia, em cada uma das 4 locomotivas "Consolidation".

O sr. Diretor, em seu relatório referente ao ano de 1941, na página 11, referindo-se ao consumo de combustível, disse: "A Administração da Estrada está vivamente empenhada em diminuir as despesas com a verba de combustível. E, para conseguir êsse objetivo, a principal medida é a diminuição e, se possível, a eliminação do emprego de carvão".

Na página 40, do citado relatório, transcrevendo o relatório do Departamento de Transportes, encontramos: "O custo médio de 11\$580, a que aludimos linhas atrás, poderá, entretanto, ser reduzido, desde que seja abolida a queima de carvão. Para isso, porém, é necessário que, de um lado, o problema da obtenção de lenha seja solucionado de modo definitivo e seguro e, de outra parte, que se processe quanto antes, a modificação das locomotivas "Consolidation" destacadas no serviço da Serra de Mantiqueira, na linha de Cruzeiro, dotando-as de fornalhas maiores e próprias para o consumo de lenha exclusivamente.

Esta providência já foi incluída no programa da Tração para 1942".

A meu vêr, urgia, realmente, uma providência que fizesse cessar o consumo de carvão pelas locomotivas "Consolidation", porém, tomando-se providência diversa.

Com efeito, dotar tais locomotivas de fornalhas maiores, equivaleria a modificar o seu tipo, pois o peso adicionado, correspondente ao aumento da fornalha e ao maior volume de lenha, não poderia ser distribuído pelas 4 rodas, mesmo se não fosse considerado o grande balanço que dêsse aumento resultaria.

Surgiria, assim, a necessidade de um jôgo suportado por baixo da fornalha, passando as "Consolidations" a serem "Mikados".

Outras dificuldades, muito sérias, teriam que ser resolvidas, como sejam: aumento da caldeira e aumento dos longeíros. O au-

mento do céu da fornalha acarretaria o aumento da caldeira, o que não era fácil, não só porque a R. M. V. não conhece as especificações da chapa de que são construídas as caldeiras das "Consolidations", como porque, mesmo que fossem conhecidas, havia dificuldade de obtenção nos Estados Unidos, em virtude do estado de guerra.

Se, porém, tôdas essas dificuldades fossem superadas, ainda haveria um grave inconveniente: a transformação de cada locomotiva, implicaria em sua paralização nas Oficinas, por um tempo superior a 4 meses.

Por todos êsses motivos, resolví ir de encontro aos desejos dos Srs. Diretor e Chefe do Departamento de Transportes, continuando nas minhas experiências práticas, que me conduzissem a uma solução ideal: — abolição do consumo de carvão.

Como a queima exclusiva de lenha, tinha por maior obstáculo a pequena dimensão da fornalha, do que resultava um fogo deficiente, em virtude de grandes espaços vazios que apareciam entre os diversos páus de lenha, mandei cortar a machado, 20 metros de lenha, com as dimensões de 50 centímetros e determinei ao auxiliar da Tração, Isaias da Silva Carvalho, que fizesse novas experiências com trens de carga, consumindo exclusivamente lenha de 1 metro em mistura com lenha de 50 centímetros.

Dessas experiências, resultou que havia ainda entrada de ar em excesso pelas grelhas e que, pelas suas aberturas passavam brasas que ainda seriam muito úteis.

O citado empregado sugeriu a adoção de novas grelhas, com menores aberturas.

Solicitei, em "SE" n.º 16-U, de 7|1|43, dirigido a essa Chefia, que fôsse o CHO autorizado a fundir grelhas para uma locomotiva "Consolidation", de acôrdo com as especificações por mim enviadas.

Em carta n.º 26-B, de 11|1|43, o sr. Chefe do Departamento da Locomoção autorizou o que pedi.

No dia 14|1|43, acompanhado pela carta n.º 8|10|31|3|43, enviei ao sr. Chefe das Oficinas de Cruzeiro um desenho das grelhas a serem experimentadas.

Estas, apresentavam uma abertura superior de 7|16" e inclinação de 1|8".

Lateralmente, uma grelha cega de 25 centímetros.

No comprimento, as grelhas seriam cegas até 30 centímetros no fundo da fornalha e 15 centímetros na frente.

Por essa forma haveria grande redução na entrada de ar na fornalha e seria evitado o desperdício correspondente à queda no cinzeiro de brasas de tamanho exagerado.

Recebidas as grelhas perdidas, foi feita experiência na locomotiva 438, no dia 6 de fevereiro deste ano, rebocando o trem CC-2, formado de 5 vagões com 198.383 quilos. Houve ligeira parada no km. 27, onde a rampa forte coincide com uma curva de raio inferior a 100 metros, embora a locomotiva estivesse com 160 libras de pressão. Elevada que foi a pressão a 180 libras, a locomotiva saiu bem até Coronel Fulgêncio.

Essa mesma locomotiva partiu de Cruzeiro rebocando o trem CC-11, com 6 vagões e 167 toneladas, queimando exclusivamente lenha, alcançou Coronel Fulgêncio sem atraso.

A vista dêsse magnífico resultado, passei o "SE" n.º 10-T, de 8|2|43, aos srs. Chefe do Departamento de Transportes, Chefe do Departamento da Locomoção e Chefe das Oficinas de Cruzeiro, comunicando o completo êxito da experiência e pedindo que fosse o Chefe das Oficinas de Cruzeiro autorizado a fundir grelhas iguais para as outras 3 "Consolidations".

Tive o prazer de receber o "SE" n. 82, de 9|2|43, do sr. Chefe do Departamento da Locomoção, autorizando a fundição das 3 grelhas e congratulando-se comigo pelo êxito obtido.

No dia 2 de março, foram colocadas grelhas novas na loc. 437, que partiu de Passa Quatro, rebocando o GC-6, cuja composição era de 16 gaiolas com bovinos e 340 toneladas, auxiliada pela locomotiva 505, que também só consumia lenha. O GC-6 chegou à hora em Rufino de Almeida, onde foi feito o desembarque dos bovinos.

Essa locomotiva voltou de Cruzeiro rebocando o GC-5 composto de 12 carros, com 144.800 quilos; o trem correu à hora.

Idênticas experiências foram feitas em abril e maio com as locomotivas 435 e 436, com o mesmo resultado.

Em 4 de abril, foi feita experiência com a loc. 435, rebocando os trens PC-1, PC-2, PC-3 e PC-4.

Em virtude da velocidade dêsses trens ser maior que a dos trens de carga, foi verificada a necessidade de serem gastos 600 quilos de carvão nacional, em mistura com a lenha para o serviço daqueles 4 trens, o que equivalia a um consumo de 150 quilos para a condução de cada trem de passageiros.

Dessa forma, o consumo diário que vinha sendo de 4 toneladas de carvão nacional, baixou para 600 quilos.

Mandei o 8.º Depósito fabricar duas mesas completas para serra circular e requisitei ao Almojarifado 2 serras circulares. Fiz instalar uma serra circular em P. Quatro e outra na Rotunda de Cru-

zeiro, afim de, com essas máquinas, cortar lenha para o consumo das locomotivas "Consolidation".

Experiências posteriores levaram-me ao emprêgo de lenha de 4 dimensões: 1 metro, 70 centímetros, 50 centímetros e 30 centímetros. Está sendo cortada, uma percentagem de lenha de metro no meio (fornecendo tocos de 50 centímetros) e outra percentagem a 70 centímetros (fornecendo tocos de 70 centímetros e 30 centímetros).

No dia 5 de maio, foi feita experiência, usando-se a lenha das 4 dimensões acima, rebocando a locomotiva 436, os trens PC-1, PC-2, PC-3 e PC-4, tendo consumido apenas 400 quilos de carvão nacional. O consumo, pois, para a condução de cada trem de passageiros, baixou para 100 quilos.

A economia resultante da providência que tomei é avultada.

Pelos quadros abaixo, poderá essa Chefia ajuizar melhor:

N.º da locomotiva	CARVÃO ESTRANGEIRO CONSUMIDO NO ANO DE:			
	1940	1941	1942	Até 31/7/1943
435.....	497,0	721,6	388,7	—
436.....	1 005,9	731,1	206,5	—
437.....	855,4	892,4	322,3	—
438.....	754,2	772,8	300,6	—
TOTAIS	3 112,5	3 122,9	1 218,1	—

N.º da locomotiva	CARVÃO NACIONAL CONSUMIDO NO ANO DE:			
	1940	1941	1942	Até 31/7/1943
435.....	57,0	0,5	88,7	98,7
436.....	38,1	—	101,5	106,1
437.....	57,6	—	81,3	54,0
438.....	48,7	1,0	45,4	48,9
TOTAIS	201,4	1,5	316,9	307,7

O 1.º quadro demonstra que foi reduzido a zero o consumo de carvão estrangeiro, desde janeiro d'êste ano. O 2.º mostra que o

consumo de carvão nacional reduziu-se desde junho do ano passado, como se vê abaixo:

M Ê S E S	Consumo de Carvão Nacional
<u>1 9 4 2</u>	
Junho	44,1 toneladas
Julho.....	102,2 >
Agosto.....	113,4 >
Setembro.....	82,2 >
Outubro	83,0 >
Novembro.....	89,5 >
Dezembro.....	94,0 >
<u>1 9 4 3</u>	
Janeiro	105,3 >
Fevereiro.....	84,0 >
Março.....	55,0 >
Abril.....	22,4 >
Maior.....	14,5 >
Junho.....	11,5 >
Julho	12,5 >

Deixo de me explanar sôbre a razão do resultado obtido, quanto a termos conseguido que as locomotivas "Consolidation" queimassem exclusivamente lenha, quando rebocando os trens de carga e apenas 100 quilos de carvão nacional para a condução de cada trem de passageiros, porque é sabido como se passa a combustão na fornalha, não indo o meu mérito além do seguinte: procurar um meio de reduzir a entrada de ar na fornalha com a aplicação de grelhas adequadas e idealizar a queima de lenha de diversos tamanhos, com o que os espaços vazios surgidos entre a lenha de 1 metro eram tapados pelos pedaços de lenha reduzidos que o foguista, no momento oportuno, quando maior esforço era exigido da locomotiva, sãbiamente colocava no lugar adequado.

Confessando-me satisfeito pela economia que conseguí obter, para a nossa Estrada, é que venho trazer ao vosso conhecimento o resultado alcançado, sem visar glórias, que não me são devidas.

Estou enviando esta carta em 2 vias, para que, se julgardes conveniente, seja encaminhada uma cópia ao Sr. Diretor.

Saudações.

a) — A. BRITO CONDE — Chefe da 3.ª Divisão”.

Em quadro anexo discriminamos o consumo de combustível por mês, indicando as percentagens de lenha, carvão estrangeiro e carvão nacional.

Consumo de combustível nos últimos 6 anos

A N O S	Percuso de loc.	Lenha m3	Carvão nacional T	Carvão estrang.º t	Total reduzido a lenha m3	Consumo por 100 loc. km
1938.....	7 996 014	999 730	3 359,9	13 834,6	1 158 235,4	14,503
1939.....	7 834 444	826 668,7	3 858,2	12 651,2	976 329,9	12,462
1940.....	7 143 748	726 334,6	3 226,6	10 109,3	846 787,2	11,653
1941.....	7 374 956	776 431,0	6 704,1	5 837,6	875 031,6	11,664
1942.....	7 769 956	915 606,1	750,5	3 517,8	955 187,1	12,293
1943.....	8 401 415	1 052 183,8	3 733,4	4 875,6	1 123 310,2	13,370

DESPESA TOTAL DE COMBUSTÍVEL NOS ÚLTIMOS ANOS

A N O S	Percuso de loc.	Despesa com combustível	Despesa por 100 loc. quilômetro
1938.....	7 996 014	Cr \$ 8 636 910,00	Cr \$ 108,15
1939.....	7 831 411	Cr \$ 9 315 250,02	Cr \$ 118,90
1940.....	7 143 748	Cr \$ 9 509 571,49	Cr \$ 133,11
1941.....	7 374 956	Cr \$ 9 524 663,39	Cr \$ 129,14
1942.....	7 761 945	Cr \$10 316 327,55	Cr \$ 132,77
1943.....	8 401 415	Cr \$13 667 247,81	Cr \$ 166,48

PERCENTAGEM DO CONSUMO DE LENHA, CARVÃO NACIONAL E
CARVÃO ESTRANGEIRO NOS ÚLTIMOS 6 ANOS

Anos	Lenha m3	Carvão nacional t	Carvão estran- geiro t	Total reduzido a lenha - m3	Porcentagem		
					Lenha	Carvão nac.	Carvão estrg.
1938....	999 730,0	3 359,9	13 834,6	1 158 235,4	86,3	1,7	11,9
1939....	826 688,7	3 858,2	12 615,2	976 329,9	84,7	2,4	12,9
1940....	728 334,6	3 226,6	10 109,3	846 787,2	85,8	2,3	11,9
1941....	776 431,0	6 704,1	5 837,6	875 631,6	89,7	4,6	6,7
1942....	915 606,1	750,5	3 517,8	955 287,1	95,8	0,5	3,7
1943....	1 052 183,8	3 733,4	4 875,6	1 123 340,2	93,7	2,0	4,3

Lubrificação — Durante o ano de 1943 foram observadas as instruções em vigor desde a organização da R. M. V.

Em quadro anexo indicamos a quantidade de veículos lubrificados em 1943, por Divisão e por posto de conserva.

O número de aquecimentos, que era superior a 5.000 por ano, baixou para 126 em 1942, o melhor resultado já conseguido nesta Estrada.

Esse número foi de 301 em 1943.

AQUECIMENTO POR DIVISÃO

ANOS	DIVISÕES			TOTAL
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	
1942.....	77	40	9	126
1943.....	161	78	64	301

LUBRIFICAÇÃO DE CARROS E VAGÕES

Mancais quentes e veículos lubrificados.

ANO DE 1942 E 1943

ANOS	Veículos quilômetros	Veículos lubrificados (Revisão periódica)	Mancais quentes	Mancais quentes por 1 000 000 de veículos quilômetros
1942.....	42 500 187	3 193	126	2,9
1943.....	54 113 599	3 196	301	5,5

CONSUMO DE OLEO E ESTOPA POR 1.000 LOC. QUILOMETROS

ANOS	Percurso de locomotivas	CONSUMO				Consumo de óleo e estopa por 1000 loc. km	
		ÓLEO		Total	Estopa	Óleo	Estopa
		Cilindro	Máquina				
1939.. ..	7 834 444	86 021,5	90 733,2	176 754,7	17 245,7	22,5	2,2
1940.....	7 143 748	77 497,7	83 463,5	160 961,2	20 066,3	22,5	2,8
1941.....	7 374 916	76 027,5	81 948,2	157 975,7	21 906,5	21,4	2,9
1942.....	7 769 956	69 008,9	75 731,9	144 740,8	23 866,6	18,6	3,0
1943.....	8 401 415	70 044,1	77 516,1	147 560,2	19 775,2	17,5	2,3

Iluminação de carros — As freqüentes irregularidades verificadas na iluminação dos carros, decorrem da falta de pessoal especializado nos depósitos e também de uma fiscalização mais adequada.

Exerceram, em 1943, as funções de Chefe de Depósito, os Auxiliares Administrativos:

- 1.º Depósito — Sr. Eloi de Oliveira
- 2.º Depósito — Sr. Miguel Rodrigues Pato
- 3.º Depósito — Sr. João Cunha Filho, até 31 de janeiro, e Sr. Evaristo de Barros Filho
- 4.º Depósito — Sr. Geraldo Dineli
- 5.º Depósito — Sr. Pedro Vicira
- 6.º Depósito — Sr. Antônio Panissi
- 7.º Depósito — Sr. Osvaldo Fernandes Costa

- 8.º Depósito — Sr. Abraão Loureiro Filho
 9.º Depósito — Sr. Manuel Martins
 10.º Depósito — Sr. Xisto Loureiro
 Destacamento de Bom Despacho — Sr. João Martins Lara.

LINHA

Extensão das linhas em 31|12|43: 3.984,549 km.

Dormentes — Em 31|12|42 existia um saldo de 23.653 dormentes. Foram marcados 682.939 e empregados 627.152, passando para o ano de 1944 o saldo de 79.440.

Quantidade de dormentes aplicados de 1935 a 1943 --- Custo médio e preço médio

ANO	QUANTIDADE	Cr\$	PREÇO Cr\$
1935.....	580 737	2 755 564,58	4,744
1936.....	462 398	2 296 999,84	4,761
1937.....	528 603	2 491 357,30	4,713
1938.....	633 961	3 486 300,60	5,499
1939.....	724 389	4 160 714,80	5,743
1940.....	659 481	3 673 285,02	5,578
1941.....	400 657	2 207 620,07	5,51
1942.....	371 787	2 520 715,86	6,78
1943.....	623 667	4 577 715,73	7,34
TOTAL	5 005 680	28.175.573,85	5,629

O emprego médio nos últimos nove anos foi de 556.187

Quantidade de dormentes, por classe, aplicados de 1940 a 1943

ANOS	Especiais		1.ª classe		2.ª classe		3.ª classe	
	Quant.	o/o	Quant.	o/o	Quant.	o/o	Quant.	o/o
1940.....	2.415	0,4	133.832	20,2	293.163	44,5	230.071	34,9
1941.....	5.012	1,2	26.835	6,7	130.498	32,6	238.312	59,5
1942.....	4.050	1,1	31.319	8,4	87.065	23,4	249.352	67,1
1943.....	625	0,1	47.848	7,7	119.123	19,1	456.071	73,1

NOTA: — Os dormentes de 3.ª classe passaram a ser recebidos a partir de maio de 1941.

Admitindo-se a duração média de 7 anos para os nossos-dormentes, média exagerada tendo em vista os recebimentos em esca- las elevadas de dormentes de 3.ª classe, a previsão deveria ser de 900.000, aproximadamente. Nessa base, a quantidade de dormentes para 1943 foi fixada em 870.000, despresados os deficits anteriores., Foram empregados 623.667, verificando-se o deficit de 246.333 dormentes.

Para a Estrada, seria de tôda conveniência o emprêgo, em maior esca- la, de dormentes de 1.ª classe ou mesmo de 2.ª desde que êstes fôssem da essência daqueles, com defeitos toleráveis na marca- ção. Infelizmente não conseguimos o aumento das eifras da 1.ª classe, apesar das concessões estabelecidas.

Em futuro não muito remoto, seremos forçados ao trata- mento de dormentes, visando uma durabilidade econômica para os dormentes da zona servida pela Estrada.

Transcrevo a seguir o trecho do relatório da 2.ª Divisão em que o Engenheiro Rainulfo Schetino justifica o tratamento de dormentes:

“O problema da segurança da Linha, continua ainda de- pendendo do maior emprêgo de dormentes. Infelizmente, a tendência dessa situação agrava-se cada vez mais devido o emprêgo em grande escala de dormentes considerados de 3.ª classe.

Não só o eusto de renovação dêsse material é muito maior, como também a porcentagem de dormentes a substi- tuir anualmente, cresce rãpidamente. Segundo Raymond em sua obra “Elementos of Railroad Engineering” diz que o dormente mais econômico é aquêle que exige o mais baixo custo de serviço por ano. Conhecendo-se o custo inicial do dormente empregado e a sua vida de serviço, pode-se cal- cular encargo anual utilizando-se a fórmula abaixo:

$$aA = P \frac{r (1 + r) n}{(1 + r) n - 1}$$

onde:

A = encargo anual;

P = total do eusto inicial (custo do dormente mais a mão de obra);

n = duração do dormente em anos;

r = taxa de juros.

De acôrdo com as nossas estatisticas, o custo do dormente empregado e respectivo transporte importa em Cr \$2,00.

Tomemos dois exemplos e admitamos a duração do dormente de 1.^a classe em 15 anos e o de 3.^a em 3 anos.

Vejam os quaiis são os encargos anuais:

1.^o — Dormente de 1.^a classe: 15 anos)

	Cr \$
Custo do dormente	11,00
Transporte e emprêgo	2,00
	<hr style="width: 100%;"/> 13,00

2.^o — Dormentes de 2.^a classe (3 anos)

Custo do dormente	6,00
Transporte e emprêgo	2,00
	<hr style="width: 100%;"/> 8,00

Admitindo uma taxa de juros de 4 % encontramos na tabela XLIII do referido livro os seguintes valores para a expressão:

$$\frac{r(1+r)^n}{(1+r)^n - 1}$$

Para 15 anos	0,1030
Para 3 anos	0,3741

Os encargos anuais, ou anuidades seriam respectivamente:

Dormente de 1. ^a classe — 0,1030 x 13,00	= 1,339
Dormente de 3. ^a classe — 0,3741 x 6,00	= 2,244
Diferença	<hr style="width: 100%;"/> 0,905

Verifica-se a grande margem de economia com o emprêgo do dormente de 1.^a classe. Dêsse exemplo chegamos as seguintes conclusões:

Durante 15 anos, com o emprêgo do dormente de 1.^a classe a Estrada pagaria a anuidade de Cr \$1,33 ou sejam Cr \$20,08 no fim daquele tempo.

Com o emprêgo de dormentes 3.^a classe, a anuidade seria de Cr \$2,24 e no fim dos mesmos 15 anos, pois a Estrada se-

ria obrigada a substituí-lo de 3 em 3 anos, pagaria o total de Cr \$33,66. Resultaria então uma economia de Cr \$13,58 no fim dos 15 anos.

Além do fator econômico, o número de dormentes a substituir decresceria anualmente em consequência da sua maior durabilidade. Reconhecendo, entretanto, a escassês de dormentes de 1.^a classe, seria conveniente que a Rede organizasse um serviço de tratamento dêsse material usando os processos atuais de empregnação de soluções químicas.”

Trilhos — Dentre os problemas vitais da R. M. V., o de trilhos ocupa, sem contestação, o primeiro plano. Em vários trechos, a situação da via permanente é alarmente devido ao estado dos trilhos já inutilizados pelo uso excessivo, além dos limites permitidos, situação agravada pela deficiência de dormentes em quantidade e qualidade e falta de pregos e parafusos.

Nos relatórios anteriores, procuramos sempre justificar a urgência de um programa anual para substituição de trilhos.

Em observância a êsse programa, seriam adquiridos trilhos e acessórios do tipo mais adequado. — 32 kg por metro corrente — para as Linhas de maior tráfego, inicialmente, Garças a Belo Horizonte. Os trilhos retirados da Linha seriam aplicados nos trechos de tráfego menos intenso, onde os trilhos nenhuma segurança oferecem à circulação.

TRILHOS EXISTENTES NA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, POR TIPO

RESUMO GERAL

Tipo de Trilho	Extensão km	Tipo de Trilho	Extensão km
17,000	20,000	24,800	655,699
17,500	442,355	25,000	1.066,008
19,500	64,335	25,100	370,399
21,500	129,733	29,760	35,700
22,000	69,355	30,833	81,690
22,320	62,775	32,240	203,200
22,340	598,297	34,720	165,000
SOMA.....	1.356,853	SOMA.....	2.597,696
SOMA GERAL.....		3.594,549	

Durante o ano de 1943, exerceram a função de Eng.-Residente:

- 1.^a Residência — Engenheiros Antônio Peixoto Filho até maio e Osvaldo de Selos Rocha de junho a novembro.
- 2.^a Residência — Engenheiros Osvaldo de Selos Rocha até abril, e Carnot de Pádua Hermeto.
- 3.^a Residência — Engenheiros Pio Pôrto de Menezes até outubro e Alberto Gonçalves Gomes.
- 4.^a Residência — Engenheiro Alfredo Arantes Filho.
- 5.^a Residência — Engenheiros Francisco Martim Maldonado até novembro e Romero Gonçalves Ferreira.
- 6.^a Residência — Engenheiro Aurélio Pires Júnior.
- 7.^a Residência — Engenheiro Fortunato Ezagui.
- 8.^a Residência — Engenheiro José de Assis Fonseca.
- 9.^a Residência — Engenheiro Fernando Levenhagem de Melo.
- 10.^a Residência — Engenheiro José Albuquerque Figueiredo.
- 11.^a Residência — Engenheiro Antônio Alexandre Nogueira Mendes.
- 12.^a Residência — Engenheiros Otávio dos Reis Gordilho até fevereiro, Martius Petain de Araujo Milton até novembro e Milton de Magalhães Rondas.
- 13.^a Residência — Engenheiros Francisco Botelho Martins Vieira até abril e Afonso Lúcio dos Santos.
- 14.^a Residência — Engenheiros Aristilo Cícero de Carvalho até março e Otávio dos Reis Gordilho.
- 15.^a Residência — Engenheiros Sir Palhano Cadaval até setembro, Afonso Lúcio dos Santos até outubro e Martius Petain de Araujo Milton.
- 16.^a Residência — Engenheiro Jorge Tibiriçá Boucherville Filho.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

ÍNDICE DOS QUADROS ANEXOS AO RELATÓRIO DE 1943.

- DT 1 — Movimento de Veranistas
- " 2 — Transporte de Romeiros na 3.ª Divisão
- " 3 — Transporte de eimento Itaú
- " 4 — Café despachado nos anos de 1941, 1942 e 1943
- " 5 — Café em trânsito pela Rêde, procedente da Mogiana
- " 6 — Café carregado durante o ano de 1943
- " 7 — Baldeação de mercadorias nos entroncamentos
- " 8 — Veículos carregados durante o ano de 1943
- " 9 — Estatística dos telegramas recebidos e transmitidos
- " 10 — Estatística do serviço radiotelegráfico
- " 11 — Consumo de combustível
- " 12 — Estatística da tração a vapor
- " 13 — Estatística da tração elétrica
- " 14 — Despesa total com combustível, energia elétrica, lubrificantes e estopa
- " 15 — Movimento de dormentes

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

MOVIMENTO DE VERANISTAS

ANOS DE 1942 E 1943

ESTAÇÕES	A N O S	
	1942	1943
Cambuquira.....	3 668	3 739
Caxambu.....	9 454	12 533
Lambari.....	2 037	2 399
São Lourenço.....	8 901	13 061
TOTAL.....	24 060	31 732

ROMEIROS TRANSPORTADOS NA 3.^a DIVISÃO

Anos de 1942 e 1943

M E S E S	1 9 4 2	1 9 4 3
Janeiro.....	300	922
Fevereiro.....	190	258
Março.....	—	—
Abril.....	86	234
Maior.....	236	214
Junho.....	1.236	350
Julho.....	474	526
Agosto.....	1.434	2.784
Setembro.....	1.668	4.404
Outubro.....	1.474	3.936
Novembro.....	642	862
Dezembro.....	1.272	1.520
T O T A L.....	9.062	16.010

1

-

J

F

M

A

M

Ji

Ji

A

St

O

N

D

TC

=

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
QUANTIDADE DE CAFÉ DESPACHADO NOS ANOS DE 1941 a 1943
UNIDADE — SACOS —

MÊSES	1941					1942					1943				
	Santos	Marillma	Angra	D. N. C.	Total	Santos	Maritima	Angra	D.N.C.	Total	Santos	Marillma	Angra	D.N.C.	Total
Janeiro.....	20 769	88 259	26 619	2 876	138 022	2 302	62 535	46 089	—	101 525	3 406	129 478	45 046	—	176 925
Fevereiro.....	13 757	61 853	24 422	2 911	102 943	1 078	50 995	29 569	110	81 742	6 478	91 197	23 569	—	111 244
Março.....	18 302	58 784	35 250	4 742	117 108	4 375	54 172	37 916	8	96 471	7 376	93 740	29 755	16	130 897
Abril.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 309	82 379	27 355	33	115 078
Mai.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167	49 266	14 916	166	63 915
Junho.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 919	6 119	—	12 038
Julho.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 598	3 399	—	7 437
Agosto.....	40 024	62 779	7 419	323	110 555	—	—	—	—	—	—	2 723	1 680	—	4 603
Setembro.....	27 155	79 227	29 990	347	136 729	—	—	—	—	—	—	4 778	3 846	—	8 624
Outubro.....	10 654	63 739	20 233	260	90 016	—	400	—	—	400	56 809	46 937	13 337	—	117 093
Novembro.....	9 931	46 537	45 876	113	102 657	—	182	—	—	182	116 688	125 949	34 142	—	276 744
Dezembro.....	8 158	35 582	71 263	116	115 119	5 600	120 633	33 140	—	162 423	63 829	121 335	28 424	—	233 588
TOTAL.....	149 799	491 760	261 202	11 253	913 019	16 345	278 967	147 313	118	442 743	260 027	747 294	230 628	215	1 258 164

ENTOS

ANO DE	S I T I O					
	os Descarregados		Baldeado C. B.			
	MESE	Ds.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Janeiro	17	274	2.167	89	943	
Fevereiro	17	370	4.776	59	511	
Março	18	212	4.061	65	1.007	
Abril	16	386	4.019	44	693	
Maió	18	485	5.731	61	1.094	
Junho	23	567	7.322	98	1.399	
Agosto	16	629	7.932	96	1.032	
Setembro	18	521	5.549	59	1.049	
Outubro	18	494	4.880	65	1.042	
Novembro	18	486	5.434	61	1.091	
Dezembro	11	454	5.245	44	510	
Dezembro	17	401	5.673	64	1.069	
Total	27	5.258	63.052	806	11.658	

ANO DE 1943	CRUZES		SANTA RITA				GOIANDIRA			
	Descarregados		Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.	
	MESES	Vagões	Tons.	Ds.	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Janeiro	479	7.625	27	198	12	82	26	252	16	291
Fevereiro	607	9.271	24	132	26	288	63	1.041	62	1.200
Março	539	7.874	31	753	22	138	85	1.613	104	2.011
Abril	488	6.572	39	193	12	81	103	1.625	95	2.097
Maió	423	5.588	29	101	26	89	99	1.760	81	1.621
Junho	432	5.456	51	182	5	58	81	1.953	95	1.576
Agosto	416	5.446	36	185	10	45	83	1.155	91	1.912
Setembro	432	5.445	41	238	26	38	100	1.712	81	1.562
Outubro	612	6.819	54	170	28	46	72	1.283	102	1.904
Novembro	508	7.113	38	216	29	35	55	1.009	39	499
Dezembro	416	5.445	39	257	27	43	82	1.384	95	1.999
Dezembro	416	5.445	54	238	29	47	83	1.712	81	1.905
Total	5.833	78.062	55	2.703	252	983	932	16.197	937	18.571

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

MOVIMENTO DE BALDEAÇÃO DE MERCADORIAS NOS ENTRONCAMENTOS

ANO DE 1913	BARRA MANSA				BELO HORIZONTE				AMOROSO COSTA				ANGRA DOS REIS		SITIO			
	Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Descarregados		Baldeado C. B.	
	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Janeiro	503	7.191	157	3.311	616	8.208	60	977	67	1.291	61	1.161	167	1.917	214	2.197	81	913
Fevereiro	621	7.959	129	2.438	81	15.487	55	668	15	1.237	87	1.191	122	2.177	379	4.770	59	511
Março	606	10.158	173	3.744	82	41.364	81	1.219	87	1.511	102	1.768	171	3.168	312	1.061	66	1.017
Abril	753	11.565	247	1.692	1.571	17.202	60	978	61	1.639	95	1.514	155	2.715	395	1.019	41	693
Mai	843	11.890	205	1.065	1.114	18.540	76	1.130	120	1.821	135	2.198	28	358	485	5.734	61	1.091
Junho	621	10.693	212	4.607	1.743	20.115	12	1.146	66	1.062	191	3.731	57	1.021	567	7.322	98	1.391
Julho	580	8.811	311	6.541	1.188	20.961	96	1.269	107	1.819	129	3.189	71	1.366	629	7.952	96	1.032
Agosto	588	6.875	257	4.118	1.011	17.986	61	541	117	1.917	167	3.167	42	818	721	5.591	59	1.049
Setembro	558	7.501	218	4.142	914	16.433	47	629	119	2.202	164	2.472	85	1.978	111	4.880	65	1.041
Outubro	823	13.880	257	4.065	1.114	13.740	76	1.130	120	1.821	135	2.168	28	358	485	5.731	61	1.091
Novembro	656	9.290	164	3.193	1.090	19.67	72	1.182	81	1.209	145	2.506	69	1.211	411	5.245	44	510
Dezembro	485	6.87	245	1.972	1.110	17.450	75	1.025	130	1.840	164	3.174	81	1.907	101	3.674	64	1.009
Total	7.491	111.239	2.667	51.011	11.820	194.737	812	12.291	1.161	18.703	1.581	30.019	1.031	19.327	5.258	61.052	806	11.653

ANO DE 1913	CRUZEIRO				SAPUCAI				TUIUTI				BARRA DO PIRAJI				SANTA RITA				GOIANDIRA			
	Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.		Descarregados		Baldeado C. B.	
	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Janeiro	471	7.625	201	3.882	84	1.064	121	2.043	48	553	129	2.770	108	635	17	116	27	179	12	82	26	252	16	291
Fevereiro	607	9.271	247	3.905	102	1.399	104	1.551	59	763	101	1.581	61	518	10	84	24	132	26	238	63	1.044	62	1.290
Março	599	7.874	264	3.997	125	1.392	118	1.973	46	613	99	1.627	131	891	22	170	91	711	22	128	85	1.613	101	2.011
Abril	488	6.672	235	3.679	119	1.336	1	2.670	49	790	92	1.792	161	1.652	13	130	39	133	12	81	103	1.625	95	2.097
Mai	424	5.588	231	4.176	149	2.148	116	2.014	74	1.832	161	3.423	184	1.561	16	92	29	101	26	89	91	1.760	81	1.621
Junho	492	5.456	287	5.028	140	1.837	118	2.311	97	1.282	178	3.405	136	869	30	308	61	182	11	68	81	1.263	95	1.576
Julho	411	5.148	302	5.129	145	2.127	124	2.068	58	925	169	1.147	199	1.147	21	149	36	185	10	45	84	1.155	94	1.912
Agosto	419	5.146	291	3.065	139	2.421	124	1.776	66	777	173	3.312	145	756	19	158	41	288	26	33	100	1.712	81	1.562
Setembro	437	5.115	176	5.269	119	1.571	106	1.570	118	1.666	181	2.925	111	1.121	23	186	64	179	28	46	72	1.293	102	1.911
Outubro	612	6.819	237	4.740	218	3.292	177	2.555	125	1.229	211	3.310	140	981	12	59	68	216	29	35	55	1.1091	31	1.499
Novembro	508	7.113	283	5.254	157	2.165	173	3.001	91	1.100	181	3.232	117	1.270	20	129	60	267	27	18	81	1.284	95	1.990
Dezembro	416	5.445	240	3.766	123	2.421	181	2.516	120	1.269	173	3.415	143	1.310	23	178	61	238	21	47	83	1.712	81	1.996
Total	5.873	78.092	2.951	50.278	1.620	23.135	1.650	26.120	911	11.501	1.853	30.835	1.662	12.405	226	1.759	685	2.703	232	984	932	16.197	937	18.571

Rede Mineira de Viação

CAFÉ EM TRANSITO DA "MOGIANA" EM SAPUCAÍ E TUIUTI,
DURANTE O ANO DE 1943.

SAFRAS 42/43 e 43/44.

ESTAÇÕES	Santos	Maritina	Angra	DNC	TOTAL
RECEBIDOS					
Tuiuti	—	50 227	8 408	—	58 635
Sapucaí	—	25 814	43 842	—	69 656
SOMA	—	76 041	52 250	—	128 291
DESPACHADO EM					
Tuiuti	—	50 827	8 408	—	59 235
Sapucaí	—	25 814	44 720	—	70 534
SOMA	—	76 641	53 128	—	129 769

OBSERVAÇÕES: — O café constante deste quadro foi incluído no quadro geral do movimento do café de 1943.

CAFÉ CARREGADO DURANTE O ANO DE 1943

M E S E S	Santos	Maritina	Angra	DNC	TOTAL
Janeiro	5 845	74 818	17 029	—	97 691
Fevereiro	1 157	49 273	14 540	—	64 970
Março	3 356	67 739	30 229	16	101 339
Abril	2 099	66 153	17 170	2	85 424
Maior	293	81 897	15 970	—	98 160
Junho	4 224	60 785	12 313	40	77 392
Julho	7 752	55 546	11 319	—	74 617
Agosto	2 097	61 603	12 253	157	76 740
Setembro	358	9 143	15 221	—	24 722
Outubro	4 090	8 631	1 452	—	14 093
Novembro	40 060	72 321	16 768	—	129 152
Dezembro	53 757	76 226	21 233	—	151 246
SOMA	125 625	684 137	185 556	215	995 535

J

A

Se

Ou

Nov

Deza

p

T

S

==

==

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

VEÍCULOS CARREGADOS DURANTE O ANO DE 1943

M E S E S	1.ª DIVISÃO								2.ª DIVISÃO				3.ª DIVISÃO				TOTAL			
	BITOLA DE 0,76				BITOLA DE 1,00				T. M. S.	BITOLA DE 1,00				BITOLA DE 1,00				Bitola de 0,76	Bitola de 1,00	GERAL
	V	G	P	Total	V	G	P	Total		V	G	P	Total	V	O	P	Total			
Janeiro.....	750	12	109	971	871	91	381	1 146	2 017	1 054	218	247	1 459	851	327	308	1 616	871	1 151	5 022
Fevereiro.....	781	—	276	1 057	750	201	566	1 525	2 503	902	251	390	1 573	781	287	270	1 371	1 067	1 183	5 600
Março.....	507	12	273	1 232	915	190	557	1 695	2 021	1 116	314	288	1 818	872	380	259	1 511	1 232	5 254	6 296
Abril.....	853	14	313	1 190	819	178	710	1 737	2 025	1 188	328	267	1 853	842	300	283	1 520	1 190	5 140	6 830
Mai.....	768	18	376	1 181	850	255	630	1 981	3 111	1 063	435	330	1 891	194	470	370	1 631	1 161	5 418	6 609
Junho.....	837	20	418	1 275	1 026	95	725	1 819	3 121	1 272	305	291	1 891	859	330	373	1 562	1 275	5 310	6 585
Julho.....	1 020	22	912	1 994	1 081	83	727	1 816	3 890	1 206	291	470	1 967	870	359	359	1 589	1 994	5 461	7 465
Agosto.....	1 175	25	604	1 701	1 131	74	793	2 001	2 705	1 141	251	316	1 714	937	380	410	1 727	1 701	6 442	7 146
Setembro.....	837	18	215	1 070	1 034	35	918	2 007	3 077	1 101	259	329	1 509	841	457	394	1 722	1 070	6 538	6 608
Outubro.....	914	15	323	1 292	991	89	762	1 865	3 157	1 206	379	447	2 032	813	382	424	1 619	1 292	6 516	6 808
Novembro.....	596	32	289	916	735	130	695	1 560	2 476	1 176	405	265	1 810	684	365	373	1 422	916	5 028	6 944
Dezembro.....	919	28	255	1 201	910	150	512	1 602	2 893	1 168	403	269	1 810	872	266	374	1 612	1 231	5 054	6 285
TOTAL.....	10 396	216	4 581	15 003	11 040	1 399	8 225	20 667	35 870	13 695	3 966	4 109	21 731	10 246	4 540	4 202	18 987	16 003	61 775	76 558

V — Vagões fechados

O — Galotas

P — Pranchas ou gôndolas



RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL NO ANO DE 1943

MESES	Lenha m 3	CARVÃO		Total em lenha	Custo global Cr \$			Custo metro em lenha Cr \$	PERCENTAGEM DE COMBUSTÍVEL		
		Estrangeiro reduzido a lenha m 3	Nacional reduzido a lenha m 3		Lenha	Carvão est.º	Carvão nacional				
Janeiro.....	81.295	—	7 779	89 074	970	806,	60	10,90	91,3	—	8,7
Fevereiro.....	82.168	—	7 092	89 260	939	712,	00	11,20	92,1	—	7,9
Março.....	90.757	321	6 244	96 325	1 009	397,	50	11,10	91,2	0,4	5,4
Abril.....	87.274	1 395	902	89 571	991	238,	10	11,10	97,5	1,5	1,0
Maió.....	93.701	642	172	91 518	1 030	609,	00	11,00	99,2	0,6	0,2
Junho.....	98.650	1 916	214	100 810	1 115	991,	00	11,10	97,9	1,9	0,2
Julho.....	101.680	1 492	163	103 335	1 198	656,	00	11,60	98,4	1,4	0,2
Agosto.....	109.399	591	110	101 100	1 213	200,	60	12,00	99,3	0,6	0,1
Setembro.....	97.060	1 644	119	98 827	1 195	924,	00	12,00	98,2	1,7	0,1
Outubro.....	97.089	4 178	115	101 855	1 216	620,	00	12,00	95,8	4,1	0,1
Novembro.....	86.713	15 212	330	102 155	1 355	661,	60	13,30	84,9	14,9	0,2
Dezembro.....	87.000	22 866	709	110 591	1 501	689,	98	13,59	78,7	20,7	0,6
TOTAL.....	1.103.825	50 261	22 852	1 176 941	13 807,	534,	68	11,75	93,8	4,3	1,9

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

AJUDANCIA DO MOVIMENTO — TELÉGRAFO

ESTATÍSTICA DOS TELEGRAMAS RECEBIDOS E TRANSMITIDOS DURANTE O ANO DE 1943

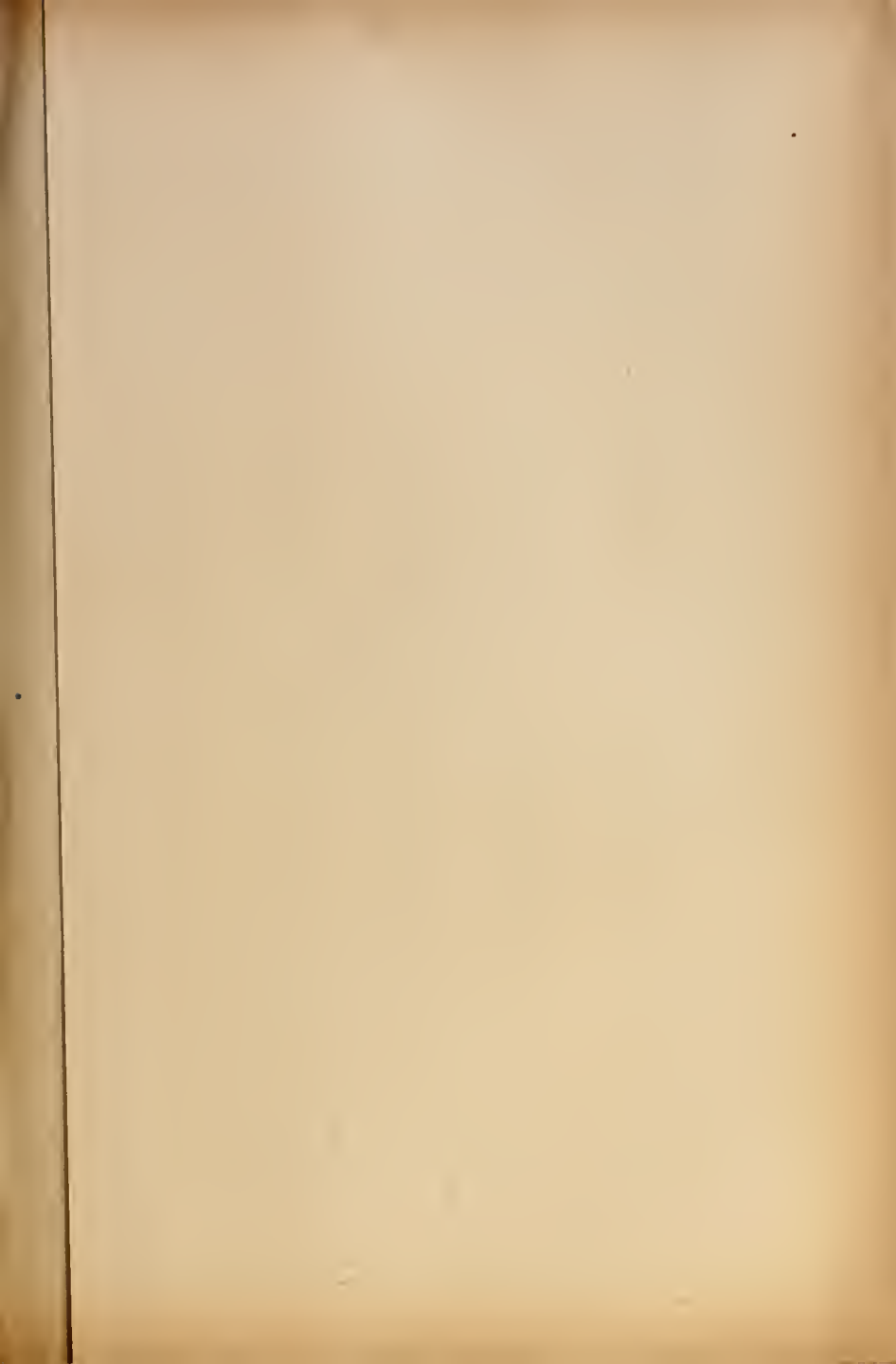
	SERVIÇO DA ESTRADA				SERVIÇO DE PARTICULARES			
	Recebidos		Transmitidos		Recebidos		Transmitidos	
	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras
HISTÓRICO								
1.ª Divisão.....	183.441	4.387.898	175.814	3.192.576	98.675	755.060	29.940	479.331
2.ª Divisão.....	260.214	5.182.056	275.199	4.853.803	42.587	618.546	35.051	552.252
3.ª Divisão.....	301.292	5.311.462	381.687	5.562.266	21.502	312.407	21.063	321.730
Sala de Aparelhos da Administração Central.....	10.967	176.352	1.031	33.963	—	—	—	—
SOMA.....	755.917	15.047.763	836.122	13.642.608	163.044	1.716.013	85.997	1.353.313

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES — TELÉGRAFO

ESTATÍSTICA DOS RADIOGRAMAS RECEBIDOS E TRANSMITIDOS DURANTE O ANO DE 1943

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.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras
PSD -2 Barra Mansa.....	9 305	237 786	1 805	46 624
PSD -3 B. Horizonte.....	202 822	5 182 187	41 579	1 061 342
PSD -4 Divinópolis.....	6 750	105 149	15 902	249 593
PSD-5 - T. Corações.....	14 199	207 489	48 048	1 235 156
PSD-6 - Ibiá.....	8 029	137 840	16 874	378 190
PSD-7 - Lavras.....	15 736	564 010	79 251	2 309 034
SOMA.....	256 901	6 434 461	203 519	5 279 939



PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TREM — TRACÇÃO A VAPOR — NAS TRÊS DIVISÕES — NAS DUAS BITOLAS
ANO DE 1943

