





Viação Férrea do Rio Grande do Sul

RELATÓRIO DE 1943

RELATIVO À ADMINISTRAÇÃO DO EX-DIRETOR
CEL. ENG.º JOÃO VALDETARO DE AMORIM E MELLO

APRESENTADO AO

Sr. Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

PELO TENENTE-CORONEL E ENGENHEIRO CIVIL

JOSÉ DIOGO BROCHADO DA ROCHA

DIRETOR



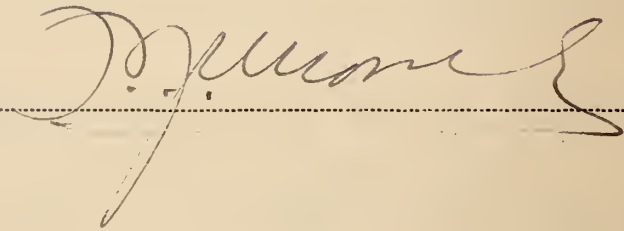
1945

Livraria do Globo - Barcellos, Bertasa & Cia. Pârta Alegre.
Filiais: Santa Maria, Pelotas, Ria Grande e Rio de Janeiro.

5598
5598
5598

Todos os exemplares são numerados e rubricados

Nº 372

A handwritten signature in cursive script, possibly reading 'D. M. ...', is written across a horizontal dashed line. The signature is fluid and extends both above and below the line.

15467

5 12 48

SUMÁRIO

	Páginas
INTRODUÇÃO	5
APRECIÇÃO GERAL	7
DEPARTAMENTO DE CONTROLE E FINANÇAS	33
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE	97
DEPARTAMENTO DE MECÂNICA	137
DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE	215
DEPARTAMENTO ECONÔMICO E COMERCIAL	271
DEPARTAMENTO DE MATERIAIS	283
REPARTIÇÃO DO PESSOAL	295
DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS	320

INTRODUÇÃO

Excelentíssimo Senhor Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas.

Tenho o prazer de submeter à apreciação de Vossa Excelência o Relatório das atividades da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, empreendidas em 1943, quando ainda sob a gestão do meu preclaro antecessor, o ilustre senhor Coronel João Valdetaro de Amorim e Mello.

Foi, ainda, nesse período, promissor o resultado econômico-financeiro verificado. Sob êsse aspecto, houve, em 1943, um assinalado aumento da receita industrial que se elevou a Cr\$ 169.044.947,20, com um acréscimo de Cr\$ 17.692.471,40 sôbre a do exercício anterior, ascendendo a despesa de custeio a Cr\$ 160.941.824,20. Consignou-se, assim, um saldo, na exploração, de Cr\$ 8.103.123,00, valor bastante apreciável, embora menor do que o obtido em 1942, que atingiu a alta cifra de Cr\$ 15.319.266,70.

Transformada a Viação Férrea, pela superveniência das condições especiais decorrentes da guerra, no meio quasi que exclusivo de transporte no Estado, e impossibilitada, pelas mesmas condições, de melhorar seu parque de tração, seu material rodante e suas linhas, foi preciso empreender um esforço tenaz, a-fim-de proporcionar a maior e melhor circulação possível à produção riograndense.

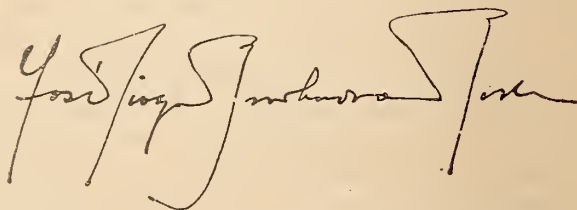
Os resultados obtidos testemunham, com eloqüência, que os ferroviários riograndenses estiveram à altura de suas responsabilidades, não regateando sua cooperação à obra de

engrandecimento do País a que todos os brasileiros, devotadamente, se consagram.

O presente relatório, através das minuciosas exposições apresentadas pelos senhores engenheiros chefes de Departamento, permitirá a Vossa Excelência bem conhecer, em tôdas as suas particularidades, o desenvolvimento dos nossos serviços.

Cumpro o dever de ressaltar que os resultados alcançados se devem, em parte, à assistência com que o Governo do Estado sempre amparou a Viação Férrea, orientando clarivamente sua administração, e, em parte, ao devotamento e amor à Rêde com que sempre se conduziu o nosso pessoal, patriôticamente empenhado em bem cumprir seu dever.

Porto Alegre, 30 de janeiro de 1945.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "José Luiz Junqueira". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized initial "J" at the end.

DIRETOR

APRECIACÃO GERAL

As contas de custeio, isto é, aquelas referentes apenas à exploração industrial da Rêde, abstração feita das contas patrimoniais — Fundo de Melhoramentos e Subvenção da União — encerraram-se, em 1943, apresentando um saldo de Cr\$ 8 103 123,00.

O coeficiente de tráfego — relação per cento entre a despesa de custeio e a receita bruta — foi de

95,21 %

o que exprime ter a despesa de custeio absorvido 95,21 % da receita industrial, ficando para a receita líquida os 4,79 % restantes.

Pondo o coeficiente do tráfego em presença de seus números geradores e do saldo ou do déficit, pode-se apreciar a situação dos últimos 5 anos, como segue:

ANOS	Receita bruta	Despesa de custeio	Saldo	Coeficiente de Tráfego
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	%
1939	110 324 698,70	107 945 475,70	+ 2 379 223,00	97,84
1940	109 034 070,30	109 783 041,00	— 748 970,70	100,69
1941	101 568 876,10	105 283 748,30	— 3 714 872,20	103,66
1942	151 352 475,80	136 033 209,10	+ 15 319 266,70	89,88
1943	169 044 947,20	160 941 824,20	+ 8 103 123,00	95,21

Comparando-se a receita e a despesa dos dois últimos anos, ressaltam as seguintes diferenças em relação a 1943:

Receita bruta + Cr\$ 17 692 471,40 ou 11,69 %
 Despesa de custeio + Cr\$ 24 908,615,10 ou 18,31 %

Resumindo, o período administrativo de 1943 encerra-se com os resultados seguintes:

Receita	Cr\$ 169 044 947,20
Despesa	Cr\$ 160 941 824,20
Saldo	Cr\$ 8 103 123,00

PROGRAMA ECONÔMICO — FINANCEIRO

Prosseguindo na norma estabelecida, foi feita a previsão dos recursos e dos compromissos de tôda a natureza, estabelecendo-se um programa para o exercício de 1943, acompanhado, mês por mês, dos seus resultados, como, a seguir, se discrimina:

RECURSOS

		Cr\$
A — Recurso proveniente da		
Receita Industrial ou dos	}	
Transportes		
	Previsto	143 110 000,00
	Realizado ...	169 044 947,20
B — Recurso proveniente da		
Receita do Fundo de Me-	}	
lhoramentos — 10 %		
	Previsto	12 000 000,00
	Realizado ...	14 562 386,90
C — Recurso proveniente da		
Subvenção da União.....	}	
	Previsto	20 000 000,00
	Realizado ...	20 000 000,00
D — Recurso proveniente de		
Terceiros	}	
	Previsto	4 800 000,00
	Realizado ...	15 491 663,30
E — Recurso proveniente de		
Lucros e Perdas.....	}	
	Previsto	480 000,00
	Realizado ...	2 306 012,60
F — Recurso proveniente da		
taxa de 2 % da C. A. P...}	}	
	Previsto	3 000 000,00
	Realizado ...	3 693 747,80
Total	}	
	Previsto	183 390 000,00
	Realizado ...	225 098 757,80

Os recursos provenientes da receita industrial assim se discriminam:

		Cr\$
Viajantes	{ Previsto	24 230 000,00
	{ Realizado ...	30 703 220,90
Bagagens, Encomendas e Animais em trens de viajantes.	{ Previsto	5 570 000,00
	{ Realizado ...	7 659 365,50
Animais em trens de carga....	{ Previsto	11 450 000,00
	{ Realizado ...	10 418 888,60
Mercadorias	{ Previsto	88 380 000,00
	{ Realizado ...	99 859 511,00
Taxa ad Valorem.....	{ Previsto	9 930 000,00
	{ Realizado ...	13 771 735,60
Diversos	{ Previsto	3 550 000,00
	{ Realizado ...	6 632 225,60
Total	{ Previsto	143 110 000,00
	{ Realizado ...	169 044 947,20

Em 1942 a receita industrial foi de Cr\$ 151 352 475,80. A de 1943 excedeu-a em Cr\$ 17 692 471,40 ou seja 11 %.

COMPROMISSOS

Os compromissos a que devia atender a Viação Férrea, foram previstos e realizados como a seguir se expõe:

		Cr\$
A — Para a Despesa de Custeio	{ Previsto	143 110 000,00
	{ Realizado ...	160 941 824,20
B — Para o Fundo de Melhoramentos	{ Previsto	12 000 000,00
	{ Realizado ...	13 041 748,70
C — Para o Reaparelhamento p/c. da Subvenção.....	{ Previsto	20 000 000,00
	{ Realizado ...	14 123 556,50
D — Para Terceiros	{ Previsto	4 800 000,00
	{ Realizado ...	15 844 209,10

E — Para Lucros e Perdas.....	{ Previsto	840 000,00
	{ Realizado ...	831 493,10
F — Para a C. A. P.....	{ Previsto	3 000 000,00
	{ Realizado ...	3 693 747,80
G — Para a Diferença de Esto- que do Almojarifado.....	{ Previsto	—
	{ Realizado ...	6 586 444,10
Total	{ Previsto	183 750 000,00
	{ Realizado ...	215 063 023,50

A despesa de custeio de que é objeto a alínea A e consideradas as parcelas Pessoal, Material e Diversos, teve o seguinte andamento:

		Cr\$
Despesa da Administração Cen- tral	{ Previsto	19 324 282,00
	{ Realizado ...	15 176 328,20
Despesa do Departamento de Tração e Movimento.....	{ Previsto	73 872 306,60
	{ Realizado ...	84 933 955,70
Despesa do Departamento de Mecânica	{ Previsto	22 108 581,20
	{ Realizado ...	29 357 021,50
Despesa do Departamento de Via Permanente	{ Previsto	26 583 691,20
	{ Realizado ...	30 280 283,80
Despesa do Departamento Co- mercial e Rodoviário.....	{ Previsto	1 221 139,00
	{ Realizado ...	1 194 235,00
Total	{ Previsto	143 110 000,00
	{ Realizado ...	160 941 824,20

Os compromissos para Fundo de Melhoramentos tiveram o seguinte andamento:

		Cr\$
Serviço de Dívidas.....	{ Previsto	10 300 000,00
	{ Realizado ...	9 751 883,80
Transportes	{ Previsto	1 100 000,00
	{ Realizado ...	1 409 370,70

Diversos	{ Previsto	—
	{ Realizado ...	1 424 246,40
Pessoal	{ Previsto	—
	{ Realizado ...	456 247,80
Total	{ Previsto	12 000 000,00
	{ Realizado ...	13 041 748,70

Os compromissos na conta Subvenção da União assim se discriminam:

		Cr\$
Pessoal	{ Previsto	7 833 000,00
	{ Realizado ...	3 886 121,20
Material	{ Previsto	7 464 000,00
	{ Realizado ...	4 403 544,50
Diversos	{ Previsto	70 000,00
	{ Realizado ...	3 124 224,40
Serviço de Dívidas	{ Previsto	4 633 000,00
	{ Realizado ...	2 657 047,40
Transportes	{ Previsto	—
	{ Realizado ...	52 619,00
Total	{ Previsto	20 000 000,00
	{ Realizado ...	14 123 556,50

Em síntese, os índices que permitem aferir-se dos resultados econômicos da gestão administrativa da Viação Férrea, no decurso do ano de 1943 foram os seguintes:

RESULTADO DA CONTA DE CUSTEIO

		Cr\$
Em Janeiro	{ Previsto +	1 133 712,73
	{ Realizado +	3 596 333,80
Até Fevereiro	{ Previsto +	1 117 425,46
	{ Realizado +	4 550 055,20
Até Março	{ Previsto +	2 901 138,19
	{ Realizado +	5 794 518,90

Até Abril	}	Previsto	+	3 384 850,92
		Realizado	+	7 371 009,00
Até Maio	}	Previsto	+	3 468 563,65
		Realizado	+	7 407 461,20
Até Junho	}	Previsto	+	3 752 276,38
		Realizado	+	7 450 996,70
Até Julho	}	Previsto	+	3 185 989,11
		Realizado	+	5 467 926,00
Até Agosto	}	Previsto	+	2 269 701,84
		Realizado	+	5 419 892,30
Até Setembro	}	Previsto	+	1 153 414,57
		Realizado	+	4 934 621,10
Até Outubro	}	Previsto	+	737 127,30 -
		Realizado	+	5 615 239,40
Até Novembro	}	Previsto	—	179 159,97
		Realizado	+	6 310 354,20
Até Dezembro	}	Previsto	—	—
		Realizado	+	8 103 123,00

RESULTADO GERAL

				Cr\$
Em Janeiro	}	Previsto	+	688 002,73
		Realizado	+	1 474 823,60
Até Fevereiro	}	Previsto	+	326 005,47
		Realizado	+	2 225 427,60
Até Março	}	Previsto	—	3 677 998,11
		Realizado	+	7 619 217,10
Até Abril	}	Previsto	+	6 460 004,62
		Realizado	+	7 240 523,00
Até Maio	}	Previsto	+	6 148 007,35
		Realizado	+	2 059 043,00

Até Junho	}	Previsto	+	645 366,28
		Realizado	+	2 059 043,00
Até Julho	}	Previsto	—	416 630,99
		Realizado	—	2 617 887,70
Até Agosto	}	Previsto	—	1 878 628,26
		Realizado	+	6 056 030,40
Até Setembro	}	Previsto	+	5 159 991,37
		Realizado	+	4 862 000,60
Até Outubro	}	Previsto	+	4 247 994,10
		Realizado	+	6 090 889,00
Até Novembro	}	Previsto	+	2 789 872,23
		Realizado	+	9 232 043,60
Até Dezembro	}	Previsto	—	360 000,00
		Realizado	+	10 035 734,30

Encerram-se, assim, em 1943, as diversas contas da Viação Férrea com os seguintes resultados:

	Receita	Despesa	Saldo
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Custeio	169 044 947,20	160 941 824,20	8 103 123,00
Fundo de Melhoramentos	14 562 386,90	13 041 748,70	1 520 638,20
Subvenção da União....	20 000 000,00	14 123 556,50	5 876 443,50
Terceiros	15 491 663,30	15 844 209,10	— 352 545,80
Lucros e Perdas.....	2 306 012,60	831 493,10	1 474 519,50
Taxa de 2% (CAP)....	3 693 747,80	3 693 747,80	—
Diferença de Estoque do Almoarifado	—	6 586 444,10	— 6 586 444,10
Total.....	225 098 757,80	215 063 023,50	10 035 734,30

RECEITA DE CUSTEIO

I. TRANSPORTES ORDINÁRIOS DE VIAJANTES

Sob êsse título compreendem-se os transportes efetuados por conta do público, excluídos os que foram efetuados por conta dos Governos Federal, Estadual e Municipal, Empresas e "Fundo de Melhoramentos".

a — Número de viajantes

CLASSES	NÚMERO		Diferença em 1943	Porcen- tagem
	1943	1942		
1. ^a	1 488 966	1 251 988	+ 236 978	+ 18,9 %
2. ^a	1 086 274	937 163	+ 99 111	+ 10,0 %
Total..	2 575 240	2 239 151	+ 336 089	+ 15,0 %

b — Viajantes-quilômetro

CLASSES	VIAJANTES-QUILÔMETRO		Diferença em 1943	Porcen- tagem
	1943	1942		
1. ^a	159 823 654	128 850 427	+ 30 973 227	+ 24,0 %
2. ^a	79 093 731	65 252 164	+ 13 841 567	+ 21,2 %
Total..	238 917 385	194 102 591	+ 44 814 794	+ 23,1 %

c — Receita de viajantes

CLASSES	RECEITA		Diferença em 1943	Porcentagem
	1943	1942		
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	
1. ^a	18 857 102,40	15 066 056,60	+ 3 791 045,80	+ 25,2 %
2. ^a	7 536 245,70	6 335 845,10	+ 1 200 400,60	+ 18,9 %
Total..	26 393 348,10	21 401 901,70	+ 4 991 446,40	+ 23,3 %

Houve, pois, um sensível acréscimo de receita.