ESPÉCIE DE TREM	Perc. loc. ou trem	LEND	CARVÃO (Ton.)		O LE O S (Litros)			ESTOPA (Kg)
			Nacional	Estrangeiro	Cilindros	Máquina	Friso	
TRENS REMUNERADOS:								
Passageiros.....	1 764 820	152 211,5	762,9	1 383,4	12 047,8	13 847,0	4 020,6	3 031,1
Especiais de passageiros.....	31 282	5 310,5	11,1	29,6	421,3	461,0	71,7	103,8
Mistos.....	1 733 278	124 600,4	626,0	655,0	12 943,8	14 089,1	5 495,0	4 609,0
Subúrbios.....	156 271	23 177,5	113,5	1,8	1 276,6	1 201,7	274,4	723,2
Mercadorias.....	2 747 045	338 142,5	1 359,3	2 150,1	22 367,6	24 003,4	6 705,4	5 531,7
Animais.....	138 374	22 341,0	90,3	116,7	1 246,3	1 411,4	376,5	331,1
Especiais militares.....	5 778	133,0	2,4	8,6	48,5	49,1	11,1	13,4
Fundo de melhoramento.....	148 221	18 770,0	17,0	7,3	1 260,4	1 299,2	202,2	310,4
Locomotiva de auxílio.....	51 026	8 009,4	94,4	70,6	619,8	725,0	144,4	173,4
Serviço de eletrificação.....	1 231	20,0	1,1	—	15,6	15,4	7,2	8,0
Serviço da construção.....	35	29,0	—	—	2,8	2,5	0,9	1,0
SUB TOTAL.....	6 581 140	747 902,8	3 062,0	4 403,4	52 280,6	57 719,8	17 403,8	14 853,1
TRENS NÃO REMUNERADOS REUNIDOS:								
Especial de inspeção.....	609	100,0	1,6	—	6,2	7,8	1,4	2,5
Especial de pagamento.....	75 134	6 711,0	16,3	22,8	506,7	550,3	151,6	131,3
Especial de lastro de lenha.....	900 700	121 201,0	262,5	136,7	7 740,9	8 251,8	2 033,9	1 951,7
Especial da V. P.....	206 303	2 904,0	18,1	58,9	1 850,6	2 162,9	592,8	615,2
Especial de socorro.....	37 800	5 283,0	26,3	27,0	368,8	409,3	110,0	103,5
Especial de abastecimento.....	2	1,0	—	—	0,1	0,1	—	—
Composição de experiência.....	133	24,0	—	—	5,4	12,6	0,2	0,1
Locomotiva de experiência.....	6 619	2 671,0	9,1	3,0	655,0	1 391,2	15,4	6,0
Locomotiva isolada.....	129 446	14 772,0	58,5	36,6	1 041,6	1 163,1	267,3	203,6
Locomotiva a vapor apagada.....	2 011	101,0	—	—	22,6	25,6	8,0	8,9
Locomotiva a vapor rebocada.....	31 222	1 423,0	—	8,4	228,2	252,0	71,1	44,0
Especial p/c. da 1.ª Divisão.....	813	11,0	1,7	—	3,5	3,5	1,3	4,9
Especial p/c. da 3.ª Divisão.....	38	8,0	—	—	0,7	0,8	0,9	0,5
Especial p/c. do Departamento Financeiro.....	358	10,0	—	—	3,0	3,0	2,0	1,5
Especial p/c. do Departamento da Linha.....	25	1,0	0,6	—	1,9	2,1	1,0	0,6
SUB TOTAL.....	1 391 475	183 184,0	479,3	293,0	12 469,5	14 286,7	3 242,4	3 079,9
Manobras n/ Estação Departamento e Oficina.....	1 667 350	67 841,0	157,1	177,5	5 253,8	5 421,6	862,7	1 602,4
Pront.º n/ Estação Departamento e Oficina.....	1 247 510	3 538,0	5,0	1,7	38,2	25,0	11,4	39,8
SUB-TOTAL.....	2 914 860	71 379,0	192,1	179,2	5 292,0	5 446,6	874,1	1 642,2
TOTAL GERAL.....	11 089 735	1 052 151,8	3 753,4	4 875,6	70 041,1	77 616,1	21 519,8	19 775,2

PEF

ES I

TRENS RE

Passageiros.....
Especiais de passagei
Mistos.....
Mercadorias.....
Animais.....
Fundo de melhoramer

TRENS N.º

Especial de pagament
» » lastro de i
» » » da
» da tração elét
» de socorro....
Locomotiva de experi
» isolada .
» rebocada,
» em ordem

Manobra nas estações
Pronidão » »

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TREM — TRACÇÃO ELÉTRICA

2.ª DIVISÃO — ANO DE 1943

ESPÉCIE DE TREM	Perc. de loc. ou itens	k. w. h.	ÓLEOS — LITROS		Estôpn kg
			Maquina	Filzo	
TRENS REMUNERADOS:					
Passageiros.....	181	1 830	0,5	0,5	—
Especiais de passageiros.....	562	5 170	1,1	1,1	0,1
Mistos.....	251 177	2 092 020	675,8	661,6	398,5
Mercadorias.....	115 963	1 915 711	511,0	497,7	379,9
Animais.....	9 761	99 599	15,1	14,1	6,5
Fundo de melhoramento.....	181	1 165	—	—	—
SUB TOTAL.....	1011 125	1 187 023	1 198,5	1 075,3	785,3
TRENS NÃO REMUNERADOS					
Especial de pagamento.....	2 236	16 092	4,2	3,7	1,7
» » lastro de lenha.....	32 123	126 036	73,9	73,7	44,0
» » da V. P.....	13 121	14 050	68,7	12,6	43,8
» da tração electrica.....	17 265	12 928	48,2	42,1	36,8
» de socorro.....	1 591	7 289	4,5	4,0	0,5
Locomotiva de experiência.....	451	951	0,5	0,5	—
» isolada.....	22 117	56 142	60,3	61,5	29,8
» rebocada, avariada ou apagada.....	77	—	—	—	—
» em ordem rebocada.....	10 516	6 710	15,6	14,7	7,9
SUB TOTAL.....	99 629	210 201	270,8	236,1	161,0
Manobra nos estações, deposito e oficinas.....	42 620	1 055	1,0	0,8	0,5
Prontidão.....	1 815	—	—	—	—
SUB TOTAL.....	44 435	1 055	1,0	0,8	0,5
TOTAL GERAL.....	605 110	1 378 279	1 199,3	1 312,2	946,3

LOCAL		TRANSFERÊNCIAS EFETUADAS	OBSERVAÇÕES	
Divisões	Residências			
1.ª	4.ª	7	20 769	Recebido de outra Residência
	5.ª	5	8 090	Fornecido a » »
	11.ª	9	45 354	Recebido de » »
	12.ª	9	24 669	Fornecido a » »
	13.ª	0	78 859	» » »
	14.ª	5	21 027	Recebido de » »
	15.ª	3	447	Fornecido a » »
	16.ª	1	4 829	Recebido de » »
S O M A.....		0	22 086	Fornecido a outra Divisão
2.ª	1.ª	3	32 551	Recebido de outra Residência
	2.ª	0	12 215	» » » »
	3.ª	0	25 812	Fornecido a » »
	6.ª	8	2 072	Recebido de » »
S O M A.....		1	21 026	Recebido de outra Divisão
3.ª	7.ª	9	2 355	Fornecidos a outra Residência
	8.ª	9	1 800	» » » »
	9.ª	1	1 151	» » » »
	10.ª	5	2 779	» » » »
S O M A.....		7	8 115	Fornecidos a outra Divisão
TOTAL DO DEPARTAMENTO			7 175	Em trânsito

NOTA: Foram emp

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

MOVIMENTO GERAL DE DORMENTES EM 1943

LOCAL		SALDO DE 1942	MARCADOS	TOTAL	EMPREGO NAS RESIDÊNCIAS	SALDO PARA 1944	TOTAL	TRANSFERÊN- CIAS FEETUADAS	OBSERVAÇÕES
Divisões	Residências								
1.ª	4.ª	1 300	27 138	28 438	49 227	—	49 227	20 749	Recebido de outra Residência
	5.ª	801	64 524	65 325	53 476	3 750	67 225	8 090	Fornecido a " "
	11.ª	43	1 172	1 215	46 794	75	46 869	15 311	Recebido de " "
	12.ª	—	64 088	64 088	32 042	7 407	39 449	21 688	Fornecido a " "
	13.ª	2 719	177 670	180 389	37 365	20 912	61 540	75 823	" " " "
	14.ª	4 526	78 992	83 518	63 046	0 520	61 575	21 02	Fornecido de " "
	15.ª	361	45 520	45 881	33 456	14 867	48 323	417	Fornecido a " "
	16.ª	54	33 565	33 619	38 121	—	38 121	4 820	Recebido de " "
S O M A.....		9 834	615 051	624 885	340 000	50 609	405 609	22 056	Fornecido a outra Divisão
2.ª	1.ª	1 550	572	2 122	33 043	1 600	34 643	72 554	Recebido de outra Residência
	2.ª	909	15 736	16 645	28 560	—	28 560	12 215	" " " "
	3.ª	260	63 502	63 762	41 917	1 033	42 950	25 812	Fornecido a " "
	6.ª	2 827	18 450	21 277	22 554	774	23 328	2 072	Recebido de " "
S O M A.....		5 546	103 260	108 815	126 074	3 407	129 541	21 026	Recebido de outra Divisão
3.ª	7.ª	—	42 834	42 834	37 063	2 456	40 419	2 355	Fornecidos a outra Residência
	8.ª	2 678	19 271	21 949	37 533	1 646	39 149	1 800	" " " "
	9.ª	—	31 322	31 322	39 453	2 316	40 771	1 151	" " " "
	10.ª	5 595	40 692	46 287	40 137	2 771	42 908	2 779	" " " "
S O M A.....		8 273	133 119	141 392	154 686	9 189	163 877	8 115	Fornecidos a outra Divisão
TOTAL DO DEPARTAMENTO.....		29 633	682 930	706 592	627 152	72 265	629 417	7 175	Em trânsito

NOTA. Foram empregados em 1943, 1 163 dormentes transferidos em 1942.

QUADRO N.º 37

DESPEZA TOTAL COM COMBUSTÍVEL, ENERGIA ELÉTRICA, LUBRIFICANTES E ESTOPA NAS TRAÇÕES
A VAPOR E ELÉTRICA DURANTE O ANO DE 1943

ESPECIFICAÇÃO	NA TRACÇÃO A VAPOR		NA TRACÇÃO ELETRICA		NAS DUAS TRACÇÕES	
	Quantidade	Importância	Quantidade	Import.	Quant.	Importância
		Cr \$		Cr \$		Cr \$
Lenha	m3	1 062 183,8	12.353.458,17	—	1 062 183,8	12.353.458,17
Carvão nacional.....	t	3 739,4	699.327,00	—	3 739,4	699.327,00
Carvão estrangeiro.....	t	4 875,6	2.614.462,61	—	4 875,6	2.614.462,61
kwh na AT. dos sub-estc.....		—	—	4 378 279,0	1 378 279,0	35.026,19
Óleo cilindro.....	l	70 011,1	240.278,87	—	70 041,1	240.278,87
Óleo máquina.....	l	77 516,1	171.411,20	1 409,3	78 924,4	177.579,85
Óleo friso.....	l	21 519,8	18.291,79	1 312,2	22 832,0	19.407,14
Estopa	kg	19 775,2	35.199,80	949,8	20 725,0	36.890,41
TOTAIS.....		—	16.155.429,47	—	—	16.176.430,27

C-5 NOTA — Os preços unitários mensais utilizados nos calculos, foram indicados pelo Departamento de Transportes.



RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
3.ª DIVISÃO
CIMENTO ITAÚ
QUADRO DEMONSTRATIVO DO TRANSPORTE, POR VIA TUIUTI
ANOS DE 1942 E 1943

M E S E S	1 9 4 2							1 9 4 3							PESO TOTAL POR TONELADA
	BALDEADOS EM TUIUTI		CARREGADOS DIRETO DE ITAÚ		TOTAL		PESO TOTAL EM TONELADA	BALDEADOS EM TUIUTI		CARREGADOS DIRETO DE ITAÚ		TOTAL			
	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos		Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos		
Janeiro.....	17	85.876	36	19.076	208	101.452	4.195,623	40	19.221	82	29.336	122	47.557	2.411	
Fevereiro.....	116	60.652	28	12.483	183	73.165	3.127,833	19	5.975	20	9.158	39	15.133		
Março.....	82	43.637	47	25.067	129	69.201	2.958,470	12	4.213	24	10.213	36	11.456	617,771	
Abril.....	111	68.014	17	8.897	131	66.911	2.860,444	25	12.231	21	11.751	49	21.012	1.015,528	
Maió.....	27	13.535	102	53.162	129	66.500	2.812,574	68	35.637	33	16.878	101	55.515	2.371,834	
Junho.....	11	5.011	69	27.822	80	31.087	1.381,458	58	299.810	30	13.903	88	313.778	878,818	
Julho.....	19	5.828	67	31.076	77	36.901	1.791,745	14	12.292	71	29.103	85	41.395	778,185	
Agosto.....	47	23.571	127	61.237	172	81.808	3.625,541	19	9.776	107	47.719	126	57.495	2.112,717	
Setembro.....	32	26.461	92	50.933	141	76.850	3.285,836	19	8.713	100	45.232	121	53.975	2.291,609	
Outubro.....	62	27.651	111	67.103	183	91.757	1.050,561	24	13.502	89	45.698	115	69.200	2.530,790	
Novembro.....	49	26.110	105	53.159	157	79.629	3.101,139	25	14.518	79	31.646	104	49.164	2.144,531	
Dezembro.....	36	19.055	106	51.776	113	73.564	3.152,259	21	11.608	76	35.458	97	47.096	2.007,773	
SOMA.....	767	391.589	825	465.290	1.692	569.899	36.792,283	316	458.526	738	325.258	1.684	781.779	20.813,678	

DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO

SR. DIRETOR.

Obedecendo às disposições do item 4, § 1.º, do artigo 9, do Regulamento, tenho o prazer de entregar-vos o relatório dos serviços executados por este Departamento durante o exercício de 1943.

Distinguindo com a incumbência de substituir-vos, quando em 17-4-943, para satisfação de todos nós, fostes nomeado Diretor, devo acentuar que este Departamento vem procurando cumprir à risca, apesar das dificuldades inerentes à época que atravessamos, o programa por vós traçado, que consubstancia grandes realizações para a nossa Rêde.

Assim, apesar dos quadros e exposições detalhadas de que se compõe o relatório, anexo, em linhas abaixo, sucintamente, vou fazer algumas considerações sobre determinados assuntos:

VILA OPERÁRIA — Com a ampliação das Oficinas de Divinópolis, que está em franco andaamento e que é uma consequência do contrato firmado com a "Sotema", é de supor-se que, muito em breve, teremos concentrados em Divinópolis todos os serviços de reparação de vagões e locomotivas da bitola de metro.

Tal fato ocasionará, necessariamente, e como já é previsto, o aumento de operários naquele setor de serviço, com a vinda do pessoal que trabalha em Cruzeiro e suas respectivas famílias.

Encarando tais fatos, que aliás têm sido objeto de assunto tratado em nossas reuniões, julgo que a execução do projeto de aumento da Vila Operária, encaminhado para aprovação do Governo Federal, deve ser iniciada dentro do menor prazo possível, afim de que não lutemos com sérias dificuldades em localizarmos cêrca de 1.500 pessoas, quando se efetuar essa transferência.

AMPLIAÇÃO DAS OFICINAS DE DIVINÓPOLIS — Os serviços da ampliação das Oficinas de Divinópolis vêm se processando normalmente, sob a fiscalização do Eng. BELMIRO PIRES AMARANTE, por vós designado para tal mister.

RODAS DE FERRO FUNDIDO — Temos continuado a fabricação de rodas de ferro fundido, sem a preocupação de fazermos estoque dêsse material, dadas as dificuldades naturais decorrentes do estado de guerra em que nos encontramos.

Assim, temos nos limitado à fundição das necessárias a determinados vagões construídos e às substituições em vagões reparados.

Mesmo assim, verifica-se terem sido fabricadas 518 rodas e empregadas 581 em 1943.

INSTALAÇÃO DE FERRO A VACUO — Em cumprimento ao estabelecido por lei federal, continuamos a substituição do freio a ar por freio a vácuo, em nossos veículos e, assim é que, no exercício transato, colocou-se freio a vácuo em 26 veículos.

Com as medidas tomadas por este Departamento é de supor-se que antes do prazo determinado pelo Governo Federal, todos os nossos veículos se encontrem perfeitamente aparelhados com essa modalidade de freio.

SOCATA DESENTERRADA EM CRUZEIRO — Está anexa uma relação da socata desenterrada em terrenos da Rêde, em Cruzeiro, pela qual, tendo em vista o volume e a qualidade da socata desenterrada, ressalta o acôrto da iniciativa que tivestes em determinar a execução dêsse serviço.

Grande parte, senão mesmo a maior parte dessa socata, já foi aproveitada nos vários serviços de nossas oficinas, com real economia para a Rêde.

CARROS E VAGÕES ENCOSTADOS — Como é de vosso conhecimento, este Departamento tem incentivado a reconstrução de carros e vagões que se achavam encostados em Lavras e Cruzeiro, o que, em parte, vem minorar a crise de transporte ocasionado com o crescente volume de mercadorias e passageiros.

PESSOAL — Apesar do grande número de hábeis operários que têm deixado os nossos serviços, é justo salientar que, graças à boa vontade e competência dos funcionários e operários do nosso Departamento, os serviços da Locomoção mantiveram-se num ritmo equilibrado, satisfazendo dentro das possibilidades atuais, as necessidades dos demais Departamentos.

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS — Em consequência do aumento de transportes, oriundo não só do progresso sempre crescente das zonas percorridas pela R.M.V., como também da dificuldade de transporte rodoviário, as nossas locomotivas são forçadas a um trabalho excessivamente intenso, ocasionando, assim, o recolhimento de não só maior número de locomotivas para reparações, como estas assumem, às vêzes, caráter excepcional pelo seu vulto, o que importa, consequentemente, em aumento de trabalho para o nosso pessoal.

Tal circunstância, adicionada ao êxodo de nossos operários, de que falamos acima, pode dar uma idéia do que tem sido o esforço e boa vontade dispensados pelo nosso pessoal.

São essas, Sr. Diretor, as considerações que desejava apresentar.

Paulo Moura Fernandes

Chefe do Departamento da Locomoção

PESSOAL

Oficina:

Eng. Lincoln Moreira dos Santos Pena — De 1.º-1-43 a 16-4-43	1
Eng. Paulo de Moura Fernandes — De 17-4-43 a 31-XII-43	
Eng. Paulo de Moura Fernandes — Ajudante-Técnico — De 1.º-1-43 a 16-4-43	1
Eng. Antônio Olinto Alves — Ajudante de Oficinas — De 1.º-1-43 a 31-XII-43 — (Ajudante-Técnico — De 17-4-43 a 31-XII-43)	1
TOTAL	3

Escritória Central:

Valdemar Machado — Chefe do Escritório	1
Pessoal	32
Inclusive os Srs. Carlos Polatschek — à da Companhia Nansen	
Vitor Piroli — à disposição da Secretaria da Agricultura. D. Hilda Machado, à disposição do Sr. Comissário Técnico da R.M.V.	
TOTAL	33

OFICINAS

Divinópolis:

Eng. Belmiro Pires Amarante — Chefe de Oficinas . .	1
Eng. Sílvio de Toledo Sales — Ajudante de Oficinas — De 1.º-1-43 a 27-7-43	
Eng. José Alves da Silva Dolabela — Ajudante de Oficinas — De 15-X-43 a 31-XII-43	1
Escritório	9
Oficinas	644
TOTAL	655

Cruzeiro:

Eng. Edgard Gotta — Chefe de Oficinas	1
Escritório	7
Oficinas	368
<hr/>	
TOTAL	376

Lavras:

Eng. José de Oliveira Fonseca — Chefe de Oficinas	1
Escritório	6
Oficinas	329
<hr/>	
TOTAL	336

São João:

Antônio de Sousa Rocha — Mestre de Oficina de 3. ^a classe	1
Escritório	3
Oficinas	76
<hr/>	
TOTAL	80

Barra Mansa:

José Sabino de Oliveira — Mestre de Oficina de 3. ^a classe	1
Escritório	1
Oficinas	19
<hr/>	
TOTAL	21

Total geral do pessoal do Departamento da Locomoção, em 1943	1.504
--	-------

ESCOLA PROFISSIONAL DE DIVINÓPOLIS

Funcionou regularmente durante o exercício de 1943, a Escola Profissional, tendo concluído o 3.º ano 17 alunos, sendo esta a primeira turma que terminou o curso.

Estes 17 jovens foram por nós nomeados ajudantes de 4.ª classe, ingressando no quadro de artífices da Rêde, onde, por certo farão brilhante carreira, tendo em vista o grau de conhecimentos técnicos

e práticos adquiridos. O aluno que maiores notas alcançou e que, portanto, foi classificado em primeiro lugar e que é o Sr. MANUEL VALERIO, foi por vós premiado com uma caderneta da Caixa Econômica Federal, com um depósito de Cr \$150,00.

Como é de fácil observação, é de toda conveniência para a Rêde, a manutenção dessa Escola e até mesmo dar-lhe o maior desenvolvimento possível, dadas as vantagens decorrentes, que são, como ressalta à primeira vista, a obtenção de operários hábeis e conhecedores perfeitos de seus respectivos ofícios, concorrendo, naturalmente para o melhor rendimento dos serviços das Oficinas da Rêde.

ESCOLA PRIMÁRIA

Também a Escola Primária Mista que é mantida pela Rêde, junto às Oficinas de Divinópolis, funcionou regularmente com uma freqüência de 55 a 60 alunos.

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS

Durante o ano de 1943, foram reparadas 264 locomotivas, assim discriminadas: 27 a vapor, de bitola de 0,76 m, 217 a vapor, da bitola de 1,00 m, e 20 elétricas. As reparações da bitola de 0,76 m foram classificadas em 4 grandes, 17 médias e 6 pequenas, classificando-se as da bitola de 1,00 m, a vapor, em 99 grandes, 93 médias e 25 pequenas, sendo as das locomotivas elétricas classificadas em 1 grande, 3 médias e 16 pequenas.

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE CARROS

Foram construídos 7 carros, da bitola de 1,00 m, sendo 1 da série D (dormitório), construído de conformidade com o Decreto do Governo Federal, n.º 6.581, de 9 de dezembro de 1940, tendo recebido o número 117, 2 da série G (restaurantes), construídos de conformidade com o Decreto do Governo Federal, n.º 8.400, de 13 de dezembro de 1941, os quais receberam os números 117 e 118, 2 da série C (2.ª classe), construídos de acordo com o Decreto Federal, n.º 8.499, de 27 de dezembro de 1941, que receberam os números 167 e 168, 2 da série F (correio e bagagem), cuja construção foi autorizada pelo Decreto do Governo Federal, n.º 8.938, de 13 de dezembro de 1941, os quais receberam os números 155 e 156.

Foram reparados 244 carros das duas bitolas, sendo 42 da bitola de 0,76 m e 202 da bitola de 1,00 m.

Essas reparações foram classificadas do seguinte modo: 7 grandes, 32 médias e 3 pequenas, da bitola de 0,76 m. e 1 reconstrução, 78 grandes, 120 médias e 3 pequenas, da bitola de 1,00 m.

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE VAGÕES

Durante o ano de 1943, foram construídos 3 vagões fechados, da série VF, de números 116, 117 e 118, de conformidade com o Decreto do Governo Federal, n.º 7.814, de 6 de setembro de 1941 e 5 pranchas de fueiros, da série QC, de números 345 a 349, de acordo com o Decreto do Governo Federal, n.º 7.998, de 6 de outubro de 1941, sendo as aludidas pranchas providas de rodas de ferro fundido, fabricadas nas Oficinas de Divinópolis.

Foram reparados 1.042 vagões das duas bitolas, sendo 177 da bitola de 0,76 m da bitola de 1,00 m.

As reparações dos vagões da bitola de 0,76 m foram classificadas em 103 grandes, 72 médias e 2 pequenas, sendo as dos vagões da bitola de 1,00 m classificadas em 48 reconstruções, 678 grandes, 92 médias e 47 pequenas.

AUTOMÓVEIS DE LINHA

Foram reparados 9 automóveis de linhas, sendo 8 da bitola de 1,00 m e 1 da bitola de 0,76 m.

Essas reparações foram assim classificadas: 2 reconstruções, 4 grandes, 1 média e 1 pequena, da bitola de 1,00 m. e 1 grande, da bitola de 0,76 m.

INSTALAÇÃO DE FREIO-VÁCUO

São os seguintes os veículos que, durante o ano, receberam instalação completa de freio-vácuo, no total de 26:

CARROS: 6 da série C (2.ª classe) e 1 da série E (misto), todos da ex-Sul.

VAGÕES: 1 da série KC, 1 da série LB, 1 da série MB, 2 da série MD, 5 da série QC, 1 da série VB, 1 da série VC, 6 da série VD e 1 da série ZC.

Essas instalações foram aplicadas em 15 vagões da ex-Sul, 2 da antiga Trespontana e 2 da ex-Oeste.

AUMENTO DE LOTAÇÃO

Sem aquisição de novas unidades, houve o seguinte aumento de lotação:

CARROS DA BITOLA DE 0,76 m: os carros da série B, ns. 2, 5, 6, 7, 10 e 12, passarão para 27, 27, 26,26 e 27 lugares respectivamente.

O aumento foi de 39 lugares.

CARROS DA BITOLA DE 1,00m: Em virtude da modificação dos carros G-102, G-104 (restaurantes) e E-120 (misto), antigo D-7 da ex-Sul, para C-147, C-114 e C-131 (2.ª classe), os quais passaram, os 2 primeiros de 21 para 44 lugares e o último de 41 para 44 lugares e do E124 (misto) que teve a sua lotação alterada de 37 para 38, houve o aumento de 44 lugares.

Assim, verifica-se que o aumento de lotação nos carros das duas bitolas, sem novas aquisições, foi de 83 lugares.

VAGÕES DA BITOLA DE 0,76 m: Os carros de Socorro RB-1 e RB-3, antigos S-1 e S-3, tiveram suas lotações aumentadas de . . . de 10.000 para 12.000 quilos cada um; as gôndulas MC-69,, MC-70 e NC-6, antigos SL-11, NL-30 e N-29, tiveram suas lotações aumentadas, as duas primeiras de 15.000 para 18.000 e a última de 10.000 para 18.000 quilos.

O aumento verificado foi de 18.000 quilos.

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m: com a transformação das gaiolas da série KC ns.107 — 108 — 109 — 110 — 111 — 112 — 118 — 119 — 121 — 135 — 136 — 138 e 139 em VD-441 — 451 — 439 — 457 — 452 — 441 — 454 — 453 — 445 — 456 — 446 — 442 e 450, respectivamente; do I-28 da ex-Oeste (fechado para inflamáveis) que passou de 20.000 para 24.000 quilos da série VD, tendo recebido o número 47; da gaiola para suínos LB-117, que passou de 12.000 para 24.000 quilos, da série VD, com o número 440 das gaiolas para suínos S-11 e S-17, da ex-Sul, que passaram de 12.000 para 24.000 quilos, cada uma, ao receberem os números 448 e 443, da série VD, foi verificado o aumento de 118.000 quilos de lotação; os vagões fechados para mercadorias V-62, 138 e 231 da ex-Oeste e o V-87 da ex-Sul, todos de 20.000, passaram para 24.000 quilos de lotação, ao receberem, na nova nomenclatura, os números 449, 435, 434 e 455 da série VD, dando em resultado o aumento de mais . . . 16.000 quilos.

Assim, o aumento de lotação verificado em vagões nas duas bitolas, sem novas aquisições, foi de 152.000 quilos.

Em virtude da construção de veículos, foi entregue ao tráfego a seguinte lotação:

CARROS DA BITOLA DE 1,00 m: 1 da série D (dormitório), de número 117, com 24 leitos; 2 da série G (restaurante), de números 117 e 118, com 30 lugares, cada um; 2 da série C (2.ª classe), de números 167 e 168, com 52 lugares, cada um; 2 da série F (cor-

reio e bagagem), de números 155 e 156, com 2 leitos, cada um. O total da lotação dos carros construídos foi de 28 leitos e 164 lugares.

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m; 5 pranchas de fueiros da série QC, de 18.000 quilos de lotação, cada um; 3 vagões da série VF (fechados para mercadorias), de 36.000 quilos de lotação, cada um. A lotação total de vagões construídos foi de 198.000 quilos.

A lotação total entregue ao tráfego foi de:

CARROS

	<i>Lugares</i>	<i>Leitos</i>
Da bitola de 0,76 m, sem novas aquisições	39	—
Da bitola de 1,00 m, sem novas aquisições	83	—
Da bitola de 1,00 m, construídos	164	28
	<hr/>	<hr/>
SOMA	286	28

VAGÕES

	<i>Quilos</i>
Da bitola de 0,76 m, sem novas aquisições	18.000
Da bitola de 1,00 m, sem novas aquisições	134.000
Da bitola de 1,00 m, construídos	198.000
	<hr/>
SOMA	350.000

VEÍCULOS QUE RECEBERAM A NOVA NOMENCLATURA

VAGÕES DA BITOLA DE 0,76 m: S-1 — S-3 — I-2 — LL-30 — NS-11 — N-29 e V-153 — da ex-Oeste, passaram para RB-1 — RB-3 — TB-8 — MC-70 — MC-69, MC-6 e VB-82, respectivamente.

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m: Da ex-Oeste: T-74 e LL-36 passaram para QC-231 e QC-233; LL-5 passou para PC-118; HS-12 para LB-131; OT-18 para MC-174-28 para VD-447 (transformação); V-62, V-138 e V-231 para VD-449, VD-235 e VD-434, respectivamente.

DA EX-SUL: PV-7 para QC-234; H-114 para KB-228; V-87 para VD-455; S-11 e S-17 para VD-448 e VD-443 (transformação).

DA ANTIGA TRESPONTANA: E.F.T. — 3 para VB-142 e E.F.T. — 1 para MB-101.

NOTA: Do Relatório de 1912 consta o vagão E.F.T.-3 como passado para MB-101, ao invés de E.F.T.-1 para MB-100, que é o certo.

VEICULOS DA ATUAL NOMENCLATURA QUE FORAM TRANSFORMADOS DURANTE O ANO DE 1913

CARROS DA BITOLA DE 1,00 m: G-101; G-102 e G-101 (restaurantes) para A-118 (pagador), G-147 e G-144 (2.ª classe); E-120 (misto), antigo D-7 da Ex-Sul, para C-131 (2.ª classe).

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m: KC-107 para VD-414; KC-108 para VD-451; KC-109 para VD-439; KC-110 para VD-157; KC-111 para VD-452; KC-112 para VD-441; KC-118 para VD-451; KC-119 para VD-453; KC-15 para VD-445; KC-135 para VD-456; KC-138 para VD-442; KC-139 para VD-450; LB-117; para VD-440.

BAIXA DE MATERIAL RODANTE

Vide quadro n.º 7

BAIXAS SOLICITADAS

DA EX-SUL: Locomotivas ns. 156 e 331, baixa solicitada pelo officio 751-A, de 18/8/941, já tendo sido vistoriadas.

VAGÕES: QC-277, (prancha de fueiros), baixa solicitada pelo officio 928-A, de 25-9-942.

V-47 da ex-Sul (fechado para mercadorias).

EXISTÊNCIA DE LOCOMOTIVAS

Balanço

BITOLA DE 1,00 m:

Existência em 31-12-42	211
Existência em 31-12-43	211

Elétricas

Existência em 31-12-42	13
Existência em 31-12-43	13

BITOLA DE 0,76 m:

A vapor

Existência em 31-12-42	53
Existência em 31-12-43	53

EXISTÊNCIA DE VEÍCULOS

Balanço

BITOLA DE 1,00 m:

Carros e vagões em 31-12-42	1.989
Construídos em 1943	15
Aumentado 1 vagão da Trespontana	1
	<hr/>
	2.005

Tiveram baixa em 1943	15
Existência em 31-12-43	1.990

BITOLA DE 0,76 m: ..

Carros e vagões em 31-12-42	430
Tiveram baixa em 1943	6
	<hr/>
Existência em 31-12-43	424

TOTAL DAS DUAS BITOLAS

Carros e vagões em 31-12-42	2.419
Construídos em 1943	15
Incluído 1 vagão da Trespontana	1
	<hr/>
	2.435

Tiveram baixa em 1943	21
Existência em 31-12-43	2.414

VEÍCULOS DA ANTIGA TRESPONTANA

Durante o ano de 1943, foi dada a entrada de mais um veículo da antiga E. F. Trespontana, por ter ficado constada a existência real de seis veículos, conforme consta do Inventário da ex-Sul e não cinco veículos, que vinham constando dos registros deste Departamento.

RODAS DE FERRO FUNDIDO EMPREGADAS

Em 1933 foram empregadas 581 rodas de ferro fundido endurecido, assim discriminadas:

Em vagões construídos: 40 rodas em 5 pranchas de fueiros da série QC.

Em vagões reparados: 83 rodas em 12 vagões da série QC; 2 em 1 vagão da série VR; 6 em 1 vagão da série MC; 2 em 1 vagão da série ME; 48 em 6 vagões da série KC; 32 em 4 vagões da série MD; 128 em 16 vagões da série ZC; 16 em 2 vagões da série NC; 8 em 1 vagão da série PC; 8 em 1 vagão da série TC; 8 em 1 vagão da série TD; 8 em 1 vagão da série TO; 24 em 3 vagões da série VC; 168 em 21 vagões da série VD.

CARROS E VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 M. CUJAS CONSTRUÇÕES FORAM AUTORIZADAS PELO GOVERNO FEDERAL

CARROS:

5 da série G (restaurantes), de números 114 a 118, Decreto n.º 8.400, de 13-12-41. (Construção concluída em 1943).

10 da série F (correio e bagagem), de números 154 a 163, Decreto n.º 8.398, de 13-12-41.

8 da série D (dormitórios), de números 110 a 117, Decreto n.º 8.499, de 27-12-41. (Construção concluída em 1943).

10 da série C (2.ª classe), de números 167 a 176, Decreto n.º 8.499, de 27-12-41.

VAGÕES:

50 pranchas da série QC (pranchas de fueiro), de números 300 a 349, Decreto n.º 7.998, de 6-10-41. (Construção concluída em 1943).

100 da série VD (Fechados para mercadorias), de números 100 a 199, Decreto n.º 7.814, de 6-9-41.

6 da série SD (vagões isolérmicos), de números 105 a 110, construção autorizada pela Portaria n.º 286, de 21-3-43, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

60 vagões da série KC (gaiolas para bovinos) de números 280 a 339, Portaria n.º 1.485 de 15-12-43, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

DAS AUTORIZAÇÕES ACIMA, FORAM CONSTRUIDOS, ATE'
31-12-43, OS SEGUINTE VEÍCULOS:

G (restaurante)	5
F (correio e bagagem)	3
D (dormitório)	8
C (2. ^a classe)	2
QC (prancha de fureiro)	50
VF (fechado para mercadorias)	19
SD (isotérmico)	0
KC (gaiola para bovinos)	0

DAS REFERIDAS AUTORIZAÇÕES FALTAM PARA SEREM
AINDA CONSTRUIDOS, OS SEGUINTE VEÍCULOS

CARROS:

G (restaurante)	0
F (correio e bagagem) de n.º 157 a 163	7
D (dormitório)	0
C (2. ^a classe) de ns. 169 a 176	8

VAGÕES:

QC (prancha de fueiro)	0
VE (fechoda para mercadorias) de ns. 119 a199	81
SD (isotérmico) de números 105 a 110	6
KC (gaiola para bovinos) de números 280 a 339	60

PRODUÇÃO INDUSTRIAL

Os principais serviços executados pelas Oficinas do Departamento da Locomoção, durante o ano de 1943, foram, resumidamente, os indicados abaixo:

Aparelhos lubrificadores de frisos	80	
Arruelas de ferro (dimensões diversas)	80	kg
Bronze novo em obra	101 881	kg
Carvão vegetal	595 663	kg
Cobertura de lona para haste de êmbolo de freio vácuo	1 350	
Chumbo para lacramento	9 010	
Contra-sapatas para vagão	350	
Corrente de segurança	10	
Cruzetas metálicas	750	

Enehimto preparado	116 341	kg
Estrêla de zinco para aparelho telegráfico ..	5 038	
Enxadas	350	
Estrados metálicos	5	
Foices	240	
Ferro fundido, novo em obra	755 234,5	kg
Garras de latão para fio canelado	2 000	
Garras de bronze para fio canelado	200	
Haste de êmbolo para freio vácuo	254	
Metal anti-fricção (patente)	17 441,5	
Madeira desdobrada	2 607.025 635	M3
Machadinhas para marcar dormentes	2	
Parafusos (dimensões diversas)	6 831	kg
Pinos de ferro (dimensões diversas)	600	
Picaretas	125	
Rebites (dimensões diversas)	1 100	kg
Sabão líquido	935	l
Trados de aço	120	
Tornos de bancada	18	
Vagonetas (reparadas)	9	

Na quantidade de ferro fundido, estão incluídos 116 945 quilos, correspondentes a 518 rodas fundidas, durante o ano.

A produção principal, para carros de passageiros, executada pelas Oficinas de Lavras, foi a seguinte:

Acumuladores (confeccionados)	768
Acumuladores (reparados)	1 014
Dinamos (reparados)	26
Janelas basculantes	2
Plafoniers grandes	18
Plafoniers pequenos	49
Sanfonas	21

A produção de cilindros para freio vácuo foi a seguinte:

Cilindros simples de 381 mm (15")	16
Cilindros simples de 457,2 mm (18")	112
Cilindros simples de 533,4 mm (21")	29

Para atender ao Departamento de Transportes, a principal produção executada, pelas Oficinas de Divinópolis, em suas secções de Aparelhos Telegráficos, de Lampeões de Lanternas, etc., foi principalmente a seguinte, sendo relativa a reparações e confecções:

Aparelhos telegráficos	118
Aparelhos telefônicos (tipos diversos)	17

Balanças	1
Carimbadores	29
Caixas para lampeões	8
Lampeões "belga"	68
Lampeões "olho de boi"	28
Lampeões "sinal"	85
Lampeões "tulipa"	55
Lanternas de metal	20
Lanternas de sinal	132
Pinças	9
Relógios (tipos diversos)	46
Tipos para carimbadores	35

Na Secção de Marcenaria das Oficinas de Divinópolis, de confecção e reparo de Móveis e Utensílios e de outros objetos de madeira destinados a várias dependências da Rêde, verificou-se, notadamente, a seguinte produção:

CONFECIONADOS:

Armários	39
Arquivos	5
Bancos para plataforma	21
Bilheterias	23
Bureau	1
Cadeiras	240
Estantes	15
Escadas tipos diversos	11
Fichários	4
Guaritas	64
Mastro para bandeira	9
Mesas tipos diversos	116
Porteiras	30
Pranchas de descarga	93
Quadros para fins diversos	43
Sofá	1

REPARADOS:

Bilheteiras com escaninhos	2
Cadeiras (tipos diversos)	7
Carrinhos de bagagem	15
Carrinhos de baldeação	2
Carrinhos de descarga	60
Carrinhos de limpeza	49

Carrinhos de zorra	3
Mesas (tipos diversos)	2
Pê de cadeira	1
Tamborete giratório	1

Foi, também, importante, a produção destinada à Via Permanente e executada pelas Oficinas de Divinópolis.

Como de maior importância citamos a seguinte:

Agulhas — (Confeccionadas)	22
(reparadas)	6
Chaves — (Confeccionadas)	31
Corações — (Confeccionados)	5
(reparados)	12
Cadeados tipo "Baeta Neves" — (confeccionados)	40
Caixões para troles — (confeccionados)	12
Mesas para troles — (confeccionadas)	52
Rodeiros para troles — (confeccionados)	19
(reparados)	18
Sinais fixos — (confeccionados)	37
Troles completos — (confeccionados)	35

Em Barra Mansa, a produção, para locomotivas elétricas foi notadamente a seguinte:

Lâminas de cobre para resvalador de pantógrafo — (confeccionados)	135
Pantógrafos completos para locomotivas — (confeccionados)	5
Reparados	1

Além da produção industrial já enumerada, em 1943, para atender aos serviços de reparação de vagões, foram fabricados, pelas oficinas deste Departamento, 64 truques completos, assim discriminados:

56 de 18 000 quilos; 6 de 24 000 quilos; 2 de 30 000 quilos.

Assim, conseguimos reparar diversos vagões da bitola de 1,00, que se achavam em mau estado e que voltaram ao tráfego.

Belo Horizonte, de março de 1944.

Paulo Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

RELAÇÃO DA SOCATA DESENTERRADA EM CRUZEIRO, DURANTE O EXERCÍCIO DE 1943

(De 1.º de Janeiro a 31 de Dezembro)

- 0,470 k — Aço rápido
- 145 — Aros para locomotivas
- 9 — Aros para locomotivas (metades)
- 251 — Aros para vagão
- 107 — Aros para vagão (metades)
- 3 — Barras de carga para carro
- 63 — Barras de carga para vagão
- 1 — Barra de carga para locomotiva
- 11 — Barras de carga diversas
- 1 210 k — Bronze ..
- 106 — Caixas de graxa de aço para vagão
- 2 — Caixas de graxa de ferro fundido para vagão
- 23 — Caixas de graxa de aço para locomotivas
- 1 — Caixa de parachoque para locomotiva
- 1 — Cantoneira I de 3,50 x 0,14 x 0,006
- 2 — Cantoneiras L de 1,78m x 0,05m x 0,06m
- 3 — Cantoneiras L de 0,07m x 0,05m com 25 metros
- 1 — Cantoneira U de 2,00m x 0,22m x 0,08m
- 1 — Cantoneira U de 4,00 x 8 1/2" x 3"
- 1 — Cantoneira U de 2,20m x 7" x 2 1/2"
- 1 — Cantoneira U de 3,00m x 6" x 2 1/2"
- 1 — Cantoneira U de 1,80m x 11" x 3"
- 1 — Cantoneira U de 0,18m x 0,05m com 6 metros
- 2 — Cantoneiras U de 9,00m x 9" x 3"
- 1 — Cantoneira U de 1,50m x 0,30 x 0,09
- 1 — Cantoneira U de 5,00 x 9" x 3"
- 1 — Cantoneira U de 2,60 x 0,16 x 0,05
- 1 — Cantoneira T de 3,20 x 5" x 4"
- 1 — Cantoneira T de 1,70m x 4" x 3"
- 1 — Cantoneira U de 1,50 x 0,25 x 0,06
- 1 — Cantoneira U de 9,00 x 0,23 x 0,08
- 1 — Chaminé de locomotiva

- 1 — Chapa de ferro de 1,80m x 1,22 x 3/16"
- 3 — Chapas de ferro de 6,60 x 8" x 5/8"
- 2 — Chapas de ferro de 4,40 x 6" x 5/8"
- 1 — Chapa de ferro de 8,00 x 0,25 x 0,01
- 1 — Chapa de ferro de 1,77 x 0,48 x 0,005
- 1 — Chapa de ferro de 2,80 x 0,33 x 0,005
- 1 — Chapa de ferro de 2,00 x 1,00 x 0,005
- 2 — Chapas de ferro de 1,00 x 1,00 x 0,01
- 3 — Chapas de ferro de 2,20 x 0,20 x 0,002
- 2 — Chapas de ferro de 2,30 x 0,20 x 0,01
- 1 — Chapa de ferro de 1,70 x 0,13 x 0,01
- 1 — Chapa de ferro de 2,00 x 0,15 x 0,02
- 2 — Chapas de ferro de 1,70 x 0,12 x 0,01
- 1 — Chapa de ferro de 4,00 x 0,06 x 0,02
- 1 — Chapa de ferro de 2,50 x 0,40 x 0,02
- 222 1/2 k — Chumbo
- 1 — Cilindro de freio
- 88 k — Cobre
- 2 — Eixos para vagão
- 1 — Eixo de ferro para transmissão com 2,00m x 0,07m
- 1 — Embolo de locomotiva
- 3 — Estrados metálicos de vagão
- 3 — Estrados metálicos de vagão
- 1 — Estrado metálico de tender de locomotiva
- 1 — Ferro em barra de 2,00 x 4 1/2" x 1 1/2"
- 3 — Ferros redondos de 12,00 x 1"
- 4 — Longeirões para locomotivas
- 1 — Longeirão (pedaço) com 3,00 x 0,09 x 0,08
- 1 — Manilha de união para locomotiva
- 1 — Mandíbula Climax
- 4 — Mandíbulas LQ
- 23 k — Metal anti-fricção
- 43 — Molas elíticas para vagão
- 2 — Molas elíticas para carros (2 jogos)
- 458 — Molas espirais para vagão
- 10 — Molas espirais para vagão (10 jogos)
- 69 — Parachoque de diversos tipos
- 1 — Porta metálica para vagão
- 108 — Rodas com aros para vagão
- 19 — Rodas sem aros para vagão
- 5 — Rodas com aros para locomotivas
- 8 — Rodas sem aros para locomotivas
- 34 — Rodas inteiriças para vagão
- 4 — Rodas inteiriças para girador
- 1 — Roda para trole

- 111 — Rodeiros montados para vagão
- 1 — Rodeiro montado sem aros para vagão
- 4 — Rodeiros montados para jogo guia locomotiva
- 2 — Rodeiros montados para trole
- 5 — Rodeiros montados para locomotiva
- 354 922 k — Sueata miuda
- 1 — Tampa de caixa de fumaça
- 4 — Travessões de freio de truque
- 4 — Travessões centrais de truque
- 2 — Travessões centrais para vagão
- 6 — Travessões centrais de freio para vagão
- 1 — Travessão de estrado de vagão
- 8 — Travessões de truque de vagão
- 1 — Testeiro para vagão
- 1 — Tirante para vagão
- 1 — Tirante para vagão com 5 metros
- 1 — Tirante para vagão com 10 metros
- 1 — Truque para tender
- 2 — Truques para vagão
- 2 — Truques montados para vagão
- 780m — Trilhos em pedaços, de tamanhos diversos
- 8 — Trilhos inteiros com 9 metros cada um
- 164 k — Zineo

"Extraído das relações fornecidas por Cruzeiro em 29-3-44. —

Yole Lopes da Silva Pereira, Aux. de Esc. de 4.ª classe, Interina. —

"Visto" Em: 29-3-44 — *Valdemar C. Barbosa* — Chefe do Escritório Central do Departamento da Locomoção. — "Visto" — *Paulino Ferreira* — Chefe do Departamento da Locomoção.

(QUADRO N.º 1)

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO CONSTRUÍDO E REPARADO EM 1943

ESPÉCIE	CT		RC		GR		MR		PR		TOTAL		OBSERVAÇÕES
	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	B. 1,00	B. 0,76	
Loc. a vapor.....	-	-	-	-	99	4	93	17	25	6	217	27	
Loc. elétricas.....	-	-	-	-	1	-	3	-	16	-	20	-	
Carrós.....	7	1	-	-	78	7	120	32	3	3	209	42	
Vagões.....	8	48	-	-	678	103	92	72	47	2	873	177	

CONVENÇÕES:

- CT — CONSTRUÇÃO
- RC — RECONSTRUÇÃO
- GR — GRANDE REPARAÇÃO
- MR — MÉDIA REPARAÇÃO
- PR — PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1944. — Eduardo Wiedrekter, Escriturário de 2.º classe — Waldemar Machado, Chefe do Escrit. Central do Dept. da Locomoção — VISTO. Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção,

LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1943

(QUADRO N.º 2)

“A VAPOR”

TIPO	BITOLA DE 1,00				BITOLA DE 0,76				TOTAL			
	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ES	ENC	SOMA
4-4-0	—	—	13	13	2	—	16	13	2	29	—	31
2-6-2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	4	—	4
2-6-4	—	—	4	4	—	—	—	—	—	4	—	4
0-4-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1
2-4-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1
2-4-2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1
2-6-0	4	—	18	22	—	—	—	—	4	18	—	22
2-8-0	3	—	37	40	1	—	20	21	4	57	—	61
2-8-4	—	—	3	3	—	—	—	—	—	3	—	3
0-8-0	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1
2-4-4-0	2	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	2
4-6-0	3	—	51	54	—	—	—	—	3	62	—	65
4-6-2	4	—	37	41	—	—	14	14	4	37	—	41
2-8-2	3	—	24	27	—	—	—	—	3	24	—	27
TOTAL.....	20	—	191	211	3	—	50	53	23	241	—	264

“ELETRICAS”

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

CONVENÇÕES:

RS — RETRADA DO SERVIÇO
ENC — ENCOSTADAS
ES — EM SERVIÇO

Belo Horizonte, 31 de março de 1944. — Eduardo Wiedrecker, Escriturário de 2.ª classe — Waldemar Machado, Chefe do Escri. Central do Dept. da Locomoção — VISTO. Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento de Locomoção.