**2. TRANSPORTES DE VIAJANTES EM SERVIÇO
REMUNERADO**

Sob êsse título compreendem-se os transportes efetuados por conta do público, incluídos os que foram efetuados por conta dos Governos Federal, Estadual e Municipal, Emprêssas e “Fundo de Melhoramentos”.

a — Número de viajantes

CLASSES	NÚMERO		Diferença em 1943	Porcentagem
	1943	1942		
1. ^a	1 538 175	1 294 593	+ 243 582	+ 18,8 %
2. ^a	1 135 127	1 036 244	+ 98 883	+ 9,5 %
Total..	2 673 302	2 330 837	+ 342 465	+ 14,7 %

b — Viajantes-quilômetro

CLASSES	VIAJANTES-QUILÔMETRO		Diferença em 1 943	Percen- tagem
	1 943	1 942		
1. ^a	176 696 669	141 668 176	+ 35 028 493	+ 24,7 %
2. ^a	95 078 762	79 764 469	+ 15 314 293	+ 19,2 %
Total..	271 775 431	221 432 645	+ 50 342 786	+ 22,7 %

c — Receita de viajantes

CLASSES	RECEITA		Diferença em 1 943	Percen- tagem
	1 943	1 942		
1. ^a	Cr\$ 20 491 862,40	Cr\$ 16 294 079,60	+ 4 197 782,80	+ 25,8 %
2. ^a	8 760 564,90	7 488 847,60	+ 1 271 717,30	+ 17,0 %
Total..	29 252 427,30	23 782 927,20	+ 5 469 500,10	+ 23,0 %

Em virtude da nova classificação de contas, a partir de 1940 os títulos de receita devem ser majorados das parcelas correspondentes a “Leitos e poltronas” que pelo critério anterior eram incluídas no título “Rendas diversas”.

Assim os novos valores da receita são os seguintes:

CLASSES	RECEITA		Diferença em 1 943	Percen- tagem
	1 943	1 942		
1. ^a	Cr\$ 21 942 656,00	Cr\$ 17 339 257,40	+ 4 603 398,60	+ 26,5 %
2. ^a	8 760 564,90	7 488 847,60	+ 1 271 717,30	+ 17,0 %
Total..	30 703 220,90	24 828 105,00	+ 5 875 115,90	+ 23,7 %

3. BAGAGENS

Os transportes de bagagens, em trens de viajantes, por conta do público e dos Governos ou Empresas, são assim representados:

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr\$
1 943	666,121	252 254	212 692,60
1 942	674,067	264 749	217 993,60
Diferenças em 1943....	— 7,946 ou — 1,18 %	— 12,495 ou — 4,72 %	— 5 301,00 ou — 2,43 %

Continua, como se vê, o decréscimo no transporte de bagagens, nos trens de viajantes.

No último quinquênio o peso transportado foi:

1 939	1 114,929 T
1 940	987,028 T
1 941	732,551 T
1 942	674,067 T
1 943	666,121 T

4. ENCOMENDAS

Os transportes de encomendas, em trens de viajantes, por conta do público e dos Governos ou Empresas, são assim representados:

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr\$
1 943	43 657,788	8 159 130	6 987 615,20
1 942	34 206,235	6 303 143	5 407 758,70
Diferenças em 1943....	+ 9 451,553 ou + 27,6%	+ 1 855 987 ou + 29,4%	+ 1 579 856,50 ou + 29,2%

Houve um aumento de tonelagem transportada, em relação ao ano anterior.

No último quinquênio o movimento foi o seguinte:

1 939	.....	33 323,535 T	.....	Cr\$ 3 754 526,80
1 940	.....	35 444,841 T	.....	Cr\$ 3 895 129,90
1 941	.....	31 671,285 T	.....	Cr\$ 3 428 806,50
1 942	.....	34 206,235 T	.....	Cr\$ 5 407 758,70
1 943	.....	43 657,789 T	.....	Cr\$ 6 987 615,20

5. ANIMAIS

Os transportes efetuados nos trens de carga e nos de viajantes foram os seguintes:

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr\$
1 943	159 845,900	53 084 557	10 877 946,30
1 942	153 715,450	62 604 667	11 954 280,10
Diferenças em 1943....	+ 6 130,450 ou + 4,0%	— 9 520 110 ou — 15,2%	— 1 076 333,80 ou — 9,0%

Houve um aumento de tonelagem transportada. O percurso, porém, foi mais reduzido, dando como resultado uma menor receita.

6. MERCADORIAS

A comparação que segue é de tôdas a mais importante, pelo vulto dos transportes realizados:

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr\$
1 943	1 721 881,183	617 215 497	99 859 511,00
1 942	1 589 858,583	603 658 369	92 885 626,50
Diferenças em 1943....	+ 135 022,600 ou + 8,59 %	+ 13 557 128 ou + 2,25 %	+ 6 973 884,50 ou + 2,2 %.

No último quinquênio a tonelage m de mercadorias transportadas foi a seguinte:

1939	1 694 423,379 T
1940	1 522 779,234 T
1941	1 467 667,725 T
1942	1 589 858,583 T
1943	1 724 881,183 T

Uma tonelada de mercadoria efetuou, em média, o seguinte percurso:

1939	322,7 Km
1940	342,8 Km
1941	327,7 Km
1942	379,7 Km
1943	357,8 Km

Durante a administração estadual, isto é, desde 1920 os maiores percursos verificaram-se em 1929, com 384,4 Km e após em 1942.

a — Pêso em toneladas

DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS E DE ANIMAIS EM TRENS DE CARGA, POR CONTA DO PÚBLICO E POR CONTA DE TERCEIROS

DESIGNAÇÃO	Em 1943 T	Em 1942 T	Diferenças	Porcentagem
Agricultura	493 181	470 277	+ 22 904	+ 4,9 %
Matas	413 905	416 370	— 2 465	— 0,6 %
Minas	240 642	187 791	+ 52 851	+ 28,1 %
Manufaturas	301 702	257 219	+ 44 483	+ 17,3 %
Produtos de animais..	86 466	77 584	+ 8 882	+ 11,4 %
Animais	139 089	149 040	— 9 951	— 6,7 %
Soma p/c. do público	1 674 985	1 558 281	+ 116 704	+ 7,5 %
Governos (mercadorias + animais)	86 769	108 915	— 22 146	— 20,3 %
Conta Capital da Via- ção Férrea	119 841	73 392	+ 46 449	+ 63,3 %
Soma	206 610	182 307	+ 24 303	+ 13,3 %
TOTAL GERAL..	1 881 595	1 740 588	+ 141 007	+ 8,1 %

b — Receita em milhares de cruzeiros

DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS E DE ANIMAIS EM TRENS DE CARGA, POR CONTA DO PÚBLICO E POR CONTA DE TERCEIROS

DESIGNAÇÃO	Em 1943	Em 1942	Diferenças	Porcentagem
Agricultura	23 584	21 375	+ 2 209	+ 10,33 %
Matas	22 011	25 657	— 3 646	— 14,21 %
Minas	8 795	7 772	+ 1 023	+ 13,16 %
Manufaturas	27 094	22 227	+ 4 867	+ 21,90 %
Produtos de animais..	8 348	6 337	+ 2 011	+ 31,73 %
Animais	9 712	11 297	— 1 585	— 14,03 %
Soma	99 544	94 665	+ 4 879	+ 5,15 %
Governos (mercadorias + animais)	6 755	6 530	+ 225	+ 3,45 %
Conta Capital da Via- ção Férrea	1 373	949	+ 424	+ 44,68 %
Soma	8 128	7 479	+ 649	+ 8,68 %
Taxas de Carga, Des- carga, Baldeação etc.	2 606	2 223	+ 383	+ 17,23 %
TOTAL GERAL..	110 278	104 367	+ 5 911	+ 5,66 %

O sensível aumento da receita verificado no ano de 1942 em relação ao ano de 1941, manteve-se, em média geral, constante, durante o ano de 1943.

Aos pequenos decréscimos de receita nos transportes de animais e de produtos de matas, correspondeu um aumento nos demais transportes destacando-se os de produtos de animais cuja receita, superou a de 1942, em 31,73 %.

Praticamente constante foi também a receita em transportes efetuados por conta dos Governos e por conta de Capital, de modo que no total a receita de 1943 superou a de 1942, em 5,66 % apenas.

No último decênio, os transportes de mercadorias, excluídas as taxas de carga, descarga etc., apresentam-se com os seguintes algarismos:

A N O S	Toneladas	Receita
		Cr\$
1934	1 082 989	47 570 260,91
1935	1 193 121	51 660 861,52
1936	1 284 946	54 781 936,00
1937	1 392 019	59 782 991,10
1938	1 529 326	62 278 045,40
1939	1 694 423	66 361 351,80
1940	1 522 779	62 340 253,40
1941	1 467 668	59 621 869,50
1942	1 589 859	90 662 657,40
1943	1 724 881	97 253 069,20

Eliminando-se os lançamentos que dizem respeito aos transportes por conta dos Governos Federal, Estadual, Municipal e ainda os transportes assaz vultosos por conta do “Fundo de Melhoramentos” e que se acham incluídos no quadro precedente, o transporte de mercadorias toma o aspecto a seguir indicado:

A N O S	Toneladas	Receita
		Cr\$
1934	851 124	40 584 197,20
1935	979 361	47 457 600,10
1936	1 027 998	50 437 209,20
1937	1 131 662	54 872 565,40
1938	1 185 740	57 842 319,10
1939	1 351 079	61 520 294,30
1940	1 231 994	54 906 718,90
1941	1 259 199	54 951 277,40
1942	1 409 242	83 367 078,00
1943	1 535 895	89 832 860,00

Essa é, pròpriamente, a contribuição do Público, no transporte de mercadorias. Representa a evolução da circulação das mercadorias Rio Grandenses, pelo trilho, numa curva já escoimada das influências acidentais. Como se vê, essa linha continuamente progressiva desde 1934 apresenta em 1940 uma depressão para, a seguir, melhorar.

7. TOTAL DA RECEITA DE CUSTEIO

Acrescentando-se aos dados já registados os que resultam das diversas vendas especiais, obtem-se o total da receita em 1943, que comparativamente ao ano anterior e discriminadamente, aparece como segue:

DESIGNAÇÃO	1943	1942
	Cr\$	Cr\$
Viajantes	30 703 220,90	24 828 105,00
Bagagens	212 692,60	217 993,60
Encomendas	6 987 615,20	5 407 758,70
Animais em trens de viajantes	459 057,70	473 442,10
Animais em trens de carga	10 418 888,60	11 480 838,00
Mercadorias	99 859 511,00	92 885 626,50
Aluguel ou receita dos carros restaurantes	—	—
Manobras de carros e vagões	407 062,80	378 121,60
Percurso e estadias de carros e vagões	199 810,00	210 090,80
Ingressos	124 256,20	102 245,90
Armazenagens	402 307,70	224 470,20
Comissões sôbre cobranças para terceiros	14 445,60	27 692,50
Tomada e entrega a domicílio	383 032,90	161 096,20
Receita de transportes rodoviários	—	25,50
Rádio, telégrafo e telefone	235 638,80	224 193,60
Concessões	50 936,30	67 003,50
Venda de material inservível	822 018,00	399 380,90
Fornecimento d'água	71 015,10	57 943,40
Fornecimento de energia elétrica	91 039,90	87 315,20
Aluguéis de próprios	347 443,90	235 045,50
Taxa ad-valorem	13 771 735,60	11 152 698,40
Receitas diversas	3 483 218,40	2 731 388,70
TOTAL	169 044 947,20	151 352 475,80

Pelos dados acima e como já se viu, a receita arrecadada em 1943 foi maior do que a verificada em 1942, em Cr\$ 17 692 471,40, ou seja + 11,69%.

Eliminando-se no total da receita, tal como foi feito para a parcela referente a mercadorias, tôdas as contas que não sejam as do público, obtem-se o quadro a seguir:

A N O S	Receita p/c. do público
	Cr\$
1934	55 026 524,70
1935	63 848 468,90
1936	70 101 695,60
1937	79 257 590,00
1938	84 706 670,00
1939	89 601 028,50
1940	87 323 880,20
1941	83 241 804,20
1942	124 110 028,60
1943	136 268 884,30

DESPESA

Como se vê do seguinte demonstrativo, a despesa em 1943 foi maior do que a de 1942 em Cr\$ 24 908 615,10, aumento êsse que corresponde a mais Cr\$ 4 133 661,20 na verba "Pessoal" e mais Cr\$ 20 774 953,90 na verba "Material".

A N O S	Pessoal	Material	Total
	Cr\$	Cr\$	Cr\$ *
1943	71 049 334,20	89 892 490,00	160 941 824,20
1942	66 915 673,00	69 117 536,10	136 033 209,10
Diferenças em 1943.....	+ 4 133 661,20 ou + 6,2 %	+ 20 774 953,90 ou + 30,1 %	+ 24 908 615,10 ou + 18,3 %

O acréscimo na rubrica "Pessoal" explica-se, em parte, pelo maior número de empregados e conseqüente maior número de dias pagos; em parte pelo Abono Familiar que im-

portou em Cr\$ 1 526 249,20 e em parte pelas gratificações de funções.

No que diz respeito a “Material” o aumento de despesa tem sua razão de ser, principalmente no que diz respeito à rubrica “Combustíveis”.

1. PESSOAL

Discriminando-se a despesa da verba “Pessoal” pelos Departamentos, obtém-se o quadro a seguir indicado:

DEPARTAMENTOS	1 943	1 942	Diferenças em 1 943
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Administração Central...	7 959 424,70	6 792 206,20	+ 1 167 218,50
Transporte	32 535 871,30	31 110 456,60	+ 1 425 414,70
Mecânica	11 650 041,00	11 612 046,70	+ 37 994,30
Via Permanente	17 989 583,40	16 955 939,10	+ 1 033 644,30
Econômico e Comercial..	914 413,80	445 024,40	+ 469 389,40
TOTAIS.....	71 049 334,20	66 915 673,00	+ 4 133 661,20

As despesas da 5.^a Divisão — hoje Departamento de Obras Novas — vêm sendo incluídas na despesa do Departamento da Via Permanente desde a criação daquele Departamento em 1 932.

Levando-se em consideração o “Efetivo do Pessoal”, apanhado que se refere a todo o pessoal da Viação Férrea, incluindo-se não só os serviços de custeio, mas também os serviços por conta do “Fundo de Melhoramentos”, o pessoal do Departamento de Obras Novas, os serviços por conta de terceiros e outros, verifica-se que o total das diárias pagas, nos anos em comparação, foi de:

Em 1 943.....	5 033 455
Em 1 942.....	4 956 314

tendo cabido a cada diária, excluída a gratificação, os valores médios de:

Em 1 943.....	Cr\$ 15,45
Em 1 942.....	Cr\$ 13,47

Tais números de diárias pagas, considerando-se os mensalistas na base de 360 dias e os diaristas na base de 300 dias, por ano, dão, nos períodos em confronto, os números seguintes de empregados:

Em 1 943.....	14 862
Em 1 942.....	14 653

Os empregados distribuem-se, por Departamento, do seguinte modo:

DEPARTAMENTOS	1 943	1 942	Diferença em 1 943
Directoria e Repartição do Pessoal	169	} 982	
Contrôle e Finanças.....	352		
Materiais	579		
Transporte	4 252	3 086	
Mecânica	1 988	1 934	
Via Permanente	4 507	4 851	
Obras Novas	781	590	
Econômico e Comercial.....	2 234	3 210	
TOTAIS.....	14 862	14 653	+ 209

2. MATERIAL

A despesa na verba "Material" discrimina-se do seguinte modo, nas contas de "Custeio":

DEPARTAMENTOS	1 943	1 942	Diferenças em 1 943
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Administração Central (Directoria, Departamentos de Contrôle e Finanças e de Materiais)	7 216 903,50	6 013 393,70	+ 1 203 509,80
Transporte	52 398 084,40	41 620 600,60	+ 10 777 483,80
Mecânica	17 706 980,50	11 589 445,10	+ 6 117 535,40
Via Permanente	12 290 700,40	9 603 068,70	+ 2 687 631,70
Econômico e Comercial.	279 821,20	291 023,00	— 11 206,80
TOTAIS.....	89 892 490,00	69 117 536,10	+ 20 774 953,90

EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS

Os índices gerais da eficiência dos serviços, obtidos pelo custo das unidades produzidas, são representados, nos cinco últimos anos, pelos valores que seguem:

A N O S	Custo da tonelada-quilômetro	Custo do trem-quilometro
	Centavos	Cr\$
1 939	15,19	15,0738
1 940	15,44	14,7766
1 941	16,32	15,8287
1 942	17,36	17,4839
1 943	19,76	19,7847
Diferença em 1943 em relação a 1942..	+ 2,40	+ 2,3008

Vem se acentuando o custo do trem-quilômetro e da tonelada-quilômetro transportada como consequência da preponderante despesa de custeio.

Os diversos elementos do custo da tonelada-quilômetro de pêso útil retribuído, apreciam-se como segue:

DESPESA PARA:	1 943	1 942
	Centavos	Centavos
o serviço das estações.....	1,27	1,04
o serviço das locomotivas.....	6,61	5,69
o serviço dos trens.....	1,38	1,03
as indenizações e os acasos.....	0,54	1,38
os serviços de condução e diversos....	1,04	0,99
a conservação da linha e dependências.	3,61	3,09
a conservação do material.....	3,51	2,70
a administração e diversos.....	1,80	1,44
o total do custeio.....	19,76	17,36

A discriminação do custo do trem-quilômetro é a seguinte:

DESPESA PARA:	1943	1942
	Cr\$	Cr\$
o serviço das estações.....	1,2733	1,0522
o serviço das locomotivas.....	6,6224	5,7320
o serviço dos trens.....	1,3846	1,0346
as indenizações e os acasos.....	0,5392	1,3857
os serviços de condução e diversos....	1,0423	0,9990
a conservação da linha e dependências.	3,6108	3,1097
a conservação do material.....	3,5136	2,7156
a administração e diversos.....	1,7985	1,4551
o total das despesas de custeio.....	19,7847	17,4839

CONTAS DE CAPITAL

Além dos elementos que precedem e que são referentes às contas de custeio, cabe aqui fazer uma ligeira exposição das contas de capital ou patrimoniais: conta “Fundo de Melhoramentos” e conta “Subvenção da União”.