(Quadro n.º 8)

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO EXISTENTE NAS OFICINAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1943

E S P É C I E	AGUARDANDO		EM REPARAÇÃO		T O T A L		OBSERVAÇÕES
	Bit. 1,00	Bit. 0,76	Bit. 1,00	Bit. 0,76	Bit. 1,00	Bit. 0,76	
	Locomotivas a vapor.....	2	—	11	1	13		1
Locomotivas eléctricas.....	—	—	—	—	—	—	
Carras.....	3	5	14	2	17	7	
Gaiolas.....	—	6	11	—	11	6	
Gondolas.....	5	8	5	—	10	8	
Pranchas.....	2	3	5	—	7	3	
Vagões fechados.....	16	8	29	—	44	8	
Alojamentos.....	—	—	—	—	—	—	
Carro de socorro.....	—	—	—	—	—	—	
Veículos da antiga E Ferro Tri- pontana.....	—	—	—	—	—	—	

Belo Horizonte, de março de 1944. — Eduardo Wiedreker, Escriturário de 2.ª classe. — Waldemar Machado, Chefe do Escritório Central do Departamento da Locomoção. VISTO, Paulo de Moura Fernandes, Chefe de Departamento da Locomoção.

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS LOCOMOTIVAS CONSTRUÍ- DAS E REPARADAS, NO PERÍODO DE 1 937 A 1 943.

(Bitola de 1,00m)

«A VAPOR»

(QUADRO N.º 4)

A N O	C T	R C	G R	M R	P R	TOTAL
1 937.....	—	—	87	69	61	207
1 938.....	—	—	112	61	41	214
1 939.....	—	—	105	62	19	186
1 940.....	—	—	101	81	33	217
1 941.....	1	1	57	87	23	169
1 942.....	1	—	83	89	14	187
1 943.....	—	—	99	93	25	217

«E L E T R I C A S.»

1 937.....	—	—	—	—	10	10
1 938.....	—	—	1	11	5	17
1 939.....	—	—	4	6	2	12
1 940.....	—	—	4	3	12	19
1 941.....	—	—	4	2	13	19
1 942.....	—	—	4	2	14	20
1 943.....	—	—	1	3	16	20

«A V A P O R»

(Bitola de 0,76)

1 937.....	—	1	7	13	16	37
1 938.....	—	1	15	10	5	31
1 939.....	—	—	11	109	11	41
1 940.....	—	—	5	17	2	22
1 941.....	—	—	7	26	2	35
1 942.....	—	—	5	15	2	22
1 943.....	—	—	4	17	6	27

CONVENÇÕES:

CT — CONSTRUÇÃO
 RC — RECONSTRUÇÃO
 GR — GRANDE REPARAÇÃO
 MR — MEDIA REPARAÇÃO
 PR — PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1 944. — Eduardo Wiedrekter, Escriturário de 2.ª Classe. — Waldemar Machado, Chefe do Esc.º Central do Dept.º da Locomoção. — «Visto», Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

QUADRO COMPARATIVO DOS CARROS CONSTRUÍDOS E REPARADOS, NO PERÍODO DE 1937 A 1943.

(BITOLA DE 1,00m)

(QUADRO M.º 5)

A N O	C T	R C	G R	M R	P R	TOTAL
1 937.....	—	6	25	194	12	237
1 938.....	—	9	37	141	23	210
1 939.....	—	6	30	115	64	215
1 940.....	5	4	32	125	40	206
1 941.....	11	1	52	147	22	233
1 942.....	5	—	47	152	21	225
1 943.....	7	1	78	120	3	209

BITOLA DE 0,76

1 937.....	—	2	14	16	12	44
1 938.....	—	2	15	25	4	46
1 939.....	—	3	30	4	6	43
1 940.....	—	3	10	22	3	38
1 941.....	—	2	9	39	—	50
1 942.....	—	—	12	24	1	37
1 943.....	—	—	7	32	3	42

CONVENÇÕES:

CT — CONSTRUÇÃO

RC — RECONSTRUÇÃO

GR — GRANDE REPARAÇÃO

MR — MÉDIA REPARAÇÃO

PR — PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1 944, Eduardo Wiedrekter, [Escrutinário de 2.ª Classe. — Waldemar Machado, Chefe do Esc.º Central do Dep.º da Locomoção — «Visto», Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

QUADRO COMPARATIVO DOS VAGÕES CONSTRUÍDOS
E REPARADOS, NO PERÍODO DE 1 937 a 1 943.

(Bitola de 1,00 m)

(QUADRO N.º 6)

A N O	C T	R C	G R	M R	P R	TOTAL
1 937.....	—	30	270	421	144	865
1 938.....	—	33	209	411	68	721
1 939.....	24	32	339	318	52	815
1 940.....	95	22	427	211	53	808
1 941.....	105	5	576	163	35	884
1 942.....	37	14	562	160	28	801
1 943.....	8	48	678	92	47	873

BITOLA DE 0,76 m

1 937.....	—	11	45	39	116	211
1 938.....	—	8	16	55	38	117
1 939.....	—	1	72	32	10	115
1 940.....	—	10	59	39	2	110
1 941.....	—	3	52	57	4	116
1 942.....	—	—	122	54	3	179
1 943.....	—	—	103	72	2	177

CONVENÇÕES:

CT — CONSTRUÇÃO
RC — RECONSTRUÇÃO
CR — GRANDE REPARAÇÃO
MR — MÉDIA REPARAÇÃO
PR — PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1 941. — Eduardo Wiedrekter, Escriturário de 2.ª Classe. — Valdemar Machado, Chefe do Escr. Central do Depart. da Locomoção. — Visto: Paulo Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

BAIXAS AUTORIZADAS PELO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, DURANTE O ANO DE 1946

(QUADRO N.º 7)

[R. M. V.		CLASSIFICAÇÃO ANTIGA		ESPECIFICAÇÃO	BITOLA	ESTRADA A QUE PERTENÇA	DATA DA BAIXA	N.º DO OFÍCIO DO DISTRITO FISCAL DE BELO HORIZONTE
Série	N.º	Série	N.º					
-	-	A	5	Administração.....	0,76	Ex-Oeste	10-5-43	285/2, de 26-5-43
F	3	D	3	2.ª classe.....	0,76	Ex-Oeste	10-5-43	285/2, de 26-5-43
H	8	F	8	Correio e bagagem.....	0,76	Ex-Oeste	10-5-43	285/2, de 26-5-43
KA	2	O	11	Bagagem e animais.....	0,76	Ex-Oeste	10-5-43	285/2, de 26-5-43
TB	4	H	10	Galota para bovinos.....	0,76	Ex-Oeste	10-5-43	285/2, de 26-5-43
B	110	I	16	Fechado para inflamáveis.....	1,00	Ex-Oeste	13-2-43	285/2, de 26-5-43
-	-	B	16	1.ª classe.....	1,00	Ex-Oeste	13-2-43	154/2, de 12-3-43
RA	100	D	5	2.ª classe.....	1,00	Ex-Oeste	13-2-43	154/2, de 12-3-43
VD	490	AL	1	Alojamento do pessoal.....	1,00	Ex-Oeste	13-8-43	154/2, de 12-3-43
VD	168	V	28	Fechado para mercadorias.....	1,00	Ex-Oeste	29-7-43	523/2, de 2-9-43
VD	292	V	212	Fechado para mercadorias.....	1,00	Ex-Sul	12-7-43	490/2, de 26-9-43
VD	274	V	109	Fechado para mercadorias.....	1,00	Ex-Sul	12-7-43	490/2, de 26-7-43
VD	323	V	225	Fechado para mercadorias.....	1,00	Ex-Sul	12-7-43	490/2, de 26-7-43
MD	209	V	227	Fechado para mercadorias.....	1,00	Ex-Sul	12-7-43	490/2, de 26-7-43
KB	143	VM	85	Góndola.....	1,00	Ex-Sul	12-7-43	490/2, de 26-7-43
VB	107	H	135	Galota para bovinos.....	1,00	Ex-Sul	12-7-43	490/2, de 26-7-43
KC	210	L	2	Fechado para mercadorias.....	1,00	Ex-Sul	19-8-43	607/2, de 4-8-43
KC	242	-	-	Galota para bovinos.....	1,00	R. M. V.	Julh.-43	528/2, de 4-8-43
KC	267	-	-	Galota para bovinos.....	1,00	R. M. V.	Julh.-43	528/2, de 4-8-43
KC	276	-	-	Galota para bovinos.....	1,00	R. M. V.	Julh.-43	528/2, de 4-8-43

Belo Horizonte, 31 de março de 1944. — Eduardo Wiedrekter, esctilurário de 2.ª classe. — Valdemar Machado, Chefe do Escriit. Central do Dep. de Locomoção. — Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

DEPARTAMENTO FINANCEIRO



DEPARTAMENTO FINANCEIRO

Do relatório apresentado pelo Engenheiro Dilermando do Couto e Silva, Chefe do Departamento Financeiro da Rêde, destacamos os seguintes tópicos:

RELATÓRIO ANUAL

Em cumprimento a disposições do "Regulamento da Estrada", tenho o prazer de apresentar-vos o Relatório dêste Departamento, relativo ao exercício de 1943.

Ao Departamento Financeiro, conforme consta do referido Regulamento, cabe a função de escriturar a receita e a despesa da Rêde e a de adquirir, guardar e distribuir os materiais necessários aos serviços da Estrada, promovendo a afrecadação das rendas e o pagamento das despesas.

Não obstante o grande aumento de trabalho devido ao acréscimo verificado na receita e despesa, todos os serviços dêste Departamento correram normalmente durante o ano de 1943.

Os aumentos verificados na receita e despesa em relação ao ano de 1939, foram os seguintes, em números índices:

<i>Exercício</i>	<i>Renda</i>	<i>Custeio</i>
1939	100	100
1940	109	96
1941	107	94
1942	120	100
1943	171	125

Tivemos, entretanto, durante o exercício de 1943, que resolver vários problemas de pessoal, devido à saída de inúmeros empregados do Departamento.

Há conveniência em ser estudada uma revisão nas escalas de remuneração do nosso quadro de "Pessoal", afim de que possamos reter no trabalho os elementos que forem julgados úteis à manutenção do nosso "standard" de serviço, bem como, ser adotado um nível de

remuneração para os cargos iniciais, que permita à Estrada recrutar lá fora bons colaboradores para os vários setores especializados dos nossos escritórios, principalmente nos da Contabilidade.

O Departamento Financeiro compõe-se atualmente das seguintes repartições:

- Chefia do Departamento
- Ajudância de Materiais
- Contabilidade
- Tesouraria
- Serviços de Pessoal

Conforme dados que nos foram fornecidos pelos respectivos chefes de Serviços, foram os seguintes os principais fatos ocorridos e registrados nos vários setores de atividade d'este Departamento:

CHEFIA DO DEPARTAMENTO

O serviço de expediente da Chefia constou do seguinte:

- Processos recebidos e despachados 10.259
- Ofícios, cartas e memorandos expedidos 476

Durante o ano de 1943, trabalharam na Chefia do Departamento 7 funcionários.

AJUDANCIA DE MATERIAIS

Na Ajudância de Materiais continuou o Engenheiro Artur Louviral da Fonseca.

Os serviços que estão sob responsabilidade da Ajudância de Materiais, abrangem:

- Secção de Materiais
- Almojarifado
- Secção de Impressos e Oficinas Gráficas.

Secção de Materiais

Em 1943, os serviços da aludida Secção foram executados por 14 funcionários, sendo:

- 1 — Chefe de Secção
- 1 — Escriurário de 1.ª Classe
- 3 — Escriurários de 3.ª Classe
- 1 — Auxiliar de Escrita de 2.ª Classe
- 1 — Auxiliar de Escrita de 4.ª Classe (cont.ª)
- 5 — Recebedores de dormentes; dêstes, um enlrou em exercicio, a partir de 2 de agôsto de 943
- 2 — Contínuos.

Os serviços da Secção, prôpriamente ditos, foram executados por nove (9) funcionários, quando, no ano anterior, o foram por dez (10).

Devo consignar aqui o grande aumento de trabalho que a situação de guerra veio trazer para a Secção de Materiais não só com a organização dos "Pedidos de Preferência", junto à Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil, para importação de materiais, como também com a obtenção de quotas junto à Coordenação da Mobilização Econômica, Instituto do Açúcar e Alcool e Conselho Nacional do Petróleo.

Mesmo assim, embora aumentados os serviços e desfalcada a Secção de um (1) funcionário, tudo correu da melhor forma possível, de modo a atender, no momento oportuno, aos fornecimentos de materiais a tôdas as dependências da Rêde, de acôrdo com as suas reais e mais urgentes necessidades.

Não deixou, também, de sobrecarregar a Secção, o atrazo com que foram recebidos os orçamentos dos Departamentos da Linha e dos Transportes, com as previsões de consumo para o ano de 1944.

Os trabalhos executados resumem-se no seguinte, conforme demonstração confrontada com o exercicio anterior:

ESPECIFICAÇÃO	1943	1942	Diferença		
			+	-	
COMPRAS : —.....	Concorrências realizadas.....	21	19	2	—
	Coleta de preços.....	35	33	2	—
	Pedido de materiais.....	791	530	261	—
CORRESPONDÊNCIA ...	Offícios expedidos.....	532	963	—	431
	Cartas expedidas.....	1297	1451	—	154
	Cartas recebidas.....	853	603	250	—
	Faturas, contas etc.....	533	401	132	—
PROTOCOLO :—.....	Papéis de interesse de funcionários em geral.....	305	164	141	—
	Diversos de particulares.....	588	100	488	—
	Diversos s/ fornecimento de materiais.....	5916	3803	2123	—

As encomendas de materiais atingiram o soma de Cr \$ 54.085.794,60, distribuída pelas seguintes rubricas:

Materiais	Dotação	Encomendas	Verbos não	Excesso sobre
			utilizadas até 31/12/	o orçamento 31/XII/1943; —
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Dormentes.....	3.500.000,00	4.918.700,80	—	1.418.700,80
Madeira.....	700.000,00	1.249.029,60	—	548.029,60
Carvão.....	1.800.000,00	4.435.856,70	—	2.635.856,70
Lenha.....	6.830.000,00	10.783.094,80	—	3.983.094,80
Lubrific.....	700.000,00	469.574,70	230.125,30	—
M. e Utens.....	65.000,00	31.050,00	33.900,00	—
Mat. diver.....	10.310.000,00	32.199.188,00	—	21.889.188,00
Som.....	23.875.000,00	54.085.794,60	254.075,30	30.474.869,90

Nas parcelas acima estão incluídos adiantamentos concedidos aos seguintes empregados:

	Cr \$
Camilo Jardim.....	7.496,40
Fernando Lavenhagem de Melo.....	14.995,90
Gustavo Soares Roxo.....	82.223,00
José Augusto da Trindade Cândido.....	11.092,90
José Batista Sampaio.....	1.835.513,90
José Guilherme Nogueira.....	11.956,40
Nazareno Vieira da Costa.....	75.764,20
Oscar da Silva Martins.....	129.270,50
Representação da R. M. de Viação do Rio.....	979.605,10
Soma.....	3.147.916,10

Relativamente ao exercício de 1912, em 1943 os adiantamentos sofreram um acréscimo de Cr \$431.602,30.

Entre os diversos valores que muito contribuíram para o excesso de compras sobre o orçamento, na importância de Cr \$30.474.869,90, destaque os seguintes:

- a) Em 1942, por ordem do sr. Diretor, só se adquiriram 50 % das quantidades previstas para consumo, o que não impediu o "deficit" de Cr \$10.274.792,00 no referido exercício, em virtude da vertiginosa alta de preços.
- b) Como no ano precedente não se fez aquisição de materiais, em quantidade suficiente para ocorrer a tôdas as necessidades da Estrada, por isso que dos 50 % encomendados, apenas uma parte deu entrada em nossos armazens, o exercício de 1943 veio ficar sobrecarregado.
A Rêde foi obrigada a fazer compras de emergência, notadamente no princípio do ano, para aguardar a chegada dos materiais que estavam encomendados para importação, principalmente AÇOS e FERROS, porque, se não o fizesse, suas oficinas ficariam na iminência de paralisar serviços inadiáveis, conforme esclarecimentos prestados nos processos, pedindo a efetivação das compras;
- c) Conforme demonstrei em cada processo de concorrência, a alta de preços, relativamente ao exercício anterior, foi o mais importante fator na determinação do "deficit", do que poderéis fazer idéia pelas percentagens verificadas para mais em cada concorrência, a saber:

— Concorrência n.º 1 —	Madeiras em Geral	17,26 %
— Concorrência n.º 2 —	Material para as Oficinas Gráficas	6,38 %
— Concorrência n.º 3 —	Materiais para os escritórios	42,49 %
— Concorrência n.º 4 —	Ferro em geral e chapas galvanizadas	96,86 %
— Concorrência n.º 5 —	Ferro em geral com mais de 3"	20,70 %
— Concorrência n.º 6 —	Tintas, vernizes, etc.	14,00 %
— Concorrência n.º 7 —	Material para V.P. e cercas	41,80 %
— Concorrência n.º 8 —	Artefatos de borracha	28,99 %
— Concorrência n.º 9 —	Aros, eixos e molas de aço	25,0656 %
— Concorrência n.º 10 —	Aços em geral	3,512 %
— Concorrência n.º 11 —	Metais e soldas	11,19 %
— Concorrência n.º 12 —	Arame, fôlha de flandres, conexões e tubos galvanizados	8,2533 %
— Concorrência n.º 13 —	Brocas, limas, limalhões e trados	30,63 %

— Concorrência n.º 14 —	Lixas, esmeris e rebolos	0,2538 %
— Concorrência n.º 15 —	Ferramentas em geral	57,75 %
— Concorrência n.º 16 —	Cabos e fios para electricidade	85,524 %
— Concorrência n.º 17 —	Produtos químicos em geral . .	9,2914 %
— Concorrência n.º 18 —	Madeira em geral	2,343 %
— Concorrência n.º 19 —	Artefatos de ferro	37,950 %
— Concorrência n.º 20 —	Materiais de cabelo, pêlos, penas, lâ, etc., couros e peles; amianto, borracha e fibras vegetais; depósitos para água, para óleos, para querosene e para gás; material sanitário pequenas viaturas e vasilhames	35,343 %
— Concorrência n.º 21 —	Aparelhos, instrumentos e acessórios e ferragens para aplicação em madeira, couro, lona, borracha e etc.	24,4605 %

COLETA DE PREÇOS:

N.º 1 —	Explosivos, espoletas e estopim	6,09 %
N.º 9 —	Carvões e escovas para electricidade	50,533 %
N.º 11 —	Material para limpeza, vassouras, espanadores etc.	42,148 %
N.º 14 —	Medicamentos	33,82 %
N.º 16 —	Rouparia	35,899 %
N.º 17 —	Tinta para escritório	23,523 %
N.º 20 —	Aço fundido	41,397 %
N.º 21 —	Lubrificantes	27,361 %
N.º 22 —	Diversos — relógio de vigia, louça para electricidade, torneiras, aparelhos, rolamentos, corrente cortante, material Pyie e Sunbeam, material para telefone, carvões para electricidade e material Stone	95,7417 %
N.º 25 —	Artefatos de ferro e grampos para trilhos	35,8351 %
N.º 32 —	Materiais diversos	9,2637 %

Parte dos editais de concorrência e tôdas as coletas de preços foram datilografadas na Secção de Materiais, serviço de grande vulto que foi obrigada a executar, porque o nosso mimeógrafo estava emprestado ao Departamento do Tráfego e não se podia esperar que as Oficinas Gráficas pudessem fazer a sua impressão.

Quanto aos dormentes, com a elevação dos preços e com a inclusão de novas essências na 3.ª classe, pôsto não haver alcançado o limite de previsão de consumo, houve "superavit" de 246.732, relativamente à quantidade recebida em 1942, ou seja:

Em 1943	683.298
Em 1942	436.566
Diferença	<hr/> 246.732

ALMOXARIFADO

A frente do Almojarifado continuou o Sr. José Batista Sampaio, Almojarife Interino.

O serviço de escrituração manteve-se perfeitamente em dia, não motivando reclamação alguma acêrca da remessa das faturas às diversas repartições da Estrada e, bem assim, dos balancetes mensais à Contabilidade.

Não obstante o grande movimento de entrada e saída de materiais, nenhuma irregularidade foi notada no serviço de contrôle ou de escriluração.

ARMAZENS REGIONAIS

A regularidade e segurança com que foram executados os serviços nos Armazens Regionais contribuiu grandemente para que o Almojarifado mantivesse em dia e em ordem os seus serviços.

SECÇÃO DE IMPRESSOS

Todo o fornecimento a cargo da Secção de Impressos foi executado normalmente.

OFICINAS GRÁFICAS

Com as providências determinadas pela Administração da Estrada, mandando admitir pessoal e autorizando serviços extraordinários, a produção elevou-se grandemente, passando a ser executada em oficinas particulares, apenas uma pequena parte dos impressos necessários.

A produção industrial elevou-se a Cr \$925.581,89, contra Cr \$689.724,66, do ano anterlor.

TESOURARIA

Os serviços da Tesouraria da Estrada estiveram a cargo do Sr. Jerônimo Sá Miranda Pinto, tesoureiro da Rede.

Correram normalmente, durante o ano, os trabalhos dessa Repartição. O seu expediente constou do seguinte:

Ofícios expedidos	2.044
Ordens de pagamento expedidas	39
Guias de Vencimentos não reclamados extraídas	2.032
Resumos de férias	385
Boletins Diários do Caixa	298
Boletins Diários do Caixa de "Depósitos e Cauções"	37
Boletins Diários do Caixa de Selos de Obrigações de Guerra	30
Relações de Vencimentos não Reclamados	61
Guias de Suprimentos aos Srs. Fiéis	49
Guias de Recolhimento aos Srs. Fiéis	47
Demonstrações da Renda das Estações	747
Notas de irregularidades expedidas	362
Termos de apreensão de moedas falsas	90
Telegramas expedidos	142
Procurações arquivadas	294

Saldo disponível:

	Em dezembro de 1942	Em dezembro de 1943
	Cr\$	Cr\$
Em dinheiro	40.361,20	177.840,00
Banco Comércio e Indústria de M. Gerais:		
Em Belo Horizonte	34.795,40	86.577,00
Em A. dos Reis	1.435,00	1.765,50
Banco de C. Real de Minas Gerais:		
No Rio de Janeiro	32.000,00	30.000,00
Em Belo Horizonte	10.164,30	1.274.909,10

SERVIÇOS DE PESSOAL

A frente da repartição do Pessoal, continuou o oficial administrativo Francisco Horta de Castro.

Os serviços afetos a êsse escritório tiveram normal execução durante o ano de 1943.

Nesse ano, foram registrados, em seus protocolos, 23.946 papéis sôbre assuntos diversos, sendo 13.744 procedentes do Departamento de Transportes ou de assuntos com êle relacionados; 6.926 se prenderam a fatos de interesse dos demais Departamentos e 1.645 de

expedientes da Caixa de Aposentadoria e Pensões e da Cooperativa Mista dos F. da Rêde Mineira de Viação.

A correspondência constou de 1.604 officios e memorandos, sendo 1.181 de assuntos gerais, 276 referentes a fé de officio e 147 sôbre accidentes do trabalho.

Foram organizadas durante o ano 2.631 fôlhas de pagamento, das quais 680 a favor de empregados acidentados no trabalho. Convém notar que as fôlhas de accidentes são individuais e as demais coletivas, contendo algumas mais de 600 nomes.

Dos accidentes ocorridos durante o ano, em número de 936, 330 foram de pequenas conseqüências, não tendo havido necessidade de serem os empregados afastados dos serviços.

Em abril, por ato do Sr. Diretor, foi transferido para êsse Serviço o expediente, aliás volumoso, de exame e processamento de licenças. Da data da transferência até 31 de dezembro, foram examinados, processados e deferidos 1.964 pedidos.

Além dêsses trabalhos, coube aos Serviços de Pessoal, para efeito de aposentadorias e processos administrativos, o fornecimento de 1.276 quadros de tempo de serviço. Nesse mesmo periodo foram fornecidas as relações que serviram de base às promoções do pessoal mensalista e jornalista.

Prosseguiu-se na contagem de tempo de serviço de todo o pessoal, estando êsse serviço em via de conclusão, afim de ser publicado o almanaque, no corrente exercício.

Em dezembro, foi montado o fichário para contrôle do abono de família, instituído pelo Decreto-lei número 972, de 1.º de dezembro de 1943, tendo sido registrados, até o dia 30 do mesmo mês, 229 pedidos.

Em 31 de dezembro de 1943 trabalhavam nos escritórios dos Serviços de Pessoal 76 funcionários.

CONTABILIDADE

Na Chefia dessa Repartição continuou o Sr. José de Castro, Chefe da Contabilidade da Rêde.

No decorrer do ano de 1943 transitaram pela Contabilidade da Estrada 6.590 processos, ali registrados com o prefixo CT|43, sendo:

Cartas e officios recebidos	1.252
Processos e papéis diversos	5.338

A correspondência expedida pela Contabilidade durante o referido exercício, constou de:

Cartas com o prefixo AR (aguardando resposta)	1.505
Cartas com o prefixo CT (cartas comuns)	462

Cartas com o prefixo CTI (informações)	780
Cartas com o prefixo SD (serviço de despesa)	461
Cartas com o prefixo SC (serviço de contas)	207
Cartas com o prefixo ST (contas de transportes)	2.778
Memorandos (devolução de duplicata)	985
Guias de pagamento	418
Guias de recolhimento	98
Contas a cobrar	343
Contas de transportes extraídas	2.076

Tendo havido, durante o ano de 1943, 302 dias úteis de trabalho nos escritórios, observa-se que a média diária do expediente da Contabilidade foi a seguinte:

Processos recebidos e despachados	22
Cartas expedidas	20
Guias e contas extraídas	13

MOVIMENTO DE TRÁFEGO MÚTUO

O movimento de tráfego mútuo, no ano de 1943, entre a Rêde Mineira de Viação e as Empresas Filiadas à Contadoria Geral de Transportes, apresentou um saldo de Cr \$7.737.997,70, a favor desta Estrada, conforme os seguintes dados apurados pela Contabilidade à vista das contas correntes mensais fornecidas pela citada Contadoria:

Débito da Rêde:

	Cr\$
Passagens	813.760,40
Encomendas	1.625.372,50
Animais	661.782,90
Mereadorias	9.315.349,90
Reclamações	135.953,70
Transportes requisitados pela Rêde à Estrada de Ferro Central do Brasil	193.783,60
Saldo a favor da Rêde	7.737.997,70
	<hr/>
Soma	20.484.000,70
	<hr/>

Crédito da Rêde:

	Cr\$
Passagens	1.007.396,20
Encomendas	1.087.308,80
Animais	91.409,00

Deferidas por conta da Companhia de Seguros "Adriática"	65	444.830,90
Deferidas por conta da Estrada de Ferro Cen- tral do Brasil	27	6.613,60
Deferidas por conta da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	17	24.523,00
Deferidas por conta da The Leopoldina Rail- way Company	1	50,20
Deferidas por conta de empregados	44	3.801,50
	<hr/>	<hr/>
Soma	597	919.305,90
	<hr/>	<hr/>

CONTAS DE TRANSPORTES .

Foram extraídas, registradas e encaminhadas pela Contabili-
dade às Repartições devedoras, 2.076 contas de transportes atendidos
pela Rêde à requisição de autoridades do Governo Federal, nas se-
guintes importâneas:

		Cr\$
Ministério da Guerra	1.112	1.288.499,10
Ministério da Agricultura	558	125.051,50
Ministério da Viação	144	90.175,70
Ministério da Fazenda	90	22.398,90
Ministério da Justiça	53	11.815,30
Ministério do Trabalho	25	2.268,10
Ministério da Educação	29	3.825,30
Ministério da Marinha	6	2.256,40
Ministério da Aeronáutica	47	9.917,50
Presidência da República	9	549,40
Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciários	3	104,90
	<hr/>	<hr/>
Soma	2.076	1.556.862,10
	<hr/>	<hr/>

CONTAS A RECEBER

Proveniente de trabalhos executados pela Rêde a terceiros e
fretes de transportes de café pertencentes ao Departamento Nacional
do Café, foram preparadas e encaminhadas para cobrança 344 con-
tas a receber, num total de Cr \$610.839,40.

GUIAS DE RECOLHIMENTO

Foram extraídas 98 guias de recolhimento, num total de . . .
Cr \$40.726,40.

GUIAS DE PAGAMENTO

Foram organizadas pela Contabilidade 418 guias de pagamento, num total de Cr \$5.378.365,70.

CONTAS A PAGAR

Foram processadas e contabilizadas 6.146 contas e faturas, no valor de Cr \$33.026.892,10, assim discriminadas:

		Cr\$
Fornecedores do País	2.955	31.190.504,50
Fornecedores em moeda estrangeira	—	—
Contas de despesas diversas	3.166	1.820.220,60
Credores da Construção	17	10.351,00
Credores da Eletrificação	8	5.816,00
Soma	6.146	33.026.892,10

VENCIMENTOS NÃO RECLAMADOS

A Contabilidade registrou e eseriturou 2.032 guias de vencimentos não reclamados, extraídas pela Tesouraria, no valor de . . . Cr \$266.655,50.

BOLETINS DE CAIXA

302 boletins de Caixa da Tesouraria foram conferidos e eseriturados pela Contabilidade, sendo o movimento financeiro da Estrada, até 31|XII|1943, de Cr \$140.342.185,30.

Com o seguinte resultado, foram eserituradas pela Contabilidade 2.639 fôlhas de pagamento, organizadas para o pessoal da Rêde:

		Cr\$
Administração Superior		4.134.819,60
Departamento de Transportes		30.106.560,10
Departamento da Locomoção		5.965.058,40
Departamento da Linha		2.623.417,50
Sub-total		42.829.855,60
Eletrificação		111.610,90
Patrocínio-Ouvidor — Construção		301.068,70
Total		43.242.535,20

MOVIMENTO FINANCEIRO ORÇAMENTARIO

O orçamento financeiro da Rêde para o exercício de 1943 foi o seguinte:

	Cr\$
Reccita prevista	68.000.000,00
Despesa orçada	69.500.000,00
“Deficit” previsto	1.500.000,00

tendo os balanços financeiros do ano de 1943 apresentado o seguinte resultado:

	Cr\$
Receita arrecadada	98.794.618,40
Despesa processada	92.564.948,70
“Superavit” verificado	6.229.669,70

Em comparação com o exercício de 1942, verificou-se um aumento na Receita arrecadada de Cr \$29.876.946,50, tendo havido, por outro lado, um acréscimo de Cr \$19.166.712,40 na despesa processada.

Nos últimos seis (6) anos, os orçamentos financeiros da Rêde, que figuraram no orçamento do Estado, foram os seguintes:

	Cr\$
Receita prevista	368.700.000,00
Despesa orçada	417.500.000,00
“Deficits” previstos	48.800.000,00

Os balanços financeiros dos exercícios de 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942 e 1943, organizados pela Contabilidade e remetidos à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita geral do Estado, apresentaram os seguintes resultados:

	Cr\$
Receita arrecadada	451.262.956,00
Despesa processada	495.760.180,80
“Deficits” financeiros	44.497.224,80

Para cobertura dos “deficits” financeiros do período 1936-1943, a Secretaria das Finanças forneceu à Rêde os seguintes suprimentos:

Cr\$

Em dinheiro	4.878.382,50
Saldo das contas de impostos arrecadados	10.501.313,90
Em Apólices do Empréstimo Mineiro de Consolidação	10.859.055,00
Pagamentos à Companhia Mogiana de Estradas de	
Ferro, por c/ da Rêde	3.396.228,50
Pagamentos a fornecedores, por c/ da Rêde	2.502.403,90
Liquidação de títulos em Bancos à c/ da Rêde	5.185.000,00
Liquidação de descontos a favor da Cooperativa	2.000.000,00
Liquidação de descontos a favor da Caixa de Ap.	
e Pensões dos F. da R.M.V.	4.000.000,00
Pagamentos a diversos por c/ da Rêde	986.769,40
Total	44.312.153,20

O anexo número DF/1 mostra o movimento financeiro orçamentário da Rêde nos últimos seis (6) anos.

Em relação ao ano de 1942, a receita arrecadada aumentou de Cr \$29.876.946,50.

O anexo número DF/2 demonstra a receita comparada, com a indicação das diferenças para mais e para menos.

A despesa processada, em comparação com a do exercício anterior, aumentou de Cr \$19.166.712,40, tendo havido acréscimo nas seguintes rubricas:

Cr\$

Pessoal	2.696.818,60
<i>Material:</i>	
Dormentes	2.334.205,80
Madeiras	750.798,80
Materiais diversos	10.661.299,10
Carvão	2.151.707,00
Lenha	1.307.121,60
Lubrificantes	118.027,30
Móveis e Utensílios	1.379,50
<i>Despesas Diversas:</i>	
Transportes	101.999,30
Restituições e Indenizações	153.327,10
Auxílios e contribuições	1.237.983,70
Fôrça, luz, água e telefone	37.961,30
Aluguéis e arrendamento de prédios	127.033,90
Diferenças de câmbio	25.211,80

Em 1943, houve decréscimo nas seguintes sub-verbas:

	- Cr\$
Despesas aduaneiras	101.684,20
Serviços Hollerith	8.810,00
Juros, descontos e comissões	2.186.306,20
Eventuais	247.695,30

O quadro número DF/3, apresenta-nos a despesa comparada dos anos de 1942/1943, com indicação de diferenças para mais e para menos.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas das estações, no ano de 1943, importaram em Cr \$89.268.792,50, ou sejam mais Cr \$23.933.786,20 que no ano anterior e Cr \$43.073.012,70 que as arrecadadas em 1936.

O quadro número DF/4 demonstra a receita comparada das nossas estações, indicando, por mês, as diferenças para mais e para menos, nos anos de 1942 e 1943.

De março de 1931 a dezembro de 1943, as férias arrecadadas pelas estações atingiram a Cr \$672.255.451,60, conforme o quadro número 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
1941	132
1942	156
1943	214

MOVIMENTO MONETARIO

As operações de Caixa, durante o ano de 1943, montaram a Cr \$140.342.185,30, contra Cr \$117.758.547,70, em 1942.

O Balancete do Movimento Anual do Caixa, constante dos quadros números DF/6 e DF/6-A, discrimina os recebimentos e pagamentos efetuados durante o exercício de 1943.

Os quadros números DF/7 e DF/8 resumem as operações de Caixa dos anos de 1942 e 1943, demonstrando as diferenças verificadas para mais e para menos.

MOVIMENTO BANCARIO

Durante o ano de 1943 foi o seguinte o movimento de depósitos e retiradas de dinheiro em Bancos:

	Cr\$
Banco de Crédito Real de Minas Gerais, no Rio de Janeiro:	
Saldo a n/ favor em 1|1|943	418.030,90
Depositado em 1943	3.576.633,50
	<hr/>
Soma	3.994.664,40
Retiradas em 1943	3.834.637,00
	<hr/>
Saldo em 31|12|943	160.027,40
Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em A. dos Reis:	
Saldo a n/ favor em 1|1|943	1.435,00
Depositado em 1943	3.110.627,10
	<hr/>
Soma	3.112.062,10
Retiradas em 1943	3.110.296,60
	<hr/>
Saldo em 31|12|943	1.765,50
Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em B. Horizonte:	
Saldo a n/ favor em 1|1|943	34.795,40
Depositado em 1943	3.153.226,90
Retiradas em 1943	3.101.445,30
	<hr/>
Saldo em 31|12|943	86.577,00
Banco de Crédito Real de Minas Gerais, em B. Horizonte:	

Saldo a n/ favor em 1|1|943	10.164,30
Depositado em 1943	7.915.859,20
	<hr/>
Soma	7.926.023,50
Retiradas em 1943	6.651.114,40
	<hr/>
Saldo em 31|12|943	1.274.909,10
 Banco Mineiro da Produção, e/ garantida	
Saldo a s/ favor em 1|1|943	620.607,30
Pagamentos efetuados por n/ conta	6.903.313,30
	<hr/>
Soma	7.523.920,60
Depositado em 1943	6.902.747,40
	<hr/>
Saldo a s/ favor	621.173,20
 Banco da Lavoura de Minas Gerais, c/ garantida:	
Saldo a s/ favor em 1|1|943	449.894,70
Pagamentos efet. por n/ conta	5.284.104,90
	<hr/>
Soma	5.733.999,60
Depositado em 1943	5.260.752,50
	<hr/>
Saldo a s/ favor	473.247,10
 Banco de Crédito Real de Minas Gerais, em B. Horizonte, e/ de depósitos vinculados:	
Depositado em 1943 pela Sociedade Técnica de Materiais Limitada	1.092.924,70

CONTAS DAS ESTAÇÕES

O movimento geral das contas das estações atingiu, no ano de 1943, a importância de Cr \$341.348.034,50.

Os fretes a arrear pelas estações importaram, em 31 de dezembro de 1943, em Cr \$8.558.917,50. As férias das estações em trânsito para a Tesouraria, no último dia do ano, montavam a . . . Cr \$855.411,70.

O anexo DF/9 demonstra o resultado das operações contabilizadas durante o ano nas contas das estações, indieando 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, apesar das providências e dos esforços empregados por este Departamento e pela Representação da Rêde, no Rio.

Durante os anos de 1939, 1940, 1941, 1942 e 1943, recebemos as quantias de Cr \$950.330,70 — Cr \$1.545.371,50 — Cr \$911.435,00 — Cr \$967.825,90 e Cr \$1.128.131,40, contra Cr \$891.463,80, em 1933.

Nos últimos sete (7) anos, as contas de transportes concedidos à requisição das repartições federais, montaram a Cr \$7.798.751,50, tendo os recebimentos importado em Cr \$6.801.626,00, isto é, 88 % das contas extraídas e encaminhadas para pagamento às repartições devedoras.

Verifica-se, pelos resultados acima, que o serviço tem melhorado bastante de 1938 a esta data, mas ainda não conseguimos liquidar, no exercício seguinte, tôdas as contas de transportes do ano anterior. As dificuldades encontradas na liquidação já foram expostas minuciosamente em memorial encaminhado à Diretoria, tendo sido objeto de estudo na reunião dos Diretores de Estradas de Ferro, realizada em 1942, na Contadoria Gerat de Transportes.

O quadro número DF/10 demonstra as importâncias das contas organizadas e recebidas nos onze últimos anos.

RESULTADO DE EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Os resultados de exploração industrial das linhas arrendadas, foram, no exercício de 1943, bastante satisfatórios, pois, apresentando-nos um "superavit" de Cr \$13.253.661,00, ultrapassaram, de muito, as nossas melhores previsões.

O quadro número DF/11 demonstra a renda industrial e as despesas de custeio nesse exercício.

Nos últimos nove anos, os "defieits" e "superavits" de Custeio da Rêde foram os seguintes:

	<i>Defieits</i>	<i>Superavits</i>
	Cr\$	Cr\$
1935	9.801.698,10	—
1936	3.031.401,50	—
1937	7.813.361,70	—
1938	10.529.341,80	—
1939	9.232.663,90	—
1940	1.651.711,80	—
1941	1.375.053,10	—
1942	—	2.459.150,00
1943	—	13.253.661,00

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

Os resultados industriais de exploração, por quilômetro de linha trafegada, foram os seguintes, em 1943:

Extensão em tráfego	3.998.824 km.
Renda Industrial	Cr \$23.347,10
Custeio	Cr \$22.534,00

Os quadros números DF/13 e DF/13-A discriminam a renda industrial e a despesa de custeio da Rêde, nos últimos 5 (cinco) anos, por verbas e Divisões de Serviço.

Em relação ao ano anterior, a renda industrial da Rêde aumentou de Cr \$27.151.245,80.

De 1939 a 1943 a renda de passagens sofreu um acréscimo de Cr \$9.325.942,00.

Nesse mesmo período verificou-se um aumento de Cr \$28.447.261,70, na renda de mercadorias.

De 1931 a 1943, a renda de passageiros da Rêde Mineira de Viação importou em:

	Cr\$
Em 1931	5.404.808,96
Em 1932	7.612.936,05
Em 1933	6.281.837,00
Em 1934	6.971.040,80
Em 1935	7.575.204,00
Em 1936	10.839.086,20
Em 1937	12.086.082,00
Em 1938	13.540.948,80
Em 1939	13.477.553,20
Em 1940	13.792.856,30
Em 1941	14.248.748,70
Em 1942	16.616.388,70
Em 1943	22.803.495,20
Total	151.250.985,91

O quadro número DF/14 demonstra a Receita comparada nos anos de 1942 e 1943, indicando as diferenças verificadas para mais e para menos.

O quadro número DF/15 mostra as porcentagens de renda industrial por verbas e as despesas de custeio por Divisões de Serviço.

Os resultados positivos obtidos na exploração do tráfego, em 1943, são atribuídos ao aerêseimo da renda.

Este foi conseguido devido ao aumento considerável do volume de transporte, em conseqüência da cessação da concorrência rodoviária na zona da Estrada, motivada pela guerra e, também, em virtude dos planos tarifários estudados pelo Departamento do Tráfego.

E' oportuno, entretanto, pedir a atenção da Administração da Rêde para a possível diminuição da renda, após a terminação da guerra.

Se voltarmos à situação primitiva sem nos prepararmos para enfrentar e combater a concorrência rodoviária, perderemos de 15 a 20 milhões de cruzeiros por ano.

DESPESA PESSOAL

A despesa total de pessoal na Rêde Mineira de Viação foi a seguinte, nos últimos cinco (5) anos:

	Cr\$
1939	41.290.661,10
1940	41.126.821,20
1941	41.102.958,40
1942	37.030.707,70
1943	39.168.609,90

O quadro número DF/16 discrimina, por Departamento, as despesas totais de pessoal no quinquênio 1939/1943 e o quadro DF/17 fornece a comparação das mesmas com os orçamentos aprovados por Departamentos e Divisões.

IMPOSTOS MINEIROS ARRECADADOS

Os impostos mineiros arrecadados pela Estrada, durante o ano de 1943, importaram em Cr \$1.877.269,10.

As comissões pela arrecadação de impostos montaram em . . . Cr \$299.327,20.

Durante o ano de 1943 o Estado requisitou a esta Rêde transportes e outros serviços, na importância de Cr \$3.973.779,50, cujas importâncias foram debitadas também nos Balancetes mensais.

O saldo verificado foi a favor do Estado, na importância de Cr \$359.707,50, a qual foi escriturada nesta Estrada a crédito da conta de Suprimentos do Estado.

DESPESAS ALFANDEGÁRIAS

As despesas alfandegárias pagas pela Rêde em 1943 e relativas a materiais estrangeiros importados para os seus serviços, atingiram a Cr \$176.010,30.

De 1936 a 1943 essas despesas montaram em Cr \$2.666.851,40, conforme se verifica pelo quadro DF/20.

A Rêde obteve isenção de direitos aduaneiros na importância de Cr \$1.642.278,80, naquele período, ou sejam 40,4 %.

SERVIÇO DE LENHA

Ficou estabelecido, pela ordem de serviço número 64, de 8/8/941, que, a partir de 15 de agosto, os pagamentos de lenha adquirida seriam efetuados à vista, pelos Bancos da Produção e da Lavoura, por conta e ordem desta Rêde, tendo havido, nesse sentido, entendimentos com os referidos estabelecimentos de crédito.

Assim, no período de 1.º de janeiro a 31 de dezembro de 1943 foram conferidos e escriturados pela Contabilidade 6.460 talões de recebimento de lenha, no valor de Cr \$11.503.796,10, pagos pelos Bancos da Produção e da Lavoura, por conta da Rêde, conforme discriminação constante do quadro número DF/21.

DEVEDORES POR ADIANTAMENTOS

Afim de atender à compra de materiais de emergência e à liquidação de despesas miúdas, de pronto pagamento, a Contabilidade durante o ano findo extraiu 418 guias de pagamento, na importância de Cr \$5.378.365,70; para recolhimento de saldos organizou 98 guias de recolhimento, na importância de Cr \$40.726,40, e conferiu e contabilizou 389 balancetes de prestação de contas, na importância de Cr \$6.013.739,80.

O quadro número DF/22 dá o movimento discriminado desse serviço em 1943, comparando-o com o dos exercícios de 1941 e 1942.

TRANSPORTES REQUISITADOS À ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

Durante os últimos seis (6) anos esta Rêde requisitou transportes à Estrada de Ferro Central do Brasil, em objeto de serviço da Rêde, na importância de Cr \$2.368.490,20.

Os fretes dos transportes requisitados foram debitados a esta Estrada pela Contadoria Geral de Transportes, conforme discriminação constante do quadro número DF/23.

EMPREGO DE DORMENTES

De acôrdo com os dados coletados dos mapas de despesas organizados pelas Residências, foram empregados, durante o ano de 1943, 629.727 dormentes, no valor de Cr \$1.679.031,90.

O emprêgo de dormentes nos últimos exercícios foi o seguinte:

Ano	Quantidade	Importância	Preço médio
		Cr\$	Cr\$
1935	580.737	2.755.561,60	4,74
1936	482.398	2.296.999,80	4,76
1937	528.603	2.491.357,30	4,71
1938	633.961	3.486.300,60	5,50
1939	724.389	4.160.711,80	5,74
1940	650.757	3.630.018,70	5,58
1941	392.574	2.229.538,10	5,68
1942	370.786	2.492.929,10	6,72
1943	629.727	4.679.031,90	7,43

O quadro número DF/24 demonstra o movimento de emprêgo de dormentes por Divisão.

FUNDO DE MELHORAMENTOS

As despesas realizadas pela Rêde à conta do "Fundo de Melhoramentos", durante o exercício de 1943, atingiram a Cr \$3.555.449,20, conforme discriminação constante do anexo número DF/25.

CONTA DE CAPITAL

Conforme consta das atas de tomada de contas da Estrada, as importâncias despendidas à conta de Capital até 31 de dezembro de 1939, já reconhecidas e liquidadas, importam em Cr \$120.367.101,40, assim discriminadas:

Primeiro pagamento de Cr \$104.981.230,80

	Cr\$
Aparelhamento da antiga Rêde Sul Mineira, no período de 1922 a 1931	51.860.353,80
Construção do ramal de Machado	2.793.460,90
Construção do ramal de Três Pontas	1.317.828,70
Construção do ramal de São Gonçalo do Sapucaí	4.117.953,20
Prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatu	

— trecho: Melo Viana—B. Funchal	13.639.123,60
Construção da linha de Patrocínio-Ouvidor	18.226.884,40
Obras de eletrificação	12.998.626,20
	<hr/>
Total	104.984.230,80
	<hr/>
Segundo pagamento de Cr \$15.382.870,50	
Construção da linha de Patrocínio-Ouvidor	13.241.601,20
Obras de eletrificação	856.004,40
Prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatu	
— trecho: Melo Viana—B. Funchal	1.285.264,90
	<hr/>
Total	15.382.870,50
	<hr/>

Durante o ano de 1943, foram realizadas pela Rêde as seguintes despesas à conta de Capital, na importancia de Cr \$426.660,30:

	Cr\$
Prosseguimento do serviço de construção de 8 carros-dormitórios	175.804,70
Transformação de 50 vagões-gaiolas para transportes de animais, da série "KC", de 18 toneladas, e estrados metálicos, em vagões fechados para mercadorias, da série "VD", de 24 toneladas ..	108.184,50
Prosseguimento do serviço de construção da ampliação das oficinas de Divinópolis	9.733,10
Construção de uma casa para o Engenheiro Residente em Monte Carmelo	41.197,00
Construção da estação de Macaúbas	18.972,40
Construção de desvio, triângulo de reversão e terraplenagem no pátio da estação de Macaúbas	33.691,60
Obras e melhoramentos necessários ao trecho Patrocínio-Ouvidor	35.426,00
Construção de uma caixa d'água de 25 mil litros no pátio da estação de Monte Carmelo	3.651,00
	<hr/>
Total	426.660,30
	<hr/>

As novas despesas relativas ao capital a ser indenizado a esta Rêde pelo Governo Federal, montam agora a Cr \$11.874.100,40, conforme discriminação a seguir, já adicionadas a este total as importâncias correspondentes às inversões do exercício de 1943:

	Cr\$
Construção da linha Patrocínio-Ouvidor	4.866.376,30
Serviços de Eletrificação	930.690,70
Serviços e obras diversas	5.038.622,90
Processos antigos (Aviso n.º 858, de 23/3/1942), do Ministério da Viação e Obras Públicas	1.038.410,50
	<hr/>
Total	11.874.100,40
	<hr/>

TOMADA DE CONTAS

Durante o exercício de 1943 prestámos ao Governó Federal as nossas contas relativas ao 2.º semestre de 1942 e 1.º semestre de 1943.

A Junta que procedeu á apuração de tais contas estava composta dos seguintes senhores:

Pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro — Engenheiro Nilo Miranda.

Pelo Ministério da Fazenda (2.º semestre de 1942) — Joaquim Ferreira Moncorvo.

Pelo Ministério da Fazenda (1.º semestre de 1943) — Moacir de Oliveira Leite.

Pelo Tribunal de Contas (2.º semestre de 1942) — Dr. Adaurino Rafael de Oliveira.

Pelo Tribunal de Contas (1.º semestre de 1943) — Dr. Dino Goulart Guerra.

Pela Rêde Mineira de Viação — Contador José de Castro.

De janeiro de 1938 até a presente data, conseguimos realizar vinte (20) prestações de contas ao Governó Federal, colocando em dia esse serviço.

BALANÇO GERAL

O Balanço Geral do “Ativo” e “Passivo” da Rêde Mineira de Viação, em 31 de dezembro de 1943, foi, como nos anos anteriores, organizado de acórdio com as “Instruções para a Padronização das contas das estradas de ferro brasileiras”, aprovadas pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

O resumo dêsse Balanço Geral, por grupos de contas padronizadas e dispostos êstes segundo os métodos da análise americana, apresenta o seguinte resultado:

	Cr\$
ATIVO	
I — Imobilizações Técnicas	773.648.335,20
M — Valores Disponíveis	4.099.824,26
P — Valores Realizáveis	63.374.844,60
D — Valores Diferidos	196.124.127,90
E — Valores para fins especiais	30.735,00
— Valores de Compensação	4.685.180,00
Soma	1.041.963.046,90
PASSIVO	
S — Patrimônio	750.552.945,70
R — Responsabilidades Especiais	232.977.960,20
C — Créditos de funcionamento	
a) Curto Prazo 11.304.189,50	
b) Longo Prazo —	11.304.189,50
F — Responsabilidades Correntes	
a) Prazo Curto 12.268.869,10	
b) Prazo Longo 16.912.441,40	29.181.310,50
V — Provisões	13.261.461,00
— Passivo de Compensação	4.685.180,00
Soma	1.041.963.046,90

O quociente de liquidez deste Bâlanço, segundo a fórmula americana conhecida por "Current Ratio", é o seguinte:

$$Q_1 = \frac{M + P}{C_a + C_b + F_a} = 2,8$$

Os meios financeiros americanos consideram o índice 2, na análise em aprêço, como suficientemente bom para outorga de crédito às emprêsas.

CONCLUSÃO

Ao concluirmos o presente relatório, desejamos salientar a cooperação, o esforço, a disciplina e a dedicação de todos os funcionários deste Departamento, que, sem medir sacrifícios, zelam pelos interesses da nossa Rêde com devotamento digno dos melhores elogios.

E', pois, com grande satisfação, que registramos os nossos agradecimentos a todos os leais servidores desta Estrada, que prestaram ao Departamento Financeiro, durante o ano de 1943, a sua dedicada e eficiente colaboração.

Saudações atenciosas.

(a.) *Dilermando do Couto e Silva*, Chefe do Departamento Financeiro.

ÍNDICE

(QUADROS DA CONTABILIDADE)

- DF-1 — Movimento Financeiro-Orçamentário
- DF-2 — Movimento Financeiro-Orçamentário — Receita comparada
- DF-3 — Movimento Financeiro-Orçamentário — Despesa comparada
- DF-4 — Receita comparada das Estações
- DF-5 — Receita das Estações — Férias, arrec. desde março de 1931.
- DF-6 — Balancete do Movimento de "Caixa" da R. M. V. — Débito
- DF-6-A — Balancete do Movimento de "Caixa" da R. M. V. — Crédito
- DF-7 — Demonstração do Movimento Monetário — Operações de Caixa nos exercícios de 1942 e 1943
- DF-8 — Idem, idem, idem
- DF-9 — Contas das Estações — Ano de 1943
- DF-10 — Contas de Transportes
- DF-11 — Balancete de Renda e Custeio referente ao ano de 1943
- DF-12 — Resultados Gerais de Exploração da R. M. V.
- DF-13 — Resultados Gerais de Exploração da R. M. V. — Renda
- DF-13-A — Resultados Gerais de Exploração da R. M. V. — Custeio
- DF-14 — Renda Industrial comparada
- DF-15 — Renda e Custeio — Percentagens
- DF-16 — Demonstração comparada da Despesa "Pessoal" discriminada por Departamentos
- DF-17 — Movimento Financeiro-Orçamentário — Despesa Pessoal referente ao ano de 1943, comparada com o Orçamento aprovado
- DF-18 — Estado de Minas Gerais, C/de Arrecadação de Impostos
- DF-19 — Despesas Aduaneiras de 1936 a 1943

- DF-20 — Despesas Afandegarias pagas pela Rêde durante os exercícios de 1936 a 1943
- DF-21 — Serviço de Lenha — Estatística — Lenha paga pelos Bancos, em 1943
- DF-22 — Agentes Responsáveis — Devedores por adiantamentos
- DF-23 — Fretes de Transportes requisitados pela R. M. V. à E. F. C. B. nos anos de 1938 a 1943
- DF-24 — Quadro Demonstrativo do emprêgo de dormentes durante o ano de 1943
- DF-25 — Obras e Melhoramentos — Despesas realizadas à conta do “Fundo de Melhoramentos”, durante o exercício de 1943
- DE-26 — Demonstração comparada do Movimento de Tráfego Mútuo
- DF-27 — Tráfego Mútuo — G. G. Transportes — Movimento de Saldos
- DF-28 — Demonstração comparada do Movimento de Tráfego Direto com a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro Saldos com a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro
- DF-29 — Tráfego Direto com a Cia. Mogiana — Movimento de Saldos
- DF-30 — Demonstração da Conta de Suprimentos fornecidos pelo Estado para coberturas de “Déficits” Financeiros da R. M. V.
- DF-31 — Resumo do desdobramento das Despesas de “Custeio”, referente aos anos de 1942 e 1943
- DF-32 — Balanço de Ativo e Passivo do ano de 1943
- DF-34 — Reposições e outras responsabilidades descontadas em Fôlhas de Pagamento — Demonstração das operações contabilizadas em 1943
- DF-34 — Reposições e outras responsabilidades descontadas em Fôlhas de Pagamento durante o exercício de 1943

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO

RECEITA	Arrecadada	Prevista	Observações
	Cr \$	Cr \$	
1937.....	51.451.396,60	40.000.000,00	A Despesa orçada acha-se acrescida das Importâncias de Cr\$ 1.600.000,00 e Cr\$ 20.000.000,00 em virtude dos créditos suplementares — (Decreto-Lei 972, do 1.º/12/943, e 1.052 de 30/12/943) para despesas de pessoal e material, respectivamente.
1938.....	58.263.353,70	50.000.000,00	
1939.....	55.345.093,50	58.300.000,00	
1940.....	56.141.898,50	61.400.000,00	
1941.....	62.345.893,60	61.000.001,00	
1942.....	68.917.671,90	61.000.000,00	
1943.....	98.791.618,40	68.000.000,00	
Soma.....	451.262.956,00	408.701.000,00	
DESPESA	Processada	Orçada	
	Cr \$	Cr \$	
1937.....	60.702.224,10	50.000.000,00	
1938.....	67.811.898,90	55.000.000,00	
1939.....	66.585.120,80	68.300.000,00	
1940.....	67.377.206,50	69.400.000,00	
1941.....	67.320.545,50	68.300.000,00	
1942.....	73.398.236,30	66.000.000,00	
1943.....	92.564.918,70	90.500.000,00	
Soma.....	495.760.180,80	467.500.000,00	
RESULTADOS FINANCEIROS	Superavit Verificado	Deficit Verificado	
	Cr \$	Cr \$	
1937.....	—	9.250.227,50	
1938.....	—	9.548.515,20	
1939.....	—	11.240.027,50	
1940.....	—	11.202.708,00	
1941.....	—	1.974.651,90	
1942.....	—	1.480.561,40	
1943.....	6.229.669,70	—	
Soma.....	6.229.669,70	50.126.894,50	

Organizado por W. Flores, Escriurario. — Confere. M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

MOVIMENTO FINANCEIRO ORÇAMENTÁRIO
RECEITA COMPARADA

HISTÓRICO	1942		1943		DIFERENÇAS	
	Cr \$		Cr \$		Para mais	Para menos
					Cr \$	Cr \$
RECEITA DAS ESTAÇÕES						
Féreas arrecadadas.....	67.878,100,10		88.810,314,10		23.962.244,00	
Fretes recebidos no Rio.....	401,901,20		428,448,20		21.542,20	
SOMA.....	67.285,406,30		89.238.762,50		23.983.781,20	
RENDAS DIVERSAS						
Indenizações.....	3.009,552,50		2.815.113,10		194.439,70	
Trabalhos por conta de terceiros.....	51.225,50		161.439,10		113.213,30	
Contas de transportes rec biladas.....	979.310,20		1.128.682,50		149.372,30	
Renda de tráfego mútuo e direto.....	3.769.841,80		8.729.458,80		4.959.596,00	
Fretes recebidos do D. N. C.ª.....	2.709,50					2.709,50
Recebimentos diversos.....	1.081.862,30		432.231,00		589.631,50	
SOMA:.....	8.894.313,60		13.310.922,50		5.213.150,60	
RECEITA BRUTA.....	71.179.659,90		102.579.715,00		29.418.165,10	
A DEDUZIR: —						
RENDA ESTRANHA						
Quota de Previdência.....	1.925.060,00		1.970.869,00		45.802,70	
Impostos arrecadados.....	166.801,60		482.527,30		315.725,70	
Tráfegos mútuo e direto.....	578.267,20		1.267.213,30		687.946,10	
Taxa de destinação de vagões.....			61.312,30		61.312,30	
Excesso de fretes.....	2.500.748,30					2.500.748,30
SOMA.....	5.261.878,00		3.785.906,10		1.113.966,99	
RECEITA LÍQUIDA.....	68.917.671,90		98.794.618,40		29.876.916,50	

Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Organizado por: W. Fibres, escriptorário. — Visto: J. Castro, Chefe da Contabilidade

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO

DESPA COMPARADA

	1912		1913		DIFERENÇAS	
	Cr \$		Cr \$		Para mais	Para menos
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
PESSOAL						
Folhas de pagamentos.....	40.557.979,80	43.254.793,40			2.696.818,60	--
MATERIAL						
Dormentes.....	2.907.112,50	5.331.318,30			2.331.205,80	--
Madeiras.....	560.900,90	1.318.708,70			757.798,80	--
Materiais diversos.....	9.408.617,60	20.157.917,00			10.661.099,40	--
Carvão.....	1.810.468,20	3.995.175,20			2.054.707,00	--
Lenha.....	10.169.935,50	11.607.300,10			1.307.424,60	--
Ladrilhões.....	498.288,90	616.265,20			118.027,30	--
Móveis e Utensílios.....	51.540,00	52.919,50			1.379,50	--
Despesas Aduaneyras.....	152.378,50	50.691,30			--	101.651,20
DESPESAS DIVERSAS						
Transportes.....	57.862,10	159.851,40			101.999,30	--
Restituições e Indenizações.....	334.881,70	483.298,80			133.327,10	--
Auxílios e Contribuições.....	2.108.892,30	3.346.579,00			1.237.686,70	--
Seguros.....	277.000,00	277.000,00			--	--
Serviços Holieriff.....	106.000,00	97.280,00			--	8.510,00
Juros, Descontos e Comissões.....	3.275.332,00	1.692.255,80			--	2.196.306,20
Força Luz, Água e Telefone.....	263.780,59	303.711,80			37.961,30	--
Aluguéis e Arrendamento de Prédios.....	41.328,10	108.392,00			127.053,90	--
Diferenças de Câmbio.....	25.255,40	50.197,20			--	--
Eventuais.....	373.373,30	855.678,00			25.311,80	--
TOTAL	73.308.236,39	92.561.948,70			21.711.208,10	2.541.405,70

Confere. M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Organizando por W. Flores, Escriurário. Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

RECEITA COMPARADA DAS ESTAÇÕES

	M E S E S		D I F E R E N Ç A S	
	1942	1943	Para mais	Para menos
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Janeiro.....	4.715.021,30	5.740.255,80	1.025.234,50	
Fevereiro.....	4.423.631,40	5.591.021,20	1.157.889,80	
Março.....	4.884.002,20	7.789.295,80	2.905.293,60	
Abril.....	4.780.572,30	7.364.155,20	2.583.582,90	
Maior.....	4.672.174,00	6.961.610,90	2.289.436,90	
Junho.....	5.461.129,50	7.800.398,30	2.339.268,80	
Julho.....	5.974.089,70	8.169.844,90	2.195.755,20	
Agosto.....	6.273.957,40	7.677.817,30	1.403.859,90	
Setembro.....	6.010.116,90	7.890.757,40	1.870.640,50	
Outubro.....	5.720.676,60	8.023.917,30	2.303.240,70	
Novembro.....	6.249.149,70	7.837.704,80	1.648.555,10	
Dezembro.....	6.120.485,30	8.381.513,60	2.261.028,30	
TOTAL.....	65.255.006,30	89.268.792,50	23.983.786,20	

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário, — Confore, M, F. Braga, Chefe da 2.ª Seção, — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

FÉRIAS ARRECADADAS PELAS ESTAÇÕES DESDE MARÇO DE 1931

EXERCÍCIO	Importâncias	Números Índices
	Cr \$	
1931 (De março a dezembro)	35.130.605,50	85
1932.....	44.215.218,70	106
1933.....	40.393.509,90	97
1934.....	39.421.586,90	92
1935.....	41.665.977,20	100
1936.....	46.195.779,80	110
1937.....	52.514.146,60	126
1938.....	56.632.980,90	136
1939.....	54.810.799,40	131
1940.....	52.435.645,10	125
1941.....	55.292.309,80	132
1942.....	65.255.006,30	156
1943.....	89.253.702,50	211

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade.

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE CAIXA DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

EXERCÍCIO DE 1943

D É B I T O

	Cr \$	Cr \$
Saldo do mês de dezembro de 1942.....		1.198.415,60
A ESTAÇÕES		
Férias arrecadadas.....		88.840.344,10
A BANCOS		
A Banco de Crédito Real de Minas Gerais, no Rio....	3.234.637,00	
A Banco de Crédito Real de Minas Gerais, em Belo Horizonte.....	5.631.114,40	
A Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em Belo Horizonte.....	3.074.026,40	
A Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em Belo Horizonte, contn especial.....	25.100,00	11.964.877,80
A PESSOAL A PAGAR		
A folhas de vencimentos a pagar.....	561,60	
A vencimentos não reclamadas.....	266.656,50	267.217,10
A GOVÉRNO FEDERAL		
A Governo Federal, conta de transportes anteriores A 1-1-31.....	7.077,50	
A Governo Federal, conta de transportes de 1935.....	27.748,30	
A Governo Federal, conta de transportes de 1936.....	3.847,10	
A Governo Federal, conta de transportes de 1937.....	11.399,60	
A Governo Federal, conta de transportes de 1938.....	7.563,00	
A Governo Federal, conta de transportes de 1939.....	22.406,60	
A Governo Federal, conta de transportes de 1940.....	343.973,70	
A Governo Federal, conta de transportes de 1941.....	26.974,90	
A Governo Federal, conta de transportes de 1942.....	338.415,90	
A Governo Federal, conta de transportes de 1943.....	338.727,80	1.128.134,40
A AGENTES RESPONSÁVEIS		
A Devedores por adiantamentos.....	44.085,80	
A Pagadores.....	23.055.296,80	
A Devedores por responsabilidades.....	1.142,40	23.100.525,00
A TÍTULOS A PAGAR		
A Banco de Crédito Real de Minas Gerais, S. A.....	814.000,00	
A Banco de Minas Gerais, S. A.....	225.000,00	
A Banco Mineiro da Produção, S. A.....	150.000,00	
A Banco da Lavoura de Minas Gerais, S. A.....	1.120.000,00	2.309.000,00
A CREDORES POR DEPÓSITOS		
A Impostos Arrecadados para os Estados.....		51.567,80
A transportar.....		128.860.081,80

D É B I T O

	Cr \$	Cr \$
Transporte.....		128.860.081,30
A CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO		
A Cauções de carregadores.....	8 0,00	
A Cauções de ajuste.....	50.100,00	
A Cauções de propostas.....	21.313,00	
A Cauções de contratos.....	35.137,50	110.550,50
A DIVERSAS CONTAS		
A Correntistas		
A Representante	37.310,00	
A Diversos - Fretes Representação...	391.109,30	
A Diversos	3.468.051,90	3.886.500,30
A Despesa a anular.....	772,00	
A Restituições a liquidar.....	289,00	
A Receita a classificar.....	6.021,60	3.893.593,80
A RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES		
A Concessões	41.305,60	
A Venda de Material inservível.....	262.689,49	
A Aluguéis de Proprios.....	12.427,50	
A Receltas Diversas	25.410,20	312.064,00
A RECEITA DE TRABALHOS E FORNECIMENTOS A TERCEIROS		
Recebimentos neste Exercício.....		161.439,10
A TRÁFEGO MÚTUO		
A Companhia Geral de Transportes.....	6.289.695,70	
A Departamento dos Correios e Telégrafos.....	539,00	
A Estrada de Ferro Goiaz.....	627.402,80	6.917.637,50
A JUROS — RECEITA		
Recebidos neste Exercício.....		6.539,30
A CUSTEIO — MOVIMENTO E TRAÇÃO		
A Perdas e Avarias — Cargas		43.501,70
A RECEITAS NÃO ESPECIFICADAS		
Recebidos neste Exercício.....		3.113,20
A GOVERNOS ESTADUAIS E MUNICIPAIS		
A Governo do Estado de Goiaz, conta de transportes		519,10
TOTAL.....		<u>119.312.155,30</u>

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Conferido por M. F. Braga,
Chefe da 2.^a Secção — Visto. J. Castro, Chefe da Contabilidade.

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE CAIXA DA RÊDE MINEIRA
DE VIAÇÃO

EXERCÍCIO DE 1943

CRÉDITO

	Cr \$	Cr \$
DE BANCOS		
De Banco de Crédito Real de Minas Gerais, no Rio...	2.556.633,50	
De Banco de Crédito Real de Minas Gerais, em Belo Horizonte.....	7.315.859,20	
De Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em B. Horizonte.....	39.930,30	
De Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, conta especial.....	25.100,00	
De Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em Angra dos Reis.....	3.086.208,20	
De Banco Mineiro da Produção, S. A., conta garantida.....	6.800.000,00	
De Banco da Lavoura de Minas Gerais, S. A., conta garantida.....	5.100.000,00	24.923.731,20
DE CONTAS A PAGAR		
De fornecedores do País.....	25.213.641,00	
De fornecedores de materiais estrangeiros.....	271.399,80	
De contas de despesas diversas.....	723.625,20	
De credores da construção.....	16.644,70	
De credores da eletrificação.....	1.800,00	26.230.110,70
DE CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES		
De contribuições da Rêde Mineira de Viação.....	3.162.979,20	
De crédito diversos.....	4.653.537,30	7.616.516,50
DE AGENTES RESPONSÁVEIS		
De devedores por adiantamentos.....	5.535.906,30	
De pagadores.....	22.887.777,40	
De devedores por responsabilidades.....	46,00	28.423.729,70
a Transportar.....		87.394.088,10

CRÉDITO

	Cr \$	Cr \$
Transporte.....		87.394.089,10
DE TÍTULOS A PAGAR		
De Cia. Industrial Viação e Engenharia.....	295.939,40	
De E. G. Fontes & Cia.	116.930,80	
De Lage & Cia. Ltda.....	2.160.455,10	
De Banco de Crédito Real de Minas Gerais, S. A.....	1.611.670,70	
De Banco de Minas Gerais, S. A.....	599.000,00	
De Banco Mineiro da Produção, S. A.....	445.690,00	
De Banco da Lavoura de Minas Gerais, S. A.....	1.120.000,00	6.349.626,00
DE CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO		
De cauções de carregadores.	200,00	
De cauções de propostas.....	22.742,20	
De cauções de contratos.....	22.674,00	45.616,20
DE CREDORES POR DEPÓSITOS		
De consignações		
Cooperativa mista.....	13.531.882,30	
Diversos.	25.390,70	13.608.273,00
De impostos arrecadados para os Estados.....	48.505,10	
De valores depositados	52.189,70	13.708.938,80
DE DIVERSAS CONTAS		
De correntistas.....	2.649.992,90	
De reclamações a liquidar.....	685.745,90	
De restituições a liquidar.....	2.406,30	3.338.145,10
DE PESSOAL A PAGAR		
De folhas de vencimentos a pagar.....	27.199.400,80	
De vencimentos não reclamados	222.945,60	27.422.346,40
a Transportar.....		138.258.750,60

CRÉDITO

	Cr \$	Cr \$
Transporte.....		138.258.750,60
DE DESPESAS NÃO ESPECIFICADAS		
Despesas bancárias e outras.....		10.401,70
DE TRÁFEGO MÚTUO		
De contadoria geral de transportes.....	93.529,70	
De Cia. Mogiana de estradas de ferro.....	696.962,70	
De estrada de ferro Goiás.....	19.182,10	809.674,50
DE JUROS DE DÍVIDAS COMUNS		
Pagamentos efetuados neste exercício.....		59.746,30
DE CUSTEIO		
Diversas contas.....		143.406,00
DE GOVÊRNO FEDERAL		
De govêrno federal conta da quota de fiscalização....		200.000,00
DE DIFERENÇAS DE CAMBIO		
Pelas verificadas neste exercício		50.497,20
DE CAIXA DE SELOS PARA OBRIGAÇÕES DE GUERRA		
Selos adquiridos neste exercício.....		181.500,00
DE RENDAS INCOBRÁVEIS		
Pelas verificadas.....		0,20
Saldo que passa para o exercício de 1944.....		628.208,80
TOTAL.....		<u>140.342.185,30</u>

Organizado por Wilson Flores, Escriturário.—Conferido por M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETÁRIO
OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCÍCIOS DE 1942 E 1943

DISCRIMINAÇÃO	1942		1943		DIFERENÇAS	
	Cr \$	Gr \$	Cr \$	Gr \$	Para mais	Para menos
	Cr \$	Gr \$	Cr \$	Gr \$	Cr \$	Gr \$
Dinheiro em cofre em 1.º de janeiro	1.000.057,00		1.198.415,60		198.358,00	—
RECEBIMENTOS:						
Fórlas das estações.....	64.878.100,10		88.840.314,10		23.962.214,00	—
Recebido de diversos correionistas.....	3.433.351,70		3.893.580,80		460.229,10	—
Contas de transportes.....	979.105,80		1.128.082,50		149.576,70	—
Cauções em dinheiro.....	31.002,00		110.350,50		79.348,50	—
Depósitos diversos.....	36.405,10		51.567,30		15.162,20	—
Retiradas em bancos.....	11.346.773,70		11.964.877,80		618.099,10	—
Emissão de títulos.....	8.192.600,00		2.369.000,00		—	5.833.600,00
Tráfegos — Mútuo e direto.....	4.291.313,10		6.917.657,50		2.626.324,40	—
Vencimentos não reclamados.....	217.960,10		267.217,10		49.257,00	—
Prestações de contas de agentes pagadores.....	23.051.050,30		23.100.525,00		49.474,70	—
Recebimentos diversos.....	300.823,20		569.987,10		269.163,90	—
TOTAL.....	117.158.547,70		140.342.185,30		23.467.237,60	5.833.600,00

Organizando por: Willson Flôres, Escriturário. — Contêre, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETÁRIO
OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCÍCIOS DE 1942 E 1943

	1942		1943		Diferenças	
	Cr. \$		Cr. \$		Para mais	Para menos
					Cs. \$	Cr. \$
DISCRIMINAÇÃO						
PESSOAL						
Pago líquido de folhas de pagamento.....	27.044.502,50		27.169.409,80		154.899,30	
Pago vencimentos em suspenso.....	2.0.544,90		222.915,69		12.370,70	
CONTAS						
Pago a fornecedores do País.....	11.870.754,70		25.213.611,09		13.342.856,30	
Idem, idem, de materiais estrangeiros.....	1.269.472,30		274.399,50			931.072,50
Idem, a credores da construção.....	44.081,60		16.844,70			28.039,97
Idem, a credores da eletrificação.....	2.320,00		1.890,00			520,00
Idem, contos de despesas diversas.....	708.827,80		723.625,20		14.797,40	
CONSIGNAÇÕES						
Pago ao Instituto de Auxílios Mútuos.....	10.195.283,50					10.195.283,50
Pago à Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rede Mineira de Vição.....			13.581.882,30		13.581.882,50	
Pago a diversos.....	15.774,00		127.076,50		111.302,50	
DIVERSOS						
Pago à Caixa de Aposentadoria e Pensões.....	5.753.116,40		7.816.516,50		2.063.400,10	
Suprimentos a agentes pagadores.....	27.112.072,30		28.493.729,70		1.381.657,40	
Depósitos em Bancos.....	20.748.599,40		24.933.731,20		4.185.130,80	
Quota de fiscalização.....	200,00,00		300.000,00			
Titulos resgatados.....	9.935.988,30		6.349.628,00			3.586.362,30
Juros e descontos.....	311.843,00		69.746,30			252.096,70
Seguros.....	238.135,80		334.392,10		96.456,30	
Pago a diversos.....	907.221,60		4.244.648,80		3.337.427,20	
DINHEIRO EM COFRE EM 31 DE DEZEMBRO	1.198.415,00		628.208,80			570.206,80
TOTAL	117.758.517,70		140.342.183,30		38.202.219,30	15.618.581,70

Organizado por Wilson Flores, escriturário. — Visto J. Castro. — Confere M. F. Braga.

CONTAS DAS ESTAÇÕES

ANO DE 1943

HISTÓRICO	CONTAS		SALDOS	
	Devedoras	Credoras	Devedores	Credores
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
RENDA				
Receita dos Transportes	—	90.416.629,50	—	90.416.629,50
Receita complementar dos transportes	—	656.384,10	—	656.384,10
Receita acessória dos transportes	—	838.112,50	—	838.112,50
Adicional de 10% sobre tarifas	—	8.483.176,20	—	8.483.176,20
TRAFEGO MÚTUO				
Contadoria geral dos transportes	20.484.000,70	12.746.003,00	7.737.997,10	1.181.951,40
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	3.654.506,50	4.844.457,90	—	22.088,90
Departamento dos Correios e Telégrafos	126.813,60	138.901,90	—	9.655,50
Companhia de Navegação Lofde Brasileiro	—	9.655,50	—	—
Estrada de Ferro de Golluz	1.898.531,10	1.023.419,40	875.114,70	—
RENDA EM TRANSITO	8.618.636,20	8.424.633,00	194.003,20	—
RECEITA A RECEBER				
Frete a arrecadar	77.797.820,30	74.642.714,50	3.155.105,50	—
CREDORES POR DEPÓSITOS				
Impostos arrecadados para o Estado	4.232.423,80	4.483.714,50	—	251.290,70
Consignações	289.590,90	—	289.590,90	—
Valores depositados	2.725.529,40	3.870.109,80	—	1.144.580,40
A transportar	119.827.770,50	210.596.912,10	12.251.722,00	103.020.863,60

HISTÓRICO	CONTAS		SALDOS	
	Devedoras	Credoras	Devedores	Credores
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Transporte	119.827,770,50	210.596,012,10	12.251.722,00	103.020.963,60
CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES.....	—	1.911.737,60	—	1.911.737,60
CUSTEIO	343.607,00	12.034,60	331.572,40	
AGENTES RESPONSÁVEIS				
Devedores por adiantamentos ..	—	217,70	—	217,70
Devedores por responsabilidades.....	35.407,00	6.218,60	29.218,40	
DIVERSAS CONTAS				
Correntistas.....	2.393.662,50	130.683,60	2.272.978,70	
Outras contas.....	2.572.893,60	2.989.446,60	—	416.553,00
FÉRIAS DAS ESTAÇÕES ..	214.544.140,80	125.703.796,70	88.640.344,10	
DEVEDORES POR TRANSPORTES				
Governo Federal.....	1.586.515,00	6.954,30	1.579.560,70	
Governos Estaduais	13.968,40	2,50	13.965,90	
Construção de Patrocínio a Ouvidor	28.683,70	—	28.683,70	
Prolongamento da eletrificação.....	1.321,00	—	1.321,00	
TOTAL.....	341.345.034,50	341.343.034,50	105.349.371,90	105.349.371,90

Organizado por W. Flores, escriturário. — Conferido por M. F. Braga, Chefe da 2.ª Seção. — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

CONTAS DE TRANSPORTES
TRANSPORTES ATENDIDOS PELA RÊDE A REQUISIÇÃO DAS
REPARTIÇÃO FEDERAIS

EXERCÍCIO	Importâncias
	Cr S
1932.....	1.381.121,14
1933.....	352.360,50
1934.....	417.862,30
1935.....	667.348,30
1936.....	1.017.961,20
1937.....	1.291.416,70
1938.....	1.003.607,90
1939.....	793.154,70
1940.....	1.105.821,70
1941.....	915.240,10
1942.....	1.132.415,30
1943.....	1.586.862,10
TOTAL	11.765.407,94

IMPORTANCIA DE CONTAS DE TRANSPORTES RECEBIDAS DE
REPARTIÇÕES FEDERAIS

EXERCÍCIO	Importância
	Cr S
1932.....	4.095,41
1933.....	366,60
1934.....	125.015,60
1935.....	77.539,60
1936.....	199.896,30
1937.....	407.256,60
1938.....	891.463,80
1939.....	950.133,80
1940.....	1.545.371,50
1941.....	911.495,00
1942.....	967.525,90
1943.....	1.129.134,40
TOTAL	7.209.039,51

Organizado por Wilson Flores Escriturário. — Conlere, M. F. Braga Chefe da 2.ª Secção. — Visto, Castro Chefe da Contabilidade.



RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

RENDA E CUSTEIO

A N O S	Renda Indus- trial		Custelo		Deficitis		Salidos	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
1931.....	32.915.787,97	35.439.178,73			2.511.390,76		—	
1932.....	47.016.599,62	15.389.651,94			—		1.661.944,79	
1933.....	35.955.873,48	41.152.719,33			8.196.844,85		—	
1934.....	37.363.074,05	46.988.713,56			9.625.639,51		—	
1935.....	37.677.639,33	47.717.812,49			10.040.173,11		—	
1936.....	41.898.439,02	46.134.482,90			3.235.744,88		—	
1937.....	48.886.449,58	56.940.837,20			8.054.717,62		—	
1938.....	52.166.304,30	62.765.394,83			10.598.778,53		—	
1939.....	54.531.006,05	63.761.299,97			9.232.663,92		—	
1940.....	59.656.266,36	61.307.978,16			1.651.711,80		—	
1941.....	58.806.929,09	60.481.982,07			1.675.053,97		—	
1942.....	66.213.671,20	68.751.722,70			—		2.459.150,50	
1943.....	93.395.120,00	89.441.159,00			—		13.253.664,00	
TOTAL.....	670.042.859,56	716.003.776,45			61.216.672,87		17.374.786,28	

Organizado por W. Flores, Escriturário — Coafere M. F. Braga, Chefe da 2.ª Seção. — Visto. J. Castro, Chefe da Contabilidade.

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

R E N D A S	1939	1940	1941	1942	1943
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
RENDA DO TRÁFEGO					
Viajantes	13.477.553,20	13.792.836,30	11.248.748,70	16.616.358,70	22.803.495,20
Encomendas	3.040.051,90	3.156.967,30	3.191.425,50	3.289.874,00	6.220.119,20
Animais	1.914.735,00	2.231.767,60	2.544.320,80	3.427.849,00	3.547.021,10
Mercadorias	29.237.800,20	33.224.568,00	35.641.107,90	41.281.891,90	57.655.061,90
Telegramas	156.139,10	165.514,96	194.194,30	231.162,20	259.832,30
Armazenagens	121.673,80	122.329,50	134.076,80	227.525,10	261.667,60
Rendas Eventuais do Tráfego	270.856,80	293.071,70	252.179,60	393.186,30	1.575.965,70
Soma	48.218.534,00	52.990.100,36	57.209.054,60	65.470.878,60	92.323.163,00
RENDAS ACESSÓRIAS					
Comissões	393.764,45	253.895,85	214.017,70	282.753,60	311.923,10
Renda Diversas	6.009.007,90	6.412.270,16	1.383.856,70	510.237,00	730.033,90
Soma	6.312.772,05	6.666.166,01	1.597.874,40	742.995,60	1.041.957,00
TOTAL GERAL	54.531.606,05	59.656.266,37	58.806.929,00	66.213.874,20	93.365.121,00

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

	1939		1940		1941		1942		1943	
	Cr \$	Cr %	Cr \$	Cr %	Cr \$	Cr %	Cr \$	Cr %	Cr \$	Cr %
C U S T E I O										
Administração e Direção Geral.....	6.598.469,65	6.878.116,26	583.541,75	488.515,79	12.469.655,35	31.264.957,54	229.750,50	1.282.044,30	9.881.014,20	
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES										
Administração Central.....	15.003.465,05	13.704.931,44	31.014.083,31	217.527,63	7.585.444,00	219.310,49	8.459.947,70	454.402,40	16.471.169,70	
Conservação Ordinária da Via Permanente e Edifícios.....	30.831.201,60					7.313.525,30		11.223.339,70		
Movimento e Tração.....								39.614.859,30	39.107.631,70	
DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO										
Administração Central.....	293.020,77	217.527,63				219.310,49	229.750,50		206.191,00	
Serviço de Oficinas.....	8.911.914,77	7.585.444,00				7.313.525,30	8.459.947,70		11.231.011,50	
DEPARTAMENTO DA LINHA										
Administração Central.....	386.394,53	398.202,95				356.575,96	340.114,70		379.704,60	
Conservação Ordinária da Via Permanente e Edifícios.....	910.615,03	926.130,81				707.594,56	1.219.537,30		1.352.631,00	
TOTAL.....	68.764.289,98	61.907.978,15				60.481.892,07	63.754.723,70		80.111.479,00	
RESULTADOS GERAIS										
Saldos.....	—	—				—	2.459.150,50		13.253.661,00	
Débitos.....	9.232.653,93	1.651.711,80				1.375.053,07	—		—	
Coeficiente de Trabalho.....	116%	102%				102%	96%		82%	

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Conferido: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto: J. Castro, Chefe da Contabilidade

RENDA INDUSTRIAL COMPARADA

DISCRIMINAÇÃO	1942		1943		Diferença para mais e p/ menos	
	Cr \$		Cr \$		Cr \$	
RECEITA DOS TRANSPORTES						
Viajantes.....	16.616.388,70		22.803.495,20		6.187.106,50 +	
Encomendas.....	3.289.874,00		6.220.119,20		2.930.245,20 +	
Animals.....	3.427.849,90		3.517.021,10		89.172,10 +	
Mercadorias.....	41.234.247,30		37.685.081,90		16.450.814,60 +	
Percorso e estadia de vagões.....	47.617,00		191.511,10		143.894,10 +	
S o m a.....	64.616.006,00		90.417.208,50		25.801.202,50 +	
RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES						
Ingressos.....	—		78.304,40		78.304,40 +	
Armazenagens.....	227.525,10		261.667,60		34.142,50 +	
Comissão s/ cobrança para terceiros.....	232.758,60		311.923,10		79.164,50 +	
Tomada e entrega a domicilio.....	—		4.489,00		4.489,00 +	
S o m a.....	460.283,70		656.384,10		196.100,40 +	
RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES						
Rádio, telégrafo e telefone.....	234.162,20		259.832,30		25.670,10 +	
Concessões.....	110.243,00		156.453,20		46.240,20 +	
Venda de material inservível.....	197.486,10		1.090.841,00		893.654,90 +	
Aluguéis de próprios.....	37.803,90		35.662,70		2.141,20 —	
Receitas diversas.....	558.489,30		748.708,20		190.518,90 +	
S o m a.....	1.137.581,50		2.291.527,40		1.153.942,90 +	

Organizado por : Wilson Flores, Escriturário, Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção, Visto. — Castro, Chefe da Contabilidade.

RENDA E CUSTEIO

PERCENTAGENS

	1912	1913
RENDA DO TRÁFEGO		
Viajantes.....	25,8	21,4
Encomendas	4,5	6,5
Animals	4,2	3,7
Mercadorias.....	63,2	61,7
Telegramas.....	0,3	0,2
Armazenagens	0,3	0,3
Rendas Eventuats.....	0,2	1,6
Soma	98,5	95,4
RENDAS ACESSÓRIAS		
Comissões	0,3	0,3
Rendas Diversas	1,2	1,3
Soma	1,5	1,6
Total.....	100,00	100,00
CUSTEIO		
Administração Central.....	12,7	12,3
Departamento de Transportes	72,5	71,3
Departamento de Locomoção.....	12,2	14,2
Departamento da Linha.....	2,3	2,2
Total	100,00	100,00

Organizado por W. Flores, Escriuário. — Confere, F. M. Brnça, Chefe da 2.^a Secção. — Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DA DESPESA "PÉSSOAL" DISCRIMINADA POR DEPARTAMENTOS

DEPARTAMENTOS	1939		1940		1941		1942		1943	
	Cr \$		Cr \$		Cr \$		Cr \$		Cr \$	
Diretoria e Repartições Centrais.....	669.634,50		729.600,60		723.812,90		654.107,20		710.174,00	
Departamento de Transportes.....	28.798.885,80		29.679.167,30		28.400.359,60		25.072.509,60		29.873.069,70	
Departamento Financeiro.....	1.671.406,50		1.827.366,80		1.872.863,20		1.731.937,50		1.785.134,50	
Departamento do Tráfego.....	1.234.653,40		1.281.129,10		1.310.509,80		1.341.860,30		1.451.297,20	
Departamento da Locomoção.....	5.620.589,70		5.861.487,00		5.833.326,10		3.914.687,60		4.213.707,80	
Departamento da Linha.....	3.295.461,20		3.045.061,40		2.956.756,80		1.315.585,50		1.465.226,70	
Total.....	41.290.664,40		41.426.824,20		41.102.958,40		37.030.707,70		39.463.609,9	
PERCENTAGENS										
Diretoria e Repartições Centrais.....	1,6		1,7		1,8		1,7		1,7	
Departamento de Transportes.....	69,7		69,2		69,1		75,8		75,6	
Departamento Financeiro.....	4,1		4,4		4,5		4,6		4,5	
Departamento do Tráfego.....	3,0		3,2		3,2		3,6		3,6	
Departamento da Locomoção.....	13,6		14,1		14,2		10,8		10,0	
Departamento da Linha.....	8,0		7,4		7,2		3,5		4,6	
Total.....	100,00		100,00		100,00		100,00		100,00	

Organizado por Wilson Flores, Escriturário. — Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Seção. — Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO
 DESPESA PESSOAL REFERENTE AO ANO DE 1913, COMPARADA COM O ORÇAMENTO APROVADO

	Orçamento		Despesa		Excesso		Saldo	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	
R E P A R T I Ç Ã O								
ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR								
DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS								
Vencimentos ordinários.....	642.200,00	638.582,60	—	—	3.617,40	—	—	
Gratificação.....	7.800,00	8.255,00	455,00	—	—	—	—	
DEPARTAMENTO FINANCEIRO								
Vencimentos ordinários.....	1.833.400,00	1.831.995,00	1.595,00	—	—	—	—	
Gratificação.....	66.600,00	61.477,50	—	—	5.122,50	—	—	
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO								
Vencimentos ordinários.....	1.472.000,00	1.435.257,40	—	—	—	—	37.742,60	
Gratificação.....	27.600,00	27.299,70	—	—	—	—	300,30	
SOMA.....	4.059.000,00	4.005.757,20	—	—	—	—	44.212,80	
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES								
Chefia e escritório central, inclusive telegrafo e fiscalização.....	1.402.592,20	1.501.407,20	98.815,00	—	—	—	—	
1.ª Divisão.....	12.484.065,30	13.181.476,40	697.391,10	—	—	—	—	
2.ª Divisão.....	6.753.713,90	6.994.815,60	241.071,70	—	—	—	—	
3.ª Divisão.....	8.037.375,60	8.292.601,60	255.226,00	—	—	—	—	
SOMA.....	28.677.747,00	29.940.300,80	1.262.553,80	—	—	—	—	

R E P A R T I Ç Ã O		Orcamento]	{ Despesa	Excesso	Saldo
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
GRATIFICACÃO					
Chefe e escritório central.....	151.600,00	162.203,60	10.403,60	—	—
1.ª Divisão.....	24.600,00	26.233,90	1.633,90	—	—
2.ª Divisão.....	17.400,00	17.481,70	84,70	—	—
3.ª Divisão.....	14.400,00	12.698,10	—	—	1.761,90
SOMA	208.000,00	218.560,30	10.300,30	—	—
DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO					
	5.725.000,00	5.974.408,40	249.408,40	—	—
DEPARTAMENTO DA LINHA					
CUSTEIO					
Obras novas.....	2.764.000,00	2.623.417,50	—	—	140.582,50
Acidentes do trabalho.....	100.000,00	67.377,40	—	—	32.622,60
	41.525.000,00	42.829.854,60	1.304.854,60	—	—
TOTAL DAS DESPESAS DA REDE					
Construção de Patrocínio a Ouvidor.....	315.000,00	301.068,70	—	—	13.931,30
Eletrificação.....	300.000,00	111.610,90	—	—	188.389,10
SOMA.....	615.000,00	412.679,60	—	—	202.320,40
TOTAL GERAL	42.140.000,00	43.242.534,20	1.102.534,20	—	—

Organizado por Wilson Flores, Escriturário.—Conferido por M. F. Braga, Chefe da 2.ª Seção.—Visito: Castro, Chefe da Contabilidade.

ESTADO DE MINAS GERAIS C/ DE ARRECAÇÃO DE IMPOSTOS

A N O D E 1 9 4 3	Impostos arrecadados		Transportes efetuados		Comissões		Outras despesas		S A L D O S	
	Cr \$		Cr \$		Cr \$		Cr \$		A favor da Rede	
	A favor do Estado		A favor da Rede		A favor do Estado		A favor da Rede		A favor do Estado	
Janeiro	300.994,20	241.961,30	18.054,10	18.540,10	—	—	—	—	22.438,70	—
Fevereiro	319.676,30	275.374,10	19.175,80	—	—	—	—	—	25.126,40	—
Março	362.053,00	269.510,30	21.718,20	21.078,30	—	—	—	—	46.781,20	—
Abril	325.985,60	317.021,10	19.551,50	51.532,80	62.122,80	—	—	—	—	—
Maior	387.922,90	298.912,80	23.296,80	20.824,80	—	—	—	—	44.918,50	—
Junho	374.314,00	277.750,30	22.453,20	65.394,70	—	—	—	—	8.715,50	—
Julho	440.958,80	407.400,00	26.459,20	17.189,10	10.070,50	—	—	—	—	—
Agosto	465.313,00	366.026,10	27.916,00	—	—	—	—	—	71.370,90	—
Setembro	435.228,10	344.296,20	26.161,10	—	—	—	—	—	64.570,80	—
Outubro	456.996,40	418.555,90	34.121,90	—	—	—	—	—	4.319,60	—
Novembro	470.784,40	299.541,70	28.243,60	—	—	—	—	—	142.999,10	—
Dezembro	536.897,70	457.429,70	32.211,80	46.895,40	—	—	—	—	399,50	—
Total	4.877.969,40	3.975.779,50	299.927,20	244.455,20	72.193,30	—	—	—	431.900,80	—

Belo Horizonte, 19 de julho de 1944. — Visto: — Castro, Chefe da Contabilidade,

DESPESAS ADUANEIRAS DE 1936 a 1943

HISTÓRICO		Integrals		Pagas pela Rede		Diferenças	
		Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
MATERIAIS IMPORTADOS PARA O SERVIÇO DA REDE :							
1936.....		471.628,00	123.096,40	348.531,60			
1937.....		325.001,00	178.055,40	156.945,60			
1938.....		1.286.719,00	812.520,30	474.198,70			
1939.....		512.497,50	354.436,80	158.060,70			
1940.....		848.006,00	185.546,00	162.460,00			
1941.....		555.276,00	427.465,50	127.790,50			
1942.....		155.773,70	131.894,30	20.879,40			
1943.....		261.580,30	176.010,30	85.570,00			
	SOMA.....	3.926.481,50	2.392.045,00	1.534.436,50			
MATERIAIS IMPORTADOS PARA O SERVIÇO DA ELETRIFICAÇÃO :							
1936.....		125.296,40	19.631,50	105.664,90			
1937.....		4.477,70	2.300,30	2.177,40			
	SOMA.....	129.774,10	21.931,80	107.842,30			
	TOTAL.....	4.056.255,60	2.413.976,80	1.642.278,80			

Organizado por W. Flores, escriturário. — Confere. M. F. Braga, Chefe da 2.ª Seção. — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

DESPESAS ALFANDEGÁRIAS PAGAS PELA RÊDE DURANTE OS EXERCÍCIOS DE 1936 A 1943

ANO	Custelo da estrada		Serviço da electrificação		Total
	Cr. \$	Cr. \$	Cr. \$	Cr. \$	
1936.....	153.310,00	26.463,70			181.774,60
1937.....	200.163,80	2.799,60			202.963,40
1938.....	801.231,30	—			801.231,30
1939.....	393.247,10	—			393.247,10
1940.....	223.453,20	—			223.453,20
1941.....	427.483,50	—			427.483,50
1942.....	147.607,70	—			147.607,70
1943.....	190.089,60	—			190.089,60
Total.....	2.637.568,10	29.263,30			2.666.831,40

Organizando por Wilson Flores, escrivão. — Confere M. F. Braga, chefe do 2.ª secção. — Visto Castro, chefe da contabilidade

SERVIÇO DE LENHA — ESTATÍSTICA

LENHA PAGA PELOS BANCOS, EM 1943

M E S E S	N.º de Talões	Importância
		Cr \$
Janeiro	313	469.137,00
Fevereiro	325	494.813,50
Março	496	793.497,50
Abril	523	874.330,10
Malo	633	1.115.309,50
Junho.....	494	917.678,00
Julho	668	1.181.772,50
Agosto	684	1.321.180,00
Seembro.....	593	1.336.590,60
Oulubro.....	621	1.241.149,00
Novembro.....	590	831.253,00
Dezembro	590	877.085,50
TOTAL.....	6.460	11.503.796,10

AGENTES RESPONSÁVEIS

DEVEDORES POR ADIANTAMENTOS

DISCRIMINAÇÃO	1941	1942	1943
Gulas de Pagamento Extraídas.....	220	346	418
Valor	Cr \$ 2.645.641,60	3.984.297,00	5.378.365,70
Gulas de Recolhimento Extraídas.....	84	78	98
Valor	Cr \$ 57.746,80	69.271,50	40.726,40
Balancetes Conlabilizados	321	253	389
Valor	Cr \$ 2.630.276,20	2.614.011,60	6.013.739,80

Organizado por: Wilson Flores, Escriurário — Confere: M. F. Braga, Cbefe a 2.ª
Secção — Visto. Casro, Cbefe da Contabilidade.