1. CONTA “FUNDO DE MELHORAMENTOS”

A conta “Fundo de Melhoramentos”, foi criada pelo Decreto n.º 18 551, de 31 de dezembro de 1928, que promoveu a novação do contrato da Viação Férrea.

a — Recursos e movimento da conta

Os recursos que constituem a conta “Fundo de Melhoramentos”, são os seguintes:

1.º — produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos melhoramentos;

2.º — produto de uma taxa adicional de dez por cento sobre as tarifas, que estiverem em vigor;

3.º — outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelas reservas dêsse fundo.

Até 31 de dezembro de 1943 a receita acumulada proveniente dos itens 1.º e 2.º elevou-se a Cr\$ 191 220 811,10 e a

despesa acumulada a Cr\$ 292 943 245,10, havendo pois a diferença de Cr\$ 101 722 434,60.

O vulto dos melhoramentos a executar, desproporcionadamente superior à arrecadação proveniente dos itens 1.º e 2.º obrigou o Estado a lançar mão de faculdade prevista no item 3.

São, pois, de responsabilidade do Estado as seguintes contas:

a) Apólices a resgatar — Variante Barreto	Cr\$
a Diretor A. Pestana	37 532 283,30
b) Construção do Ramal Severino Ribeiro a	
Quaraí	8 481 817,70
Total	<u>46 014 101,00</u>

Os recursos provenientes dos itens 1.º, 2.º e 3.º somam, pois, a Cr\$ 238 834 037,60, excedendo a Despesa sobre o Recurso em Cr\$ 54 709 208,10.

Em 1942 êste excesso montava a Cr\$ 63 420 227,12.

Durante o exercício de 1943, o movimento da conta "Fundo de Melhoramentos" foi o seguinte:

	Cr\$
Receita ordinária	24 264 835,40
Despesa ordinária	8 404 816,35
Saldo do ano....	<u>15 860 019,05</u>

2. CONTA "SUBVENÇÃO DA UNIÃO"

Durante cada um dos exercícios de 1939 - 1940 - 1941 - 1942 - 1943, foram recebidas duas semestralidades na importância de Cr\$ 10 000 000,00 cada uma o que perfaz um total de Cr\$ 100 000 000,00 até 31 - 12 - 1943.

A despesa realizada assim se distribui:

	Cr\$
1943	14 400 804,20
1942	18 703 177,80
1941	35 995 866,60
1940	12 541 104,91
1939	9 511 248,30
Total até 31 - 12 - 1943	<u>88 152 201,80</u>

O movimento total desta conta é, pois, até 31 - 12 - 1943:

	Cr\$
Importância recebida..	100 000 000,00
Despesas efetuadas	88 152 201,80
	<hr/>
Saldo.....	11 847 798,20

SERVIÇOS JURÍDICOS

No período relatado, entraram nos Serviços Jurídicos 610 novos expedientes. Foram exarados pareceres, prestadas e peditas informações e expedida correspondência em número de 788, com a seguinte discriminação:

Inquéritos Administrativos	16
Acidentes do trabalho	168
Inscrição para efeito de passe.....	7
Custas processuais	48
Admissão e nomeação de extranumerários	1
Férias	15
Gratificações	49
Correções de nome	107
Demissões	11
Aposentadorias	3
Previdência Social	39
Ação de alimentos	2
Serviço Militar	8
Diferença de vencimentos.....	4
Licenças	18
Naturalização de estrangeiros.....	2
Reintegração	5
Vencimentos impagos	6
Auxílio para funerais	9
Promoções	5
Contagem de tempo.....	3
Abono familiar	3
Aquisição de vol. e renovação de assinatura	5
Despesas extraordinárias	20
Contratos e convênios	23
Acidentes do tráfego	7
Pedidos de certidões.....	22
Jeguros	3
Indenizações diversas	6
Desapropriações	64
Aquisições de terrenos	8
Sêlo de escritura	5
Diversos	101
	<hr/>
TOTAL.....	788

SERVIÇO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL

Entrando no 2.º ano de funcionamento, prosseguiram, normalmente, as atividades do “Serviço de Ensino e Seleção Profissional” da Viação Férrea, tendo-se verificado, em 1943, novas realizações, sobretudo no setor da seleção para as diferentes funções ferroviárias.

Quanto ao Ensino Profissional pròpriamente, manteve, em 1943, a Escola Profissional Ferroviária de Santa Maria, em boa freqüência, as 2 primeiras turmas de 1.º e 2.º ano do Curso de Formação de Artífices e a 1.ª turma de operários das oficinas gerais, alunos do curso noturno de **Preparo de Artífices**.

Foi previsto para o próximo ano além da admissão de nova turma para CFO, Curso de Formação de Artífices, para menores que desejem, para o futuro, ingressar na Estrada como operários, dentro da inclinação ou vocação profissional revelada durante os cursos.

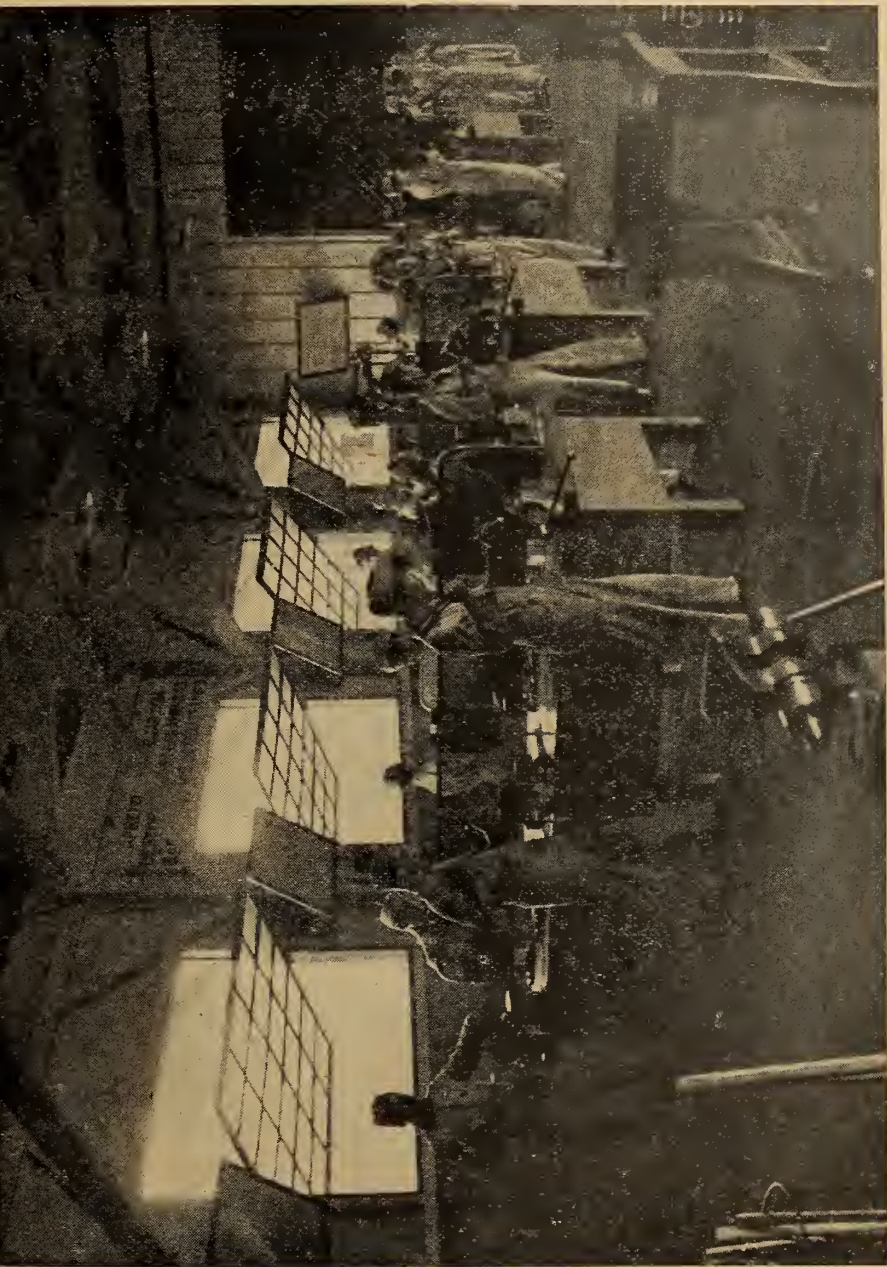
Também, a admissão de nova turma de CPO, Curso de **Preparo de Operários**, destinado a melhorar os conhecimentos técnico-teóricos dos diversos operários das oficinas da Rêde, e corrigir os defeitos e falhas que porventura tenham adquirido na antiga prática, sem ensino metodizado para exercício de suas funções, falhas e defeitos êsses que impedem a melhoria e maior eficiência da produção pessoal especializada.

Além dêstes cursos está previsto o funcionamento dos seguintes:

- CAO — Curso de Aperfeiçoamento de Chefes de Secção de Oficina.
- CPM — Curso de Preparo de Maquinistas.
- CFT — Curso de Telegrafistas ou de formação do Pessoal de Transportes.

— 1943 —

C U R S O S	Alunos matriculados
Cursos de Formação de Artífices (aprendizes).....	64
Curso de Preparo de Artífices (operários).....	32
TOTAL.....	96



ESCOLA PROFISSIONAL FERROVIÁRIA (SANTA MARIA)

Secção de Mecânica

Em relação à Seleção Profissional, para a admissão do curso de aprendizagem da Escola Profissional Ferroviária de Santa Maria, o "Serviço de Ensino e Seleção Profissional" da Viação Férrea aplicou os processos de fundo psicoténico em testes organizados pelo CFESP.

REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Consoante a nova organização administrativa da Viação Férrea, aprovada pelo Governo do Estado em 12 de junho de 1942, e de acôrdo com a Portaria n. 88 de 29 de abril de 1943, da Diretoria, as 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a e 6.^a Divisões e o Almoarifado, passaram a denominar-se, respectivamente, Departamento de Contrôle e Finanças, Departamento de Transporte, Departamento de Mecânica, Departamento da Via Permanente, Departamento de Obras Novas, Departamento Económico e Comercial e Departamento de Materiais.

QUADRO DE ENGENHEIROS

De acôrdo com as disposições estabelecidas pelo Decreto-Lei n.º 329 de 1.º de fevereiro de 1943, do Governo do Estado, os engenheiros da Viação Férrea foram classificados em novo quadro, conforme especifica a Carta-Circular n.º 70 de 16 de junho de 1943, dirigida aos Chefes de Departamento.

COMISSÃO DE REAPARELHAMENTO

Continuaram, durante o ano, os estudos para o reaparelhamento da Locomoção, cujo programa, a largos traços, se compõe dos assuntos seguintes: renovação do parque de locomotivas, projeto de novas oficinas mecânicas, estudos quanto à sua localização, remodelação das atuais oficinas e distribuição racional dos serviços, projetos de localização e construção de novos depósitos de locomotivas, tendo em vista as novas linhas em construção e as variantes.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Durante o ano de 1943 continuou na Chefia do Distrito Fiscal de Pôrto Alegre — Departamento Nacional de Estradas de Ferro — o eng.º José Marques Vianna, com quem a Administração da Viação Férrea manteve sempre as mais amistosas

e cordiais relações. Essa circunstância, que propicia o melhor ambiente ao serviço, é extensiva também a todos os engenheiros e funcionários desse importante órgão federal. Sua ação, exercida de acôrdo com as normas legais e contratuais, teve sempre a maior facilidade por parte da Viação Férrea, e, assim, tôdas as questões de interêsse recíproco foram resolvidas com a maior harmonia.

COMISSÃO DE RÊDE

Continuou em serviço junto à Viação Férrea a Comissão de Rêde, constituída de oficiais do Exército e de engenheiros da Estrada, sob a chefia do ilustre militar Coronel Armando Nestor Cavalcanti.

Por parte da Viação Férrea continuaram em suas funções, como Comissário Técnico, o eng.º João Corrêa Pires, e como Adjunto do Comissário Técnico, o eng.º Pantaleão José Pinto de Moraes.

QUADRO ADMINISTRATIVO DA DIRETORIA

O quadro administrativo da Diretoria da Viação Férrea, ao findar o exercício de 1943, estava assim constituído:

Diretor	— Coronel Eng.º João Valdetaro de Amorim e Melo
Subdiretor	— Eng.º José Simão Soeiro de Souza
Chefe de Departamento em Comissão de Estudos	— Eng.º Frederico von Bock
Assistente do Diretor	— Eng.º Pantaleão José Pinto de Moraes
Assistente do Subdiretor	— Eng.º Agrônomo Hugo Rodrigues Avila
Oficial de Gabinete	— Eng.º Júlio Alfredo Crespo Lorenzoni
Chefe dos Serviços Jurídicos	— Bel. Abrão Lincoln Martins
Oficial de Gabinete	— Sr. Hector Oscar Teixeira
Chefe do Expediente	— Sr. José Chieza Bassi

DEPARTAMENTO DE CONTROLE E FINANÇAS

Índice da matéria contida no relatório

	Páginas
I — RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO.....	35
II — MOVIMENTO FINANCEIRO	39
III — ANÁLISE DAS PRINCIPAIS CONTAS.....	60
1. Bens patrimoniais	60
2. Melhoramentos	61
3. Reaparelhamento por conta da Subvenção da União	64
4. Governo Federal	65
a — Contas devedoras	65
b — Contas credoras	66
5. Governo do Estado do Rio Grande do Sul.....	67
a — Justificando provisões de fundos.....	67
Paralisadas	67
c — Pagáveis mediante processo	68
6. Trabalhos e Fornecimentos	70
7. Construção do trecho de Vila Nova ao Matadouro Modêlo	72
8. Construção do trecho de Bento Gonçalves a Ve- ríssimo de Matos	72
9. Estudos do ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo	73
10. Governo Estadual — Conta Exploração.....	73
11. Direção Geral do Pôrto e Barra do Rio Grande.....	73
12. Comissão Estadual de Mineração de Carvão.....	74
13. Almoarifado	74
14. Contas a pagar	77
15. Municipalidades	77
16. Contas a receber.....	78
17. Ferro Carril Central del Uruguay Ltd.....	78
18. Jewish Colonisation Association	79
19. Réde de Viação Paraná — Santa Catarina.....	79
20. Companhia Seguradora Brasileira.....	79
21. Tráfego Mútuo Rodoviário.....	79

	Páginas
22. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea.....	80
23. Caixa de Aposentadoria e Pensões.....	81
24. Associações Ferroviárias beneficentes	82
25. Seguro Coletivo dos funcionários	82
26. Banco do Brasil — Pôrto Alegre	83
27. Banco do Brasil — Rio de Janeiro.....	85
28. Banco do Brasil — Rio Grande	87
29. Banco do Brasil — c/caução	87
30. Banco do Rio Grande do Sul	88
31. Banco do Rio Grande do Sul — c/aviso 90 dias.....	88
32. Banco do Rio Grande do Sul -- c/resgate da Va- riante Barreto-Diretor A. Pestana.....	89
33. Títulos a pagar	90
34. Depósitos para abertura de créditos.....	91
35. Cia. Carbonífera Minas do Butiá.....	91
36. Indenizações a pagar	91
37. Legião Brasileira de Assistência.....	92
38. Cauções de empregados	92
39. Selos para obrigações de guerra.....	92
40. Provisões para riscos diversos.....	93
IV — QUADRO ADMINISTRATIVO	94

DEPARTAMENTO DE CONTROLE E FINANÇAS

Sr. Diretor.

Tenho a honra de passar às vossas mãos o relatório dos serviços afetos ao Departamento de Contrôlo e Finanças e relativo ao exercício de 1943.

Caracteriza-se êsse exercício pela despesa elevada o que em grande parte se justifica pelo maior custo dos materiais, originado pelo conflito mundial. Daí o acêrto do reajustamento das tarifas pôsto em vigor a 1.º de fevereiro de 1942 e que permitiú enfrentar a situação.

I — RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO

O resultado da exploração do tráfego, em 1943, foi o seguinte:

	Cr\$
Receita bruta	169 044 947,20
Despesa de custeio	160 941 824,20
Saldo	8 103 123,00
Coeficiente de tráfego	95,21 %

	Cr\$
Receita orçada para 1943	143 110 000,00
Receita arrecadada em 1943	169 044 947,20
Diferença para mais da orçada	25 934 947,20
Despesa orçada para 1943	143 110 000,00
Despesa realizada em 1943	160 941 824,20
Diferença para mais da orçada	17 831 824,20

Resultado por mês, em 1943

M E S E S	Receita		Despesa		Saldo		Déficit	Coeficiente
	Cr\$		Cr\$		Cr\$			
Janeiro	14 425 756,80		10 829 423,00		3 596 333,80		—	75,07 %
Fevereiro	12 937 623,80		11 983 901,60		953 721,40		—	92,63 %
Março	14 024 810,60		12 780 346,90		1 244 463,70		—	91,13 %
Abril	13 356 633,90		11 780 143,80		1 576 490,10		—	88,20 %
Maió	14 773 176,10		14 736 723,90		36 452,20		—	99,75 %
Junho	14 370 411,50		14 326 876,00		43 535,50		—	99,70 %
Total do 1.º semestre...	83 888 411,90		76 437 415,20		7 450 996,70		—	91,12 %
Julho	12 372 140,70		14 355 311,40		—		1 983 070,70	116,03 %
Agosto	13 968 196,00		14 016 229,70		—		48 033,70	109,34 %
Setembro	13 877 001,23		14 362 272,40		—		485 271,20	103,49 %
Outubro	15 036 908,00		14 356 289,70		680 618,30		—	95,47 %
Novembro	14 424 855,10		13 729 740,30		695 114,80		—	95,18 %
Dezembro	15 477 434,30		13 684 665,50		1 792 768,80		—	88,42 %
Total do 2.º semestre...	85 156 535,30		84 504 409,00		3 168 501,90		2 516 375,60	99,23 %
Total do ano.....	169 044 947,20		160 941 824,20		8 103 123,00		—	95,21 %
Média mensal	14 087 075,90		13 411 818,60		675 260,20		—	—

Discriminação da receita, por espécie, no último quinquênio

T Í T U L O S	1 939	1 940	1 941	1 942	1 943
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Viajantes	19 866 854,80	21 445 964,70	18 628 182,30	24 828 105,00	30 703 220,90
Bagagens	272 545,90	239 921,40	170 238,20	217 993,60	212 692,60
Encomendas	3 784 526,80	3 895 129,90	3 428 806,50	5 407 758,70	6 987 615,20
Mercadorias	66 361 351,80	63 464 427,40	60 759 249,30	92 885 626,50	99 859 511,00
Animais em trens de carga	6 474 806,00	8 828 639,70	7 179 688,20	11 480 838,00	10 418 888,60
Animais em trens de viajantes	317 278,70	361 187,10	311 655,20	473 442,10	459 057,70
Rádio, telégrafo e telefone	194 984,80	195 415,70	202 444,90	224 193,60	235 638,80
Armazenagens	221 703,10	191 614,50	175 820,50	224 470,20	402 307,70
Taxa ad-valorem	8 155 423,60	7 863 228,70	8 135 090,10	11 152 698,40	13 771 735,60
Rendas diversas	4 675 223,20	2 549 141,20	2 577 700,90	4 457 349,70	5 994 279,10
TOTAIS	110 324 698,70	109 034 070,30	101 568 876,10	151 352 475,80	169 044 947,20

NOTA: Em virtude de nova classificação de contas, os títulos "Viajantes" e "Mercadorias", a contar de 1940, aparecem acrescidos, respectivamente, das parcelas correspondentes a "Leitos e poltronas" e "Cargas, des-cargas, baldeação, expediente e notas", as quais, pelo critério anterior, estariam incluídas no título "Rendas diversas".

Desde a data da encampação, pelo Governo do Estado, os resultados foram os seguintes:

A N O S	Receita		Despesa		Saldo	Déficit	Coeficiente
	Cr\$	%	Cr\$	%			
1 920	9 396 385,35		9 658 552,69		—	262 167,34	102,79 %
1 921	31 758 541,99		30 230 737,68		1 527 804,31	—	95,19 %
1 922	35 777 771,02		34 836 213,72		941 557,30	—	97,37 %
1 923	35 596 644,65		39 475 139,41		—	3 878 494,76	110,90 %
1 924	42 819 252,79		46 619 488,11		—	3 800 239,32	108,88 %
1 925	53 124 937,08		56 511 839,52		—	3 386 902,44	106,38 %
1 926	51 612 356,81		55 364 602,53		—	3 752 245,72	107,27 %
1 927	63 560 529,88		61 925 159,14		1 635 370,74	—	97,43 %
1 928	68 636 240,01		66 154 306,56		2 481 933,45	—	96,38 %
1 929	76 072 843,78		70 866 275,74		5 206 568,04	—	93,15 %
1 930	65 558 588,45		66 870 250,40		—	1 310 661,95	102,00 %
1 931	59 827 896,28		61 931 660,09		—	2 103 763,81	103,52 %
1 932	61 234 727,15		61 062 288,58		172 438,57	—	99,72 %
1 933	69 044 248,31		63 026 922,26		6 017 326,05	—	91,28 %
1 934	73 612 915,17		64 118 074,08		9 493 941,09	—	87,10 %
1 935	80 190 190,22		66 127 606,30		14 062 583,92	—	82,46 %
1 936	87 346 553,40		75 144 848,07		12 201 705,33	—	86,03 %
1 937	100 314 000,25		87 135 000,15		13 179 000,10	—	86,86 %
1 938	104 117 900,25		108 744 942,40		—	4 627 042,15	104,44 %
1 939	110 324 698,70		107 945 475,70		2 379 223,00	—	97,84 %
1 940	109 034 070,30		109 783 041,00		—	748 970,70	100,69 %
1 941	101 568 876,10		195 283 748,30		—	3 714 872,20	103,66 %
1 942	151 352 475,80		136 033 209,10		15 319 266,70	—	89,88 %
1 943	169 044 947,20		160 941 824,20		8 103 123,00	—	95,21 %
TOTAIS	1 810 927 696,94		1 745 791 205,73		65 136 491,21	—	96,40 %

NOTA: Este quadro aparece com algumas alterações, em comparação com os resultados de anos anteriores, em virtude do ajuste de certas contas entre os Contratantes (1920, 1921 e 1922), bem como por força de diversas glosas feitas pelas Juntas de Tomadas de Contas.

Discriminação da receita pelas diversas contas

	1 943		1 942	
	Receita	% do total	Receita	% do total
	Cr\$		Cr\$	
Público	136 268 884,30	91,68	124 110 028,60	91,74
Governo Federal	7 391 430,50	4,97	7 604 562,20	5,62
Governos Estaduais, Municipais e Empresas	3 537 239,30	2,38	2 561 554,20	1,89
Fundo de Melhoramentos e Subvenção da União	1 443 431,90	0,97	1 017 618,90	0,75
TOTAL	148 640 986,00	100,00	135 293 763,90	100,00
Rendas diversas	20 403 961,20	—	16 058 711,90	—
TOTAL DA RECEITA	169 044 947,20	—	151 352 475,80	—

Demonstração da despesa de custeio, por semestre e por Departamento, em 1943

T I T U L O S	Pessoal	Material	Despesas diversas	Total	% do total
<i>1.º semestre</i>					
Administração Central	Cr\$ 3 754 939,60	Cr\$ 486 737,30	Cr\$ 3 150 382,80	Cr\$ 7 392 059,70	9,67
Tráfego (Seção Comercial)	453 761,50	62 310,90	66 021,60	582 094,00	0,76
Movimento e Tração	15 873 844,70	23 846 161,80	868 303,80	40 588 310,30	53,10
Conservação do material rodante.....	5 711 093,50	6 942 052,20	1 321 395,40	13 974 541,10	18,28
Via Permanente e Edifícios.....	8 498 586,90	4 774 594,00	627 229,20	3 900 410,10	18,19
TOTAL DO 1.º SEMESTRE..	34 292 226,20	36 111 856,20	6 033 332,80	76 437 415,20	100,00
<i>2.º semestre</i>					
Administração Central	4 204 485,10	626 264,20	2 953 519,20	7 784 268,50	9,21
Tráfego (Seção Comercial)	460 652,30	89 744,40	61 744,30	612 141,00	0,72
Movimento e Tração	16 662 026,60	26 699 201,60	984 417,20	44 345 645,40	52,49
Conservação do material rodante.....	5 938 947,50	7 894 130,80	1 549 402,10	15 382 480,40	18,20
Via Permanente e Edifícios.....	9 490 996,50	6 420 620,30	468 256,40	16 379 873,70	19,38
TOTAL DO 2.º SEMESTRE..	36 757 108,00	41 729 961,80	6 017 339,20	84 504 409,00	100,00
<i>Total do ano</i>					
Administração Central	7 959 424,70	1 113 001,50	6 103 902,00	15 176 328,20	9,43
Tráfego (Seção Comercial)	914 413,80	152 055,30	127 765,90	1 194 235,00	0,71
Movimento e Tração	32 535 871,30	50 545 363,40	1 852 721,00	84 933 955,70	52,77
Conservação do material rodante.....	11 650 641,00	14 836 183,00	2 870 797,50	29 357 021,50	18,24
Via Permanente e Edifícios.....	17 989 583,40	11 195 214,80	1 095 485,60	30 280 283,80	18,82
TOTAL GERAL	71 049 334,20	77 841 818,00	12 050 672,00	160 941 824,20	100,00

Demonstração da receita de 1943, por semestre

TÍTULOS	Viagens ou toneladas	Viajantes-quilômetro ou toneladas-quilômetro	Receita	% do total
<i>1.º semestre</i>				
Viajantes	1 282 938	135 510 183	Cr\$ 15 288 031,70	18,22
Bagagens	333	125 523	103 448,20	0,13
Encomendas	20 182	3 942 878	3 220 301,59	3,84
Mercadorias	837 279	301 771 793	48 158 256,40	57,41
Animais em trens de viajantes....	1 360	299 976	193 078,20	0,23
Animais em trens de carga	108 660	31 188 107	7 099 815,40	8,46
Rendas diversas...	—	—	9 825 480,50	11,71
TOTAL DO 1.º SEMESTRE ..	—	—	83 888 411,90	100,00
<i>2.º semestre</i>				
Viajantes	1 390 364	136 265 248	15 415 189,20	18,10
Bagagens	333	126 731	109 244,40	0,13
Encomendas	23 476	4 216 252	3 767 313,70	4,42
Mercadorias	887 602	315 443 704	51 701 254,60	60,72
Animais em trens de viajantes....	1 773	385 493	265 979,50	0,31
Animais em trens de carga	48 054	21 210 981	3 319 073,20	3,90
Rendas diversas...	—	—	10 578 480,70	12,42
TOTAL DO 2.º SEMESTRE ..	—	—	85 156 535,30	100,00
<i>Total do ano</i>				
Viajantes	2 673 302	271 775 431	30 703 220,90	18,16
Bagagens	666	252 254	212 692,60	0,13
Encomendas	43 658	8 159 130	6 987 615,20	4,13
Mercadorias	1 724 881	617 215 497	99 859 511,00	59,07
Animais em trens de viajantes....	3 133	685 469	459 057,70	0,27
Animais em trens de carga	156 713	52 399 088	10 418 888,60	6,17
Rendas diversas...	—	—	20 403 961,20	12,07
TOTAL GERAL.	—	—	169 044 947,20	100,00

Discriminativo das mercadorias cujos transportes foram remuneradores, em 1943, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada-quilômetro (Cr\$ 0,197 572) comparadas com as do ano anterior

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1943	1942	1943	1942
			Cr\$	Cr\$
<i>Agricultura</i>				
Café	1 541 708	1 914 159	0,205	0,188
Fumo	8 744 910	6 524 674	0,265	0,277
Uvas	5 550	333 601	0,220	0,203
<i>Minas</i>				
Enxôfre	209 583	286 543	0,206	0,205
Gasolina	3 023 814	4 386 505	0,307	0,286
Gasolina e querosene em vagões-tanques	42 640	472 642	0,271	0,319
Mármore em bruto.....	12 735	11 820	0,207	0,134
Querosene	1 017 704	1 078 301	0,326	0,306
<i>Manufaturas</i>				
Produtos não codificados.....	5 709 060	4 806 262	0,334	0,343
Aço, ferro etc., em barras, chapas ou vergalhões	3 223 725	2 791 334	0,228	0,222
Acessórios para automóveis.....	284 218	178 734	0,631	0,555
Ácidos diversos para fins industriais	133 509	72 402	0,376	0,425
Aguardente e álcool	3 119 849	2 657 421	0,304	0,292
Aparelho sanitário	258 874	271 320	0,359	0,341
Aramés liso e farpado.....	538 205	599 966	0,239	0,194
Balaios, cestas e vassouras.....	502 418	405 846	0,210	0,214
Banha vegetal	465 970	628 619	0,250	0,227
Barris vazios	1 358 487	1 549 496	0,251	0,237
Borracha (artigos de).....	71 613	34 056	0,441	0,604
Bebidas estrangeiras	13 080	10 314	0,593	0,778
Calçados	1 072 553	930 537	0,327	0,305
Canos, fogões e móveis metálicos..	162 111	232 275	0,440	0,464
Canos metálicos diversos.....	409 756	183 419	0,345	0,374
Cantaria	193 019	152 644	0,373	0,396
Caramelos e bombons	732 008	658 587	0,287	0,282
Carrapaticidas	343 625	509 714	0,281	0,218
Cerveja	6 549 257	4 422 357	0,200	0,183
Charutos e cigarros.....	585 421	519 641	0,721	0,643
Chapéus e roupas feitas.....	472 875	403 864	0,677	0,682
Conservas enlatadas ou em vidros	7 012 498	7 009 967	0,250	0,250
Conservas não enlatadas.....	752 761	531 987	0,204	0,204
Couros curtidos	457 341	458 597	0,400	0,364
Doces, compotas e passas.....	917 567	783 050	0,327	0,458
Drogas e medicamentos.....	1 128 821	1 084 657	0,522	0,519

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1 943	1 942	1 943	1 942
			Cr\$	Cr\$
Especiarias	169 721	164 658	0,617	0,622
Espelhos, perfumes etc.	554 815	453 460	0,649	0,700
Ferragens	1 937 621	1 760 372	0,585	0,554
Fôlhas de Flandres e telhas de zinco	129 822	148 116	0,324	0,304
Louças e obras de vidro.	594 116	468 915	0,697	0,695
Louças de barro e manilhas.	518 737	511 714	0,242	0,202
Madeira (obras de) e esquadrias..	2 333 048	2 139 638	0,205	0,193
Máquinas e instrumentos para fins agrícolas	542 209	617 695	0,210	0,203
Máquinas para fins industriais. . . .	1 370 948	801 845	0,325	0,208
Máquinas diversas	1 126 733	883 462	0,431	0,351
Massas alimentícias	643 364	535 603	0,278	0,252
Material elétrico e aparelhos.	598 915	571 298	0,426	0,495
Móveis novos	967 289	940 331	0,541	0,529
Mudanças	1 498 685	1 309 199	0,246	0,232
Óleos vegetais comestíveis.	352 013	467 562	0,242	0,239
Óleos vegetais não comestíveis. . . .	312 024	237 507	0,404	0,403
Papel	1 553 603	1 298 990	0,250	0,253
Fósforos	369 311	266 191	0,640	0,660
Queijos	41 083	28 404	0,230	0,244
Sabão e velas.	2 031 703	1 937 244	0,302	0,284
Sacos de aniação e outros.	1 661 266	1 421 725	0,216	0,215
Salames	38 742	51 370	0,274	0,250
Soda cáustica	728 003	687 461	0,248	0,230
Sulfato de cobre	203 118	315 156	0,216	0,190
Tecidos nacionais e estrangeiros..	2 129 085	2 130 609	0,668	0,597
Tintas e vernizes.	640 702	340 454	0,546	0,587
Vasilhame não especificado.	1 403 144	1 514 738	0,411	0,393
Veículos: Automóveis armados.	56 133	224 266	0,786	0,516
Veículos: Automóveis desarmados. . . .	8 241	883	0,936	0,695
Veículos diversos armados.	90 324	54 722	0,407	0,406
Veículos diversos desarmados.	123 353	79 286	0,336	0,368
Vidro em placas ou em chapas.	102 759	125 931	0,371	0,397
<i>Produtos de animais</i>				
Bacalhau e similares.	452	6 747	0,335	0,367
Banha	2 966 892	3 117 652	0,247	0,217
Charque	6 884 119	6 344 007	0,236	0,222
Crina animal	218 526	255 835	0,295	0,259
Couros frescos, secos ou salgados	7 936 229	7 144 818	0,207	0,203
Graxa e sebo.	5 048 789	5 930 528	0,214	0,203
Lã	3 257 849	3 610 119	0,302	0,278
Mel	166 195	89 484	0,200	0,234
Toucinho	464 044	447 145	0,221	0,234

Aí figuram os títulos dos apanhados estatísticos cujo transporte deixou à Viação Férrea margem de lucro, o qual foi absorvido, em grande parte, na proteção às mercadorias que necessitam de tarifas baixas.

No quadro que segue, vêem-se as mercadorias cujos transportes foram superiores a 10 000 toneladas no ano de 1943. Esse quadro tem especial importância, pois nêle se podem procurar os produtos de resistência na circulação da Rêde, que são aquêles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-quilômetro superior ao custo da mesma unidade (Cr\$ 0,197 572). Êsses produtos, conforme se verifica, foram os seguintes: FUMO — PRODUTOS NÃO CODIFICADOS — CERVEJA — CONSERVAS ENLATADAS OU EM VIDROS — BANHA — CHARQUE — COUROS FRES-COS, SECOS OU SALGADOS — GRAXA — SEBO — LÃ. Além dêsses produtos, aparece o título BOVINOS GRANDES que também apresentou transporte remunerador.