FRETES DE TRANSPORTES REQUISITADOS PELA RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO Á ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL NOS ANOS DE 1938 A 1943

DESIGNAÇÃO	1938		1939		1940		1941		1942		1943		Total
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Passagens, Armazenagens, etc.....	14.264,40	11.121,90	5.290,70	23.378,30	15.341,90	21.540,20	90.886,10						
Curvão.....	181.264,80	249.501,40	353.146,80	510.971,60	365.054,10	33.679,70	1.724.418,40						
Aros e Elcos.....	83.270,00	—	—	23.173,20	23.855,80	24.611,20	156.943,20						
Óleo Lubrificante.....	10.005,00	21.686,40	4.054,30	51.743,60	34.203,70	38.749,70	170.047,70						
Diversos Materiais.....	21.032,30	48.625,10	3.209,99	45.265,30	31.182,50	73.889,70	256.191,80						
Total.....	318.839,20	330.934,80	396.291,70	656.522,00	473.243,00	192.673,50	2.398.490,20						

QUADRO DEMONSTRATIVO DO EMPRÉGO DE DORMENTES DURANTE O ANO DE 1943

MESES	1.ª Divisão		2.ª Divisão		3.ª Divisão		TOTAL	
	Quantid.	Cr \$	Quantid.	Cr \$	Quantid.	Cr \$	Quantid.	Cr \$
Janneiro.....	9.019	109.398,90	5.671	37.147,00	10.265	68.439,90	34.998	214.926,20
Fevereiro.....	9.925	58.301,30	1.836	31.677,40	11.269	72.962,30	23.790	162.344,40
Março.....	10.091	97.340,90	7.981	52.171,80	12.783	81.830,60	30.965	234.353,20
Abril.....	13.273	150.208,00	4.379	28.343,00	11.555	73.792,00	35.209	272.343,00
Maijo.....	29.576	261.780,50	7.233	49.305,30	15.994	101.352,70	52.772	412.441,50
Junho.....	38.104	363.815,30	15.704	125.815,80	7.763	50.670,80	71.665	510.297,90
Julho.....	38.263	374.334,40	11.195	41.890,60	15.228	69.042,90	65.637	469.237,00
Agosto.....	20.753	238.702,60	22.417	148.022,70	16.149	108.693,80	59.299	434.727,90
Setembro.....	32.832	210.538,90	19.166	130.111,20	13.945	91.067,50	66.903	386.641,70
Outubro.....	48.837	308.203,00	7.263	51.513,80	16.025	106.119,90	79.145	512.943,80
Novembro.....	49.158	391.202,60	11.680	78.274,50	10.422	72.405,70	71.410	512.943,80
Dezembro.....	30.078	228.222,40	5.583	37.583,10	13.110	92.734,40	51.231	356.519,90
Soma.....	348.383	2.812.667,10	126.406	811.689,60	151.137	1.024.724,70	629.727	4.673.031,90

Organizado por W. Flores, Escriturário. — Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

OBRAS E MELHORAMENTOS
DESPEAS REALIZADAS A CONTA DO FUNDO DE MELHORAMENTOS
DURANTE O EXERCÍCIO DE 1943

Número de ordem	DESIGNAÇÃO DA OBRA	Importância apurada e reconhecida em tomada de contas	ATO DE APROVAÇÃO	
			Número	Data
		Cr \$		
1	Lastramento da linha com pedra britada — 34.999 km.	1.132.753,40	Port. — 392	12-4-1943
2	Reforma do lastro com pedra britada — km. 17.850	376.569,60	Port. — 538	27-5-1943
3	Cercamento da linha — 518.115 metros	79.502,00	Port. — 475	11-5-1943
4	Construção e instalação de 492 lubrificadores — Brasil — Em locomotivas elétricas e a vapor.....	816,60	Port. — 1024	19-2-1942
5	Construção de 100 vagões da série — VF — Parn 36 toneladas	168.692,90	Dec. — 7814	6-9-1941
6	Construção de 5 carros — Restaurantes — Para aparelhamento do trecho Patrocinio-Ouvidor.	98.679,40	Dec. — 8400	13-12-1941
7	Construção de 10 carros de bagagem e correio	181.311,50	Dec. — 8393	13-2-1941
8	Construção de 50 pranchas de fuelros com estrado de madeira e lotação para 18 toneladas.....	779.153,99	Dec. — 7998	6-10-1941
9	Construção de 10 carros de passageiros de 2.ª classe com tara de 19 toneladas.....	273.055,00	Dec. — 8499	27-12-1941
10	Melhoramentos no pátio da Estação de Belo Horizonte.....	20.906,70	Dec. — 5546	26-4-1940

Número de ordem	DESIGNAÇÃO DA OBRA	ATOS DE APROVAÇÃO	
		Número	Data
		Importância apurada e reconhecida em folhas de contas	C.R. \$
11	Construção de um galpão para abrigos de carros em Três Corações.....	Port. — 426	9 — 6 — 1912
12	Construção da Estação de Bramado, no km. 8 ⁹⁵ — Azuleira a Barra do Funchal.....	Dec. — 7271	2 — 5 — 1911
13	Construção de um grupo de casas de turma km. 731 — 651 — Angra dos Reis — Gollandira.....	Port. — 703	22 — 12 — 1941
11	Construção do aumento da Estação de C. Euler — km. 1 ⁹⁹ — Angra — Gollandira.....	Port. — 1053	28 — 12 — 1912
15	Construção de uma casa para o G. Chaves da Estação de Macaúbas no km. 942,021, da linha de Angra dos Reis a Gollandira.....	Port. — 588	27 — 10 — 1941
16	Reconstrução das linhas telegráficas entre Iblá e Patrocinio.....	Aviso — 1541	23 — 6 — 1941
17	Construção do aumento do desvio do km. 696 — 000, Angra dos Reis a Gollandira.....	Port. — 627	1 — 7 — 1913
18	Construção do aumento do desvio da Estação de Salto — km. 32 — 655 — Ramol de Lavras.....	Port. — 475	5 — 5 — 1943
19	Construção de uma passagem de nível no km. 597—576 — Angra dos Reis a Gollandira.....	Port. — 671	22 — 2 — 1942
20	Adaptação de ferro de viciou numa locomotiva e Tender, 1 carro e 240 vagões da L. P. S. Minas.....	Port. — 665	5 — 6 — 1941
21	Construção da ligação por Barra Mansa das linhas da R. M. V. — As din. E. F. Central do Brasil, em Volta Redonda — km. 107 — 010 A. dos Reis a Gollandira.....	Port. — 1531	22 — 12 — 1943
22	Construção da ligação em Garças, das linhas de A. dos Reis a Gollandira e Garças a Belo Horizonte, km. 683 — 680 a 60) — 2 ⁸ — Angra dos Reis a Gollandira.....	Dec. — 8392	13 — 12 — 1911
23	Construção de um buelro capeado km. 659 — 690 — Angra dos Reis a Gollandira.....	Port. — 1019	24 — 12 — 1942
24	Construção de dois buelros capeados nos kms. 628 — 510 — o 6 ⁹ — 755 — Angra dos Reis a Gollandira.....	Port. — 915	19 — 11 — 1942

Número de ordem	DESIGNAÇÃO DA OBRA	Importância apurada e reconhecida em formada de contas	ATOS DE APROVAÇÃO	
			Número	Data
		Cr \$		
25	Construção de um buelro capeado km. 597-029 — Angra dos Reis n Golandria.....	2.175,60	Port. — 537	20— 7—1942
26	Construção de um muro de arrimo no km. 735-350 — Garças a Belo Horizonte.....	4.084,70	Port. — 1000	14—12—1942
27	Construção de uma vialeta de jusante no buelro capendo no km. 2-0—751 — Sítio — B. Paraopeba	4.699,00	Port. — 750	1—10—1942
28	Construção de um buelro capeado no km. 689-955 — Angra dos Reis a Golandria..	8.223,60	Port. — 842	31—10—1942
29	Construção de um buelro de tubo Vibror — km. 913-358 — Soledade a Barra ...	22.013,10	Port. — 798	9— 8—1943
30	Construção do pilar da ponte do km. 293 — 432 — Sítio a B. Paraopeba.....	1.720,00	Port. — 991	30— 8—1943
31	Construção de um buelro de degrau no km. 13 — 037 — Cruzeiro a Tutuil	10.195,60	Dec. — 6584	9—12—1940
32	Construção de um abrigo para serraria e depósito de materiais em Ibiá.....	1.739,20	Dec. — 6182	28— 8—1940
33	Serviço de reforestamento	83.474,20	Port. — 713	28— 9—1942
34	Construção de um dormitório para o pessoal de tração e do movimento em Angra dos Reis.....	22.019,40	Dec. — 7177	13— 5—1941
35	Aquisição de uma máquina de somar — Allen Wales — manual, modelo 9, com capacidade para 9.999.999,90 — Subtração direta e mostrador vistível	5.600,00	Port. — 507	20— 5—1943
36	Obras e melhoramentos necessários ao trecho — Ouvidor — Golandria.....	35.023,40	Port. — 456	7— 5—1943
37	Construção de um embarcadouro de gado na Estação de Belim.....	3.285,70	Port — 26	1—11—1944
	TOTAL.....	3.555.449,20		

Organizado por W. Flores, Escriturário. — Confere M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DO MOVIMENTO DE TRÁFEGO MÚTUO

	1911	1942	1943
	Cr \$	Cr \$	Cr \$
DEBITO DA RÊDE			
Passagens.....	625.190,20	643.529,30	613.760,40
Encomendas.....	673.742,70	1.118.673,80	1.625.372,50
Animals.....	746.507,10	1.059.962,10	661.782,90
Mercadorias.....	5.417.807,30	7.771.914,40	9.315.349,90
Reclamações, etc.....	30.746,50	77.923,90	135.953,70
Transportes requisitados pela Rêde à Estrada de Ferro Central do Brasil.....	787.558,60	471.495,10	193.783,60
Saldo a favor da Rêde.....	5.231.503,50	2.853.937,10	7.737.997,70
Total.....	13.513.333,80	14.003.435,70	29.481.000,70
CRÉDITO DA RÊDE			
Passagens.....	828.269,30	781.497,90	1.007.356,20
Encomendas.....	416.936,70	387.228,50	1.057.308,80
Animals.....	10.305,10	34.368,60	91.409,00
Mercadorias.....	12.203.215,90	12.792.339,40	18.290.622,30
Reclamações e contas diversas.....	51.639,80	8.041,90	17.264,40
Total.....	13.513.396,80	14.003.435,70	29.481.000,70

TRÁFEGO MÚTUO — CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES MOVIMENTO DE SALDOS

EXERCÍCIOS	RESULTADOS	
	POSITIVOS	NEGATIVOS
	Cr \$	Cr \$
1937.....	1.405.580,40	—
1938.....	1.590.068,10	—
1939.....	1.542.890,90	—
1940.....	2.236.507,50	—
1941.....	5.231.503,50	—
1942.....	2.853.937,10	—
1943.....	7.737.997,70	—

Organizado por Wilson Flores, Escriturário. — Confer. M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto. J. Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DO MOVIMENTO DE TRÁFEGO DIRETO COM A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

	1941	1942	1943
	Cr \$	Cr \$	Cr \$
DÉBITO DA RÊDE			
Importância debitada pela C. M. pelo movimento do tráfego direto	2.860.931,80	3.563.566,60	4.448.330,00
Idem, idem, idem, de excessos de fretes	3.655,80	6.451,30	38.422,20
Idem, idem, idem, de estadia de vagões e intercâmbio de veículos.....	8.098,50	12.175,40	240.516,50
Idem, idem, idem, de reclamações....	5.403,40	17.611,50	57.617,90
Idem, idem, idem, de diversas contas..	664,90	25.759,10	59.571,30
Saldo a favor da Rêde	—	336.687,50	—
TOTAL'.....	2.878.734,40	3.962.251,40	4.844.457,90
CRÉDITO DA RÊDE			
Importância creditada pela C. M. pelo movimento de tráfego direto	2.553.911,70	3.861.317,80	3.550.889,90
Idem, idem, idem, de excessos de fretes	6.458,10	10.055,10	11.536,20
Idem, idem, idem, de estadia de vagões e intercâmbio de veículos.....	23.586,00	43.121,00	56.451,50
Idem, idem, idem, de reclamações....	904,90	8.135,00	28.497,00
Idem, idem, idem, de diversas contas..	4.494,20	39.582,50	7.131,90
Saldo a favor da Cia. Mogiana	289.419,50	—	1.189.951,40
TOTAL	2.878.734,40	3.962.251,40	4.844.457,90

TRÁFEGO DIRETO COM A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

MOVIMENTO DE SALDOS

EXERCÍCIOS	RESULTADOS	
	Positivos	Negativos
	Cr \$	Cr \$
1937.....	—	417.732,00
1938.....	—	809.212,40
1939.....	—	168.622,70
1940.....	—	117.820,80
1941	—	289.419,50
1942.....	336.687,50	—
1943.....	—	1.189.951,40

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário. — Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.^a Secção. — Visto. Castro, Chefe da Contabilidade.

**DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE SUPRIMENTOS FORNECIDOS PELO
ESTADO PARA COBERTURAS DE DEFICITS FINANCEIROS DA
RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO**

DEFICITS FINANCEIROS CONSTANTES DOS BALANCETES ENCAMINHADOS À SECRETARIA DAS FINANÇAS:	Cr \$
1936.....	5.977.227,80
1937.....	9.250.827,50
1938.....	9.548.515,20
1939.....	11.240.127,50
1940.....	11.232.308,00
1941.....	4.974.651,90
1942.....	4.380.564,40
SOMA.....	59.704.122,30
1943 (Superavit verificado).....	6.229.689,70
TOTAL.....	50.474.432,60
<hr/>	
DEMONSTRAÇÃO DOS SUPRIMENTOS FORNECIDOS PELA SECRETARIA DAS FINANÇAS PARA COBERTURA DOS DEFICITS VERIFICADOS NO PERÍODO DE 1935 A 1943:	
Em dinheiro.....	4.978.382,50
Saldo das Contas de Impostos Arrecadados.....	10.504.313,90
Em Apólices do Empréstimo Mineiro de Consolidação.....	10.859.055,00
Pagamentos à Cia. Mogiana por Conta da Rêde.....	3.395.228,50
Pagamentos à Fornecedores, Idem.....	2.502.403,90
Liquidação de Títulos em Bancos à Conta da Rêde.....	5.185.000,00
Liquidação de Descontos n Fvnr da Cooperallvn.....	2.000.000,00
Liquidação de Descontos n Favor da Caixa de Aposentadoria ...	4.000.000,00
Pagamentos n Diversos, por Conta da Rêde.....	986.769,40
SOMA.....	41.342.159,20
<hr/>	
SUPRIMENTOS A RECEBER.....	6.162.299,40

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário — Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.^a Seção — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade

RESUMO DO DESDOBRAMENTO DAS DESPESAS — CUSTEIO — REFERENTE AOS ANOS DE 1942 E 1943

	1942		1943		D I F E R E N Ç A S	
	Cr \$		Cr \$		Para mais	Para menos
					Cr \$	Cr \$
H I S T Ó R I C O						
CONSERVAÇÃO ORDINÁRIA DA VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS						
Administração Geral	1.097.397,10		1.129.899,80		32.502,70	—
Conservação do Leito	7.305.176,30		7.986.666,70		681.490,40	—
Trens de Serviço.....	41.288,60		35.453,80		—	5.834,80
Conservação de Túneis e Galerias	2.382,20		2.072,70		—	309,50
Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões, Bueiros, Etc.....	178.637,70		119.588,00		—	59.051,70
Conservação das Linhas Elevadas.....	20.866,30		—		—	20.866,30
Dormentes.....	2.473.633,60		4.720.636,30		2.247.002,70	—
Trilhos e Acessórios.....	7.370,20		2.465,30		—	4.884,90
Aparelhos de Mudança de Via	104.168,30		79.272,10		—	24.896,20
Renovação do Lastro	365.456,60		329.176,40		—	36.280,20
Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios.....	471.070,90		781.660,90		310.584,00	—
Conservação de Cercas.....	108.312,60		7.982,50		—	100.330,10
Conservação de Passagens e Acessórios	12.145,20		50.600,10		38.454,90	—
Conservação dos Edifícios e Dependências.....	904.968,40		945.174,39		10.185,90	—
Conservação das Caixas Dagua	64.219,70		44.840,60		—	19.379,10
Conservação de Depósitos de Combustível e suas Instalações.....	—		—		—	—

	D I F E R E N Ç A S			
	1912		1943	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
			Para mais	Para menos
Conservação dos Armazens Gerais, Cais e Docks.....	1.018,00	—	—	1.018,00
Conservação das Linhas Telegráficas e Telefônicas.....	207.148,10	319.117,20	51.969,10	—
Conservação de Instalações de Sinais.....	14.892,70	953,40	—	13.939,30
Conservação das Instalações Rádio-Elétricas.....	2.651,60	64.359,20	61.706,60	—
Conservação das Instalações de Força Hidráulica.....	20,10	—	—	20,10
Conservação dos Edifícios para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica.....	8.829,50	2.755,30	—	6.074,20
Conservação das Instalações de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica.....	11.090,40	31.659,40	16.969,00	—
Conservação de Máquinas da Via Permanente.....	12.270,70	22.979,00	10.708,30	—
Ferramentas e Utensílios para o Serviço da Via Permanente.....	206.972,00	250.653,30	43.681,30	—
Despesas não Especificadas.....	130.235,70	67.033,10	—	63.202,60
SOMA.....	13.815.248,80	16.944.416,40	3.485.254,30	356.057,30
CONSERVAÇÃO EXTRAORDINÁRIA DA VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS				
Administração Geral.....	371.963,30	401.520,50	32.357,30	—
Conservação do Letto.....	300.622,90	615.266,70	311.643,80	—
Trens de Serviço.....	45.506,40	50.843,00	5.336,60	—
Conservação de Túneis e Galerias.....	1.462,30	—	—	1.462,30
Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Boeiros.....	72.376,30	99.299,20	26.922,90	—

	D I F E R E N Ç A S			
	1942		1943	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Dormentes.....	100,80	1.583,40	1.484,60	
Trilhos e Acessórios.....	—	—	—	
Renovação do Lastro.....	731,60	4.090,70	3.359,10	
Aparelhos de Mudança de Via.....	—	940,90	940,90	
Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios.....	10.311,30	41.080,40	21.769,10	
Conservação de Cercas.....	—	4.121,40	4.121,40	
Conservação de Edifícios e Dependências.....	50.093,40	149.629,50	99.536,10	
Conservação das Cntaxas Dagua.....	—	1.751,10	1.751,10	
Conservação das Linhas Telegráficas e Telefônicas.....	—	9.850,40	9.869,40	
Conservação das maquinas da Via Permanente.....	414,80	3.356,60	2.971,80	
Ferramentas e Utensílios para o Serviço da Via Permanente.....	13.872,20	26.355,10	12.465,90	
Despesas não especificadas.....	50.860,40	141.525,80	90.665,40	
SOMA.....	927.315,60	1.551.032,70	628.179,40	1.462,30
CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E FLUTUANTE				
Administração Geral.....	228.397,60	343.335,80	114.938,20	
Reparação de Locomotivas a Vapor.....	4.310.631,20	6.246.315,40	1.435.717,20	
Reparação de Locomotivas Elétricas.....	324.342,00	290.782,30	—	33.559,70
Reparação de Automotizes.....	51.405,90	85.803,60	34.397,70	

	D I F E R E N Ç A S			
	1942		1943	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
				Para menos
				Cr \$
Reparação de Vagões.....	3.322.024,50	4.760.82,20	1.433.557,70	
Reparação de Carros.....	2.291.842,50	3.069.357,40	777.544,90	
Reparação do Material Flutuante.....	111.539,90	98.056,70	—	13.502,20
SOMA.....	11.140.242,66	14.924.336,40	3.801.155,70	47.061,90
TRAPEGO				
ADMINISTRAÇÃO GERAL				
Chefia.....	51.466,20	55.019,40	3.522,20	
Ajudante Comercial.....	23.401,10	28.150,10	4.749,00	
Serviço de Tarifas.....	86.623,10	45.611,90	9.018,81	
Serviço de Café.....	83.911,40	50.609,10	—	3.352,30
Agentes Comerciais.....	56.972,00	89.250,20	3.505,20	
Serviço de Reclamações.....	131.090,70	153.735,30	30.514,60	
Agências de Informações e Propaganda.....	12.773,10	—	—	12.773,10
SOMA.....	427.317,60	402.465,00	51.382,90	16.155,40
MOVIMENTO E TRACÃO				
Administração Geral.....	1.910.789,10	2.224.062,40	313.273,30	
Pessoal das Estações.....	5.211.121,50	5.530.863,10	369.711,60	
Manobras de Trens a Vapor.....	1.235.367,90	1.367.245,90	131.848,00	

HISTÓRICO	DIFERENÇAS			
	1942		1943	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Manobras de Trns Eléctricos	903,70	7.865,30	6.961,60	
Fornecimentos às Estações.....	705.066,30	963.402,30	263.896,00	
Tração a Vapor — Pessoal.....	2.939.457,90	3.080.088,80	140.630,90	
Tração Eléctrica — Pessoal.....	122.304,10	130.642,00	8.337,90	
Automotrizes.....	67.001,60	83.450,20	16.448,60	
Combustível	10.399.088,50	1.541.889,30	5.142.800,80	
Tração Eléctrica.....	267.100,30	281.914,40	14.814,10	
Água para Locomotivas.....	6.952,60	1.967,20	—	4.955,40
Lubrificantes para Locomotivas.....	550.223,90	558.380,10	8.156,20	
Fornecimento Diversos de Locomotivas.....	37.618,20	51.723,60	14.105,40	
Depositos e Abrigos de Locomotivas.....	1.025.281,70	690.044,80	—	334.635,00
Condução de Trns	2.629.527,20	3.104.851,60	479.324,40	
Materiais e Despesas Diversas para a Conservação de Trns.....	214.840,70	73.938,50	—	140.902,20
Materiais e Despesas Diversas para o Abastecimento dos Trns.....	77.611,40	90.969,31	13.357,90	
Sinalização.....	16.411,10	9.830,50	—	6.580,60
Vigilância nas passagens de Nível.....	44.332,50	40.488,70	—	3.843,80
Serviço Telegráfico e Telefónico.....	1.652.498,70	1.464.184,30	—	188.314,40

HISTÓRICO	DIFERENÇAS			
	1912		1943	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
			Para mais	Para menos
Tomada e Entrega a Domicílio	92.161,60	83.715,70	—	8.448,90
Vasamento, Evaporação, Quebras Etc. de Materiais.....	465.069,10	71.339,10	—	394.657,00
Perdas e Avarias — Cargas	80.588,80	95.113,50	14.524,70	
Baldeação.....	281.793,90	697.585,20	412.846,80	
Percurso e Estadia de Carros e Vagões	20.950,20	241.315,40	220.365,20	
Despesas não especificadas.....	66.622,20	252.252,80	185.630,60	
SOMA	30.121.613,70	30.799.278,00	7.757.043,50	1.032.399,20
ADMINISTRAÇÃO GERAL				
Diretoria	69.763,50	83.089,50	13.326,00	
Gabinete do Diretor.....	152.520,50	162.250,20	9.729,40	
Secretaria.....	241.883,80	261.000,60	22.116,80	
Representação no Rio de Janeiro	157.227,90	166.422,30	9.194,40	
Serviços Sanitários	65.484,80	78.753,10	13.268,30	
Serviço de Reflorestamento	11.230,00	—	—	11.230,00
SOMA.....	698.650,80	734.525,70	67.704,90	11.230,00

HISTÓRICO	DIFERENÇAS			
	1942	1943	Para menos	
			Cr \$	Cr \$
ADMINISTRAÇÃO ECONOMICA E FINANCEIRA				
ADMINISTRAÇÃO GERAL				
Chefia	67.889,80	44.208,40	—	23.681,40
Serviço de Expediente.....	33.470,50	50.331,70	16.921,20	—
Contabilidade.....	476.381,90	470.963,50	—	5.418,40
Contadoria	1.459.921,80	1.583.561,10	123.639,30	—
Estatística.....	342.451,80	379.791,10	37.336,30	—
Tesouraria.....	251.060,00	288.095,90	37.035,90	—
Serviços de Pessoal.....	363.719,00	405.446,50	41.726,60	—
AJUDANTE DE MATERIAIS —				
Eseritório Central.....	155.222,90	153.143,70	—	2.109,20
Almoxarifado	243.761,40	254.101,30	10.339,90	—
Armazem Regional de Divinópolis.....	71.729,30	66.716,40	—	5.012,90
Armazem Regional de Cruzeiro	124.685,50	147.173,40	22.487,90	—
Armazem Regional de Barra Mansa.....	56.279,70	28.230,50	—	8.049,20
Armazem Regional de Lavras.....	58.852,70	65.157,90	6.335,20	—
Armazem Regional de São João del'Rei.....	27.150,30	28.075,90	925,60	—

HISTÓRICO	1912		1913		DIFERENÇAS	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Para mais	Para menos
Armazem Regional de Ibla	19.689,00	19.691,40	—	997,60		
Seção de Impressos.....	62.533,70	61.490,90	16.963,20			
SOMA.....	3.791.803,20	4.065.255,80		315.701,10		45.268,70
OUTRAS DESPESAS						
Serviços Jurídicos.....	58.109,60	61.570,00	6.460,40			
Acidentes do Trabalho.....	291.932,50	435.255,90	143.303,40			
Acidentes em pessoas estranhas á Estrada.....	8.300,00	12.987,00	4.687,00			
Animais apunhadados ao longo da Ilha	8.804,60	7.410,60	—	1.391,00		
Seguros	297.899,80	387.536,70	89.636,90			
Impostos	—	—	—			
Contribuições para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.....	1.759.782,30	2.912.714,10	1.152.921,80			
Quota de Fiscalização Federal.....	200.000,00	200.000,00	—			
Contribuição para a Contadoria Geral de Transportes.....	4.000,00	4.000,00	—			
Ensino e Seleção Profissional.....	52.444,00	159.056,70	98.512,70			
Despesas não especificadas.....	115.841,60	461.745,20	315.903,60			
SOMA	2.827.101,40	1.537.169,20	1.511.461,80			1.391,00
TOTAL GERAL.....	63.754.723,70	80.111.459,00	16.356.735,30			—

Organizado por: Wilson Flores, Escriuario — Coelero: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Seção — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

BALANÇO GERAL DE ATIVO E PASSIVO EM 31-12-1943

A T I V O

C O N T A S	CÓDIGO	Cr \$		SALDO EM 31-12-1943
		Cr \$	Cr \$	
INVESTIMENTOS				
Linhas férreas e seu aparelhamento.....	5000-00			563.672.261,10
Aumentos e melhoramentos nas linhas férreas arrendadas, conta de capital reconhecido.....	5001-10			
Indenizado.....		120.005.203,00		
A indenizar.....		11.874.100,40	131.879.303,40	
Aumentos e melhoramentos nas linhas férreas arrendadas, conta de capital ainda não reconhecido.....	5001-00		13.911.112,70	145.790.416,10
Melhoramentos custeados por taxas adicionais, conta de capital reconhecido....	5002-51		67.706.171,90	
Melhoramentos custeados por taxas adicionais, conta de capital ainda não reconhecido.....	5002-52		6.865.405,40	74.572.577,30
Imóveis estranhos ao serviço ferroviário.....	5003-00			1.437.181,10
VALORES DISPONÍVEIS				
Caixa.....	5020-00			629.208,80
Renda em trânsito.....	5022-00			855.411,70
Bancos.....	5023-00			2.616.203,70

C O N T A S		C O D I G O	S A L D O E M	
			31-12-913	Cr \$
VALORES REALIZÁVEIS				
Agentes responsavéis.....	5080—00		2.964.420,50	
Materiais nos almoxarifados e depósitos	5031—00		21.253.819,50	
Materiais em trânsito.....	5032—00		520.117,10	
Obras em andamento nas oficinas.....	5033—00		1.850.556,90	
Depósitos especiais e caução.....	5035—00		801.290,00	
Bens em poder de terceiros	5036—00		142.403,30	
Tráfego mútuo	5037—00		1.811.595,80	
Recetta n recebet.....	5038—00		10.539.380,10	
Governo federal.....	5041—00		6.424.473,40	
G verno estaduals e municipals.....	5042—00		196.105.218,90	
Contas devedoras diversas.....	5044—00		6.157.637,60	
VALORES PARA FINS ESPECIAIS				
Caixa de selos de obrigações de guerra	5054—00		30.733,00	
VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS				
Prejuizo pelo abandono de linhas férreas.....	5062—00		13.904,00	
VALORES DE COMPENSAÇÃO				
Títulos recebidos em caução.....	5080—00		812.600,00	
Fianças de terceiros	5083—00		3.872.580,00	
Total.....			1.041.953.016,90	

Total.....

Heio Horizonte, 31 de dezembro de 1913 — Organizado por José Sampaio Vale Junior, Chefe da 1.ª Secção. — Conferido por José de Castro, Chefe da Contabilidade. — Visto, Dihermano Couto e Silva, Chefe do Dep. Financeiro.

BALANÇO GERAL DE ATIVO E PASSIVO EM 31-XII-1943
PASSIVO

	Código	Saldo em 31-XII-1943
		Cr \$
Patrimônio da União.....	5100-00	683.315.827,40
Doações.....	5102-00	1.200,00
Adicional de dez por cento sobre tarifas.....	5103-00	67.203.915,30
RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO		
Estado de Minas Gerais, conta de suprimentos.....	5111-00	89.161.693,20
Estado de Minas Gerais, conta de financiamento de construções e obras novas.....	5113-00	143.876.297,00
Governo Federal, conta de caixa em bens patrimoniais.....	5110-00	218.583,60
RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
Credores com garantias de caucões em títulos.....	5121-00	1.091.420,39
RESPONSABILIDADES CORRENTES		
Títulos a pagar.....	5130-00	1.844.943,00
Pessoal a pagar.....	5131-00	3.935.365,10
Contas a pagar.....	5132-00	4.439.461,10
Tráfego mútuo.....	5135-00	504.095,69
Credores por depósitos.....	5139-00	2.258.711,69
Credores por caucões em dinheiro.....	5140-00	265.442,70
Credores diversos.....	5141-00	11.699.247,89
Caixa de Aposentadoria e Pensões.....	5142-00	9.505.051,99
LUCROS DIFERIDOS		
Provisões para riscos diversos.....	5161-00	64.271,60
Diversas contas a liquidar.....	5163-00	4.694.421,70
LUCROS E RESERVAS		
Reserva para custeio postergado.....	5176-00	13.261.451,00
PASSIVO DE COMPENSAÇÃO		
Credores de caucões em títulos.....	5180-00	812.600,00
Aliançados.....	5183-00	3.872.380,00
TOTAL.....		1.041.963.046,90

Belo Horizonte, 31 de dezembro de 1943. — Organizado por José Samnalo Vale Junior, Chefe da 1.ª Secção, Conferido por José de Castro, Chefe da Contabilidade. — Visto, Dilermando Couto e Silva, Chefe do Depart. Financeiro

REPOSIÇÕES E OUTRAS RESPONSABILIDADES PARA DESCONTOS EM FOLHAS DE PAGAMENTO
DEMONSTRAÇÃO DAS OPERAÇÕES CONTÁBILIZADAS EM 1953

SALDO ANTERIOR.....	Cr \$ 7.411,50
RESPONSABILIDADES TRANSFERIDAS PARA DESCONTOS EM FOLHA	
1913	
Janeiro.....—Relação N.º 19.....	1.000,00
Fevereiro.....—Relação N.º 20.....	1.800,00
Março.....—Relação N.º 21.....	1.000,00
Abril.....—Relação N.º 22.....	1.000,00
Maió.....—Relação N.º 23.....	1.000,00
Junho.....—Relação N.º 24.....	1.000,00
Julho.....—Relação N.º 25.....	1.000,00
Agosto.....—Relação N.º 26.....	1.000,00
Setembro.....—Relação N.º 2.....	1.000,00
Outubro.....—Relação N.º 28.....	1.000,00
Novembro.....—Relação N.º 29.....	1.000,00
Dezembro.....—Relação N.º 30.....	1.000,00
SOMA	49.000,00

LIQUIDAÇÕES	Descontos		Outros	
	Descontos	Pagamentos	Outros	Pagamentos
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Janeiro.....	12,00	1.000,00	1.000,00	—
Fevereiro.....	261,00	1.000,00	1.000,00	—
Março.....	7,00	1.000,00	1.000,00	—
Abril.....	162,00	1.000,00	1.000,00	—
Maió.....	—	—	—	—
Junho.....	41,00	1.000,00	1.000,00	—
Julho.....	166,00	1.000,00	1.000,00	—
Agosto.....	247,10	1.000,00	1.000,00	—
Setembro.....	707,40	1.000,00	1.000,00	—
Outubro.....	322,00	1.000,00	1.000,00	—
Novembro.....	—	—	—	—
Dezembro.....	1.007,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00

Saldo de responsabilidades a descontar que passa para o exercício 1954..... 19.000,00

REPOSIÇÕES E OUTRAS RESPONSABILIDADES DESCONTADAS EM FOLHAS DE PAGAMENTO
DURANTE O EXERCÍCIO DE 1953

MESES	Importância da dívida inscrita	Importância da dívida quitada	Saldo em dívida	Importância da dívida descontada
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Janeiro.....	2.001,13	1.000,00	1.001,13	1.001,13
Fevereiro.....	4.180,10	1.000,00	3.180,10	3.180,10
Março.....	1.000,00	1.000,00	—	1.000,00
Abril.....	5.877,53	1.000,00	4.877,53	4.877,53
Maió.....	73,00	—	73,00	73,00
Junho.....	3.001,00	1.000,00	2.001,00	2.001,00
Julho.....	2.680,10	1.000,00	1.680,10	1.680,10
Agosto.....	4.100,00	1.000,00	3.100,00	3.100,00
Setembro.....	4.074,00	1.000,00	3.074,00	3.074,00
Outubro.....	6.007,20	1.000,00	5.007,20	5.007,20
Novembro.....	1.000,00	1.000,00	—	1.000,00
Dezembro.....	5.410,00	1.000,00	4.410,00	4.410,00
TOTAL	49.000,00	13.000,00	36.000,00	36.000,00

Organizado por Wilson Flores, Escriba. — Contec M I B. S. A. Chile da 2.ª Secção. — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade.

CONTAS A RECEBER

ANO DE 1943

	Cr \$	Cr \$
Saldo de contas a cobrar em 1.º de janeiro de 1943....		2.440.869,90
CONTAS EXTRAÍDAS EM 1943 :		
Aluguéis de próprios.....	11.970,00	
Fornecimentos a terceiros	253.553,50	
Conservação de linhas telegráficas.....	7.560,00	
Conservação de desvios	12.083,10	
Taxas de Fiscalização de travessias de linhas	800,00	
Contas de fretes de café safra 38/39.....	23.820,00	
Contas de fretes de café safra 40/41.....	5.381,70	
Contas de fretes de café safra 39/40.....	36,50	
Contas de fretes de café safra 37/38.....	3.850,30	
Fornecimento de energia elétrica	7.788,90	
Fornecimento de água.....	66,00	
Responsabilidade de empregados	1,50	
Aluguéis de postes telegráficos	38.004,00	
Diversas contas.....	168.546,20	
Indenizações por avarias no material.....	134,30	
Contas de fretes de café safra 42/43.....	5.968,20	
Rendas não especificadas	27.029,20	
Tráfego mútuo.....	52,20	
Receta a classificar.....	44.654,80	
S o m a.....		<u>3.051.709,30</u>
CONTAS LÍQUIDADAS DURANTE O ANO :		
Contas anuladas.....	16.165,10	
Idem, recebidas pela tesouraria.....	247.327,90	
Idem, idem, pelas estações.....	251.560,40	
Idem, liquidadas por encontro de contas.....	32.788,20	547.841,60
Saldo que passa para o exercício de 1944.....		<u>2.503.867,70</u>

Organizado por : Cyro Sampaio Valle, Escriturário. — Confere, M. F. Braga, chefe da 2.ª secção. — Visto: Castro, chefe da contabilidade.

DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO

DEPARTAMENTO DO TRAFEGO

RELATÓRIO

Do relatório apresentado pelo Eng. Benjamin Magalhães de Oliveira, Chefe do Departamento do Tráfego, destacamos as seguintes informações:

Belo Horizonte, 13 de novembro de 1944.

"Sr. Diretor.

Tenho o prazer de vos apresentar o relatório do Departamento do Tráfego, referente ao ano de 1943.

Durante esse ano nenhuma mudança houve na organização do Departamento, permanecendo à testa dos serviços os mesmos chefes e encarregados, com exceção de dois.

Considero como fazendo parte deste relatório os Quadros Estatísticos da R. M. V. confeccionados pela Estatística.

AUMENTO DA RENDA

A renda dos 4 últimos anos, conforme apuração da Contadoria, foi a seguinte:

	1940	1941	1942	1943
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Viajantes	13.792.856,30	14.248.748,70	16.616.388,70	22.803.445,20
Bagagens	—	—	—	9.971,10
Encargos	3.156.967,30	3.391.126,50	3.290.871,00	6.210.140,10
Animais	2.234.767,60	2.544.220,80	3.147.819,00	3.517.091,10
Cargas em geral	24.866.069,10	29.037.222,00	36.884.058,10	47.111.018,50
Café (exportação)	8.358.523,60	7.546.885,90	4.373.189,20	10.271.017,40
Ingressos	—	—	—	78.000,10
Armazenagens	122.329,50	131.076,80	227.525,10	2.167,60
Comissões	—	—	—	311.700,90
Telegrafo	164.057,70	193.650,70	244.100,70	259.647,35
Receitas diversas	310.000,20	210.819,20	244.110,30	591.171,80
Fundo de melhoramentos	4.847.027,60	5.098.244,00	5.814.405,40	8.483.176,20
TOTAL	57.892.609,20	62.295.425,20	71.198.509,50	100.211.124,53

Registrou-se, assim, em 1943 a maior renda da R. M. V., com o aumento de quase 29 milhões de cruzeiros sobre a do ano anterior.

Tal como no último relatório anual, farei uma curta análise das causas que influíram no aumento da renda, isto é, aerécimo dos transportes e majoração tarifária.

RENDA DO TRAFEGO

	Cr\$	Números índices
1941	57.209.054,60	100
1942	65.273.692,50	114
1943	01.411.729,30	160

PASSAGEIROS

	Quantidade	Números índices	Renda Cr\$	Números índices
1941	2.627.063	100	14.248.748,70	100
1942	2.718.039	103	16.616.388,70	117
1943	3.098.379	117	22.881.779,00	161

Em 1942 foram majoradas a partir de 1.º de janeiro as tarifas de subúrbio e a partir de 15 de abril as próprias tabelas gerais, estas em 10 %. Em 1943, a partir de 1.º de janeiro foram suprimidas várias tarifas especiais de redução e, a partir de 1.º de agosto, foram majoradas as tabelas gerais de passageiros.

ANIMAIS

	Quantidade	Números índices	Renda Cr\$	Números índices
1941	169.786	100	2.544.320,80	100
1942	204.555	120	3.427.849,00	135
1943	243.610	143	3.517.021,10	138

Houve em 1942 aumento nas tarifas especiais para suínos e, a partir de 15 de abril, 10 % nas tabelas gerais para gado em pé.

Em 1943 houve aumento nas tabelas gerais para animais, a partir de 1.º de agosto.

MERCADORIA (exclustve café)

	Quantidade	Números índices		Renda	Números índices
				Cr\$	
1941	814.679 tons.	100	—	29.097.222,00	100
1942	834.034 "	102	—	36.801.058,10	127
1943	931.429 "	114	—	47.111.010,50	163

Em 1942 houve, como habitualmente, revisão de tarifas especiais a partir de 1.º de janeiro; além disso, a partir de 15 de abril certas tabelas gerais foram aumentadas em 10 %.

Em 1943 as tarifas especiais foram revistas a partir de 1.º de janeiro e as tabelas gerais foram majoradas a partir de 1.º de agosto.

CAFÉ (exportação)

	Quantidade	Números índices		Renda	Números índices
				Cr\$	
1941	55.239 tons.	100	—	7.540.885,90	100
1942	30.300 "	55	—	4.373.189,20	58
1943	85.805 "	155	—	10.274.045,40	136

Em 1942 e 1943, a tarifação do café para exportação não sofreu alteração sensível.

MERCADORIAS (inclusive café)

	Quantidade	Números índices		Renda	Números índices
				Cr\$	
1941	869.006 tons.	100	—	30.644.107,90	100
1942	872.944 "	100	—	41.231.247,30	112
1943	1.017.234 "	117	—	57.685.061,90	157

Há um pequeno número de mercadorias cuja influência na renda é predominante. Vamos examiná-las; os algarismos falarão por si mesmos.

ARROZ BENEFICIADO

	Quantidade	Números índices		Renda	Números índices
				Cr\$	
1941	15.261 tons.	100	—	769.324,40	100
1942	29.728 "	195	—	2.315.004,80	301
1943	42.985 "	282	—	3.808.879,80	503

Em 1-1-1942 foi suprimida a tarifa especial para o arroz. Em 1-8-1943 a respectiva tabela geral foi aumentada.

AGUA MINERAL

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
				Cr\$	
1941	7.333 tons.	100	—	287.140,10	100
1942	14.789 "	202	—	437.631,00	152
1943	17.645 "	241	—	671.645,30	234

Não houve alteração tarifária em 1942. No ano de 1943 houve aumento a partir de 1.º de janeiro. O percurso médio em 1943 foi inferior ao de 1941.

ALGODÃO EM RAMA

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
				Cr\$	
1941	4.265 tons.	100	—	511.806,80	100
1942	5.921 "	139	—	812.431,50	159
1943	7.714 "	181	—	1.130.003,30	224

Em 1942 não houve alteração tarifária. Em 1943 verificou-se o aumento geral realizado a partir de 1.º de agosto. O prejuízo, por incêndio, em expedições de algodão em rama despachadas em 1943, foi de Cr \$280.200,70.

AÇÚCAR BRUTO

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
				Cr\$	
1941	22.117 tons.	100	—	1.839.517,10	100
1942	22.347 "	101	—	1.410.865,50	77
1943	24.247 "	110	—	1.408.971,30	77

Em 1942 não houve alteração tarifária. Em 1943 foi aumentada a tarifa especial a partir de 1.º de janeiro.

A renda do açúcar caiu, juntamente com o percurso médio, desde que cessaram os ajustes por Angra dos Reis, por onde entravam grandes quantidades de açúcar dos Estados do Norte, não só para a zona da R. M. V. mas ainda para além Amoroso Costa.

CARVÃO VEGETAL

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
				Cr\$	
1942	14.934 "	152	—	266.957,00	202
1942	14.934 "	152	—	266.957,00	202
1943	36.950 "	375	—	752.972,90	570

A tabela própria sofreu em 15-1-1942 o aumento de 10 % e novo aumento em 1-8-1943.

CASCAS PARA CURTIR

	Quantidade	Números Índices		Renda	
				Cr\$	Números Índices
1941	10.739 tons.	100	—	787.559,30	100
1942	12.729 "	113	—	706.394,30	100
1943	15.591 "	115	—	1.051.231,00	181

Não houve aumento em 1942. A tabela própria foi majorada a partir de 1-8-1943.

C A L

	Quantidade	Números Índices		Renda	
				Cr\$	Números Índices
1941	21.777 tons.	100	—	181.181,90	100
1942	22.791 "	94	—	411.005,90	96
1943	27.790 "	111	—	691.811,00	143

A tarifa especial respectiva foi aumentada em 1-1-1942 e novamente em 1-1-1943.

CIMENTO

	Quantidade	Números Índices		Renda	
				Cr\$	Números Índices
1941	27.086 tons.	100	—	1.225.200,10	100
1942	33.581 "	121	—	2.026.487,60	153
1943	23.630 "	87	—	1.613.259,10	122

A tarifa especial respectiva foi aumentada em 1-1-1942 e suprimida em 1-1-1943, passando então o cimento para a tabela geral. Esta sofreu aumento em 1-8-1943. Trata-se de um grande transporte e vê-se claramente o benéfico efeito do movimento tarifário, ainda insuficiente, aliás.

FEIJÃO

	Quantidade	Números Índices		Renda	
				Cr\$	Números Índices
1941	13.125 tons.	100	—	7.091,00	100
1942	28.701 "	156	—	1.119.000,00	159
1943	28.368 "	151	—	2.107.299,00	218

Em 1942 não houve modificação tarifária. A tarifa especial foi suprimida a partir de 1-1-1943, passando o feijão para a tabela geral. Novo aumento se verificou em 1-8-1943 quando a tabela geral foi majorada. Os algarismos acima apresentados não podiam interpretar com maior clareza o movimento tarifário ou a ausência desse movimento.

FARINHA DE TRIGO

	<i>Quantidade</i>	<i>Números índices</i>	<i>Renda</i>	<i>Números índices</i>
			Cr\$	
1941	14.161 tons.	100 —	623.776,40	100
1942	15.172 "	107 —	756.758,20	121
1943	20.274 "	143 —	1.313.371,00	210

Em 1942 permaneceram as tarifas do ano anterior. Em 1943 houve aumento a partir de 1.º de janeiro e de novo em 1-8-1943.

FARINHA DE MANDIOCA

	<i>Quantidade</i>	<i>Números índices</i>	<i>Renda</i>	<i>Números índices</i>
			Cr\$	
1941	1.760 tons.	100 —	34.127,70	100
1942	3.245 "	134 —	87.642,20	257
1943	5.754 "	327 —	404.562,70	1.185

Em 1942 houve aumento de tarifas a partir de 15 de abril. Em 1943, novo aumento a partir de 1.º de agosto. Houve, ainda, grande aumento no percurso médio.

GARRAFAS E GARRAFÕES VASIOS

	<i>Quantidade</i>	<i>Números índices</i>	<i>Renda</i>	<i>Números índices</i>
			Cr\$	
1941	2.903 tons.	100 —	192.440,20	100
1942	8.644 "	298 —	353.732,70	184
1943	11.960 "	412 —	667.420,70	347

Em 1942 não houve apreciável movimento tarifário. Em 1943 houve majoração a partir de 1.º de janeiro. O percurso médio diminuiu.

LENHA

	<i>Quantidade</i>	<i>Números índices</i>	<i>Renda</i>	<i>Números índices</i>
			Cr\$	
1941	103.349 tons.	100 —	952.073,10	100
1942	132.881 "	122 —	1.421.492,10	149
1943	148.836 "	137 —	1.814.192,30	190

Em 1942 houve aumento de tarifas em 15 de maio. Em 1943 novo aumento a partir de 1.º de agosto. Nenhum desses aumentos afetou a lenha para Belo Horizonte.

MADEIRAS

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>		<i>Números Índices</i>
				Cr\$		
1941	35.352 tons.	100	—	1.099.998,60	....	100
1942	27.066 "	78	—	1.095.528,20	....	100
1943	48.823 "	138	—	1.394.290,70	....	127

Pequenos aumentos em 1-1-1942 e 1-1-1943. O percurso médio da madeira tem diminuído sensivelmente.

MILHO

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>		<i>Números Índices</i>
				Cr\$		
1941	21.133 tons.	100	—	661.614,50	....	100
1942	26.640 "	126	—	1.124.501,60	....	170
1943	27.587 "	130	—	1.408.099,20	....	213

Supressão em 1-1-1942 da tarifa especial; aumento da tabela geral em 15-4-1942. Novo aumento em 1-8-1943.