Grandes transportes (mais de 10 000 toneladas) da Viação Férrea, em 1943, comparados com os de 1942

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		RECEITA POR TON.-KM		PERCURSO MEDIO	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942
			Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Km	Km
<i>Agricultura</i>										
Açúcar	49 536	37 999	21 681 462	19 440 016	4 209 672,80	3 472 996,50	0,194	0,179	438	512
Alfafa	12 036	8 054	5 336 754	3 107 472	779 434,50	466 724,80	0,146	0,150	443	386
Arroz beneficiado	67 525	57 544	25 516 326	24 065 850	3 012 328,20	2 671 355,40	0,118	0,111	378	418
Arroz com casca	48 046	59 397	6 325 386	9 814 766	782 739,00	1 108 520,20	0,124	0,113	132	165
Batatas	14 284	13 119	3 967 640	3 720 414	435 935,70	350 754,30	0,110	0,094	278	284
Erva mate	12 108	9 833	5 711 334	5 346 873	945 534,90	796 905,40	0,166	0,149	472	544
Farinha de mandioca	20 382	26 274	7 395 805	10 442 457	655 496,10	896 770,30	0,089	0,086	363	397
Farinha de trigo	40 996	37 981	9 351 965	9 233 978	1 564 997,90	1 414 670,10	0,168	0,153	228	243
Farinha, farelos e fubás diversos	10 164	16 131	2 302 081	4 091 995	246 153,00	429 991,60	0,107	0,105	226	254
Feijão	43 790	64 920	21 872 944	37 281 447	1 717 672,80	2 850 979,80	0,079	0,076	499	574
Fumo	19 312	17 613	8 744 910	6 524 674	2 317 952,90	1 810 032,20	0,265	0,277	453	373
Linho	13 332	17 653	7 173 110	9 717 868	668 505,20	807 485,50	0,093	0,083	538	550
Milho	21 382	45 667	13 397 683	29 462 486	840 491,50	1 912 148,20	0,063	0,065	627	645
Trigo em grão	77 243	15 910	41 315 741	3 937 037	3 417 299,60	375 585,50	0,083	0,095	535	247
<i>Matas</i>										
Lenha	104 732	88 583	6 416 450	6 188 761	1 070 268,20	962 062,90	0,167	0,155	61	70
Madeira	297 628	321 558	139 659 454	165 214 183	20 645 198,70	24 543 747,50	0,148	0,149	469	514
<i>Minas</i>										
Areia	56 485	33 598	4 045 936	2 786 847	475 619,60	318 105,20	0,118	0,114	72	83
Cal	16 849	16 995	5 330 323	6 092 677	623 693,10	651 280,20	0,117	0,107	316	358
Carvão de pedra nacional	21 839	9 843	7 578 170	2 175 852	447 725,80	130 831,00	0,059	0,060	347	221
Cimento	16 632	15 699	6 809 712	6 281 245	1 027 644,00	899 832,10	0,151	0,143	409	400

DISCRIMINAÇÃO	TONELAS		TONELAS- QUILÓMETRO		RECEITA TOTAL		RECEITA POR TON.-KM		PERCURSO MÉDIO	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Km	Km
Pedra calcárea.....	16 585	12 162	8 561 539	6 212 700	697 587,10	439 790,70	0,081	0,071	516	511
Pedras para constru- ção e outros.....	36 899	32 496	2 332 119	1 933 645	271 753,90	222 969,50	0,117	0,115	63	60
Sal	52 119	40 010	23 437 751	18 990 464	2 951 237,90	2 306 549,70	0,126	0,121	450	475
<i>Manufaturas</i>										
Adubos orgânicos	15 090	18 014	6 963 767	7 602 966	364 425,70	413 228,60	0,052	0,054	461	422
Cerveja	15 208	10 244	6 549 257	4 422 357	1 310 584,40	809 225,30	0,200	0,183	431	432
Conservas enlatadas ou em vidros	12 925	12 919	7 012 498	7 009 967	1 751 263,20	1 750 772,50	0,250	0,250	543	543
Garrafas vazias.....	10 959	7 798	2 942 493	2 067 147	408 564,80	281 275,30	0,139	0,136	269	265
Tijolos, telhas e la- drilhos	49 311	39 813	7 810 244	6 134 419	797 773,30	660 126,70	0,102	0,108	158	154
Vinho nacional em barris	52 402	43 719	24 827 093	12 399 448	3 296 983,70	1 931 416,50	0,133	0,156	474	284
<i>Produtos de animais</i>										
Banha	10 030	8 799	2 966 892	3 117 652	733 213,60	675 800,20	0,247	0,217	296	354
Charque	15 749	15 636	6 884 119	6 344 007	1 624 458,50	1 405 693,60	0,236	0,222	437	406
Couros, frescos, secos ou salgados	17 436	17 081	7 936 229	7 144 818	1 640 873,00	1 451 293,00	0,207	0,203	455	418
Graxa e sebo.....	13 065	14 938	5 048 789	5 930 528	1 079 398,90	1 201 000,70	0,214	0,203	386	397
Lã	15 305	7 598	8 257 849	3 610 119	2 493 934,60	1 002 784,10	0,302	0,278	540	475
<i>Animais por conta do Público</i>										
Bovinos grandes.....	113 633	128 554	37 376 771	46 428 982	7 850 182,30	9 504 551,30	0,210	0,205	329	361
Suínos	14 840	17 183	6 604 723	13 610 542	983 469,40	1 515 014,80	0,149	0,111	445	792

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro

M E S E S	1 9 4 3	1 9 4 2
	Cr\$	Cr\$
Janeiro	0,152 936	0,146 574
Fevereiro	0,191 987	0,166 655
Março	0,178 200	0,167 424
Abril	0,178 062	0,177 011
Maió	0,201 905	0,191 625
Junho	0,234 914	0,199 311
Julho	0,246 670	0,182 328
Agôsto	0,206 221	0,170 408
Setembro	0,208 418	0,159 192
Outubro	0,203 033	0,167 699
Novembro	0,194 746	0,198 436
Dezembro	0,186 551	0,166 277
TOTAL DO ANO.....	0,197 572	0,173 612

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro, desde 1920

A N O S	Despesas	A N O S	Despesas
	Cr\$		Cr\$
1 9 2 0	0,107 591	1 9 3 2	0,156 660
1 9 2 1	0,144 495	1 9 3 3	0,157 626
1 9 2 2	0,125 559	1 9 3 4	0,144 133
1 9 2 3	0,133 769	1 9 3 5	0,133 590
1 9 2 4	0,133 918	1 9 3 6	0,140 932
1 9 2 5	0,144 236	1 9 3 7	0,145 419
1 9 2 6	0,150 118	1 9 3 8	0,172 506
1 9 2 7	0,153 638	1 9 3 9	0,151 923
1 9 2 8	0,154 092	1 9 4 0	0,154 417
1 9 2 9	0,143 474	1 9 4 1	0,163 227
1 9 3 0	0,162 685	1 9 4 2	0,173 612
1 9 3 1	0,160 324	1 9 4 3	0,197 572

Dados estatísticos desde 1 920

ANOS	Extensão média em tráfego (Km)	Número de viajantes			Baga-gens (tonela-das)	Encomen-das (tonela-das)	Número de animais		Mercadorias (toneladas)
		2.ª classe		total			em trens de viajantes	em trens de carga	
		1.ª classe	2.ª classe						
1 920	2 252,791	828 401	409 653	1 238 054	1 726	28 841	17 112	110 943	644 724
1 921	2 279,973	710 939	466 117	1 177 056	1 948	17 715	11 761	104 838	660 950
1 922	2 402,745	725 201	620 821	1 345 822	2 509	17 206	11 184	114 051	778 274
1 923	2 430,555	756 813	739 982	1 496 795	4 410	17 416	18 019	171 382	802 425
1 924	2 513,334	914 104	882 996	1 797 100	7 559	24 934	17 334	188 242	807 461
1 925	2 606,275	981 612	960 706	1 942 318	8 400	31 174	16 661	180 880	873 065
1 926	2 606,275	977 504	955 234	1 932 738	4 971	26 873	13 445	79 597	862 823
1 927	2 606,275	843 482	971 264	1 814 746	3 160	23 253	11 572	73 286	921 192
1 928	2 613,478	856 499	1 129 029	1 985 528	2 351	24 670	8 072	130 082	940 259
1 929	2 648,498	834 762	1 276 284	2 111 046	1 921	23 975	7 733	182 474	1 013 353
1 930	2 648,180	683 903	1 238 098	1 922 001	1 718	22 961	7 986	280 657	788 765
1 931	2 652,687	619 822	1 161 502	1 780 824	1 617	21 696	5 566	193 271	801 290
1 932	2 769,482	543 904	961 904	1 505 808	1 262	24 458	11 674	147 067	959 785
1 933	2 809,304	527 758	755 450	1 283 208	1 599	21 703	6 495	137 057	1 032 605
1 934	3 008,046	551 605	777 149	1 328 754	1 293	22 306	8 212	172 760	1 082 980
1 935	3 000,278	612 460	815 743	1 428 203	1 375	25 016	7 633	203 344	1 193 121
1 936	3 029,286	784 614	894 720	1 679 334	1 354	29 039	8 229	258 699	1 284 946
1 937	3 107,567	1 088 646	972 627	2 061 273	1 346	32 258	10 004	377 034	1 392 019
1 938	3 357,402	1 231 032	1 021 624	2 262 656	1 252	33 812	10 039	414 825	1 529 326
1 939	3 351,282	1 370 243	1 073 393	2 443 636	1 115	33 824	10 202	487 693	1 694 423
1 940	3 369,511	1 416 110	1 102 279	2 518 389	987	35 445	10 658	602 384	1 522 779
1 941	3 373,848	1 245 403	1 037 725	2 283 128	733	31 671	10 167	446 032	1 467 668
1 942	3 371,037	1 294 593	1 036 244	2 330 837	674	34 206	11 941	531 876	1 589 859
1 943	3 380,703	1 538 175	1 135 127	2 673 302	666	43 658	12 530	586 031	1 724 881

NOTA: No relatório de 1 940 existem dados desde 1 898.

Unidades de tráfego e dados estatísticos, durante os anos de 1943 e 1942

N.º de ordem	DISCRIMINAÇÃO	1943	1942
1	Receita bruta	169 044 947,20	151 352 475,80
2	Despesa de custeio	160 941 824,20	136 033 209,10
3	Receita líquida	8 103 123,00	15 319 266,70
4	Relação por cento da despesa de custeio para a receita bruta	95,21	89,88
5	Extensão em tráfego (tronco e ramais)	3 380,703	3 371,037
6	Extensão dos desvios particulares e da Estrada	425,629	422,949
7	Número de estações e paradas	310	310
8	Receita total por quilômetro de linha	50 002,898	44 897,598
9	Despesa total por quilômetro de linha	47 606,023	40 353,520
10	Receita líquida por quilômetro de linha	2 396,875	4 544,378
11	Despesa total da Administração Central	15 176 328,20	12 805 599,90
12	Despesa total do Movimento e Tração	84 933 955,70	72 731 057,20
13	Despesa total de Conservação do Material Rodante	29 357 021,50	23 201 491,50
14	Despesa total da Via Permanente e Edifícios	30 280 283,80	26 559 007,80
15	Despesa total do Tráfego (Seção Comercial)	1 194 235,00	736 052,40
16	Número total de toneladas de peso útil retribuído (Viajantes a 70 quilos)	2 116 182	1 941 613
17	Número de toneladas-quilômetro de peso útil retribuído (Viajantes a 70 quilos)	637 735 718	688 631 212
18	Número de toneladas-quilômetro de peso útil retribuído (Viajantes a 500 quilos) (1)	814 599 154	783 547 250
19	Percorso médio de um viajante (serviço retribuído)	101,7	95,0
20	Percorso médio de uma tonelada de bagagem (serviço retribuído) Km	378,7	392,8
21	Percorso médio de uma tonelada de encomenda (serviço retribuído) Km	186,9	184,3

N.º de ordem	D I S C R I M I N A Ç Ã O	1 9 4 3	1 9 4 2
22	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retribuído) Km	218,8	236,9
23	Percurso médio de uma tonelada de mercadorias (serv. retribuído) Km	357,8	379,7
24	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuído) Km	334,4	410,7
25	Número total de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuído)	2 673 302	2330 837
26	Número de viajantes-quilômetro (serviço retribuído).	271 775 431	221 432 645
27	Número de viajantes-quilômetro por quilômetro de linha (serviço retribuído)	80 390	65 687
28	Número total de toneladas de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuído) T	47 456	37 866
29	Número de toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes (serviço retribuído) TK	9 096 853	7 275 160
30	Número de toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por quilômetro de linha (serviço retribuído) TK	2 691	2 158
31	Número total de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distância (serviço retribuído) T	1 724 881	1 589 859
32	Número de toneladas-quilômetro de mercadorias (serv. retribuído) TK	617 215 497	603 653 369
33	Número de toneladas-quilômetro de mercadorias por quilômetro de linha. (serviço retribuído) TK	182 570	179 072
34	Número total de toneladas de animais em trens de carga transportados a qualquer distância (serviço retribuído) T	156 713	150 730

35	Numero de toneladas-quilometro de animais em trens de carga (serviço retribuído)	TK	52 399 088	61 897 399
36	Número de toneladas-quilometro de animais em trens de carga por quilômetro de linha (serviço retribuído)	TK	15 499	18 362
37	Receita média por viajante (serviço retribuído)	Cr\$	10,942	10,204
38	Receita média por viajante-quilometro (serviço retribuído)	Cr\$	0,1076	0,1074
39	Receita média por tonelada de bagagens (serviço retribuído)	Cr\$	319,300	323,4005
40	Receita média por tonelada-quilometro de bagagens (serviço retribuído)	Cr\$	0,8432	0,8234
41	Receita média por tonelada de encomendas (serviço retribuído)	Cr\$	160,054	158,0928
42	Receita média por tonelada-quilometro de encomendas (serviço retribuído)	Cr\$	0,8564	0,8579
43	Receita média por tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retribuído)	Cr\$	146,547	158,5838
44	Receita média por tonelada-quilometro de animais em trens de viajantes (serviço retribuído)	Cr\$	0,6697	0,6694
45	Receita média por tonelada de mercadorias (serviço retribuído)	Cr\$	56,332	57,0256
46	Receita média por tonelada-quilometro de mercadorias (serviço retribuído)	Cr\$	0,1576	0,1502
47	Receita média por tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuído)	Cr\$	66,484	76,1681
48	Receita média por tonelada-quilometro de animais em trens de carga (serviço retribuído)	Cr\$	0,1988	0,1855
49	Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por quilometro de linha	Cr\$	10 918,375	8 864,3706
50	Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por carro-quilometro retribuído	Cr\$	2,5874	2,2677
51	Receita de mercadorias e animais em trens de carga por quilometro de linha	Cr\$	31 848,985	30 300,3187

D I S C R I M I N A Ç Ã O		1 9 4 3	1 9 4 2
52	Receita de mercadorias e animais em trens de carga por total vagão-quilômetro retribuído	Cr\$ 1,8868	1,7656
53	Relação per cento dos vagões-quilômetro vazios para os carregados (serviço retribuído)	39,82	45,12
54	Relação per cento das locomotivas-quilômetro (total geral) para os trens-quilômetro (total geral)	159,76	163,27
55	Número médio aproximativo de veículos carregados (retribuídos) por trem-quilômetro (retribuído) (2)	7,8	8,0
56	Número médio de viajantes-quilômetro (serviço retribuído) por carro-quilômetro (serviço retribuído)	19,1	16,8
57	Número médio de viajantes-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de viajantes e mistos	98,5	88,9
58	Número médio de tonelada-quilômetro (serv. retribuído) por vagão-quilômetro carregado (serviço retribuído) em trens de carga	16,4	16,7
59	Número médio de toneladas-quilômetro (serv. retribuído) por trem-quilômetro (serv. retribuído) de mercadorias, animais e mistos	119,4	120,1
60	Número médio aproximativo de veículos-quilômetro carregados (2)	63 206 587	62 635 265
61	Despesa total aproximativa por veículo-quilômetro carregado (serviço retribuído) (2)	Cr\$ 2,516	2,193
<i>Despesa média por trem-quilômetro retribuído para:</i>			
62	o serviço das estações	Cr\$ 1,2733	1,0522
63	o serviço das locomotivas	Cr\$ 6,6224	5,7320
64	o serviço dos trens	Cr\$ 1,3846	1,0346
65	diversos	Cr\$ 1,0423	0,9990

66	o total das despesas de condução.....	Cr\$	10.3226	8.8188
67	a conservação da linha e dependências.....	Cr\$	3.6108	3.1997
68	a conservação do material	Cr\$	3.5136	2.7156
69	a administração geral	Cr\$	1.7985	1.4551
70	as indenizações e diversos.....	Cr\$	0.5392	1.3857
71	o total das despesas de custeio.....	Cr\$	19.7847	17.4839
72	Receita bruta por trem-quilômetro retribuído.....	Cr\$	20.7808	19.4528
73	Receita líquida por trem-quilômetro retribuído.....	Cr\$	0.9961	1.9689