S A L

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>		<i>Números Índices</i>
				Cr\$		
1941	55.658 tons.	100	—	2.965.547,40	....	100
1942	63.696 "	114	—	3.851.311,50	....	130
1943	67.408 "	121	—	4.877.869,70	....	164

Supressão da tarifa especial em 1-1-1942. Aumento da tabela geral em 15-4-1942, e de novo em 1-8-1943.

TECIDOS DE ALGODÃO

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>		<i>Renda</i>		<i>Números Índices</i>
				Cr\$		
1941	2.552 tons.	100	—	250.869,90		100
1942	4.030 tons.	158	—	384.572,50		153
1943	5.140 tons.	201	—	943.754,60		376

Redução da tabela geral em 1-1-1942. Volta á tabela geral em 1-1-1943 e aumento da mesma em 1-8-1943.

A restrição da concorrência rodoviária foi evidentemente, um fator favorável. O prejuízo, por incêndio, em expedições de tecidos de algodão despachados em 1943 foi de Cr \$572.177,20.

XARQUE

	<i>Quantidade</i>	<i>Números Índices</i>	<i>Renda</i>	<i>Números Índices</i>
1941	5.626 tons.	100	633.051,60	100
1942	5.770 tons.	103	598.189,40	94
1943	8.507 tons.	151	892.030,50	141

Praticamente não houve alteração tarifária.

A análise dos algarismos acima impõe a conclusão de que o movimento tarifário exerceu influência decisiva para o aumento da renda. As majorações das tarifas não foram excessivas, não prejudicaram a vida econômica da zona servida pela Rêde.

Sou de opinião que a R. M. V. deve ainda fazer alguns aumentos em suas tarifas, as quais são em geral mais baixas que as da Central e da Leopoldina.

Quanto ao trabalho realizado pela estrada para obter tão grande melhoria da renda, pode ser avaliado pelos algarismos a seguir. Eles indicam um melhor aproveitamento do material rodante.

PERCURSO DE TRENS

	REMUNERADOS		REMUNERADOS E NÃO REMUNERADOS	
	<i>Km.</i>	<i>Números Índices</i>	<i>Km.</i>	<i>Números Índices</i>
1941	6.782.436	100	7.927.656	100
1942	7.057.563	104	8.365.226	106
1943	7.242.565	107	8.736.490	110

TRENS REMUNERADOS, NÃO REMUNERADOS, MANOBRAS E PRONTIDÕES

	<i>Km.</i>	<i>Ns. Índices</i>
1941	10.454.266	100
1942	10.895.156	104
1943	11.694.145	112

PERCURSO DE VEICULOS

	Km.	N.º indices
1941	47 115 72	100
1942	50,500 100	106
1943	50 970 36	107

TONELADAS — KM. DE PESO BRUTO REBOCADO

(remuneradas e não remuneradas)

	Km.	N.º indices
1941	881 124 210	100
1942	948,004 208	107
1943	973,755,920	108

	1941	1942	1943
Percurso médio diário de um vagão (km.)	4,949	47,111	57,600
Utilização média dos vagões	47%	43,300	16,7%
Carga média por vagão (ton.)	8,276	5,000	9,732
Trem médio (tons. brutas)	112	103	109

AJUDÂNCIA COMERCIAL

Seus trabalhos funcionaram com eficiência. Tendo o engenheiro Amador Parreira Barbosa se aposentado da estrada, onde deixou a recordação dos excelentes serviços prestados, passou a exercer desde 1-8-943 as funções de Ajudante Comercial o engenheiro Pedro Lopes da Fonseca, o qual continuou, entretanto, a dirigir também a Estatística, desempenhando ambos os cargos com inteligência e dedicação.

CAFÉ DESPACHADO PELAS ESTAÇÕES

	1942	Sacas	1943
Para Angra	90 913		155,685
Para Maritima	269 408		662 815
Para Santos	16,260		280,428
Para outros destinos	133		484
	<u>367,817</u>		<u>1,089,412</u>

CAFÉ RECEBIDO DE OUTRAS EMPRESAS

Para Angra	92 774	66 148
Para Maritima	10,215	60 297
	<u>172 989</u>	<u>122 515</u>
Total geral	500,800	1,211 927

O número de despachos e a respectiva renda foram:

	1 9 4 2		1 9 4 3	
	Nº. de Desp.º	Renda Cr \$	Nº. de Desp.º	Renda Cr \$
Tráfego próprio.....	790	855.626,30	708	1.665.427,90
« mútuo-exportação.....	1.816	2.249.599,10	3.948	7.180.765,10
« « -importação.....	162	123.229,90	7	6.614,80
» direto-exportação.....	—	—	137	46.061,00
« « -importação.....	596	651.370,90	273	680.572,70
« « -trânsito.....	290	433.363,00	471	694.603,90
	3.654	4.373.189,20	5.544	10.274.045,40

CONTADORIA

Com a mesma eficiência de sempre funcionaram os serviços da Contadoria, graças à conhecida dedicação e competência do Contador sr. Agripino Fraga de Matos e seus dignos auxiliares.

Mais pesados tornam-se cada ano os trabalhos da Contadoria, com o aumento do número de despachos e a complicação das exigências fiscaes, que é preciso acompanhar.

Contudo as datas de fechamento dos balancetes mensais da renda mantiveram-se no mesmo pé que em 1942. As providências que permitam melhorar essas datas estão estudadas em suas linhas gerais, mas não são da alçada deste Departamento, pois exigem a mecanização parcial dos serviços da Contadoria.

Número de despachos — A quantidade de despachos revistos pela Contadoria nos últimos três anos foi a seguinte:

	<i>Ns. Indices</i>
1941	923.027 100
1942	1.055.811 114
1943	1.267.136 137

Esses despachos distribuem-se da maneira abaixo indicada:

NÚMERO DE DESPACHOS

<i>Encomendas</i>	1941	1942	1943
Tráfego próprio	391.954	449.265	487.904
Tráfego mútuo-exportação	42.174	57.879	65.201
Tráfego mútuo-importação	39.971	58.604	96.408

Tráfego direto-exportação	9.852	12.270	16.697
Tráfego direto-importação	14.594	20.635	24.312
Trânsito .. .	372	493	1.020
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	498.914	599.116	691.542

Animais

	1941	1912	1943
Tráfego próprio	2.787	4.841	6.909
Tráfego mútuo-exportação	269	612	317
Tráfego mútuo-importação	112	110	120
Tráfego direto-exportação	23	56	458
Tráfego direto-importação	—	—	25
Trânsito .. .	5	12	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	3.196	5.631	7.827

MERCADORIAS (exclusive café)

Encomendas a pagar (importação)	—	—	2.858
Tráfego próprio	220.262	230.610	292.524
Tráfego mútuo-exportação	44.878	51.611	53.376
Tráfego mútuo-importação	99.078	106.409	106.460
Tráfego direto-exportação	19.275	25.283	36.683
Tráfego direto-importação	35.145	34.021	72.410
Trânsito .. .	2.341	3.097	3.426
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	420.917	451.064	567.767
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total geral	923,027	1.055,811	1.267,136

E' interessante notar que o número de despachos de encomendas é maior que o de mercadorias. Estes, entretanto, dão uma renda 7 a 8 vezes maior.

Quanto à renda produzida pelos diversos títulos de cada verba está indieada a seguir:

ENCOMENDAS

Tráfego próprio	2.032.565,60	2.085.747,80	2.888.822,20
Tráfego mútuo-exportação	383.126,50	500.412,60	1.762.738,20
Tráfego mútuo-importação	380.089,00	344.859,80	967.871,00
Tráfego direto	96.147,30	81.195,70	275.021,60
Por conta dos Governos	299.258,10	268.145,70	320.689,10
Devedores em Contas Correntes	—	9.242,10	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	3.191.426,50	3.289.871,00	6.210.148,30

Animais

	1911	1942	1943
	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Tráfego próprio	887.975,70	1.610.453,90	2.441.262,60
Tráfego mútuo-exportação	1.325.803,20	1.541.893,60	893.369,10
Tráfego mútuo-importação	13.533,00	31.519,00	81.621,10

	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Tráfego direto	122.640,90	26.392,70	40.130,90
Por conta dos Governos	194.308,00	217.558,40	214.631,10
Devedores em Contas Correntes ..	—	2,30	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2.544.320,80	3.427.849,00	3.517.021,10

MERCADORIAS (exclusivo café)

	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Tráfego próprio	10.086.716,10	12.011.907,50	10.767.612,90
Tráfego mútuo-exportação	4.824.635,40	6.382.521,10	7.314.892,30
Tráfego mútuo-importação	5.488.001,30	6.293.893,70	8.010.483,60
Tráfego direto c/ a CM-exp.	780.755,40	991.532,70	1.077.120,10
Tráfego direto c/ a CM-imp.	2.480.801,80	3.939.904,80	4.275.628,10
Tráfego direto c/ a EFG-exp.	—	23.901,80	334.734,60
Tráfego direto c/ a EFG-imp.	—	23.526,90	859.939,70
Tráfego direto c/ o Lolde	134.254,10	242.189,00	12.203,80
Trânsito	1.471.477,20	3.016.100,30	4.283.618,70
Por conta dos Governos	3.824.520,70	2.415.382,70	3.808.732,70
Devedores em Contas Correntes ..	—	1.515.194,10	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	29.097.222,00	30.801.058,10	47.411.010,50

TELEGRAMAS

	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Tráfego local	92.258,70	110.535,60	128.862,20
Recebidos do D. C. T.	97.611,90	118.018,20	126.813,00
Por conta dos Governos	3.780,10	5.523,50	3.969,40
Devedores em Contas Correntes ..	—	23,40	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	193.050,70	234.100,70	259.645,20

Reposições — Continuou a piorar em 1943 a execução dos serviços nas estações. O maior número de reposições extraídas é um índice desse fato, que é traduzido pelos algarismos abaixo:

REPOSIÇÕES

		<i>Saldo que passou para o exercicio seguinte:</i>		
		<i>Extraídas</i>	<i>Arrecadadas</i>	
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
1941 . .	14.574 . .	294.089,70 . .	10.746 . .	218.737,40 — 3828 — 75.352,30
1942 . .	17.662 . .	494.957,50 . .	11.996 . .	235.420,30 — 5666 — 259.537,20
1943 . .	21.392 . .	439.859,70 . .	28.471 . .	528.853,50 — 7205 ^b — 230.834,40

Além das reposições normalmente arrecadadas em 1943, houve 1.905 no valor de Cr \$35.567,00 liquidadas por meio de desconto em fôlha de pagamento.

INTIMAÇÕES

		Cr \$
1911	6.650	40.112,40
1912	7.200	58.214,40
1913	9.024	167.854,60

FÓLIAS DE EXCESSO

Em 1943 foram verificados excessos nos fretes arreadados que deram ensejo à extração de 2.285 fôlhas de excesso no total de Cr \$ 1.419.201,50. Ao público foi restituída a importância de Cr \$.. . 1.192.719,30 correspondente a 1.774 fôlhas de excesso, ficando um saldo a pagar de Cr \$215.294,50.

IMPOSTOS ESTADUAIS

A arrecadação de impostos estaduais está abaixo demonstrada:

	<i>Minas</i>	<i>Rio</i>	<i>São Paulo</i>
	Cr \$	Cr \$	Cr \$
1941	3.285.369,40	42.159,20	66,30
1942	3.660.251,60	54.388,50	978,90
1913	4.577.912,20	04.851,80	368,10

TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS

Foram atendidas requisições de transportes nas importâncias abaixo discriminadas:

	<i>União</i>	<i>Minas</i>	<i>Rio</i>	<i>S. Paulo</i>	<i>Goias</i>
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
1941	911.677,60	3.501.633,10	9.727,40	5.011,80	470,60
1942	1.169.528,20	3.761.359,10	13.756,40	3.946,00	1.339,60
1913	1.544.521,10	3.973.779,50	11.014,10	10.029,10	3.939,00

OUTROS DEVEDORES POR TRANSPORTES

Cooperativa dos Ferroviários da R. M. V.	289.500,90
Construção	28.688,70
Eletrificacão	1.321,00
Melhoramentos e Obras Novas	919.310,80
I. A. P. C.	105,90
D. N. C.	1.427,10
Serviço de Subsistência Militar	69.097,70

SERVIÇO DAS RECLAMAÇÕES

Foi o seguinte o movimento do Serviço de Reclamações nos últimos quatro anos:

PEDIDOS DE INDENIZAÇÃO

	1940		1941		1942		1943	
	Q	VALOR	Q	VALOR	Q	VALOR	Q	VALOR
Pedidos apresentados.....	533	228.971,1	510	213.170,8	690	510.066,50	1.500	2.180.130,00
Pas. de outros anos.....	400	169.887,9	180	77.603,1	205	84.590,20	327	165.320,90
Soma.....	933	397.859,0	690	290.773,9	895	594.656,70	1.827	2.345.450,90
Solucionadns.....	753	320.307,5	485	206.174,7	568	430.350,70	875	1.173.331,10
Ficaram em processo: na Rede.....	121	43.891,4	111	61.416,2	234	104.650,20	652	751.905,10
Em outras Empreŝns.....	59	33.652,1	88	20.183,0	93	59.657,80	300	420.206,70
Deduções.....	—	18.529,9	—	5.107,1	—	11.800,00	—	41.444,40

Das reclamações de anos anteriores, existem 23 do valor de Cr \$3.694,20 (a saber: uma (1) de 1939, uma (1) de 1940 e vinte uma (21) de 1941 a 1942), dependentes de solução por parte da Central do Brasil.

Nesta Rêde só ficaram reclamações apresentadas em 1943, apesar do aumento já verificado com relação aos anos anteriores.

INCENDIOS — Foram registrados, em 1943, 257 incêndios. O prejuízo conhecido atinge a Cr \$971.691,70.

Essa Diretoria estabeleceu providências eficazes contra a evidente negligência de muitos empregados com a circular CSU n° 111 de ... 24-7-943, depois da qual se notou uma diminuição no número de incêndios.

ANOS	Quant. de Incendios	Importância conhecida Cr \$
1910	85	96.746,30
1941	69	40.411,10
1942	87	526.050,90
1943	257	971.691,70

O seguro de mercadorias passou a cargo da Companhia de Seguros "MINAS BRASIL."

Foram deferidos por conta dessa Companhia 168 processos na importância de Cr \$309.125,30 e por conta da Companhia "Adriática de Seguros" 40 processos na importância de Cr \$410.773,60.

AVARIAS EM MERCADORIAS

Colocam-se em primeiro lugar e quase na sua totalidade os danos causados por penetração de água nos vagões, que teve grande aumento.

O quadro abaixo demonstra o movimento dessas reclamações.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr \$
1910	121	43.567,61
1911	101	23.547,70
1912	112	61.191,90
1913	273	181.012,40

ACIDENTES

As reclamações apresentadas tiveram, também, a sua quantidade bastante aumentada, conforme está demonstrado no quadro abaixo.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr \$
1940	24	37.946,80
1941	19	39.391,00
1942	19	60.499,70
1943	70	130.273,50

EXTRAVIOS

Na proporção, confrontando-se com os anos anteriores, foi onde maior, aumento foi registrado.

Foram descobertos diversos focos de empregados desonestos e instaurados inquéritos para apurações e punições.

O quadro a seguir, das reclamações apresentadas, exprime mais claramente.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr \$
1940	197	39.811,50
1941	162	26.058,60
1942	205	99.158,60
1943	571	476.574,60

VIOLAÇÕES DE VOLUMES

Também, as violações de volumes, tiveram o seu aumento jamais conhecido e mereceram a corrigenda que foi dada aos casos de extravios com instauração de inquéritos para as apurações e punições.

A demonstração do quadro abaixo exprime bem claro, pelas reclamações apresentadas.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr \$
1940	37	1.302,50
1941	41	4.193,70
1942	55	4.474,50
1943	174	20.315,70

CAUSAS DIVERSAS

Estas deereeeram na quantidade, relativamente a 1942, mesmo assim, darei a demonstração do movimento de reclamações pelos prejuizos conhecidos.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr \$
1940	53	12.400,50
1941	71	32.132,10
1942	101	27.110,30
1943	82	39.787,00

DEPÓSITO DE MERCADORIAS E LEILÕES

Ao Depósito de Mercadorias nesta Capital, foram recolhidos:

ANOS	VOLUMES	QUILOS
1940	2 283	61 176
1941	1 815	60 121
1942	1 274	25 287
1943	2 285	79 100

Houve os seguintes leilões, verificando-se este ano importância apurada bastante aumentada.

ANOS	Quant.	Importância produzida Cr. \$
1940	47	16.663,90
1941	60	17.566,10
1942	62	13.227,70
1943	44	32.915,00

Correram normalmente os serviços a cargo do Escritório, apesar de muito aumentado e serem novos muitos funcionários.

Em virtude da designação para Presidente da Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rede Mineira de Viação, deixou o cargo de Chefe dos Serviços de Reclamações o Inspetor do Tráfego, Sr. José Lúcio da Silva, que foi substituído, a 6 de março, pelo Aux. Administrativo de 4.ª classe, Sr. José Nunes. Aquêlê prestou excelentes serviços tendo sido mesmo o organizador da repartição. Este vem se revelando esforçado e criterioso na direção dêsse Serviço.

A partir de maio o quadro de pessoal do Escritório foi aumentado de mais 5 funcionários além de mais dois outros em caráter provisório.

Com as transferências e exonerações ficou seu quadro com 9 funcionárias estagiárias adaptando-as para os diferentes misteres do seu complexo e difícil serviço que exige pessoal que tenha profundo conhecimento dos serviços de estações.

ESTATÍSTICA

Continuou a dirigi-la, com a proficiência habitual, o Eng. Pedro Lopes da Fonseca, mesmo depois que passou a Ajudante Comercial.

Não conseguimos receber ainda a segunda tabuladora, já autorizada por essa Directoria. Em consequência, é com dificuldade que se executam os trabalhos mecanizados.

Cada vez mais se fazem sentir os inconvenientes da distância que se acham a Estatística e a Contadoria dos Escritórios Centrais da R.M.V. Parece-me seria oportuna a decisão de construir para essas repartições um edificio nos fundos do prédio da R.M.V., como já lembrei em vários relatórios.

Também a constituição de um quadro para mecanógrafos, ou pelo menos uma gratificação relativa a produção são medidas que

me parecem necessárias como estímulo aos funcionários que se especializam no manejo e direção das máquinas.

Continuo a ligar a maior importância à apuração da intensidade de tráfego nas diversas linhas e ramais da estrada. Por ordem decrescente dos trechos, o resultado em 1943 foi o seguinte:

Extensão Km.	TRECHOS	Tons. — Km. brutas	Média por Km.	N.º de ordem
156	Belo Horizonte a Divinópolis.....	110.383,394	707,585	1
35	Cruzeiro a Passa Quatro.....	22.834,104	652,402	2
55	Passa Quatro a Soledade.....	55.707,078	619,249	3
80	Soledade a Três Corações.....	39.123,296	451,540	4
142	Divinópolis a Garças.....	63.378,496	448,327	5
181	Barra Mansa a Andradina.....	68.959,524	380,942	6
180	Garças a Iblá.....	69.934,468	372,194	7
201	R. Vermelho a Garças.....	74.643,646	371,361	8
105	T. Corações a R. Vermelho.....	31.817,322	363,022	9
85	Soledade a Itajubá.....	21.350,698	283,477	10
113	Andradina a R. Vermelho.....	31.682,714	280,378	11
183	Itajubá a Sapucaia.....	42.259,826	239,928	12
191	T. Corações a Iuluti.....	11.538,366	217,478	13
108	A. dos Reis a Barra Mansa.....	23.148,390	214,339	14
3	B. Montelro a Contagem.....	662,536	207,512	15
98	Barbacena a S. João del-Rei.....	19.818,586	202,239	16
12	Silho a Campolide.....	2.373,255	197,771	17
275	Iblá a Uberaba.....	50.989,185	185,342	18
143	Azurita a Bom Despacho.....	25.225,568	176,092	19
101	S. João del-Rei a A. Mourão.....	18.076,960	173,816	20
4	Velho da Talpa a Pitangui.....	679,440	169,839	21
212	Iblá a Monte Carmelo.....	35.048,226	165,324	22
12	Chagas Doria a A. Santas.....	1.696,488	141,371	23
153	A. Mourão a Divinópolis.....	19.791,034	128,765	24
58	A. Mourão a Lavras.....	7.275,875	125,446	25
92	Soledade a Serranos.....	11.096,960	123,988	26
134	Monte Carmelo a Golandira.....	15.261,852	113,894	27
117	Frelhas a S. Gonçalo.....	12.723,080	108,743	28
151	Divinópolis a M. Campos.....	16.899,131	106,098	29
114	Bom Despacho a Barra Funchal.....	9.324,896	81,797	30
194	Serranos a Barra do Piraí.....	15.752,406	81,197	31
41	Barra do Piraí a Passa Três.....	2.339,134	59,532	32
49	Gaspar Lopes a Machado.....	2.559,110	52,227	33
52	Piranguinho a Paraisópolis.....	2.698,390	51,892	34
20	Espera n. Três Pontas.....	991,156	49,567	35
98	M. Campos a B. Paraopeba.....	1.451,180	47,892	36
36	Itajubá a D. Moreira.....	1.609,964	44,721	37
35	G. Ferrelra a Itapeverica.....	1.444,820	49,128	38
26	G. Ferrelra a Cláudio.....	514,824	31,389	39
13	Araútes a Bom Jardim.....	388,772	29,906	40

A média geral foi :

1941.....	227.209 tons. — km.
1942.....	234.628 " "
1943.....	235.594 " "

RENDA POR QUILOMETRO. Conforme o quadro n.º 36 do folheto da Estatística, verifica-se que foi a seguinte:

	1.ª Divisão Cr \$	2.ª Divisão Cr \$	3.ª Divisão Cr \$
1940.....	10.692,06.....	11.326,19.....	20.334,84
1941.....	12.260,74.....	11.646,12.....	19.887,16
1942.....	14.027,40.....	14.160,84.....	21.071,70
1943.....	20.066,29.....	17.127,32.....	31.141,11

Na Rede toda os resultados foram

1940.....	Cr \$ 13.527,35
1941.....	Cr \$ 14.262,00
1942.....	Cr \$ 15.961,00
1943.....	Cr \$ 22.448,50

RENDA DOS CONTRATOS E CONCESSÕES. Julgo interessante indicar a renda obtida nos 3 últimos anos, proveniente dos pequenos contratos e concessões nas estações.

Especificação das concessões	1941		1942		1943	
	N.º	Renda	N.º	Renda	N.º	Renda
		Cr \$		Cr \$		Cr \$
Restaurantes	10	5.100,00	10	5.100,00	10	5.580,00
Bars	2	3.600,00	2	3.600,00	2	3.600,00
Botequins.....	8	3.320,00	10	4.280,00	10	9.240,00
Cafés.....	82	6.245,00	95	8.555,00	113	10.470,00
Bancas de jornais.....	2	720,00	2	720,00	3	1.190,00
Engraxate	2	240,00	2	240,00	2	240,00
		Cr \$ 19.325,00		Cr \$ 22.495,00		Cr \$ 30.320,00

PESSOAL DO DEPARTAMENTO. Nos últimos 4 anos distribuiu-se da forma abaixo:

	Em 31|12|40	Em 31|12|41	Em 31|12|42	Em 31|12|43
Chefia e Ajudância	2	2	2	2
Contadoria	149	152	173	197
Estatística	39	40	44	49
Reclamações	27	22	21	31
Secção do Café	12	14	14	13
Serviço Comercial	5	5	5	5
Agentes Comerciais	5	5	7	6
Total	239	240	269	306

É justo salientar o esforço desenvolvido por todos os funcionários deste Departamento, aos quais consigno meus agradecimentos.

OBSERVAÇÕES FINAIS. Em muito poucas palavras desejo, finalmente, deixar registradas algumas observações sobre a situação econômica da R.M.V. Esta pode parecer animadora e mesmo risonda, à primeira vista, com o grande aumento da renda e a obtenção do equilíbrio financeiro, mas na realidade não deve haver otimismo.

A estrada está trabalhando quase no máximo da sua capacidade de rendimento, sem cuidar dos sérios problemas da renovação dos seus bens físicos, nem do seu reaparelhamento. Torna-se cada vez mais alarmante o estado de deterioração dos trilhos; sente-se cada vez mais a escassez do material rodante e de tração. A deficiente capacidade de transporte é um empecilho sério para o progresso e desenvolvimento da zona. A exiguidade de alguns pátios e estações, a começar por Belo Horizonte, não só constitui entrave ao acréscimo de movimento, como é um incentivo à concorrência rodoviária, que retornará violenta.

Alguma coisa urge que se faça para corrigir as más condições técnicas que tanto elevam o custo de transporte na R.M.V.

O mal não é só da R.M.V. Entretanto, estradas de ferro com tais condições de traçado, velocidade comercial de 30 km. e o nosso custo de transporte, dificilmente poderão, enfrentar, no pós-guerra, a concorrência rodoviária e a provável depressão econômica.

Só a correção do traçado por meio de variantes em excelentes condições técnicas, aliada à eletrificação das linhas de tráfego mais intenso, poderá permitir o aumento da velocidade dos trens e

uma substancial redução do custo de transporte, que darão à R.M.V. condições de sobrevivência e permitirão um maior progresso e desenvolvimento à sua zona, atraindo indústrias e incrementando a produção já existente. Requer-se agora melhor serviço, transporte mais pronto, mais seguro e mais rápido, tanto para passageiros, como para mercadorias.

E, a meu ver, as condições técnicas, que se devem adotar na revisão do traçado são as das melhores linhas de bitola larga, para que mais tarde possa a R.M.V. dar o passo definitivo que será integrar-se na bitola que a cercará de quase todos os lados e será oficialmente adotada como a bitola brasileira. Pouco adiantaria, com efeito, podermos aumentar para o dôbro a velocidade de nossos trens, se continuassem as baldeações a introduzir nós transportes em tráfego mútuo, que estabelecem o intercâmbio entre a zona da R.M.V. e os seus maiores mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo, demoras de dias e até semanas.

Uma série imensa de problemas a resolver interpõe-se entre as atuais acanhadas circunstâncias de funcionamento da R.M.V., contribuindo com as suas deficiências de transporte para a estagnação da vida econômica de uma vastíssima zona e, as possibilidades de uma considerável expansão de progresso e riqueza.

Há problemas que crescem com o tempo, tornando as soluções cada vez mais difíceis e mais caras.

Saudações atenciosas

Benjamin M. de Oliveira

Chefe do Departamento do Tráfego

DEPARTAMENTO DA LINHA

DEPARTAMENTO DA LINHA

Do relatório do Departamento da Linha, apresentado à Diretoria pelo respectivo Chefe, Engenheiro Valdemar Alves Baêta, constam as seguintes informações:

DEPARTAMENTO DA LINHA — ADMINISTRAÇÃO

ENGENHEIROS-CHEFES DO DEPARTAMENTO DA LINHA

Dr. Alexandre Rangel Belfort de Matos.
(Até 27-5-43 — Licenciado de 28-5-43 em diante).

Dr. Valdemar Alves Baêta.
(De 28-5-43 em diante passou a responder pelo expediente da Chefia do Departamento).

ENGENHEIROS-CHEFES DA CONSTRUÇÃO

Dr. Francisco Sanches.
(Até 6-3-43).

Dr. Antônio Melo Silva.
(De 26-3-43 em diante).

ENGENHEIRO-CHEFE DA COMISSÃO DE REFLORESTAMENTO

Dr. Valdemar Alves Baêta.

ENGENHEIROS-AJUDANTES DA ELETRIFICAÇÃO

Dr. Alexandre Rangel Belfort de Matos.
(Até 9-3-43).

Dr. Antônio de Melo Silva.
(De 10-3-43 em diante).

ENGENHEIROS-AJUDANTES-TÉCNICOS

Dr. Tasso Benjamim da Mota.
(Até 10-3-43).

Dr. Francisco Sanches.
(De 10-3-43 em diante).

O Engenheiro Valdemar Alves Baeta substituiu o Engenheiro Tasso Mota durante 34 dias.

ENGENHEIRO-AJUDANTE-ADMINISTRATIVO

Dr. Valdemar Alves Baeta.
(Até 27-5-43).

ESCRITÓRIO CENTRAL

Sob a Chefia do Oficial Clemente Spagno, realizaram-se no Escritório Central dêste Departamento, os seguintes serviços:

Ofícios expedidos 3.366 sendo:

Ao Sr. Dr. Diretor	566
Ao Sr. Chefe do Departamento de Transportes	149
Ao Sr. Chefe do Departamento da Locomoção	112
Ao Sr. Chefe do Departamento Financeiro	228
Ao Sr. Chefe do Serviço de Pessoal	75
Ao Sr. Chefe da Construção	20
Ao Sr. Chefe do Serviço Médico	80
Ao Sr. Chefe da Contabilidade	205
Ao Sr. Engenheiro Auxiliar da Eletrificação	82
Ao Sr. Almojarife	1
Ao Sr. Ajudante-Técnico	165
Ao Sr. Ajudante-Administrativo	7
Ao Sr. Secretário	121
Ao Sr. Chefe do Serviço de Reflorestamento	16
Ao Sr. Engenheiro da 1.ª Residência	105
Ao Sr. Engenheiro da 2.ª Residência	20
Ao Sr. Engenheiro da 3.ª Residência	113
Ao Sr. Engenheiro da 4.ª Residência	111
Ao Sr. Engenheiro da 5.ª Residência	37
Ao Sr. Engenheiro da 6.ª Residência	163
Ao Sr. Engenheiro da 7.ª Residência	61

Ao Sr. Engenheiro da 8. ^a Residência	59
Ao Sr. Engenheiro da 9. ^a Residência	157
Ao Sr. Engenheiro da 10. ^a Residência	99
Ao Sr. Engenheiro da 11. ^a Residência	22
Ao Sr. Engenheiro da 12. ^a Residência	33
Ao Sr. Engenheiro da 13. ^a Residência	51
Ao Sr. Engenheiro da 14. ^a Residência	203
Ao Sr. Engenheiro da 15. ^a Residência	39
Ao Sr. Engenheiro da 16. ^a Residência	60
A Diversos	206
Cartas circulares expedidas	73
Processos protocolados	4.792
Pedidos (AG-29) extraídos	501
Telegramas expedidos	337
Guias de expediente extraídas	2.526
Relatório de 1942 (Dactilografia)	1
Relatório de 1943 (Dactilografia)	1

AJUDANCIA TÉCNICA

Sob a direção do Engenheiro Francisco Sanhes, realizaram-se na Ajudância Técnica os seguintes serviços:

RELAÇÃO DOS PROJETOS, ORÇAMENTOS E LEVANTAMENTOS

1) Projeto e orçamento do armazém de Catalão — Km.
1.102,916 — Linha de Angra dos Reis e Goiandira — Orçamento ...
Cr \$104.479,60.

2) Projeto do aumento do armazém em Goiandira — Km.
1.125,701 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento
Cr \$133.740,50.

3) Projeto de reconstrução do Almoxarifado de Cruzeiro —
Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr.
\$88.194,40.

4) Projeto e orçamento de um dormitório para o pessoal da
Tração em Tuiuti — Km. 360,435 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti —
Orçamento Cr \$13.024,40.

5) Projeto e orçamento de um muro de arrimo — Km. 101
— Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr.
\$32.197,90.

6) Projeto e orçamento de reconstrução de bueiro — Km.

144,040 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento ... Cr \$26.466,40.

7) Projeto e orçamento de aumento de boeiro para o embarcadouro em Bambui — Km. 657,444 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$2.100,40.

8) Projeto de aumento de boeiro — Km. 718 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

9) Projeto de boeiro — Km. 904 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

10) Projeto e orçamento de um muro de arrimo junto a um dos encontros da ponte sobre o Rio Paranaíba — Km. 1.057 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira. — Orçamento Cr \$42.611,80.

11) Projeto de refôrço para a ponte sobre o Rio Itapeeerica — Km. 745 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento ... Cr \$68.393,60.

12) Projeto e orçamento de modificação e aumento de um boeiro no pátio do Abrigo de Carros em Belo Horizonte — Km. ... 899,934 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento ... Cr \$13.372,10.

13) Projeto e orçamento de reconstrução do encontro do pontilhão existente — Km. 189,605 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba — Orçamento Cr \$17.293,10.

14) Projeto e desenho de um boeiro — Km. 218,317 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

15) Projeto de um muro de arrimo — Km. 282,390 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba — Orçamento Cr \$10.955,90.

16) Projeto e orçamento do pilar da ponte — Km. 293,432 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba — Orçamento Cr \$13.187,30.

17) Projeto de um muro de arrimo em Martinho Campos — Km. 508,800 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

18) Projeto de um boeiro capeado simples, de 0,80 x 1,00 no pátio da Estação de Caxambu — Km. 23 — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr \$11.404,90.

19) Projeto e orçamento de 1 boeiro — Km. 217,950 — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr \$153.370,70.

20) Projeto e orçamento de 1 boeiro — Km. 218,538 — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr \$37.687,60.

21) Projeto de um boeiro com tubo de concreto armado de 0,70 de diâmetro — Km. — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr \$28.358,80.

22) Projeto de um boeiro capeado — Km. 275 — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr \$16.718,50.

23) Projeto e orçamento do muro para o pátio da Estação

de Pouso Alegre — Km. 164,977 — Linha de Soledade a Sapucaí — Orçamento Cr \$7.195,40.

24) Projeto de substituição de vigas na ponte — Km. 91 — Ramal de Lavras — Orçamento Cr \$1.981,90.

25) Projeto do desvio do Armazem Regulador de Angra dos Reis — Km. 0 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$31.748,10.

26) Modificação da linha no tunel — Km. 34 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$937.831,10.

27) Projeto e orçamento para a ligação da Linha de Barra Mansa a Volta Redonda — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$3.464.610,00.

28) Revisão geral, modificação e alteração no projeto de melhoramentos gerais no pátio da Estação de Lavras — Km. 393 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$867.440,70.

29) Projeto e modificação no triângulo de Lavras — Km. 393 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$18.619,40.

30) Projeto e orçamento de um desvio no pátio de Santos Dias — Km. 410,230 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$3.236,90.

31) Projeto de construção e modificação de desvio no pátio de Monte Carmelo — Km. 494 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$59.521,80.

32) Projeto de um desvio no pátio da Estação de Ovidor — Km. 1.080,620 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$23.813,70.

33) Projeto e orçamento do triângulo para Goiandira — Km. 1.125,701 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento . . . Cr \$33.218,40.

34) Projeto e orçamento de novos desvios no pátio de Carlos Prates — Bit. 1,00 — Km. 896,563 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$159.355,00.

35) Projeto de uma variante para melhoramento de linha . . . Km. 76 — Linha de Cruzeiro a Tuíuti.

36) Projeto da modificação de desvios em São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuíuti.

37) Projeto de modificação das linhas do pátio de Três Coações — Km. 169,908 — Linha de Cruzeiro a Tuíuti — Orçamento Cr \$151.194,20.

38) Projeto de modificação da linha no pátio de Lombardi — Km. 43 — Ramal de Campaúba.

39) Projeto de um desvio para a Cia. Mineira Siderúrgica em

Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$116.487,00.

40) Projeto e orçamento de um desvio em Juatubas para a Cia. Belgo Mineira — Km. 840,068 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$30.941,90.

41) Projeto e orçamento de um desvio particular para a Estação Central do Leite em Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$52.690,40.

42) Projeto e orçamento do desvio Matarazzo em Lavras — Km. 392,828 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$12.525,80.

43) Projeto de um desvio para a Empresa de Águas em São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr \$20.903,70.

44) Projeto de um boeiro de manilha e de alvenaria no pátio do D. N. C. em Varginha — Km. 206 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

45) Cópia de um trecho do pátio de Angra dos Reis — Km. 0 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

46) Verificação de cadastro de Angra dos Reis — Km. 0 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

47) Orçamento do aumento do desvio no pátio da Parada Sousa e Silva — Km. 54 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$5.168,50.

48) Desenho do levantamento para estudo de muro de arrimo — Km. 101 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento

49) Organização do processo da ligação Barra Mansa a Volta Redonda, com grande número de desenhos, cópias e orçamentos — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

50) Desenho do levantamento para estudo de um desvio particular, para a Metalúrgica Barbará em Barra Mansa — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

51) Desenho do levantamento para estudo de um boeiro — Km. 117 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

52) Relatório dos serviços de levantamentos feitos em C. Euler, para reforço de abastecimento d'água à Usina Geradora — Km. 169,454 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

53) Cópia do pátio de Lavras com as novas modificações das linhas — Km. 392,828 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

54) Cópia da planta de ponte metálica existente no pátio de R. Vermelho — Km. 401,895 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

55) Cópia do pátio da Estação de S. Maria — Km. 457,986 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

56) Determinação das divisas do pátio de Arcos e cálculo de sua área — Km. 574,426 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

57) Desenho do pátio de Garças, do último levantamento — Km. 602,810 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

58) Desenho do levantamento nas imediações da nascente que abastece a caixa d'água de Garças, para estudo de construção de um abrigo — Km. 602,810 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

59) Desenho geral do abastecimento de água em Garças — Km. 602,810 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

60) Cálculo da área de um terreno em Campos Altos — Km. 717,909 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

61) Desenho do levantamento feito para estudo de modificação de um boeiro — Km. 718 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

62) Localização dos desvios projetados e estudo do embarcadouro de gado em Monte Carmelo — Km. 933,396 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

63) Organização do orçamento da casa do ERZ em Monte Carmelo — Km. 993,396 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$73.190,70.

64) Projeto de uma pilastra para suporte da caixa d'água — Km. 1.028,540 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr \$958,60.

65) Cálculo da área e localização de uma parada, na planta levantada — Km. 1.034 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

66) Cópia da planta da linha na travessia do Rio Paranaíba — Km. 1.057 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

67) Desenho de ferragem do muro da ponte sobre o Rio Paranaíba — Km. 1.057 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

68) Nova organização dos orçamentos das modificações de linhas no pátio de Garças e na Variante — Km. 602,810 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$763.372,20.

69) Estudo para localização na nova Estação de Garças — Km. 602,810 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

70) Projeto do abastecimento de água na pedreira de Santo Antônio do Monte — Km. 675,363 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$12.900,50.

71) Verificação das divisas dos terrenos da Estrada em Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

72) Cópia do cruzamento de linha no pátio de Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

73) Organização da Relação de baterias para o abastecimento do Abrigo de locomotivas em Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

74) Desenho do projeto suplementar das modificações do depósito de locomotivas em Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

75) Projeto e desenho do cruzamento para o desvio da Cia. Mineira de Siderurgia em Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

76) Organização de orçamento de um desvio construído no pátio da Estação de Silva Oliveira — Km. 812,270 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$30.376,50.

77) Cálculo de área dos terrenos em Juatuba — Km. 840,068 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

78) Projeto e orçamento do fechamento do pátio da Estação de Carlos Prates — Km. 896,563 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr \$29.860,10.

79) Relação de trilhos para a confecção da chave mista do desvio do Entrepasto de Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

80) Organização do processo da Estação de Alpercatas, com novo orçamento e modificação de desenho — Km. 939 — Ramal de Uberaba — Orçamento Cr \$40.674,90.

81) Relação de serviços executados em São João del-Rei — Revisão de processos — Km. 98,430 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

82) Relação do material para o boeiro de 1,00 x 1,00 — Km. 176,854 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

83) Cópia do desenho do reforço da ponte — Km. 293 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

84) Organização da relação de materiais para construção de um Mata-burros — Km. 422 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

85) Minuta de escritura de compra da casa do Dr. José Antônio de Oliveira — Km. 437 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

86) Estudo para o fechamento do pátio da Abadia (M. Campos) — Km. 508,800 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

87) Desenho de terrenos da Estrada em Bom Despacho — Km. 966,502 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

88) Determinação de área de terrenos da Estrada na planta do pátio de Dôres do Indajá — Km. 1.036,800 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

89) Orçamento do fechamento do pátio em Itajuba — Km. 85 — Linha de Soledade, a Sapucaí — Orçamento Cr \$69.347,20.

90) Orçamento de um muro e passeio em Pousa Alegre — Km. 161,977 — Linha de Soledade a Sapucaí — Orçamento . . . Cr \$6.236,20.

91) Desenho do levantamento em Pousa Alegre de nova adaptação para caixa d'água — Km. 161,977 — Linha de Soledade a Sapucaí.

92) Cópia do desenho do abastecimento d'água de Francisco Sá — Km. 209,323 — Linha de Soledade a Sapucaí.

93) Desenho do levantamento de água do abastecimento de Francisco Sá — Km. 209,323 — Linha de Soledade a Sapucaí.

94) Projeto e orçamento do abastecimento para a caixa de Ouro Fino — Km. 224,507 — Linha de Soledade a Sapucaí — Orçamento Cr \$14.139,90.

95) Minuta da escritura de água de Ouro Fino — Km. . . . 224,507 — Linha de Soledade a Sapucaí.

96) Desenho do pósto de desinfecção de Cruzeiro — Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

97) Projeto e orçamento de um passeio junto ao Armazém de Tráfego Próprio em Cruzeiro — Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr \$2.169,50

98) Desenho do estudo para mudança de passagem de nível em Pousa Alto — Km. 59,900 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

99) Cópia do pátio de Pousa Alto — Km. 59,900 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

100) Projeto e orçamento da instalação de um hidrante em Pousa Alto — Km. 59,900 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr \$13.351,70.

101) Organização do novo orçamento de aumento da plataforma em São Lourenço — Km. 79,923 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr \$9.356,30.

102) Verificação da divisa da Estrada em São Lourenço — Km. 79,923 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

103) Desenho da mudança da caixa sedimentar do abastecimento de Santa Helena — Km. 134 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

104) Cópia do desenho do desvio do D.N.C. em Varginha — Km. 203,918 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

105) Relação de materiais necessários às obras de Jinhas de Barra Mansa — Linha de Soledade a Barra do Piraí.

106) Projeto e orçamento do embarcadouro de sulcos em São Gonçalo do Sapucaí — Km. 810,600 — Ramal de Campanha — Orçamento Cr \$11.685,50.

107) Orçamento suplementar da remodelação da Estação de Alfenas — Km. 7.758 — Ramal de Machado — Orçamento Cr \$37.171,10.

108) Projeto e orçamento do muro de fechamento do pátio da Estação de Alfenas — Km. 7,758 — Ramal de Machado — Orçamento Cr \$9.486,90.

109) Desenho de uma ponte — Km. 22 — Ramal de Paraisópolis.

110) Cópia de uma viga de concreto armado para 8 metros de vão, tipo.

111) Organização do Relatório do Ano de 1942.

112) Verificação de resistência de vigas metálicas compostas para o TB-20.

113) Cálculo de viga de concreto armado para 18 metros de vão, tipo.

114) Cálculo do refôrço para viga metálica.

115) Desenho e cálculo de viga de concreto para 12 metros de vão, tipo.

116) Cálculo do refôrço para a viga metálica de 9,85 de vão.

117) Desenho de viga de concreto para 11 metros de vão, tipo.

118) Cópia de viga de concreto armado para 6 metros de vão, tipo.

119) Desenho de quadro de receita de Estação.

120) Desenho de viga de 15 metros, tipo.

121) Alteração de orçamento de diversas vigas-tipo.

122) Orçamento de forno para destilação de madeira — Orçamento Cr \$5.190,10.

123) Cálculo de refôrço para viga metálica, vão de 9,85.

124) Desenhos de 3 gráficos para a Contabilidade.

125) Novo desenho dos tipos de trilhos em uso na R. M. V.

126) Cálculo de uma viga de concreto armado para 5 metros de vão, bitola de 1,00.

127) Cópia de viga de concreto para 9 metros de vão.

128) Cópia de viga de concreto para vão de 12 metros.

129) Desenho de gráficos para as Residências — Empedramento.

130) Cálculo de refôrço de viga metálica de alma-cheia de . . . 7,50 de vão.

131) Relação das linhas da R. M. V. para atender ao pedido do Ministério da Viação.

132) Desenho de viga de 4 metros de vão; Bitola de 1,00 — TB-20.

133) Desenho de guaritas para dormitórios e pessoal.

134) Desenho dos escauinheiros — Inferio do quadro receptor e custeio das Estações de 1940 a 1942.

135) Cálculo de composição de peça para concreto de 350 quilos por m.3.

136) Cópia de viga de concreto armado para 8 metros de vão — Bitola de 0,76.

137) Cálculo de viga de concreto armado de 8 metros de vão — Bitola de 0,76.

138) Cálculo do refôrço metálico para viga de 8,70.

139) Cópia de viga de 10 metros de vão, tipo.

140) Desenho de contraventamento de viga de 4 metros de vão.

141) Cópia de diversas vigas de concreto armado, tipo.

142) Cópia de diagramas para viga de 5 metros de vão.

143) Cópia de diagramas para viga de 4 metros de vão.

144) Cópia de embareadouro de sulnos.

145) Desenhos de talas para trilhos tipo R.M.V.

146) Desenhos da viga de 3 metros de vão — Bitola de 0,76.

147) Desenho de viga de 2 metros de vão — Bitola de 0,76.

148) Cópia do diagrama para viga de 3 metros.

149) Diversos desenhos para o Departamento de Transporte e Secretaria.

150) Organização dos dados técnicos da Estação da Rêde.

151) Revisão de dados estatísticos para o D.N.E.F. no ano de 1943.

152) Composição de preços para os orçamentos da ligação de Barra Mansa a Volta Redonda.

153) Revisão de tabela de preços de orçamento.

154) Organização de materiais para o Pôsto Telegráfico — Tipo C.

155) Organização de listas de materiais para construções de grupos de casas de turma-tipo.

156) Desenho de gráfico para 3.ª Residência.

157) Modificação de preços no orçamento de caixa sedimentar, tipo.

158) Desenho de levantamento de vigas metálicas à Secretaria da Viação.

159) Organização de todos os processos saldos, com cópias de desenhos e orçamentos.

160) Continuação do arquivamento de desenhos novos e velhos, estando bem adiantado o prosseguimento do fichamento.

161) Organização de dados técnicos para o Coordenador da Mobilização Econômica, contendo os seguintes desenhos: perfis das linhas de Angra dos Reis a Goiandira, de Divinópolis a Belo Horizon-

te, do Ramal de Lavras, do trecho de Pouso Alegre a Sapucaí e do Ramal de Campanha.

162) Organização de quadros com as extensões das linhas e desvios e emprêgo de dormentes, para o D. N. E. F.

LEVANTAMENTOS E OUTROS SERVIÇOS EXTERNOS

163) Foram levantados e desenhados os pátios das seguintes Estações:

LINHA DE ANGRA DOS REIS A GOIANDIRA

Km. 603 — Pátio da Estação de Garças (verificação).

Km. 606 — Pátio da Estação de Pôrto Real.

164) — Pátio da Estação de Bom Despacho — Km. 967 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

165) Levantamento para estudo do novo túnel n.º 13 em Alto da Serra — Km. 31 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

166) Levantamento da Estação de São João del-Rei. — Km. 99 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

167) Exploração do trecho de Barra Mansa a Volta Redonda para estudo de uma linha para a Cia. Siderúrgica Nacional — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

168) Levantamento para estudo de um desvio para a Metalúrgica Barbará S. A. em Barra Mansa — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

169) Levantamento para estudo da Vila Operária de Rutilo — Km. 202 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

170) Levantamento para estudo de obras — Kms. 229, 234 e 235 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

171) Levantamento para estudo de um desvio para a Empreza Matarazzo — Km. 393 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

172) Levantamento para estudo de desvio da Cerâmica Santa Maria — Km. 458 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

173) Levantamento da ponte para estudo de encontro — Km. 584 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

174) Levantamento para estudo da pedreira de Catiara — Km. 840 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

175) Levantamento para estudo de pedreira — Km. 1.016 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

176) Desenho do levantamento para estudo de pedreira — Km. 1.017 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

177) Levantamento para estudo da Parada Douradoquara — Km. 1.033 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

178) Locação do Triângulo de Goiandira — Km. 1.126 — Linha de Angra dos Beis a Goiandira.