Despesa média por 100 toneladas-quilômetro de p'so útil retribuído para: (3)

74	o serviço das estações	Cr\$	1.2716	1.0448
75	o serviço das locomotivas	Cr\$	6.6132	5.6918
76	o serviço dos trens.....	Cr\$	1.3827	1.0273
77	diversos	Cr\$	1.0408	0.9919
78	o total das despesas de condução.....	Cr\$	10.3083	8.7558
79	a conservação da linha e dependências.....	Cr\$	3.6058	3.0879
80	a conservação do material	Cr\$	3.5087	2.6986
81	a administração geral	Cr\$	1.7960	1.4419
82	as indenizações e diversos.....	Cr\$	0.5384	1.3760
83	o total das despesas de custeio.....	Cr\$	19.7572	17.3612
84	Receita bruta por 100 toneladas-quilômetro de p'so útil retribuído	Cr\$	20.7519	19.3163
85	Receita líquida por 100 toneladas-quilômetro de p'so útil retribuído	Cr\$	0.9947	1.9551

Locomotivas-quilômetro

86	Percorso efetivo não incluindo os serviços da linha.....	8 471 905
87	Percorso suplementar	5 359 760
88	Percorso em serviço da linha.....	347 167
89	Percorso total	14 178 832

N.º de ordem	DISCRIMINAÇÃO	1943	1942
	<i>Percorso dos trens</i>		
90	Viajantes	11 787	11 482
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	2 427 769	2 150 682
91	Especiais de viajantes	247	160
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	100 492	89 250
92	Mistos	3 964	4 283
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	229 884	251 193
93	Mercadorias	41 143	39 409
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	4 937 605	4 787 348
94	Animais	3 141	3 904
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	438 910	502 010
95	Total retribuído	60 282	59 238
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	8 134 660	780 483
96	Em serviço da Estrada	9 914	9 791
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	651 705	691 422
97	Total geral (não incluindo os trens em conservação da linha	70 196	69 029
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	8 786 365	8 471 905
98	Em serviço de conservação da linha	7 748	7 171
	{ Número de trens.		
	{ Trens-quilómetro	343 821	347 167
	<i>Percorso dos carros motores</i>		
99	Total dos carros-motores	3 652	4 775
	{ Número de carros-motores.		
	{ Carros-motores-quilómetro.	357 274	411 732

100	Total de carros em serviço retribuído.....	Quilômetros	14 266 156	13 177 524
101	Total de vagões de mercadorias em serviço retribuído	Ton-Km de peso morto...	261 794 930	242 119 938
102	Total de vagões gradeados em serviço retribuído	Quilômetros	41 504 379	40 935 976
103	Total de vagões em serviço retribuído.....	Ton-Km de peso morto...	497 974 221	492 252 315
104	Total de carros e vagões em serviço retribuído	Quilômetros	15 562 804	16 915 444
105	Carros em serviço da Estrada.....	Ton-Km de peso morto...	211 606 646	225 749 996
106	Vagões em serviço da Estrada.....	Quilômetros	57 067 183	57 851 420
107	Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha)...	Ton-Km de peso morto...	709 580 867	718 002 311
108	Vagões em serviço de conservação da linha	Quilômetros	71 333 339	71 028 944
		Ton-Km de peso morto...	971 375 797	960 122 249
		Quilômetros	910 278	1 118 880
		Ton-Km de peso morto...	13 655 785	17 337 610
		Quilômetros	13 462 981	13 205 014
		Ton-Km de peso morto...	122 014 417	116 768 292
		Quilômetros	85 706 598	85 352 838
		Ton-Km de peso morto...	1 107 045 999	1 094 228 151
		Quilômetros	3 137 012	2 472 398
		Ton-Km de peso morto...	24 189 160	18 829 753

- (1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa os viajantes devem ser convertidos em péso a razão de 500 quilos por viajante.
- (2) Para obter os veículos-quilômetro carregados "Aproximativos" considera-se dois vagões vazios iguais a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.
- (3) Para os fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa por 100 toneladas-quilômetro de péso útil retribuído, os viajantes foram convertidos em péso à razão de 500 quilos por viajante.

Movimento de mercadorias nos anos de 1943 e 1942

ESPECIFICAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS- QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		RECEITA por ton-km	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942
					Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Produtos de agricultura.	493 181	470 277	197 664 860	193 199 506	23 584 458,20	21 374 566,50	0,119	0,111
Produtos de matas.....	413 905	416 370	148 249 708	172 563 533	22 010 998,10	25 656 767,86	0,148	0,149
Produtos de minas.....	240 642	187 791	68 247 548	57 576 955	8 795 179,07	7 771 859,40	0,129	0,135
Produtos manufacturados.	301 702	257 219	119 119 146	94 042 424	27 693 883,80	22 226 659,50	0,227	0,236
Produtos de animais.....	86 466	77 584	38 604 968	32 154 760	8 348 341,40	6 337 224,80	0,216	0,197
For conta do Governo	51 891	71 070	24 289 431	38 224 358	4 633 396,00	5 138 198,90	0,191	0,134
Federal								
For conta do Governo	11 369	32 591	5 390 728	4 533 677	673 996,40	749 212,50	0,125	0,165
Estadual								
Por conta dos Governos	5 944	3 564	5 362 952	2 859 740	740 143,60	459 298,80	0,138	0,161
Municipais e emprésas								
Por conta do Fundo de								
Melhoramentos	116 189	11 663	9 819 360	5 134 482	1 330 113,90	643 944,70	0,135	0,125
Por conta do Reaparelha-								
mento da Viação Férrea								
(Subvenção da União)	3 652	61 724	466 796	3 368 934	42 559,30	304 924,56	0,091	0,091
Taxa de carga, descarga,								
baldeação, expedição e								
notas					2 606 441,80	2 222 969,10	—	—
TOTAL GERAL....	1 724 881	1 589 858	617 215 497	603 658 369	99 859 511,00	92 885 626,50	0,162	0,154

Receita e Despesa desde 1898

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o início do arrendamento, em 1898, até 1943, foi o seguinte:

ANOS	Receita total	Despesa total	Receita líquida	Coeficiente	
	Cr\$	Cr\$	Cr\$		
1898	1 317 079,44	1 136 855,074	180 224,366	86,3	%
1899	1 733 201,845	1 562 882,102	170 319,743	90,2	%
1900	1 703 929,02	1 725 323,515	21 394,495	101,2	%
1901	1 606 082,969	1 455 068,047	151 014,922	90,6	%
1902	1 673 138,161	1 374 005,777	299 132,384	82,1	%
1903	1 853 727,00	1 556 426,121	297 300,879	83,9	%
1904	2 007 712,73	1 598 385,326	409 327,404	79,6	%
1905	2 961 068,82	2 126 534,722	834 534,098	1,8	%
1906	5 473 162,20	4 193 934,407	1 279 227,793	76,6	%
1907	6 432 044,738	5 142 343,217	1 289 701,521	79,9	%
1908	7 935 974,371	5 641 104,181	2 294 870,19	71,1	%
1909	9 146 348,509	5 592 416,116	3 553 932,393	61,1	%
1910	10 711 041,16	7 231 321,248	3 479 719,912	67,5	%
1911	12 016 543,95	8 541 190,58	3 475 353,37	71,1	%
1912	12 932 888,456	8 019 749,625	4 913 138,831	62,0	%
1913	14 432 705,22	9 603 542,615	4 829 162,605	66,5	%
1914	12 560 722,545	9 246 349,436	3 314 373,109	73,6	%
1915	12 742 855,159	10 034 842,251	2 708 012,908	78,7	%
1916	14 301 763,89	12 629 217,61	1 672 546,28	88,3	%
1917	16 912 354,138	14 708 135,025	2 204 219,113	87,0	%
1918	21 424 209,303	18 751 091,937	2 673 117,366	87,6	%
1919	22 386 636,661	22 758 577,288	371 940,627	101,6	%
1920	22 243 452,396	23 760 417,038	1 516 964,642	106,82	%
1921	31 758 541,99	30 230 737,681	1 527 804,309	95,19	%
1922	35 777 771,02	34 836 213,722	941 557,298	97,37	%
1923	35 596 644,65	39 485 139,41	3 888 494,76	110,92	%
1924	42 819 258,79	46 625 488,11	3 806 229,32	108,89	%
1925	53 124 937,08	56 511 839,52	3 386 902,44	106,38	%
1926	51 612 356,81	55 391 102,53	3 778 745,72	107,32	%
1927	63 560 529,88	61 925 159,14	1 635 370,74	97,43	%
1928	68 636 240,01	66 154 306,56	2 481 933,45	96,38	%
1929	76 072 843,78	70 866 275,74	5 296 568,04	93,15	%
1930	55 559 588,45	66 870 250,40	1 310 661,95	102,00	%
1931	59 827 896,28	61 931 660,09	2 103 763,81	103,52	%
1932	61 234 727,15	61 062 288,58	172 438,57	99,72	%
1933	69 044 248,31	63 026 922,26	6 017 326,05	91,28	%
1934	73 612 015,17	64 118 074,08	9 493 941,09	87,10	%
1935	80 190 190,22	66 127 606,30	14 062 583,92	82,46	%
1936	87 346 553,40	75 144 848,07	12 201 705,33	86,03	%
1937	100 314 000,25	87 135 000,15	13 179 000,10	86,86	%
1938	104 117 900,25	108 744 942,40	4 627 042,15	104,44	%
1939	110 324 698,70	107 945 475,70	2 399 223,00	97,84	%
1940	109 034 070,30	109 783 041,00	748 970,70	100,69	%
1941	101 568 876,10	105 283 748,30	5 714 872,20	103,66	%
1942	151 352 475,80	136 033 209,10	15 319 266,70	89,88	%
1943	169 044 947,20	160 941 824,20	8 103 123,00	95,21	%

Os números indicados em grifo, são deficitários.

NOTA: — Até o ano de 1920, na despesa total estão incluídas as quotas de arrendamento pagas à União pela ex-arrendatária Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil.

Esta quota deixou de ser paga pelo Governo do Estado, ao Governo Federal, em virtude dos termos do contrato aprovado pelo Decreto n.º 15 433, de 18 de abril de 1922.

Resultados gerais e unidades de tráfego desde 1929

a) Por tonelada-quilômetro líquida

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
		Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1929.....	493 932 957	0,154015	0,143474	0,010541	—
1930.....	411 042 493	0,159496	0,162685	—	0,003189
1931.....	386 291 017	0,154878	0,160324	—	0,005446
1932.....	389 776 964	0,157102	0,156660	0,000442	—
1933.....	399 850 612	0,172675	0,157626	0,015049	—
1934.....	444 852 138	0,165475	0,144133	0,012342	—
1935.....	495 003 158	0,161999	0,133590	0,028409	—
1936.....	533 200 362	0,163816	0,140932	0,022884	—
1937.....	599 198 325	0,167414	0,145419	0,021995	—
1938.....	630 381 001	0,165166	0,172506	—	0,007340
1939.....	710 527 682	0,155271	0,151923	0,003348	—
1940.....	710 953 701	0,153363	0,154417	—	0,001054
1941.....	645 014 992	0,157468	0,163227	—	0,005759
1942.....	783 547 250	0,193163	0,173612	0,019551	—
1943.....	814 599 154	0,207519	0,197572	0,009947	—

b) Por trem-quilômetro

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
		Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1929.....	5 879 540	12,9385	12,0530	0,8855	—
1930.....	5 424 966	12,0848	12,3264	—	0,2416
1931.....	5 144 366	11,6298	12,0387	—	0,4089
1932.....	5 034 837	12,1622	12,1280	0,0342	—
1933.....	5 510 158	12,5303	11,4383	1,0920	—
1934.....	6 051 543	12,1641	10,5953	1,5688	—
1935.....	6 207 518	12,9182	10,6528	2,2654	—
1936.....	6 189 408	14,1122	12,1409	1,9713	—
1937.....	6 807 973	14,7348	12,7990	1,9358	—
1938.....	7 107 800	14,6484	15,2994	—	0,6510
1939.....	7 161 129	15,4060	15,0738	0,3322	—
1940.....	7 429 519	14,6758	14,7766	—	0,1008
1941.....	6 651 444	15,2702	15,8287	—	0,5585
1942.....	7 780 483	19,4528	17,4839	1,9689	—
1943.....	8 134 660	20,7808	19,7847	0,9961	—

c) Por quilômetro de linha em tráfego

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
		Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1929.....	2 648 498	28 722,801	26 757,112	1 965,689	—
1930.....	2 648 180	24 756,47	25 251,399	—	494,929
1931.....	2 652 687	22 553,696	23 346,765	—	793,069
1932.....	2 709 482	22 600,16	22 536,517	63,643	—
1933.....	2 809 304	24 576,994	22 435,067	2 141,927	—
1934.....	3 008 046	24 471,705	21 315,523	3 156,182	—
1935.....	3 000 278	26 727,587	22 040,493	4 687,094	—
1936.....	3 029 286	28 834,04	24 806,125	4 027,915	—
1937.....	3 107 567	32 280,559	28 039,621	4 240,938	—
1938.....	3 337 402	32 197,29	32 583,711	—	1 386,421
1939.....	3 351 282	32 920,148	32 210,204	709,944	—
1940.....	3 369 511	32 359,018	32 581,297	—	222,279
1941.....	3 373 848	30 104,757	31 205,836	—	1 101,079
1942.....	3 371 037	44 897,898	40 353,520	4 544,378	—
1943.....	3 380 703	50 002,898	47 606,023	2 396,875	—

II — MOVIMENTO FINANCEIRO

Ao iniciar-se o exercício de 1943, o numerário em Caixa e em Bancos, estava assim distribuído:

Disponível

	Cr\$
Caixa Geral	761 616,50
Caixa de Rio Grande.....	759,10
Caixa de João Arregui.....	294,50
Caixa de Charqueada.....	66,60
Caixa de Estações.....	6 419,60
Banco do R. Grande do Sul — C/90 dias — 4½ %	6 264 497,40
Banco do R. Grande do Sul — C/Movi- mento 8½ %	4 083 366,70
Banco do Brasil — Pôrto Alegre — 2 %	176 482,90
Banco do Brasil — Rio de Janeiro — 2 %	2 799 424,00
Banco do Brasil — Rio Grande — 2 %	4 420,20
Dinheiro em trânsito.....	1 867 689,20
Pagadoria	91 780,30
Procuradoria do Rio de Janeiro.....	476,50

Para fins especiais

Banco do Rio Grande de Sul — C/Res- gate Variante Barreto — 2 %....	1 706 032,50
Depósitos para Abertura de Créditos..	1 287 947,90
Depósitos para Reajuste de Câmbio....	40 809,00
Depositários de Provisões para Riscos	880 782,30
	19 972 865,20

Em conseqüência do movimento de fundos, os saldos existentes em 31 de dezembro de 1943, passaram a ser êstes:

Disponível

	Cr\$
Caixa Geral	1 329 626,60
Caixa de Cerro Chato.....	122,60
Caixa da Estrada de Ferro do Jacuí..	2 582,00
Caixa de Espinilho	1 000,00
Caixa de Estações	6 649,60
Banco do R. Grande do Sul — C/90 dias 4 ½ %	8 610 846,00

	Cr\$
Banco do R. Grande do Sul — C/Movimento — 8 ½ %	1 060 959,60
Banco do Brasil — Pôrto Alegre — 2 %	76 825,50
Banco do Brasil — Rio Grande — 2 %	4 512,90
Dinheiro em Trânsito	1 942 164,30
Pagadoria	362 014,00

Para fins especiais

Banco do Rio Grande do Sul — C/Resgate Variante Barreto	234 210,30
Banco do Brasil — Rio de Janeiro.....	2 703 452,20
Depósitos para Abertura de Créditos..	4 221 375,20
Depósitos para Reajuste de Câmbio...	3 660,10
Depositários de Provisões para Riscos	934 420,70
Total.....	21 494 421,60

III — ANÁLISE DAS PRINCIPAIS CONTAS

1. Bens Patrimoniais

O valor dos bens patrimoniais da Viação Férrea, escriturados até 31 de dezembro de 1943, se eleva a Cr\$ 799 413 699,50, contra Cr\$ 402 714 553,00, a quanto montou o inventário procedido em 1 928.

Valor dos bens segundo inventário realizado em 1 927-1 928:

	Cr\$
Patrimônio da União.....	314 162 224,60
Capital do Estado.....	88 552 328,40
Total do inventário.....	402 714 553,00

Valor do acervo da Estrada de Férro Barra do Quaraim-São Borja, segundo indenização paga de 1 937.....	16 408 786,0
Total geral	419 123 339,60

A deduzir:

	Cr\$
Valor dos bens retirados do serviço até 31 de dezembro de 1943.....	9 420 657,20
	409 702 682,40

Acréscimos:

Melhoramentos autorizados pelo decreto n.º 18 551, de 31 de dezembro de 1928 e custeados pela renda líquida e pela taxa de 10 %:		
Já aprovados em Tomadas de Contas	Cr\$ 288 097 935,70	
Baixa do valor de um aparelho de rádio cedido à Estrada de Ferro do Jacuí.....	14 684,20	
	288 083 251,50	
Dependendo de aprovação.....	4 859 994,20	292 943 245,70
Reaparelhamento da Rêde autorizado pelo Decreto 552, de 12 de julho de 1938 e custeado pela Subvenção da União:		
Já aprovados em Tomadas de Contas	79 514 182,00	
Dependendo de aprovação.....	8 638 019,80	88 152 201,80
	790 798 129,90	
Patrimônio do Estado.....		8 615 569,60
		799 413 699,50
Total		799 413 699,50

O valor de bens do Estado no total acima indicado de Cr\$ 8 615 569,60, representa as inversões feitas, pelo Estado, nos ramais de Giruá, Riacho e Matadouro Modelo, que não estão oficialmente incorporados à Rêde.

2. Melhoramentos

Esta conta registra os dispêndios com obras e aquisições que devem correr por conta do "Fundo de Melhoramentos",

criado pelo decreto n.º 18 551, de 31 de dezembro de 1928, que deve ser constituído pelos recursos seguintes:

- a) com o produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos referidos melhoramentos;
- b) com o produto da taxa adicional de 10 % sôbre as tarifas que estiverem em vigor;
- c) com outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelos recursos dêste fundo.

Durante o ano de 1943, o montante desta conta foi movimentado com os seguintes valores:

Receita:

	Cr\$	Cr\$
Renda líquida do ano.....	8 103 123,00	
Produto da taxa de 10 %.....	14 562 586,90	
Saldo de "Contas de Gestão"....	1 073 047,20	
Saldo de "Lucros e Perdas".....	526 078,30	24 264 835,40
	<hr/>	

Despesas:

	Cr\$	
Com obras e aquisições	3 243 728,15	
Com juros de apólices	4 771 934,80	
Com comissões de 5%	403 837,60	8 419 500,55
	<hr/>	

A deduzir:

Custo de aquisição e montagem de 1 estação rádio transmissora e respectivo aparelho receptor "RCA VICTOR", cujas despesas foram reconhecidas em Tomada de Contas do 2.º semestre de 1934, retirada dos serviço da Viação Férrea, em Pôrto Alegre e cedidos à Estrada de Ferro do Jacuí	14 684,20	8 404 816,35
	<hr/>	
Saldo do ano.....		15 860 019,05

O total acumulado do “Fundo de Melhoramentos” era, em 31 de dezembro de 1943, de Cr\$ 238 834 037,60 e assim se discrimina:

Receita:

	Cr\$	Cr\$
a) Renda líquida de 1943...	8 103 123,00	
Renda líquida de 1942...	15 315 018,90	
Renda líquida de 1939...	2 455 810,00	
Renda líquida de 1937...	13 362 484,70	
Renda líquida de 1936...	11 062 953,30	
Renda líquida de 1935...	10 049 552,60	
Renda líquida de 1934...	6 659 190,30	
Renda líquida de 1933...	4 212 128,20	
Renda líquida de 1932...	172 438,60	
Renda líquida de 1929...	5 215 054,00	76 607 753,60

	Cr\$	Cr\$
b) Taxa de 10 % em 1943..	14 562 586,90	
Taxa de 10 % em 1942..	13 104 442,80	
Taxa de 10 % em 1941..	8 626 529,50	
Taxa de 10 % em 1940..	9 254 538,50	
Taxa de 10 % em 1939..	9 438 095,10	
Taxa de 10 % em 1938..	8 914 994,30	
Taxa de 10 % em 1937..	8 416 791,80	
Taxa de 10 % em 1936..	7 330 187,80	
Taxa de 10 % em 1935..	6 794 178,70	
Taxa de 10 % em 1934..	6 007 818,70	
Taxa de 10 % em 1933..	5 869 903,90	
Taxa de 10 % em 1932..	5 297 651,90	
Taxa de 10 % em 1931..	5 362 521,10	
Taxa de 10 % em 1930..	5 632 816,50	114 613 057,50

Saldo credor de “Contas de Gestão” em 1943	1 073 047,20
Saldo credor de “Lucros e Perdas” em 1943	526 078,30

c) Contribuição do Estado:

	Cr\$
— Para a Variante de Barreto a Diretor A. Pestana.....	47 868 283,30
— Apólices resgatadas pela Viação Férrea de 1939 a 1942	6 787 000,00

Em 1 943	2 497 000,00	
Sorteadas para resgate	1 052 000,00	10 336 000,00
		<hr/>
		37 532 283,30
— Para o ramal do Severino Ribeiro a Quarai		8 481 817,70
		<hr/>
		46 014 101,00
Total da Receita		<hr/>
		238 834 037,60

Despesa:

	Cr\$
Em 1 943	8 000 978,75
Em 1 942	4 411 315,50
Em 1 941	5 154 911,40
Em 1 940	6 646 472,11
Em 1 939	6 593 568,37
Em 1 938	76 805 991,43
Em 1 937	26 837 718,35
Em 1 936	22 356 342,06
Em 1 935	33 882 597,11
Em 1 934	23 844 604,29
Em 1 933	10 762 465,95
Em 1 932	14 767 087,68
Em 1 931	19 866 430,21
Em 1 930	6 395 931,60
Em 1 929	13 215 615,93

279 542 030,74

Comissão até 31 de dezembro de 1 943, reconhecida em Tomada de Contas	13 401 214,96	292 943 245,70
		<hr/>

Excesso da Despesa sobre a Receita . .

54 109 208,10

3. Reparcelamento por conta da Subvenção da União

O Decreto-lei n.º 552, de 12 de Julho de 1 938, autoriza uma subvenção de 200 milhões de cruzeiros, pagável em semestralidades de 10 milhões, para o reparcelamento da Viação Férrea, e determina que êsse auxílio seja escriturado como Capital da União.

Foram movimentadas duas contas, uma das quais para o registo do crédito da União pelo valor das quantias recebidas

e a outra para o registo da despesa custeada por essa subvenção. A situação dessas contas em 31 de dezembro de 1943 indica, a primeira, que a União já entregou a quantia de Cr\$ 100 000 000,00 e a segunda que desta quantia já foram gastos e comprometidos Cr\$ 88 152 201,80, restando assim, um saldo por aplicar de Cr\$ 11 847 798,20 como mostra o seguinte balanço:

Receita:

	Cr\$
Dez semestralidades — 1 939/40/41/42/43	100 000 000,00

Despesa:

	Cr\$	
Em 1 943	11 400 804,20	
Em 1 942	18 703 177,80	
Em 1 941	35 995 866,60	
Em 1 940	12 541 104,90	
Em 1 939	9 511 248,30	88 152 201,80
Saldo	Cr\$ 11 847 798,20	

4. Governo Federal

Com o último encontro de contas realizado com a União e ultimado em maio do ano de 1943, ficaram encerradas tôdas as contas e pagos os saldos existentes até 31 de dezembro de 1940.

Neste foram computadas tôdas as contas do exercícios de 1939, 1940 e parté de 1941, referentes a transportes, e encerradas as de abastecimento, trabalhos e fornecimentos, até 31 de dezembro de 1942.

A situação das diversas contas mantidas para registrar as várias espécies de transações havidas com o Governo da União, era, em 31 de dezembro de 1943, a seguinte:

a) Contas devedoras

	Cr\$
Transportes	11 641 525,60
Trabalhos e Fornecimentos.....	432 124,70
Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País.....	395 459,20
Estrada de Ferro do Jacuí c/Capital..	703 464,80
Acréscimos e Melhoramentos na Estrada de Ferro do Jacuí.....	791 920,10

	Cr\$
Exploração da Estrada de Ferro do Jacuí — Prejuízos.....	518 539,10
Conclusão do Ramal de São Luiz....	30 424,40
	<hr/>
Total.....	14 513 457,90
	<hr/>

b) **Contas credoras**

	Cr\$
Saldo de encontro de contas.....	336 120,00
Pagamentos em duplicatas	12 557,00
Ministério do Trabalho	55 784,80
Conselho Nacional do Trabalho	17 511,80
Fundo de Melhoramentos — Jacuí... ..	1 380 425,00
Tráfego Mútuo Telegráfico.....	13 390,20
	<hr/>
Total.....	1 815 788,80
	<hr/>

Conforme foi proposto por esta Viação Férrea, vem sendo, desde 1942, distribuído ao Estabelecimento de Fundos do Exército, nesta Capital, o crédito para pagamento das contas de transportes feitos à requisição do Ministério da Guerra. Esta providência, como é de vêr, tem originado grande benefício para a Viação Férrea, que poderá receber assim seus créditos com mais presteza do que quando eram efetuados os pagamentos no Rio.

A seguir, vêem-se detalhes dos trabalhos e fornecimentos:

	Cr\$
Estabelecimento de Subsistência em Cruz Alta..	13,90
Conservação e iluminação da ponte Mauá.....	6 807,50
3.º Regimento de Aviação.....	37,20
3.ª Região Militar.....	27 416,30
6.º Regimento de Artilharia Montada.....	23,00
1/9.º Regimento de Infantaria.....	10 189,20
Coudelaria Nacional de Saican.....	262,20
Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos — Santa Maria	2 301,00
Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos — Pôrto Alegre	2 474,50
Destacamento de Defesa da Cidade de Rio Grande	383 228,60
Hospital Militar de Cruz Alta.....	149,20
3.ª Divisão de Cavalaria.....	22,10
	<hr/>
	432 924,70

A deduzir:

	Cr\$
Importância depositada pela Comissão de Melhoramentos da Rêde Hidrográfica do Rio Grande do Sul, para indenizar os danos causados à ponte ferroviária de Pelotas por uma embarcação pertencente à mesma.....	800,00
	432 124,70

5. Governo do Estado do Rio Grande do Sul

A situação das diversas contas mantidas para registro das operações realizadas com o Estado é esta:

Contas devedoras

	Cr\$
a) Justificando Provisões de Fundos	
Materiais do Almojarifado.....	30 447 833,70
Hortos Florestais:	Cr\$
Capital	3 310 348,60
Prejuízos	381 706,20
	3 692 054,80
Lucros	164 500,20
	3 527 554,60
Prejuízos na exploração da Rêde.....	25 594 038,20
	59 569 426,50

b) Paralisadas

	Cr\$
Capital aplicado na Estrada de Ferro do Riacho.....	265 472,90
Pesquisas de carvão em Rio Negro	269 758,40
Prejuízo na exploração da E. F. do Riacho	932 005,60
Construção do trecho de Vila Nova ao Matadouro Modelo...	256 307,80
Constr. do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos	900 346,90
Estudo do ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo.....	15 007,00
	2 638 898,60
	62 208 325,10

c) Pagáveis mediante Processo

	Cr\$	
Transportes	4 407 049,00	
Trabalhos e Fornecimentos	719 659,70	
Pôrto e Barra de Rio Grande	184 315,40	
Comissão Estadual de Mineração de Carvão	334 657,60	5 645 681,70
	<hr/>	<hr/>
Total do débito do Estado		67 854 006,80

Contas credoras

Para custeio	33 057 162,30	
Empréstimos	3 249 483,70	
Para o ramal de Quaraí	8 481 817,70	
Minas de Rio Negro — Explo- ração	55 794,60	44 844 258,30
	<hr/>	<hr/>
Saldo a favor da Viação Férrea		23 009 748,50

Das contas antes indicadas estão sendo processadas e pagas por compensação de créditos as faturas referentes a transportes, trabalhos e fornecimentos, tendo sido suspenso o pagamento do que é devido à Viação Férrea por dispêndios feitos com a construção e demolição do trecho de Vila Nova ao Matadouro Modelo, construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos e Estudos do ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo, dispêndios êsses que somam agora Cr\$ 1 208 340,60. Está também paralisada a conta dos fundos aplicados nas pesquisas de carvão em Rio Negro e na Estrada de Ferro do Riacho com o saldo de Cr\$ 1 311 422,30, mas cujo reembolso à Viação Férrea, não foi ainda esclarecido. Neste último, está, entretanto, incluído o custo de carros motores que, construídos a princípio para trafegarem na Estrada do Riacho, passaram, à Rêde, quando foi ali suspenso o tráfego.

Está em andamento o estudo da transferência do valor dêsses carros para as contas da Viação Férrea.

Além das contas que constam na exposição acima, existem mais três que se relacionam com o Estado. Uma delas apresenta o saldo de Cr\$ 88 552 328,40 e se constituiu pelos investimentos realizados em conta de Capital, de conformidade com o contrato. Representa o equivalente dos 200 milhões de francos belgas com os quais a União indenizou a

Auxiliaire, pela encampação da Rêde. A segunda, com o total de Cr\$ 10 187 601,50, representa o valor dos Ramais de Giruá a Santa Rosa e Riacho a Matadouro Modelo, aquele construído pelo Estado e incorporado à Rêde, e este, demolido em 1942. Este não é um crédito líquido por depender de escritura de venda à União, tendo sido realizado o lançamento apenas para registrar o valor dos bens incorporados. Serão também da categoria deste crédito os valores dos ramais de Taquara a Canela e de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves, por serem estes igualmente de propriedade do Estado, quando puder ser obtido o inventário ou custo, pois ainda não são conhecidos.

Pelos motivos expostos aqueles dois créditos não devem constar do demonstrativo pelo qual se apura a situação das contas do Estado.

Conta transportes

	Cr\$
Saldo anterior	2 561 536,00
Transportes realizados	3 875 908,30
	6 437 444,30
Débito total	6 437 444,30
Pagamentos efetuados	2 030 395,30
	4 407 049,00
Saldo em 31 de dezembro de 1943.....	4 407 049,00

Este saldo refere-se aos seguintes exercícios:

EXERCÍCIOS	Situação em	Situação em
	1943	1942
	Cr\$	Cr\$
1943	3 461 364,60	—
1942	134 003,80	1 675 746,50
1941	9 857,50	60 062,90
1940	11 281,60	12 620,40
1939	21 122,40	32 781,00
1938	76 016,40	76 077,50
1937	350 794,10	355 020,60
1936	50 512,90	52 011,80
1935	237 549,20	237 886,10
1934 e anteriores.....	54 546,50	59 329,20
	4 407 049,00	2 561 536,00

Pondo-se em confronto com os algarismos apurados até o fim do exercício anterior, constata-se que o Estado nada pagou à Viação Férrea, durante o ano, por conta do seu débito referente aos exercícios anteriores a 1934 até 1938, verificando-se apenas no presente exercício lançamentos de créditos provenientes de glosas em faturas, pelas Repartições requisitantes. A razão disso, segundo colheu-se no Tesouro do Estado, é que lá não se encontram as faturas a que tais débitos se referem não podendo assim, serem processados.

Pode-se afirmar e comprovar que êsses documentos foram entregues no devido tempo, às Repartições requisitantes. Para a realização da cobrança de tais créditos, foi tomada a iniciativa de se encaminhar por cópias autenticadas as faturas não localizadas. Para isso houve entendimento verbal e por expediente com os diretores das Repartições responsáveis, que concordaram com essa medida, após ficar apurado mediante pesquisas nos protocolos e arquivos, o extravio dos referidos processos, medida esta que está sendo tomada com expectativa de sucesso, em virtude de seu satisfatório andamento. No relatório anterior ficou ventilada a possibilidade de um encontro de contas com o Tesouro do Estado nos moldes dos que vêm sendo realizados com a União.

6. Trabalhos e Fornecimentos

Nesta conta regista-se o valor de serviços e fornecimentos requisitados por diversos departamentos do Estado. O saldo é de Cr\$ 719 659,70 e assim se constitui:

	Cr\$	Cr\$
Secretaria do Interior.....	4 612,90	
2.º Batalhão de Reserva.....	7 813,70	
2.º Batalhão de Infantaria.....	19,00	
Quartel em Marcelino Ramos.....	371,40	
Batalhão de Guardas — Rio Grande.	363,30	13 180,30
<hr/>		
Gabinete da Interventoria Federal.....		80 503,50
Secretaria das Obras Públicas:		
Diretoria da Viação Terrestre.....	744,00	
Construção do monumento aos Ferroviários	6 102,70	

	Cr\$	
Estudo do ramal Canela - Passo do Salto	55 863,30	
Construção do ramal de Venâncio Aires - Santa Cruz - Candelária.	3 756,20	
Estudo da construção do ramal Caxias - Flores da Cunha.	45 434,00	
Construção e prolongamento do ramal Caxias - Flores da Cunha.	184,80	
Conservação do ramal Carlos Barbosa - Alfredo Chaves	16 307,80	
Serviços de transportes entre Palmeiras - Osório - Tôrres	15 666,50	
Comissão da 2. ^a exposição-feira de Santa Maria	18 719,90	
Secretaria das Obras Públicas.	31 100,30	
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem	55 180,40	
Construção do ramal de Giruá-Santa Rosa	55 827,20	
Conservação do ramal de Vila Nova ao Matadouro Modelo	36 678,90	341 566,00
	<hr/>	

Secretaria da Fazenda:

Conservação da linha do Pôrto de Pôrto Alegre	11 745,80
---	-----------

Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio:

Diretoria de Agricultura, Indústria e Comércio	11 156,50	
Pôsto Zootécnico da Serra.	116,00	
Diretoria de Agricultura.	600,00	
Diretoria da Produção Mineral.	560,00	12 432,50
	<hr/>	

Diversos:

Propaganda candidatura Dr. Armando Sales de Oliveira	99 558,10	
Ampliação do recinto da Estação de Cruz Alta	160 673,50	260 231,60
	<hr/>	<hr/>
		719 659,70
		<hr/>

7. Construção do trecho de Vila Nova ao Matadouro Modelo

As despesas com esta construção, já concluída, até dezembro de 1939, importaram em Cr\$ 1 362 495,60, tendo havido uma sobra de material no valor de Cr\$ 15 262,50, que deduzido do total acima, dá o custo real da construção, contabilizado em Cr\$ 1 347 233,10. O saldo ainda impago das faturas encaminhadas ao Governo do Estado, montava em 31 de dezembro de 1943, em Cr\$ 256 307,80. Além deste saldo, há mais o de Cr\$ 36 678,90, proveniente das despesas com a conservação e demolição da linha, imputadas à Conta Governo Estadual — Trabalhos e Fornecimentos.