179) Levantamento da Ponte do Km. 581 para estudo de reconstrução de um encontro — Km. 581 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

180) Levantamento para novo estudo de abastecimento d'água em Garças — Km. 603 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

181) Levantamento para estudo de uma travessia de gado próximo a Estação de A. Lacerda — Km. 706 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

182) Novo levantamento para estudo do abrigo para locomotivas em Divinópolis — Km. 745 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

183) Levantamento para estudo do desvio para a Cia. Mineira Siderúrgica em Divinópolis — Km. 715 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

184) Levantamento de detalhes da Ponte sobre o Rio Itapeceira em Divinópolis — Km. 715 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

185) Levantamento dos terrenos da Estrada no pátio de Juatuba — Km. 840 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

186) Levantamento de uma Fazenda em aquisição pela Estrada (plantação de eucaliptos) — Km. 852 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

187) Locação de um embarcadouro de gado no pátio da Estação de Betim — Km. 863 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

188) Levantamento da valeta do Abrigo de Carros em Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

189) Locação do desvio do Entrepasto de Leite em Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

190) Levantamento para estudo de um cruzamento para o desvio do Entrepasto de Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

191) Levantamento para estudo de um bociro — Km. 281 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

192) Levantamento para estudo de obras — Km. 283,280 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

193) Levantamento para estudo de um Pontilhão — Km. 288 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

194) Levantamento para estudo da Ponte em Fólha Larga — Km. 294 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

195) Levantamento de um prédio do pátio de Velho da Taipa — Km. 509 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

196) Levantamento de terrenos da Estrada em Dores do Indaiá — Km. 1.037 — Linha de Azurita a Barra do Funehal.

197) Levantamento para projeto de um passeio junto ao prédio da Administração em Cruzeiro — Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

198)

199) Levantamento para projeto de obra d'arte — Km. 13,200 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

200) Levantamento para estudo de uma travessia de gado próximo da estação de Pouso Alto — Km. 60 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

201) Levantamento para modificação de linha em Carmo — Km. 75 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

202) Levantamento para modificações de linha em São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

203) Levantamento de divisas da Estrada no pátio de São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

204) Levantamento para estudo de mudança de caixa sedimentar na Caixa D'água — Km. 134 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

205) Levantamento para projeto de Ponte na Cia. de Mineração Níquel em Liberdade — Km. 130 — Linha de Soledade a Barra do Pirai.

206) Levantamento para estudo dos boeiros dos Kms. 218 e 217 em Leite de Sousa — Linha de Soledade a Barra do Pirai.

207) Levantamento para estudo de reconstrução de boeiro — Km. 265 — Linha de Soledade a Barra do Pirai.

208) Levantamento de detalhes da Ponte Sobre o Rio Pirai, para estudo de refôrço — Km. 286 — Linha de Soledade a Barra do Pirai.

209) Levantamento da Ponte para estudo de substituição de vigas — Km. 94 — Ramal de Lavras.

210) Levantamento para estudo de um boeiro — Km. 95 — Ramal de Lavras.

211) Levantamento do muro de fechamento da Estação de Alfenas — Km. 7 — Ramal de Machado.

212) Levantamento para estudo de água em Pouso Alegre — Km. 165 — Linha de Soledade a Sapucaí.

213) Levantamento para estudo de água em Francisco Sá — Km. 209 — Linha de Soledade a Sapucaí.

214) Novo Levantamento para estudo de abastecimento da

Caixa D'água de Ouro Fino — Km. 225 — Linha de Soledade a Sa-
pueal.

215) Levantamento para estudo de um Pontilhão — Km. ...
315-16 — Ramal de Cláudio.

O SERVIÇO DO EXPEDIENTE DA AJUDÂNCIA TÉCNICA
FOI O SEGUINTE:

Processos entrados	838
Processos despachados	654
Processos enviados no D.N.É.F.	56
Cópias em papel ozalid	2.295
Desenhos fichados	385
Obras aprovadas e registradas	50
Escrituras registradas	8
Cartas escritas	431

O anexo n.º DV-1 é o resumo final dos trabalhos da Ajudância
Técnica.

EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão total das Linhas da Rede Mineira de Viação em ...
31-12-943 era de 3.998,824 Km., já computados os 26 Km. de linha ar-
rancados no Ramal de Passa Três.

Em quadro anexo n.º DV-2, encontrareis a indicação detalha-
da da extensão das diversas Linhas da Estrada.

AJUDÂNCIA ADMINISTRATIVA

A Ajudância Administrativa continua sob a direção do Enge-
nheiro VALDEMAR ALVES BAETA NEVES.

I — OBRAS E MELHORAMENTOS

A) *Construção de Postos Telegráficos, casas de turmas, novas
Estações, armazéns, abrigo de carros e outros edífictos.*

I — *Dormitório para o pessoal da Tração e Movimento em Angra
dos Reis.*

Prosseguiram os trabalhos da construção do Dormitório para o pessoal da Tração e Movimento, em Angra dos Reis.
Esse serviço não ficou ainda concluído no corrente ano.

2 — *Aumento da Estação de Carlos Euler*

Devidamente aprovada pela Portaria n.º 1.063, de 28-12-942, foi iniciada, em 28-12-943 o aumento da Estação de Carlos Euler.

Esse serviço está orçado em Cr \$25.605,90.

Prosseguem os trabalhos de 1944 .

3 — *Abrigo para a Carpintaria e Ferraria da 4.ª Residência*

Ficou concluída em 31 de março do corrente ano a construção do Abrigo para Carpintaria e Ferraria da 4.ª Residência.

4 — *Grupo de casas de turma no Km. 735,100 da Linha Tronco 4.ª Residência.*

Prosseguiram os trabalhos da construção do grupo de casas de turma do Km. 735,100 da Linha Tronco.

Essa obra, cujo orçamento importa em Cr \$60.487,10, foi aprovada pela Portaria n.º 703, de 22-12-941 e iniciada em 2-12-942. Os serviços ficaram paralizados de abril em diante, por falta de material.

5 — *Casa para abrigo de trolí*

Foi construída uma pequena casa para abrigo de trolí da turma n.º 117 — Km. 898,906 da Linha Tronco.

Esse serviço foi iniciado em janeiro e concluído em fevereiro.

6 — *Remodelação da Estação de Patrocínio*

Prosseguiram normalmente os trabalhos da remodelação da Estação de Patrocínio.

Não ficou concluída.

7 — *Abrigo de Carros em Três Corações*

Em 1943 prosseguiram os trabalhos da construção do abrigo de carros no pátio de Três Corações.

Conforme declarei no Relatório anterior, essa obra foi inicia-

da em outubro de 1942 e aprovada pela Portaria n.º 426, de
9|6|42.

O orçamento aprovado é de Cr \$69.914,10.
Continua em 1944.

8 — Estação de Alfenas

A Estação de Alfenas é invadida à hora dos trens por grande número de desocupados que perturbam o movimento de embarque e desembarque de passageiros. Por essa razão e atendendo a que a reforma geral levada a efeito naquela Estação comporta esse serviço que, além de mais, proporcionará renda à Estrada, com a venda de ingressos, foi projetado o fechamento da mesma.

O orçamento aprovado pela Portaria n.º 27, de 11|1|44, importa em Cr \$9.486,90.

Esse serviço foi iniciado em janeiro do corrente ano, não tendo ainda ficado concluído.

9 — Depósito de Locomotivas em Divinópolis

Proseguimos em 1943 com os serviços da construção do Depósito de Locomotivas em Divinópolis, que foi iniciada em julho de 1940.

Essa obra não ficou ainda concluída e seu orçamento na importância de Cr \$337.467,10 foi aprovado pelo Decreto n.º 6.582, de 9-12-40.

10 — Estação de Brumado

Em 1943 tiveram andamento os trabalhos de construção da Estação de Brumado que, conforme ficou dito no Relatório anterior, foi iniciada em junho de 1942, sendo aprovado o orçamento de Cr \$22.091,80 pelo Decreto n.º 7.274, de 2 5|11.

II — Edifício da Administração em Belo Horizonte

Ao ser aumentado em allura o 2.º pavimento do prédio da Administração, nesta Capital, o acesso que era pelo interior foi modificado para um passadiço descoberto.

Dai verificou-se o grande inconveniente de ficar sempre molhada nos dias de chuva essa passagem e, em consequência, trazer lama para as salas do Serviço de Reclamações, Escritório Central e Ajudância Técnica do Departamento da Linha.

Assim sendo, foi projetada a cobertura dêsse passadiço, em cimento armado, cujo orçamento foi aprovado pela Portaria n.º 501, de 18-5-43, e importou em Cr \$2.229,70.

Os serviços foram iniciados em outubro de 1943.

As características dessa obra são:

Cobertura com laje de concreto armado com 8,15 (de comprimento) X 2,20 (de largura).

Laje de 0,06 de espessura com vigas de 0,63 (de altura) X 8,95 (de comprimento) X 0,25 (de espessura), com eimalha.

12 — Estação de Belo Horizonte

Em 23-1-43 ficou finalmente concluído o serviço do aumento da plataforma da Estação de Belo Horizonte, serviço êsse iniciado em 28-1-42 e aprovado pelo Decreto n.º 5.546, de 28|4|41.

O orçamento é de Cr \$24.108,60.

B) — D E S V I O S

1) — *Desvio particular para o Sr. Geraldo Osório Rodrigues, no Km. 169,911 da Linha Tronco*

Aprovada em 7|10|42 foi, em Dezembro do último ano, iniciada a construção de um desvio morto no Km. 169,911 da linha Tronco.

Esse desvio que tem o comprimento de 155,00 m., foi orçado em Cr \$11.531,50 e ficou concluído em 19|4|43.

2 — *Desvio morto, particular, no pátio da Estação de Santa Maria, solicitado pelos Srs. Irmãos Gambogi & Cia.*

Pela firma Irmãos Gambogi, proprietários da Cerâmica Santa Maria, foi solicitada a construção de um desvio no Km. ... 457,980 da Linha Tronco, com 68 metros de comprimento.

Submetida à aprovação do D..N. E. F., foi o orçamento dessa obra aprovado em 24|7|42.

Essa obra, cujo orçamento importa em Cr\$ 7.035,70, foi iniciada em novembro do corrente ano.

Não ficou concluída.

3 — *Desvio do km. 606 da Linha Tronco.*

Em junho do corrente ano foi iniciado e concluído o aumento do desvio morto do km. 606, da Linha Tronco, numa extensão de

40 metros. Assim, esse desvio ficou agora com o comprimento total de 180 metros.

Essa obra foi aprovada pela portaria n.º 627, de 1/7/43, e seu orçamento importou em Cr\$ 11.337,10.

O aumento desse desvio foi necessário para atender à intensificação do transporte do minério crômo, afim de suprir as necessidades atuais do País.

4 — *Desvio da estação de Salto — Ramal de Lavras.*

A pedido do Departamento de Transportes para atender as necessidades do tráfego foi, com a necessária autorização da Diretoria, projetado o aumento do desvio da estação de Salto, no km. 32,665, do Ramal de Lavras.

A extensão desse aumento é de 50 metros, cujo orçamento importa em Cr\$ 2.319,10, e foi aprovado pela portaria n.º 435, de 5/5/43.

A extensão útil desse desvio é de 175 metros, inclusive o aumento.

Esse serviço foi iniciado e concluído em agosto do corrente ano.

5 — *Desvio misto para a Usina Central do Leite, em Belo Horizonte.*

Prosseguiram os trabalhos da construção do desvio no km. 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte, para a Usina Central do Leite, nesta Capital, com a extensão de 201,50 metros.

Havendo a Secretaria da Agricultura instalado em Belo Horizonte, um Entrepôsto para o serviço de distribuição de leite, foi, pelo sr. Secretário da Viação solicitada a construção de um desvio misto, afim de ali facilitar o recebimento do leite do interior e o retorno do vasilhame necessário ao seu transporte.

O orçamento desse serviço importa em Cr\$ 52.690,40, e deve correr à conta do Governo do Estado — Secretaria de Viação e Obras Públicas.

Não ficou concluída.

6 — *Desvio para a balança de pesar carros em Belo Horizonte.*

Em outubro de 1943 foi iniciada e concluída a construção de um aumento do desvio da balança de pesar carros do pátio da estação de Belo Horizonte, com a extensão de 60,00 ms.

7 — *Desvio vivo no pátio de Belo Horizonte.*

Com a extensão de 346,00 ms. foi em março de 1943, iniciada a construção de um desvio vivo no pátio da estação de Belo Horizonte.

Não ficou concluído.

8 — *Desvio no km. 900,060, da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

No pátio do abrigo de carros, em Belo Horizonte, foi construído um desvio vivo com a extensão de 87,00 ms.

Esse serviço foi iniciado e concluído em outubro de 1943.

9 — *Desvio no pátio de Belo Horizonte.*

Com o comprimento de 35 metros, foi iniciada e concluída em outubro de 1943, a construção de um desvio no pátio da estação de Belo Horizonte — km. 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

C) CONSTRUÇÃO, RECONSTRUÇÃO E MELHORAMENTOS
DE OBRAS D'ARTE — PONTES, PONTILHÕES, BUEI-
ROS, MUROS DE ARRIMO, MATA-BURROS, ETC.

1 — *Bueiro capeado no km. 145,200, da Linha-Tronco.*

Em fevereiro foi iniciada e concluída a reconstrução parcial do bueiro capeado de 0,80 x 1,80 no km. 145,200 da Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

Esse serviço tornou-se necessário porque, tendo se verificado estar um dos seus muros laterais muito danificado, oferecia o mesmo grande perigo à circulação dos trens.

Essa obra não foi ainda aprovada, tendo sido, entretanto, enviados projeto e orçamento ao D. N. E. F.

O orçamento importa em Cr\$ 10.494,90, e vai correr por conta do "Fundo de Melhoramentos".

2 — *Bueiro do km. 597,069, da Linha-Tronco.*

Pela portaria n.º 537, de 20/7/42, foi aprovada a construção de um bueiro capeado no km. 597,069, da Linha-Tronco, cujo orçamento importa em Cr\$ 2.175,60.

Essa obra foi iniciada em junho de 1942 e concluída em 4/9/43.

3 — *Bueiro do km. 689,985, da Linha-Tronco.*

A portaria n.º 842, de 31/X/42, aprovou a construção de um bueiro capeado no km. 689,985, da Linha-Tronco.

Essa obra foi iniciada e concluída em dezembro e seu orçamento importa em Cr\$ 8.223,60.

A obra em apreço é justificada por haver necessidade de ser substituído o bueiro provisório existente no local indicado.

4 — *Bueiro do km. 689,600, da Linha-Tronco.*

Tendo sido aprovada a construção de um bueiro capeado no km. 689,600, da Linha Tronco, pela portaria n.º 1.019, de 21 XI 42, foi, em julho do corrente ano, iniciado esse serviço, cujo orçamento importa em Cr\$ 8.937,40.

Em agosto do mesmo ano ficou essa obra concluída.

A obra em aprêço é justificada por haver necessidade de ser substituído o bueiro provisório existente no local indicado.

5 — *Construção de 2 bueiros nos kms. 689,510 e 689,755, da Linha Tronco.*

Em maio foi iniciada a construção de 2 bueiros capeados; sendo um no km. 689,510 e outro no km. 689,755, da Linha Tronco.

A execução dessas obras foi aprovada pela portaria n.º 915, de 18—XI—42, tendo sido concluídas em maio e agosto do corrente ano, respectivamente.

As obras em questão são justificadas por haver necessidade de serem substituídos os bueiros provisórios existentes nos locais indicados.

6 — *Bueiros dos kms. 717,888 e 718,010, da Linha-Tronco.*

Os bueiros acima citados eram capeados por meio de trilhos. Assim sendo, foi projetada a construção dos capeamentos de concreto armado, para aproveitamento dos trilhos, cujo orçamento importou em Cr\$ 2.375,20.

Essas obras não foram ainda aprovadas, apesar de já ter-se enviado ao D. N. E. F. o expediente respectivo.

Foram iniciadas e concluídas em abril do corrente ano.

7 — *Bueiro do km. 217,950, da Linha da Barra.*

Tendo arriado o capeamento do bueiro triplo de 0,60 x 0,90, existente no km. 217,950, da Linha da Barra, foi necessário reconstruí-lo, dadas as condições locais da linha. Para isso foi projetado, em substituição, um bueiro duplo de tubos "VIBROR" de 1,50 de diâmetro, tendo em vista a rapidez de sua execução.

Essa obra foi orçada em Cr\$ 153.370,70, e aprovada pela portaria n.º 990, de 30|8|43.

No corrente ano foi apenas providenciado o levantamento da fogueira de dormentes.

8 — *Bueiro do km. 218,358, da Linha da Barra.*

Com as últimas chuvas, rodou o aterro do km. 218,358, da Linha da Barra e sofreu grandes danos o bueiro existente no local, tornando-se necessária a construção de um novo, em substituição ao existente.

Assim sendo, foi projetado um bueiro de tubo "VIBROR" de 1,50 de diâmetro, cujo orçamento importou em Cr\$ 37.687,60 e foi aprovado pela portaria n.º 798, de 9|8|43.

Essa obra, que é de caráter urgente, foi iniciada em julho do corrente ano.

Prosseguem os trabalhos em 1944.

9 — *Bueiro do km. 264,220, da Linha da Barra.*

Em conseqüência das últimas chuvas, deu-se o abatimento do atêrro e do bueiro existentes no km. 264,220, numa extensão de 40 metros, havendo assim, necessidade urgente de reconstruí-los, dadas as precárias condições locais das linhas.

Para maior facilidade e rapidez de execução, foi projetado, em substituição um bueiro de tubo "VIBROR", de 0,70 de diâmetro, cujo orçamento se eleva a Cr\$ 27.092,40.

Como se tratasse de obra de caráter urgente, foi a mesma iniciada em janeiro, independentemente de aprovação do D. N. E. F., tendo sido providenciado o levantamento da fogueira de dormentes.

Continúa em 1944.

10 — *Bueiro e valeta de 0,80 x 1,00, no km. 13,097, da Llnha de Cruzeiro a Tuiuti.*

Prosseguiram em 1943 os trabalhos da construção de um bueiro aberto e valeta de 0,80 x 1,00, no km. 13,097, da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

Essa obra foi projetada afim de conduzir para juzante as águas naquele local, que têm produzido grandes danos ao terreno junto ao leito da linha.

O orçamento importa em Cr\$ 15.231,10 e foi aprovado pelo Decreto n.º 6.584, de 9|XII|40.

Acontece, porém, que em meados de setembro caiu uma barreira com blocos de pedra sobre o referido bueiro em construção, o qual ficou danificado em grande parte.

Esta Chefia, com a aprovação prévia dessa Diretoria, ordenou novo estudo da obra em questão, uma vez que o terreno do primitivo é movediço e sujeito a barreiras.

Continúa em 1944.

11 — *Bueiro do km. 280,751, da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.*

Devido ao forte aguaceiro que desmoronou o barrameo e a valeta de alvenaria de descarga, caído em janeiro de 1943, foi necessário construir-se uma valeta de juzante para o bueiro capeado do km. 280,751, da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, afim de proteger o aterro, com as seguintes dimensões:

Valeta 17,10 x 0,90 x 1,00.

Escadaria 12,50 x 1,30 x 0,70.

Nessas condições, foi o referido serviço iniciado em 18|6|43 e concluído em 18|7|43.

O orçamento importou em Cr\$ 4.699,00, tendo sido aprovado pela portaria n.º 720, de 1.º|X|42.

12 — *Bueiro "aberto" no km. 899,934, da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

No abrigo de carros de Belo Horizonte foi necessário fazer-se uma modificação em um bueiro "aberto" all existente, afim de permitir o prosseguimento da construção de um novo desvio, o qual está sendo reclamado pela exigência dos serviços de pátio da estação desta Capital.

A obra tem as seguintes dimensões: Comprimento 26,30 — Largura 0,60 e Altura 0,50. O orçamento importa em Cr\$ 3.372,00, e foi aprovado pela portaria n.º 1.353, de 23|XI|.

Esse serviço foi iniciado em 7|X|43 e terminado em 10|XII|43.

Foi também construída uma caixa de tijolos de 1,50 x 1,20 x 0,90, para ligação do esgôto.

MURO DE ARRIMO

1 — *Muro de arrimo no Km. 282,392 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.*

Em consequência de uma infiltração que fez correr uma barreira ao pé do encontro do pontilhão do Km. 282,392 da Linha de

Sítio a Barra do Paraopeba, foi necessário construir-se no local, com toda a urgência possível, um muro de arrimo, por haver o desmoronamento ameaçado o referido encontro.

Essa obra, por ser de caráter urgente, foi executada sem projeto, o qual está sendo organizado pela Ajudância Técnica deste Departamento. Não obstante, solicitei prévia autorização da Diretoria para iniciá-la, conforme ofício n. 506|43, de 22|X|43.

O serviço em aprêço foi iniciado em agosto e terminado em setembro de 1943.

Dou, a seguir, as dimensões da obra:

Comprimento — 24,30 m.

Espessura — 1,60 e 0,80 m.

Altura — 2,80 m.

2 — *Muro de arrimo no Km. 735,350 da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

Ficou concluído, em fevereiro de 1943, o muro de arrimo que havia sido iniciado em outubro de 1942, conforme declarei no relatório anterior.

As dimensões dessa obra, são: 14,00 x 1,00 x 1,60.

A Rêde foi autorizada a executar esse serviço pela Portaria n. 1.000, de 14|XII|42.

O orçamento aprovado importou em Cr\$ 12.499,70.

3 — *Muro de arrimo no Km. 682,148 da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

Foi iniciado em abril e concluída em maio de 1943 a construção de um muro de arrimo na Pedreira de Santo Antônio do Monte.

Dimensões: — 4,00 x 5,00 x 1,00.

PONTES

1 — *Ponte de concreto armado do Km. 99,794 da Linha da Barra.*

Tiveram prosseguimento os trabalhos da construção da ponte de concreto armado do Km. 99,794 da Linha da Barra, cujo vão mede 14,85 m.

Essa obra foi iniciada em 14|6|41 e ficou concluída em 30|6|43. O seu orçamento é de Cr\$ 32.760,60, o qual foi aprovado pela Portaria n. 6.181, de 28|8|40.

2 — *Ponte de concreto armado do Km. 212,744 da Linha da Barra.*

Em 1913 prosseguiram os serviços da construção de uma ponte de concreto armado, com 10,00 ms. de vão, no Km. 212,744 da Linha da Barra, cujo orçamento, na importância de Cr\$ 53.200,60, foi aprovado pelo Decreto n. 6.547, de 23/XI/40.

Essa obra foi iniciada em 4/8/40 e não ficou concluída no corrente ano.

3 — *Refôrço da ponte metálica, de 9,85 m. de vão, do Km. 100,657 da Linha da Barra.*

Tendo o Departamento de Transportes solicitado a substituição urgente das vigas de madeira existentes na ponte do Km. 100,657 da Linha da Barra, por outras de metal, para permitir a circulação de locomotivas mais pesadas e o conseqüente aumento de capacidade dos transportes naquele trecho, foi organizado o projeto desse serviço, cujo orçamento se elevou a Cr\$ 13.935,00.

Essa obra não foi ainda aprovada, mas como é de caráter urgente, foi iniciada em junho do corrente ano, tendo sido apenas reparadas as respectivas mãos francesas.

Continua em 1944.

4 — *Ponte do Km. 293,432 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, com 38 metros de vão.*

Não resistindo à forte pressão das águas, motivada pelas grandes cheias das últimas chuvas, desmoronou-se totalmente o pilar da ponte do Km. 293,432 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, sendo necessário reconstruí-lo imediatamente.

Assim sendo, foi providenciado o projeto dessa obra, cujo orçamento importou em Cr\$ 13.187,30 e foi aprovado pela Portaria n. 991, de 30/8/43.

O serviço teve início em julho de 1943, não tendo, entretanto, ficado concluído nesse ano.

5 — *Ponte do Km. 152 da Linha Tronco.*

Prosseguimos com os trabalhos do refôrço da ponte do Km. 152 da Linha Tronco. Esse serviço foi iniciado em dezembro de 1941 e concluído em abril de 1943.

PONTILHÕES

1 — *Pontilhão do Km. 195,006 da Linha Sapucaí.*

Tiveram prosseguimento os serviços de alargamento de encontro e vigas de concreto armado, de 5,00 de vão, do pontilhão do km. 195,006 da Linha Sapucaí.

Essa obra foi iniciada em março de 1941 e concluída em agosto de 1943, tendo sido aprovada pelo decreto n.º 6.543, de 23|XI|40, cujo orçamento é de Cr\$ 11.294,50.

Essa obra foi projetada e executada porque o pontilhão existente não tinha largura suficiente, de modo que o aterro ficava prejudicado e conseqüentemente o lastramento da linha.

As vigas existentes eram provisórias e feitas de trilhos sobrepostos.

MATA - BURROS

1 — *Mata-burros no km. 347,581, da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.*

A 12.ª Residência mandou construir, sem projeto, um mata-burros no km. 347,581, da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

Esta Chefia vos deu ciência desse fato pelo proc.º n.º 609|44, tendo obtido a necessária ordem para organizar o respectivo orçamento que deverá ser imediatamente submetido à aprovação do D. N. E. F.

Essa obra foi iniciada e concluída em setembro de 1943, e tem as seguintes dimensões:

Comprimento	5,375 m.
Largura	2,00 m.
Altura	1,15 m.

EMBARCADOUROS

1 — *Embarcadouro para gado em Betim — km. 862,668, da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

Afim de atender o pedido de diversos fazendeiros residentes nas proximidades de Betim, foi ali construído um embarcadouro para gado.

Serviços realizados:

Construção de uma caixa d'água — Km. 682,148.

Escavação em terra, 4,00 x 4,00 x 0,90 x 0,70.

Alvenaria de pedra de 4,00 x 4,00 x 0,90 x 0,70 mais 4,00 x 4,00 x 0,60 x 0,60 com argamassa mista.

Essa obra foi iniciada em junho e terminada em setembro de 1943.

4 — *Diversas construções na Pedreira do km. 17, do Ramal de Machado.*

Construção de 20 cascas e um barracão no km. 15, do Ramal de Machado, para alojamento do pessoal da Pedreira do km. 17.

D) — SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS

Não houve serviço.

E) — VARIANTES

1 — *Ligação das Linhas de Angra a Goiandira e Gargas a Belo Horizonte, em Garças.*

Tiveram prosseguimento os trabalhos de construção da Variante de Garças.

Esse serviço foi paralizado em maio do corrente ano, porque está sendo estudado novo projeto para o mesmo.

2 — *Modificação da Linha no km. 894,234, do Ramal de Uberaba.*

Em 29|5|43 ficou concluído o serviço da Variante do km. 895, do Ramal de Uberaba, serviço êsse orçado em Cr\$ 58.160,70 e aprovado pelo decreto n.º 6.834, de 10|2|41.

F) — LASTRAMENTO DAS LINHAS COM PEDRA BRITADA E CASCALHO

1 — *Pedreiras.*

Em 1943 as Pedreiras da R. M. V. produziram 44.885 m³ de pedra britada, 6.200 m³ de pedra bruta, 60 m³ de pedra para alvenaria e 16 m³ de moinha de pedra.

PEDREIRAS	PRODUÇÃO		
	PEDRA		
	Urellada m ³	Bruta m ³	Molha m ³
Km. 55 — 1.ª Residência.....	1.211	62	19
Km. 541 — 3.ª Residência.....	6.082	405	—
Km. 655 — 4.ª Residência.....	4.351	1.119	—
Km. 170 — 6.ª Residência.....	160	70	—
Km. 363 — 9.ª Residência.....	1.190	60	—
Km. 1 — 9.ª Residência.....	11.812	2.500	—
Km. 17 — 10.ª Residência.....	5.616	60	—
Km. 682 — 11.ª Residência.....	10.32	1.000	—
Km. 923 — 16.ª Residência.....	2.211	—	—
Km. 1042 — 16.ª Residência.....	1.712	—	—
Total.....	44.800	6.200	19

Dispendeu-se com esse serviço a importância total de Cr\$ 934.415,80. O metro cúbico de pedra produzida saiu à razão de Cr\$ 18,26, não estando computadas as despesas indiretas de produção, tais como: Contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, acidentes do trabalho, etc.

2 — Empedramento.

No decorrer do ano de 1913 foram empedrados 31.519 metros de Linha.

As despesas com esse serviço importaram em Cr\$ 1.132.753,40, segundo apurações feitas pela Contabilidade.

O volume médio de pedra empregada, por metro foi de 0,915 m³.

O preço médio da pedra empregada ficou em Cr\$ 16,41.

A seguir dou uma demonstração do empedramento realizado nos últimos 5 anos:

ANO	EXTENSÃO DO LASTRAMENTO M. Linear
1939	95.627
1940	81.277

II — SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA
E AUXÍLIOS A OUTROS DEPARTAMENTOS

A) — *Conservação extraordinária de edifícios, etc.*

- 1 — Reparação da casa do Mestre de Linha da 2.ª Secção — 1.ª Residência — Km. 107,917 da Linha Tronco.
- 2 — Limpeza e mudança de uma parte do dormitório do pessoal da Tração, em Barra Mansa.
- 3 — Reparação do dormitório de guarda-freios, em Barra Mansa.
- 4 — Reparação da plataforma do armazém de baldeação da Estação de Barra Mansa.
- 5 — Reparação do grupo de casas da Turma 16 — Km. ... 106,995 da Linha Tronco.
- 6 — Reparação da casa do guarda-chaves da Estação de Augusto Pestana.
- 7 — Pintura da casa do Mestre de Linha de Quatis.
- 8 — Reparação do telhado do grupo de casas do Km. 26,228 da Linha Tronco (5.ª Turma).
- 9 — Modificação de um cômodo para alojamento de conferentes, na Estação de Vila Parado.
- 10 — Limpeza da Estação de Quatis.
- 11 — Reparação da casa do Escalador de Barra Mansa.
- 12 — Construção de 2 pequenos ranchos para guarda-chaves em Barra Mansa.
- 13 — Reparação da casa onde reside o auxiliar de escrita da 1.ª Residência — Km. 106,995 da Linha Tronco (Pátio de Barra Mansa).
- 14 — Reparação de um tanque da casa do Armazenista de Barra Mansa.
- 15 — Reparação da rede de esgoto das dependências da 1.ª Residência em Barra Mansa.
- 16 — Assentamento de um vaso sanitário na casa do Guarda-Chaves da Estação do Alto da Serra.
- 17 — Limpeza do grupo de casas de turma n. 15, Km. 106,114 da Linha Tronco.
- 18 — Limpeza da Casa do Chefe da Estação de Getulândia.
- 19 — Limpeza da Estação de Zelinda.
- 20 — Limpeza da Estação de Passa Vinte.
- 21 — Auxílio prestado no assentamento do piso de cimento no armazém da Estação de Ribeirão Vermelho.
- 22 — Reparação da casa do Guarda-Chaves da Estação de Patrocínio — Km. 900,098 da Linha Tronco.

- 23 — Reparação da casa do Agente de Patrocinio.
- 24 — Reparação da casa do Agente de S. Isabel — Km. 211,167 da Linha da Barra.
- 25 — Reparação da Estação de Carvalho.
- 26 — Reparação da Estação de Silviano Brandão.
- 27 — Reparação da Estação de Liberdade.
- 28 — Construção de 2 ranchos da turma n. 155 — Km. 230,210 da Linha da Barra.
- 29 — Construção de 3 ranchos na 160.ª turma — Km. 280,285 da Linha da Barra.
- 30 — Pintura da Estação de Pauto de Almeida.
- 31 — Reparação da casa do Guarda-Chaves de Conservatoria.
- 32 — Montagem de uma Guarita na Estação de Imbuseiro.
- 33 — Reparação da Estação de Bom Jardim.
- 34 — Reparação da casa do Guarda-Chaves de Serranos.
- 35 — Reparação da Estação de Serranos.
- 36 — Reparação de um fogão na Estação de Serranos.
- 37 — Assentamento de uma Guarita na Estação de Leite de Sousa.
- 38 — Reparação da casa do Bombeiro da 1.ª Residência — Km. 107,917 da Linha Troneo.
- 39 — Reparação da 1.ª casa da 195 turma — Km. 81 da Linha Sapucaí.
- 40 — Reparação da Estação de Itajubá — Km. 84 da Linha Sapucaí.
- 41 — Reparação da 1.ª casa da 206 turma — Km. 44 do Ramal de Paraisópolis.
- 42 — Reparação da Estação de Rutilo — Km. 202,335 da Linha da Barra.
- 43 — Reparação das casas da 197 turma — Km. 96 da Linha Sapucaí.
- 44 — Reparação da Estação de Brazópolis.
- 45 — Reparação das casas da turma n. 201 — Ramal de Paraisópolis.
- 46 — Reparação da Estação de Piranguinho — Km. 96,940 da Linha Sapucaí.
- 47 — Reparação da Estação de Delfim Moreira — Km. 35 do Ramal de Delfim Moreira.
- 48 — Reparação da Estação de Dias — Km. 11 do Ramal de Paraisópolis.
- 49 — Reparação das casas da turma n. 272 — Km. 32,785 do Ramal de Maehado.
- 50 — Reparação do grupo de casas da turma n. 271 — Km. 20,080 — Ramal de Maehado.

- 51 — Reparação da casa da turma n. 265 — Km. 263,080 da
Linha de Cruzeiro a Tuiuti.
- 52 — Reparação da Estação de Gaspar Lopes.
- 53 — Reparação do grupo de casas da turma n. 268 — Km.
294,050 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.
- 54 — Reparação do grupo de casas da turma n. 272 — Km.
32,785 — Ramal de Machado.
- 55 — Reparação da Estação de Machado — Km. 48,340 do
Ramal de Machado.
- 56 — Reparação da casa do Agente do Pôsto do Km. 17 do
Ramal de Machado.
- 57 — Reparação do grupo de casas da Turma 267 — Km.
284,740, da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.
- 58 — Reparação do telhado da Estação de Alfenas — Km.
7,758 do Ramal de Machado.
- 59 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 270 — Km.
12,170 do Ramal de Machado.
- 60 — Reparação do prédio da 11.ª Residência em São
João del-Rei.
- 61 — Reparação da casa do Feitor da 331 Turma — Km.
340,815 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.
- 62 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 355 — Km.
428 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.
- 63 — Reparação ligeira do grupo de casas da Turma n. 434
da Linha de Azurita a Barra do Funchal.
- 64 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 410 — Km.
850,944 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.
- 65 — Substituição das telhas curvas por telhas planas no te-
lhado da Estação de Álvaro da Silveira.
- 66 — Reparação ligeira do grupo de casas da Turma n. 431
— Km. 1.023,516 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.
- 67 — Reparação da casa do Agente da Estação de Dolores
do Indaiá.
- 68 — Reparação geral da Estação de Agua Suja.
- 69 — Reparação da Estação de Melo Viana.
- 70 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 432 — Km.
1.030,195 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.
- 71 — Reparação da Estação de Daniel de Carvalho.
- 72 — Reparação da casa do Guarda-Chaves da Estação de
Daniel de Carvalho.
- 73 — Reparação da casa do Mestre de Linha da 46.ª Secção
— Km. 1.036,324.
- 74 — Reparação da casa do Agente da Estação de Melo Viana.

75 — Reparação da casa do Guarda-Chaves da Estação de Melo Viana.

76 — Reparação da casa do Mestre de Linha da 44.ª Secção — Km. 850,007 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

77 — Reparação do armazém da 15.ª Residência — Km. 849,881 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

78 — Auxílio prestado na demolição da antiga Estação de Guardas.

79 — Reparação das janelas do prédio da Administração, em Belo Horizonte, onde funciona o Eseritório do Movimento.

80 — Assentamento de 2 guaritas no pátio da Estação de Belo Horizonte.

81 — Reparação da casa da rua Santa Quitéria n. 220.

82 — Limpeza do tecto e fôrro do Eseritório Central e Ajudância Técnica do Departamento da Linha.

83 — Reparação do calçamento do pátio da Estação de Belo Horizonte.

84 — Reparação do encaimento e fogão da Estação de Carlos Prates.

85 — Reparação de um quarto que serve de depósito da Turma de Artífices, no pátio dos Eseritórios da Administração, em Belo Horizonte.

86 — Construção de ranehos para alojamento do pessoal do Serviço de Reflorestamento, em Pouso Alto.

87 — Modificação da instalação d'água e assentamento de 2 filtros nos Eseritórios do Departamento da Loção.

88 — Substituição de um lavatório no Gabinete do Sr. Director.

89 — Reparação do prédio onde se acha instalado o Serviço Sanitário da Rede Mineira de Viação.

90 — Reparação das portas e janelas do cômodo onde está localizado o Arquivo do Serviço do Pessoal.

91 — Reparação do prédio da 1.ª Divisão.

92 — Reparação dos muros e paredes do prédio da Administração, em Belo Horizonte.

B) — *Conservação extraordinária de Obras de Arte — Caixas d'água, bueiros, pontilhões, etc.*

1 — Reparação de um bueiro no Km. 116,900 da Linha Tronco (conclusão).

Esse serviço foi iniciado em dezembro de 1912 e concluído em janeiro do corrente ano.

2 — Limpeza da bacia de compensação da represa da usina de Carlos Euler.

- 3 — Reparação de um bueiro no pátio de Angra dos Reis — Km. 0 da Linha Tronco.
- 4 — Reparação dos gigantes existentes no muro de arrimo do Km. 19 da Linha Tronco.
- 5 — Reparação de um bueiro no Km. 3,680 da Linha Tronco.
- 6 — Reparação do bueiro do Km. 127, da Linha Tronco.
- 7 — Reparação de um bueiro no Km. 56, da Linha Tronco.
- 8 — Reparação do bueiro do Km. 3,595 da Linha Tronco.
- 9 — Reparação do bueiro do Km. 8.070 da Linha Tronco.
- 10 — Reparação do mata-burro do Km. 583,600 da Linha Tronco — 3.ª Residência.
- 11 — Reparação da ponte do Km. 583,914 da Linha Tronco — 3.ª Residência.
- 12 — Reparação do mata-burro do Km. 582,002 da Linha Tronco.
- 13 — Enrocamento de um cavalete da provisória do Km. 741 da Linha Tronco.
- 14 — Reparação de um bueiro no Km. 700,300 da Linha Tronco.
- 15 — Remodelação de um bueiro no Km. 900 — Pátio da Estação de Patrocínio.
- 16 — Reparação do bueiro do Km. 205,100 da Linha da Barra.
- 17 — Enrocamento do pontilhão do Km. 227,312 da Linha da Barra.
- 18 — Reparação dos muros do bueiro do Km. 283,445 da Linha da Barra.
- 19 — Reparação das mãos francesas da ponte do Km. 94.
- 20 — Levantamento da provisória do Km. 139,310 da Linha da Barra.
- 21 — Reparação do bueiro do Km. 147,880, da Linha da Barra.
- 22 — Reparação do bueiro do Km. 150,100 da Linha da Barra.
- 23 — Reparação do muro da Caixa D'água do Km. 158 da Linha da Barra.
- 24 — Reparação das mãos francesas da ponte do Km. 108,386 da Linha da Barra.
- 25 — Reparação do bueiro do Km. 56 da Linha Tronco.
- 26 — Reparação do bueiro do Km. 127 da Linha Tronco.
- 27 — Reparação do bueiro do Km. 75,100 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.
- 28 — Reparação do pontilhão do Km. 95,950 da Linha Sapucaí.

29 — Reparação dos muros do Pátio da 8.ª Residência, em Itajubá.

30 — Reparação dos muros do Pátio do 7.º Depósito — Km. 81,700 da Linha Sapneal.

31 — Assentamento de colunas na Caixa D'água do Km. 354 da Linha Tronco.

32 — Reparação do pontilhão do Km. 18,720 do Ramal de Machado (2,50 de vão).

33 — Reparação de 2 bueiros no Km. 265 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

34 — Reparação do pontilhão do Km. 317,990 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

35 — Reparação do bureiro do Km. 319,810 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

36 — Reparação do bureiro do Km. 318,713 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

37 — Reparação do embarcadouro de Carlos Prates — Km. 896,563 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

38 — Reparação do encanamento da Caixa D'água de Martins Guimarães — Km. 657,157 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

39 — Reparação da ponte do Rio Lanbari — Km. 912,746 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

40 — Reparação da Ponte do Km. 1.002,171 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

41 — Montagem de uma Caixa D'água na Parada Bonifácio.

42 — Reparação de um muro de arrimo na Estação de Belo Horizonte.

43 — Reparação do prédio onde funciona a Contabilidade da Rede Mineira de Viação. (Pintura de portas, janelas, paredes e forros).

44 — Reparação da rede d'água do prédio onde funciona a Secção de Impressos, em Carlos Prates.

45 — Reparação do prédio onde antigamente funcionava a Oficina do Telégrafo, em Carlos Prates.

46 — Reparação do encanamento d'água do prédio da extinta Oficina de Iluminação, em Carlos Prates.

47 — Reparação do prédio onde funcionou a Oficina Gráfica, em Carlos Prates.

48 — Reparação da casa da rua Januária, n.º 165.

49 — Reparação da casa da rua Januária n.º 166.

50 — Reparação da casa da rua Januária n.º 174.

51 — Reparação da casa da rua Januária n.º 215.

52 — Construção de um pequeno abrigo para Oficina da Tur-

ma de Artífices d'este Departamento, no Pátio do prédio da Administração, em Belo Horizonte.

53 — Reparação do barracão onde funciona a Oficina de consertos de máquinas de escrever, em Belo Horizonte.

54 — Reconstrução das paredes do abrigo de carros situado no pátio da estação de Cargas de Belo Horizonte.

C) — Conservação extraordinária das Linhas

1 — Remoção de barreiras no km. 179, da Linha de Angra a Goiandira (1.ª Residência) 2.400 m3. de terra removida.

2 — Rebaixamento do leito do km. 1, da Linha Troneo. 460,000 m3. de terra removida.

3 — Inversão de 198 metros lineares de trilhos no km. 4, da Linha Tronco.

4 — Inversão de 231 metros de trilhos no desvio da estação de Vila Parado.

5 — Reforma de atêrro no km. 15, da Linha Troneo.

6 — Remoção de barreiras entre os kms. 180 e 186, da Linha Tronco (8.662 m3. de terra removida).

7 — Alargamento de cortes na Variante do km. 180 da Linha Tronco.

8 — Conservação do leito da Linha da 1.ª Residência.

9 — Rampamento de 5.834,00 m3. de cortes nos kms. 490 — 492 — 493 — 540 — 541 — 542 — 543 — 544 — 546 — 547 da Linha Troneo (3.ª Residência).

10 — Refôrço de atêrros nos kms. 542 — 543 — 544 — 545 — 546 — 592 da Linha Troneo (3.ª Residência) — 3.972,00 m3.

11 — Revisão geral da Linha entre os kms. 421,832 e 450,003 da Linha Tronco — 3.ª Residência.

12 — Remoção de barreiras nos kms. 480 — 482 — 540 e 544 da Linha Troneo — 3.ª Residência (1.740 m3. de terra removido).

13 — Levantamento de banquetas nos kms. 492 — 493 — 541 — 542 — 543 — 544 — 592 da Linha Tronco — 3.ª Residência.

14 — Limpeza do canal do Rio Pouso Alegre, para evitar que as águas atinjam o leito da Linha.

15 — Reparação do leito das Linhas do pátio da estação de Industrias, com saibro.

16 — Rampamento e alargamento de cortes nos kms. 799 e 780, da Linha Troneo — 4.ª Residência.

17 — Enrocamento da Linha no pátio da estação de Pratinha.

18 — Enrocamento da Linha no km. 670 da Linha Troneo.

19 — Enrocamento do leito no km. 690,400 da Linha Tronco.

20 — Enrocamento do leito no km. 765 — Linha Tronco.

21 — Enrocamento do bueiro, com pedra bruta, do km. 746, da Linha Tronco.

22 — Enrocamento de atêrro, com pedra bruta, no km. 723, da Linha Tronco.

23 — Enrocamento de atêrro, com pedra bruta, nos kms. 761 e 764 da Linha Tronco.

24 — Enrocamento de atêrro, com pedra bruta, no km. 718 da Linha Tronco.

25 — Enrocamento de um bueiro no km. 702.

26 — Enrocamento de um bueiro, com pedra bruta, no km. 700 da Linha Tronco.

27 — Enrocamento de atêrro no km. 691 da Linha Tronco.

28 — Enrocamento para proteção do pontilhão do km. 671 da Linha Tronco.

29 — Enrocamento para proteção da provisória do km. 675 da Linha Tronco.

30 — Enrocamento no km. 742 da Linha Tronco.

31 — Remoção de barreiras nos kms. 688 — 703 — 718 da Linha Tronco.

32 — Pregação de 400 metros de linha no km. 779 da Linha Tronco.

33 — Nivelamento da Linha nos kms. 723 ao 779 da Linha Tronco (1.050 metros).

34 — Capina da Linha no km. 695 ao 736 da Linha Tronco (6.992 metros).

35 — Limpeza de valetas nos kms. 695 ao 736 da Linha Tronco.

36 — Reparação do leito nas curvas dos kms. 712 — 713 — 714 e 740 da Linha Tronco.

37 — Linha descoberta no km. 779 da Linha Tronco (300 metros).

38 — Construção de banquetas nos kms. 723 e 799 da Linha Tronco (800 metros).

39 — Supressão do Ramal de Passa Três.

Pelo decreto n.º 4.727, de 22/9/42, a Rede foi autorizada a suprimir o tráfego no Ramal de Passa Três e retirar o material fixo existente.

Em 15/6/43 foi dado início ao serviço, o qual não ficou concluído no corrente ano, tendo sido arrancados 26 kms. de Linha.

40 — Desobstrução da Linha da Barra, nos seguintes pontos:
Linha da Barra:

Kms. 138,860 — 198,450 — 217,950 — 218,350 — 264,220 — 139,130 — 264,220 — 217,950 — 218,350 — 175,330.

Ramal de Passa Três:

Km. 4,150.

41 — Enrocamento do leito no km. 205,752 da Linha da Barra.
42 — Colocação de dormentes especiais na ponte do km. 211,010 da Linha da Barra.

43 — Enrocamento de atêrro no km. 71 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

44 — Enrocamento de atêrro no km. 68 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

45 — Alargamento e rampamento de cortes nos Kms. 31 — 32 — 33 — 36 — 43 — 44 — 45 — 46 — 49 e 56 do Ramal de Lavras. Terra removida — 7.184 m³.

46 — Assentamento de uma chave, usada, no triângulo da Estação de Cervo — Km. 56,280 do Ramal de Lavras.

47 — Alargamento e rampamento de cortes nos Kms. 168 e 170 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti (195 m³ de terra removida).

48 — Limpeza de valas e valetas entre os Kms. 126 e 127 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti (1.200 metros).

49 — Levantamento de banquetas no Km. 113 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti (135 m³).

50 — Abertura de novas valas no Km. 126 da Linha Tronco (210 metros).

51 — Remoção de barreiras no Ramal de Lavras — Dos Kms. 0 ao 33. — Terra removida, 276 m³.

52 — Nivelamento de 1.270 metros de Linha no Km. 112 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

53 — Preparo do leito para melhoramento das Linhas no Km. 352 da Linha Tronco.

54 — Desviando o Rio Boa Vista para proteção das Linhas no Km. 305 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

55 — Enrocamento do leito nos Kms. 716 — 717 — 736 e 866 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

56 — Conservação do leito — Linha capinada entre os Kms. 602 — 603 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte (11.100 metros).

57 — Rampamento de cortes no Km. 676 da Linha de Garças a Belo Horizonte (60 m²).

58 — Nivelamento da Linha nos Kms. 602 — 603 — 604 — 897 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte (5.784 metros).

59 — Reparação da chave n. 24, no pátio de Belo Horizonte.

60 — Remoção de barreira nos Kms. 604 — 670 e 900 da Linha de Garças a Belo Horizonte. (580 m³ de terra removida).

61 — Inversão de trilhos entre os Kms. 890 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte. (450 metros de trilhos removidos).

62 — Reparação de 2 chaves no Km. 900,206 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

63 — Enrocamento no Km. 826 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

61 — Rebaixamento (200 metros) e deslocamento (110 metros) das Linhas no Km. 887 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

65 — Reparação de aterros nos Kms. 619 e 621 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

66 — Assentamento de um para-choque "tipo" no Km. 899,650 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

67 — Assentamento de um para-choque "tipo" no Km. 900,620 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

68 — Assentamento de 4 porteiras nos Kms. 938 e 939 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

69 — Desobstrução da Linha no Km. 1.067 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

70 — Conservação do leito — Linha capinada, 11.100 metros, entre os Kms. 602 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

71 — Reparação do calçamento da rua Mauá.

D) — TRENDS DE SERVIÇO — LASTRO V. P.

1 — Transportes efetuados pelo Lastro da 1.ª Residência, no corrente ano, nos serviços de remoção de barreiras e revisão geral da Linha entre Angra a Alto da Serra.

Material transportado:

Dormentes	n.	810
Areia	m3	8
Terra	"	9.111
Pedra para obra	"	55
Pedra brilhada	"	917

2 — Transportes efetuados pelo Lastro V. P. da 13.ª Residência, a saber:

Terra transportada	6.499 m3
Pedra transportada	516 "
Areia transportada	127 "
Cal transportada	4.000 Kg.
Tijolos transportados	6.716 n.

E) — AUXÍLIO ENTRE REPARTIÇÕES

Ao Departamento de Transportes

1 — Auxílio prestado no serviço da rede de esgôto da Estação de Joaquim Leite — Km. 139,103 da Linha Troneo.

2 — Auxílio prestado no serviço de carga e descarga de materiais da Residência.

3 — Auxílio prestado por um ajudante na Ferraria da 1.ª Residência.

4 — Auxílios prestados às Turmas de Conserva pelo pessoal da 1.ª Residência.

5 — Auxílio prestado no serviço de carga e descarga de carvão, em Angra dos Reis.

6 — Auxílio prestado na demolição de ranchos existentes na baixada de Angra dos Reis.

7 — Auxílio prestado por um artífice, na Carpintaria da 1.ª Residência.

8 — Auxílios prestados às Turmas, 259, 260, 262, 266 e 279 — Kms. 220,230 — 237,700 — 253 — 278,680 e 358,500 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

9 — Auxílio prestado ao Departamento de Transportes na adaptação do armazém de cargas no prédio onde antigamente funcionava a Oficina da Linha, em Carlos Prates.

10 — Empregado à disposição das Oficinas de consertos de máquinas de escrever (Departamento de Transportes).

11 — Confecção de 5 pranchetas para assentamento dos aparelhos telegráficos.

12 — Auxílio prestado à Estação de Belo Horizonte, na remoção de uma prancha de lixo do armazém de cargas, descarregando-a no Km. 887 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

13 — Reparação de biombos e móveis no Escritório Central do Departamento de Transportes.

14 — Confecção de armários e prateleiras para os Escritórios do Departamento de Transportes.

Ao Departamento do Tráfego

1 — Reparação de biombos e assentamentos de vidros na Contadoria.

2 — Reparação de móveis e biombos pertencentes à Estática.

3 — Confecção de prateleiras para os serviços de Reclamações.

4 — Modificações dos biombos do Escritório dos Serviços de Reclamações.

5 — Reparação de mesas e cadeiras para o Departamento do Tráfego.

SECÇÃO MILITAR

1 — Reparação de móveis.

Ao Departamento Financeiro

1 — Reparação de móveis e pintura de cofre pertencentes à Tesouraria.

2 — Fazendo mudança dos Arquivos dos Serviços de Pessoal (Secção de Contagem de Tempo).

3 — Confecção de praleiras para o Serviço de Pessoal.

F) — S E R V I Ç O S D I V E R S O S

1 — Confecção de estacas e piquetes para os estudos da Varianle de Barra Mansa a Volta Redonda.

2 — Reparação de Ferramentas das Turmas da 3.^a Residência.

3 — Confecção de colunas metálicas de 1,20 de altura.

4 — Salvamento do Batelão n.º 1, naufragado nas proximidades do Pôrto do Ribeirão Vermelho, serviço iniciado em novembro, não tendo ficado ainda concluído neste ano de 1913.

5 — Sondagem do Batelão n.º 8, que se acha naufragado no Rio Grande — Km. 33.

6 — Confecção de 10 peças metálicas para reparação da ponte do Km. 56,900 da Linha Tronco, com 15 metros de vão.

7 — Confecção de 2 armários para a Turma de Pontes, com as seguintes dimensões:

1 de 1,80 x 2,20 x 0,70

1 de 1,80 x 0,70 x 0,30

8 — Confecção de 15 tarimbas para os carros que servem de alojamento ao pessoal, da Turma de Pontes.

9 — Confecção de 4 cavaletes metálicos de 3,00 m. de comprimento de 1,50 de altura, para andaime da Turma de Pontes.

10 — Confecção de 6 cavaletes metálicos de 2,60 x 0,85, para uso da Turma de Pontes.

11 — Confecção de 2 cavaletes metálicos de 1,00 x 0,70 para uso da Turma de Pontes.

12 — Pintura de 2 bale-estacas de 8,00 m. de altura por 3,00 m. de base.

13 — Construção de duas carretas para uso da Turma de Pontes.

14 — Pintura de 77 peças metálicas da Turma de Pontes.

15 — Reparação do vapor, n.º 3. Serviço iniciado em maio e concluído em julho, de 1943.

16 — Reparação do vapor n.º 5 — serviço iniciado em outubro de 1942 e concluído em fevereiro de 1943.

17 — Limpeza no Pátio da Estação de Belo Horizonte.

18 — Pintura de Miras para a Ajudância Técnica.

19 — Renovando o Arquivo do Departamento da Linha.

20 — Modificação dos biombos e adaptação do Escritório Central e Gabinetes dos Chefes, na sala onde funcionava o Serviço de Reclamações.

21 — Reparação de ferramentas da Turma de Artífices do Departamento da Linha.

22 — Enceramento das salas do Escritório Central do Departamento da Linha.

23 — Consecção de 3 armários para a Biblioteca e três fichários para o Escritório Central do Departamento da Linha.

24 — Carregamento de escadas de ferro que se acham depositadas nas antigas Oficinas de Carlos Prates, em 3 pranchas, as quais foram despacliadas para as Oficinas de Divinópolis.

25 — Montagem de mostruários na Feira de Amostras.

III — SERVIÇOS A CONTA DE “CAPITAL”

A) — E L E T R I F I C A Ç Ã O

Durante o ano de 1943, os trabalhos para a Eletrificação da Linha de Angra, estiveram praticamente paralisados, visto perdurarem as causas que impediram a compra do aparelhamento ainda necessário para as Subestações transformadoras e material completo para construção de usinas Hidroelétricas.

O Escritório de Barra Mansa, que se encontrava em sala alugada, foi transferido para a primeira Residência em 18 de agosto. Tendo o Engenheiro Angelo Herincto pedido demissão do cargo de Engenheiro-Auxiliar, em setembro passaram todos os serviços à jurisdição administrativa do Eng. da Primeira Residência. Essa providência articulou os poucos trabalhos em andamento por conta da Eletrificação, com os da conservação ordinária, permitindo apreciável economia; a despesa de pessoal, em Barra Mansa, de Cr\$... 2.013,40 em setembro, passou a Cr\$ 625,00 em outubro.

Os serviços da reduzida Turma de Construção de Linhas de Contacto e Transmissão, foram limitados a trabalhos de conservação das Linhas construídas. O ferreiro dessa Turma foi bem aproveitado no preparo de ferragens para as Linhas a serem construídas e que estão praticamente completas.



Serviço de Eletrificação — Posto de comando, na Usina d
Carlos Euler



Tiveram andamento as casas A e B destinadas a residências de operadores, junto à Subestação de Getulândia, que ficaram concluídas em novembro. Para a casa A, foram transferidos os materiais delicados destinados às Subestações e a casa B, foi entregue ao Apontador-Armazenista. Dêsse modo foi realizada pequena economia, na entrega ao proprietário de um edifício alugada para outros fins, continuando neste regime apenas o armazém onde estão perfeitamente resguardados os materiais destinados às Linhas.

Na Subestação de Getulândia, foram realizados apenas trabalhos de conservação, como repintura de portas e armações metálicas. Essa Subestação depende de retificador, para poder funcionar e os esforços realizados para importação dêsse material infelizmente não foram bem sucedidos.

Em Euler, o segundo canal destinado ao aumento da potência instalada na usina ficou terminado, dependendo o seu funcionamento apenas de duas comportas já providenciadas pelo Departamento da Locomoção. Também teve andamento a casa B, junto à Usina, para residência de operadores.

Em janeiro o número total de funcionários e empregados contratados que entraram em folha de pagamento, foi de 25. Em dezembro êsse número havia caído a 17, por não terem sido preenchidas as vagas verificadas durante o ano. Dêsse número, pertence ao quadro normal, um auxiliar de escrita, ao quadro suplementar um guarda-fios e um encarregado de obras; os restantes em número de quatorze, são todos contratados com os seguintes títulos: um apontador-armazenista, dois pedreiros, dois ferreiros, três cavouqueiros, três guarda-fios, um trabalhador, um aprendiz e um observador.

Um dos trabalhos que deve ter andamento para completar a Linha de Contacto até Angra, é o equipamento dos tóneis existentes. Acontece, entretanto, que muitos dêles apresentam saliências de pedra ou estão em alguns pontos com alturas inferiores às do gabarito para passagem das locomotivas elétricas, resultando disso dificuldades na instalação das Linhas de Contacto. Para que o serviço realizado sem interrupções do tráfego, sem grandes demoras e sem perigo de acidentes pessoais, necessário se torna o equipamento do trem de montagem de Linhas, com aparelhamento de ar comprimido e iluminação elétrica. Foram tomadas providências preliminares para que êsse serviço tenha andamento.

Dispomos do aparelhamento elétrico para a Subestação que vai ser instalada em Vila Parado, com falta do retificador e poucos acessórios, cedidos por empréstimo ao Departamento de Transportes, atendendo falta do trecho eletrificando e em tráfego.

Para a Subestação de Jussara, só dispomos de um transfor-

mador, adquirido como reserva, mas que poderá ser ali instalado até melhores dias para importação de materiais.

Aproveito o ensejo para vos fazer algumas apreciações sobre providências que na minha opinião devem ser oportunamente tomadas para atender a um tráfego mais intenso nas Linhas eletrificadas e em eletrificação, ou seja de Angra dos Reis a Andradina e possível prolongamento até R. Vermelho.

O primordial problema é o do suprimento de energia elétrica. A construção da usina de Itutinga pela própria Rede, pelo Estado ou por Empresa Particular, é a solução que considero magnífica; além de permitir um volumoso tráfego de Angra a Andradina, facilitará extraordinariamente o prolongamento da tração elétrica até R. Vermelho, que pode ser realizado sem aumento de número de Locomotivas e com apreciável economia de combustíveis. Para evidenciar as vantagens econômicas desse prolongamento, basta que se considere que só as Locomotivas a vapor que servem ao trecho têm atualmente um valor muito superior às despesas que devem ser realizadas em Linhas de Contacto e de Transmissão e duas Subestações Transformadoras, despesas essas que, no momento, podem ser computadas em Cr \$5.500.000,00.

Além desse trecho, poderá mais tarde a mesma usina suprir energia às Linhas de R. Vermelho a Garças, Lavras a Soledade, A. Botelho a Divinópolis, A. Mourão a Barbacena e ainda outros. Convem seja repetido que o alargamento da Bitola de 0,76m, não apresenta dificuldades especiais e pode ser realizado com extraordinária economia, desde que o trabalho seja realizado simultaneamente com a eletrificação.

A Usina de Itutinga, em que se deve instalar 24.000 kW de potência, continua sendo portanto a solução para o problema de suprimento de energia atual e a chave mestra de um vasto e magnífico programa de eletrificação extensiva e intensiva, de Linhas da Rede.

Sob o ponto de vista da tração, as locomotivas existentes, que são cinco Vickers e oito Siemens, bastam para atender a um tráfego bem mais volumoso do que o atual, entre Angra a R. Vermelho. Para ser justificada essa afirmação é suficiente verificar-se que o percurso médio atual das mesmas, é da ordem de 140 Km. por dia, valor que sem grandes sacrifícios, pode ser triplicado.

Para um reforço do material de tração, há recursos, que custam pouco dinheiro. Um deles é a troca das engrenagens de duas locomotivas Vickers, as antigas 400 e 401, adquiridas para serviço de passageiros, que atualmente é feito por Locomotivas Siemens. Essa providência permitirá o aumento de 80 T. de trens na Serra da Mantiqueira e equivale, portanto, a mais meia Locomotiva.

Outro recurso, é a construção de três carros motores aproveitando para isso dois truques Siemens e dois motores Vickers, sobresalentes. A prática tem demonstrado não ser necessário manter esse material fora de serviço ativo, como reserva. Com esses carros poderão ser rebocados os trens de passageiros entre Barra Mansa e R. Vermelho ou então os trens de lastro e conservação de Linhas, de qualquer modo liberando Locomotivas necessárias aos trens de carga.

Depois de esgotada a capacidade tratora das Locomotivas existentes e carros auto-motores assim construídos, será oportuna a compra de doze truques, cada um provido de dois motores de 75 kW e respectivo aparelhamento elétrico, para construção de seis novos auto-motores, que permitam um melhor serviço de passageiros em toda a extensão prevista, ou seja de Angra a R. Vermelho.

Ainda uma sugestão que resultará em economia de combustível, é o aparelhamento de uma Locomotiva a vapor com aquecimento elétrico, para o serviço de manobras em Barra Mansa. Essa providência, muito simples, é bastante interessante sob o ponto de vista de potência tomada à Subestação de Glicério, pois os aquecedores poderão ser ligados automaticamente apenas nos períodos de folga, mesmo de curta duração; o calor armazenado no volume de água da caldeira, é mais do que suficiente para um trabalho durante os curtos períodos em que toda a potência da Subestação estiver tomada pelos trens em circulação.

Sob o ponto de vista de suprimento de energia às Linhas de Contacto, convém seja lembrado que o reforço da potência das Subestações de Rutilo, Andrelândia e Andradina é uma providência prevista no programa de eletrificação, tanto que os respectivos edifícios possuem cubículos para transformadores e área suficiente para novos retificadores. Os estudos, entretanto, demonstraram que no caso de se tornar necessário o aumento de capacidade de transportes entre Pestana e Andradinha, a solução mais econômica e acertada sob todos os pontos de vista, é a instalação de Subestações Auxiliares, de funcionamento automático, nas Estações de Pestana, Arantes e F. Sales.

No trecho de Barra Mansa a Pestana, as providências que podem ser sugeridas para aumento de capacidade das Linhas são: a mudança da Subestação de Glicério para Zelinda, a construção da variante Glicério Quatis, a construção de desvio na ponte do Rio Preto e a instalação em Barra Mansa de uma Subestação automática, com retificador de mercúrio.

O trecho de Pestana à ponte do Rio Preto deve ser mantido em condições de nele ser oportunamente praticada a recuperação de energia e por isso a mudança de Glicério, para Zelinda na Subestação de comutadores, aparelhada para aquele serviço.

A construção da variante pela margem do Paraíba, suprimindo a atual Linha entre Glicério e Quatis, com rampas superiores a 20 mm: m, é uma providência há muito tempo sugerida pelo Engenheiro Abraão Leite. Na época em que foi debatido o assunto, como talvez ainda hoje o movimento não justificava o sacrificio financeiro da construção. Em se tratando, porém, do aumento de capacidade de transportes, aquela solução é magnífica e oportuna, pois ela permitirá que sejam dobradas as lotações atualmente transportadas pelas Locomotivas entre o Km. 144,500 e Barra Mansa.

Para que os trens trafeguem também com pesos dobrados de Pestana ao Km. 144,500, basta que seja construído o desvio junto à ponte do Rio Preto, no Km. 149,200 e outro naquele ponto, desvios êsses aliás, previstos no primitivo plano de eletrificação de B. Mansa a Pestana. Essa providência permitirá que os trens sejam desdobrados no trecho referido, inferior a cinco quilômetros e assim, com o pequeno aumento de cêrca de vinte minutos no tempo total de viagens, as Locomotivas poderão conduzir 560 T. de Pestana a B. Mansa, sem sacrificios e sem nenhum perigo.

A instalação em B. Mansa de uma Subestação automática, decorre da construção da variante e supressão da Subestação de Glicério, pois o centro de gravidade da energia tomada pelas Locomotivas entre Afra e Getulândia, se deslocará para as proximidades daquela cidade.

As providências antes sugeridas, além de permitirem aumento do número de trens em tôda a extensão e maior péso rebocado entre Pestana e Barra Mansa, trarão também apreciável diminuição no tempo de percurso e portanto melhor aproveitamento das Locomotivas existentes. Nada impedirá que o tempo total em viagem dos trens de carga entre Barra Mansa e Andradina seja de sete horas, desenvolvendo as Locomotivas a velocidade média de 26 Km: h, sendo as máximas de 35 Km: h entre Barra Bansa e Pestana e de 40 Km. : h entre Pestana e Andradina.

Dentro do programa delineado o único trabalho que no momento se poderá realizar, é o prolongamento das Linhas de Contacto de Andradina a Cañranças, cuja extensão é de 32,734 Km, e construção da correspondente Linha de Transmissão, cujo comprimento deverá ser da ordem de 23 Km. Funcionando a Linha da Transmissão como alimentador, os trens poderão circular naquele trecho com a Subestação de Andradina, não em condições tecnicamente perfeitas, mas realizando apreciável economia de combustíveis, durante pelo menos onze meses por ano. Levando em consideração parte de materiais já existentes, aquêlê prolongamento exigirá empate de Capital inferior a Cr \$900.000,00, produzindo econo-

mia anual superior a Cr \$180.000,00, além de liberar pelo menos uma Locomotiva a vapor para outras Linhas.

Finalmente devo dar algumas noticias sôbre o importante assunto da eletrificação de B. Horizonte a Divinópolis e de Azurilo a Pará de Minas.

Nos estudos preliminares realizados cheguei a conclusão de que o consumo especifico de energia é inferior a 50 kWh na alta tensão das Subestações, por Tkm de trabalho total ou seja na periferia das rodas das locomotivas.

Nas magnificas estatísticas do Departamento do Tráfego, encontra-se a indicação de que em 1912 a densidade dos transportes na Linha de Belo Horizonte a Divinópolis, foi de 669 182 Tkm: km de trabalho bruto ou seja no engate das máquinas a vapor. Admitindo-se composições de peso médio de 200 T. rebocadas por Locomotivas elétricas de 16 T. de peso, aquêl coefficiente deve ser aumentado de 23 % para ser determinado o trabalho total, o que resulta no novo indice de 820.000 Tkm : km. Assim para o consumo especifico indicado, de 50 kWh : Tkm, a quantidade de energia será de 41. kWh por ano e Km de Linha e o total para extensão de 156 km, será de 6.396.000 kWh por ano, na alta tensão das Subestações Transformadoras.

Para o trecho de Azurilo a Pará de Minas, pode ser admitido com pequeno erro metade daquele coefficiente, ou sejam 20.500 kWh: km. Sendo a distância de 27 km, o consumo annual correspondente será de 553.500 kWh.

Verifica-se por êsses números que consumo total previsto é de 6.949.500, ou seja 7.000.000 de kWh.

As linhas referidas tem apresentado magnificos indices de progresso, nestes últimos anos. Devemos entretanto admitir que as causas atuais de aumento de transportes ferroviários, não sejam mantidas por muito tempo, voltando então as curvas de progresso a apresentarem as taxas razoáveis de épocas normais.

Admitiremos que o consumo de 7.000.000 kWh apresenta em dez anos o aumento de 50 %, atingindo, portanto, 10.500.000 kWh e em vinte anos 11.000.000 kWh.

Quanto à potência, os estudos demoastram a conveniência econômica de serem instaladas imediatamente quatro Subestações Transformadores e oportunamente mais duas auxiliares. Cada uma deverá ter a potência nominal de 800 kW. Para o fator de diversidade muito bom de 50 %, a ponta máxima a ser produzida na Usina será de 1.600 kW.

Diante dêsses valores, parece-me não poderá haver dúvida alguma de que a quantidade de energia e a potência máxima de que a Rêde necessita para eletrificação das Linhas referidas, é uma parcela pequena, inferior a 10 % da potência que está sendo instalada e da capacidade energética da usina do Gafanhoto.

Pode acontecer entretanto que o Parque Industrial venha a necessitar de toda a energia correspondente à potência permanente da Usina do Gafanhoto, antes de ultimada a construção da Usina de Itutinga ou de outra, pela Rêde, para atender à eletrificação de suas Linhas. Mesmo neste caso é possível a providência sugerida, sendo apenas instalada uma Usina Térmica de reserva ou fazendo trafegar as Locomotivas a vapor nos curtos períodos de estiagem em que isso se verificar, utilizando neste caso de Gafanhoto somente a energia residual, que sempre ali existirá em larga escala. Isso corresponde a uma reserva térmica, que já existe.

Admitindo-se que a Rêde venha a pagar a energia a preços superiores ao da Central, digamos a Cr \$0,08 por kWh, os sete milhões referidos produzirão para o Estado a renda anual de Cr . . . \$560.000,00, que corresponde aos juros de 8 % sobre o capital de Cr \$7.000.000,00. Pode-se, portanto, considerar que o suprimento de energia à Rêde, diminui o custo da Usina do Gafanhoto da importância de Cr \$7.000.000,00, sem nenhum prejuízo para o magnífico programa do Parque Industrial.

Entretanto, se houvesse necessidade de sacrifícios, estes seriam fartamente justificáveis, pois não pode haver dúvidas sobre as vantagens da eletrificação de Linhas tão importantes como as em causa.

Sob o ponto de vista técnico, nenhum argumento precisa ser aduzido; “tração elétrica”, diz tudo.

Sob o ponto de vista econômico, são inúmeras as vantagens, tanto diretas como indiretas, tanto para a Rêde, como para a Capital do Estado e para as demais cidades servidas pelas linhas referidas. Uma delas, é a supressão do consumo de lenha, em grande escala, nas fornalhas das Locomotivas e proveniente de zonas que também abastecem Belo Horizonte daquele combustível, cada vez mais escasso. Outra, a possibilidade de melhor serviço de passageiros e de produtos da pequena lavoura, a baixas tarifas de transportes, em trens com paradas ameadadas na zona suburbana.

Sob o ponto de vista financeiro, as vantagens são decisivas; Trata-se do trecho de maior movimento da Rêde, em que o custo de lenha é dos mais elevados. As despesas a serem realizadas, serão folgadoamente amortizadas em curtíssimo prazo, apenas com parte

das economias resultantes; só as Locomotivas a vapor liberadas para atenderem a outras Linhas em que há falta de material de tração, só elas possuem um valor que quase basta para cobrir todo o capital a ser empadado.

B) — CONSTRUÇÃO DE PATROCÍNIO A OUIDOR

Apresento-vos, a seguir, os quadros estatísticos das despesas realizadas durante o ano de 1943, nos diversos trabalhos para a conclusão da Construção de Patrocínio a Ouvidor.

Em conta de capital, tiveram andamento os seguintes trabalhos:

Lastramento em terra, entre a ponte do Paranabal e Ouvidor, na extensão de 18 km. Esse trabalho, que era urgente, foi um pouco retardado em consequência de falta de trabalhadores. Os contratados para al levados, abandonavam a estrada, por encontrarem melhor remuneração em serviços particulares. Ficou faltando pequena extensão, para ser completado o lastro referido.

Casa para moradia do Engenheiro Residente de Monte Carmelo. Ficou praticamente concluída, faltando apenas passeio e serviços complementares.

Casa para o guarda-chaves e Estação de Macaúbas. Tiveram andamento, sendo ativada a construção da casa, para ser logo utilizada pelo pessoal.

Duplicação da linha telegráfica. Foram pedidos os materiais, mas os trabalhos não tiveram prosseguimento, em virtude de falta de pessoal habilitado e dificuldades de alojamento.

Caixa d'água de Monte Carmelo. Essa caixa, cuja capacidade é de 25.000 litros e em concreto armado, foi iniciada, mas o serviço não foi intensificado por falta de cimento e madeira, mas também e principalmente por estar muito atrasado o serviço de abastecimento de água da cidade, que vai suprir a mesma.

Desvio de Monte Carmelo. O aumento de 600 ms. do desvio principal do pátio de M. Carmelo, era uma urgente necessidade para facilitar as manobras e recomposição de trens. Esse trabalho ficou concluído e os resultados obtidos foram bons. Cumpre-me entretanto assinalar que a casa do guarda-chaves e antiga "garage" ficam muito perto das linhas e estão sendo abaladas; parece-nos dispensável e urgente a mudança desses edifícios, afim de possíveis e graves acidentes.

Triângulo e desvio de Macaúbas. Ficaram concluídos.

Lastro de pedra, na ponte do Paranaíba. Esse pequeno trabalho foi realizado com cuidados especiais.

Bueiros. Foram concluídos seis bueiros em tubos de concreto "VIBROR", de 70 cm. de diâmetro.

Por conta do fundo de melhoramentos, tiveram andamento os seguintes serviços:

Desvio do pátio de Goiandira;

Bueiro capeado de 0,6 x 0,9 m. no km. 1.125,561.

Bueiro capeado de 0,7 x 1,0 m. no km. 963,601.

Bueiro aberto de 0,4 x 0,6 m. no km. 1.125,717.

Bueiro aberto de 1,0 x 1,0 m. no km. 1.125,598.

O acontecimento mais importante a ser registrado durante o ano, foi a ultimação do recebimento dos trabalhos, por parte do Governo Federal. Vai transcrito em anexo, o termo lavrado pela comissão para esse fim nomeada, e que tem a data de 13 de julho de 1943.

TÉRMO DE RECEBIMENTO DAS OBRAS DO TRECHO FERROVIÁRIO DE PATROCÍNIO A OUVIDOR, CONSTRUIDO PELA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Aos treze dias do mês de julho do ano de mil novecentos e quarenta e três, no escritório do Departamento da Linha da Rêde Mineira de Viação, sito á rua Sapucaí, 383, em Belo Horizonte, Capital do Estado de Minas Gerais, reuniram-se os Engenheiro Nilo Miranda, Engenheiro classe "M", do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, representando o referido Departamento; Francisco Sanches, Engenheiro classe "B", da Rêde Mineira de Viação, Ajudante Técnico do Departamento da Linha da referida Estrada, e o Contador José de Castro, Chefe da Contabilidade da mesma Rêde, representando a mencionada ferrovia, para o fim especial de procederem á lavratura do presente termo de recebimento das obras construídas no trecho de Patrocínio a Ouvidor, pela Rêde Mineira de Viação, até 31 de dezembro de 1942, bem como dos materiais existentes no Almoarifado da Construção, na data acima citada, de acordo com o Aviso número 669, de 11 de março de 1942, do Exmo.

Ministro da Viação e Obras Públicas, como abaixo se declara:

ta. Em janeiro do corrente ano, no desempenho da comissão que
nha: cometida, em virtude do disposto no Aviso citado, percor-
folgaã seus componentes o trecho em aprêço e fizeram o levanta-
todas as obras construídas pela Rêde Mineira de Viação,

obras essas que vão relacionadas nos anexos números I a XI, e cujos tipos obedecem ás plantas que acompanham o presente termo?

Na mesma época a Comissão procedeu ao inventário de todos os materiais existentes em estoque no dia primeiro de janeiro de 1943, materiais êsses já incluídos em tomadas de contas pelas respectivas faturas de compra e que constam do anexo número XII.

A Comissão faz acompanhar o presente termo uma relação geral de todas as obras construídas no trecho de Patrocínio a Ouidor, da qual constam os respectivos preços de custo fornecidos pela Contabilidade da referida Estrada.

Nada mais havendo a tratar, lavrou-se o presente termo que vai assinado por todos os membros da Comissão.

Belo Horizonte, 13 de julho de 1943.

A) NILO MIRANDA, Engenheiro classe "M", Representante do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

A) FRANCISCO SANCHES, Ajudante Técnico da Linha, Representante da Rede Mineira de Viação.

A) JOSÉ DE CASTRO, Chefe da Contabilidade, Representante da Rede Mineira de Viação.

DESPESAS REALIZADAS NA CONSTRUÇÃO DA LINHA DE PATROCÍNIO A OUIDOR DE 1931 A 1943

DISCRIMINAÇÃO	Despesas de 1931 a 1942	Despesas em 1943	TOTAIS
	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Administração.....	1.758.156,851	81.034,569	1.872.191,41
Linhas telegráficas e telefônicas.....	235.549,547	1.643,60	237.193,147
Viadutos, pontes, pontilhões e boeiros.....	2.844.170,167	7.819,24	2.851.989,407
Edifícios e dependências.....	1.533.735,65	68.210,897	1.601.946,547
Preparo do leito.....	10.876.523,445	11.508,30	10.888.031,745
Assentamento de dormentes, trilhos e nra reiros mudançs de via.....	2.293.849,269	42.281,89	2.326.134,159
Dormentes.....	1.120.659,80	15.129,12	1.135.787,92
Caixas d'água.....	68.330,608	3.655,011	71.981,619
Trens de serviço.....	290.959,966	6.032,43	296.992,396
Material aux. do Irálego.....	677.559,662	1.181,55	678.732,152
Trilhos e acessórios.....	13.559.314,067	338.234,45	13.897.548,517
Conservação ord. da via permanente.....	146.269,871	—	146.269,871
Cercas e muros divisórios.....	570.016,551	932,068	570.978,619
Máquinas para a via permanente.....	10.719,761	—	10.719,761
Estudos.....	590.206,998	—	590.206,998
Empedramento da linha.....	78.516,426	1.231,51	79.807,936
Acidente no Irabalho.....	1.153,90	165,36	1.219,20
Aparelhos de engenharia.....	5.524,54	—	5.524,504
Transportes da R. M. V.....	739.571,40	19.759,50	779.330,90
Transportes em outras estradas.....	50.944,10	—	50.944,10
Terrenos (escrituras).....	827,00	—	827,00
Marcação e carregamento de dormentes....	22.423,92	—	22.423,92
Passagens.....	50.647.884	—	50.647.884
Sinais fixos.....	9.214,885	—	9.214,885
Placas quilométricas.....	1.953,47	—	1.953,47
Muro de arrimo Paranaiha.....	90.940,70	—	90.940,70
Móveis e utensílios estações.....	62.470,36	—	62.470,36
Porteira tipo R. M. V.....	365,00	—	365,00
Acidente pessoa estranha à estrada.....	2.053,40	—	2.053,40
Despesas não especificadas.....	59.508,27	—	59.508,27
Castro com terra.....	—	25.963,22	25.963,22
1 SOMA.....	37.792.057,372	627.841,645	38.419.899,017

COMISSÃO DE REFLORESTAMENTO

A comissão, que é composta de um Engenheiro-Chefe e o Engenheiro-Agrônomo Auxiliar Alberto Rios, concluiu as plantações dos seminários de eucaliptos de Pouso Alto e Bom Retiro, incluídos no ano anterior.

A conservação desse eucaliptal, que pode já contar com cerca de 60 mil árvores, das variedades de E. Saligna, E. Alba, E. Tereticoornis, E. Citriodora, E. Robusta, etc., tem exigido uma atenta vigilância, especialmente nesses primeiros anos da plantação, ocasião em que a espécie silvícula cuidada, é muito perseguida pelas formigas "Saúva".

Foram extintos em Pouso Alto e Bom Retiro mais de cem formigueiros antigos, exigindo dispêndio de material e trabalho. Foi ainda necessário, sair fora dos terrenos da Estrada, um raio de 300 metros para destruir formigueiros de confrontantes, que causavam prejuízos constantes. Embora toda a atenção tivemos prejuízos na uniformidade do mato florestal, pela constante necessidade de replantas, das unidades destruídas, ou inutilizadas.

CUIDADOS CULTURAIS

Foram feitas no correr do ano duas capinas gerais, uma antes da estação chuvosa e outra depois, evitando-se o desenvolvimento de plantas prejudiciais ao crescimento das árvores.

Para melhor aproveitamento dos terrenos foi indispensável a construção de valas em lugares que a depressão ocasionava represamento de águas, e também aterros de pequeno vulto.

O terreno em Pouso Alto, esteve por muitos anos arrendado para um oleiro particular, e a área recebida para reflorestar, estava em más condições, podendo-se contar com uma parte transformada em grandes buracos, onde as águas extravazadas do Rio Verde, empocavam durante o ano todo.

Logo que se instalou o Serviço de Reflorestamento, com o objetivo de aproveitar pequenas áreas da Estrada, escolhemos Pouso Alto como melhor ponto para a instalação de uma sementeira, com facilidades de transportes nos dois sentidos, isto é, para Bom Retiro e Carmo e ainda pequenos percursos.

Ali tínhamos área própria para a sementeira com abundância de água e algum recurso para os trabalhadores.

Esta sementeira já produziu mais de cento e cinquenta mil mudas, das quais foram selecionadas as de planta e replanta em Pouso Alto e Bom Retiro, além de se ter atendido a alguns pedidos particulares vizinhos e proprietários marginais da R. M. V. Cor

salientar que o serviço teve pedidos de mais de cem mil mudas, que não poderíamos atender sem prejuízo de nossos próprios serviços.

Desejo frisar que a seleção técnica de mudas, com escolha de exemplares, com raízes perfeitadas e caulículos não bifurcados constituiu preocupação constante, de modo a serem transplantadas para caixas, elementos de excelente conformação fitológica.

A obtenção de caixas para transplante, foi conseguida com táboas usadas de veículos desmontados nas oficinas da Estrada. Esse serviço foi obtido com economia por esta razão, pois do contrário teríamos que adquirir madeira para esse fim.

CONSTRUÇÕES

Em Pouso Alto e Bom Retiro foram construídos ranchos de sapé, e em cada uma das localidades uma pequena casa de tijolos para residência do encarregado de cada seminário, e para depósito de ferramentas, utensílios e materiais de uso corrente e diário. Em Pouso Alto foi construído um ripado de bambú e um cercado para canteiros, bem como uma caixa de cimento para recolher sobras de água da caixa de abastecimento a locomotivas. Além do ripado para reerguimento de mudas, foi também construída uma cobertura de sapé, para fabrico de caixas e para enchimento das mesmas. Tudo foi feito o mais sóbriamente possível, atendendo a que não são peças de caráter permanente e sim somente durante o período de plantação e cerca de três anos de desenvolvimento, após o que poderão as árvores ter um guarda para evitar fogo e cuidar que não sejam danificadas por malfeitores.

Em Carmo, onde estamos iniciando o plantio de cerca de trinta mil mudas de eucaliptos, já se acham em vias de conclusão uma casa de tijolos e um rancho, destinados a empregados que zelarão pela conservação do novo seminário.

PESSOAL

Não temos ainda um quadro de pessoal, e os elementos que temos empregado no serviço, são trabalhadores inválidos dos serviços de pedreiras e empedramentos, ou acidentados em outros trabalhos e todos com índice de produção muito reduzidos, por essa razão, sempre que temos necessidade de trabalhos de maior vulto e rapidez, temos que contratar trabalhadores, por tempo determinado.

COMPRA DE ÁREAS

Para dar início ao plano de reflorestamento elaborado pelo Tenheiro-Chefe da Comissão, e aprovado pelo Exmo. Sr. Ministro

da Viação, foram visitadas várias fazendas, não só pelo Engenheiro-Chefe, pessoalmente, como também pelo Agrônomo Auxiliar. Entre estas, podemos citar:

Pirequê — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Maria da Fé (G. Federal) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Belim (Damaso Brochado) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe e Engenheiro-Agrônomo.

Azurita (Francisco Paula Rodrigues) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Angicos (Antônio Chaves) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Vianópolis (Fazenda de Lourival) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe e Agrônomo.

Caixa d'água 817 (João de Deus) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Itauna — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Nova Baden (G. Estado) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Carmo da Mata (G. Estado) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Colônia P. José Bento (Ouro Fino — G. Estado) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Betim (proximidades Colônia Santa Isabel) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Azurita (Cel. João Gonçalves de Sousa) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Sobre todas estas fazendas foram apresentados relatórios detalhados.

Eslão anexas duas fotografias dos seminários de Pouso Alto e uma de Bom Retiro.

D E S P E S A S

Foram as seguintes as despesas realizadas pelo Departamento da Linha no decorrer do ano de 1943:

HISTÓRICO	Pessoal	Materiai	Despesas Diversas	Total
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Chella do Departamento.....	39.800,00	1.296,20	3.073,30	44.169,50
Escritório Central.....	77.354,60	13.459,50	90,10	90.904,40
Ajudância Técnica.....	237.702,60	9.390,30	30,00	247.122,90
Ajudância Administrativa....	—	—	—	—
Serviço do Reflorestamento...	75.308,20	5.905,10	—	81.213,30
Residências.....	2.193.251,90	2.214.454,40	11.573,70	4.419.280,00
Serviços de Eletrificação.....	111.610,90	8.280,70	6.973,80	126.865,40
Serviços de Construção.....	301.068,70	394.061,10	26.534,30	721.664,10
Soma.....	3.036.097,10	2.646.867,30	48.275,20	5.731.239,60

OBSERVAÇÕES:

A despesa feita com a Ajudância Administrativa está englobada no Serviço do Reflorestamento, pois o Engenheiro-Ajudante administrativo exerceu, também, as funções de Chefe do Serviço de Reflorestamento.

Eis ai, Sr. Dr. Diretor, as principais realizações do Departamento a Linha em 1943.

Ao terminar êste relatório, cumpro o dever de salientar o leal e valioso concurso de todo o pessoal dêste Departamento.

Belo Horizonte, 14 de julho de 1944.

Saudações.

Alves Baeta, Chefe do Departamento da Linha.

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO — DEPARTAMENTO DA LINHA, AJUDANCIA TÉCNICA

Resumo dos trabalhos executados na ajudância técnica durante o ano de 1943

	Edifícios e dependências		Obras d'arte		Linhas e desvio		Diversos		Levantamentos		Outros serviços		Totais		
	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos		
													Orgados	Não orgados	Orgados	Não orgados
		Cr \$		Cr \$		Cr \$		Cr \$		Cr \$		Cr \$		Cr \$	
Angra dos Reis a Goiandira.....	2	238.220,10	4	103.376,50	16	5.452.595,90	3	79.317,0	19	225.873.490,30	19	225.873.490,30	19	225.873.490,30	
Sítio a Barra do Paraopeba.....		—	1	41.398,39		—	5	—	3	6	41.398,39	3	6	41.398,39	
Garças a Belo Horizonte.....		—	2	54.765,70	4	659.474,30	4	836.509,30	6	42	11	8	11	1.577.749,30	
Azurita a Barra do Funchal.....		—		—		—		—							
Ramal de S. Pedro a Uberaba.....		—		—		—		—							
Ramal de Arantes a Bom Jardim.....		—		—		—		—							
Ramal de G. Ferreira a Claudio.....		—		—		—		—							
Ramal de M. Campos a Plunguel.....		—		—		—		—							
Cruzeiro a Tutuã.....	2	101.218,80	1	7.495,40	2	172.097,91	6	24.877,50	12	6	7	9	298.144,21	9	298.144,21
Soledade a Srupucaj.....		—	5	247.530,60		—	8	59.723,30	3	3	4	4	97.218,77	4	97.218,77
Soledade a Barra do Pirat.....		—	1	4.981,90	1	—	1	11.685,50	3	4	5	1	247.530,60	1	247.530,60
Ramal de Lavras.....		—		—		—		—							
Ramal de Campinas.....		—		—		—		—							
Ramal de Três Pontas.....		—		—		—		—							
Ramal de Machado.....		—		—		—		—							
Ramal de Deilm. Moreira.....		—		—		—		—							
Ramal de Paraíso-nóis.....		—		—		—		—							
Diversos.....		—		—		—		—							
TOTAIS.....	4	339.438,90	16	486.499,30	16	4.628.138,1	18	1.134.636,40	65	51	1	52	1	407.824.712,10	

Belo Horizonte, 31 de maio de 1944. — a) Francisco Sanchez, engenheiro ajudante técnico

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO — DEPARTAMENTO DA LINHA
Relação dos trilhos usados existentes em 31 de dezembro de 1943

TRILHOS — TIPOS

Quadro n.º 9

Resi- dências	17,000	17,500	18,000	19,000	19,500	22,000	22,320	22,340	24,600	25,000	25,100	29,700	30,850	32,000	32,210	31,720	Total	Observa- ções
				15—1		15—1	15—1		5—1			60—1			6—1	10—1	metros	
1.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	100,90	151,60	—	—	220,00	—	81,00	—	586,50	
2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3.ª	—	—	90,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90,00	
4.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	30,00	50,00	—	—	—	40,00	—	—	120,00	
5.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6.ª	—	—	96,00	279,50	—	616,50	—	16,00	—	—	55,00	—	—	—	—	—	1,063,00	
7.ª	—	—	—	—	—	—	—	62,00	—	237,00	—	—	—	—	—	—	1,721,00	154
8.ª	7,00	—	—	98,10	—	—	—	201,55	—	25,00	43,00	—	—	—	—	5,00	335,62	(70)
9.ª	—	—	—	—	—	—	—	8,80	—	—	—	—	—	—	—	—	8,80	
10.ª	15,00	—	—	—	411,20	—	108,00	—	—	—	104,00	—	—	—	—	—	721,20	
11.ª	—	702,00	—	—	—	405,33	—	—	231,12	—	—	—	—	18,00	—	—	1,110,45	
12.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13.ª	—	860,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	860,00	
14.ª	—	—	—	—	—	1,031,00	—	—	—	50,60	—	—	—	—	—	—	1,081,60	
15.ª	20,73	—	—	—	—	516,50	—	17,91	357,10	13,70	—	—	—	50,57	—	—	1,012,60	
16.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
SOMA	48,73	1,628,00	96,00	533,60	—	1,027,83	613,00	108,70	17,91	770,30	111,00	6,00	270,27	86,04	81	1,400,00	12,90	

Belo Horizonte, 1.º de março de 1944 — José Alves Leite, auxiliar de 1.ª classe. — Clemente Diago, chefe do escritório central. —
17/44 Visão. Assinatura Illegível, chefe do Departamento da linha

ASSOCIAÇÕES



ASSOCIAÇÕES

Junto à Rêde, prestando relevantes serviços ao pessoal, funcionam as seguintes associações:

- 1 — Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.
- 2 — Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.
- 3 — Clube dos Ferroviários.

1) CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

Patrimônio

O patrimônio da Caixa em 31 de dezembro de 1943 atingiu a Cr \$36.278.143,10.

Receita e Despesa

Em 1943, a Receita foi de Cr \$12.221.702,80 e a Despesa subiu a Cr \$8.235.974,80.

Associados

Em 31 de dezembro de 1943, estavam registrados na Secretaria da Caixa:

Assoeciados ativos	12.613	
Aposentados	1.299	
Pensionistas	3.538	
	<hr/>	
TOTAL	17.450	..

Benefícios regulamentares

Aposentadorias	5
Pensões concedidas	136
Reversão de pensões	124
Funerais custeados pela Caixa	48
Pessoas atendidas pelos médicos em do- miílio	19.853
Atendidas nos consultórios	40.273
Pequenas e grandes operações	847
Curativos	7.757
Viagens atendendo eonsultas	2.018
Inspeções para aposentadoria	201
Inspeções para admissão	1.052
Injeções	34.691
Atestados diversos	2.633
Vacinas	1.150
Exames de laboratório	1.732
Apliações diversas	1.980
Internações hospitalares	257
Associados atendidos pelos enfermeiros .	31.621
Casas compradas para associados .. .	1
Pecúlios pagos	4
Empréstimos a associados	1.725

— JUNTA ADMINISTRATIVA DA CAIXA —

Presidente — Dr. Helmar Araújo Moreira.

Membros:

José Pinto da Silva

Antônio Olinto Alves

Virgílio Bastos

José Lázaro Zeringota

Cícero de Carvalho

João Bento Alves Filho

COOPERATIVA MISTA DOS FERROVIÁRIOS DA REDE MINERA DE VIAÇÃO

Movimento Social

A Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rede Mineira de Viação contava, em 31 de dezembro de 1943, com 11.071 sócios regularmente inscritos.

Capital

No último dia do ano, a conta "Capital" era de Cr \$3.377.050,00, relativo a 67.541 quotas-partes subscritas, sendo o capital a realizar Cr \$7.875,00.

Vendas

	Cr \$
Vendas em 1942	11.115.176,30
Vendas em 1943	13.121.702,70

Lucros

Os lucros brutos, apurados no movimento do ano de 1943, foram Cr \$2.815.340,30, e de Cr \$312.953,70 os lucros líquidos.

Fundo de Reserva

O Fundo de Reserva elevou-se a Cr \$2.091.265,70, em 1943.

Assistência Dentária

Os cinco Gabinetes dentários da Cooperativa, instalados em Belo Horizonte, funcionaram regularmente durante o ano, tendo ficado concluídos serviços no valor de Cr \$178.831,00.

Bonificação sobre as compras

A importância de Cr \$187.773,70, que coube para a distribuição de lucros líquidos, representa a percentagem de 1,4% sobre o total das compras efetuadas pelos sócios, o que equivale a Cr \$14,00 por mil cruzeiros.

Farmácia

A Farmácia de Belo Horizonte realizou, durante o ano de 1943, vendas na quantia de Cr \$189.512,30.

Caixa de Pecúlios

A Caixa de Pecúlios encerrou o ano de 1943, com 8.326 sócios inscritos. Foram pagos pecúlios no valor total de Cr \$705.289,10, contra Cr \$652.336,10, em 1942.

Tipografia

Funcionou com tôda a regularidade, como nos anos anteriores, atendendo não só à confecção de impressos para uso da própria Cooperativa, como também às dos relatórios anuais e de trabalhos solicitados pelos sócios.

Imóveis

O valor dos imóveis da Cooperativa sobe a Cr \$2.124.859,00.

Administração

Durante o ano de 1943, exerceu o cargo de Presidente da Cooperativa o Sr. José Lúcio da Silva.

CLUBE DOS FERROVIÁRIOS

Associados

No último dia do ano, o Clube contava com 2.025 sócios inscritos.

Situação Económico-Financeira

O patrimônio do Clube, em 31 de dezembro de 1943, era de Cr \$22.729,90, assim representado:

	Cr \$
Em móveis e utensílios	2.830,00
Depósito em Banco	19.899,90
	<hr/>
	22.729,90

Auxílio para funeral

Durante o ano, foram pagos 10 auxílios para funeral, aos herdeiros dos sócios falecidos, na importância de Cr \$2.000,00.

Administração

Exerceu o cargo de Presidente do Clube o Dr. Adolfo de Oliveira Portela.

CULTIVO E IMBLENDO NA IMBLENDA

COMISSÃO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

1940





15405-48

385.098151

R314

Rêde Mineira de Viação

AUTOC

Relatório... 1943.

TITULO

Col - var

Miguel G. de Bulhões
Miguel G. de Bulhões

15405-48

385.098151

R314

R M V