Fêz-se uma exposição da situação das contas referentes a este Ramal e à da Estrada de Ferro do Riacho ao sr. Secretário das Obras Públicas, sugerindo-se que seja aberto um crédito especial pelo Governo do Estado para liquidação dessas dívidas.

8. Construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos

Para a conclusão do trecho da estrada de ferro Carlos Barbosa a Alfredo Chaves, compreendido entre a cidade de Bento Gonçalves e a estação de Veríssimo de Matos, com a extensão de 20 quilômetros, foi aberta concorrência pública, cujo edital foi publicado no jornal "A Federação" no dia 11 de maio de 1936.

O contrato para a construção desta obra foi celebrado em 30 - 12 - 1936, entre o Governo do Estado, representado pelo Secretário dos Negócios das Obras Públicas e o empreiteiro Heitor Mazzini. Pelo expediente que a Estrada possui, verifica-se que, posteriormente, devia ter havido um aditamento àquele contrato, do qual, entretanto, não se recebeu cópia.

As faturas do empreiteiro não são contabilizadas na Contabilidade da Rêde. A conta que serve de epígrafe foi aberta para registo das despesas referentes a ferragem e forragem para animais, vencimentos de diaristas e vencimentos de diárias de viagem do pessoal encarregado da fiscalização.

De acôrdo com a cláusula segunda do edital de concorrência, a Viação Férrea executará diretamente, por conta do Governo do Estado, o assentamento da via permanente, telégrafo, cercas etc.

O saldo desta conta em 31 de dezembro de 1943 era de Cr\$ 900 346,90, e as faturas mensais foram encaminhadas ao

Governo do Estado solicitando reembolso, até março de 1941, tendo cessado, depois desta data, por deliberação superior.

9. Estudos do Ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo

Esta conta foi criada para o registro das despesas com os estudos preliminares e posteriormente com a construção do ramal que ligará a cidade de Passo Fundo à Estrada de Ferro Bento Gonçalves a Rio Negro (Paraná), em um ponto a ser escolhido pelo 1.º Batalhão Ferroviário depois da travessia do rio das Antas.

Foram debitadas nessa conta as despesas no montante de Cr\$ 15 007,00, referentes aos meses de novembro, no total de Cr\$ 3 844,00 e dezembro, no total de Cr\$ 11 163,00.

10. Governo Estadual — Conta Exploração

Esta conta permaneceu com o saldo de Cr\$ 25 594 038,20, em 31 de dezembro de 1943, em virtude de não ter havido movimento neste exercício.

11. Direção Geral do Pôrto e Barra do Rio Grande

Esta conta regista as despesas feitas pela Viação Férrea nas linhas do Pôrto de Rio Grande, em virtude da obrigação assumida pelo convênio de tráfego mútuo, celebrado em 24 de fevereiro de 1931. Regista, outrossim, as diversas transações mantidas com aquela Repartição, tais como transportes, trabalhos e fornecimentos etc.

O saldo devedor desta conta em 31 de dezembro de 1943, era de Cr\$ 184 315,40.

O resumo da referida conta, em 31 de dezembro, discrimina-se como segue:

	Cr\$
Intercâmbio do material rodante.....	61 237,90
Conservação de linhas.....	118 132,00
Pedágio sôbre a ponte do rio São Gonçalo	1 536,00
Trabalhos e fornecimentos.....	3 325,40
Transportes	84,10
	<hr/>
	184 315,40
	<hr/>

12. Comissão Estadual de Mineração de Carvão

Tendo o Govêrno do Estado resolvido dar maior amplitude como o momento atual requer, ao serviço de mineração de carvão em Rio Negro, antes explorado por intermédio da Secretaria da Agricultura, com o auxílio da Viação Férrea, foi criada a “Comissão Estadual de Mineração” sendo-lhe confiada a administração do serviço de extração, produção e comércio do carvão de Rio Negro.

Por êste motivo, abriu-se a conta à epígrafe que regista não só os fornecimentos e trabalhos efetuados como também o carvão recebido para os serviços da Estrada. Por conta dessa Comissão está sendo também construído o desvio de acesso às minas de carvão de Rio Negro cujas despesas foram fatu-
radas e encaminhadas para o devido reembolso à Viação Férrea.

O movimento desta conta foi o seguinte:

		Cr\$
Saldo em 31 de dezembro de 1 942.....		18 178,50
Crédito:		
	Cr\$	
Custo do carvão fornecido.....	80 636,80	
Anulação de parte da n/fatura de novembro de 1 942.....	5 612,50	86 249,30
		104 427,80
Débito:		
	Cr\$	
Materiais fornecidos pelo Almo- xarifado	3 922,30	
Hospitalização e medicamentos dis- pendidos por sua conta.....	1 473,10	
Construção do desvio acima mencio- nado	433 690,00	439 085,40
Saldo devedor em 31 - 12 - 1 943.....		334 657,60

13. Almojarifado

O valor dos materiais existentes nos diversos armazéns e depósitos do Almojarifado, em 1.º de janeiro de 1 943, era de Cr\$ 23 275 502,20 e passou a ser de Cr\$ 29 154 818,40 em con-
seqüência do seguinte movimento:

Cr\$

O saldo desta conta em 1.º de janeiro era de 23 275 502,20

Entradas:

	Cr\$	
— Contas a pagar.....	65 445 547,10	
— Materiais em trânsito.....	4 953 338,80	
— Obras em andamento nas Oficinas	14 046 360,10	
— Ajuste de inventário.....	173 426,80	
— Pessoal a pagar.....	1 411 410,50	
— Almoxarifado	3 916 196,10	
— Hortos Florestais	235 940,50	
— Créditos a regularizar.....	13 459 434,90	
— Despesas Portuárias e Alfandegárias	361 803,10	
— Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea.....	22 777,90	
— Despesas gerais de Oficinas..	5 196,10	
— Despesas a classificar.....	4 672 828,30	
— Comissão Estadual de Mineração de Carvão.....	86 249,30	
— Exploração de Matos	4 817,00	
— Frete de Materiais	344 106,70	
— Devolução de Materiais.....	1 109 906,60	
— Diversos	15 301,10	110 264 640,90
		133 540 143,10

Saídas:

	Cr\$
Custeio	78 273 261,80
Reaparelhamento por conta da Subvenção da União.....	4 472 770,50
Melhoramentos	197 886,00
Almoxarifado	3 923 350,20
Obras em andamento nas Oficinas	12 461 256,90
Provisões para Riscos Diversos	275 489,00
Exploração dos Hortos Florestais	20 079,90
Governo Estadual	120 250,90
Governo Federal	119 573,80
Municipalidades	11 358,40
Despesas gerais de Oficinas.....	2 245 835,00
Estrada de Ferro do Jacuí.....	383 734,80
Exploração da Estrada de Ferro do Jacuí	747 504,70
Jewish Colonisation Association	8 996,30
Contas a receber.....	320 605,90

	Cr\$	
Depósitos para trabalhos particulares	53 198,40	
Construção de desvios para particulares	98 079,90	
Despesas de trabalhos e fornecimentos a terceiros	1 153,20	
Responsabilidades	5 379,60	
Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea	128 786,90	
Caixa de Aposentadoria e Pensões	1 261,70	
Comissão Estadual de Mineração de Carvão	191 399,90	
Conclusão do Ramal de S. Luiz	18 204,90	
Comissão Construtora de Estradas de Ferro	257 412,80	
Rêde de Viação Paraná - Santa Catarina	8 035,90	
Diversos	40 457,40	104 385 324,70
<hr/>		
Existência em 31 de dezembro de 1 943		29 154 818,40

O movimento de materiais no último quinquênio foi êste:

Entradas:

	Cr\$
1 942	79 165 594,64
1 941	49 963 623,40
1 940	50 129 265,30
1 939	59 293 676,20
1 938	52 825 239,40

Saídas:

1 942	73 767 360,10
1 941	52 624 665,00
1 940	55 054 578,20
1 939	54 732 579,80
1 938	54 168 001,60

Existência:

1 942	23 275 502,20
1 941	17 877 267,66
1 940	20 538 299,26
1 939	25 463 612,16
1 938	20 902 515,76

14. Contas a Pagar

Durante o ano foram processados e escriturados 11 861 contas, no total de Cr\$ 102 756 871,30.

O movimento desta conta foi o seguinte:

	Cr\$	
Saldo em 1.º de janeiro de 1 943.....	10 742 552,40	
Créditos escriturados	102 756 871,30	
	<hr/>	
Total	113 499 423,70	
Pagamentos realizados	102 125 504,70	
	<hr/>	
Saldo para o exercício de 1 944	11 373 919,00	

As aquisições de material importado, segundo a sua origem foram faturadas nas seguintes moedas:

		Cr\$
Dolares U. S.	6.971,89	143 759,60
Libras esterlinas	697-14-06	58 305,30
		<hr/>
		202 064,90

A especificação do material importado é a seguinte:

		Cr\$
Desincrustante		86 350,00
Gacheta		39 763,70
Alvaiade de zinco		56 223,60
Asbesto		18 541,60
Cápsulas de quartzo		1 186,00
		<hr/>
		202 064,90

15. Municipalidades

O saldo desta conta, em 31 de dezembro de 1 943, exclusive juros que devem ser cobrados na razão de 7 % ao ano, sobre o saldo devido em 24 de maio de 1 928, era de Cr\$ 34 295,00 e assim se especifica:

Contas em movimento:

	Cr\$	Cr\$
Pôrto Alegre	9 816,50	
Rio Grande	8 500,00	
Cachoeira	13 911,10	
	<hr/>	
		32 227,60

Contas em atraso:

	Cr\$	Cr\$
São Vicente	138,80	
Dom Pedrito	872,30	
Santa Maria	1 056,30	2 067,40
		<hr/>
		34 295,00

16. Contas a Receber

O movimento dos efeitos que transitaram por esta conta foi o seguinte:

	Cr\$
Saldo em 1.º de janeiro.....	646 913,60
Débito durante o ano.....	2 104 841,40
	<hr/>
Total	2 751 755,00

A deduzir:

Cobranças realizadas	1 822 904,00
	<hr/>
Saldo em 31 - 12 - 1943.....	928 851,00

17. Ferro Carril Central del Uruguay Ltd.

Em consequência do “Terceiro trilho” que de conta dessa Estrada foi construído em nosso território para dar acesso ao Saladeiro “ Armour” aos trens da Viação Férrea e ainda da entrega de mercadorias na estação de Rivera, nasceram relações de intercâmbio de materiais que vêm ocasionando as operações registadas nesta conta.

Em 1935, fêz-se ainda um convênio de tráfego mútuo para facilitar a vinda de turistas à Exposição Farroupilha, e em setembro de 1937, entrou em vigor a título precário em vista de ainda não ter sido assinado o respectivo convênio de tráfego mútuo de passageiros entre Montevideú, via Jaguarão-Rio Branco, e as estações de Bagé, Pelotas e Rio Grande.

Em 15 de dezembro de 1939 foi firmado um convênio com o Ferro Carril, o qual entrará em vigor, de conformidade com a cláusula XXII, depois de aprovado pelas autoridades superiores de cada Estrada.

Em face do atual conflito que dificultou a navegação marítima foi criado em julho de 1942 um trem direto entre Montevideú e São Paulo, denominado “Internacional” que está tendo regular movimento.

O movimento desta conta em 31 de dezembro apresenta um saldo devedor de Cr\$ 106 223,40 equivalente a 10 816,30 pesos-ouro uruguaiois ao câmbio médio de Cr\$ 9,821.

18. Jewish Colonisation Association

Esta Companhia que é proprietária da grande colônia "4 Irmãos" possui uma linha férrea que, partindo de sua sede, vem entroncar na estação de Erebangó. Mantém, a Viação Férrea, em virtude dessa circunstância, relações de intercâmbio de material rodante com essa Companhia e lhe presta diversos serviços, quando solicitados. Em 31 de dezembro de 1943, existia um saldo de Cr\$ 2 784,70.

19. Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina

A Viação Férrea mantém com esta Estrada, constituída pelas linhas que compreendem a rêde do Paraná e Santa Catarina, relações de tráfego mútuo e intercâmbio de material rodante e, por seu intermédio, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O saldo das operações, que em 31 de dezembro de 1943, era favorável à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, montava em Cr\$ 2 888 408,20.

20. Companhia Seguradora Brasileira

Desde 1933 está em vigor o "Seguro contra Acidentes Pessoais" nos trens e nas estações da Viação Férrea. Atualmente êste seguro está regulado pelo contrato celebrado, pelo prazo de 5 anos, em 3 - 2 - 1938, com a Companhia a epígrafe, antes denominada Cia. Italo Brasileira de Seguros Gerais, e térmo de aditamento de 26 de junho de 1938.

Expirado o prazo do contrato em 3 de fevereiro de 1943, considera-se renovado de acôrdo com sua cláusula XVII.

Durante o ano de 1943, foram vendidos 436 910 "tickets" representativos dêsse seguro, ao preço de Cr\$ 0,30 cada um.

A Companhia concessionária abona por êste serviço Cr\$ 0,03 à Viação Férrea e Cr\$ 0,10 ao bilheteiro, em cada "ticket" emitido.

21. Tráfego Mútuo Rodoviário

Nesta conta os srs. J. Mello & Cia. são creditados pela taxa rodoviária arrecadada, em virtude do contrato celebrado para transporte de passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias, entre as estações de Bento Gonçalves, Alfredo Cha-

ves e Prata e entre Santa Bárbara e Iraí, e são debitados pela comissão que concedem à Viação Férrea e pelos pagamentos que lhes são efetuados.

O movimento durante o ano foi o seguinte:

	Cr\$
Saldo em 1.º de janeiro.....	367 202,00
Arrecadado durante o ano.....	190 682,60
	<hr/>
Débito	557 884,60
Comissão de 5 % sôbre passagens, encomendas e bagagens e 2 % sôbre mercadorias	1 359,80
Pagamentos efetuados durante o ano	541 872,20
	<hr/>
Saldo credor em 31 de dezembro..	14 652,60

22. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea

O saldo desta conta em 31 de dezembro de 1943, era de Cr\$ 4 116 443,50, sendo o seguinte o movimento das transações efetuadas com a Cooperativa, durante o exercício:

Saldo a seu favor em 1.º de janeiro Cr\$ 2 649 169,80

Crédito:

	Cr\$
Fornecimento ao pessoal.....	34 239 481,10
Quotas p. ^a integralização de ações	638 341,50
Cobrança pela Tesouraria.....	11 222,60
Transferência de salários.....	6 724,30
Hospitalização e medicamentos fornecidos a empregados feridos em serviço	98 276,60
Pernoite de animais	89,00
Abastecimento de carros especiais	109 382,80
Diversos fornecimentos	23 202,00
Indenizações por mercadorias avariadas	24 518,20
Vencimentos de empregados da Cooperativa em serviço no Pa- lácio do Govêrno	4 950,00
Carros restaurantes, 50% dos pre- juízos — 2.º trimestre de 1942	9 099,90
Diversos	2 078,90
	<hr/>
	35 167 366,30
	<hr/>
	37 816 536,10

Débito:

	Cr\$	
Pagamentos efetuados	33 020 074,00	
Trabalhos e fornecimentos.....	217 495,40	
Transportes em c/correntes.....	364 677,70	
Carros restaurantes — 50 % dos lucros:		
4.º trimestre de 1942	10 510,50	
1.º trimestre de 1943	22 178,70	
2.º trimestre de 1943	19 036,10	51 725,30
<hr/>		
Vencimentos e diárias do Fiscal da Exploração dos Carros Restaurantes e Bufetes.....	31 384,40	
Lavagem de roupas.....	12 982,90	
Diversos	1 752,90	33 700 092,60
<hr/>		
Saldo a seu favor em 31 - 12 - 1943.....		4 116 443,50

Pelo Aviso n.º 1 547, de 22 de maio de 1938, foram aumentados os favores concedidos pelo Aviso n.º 68, de 17 de maio de 1931, do sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

O aumento consistiu na concessão do abatimento de 75% sobre os fretes na Viação Férrea, de mercadorias destinadas aos armazéns da Cooperativa, que, pelo Aviso n.º 68, gozavam do abatimento de 50 %.

23. Caixa de Aposentadoria e Pensões

A receita da Caixa de Aposentadoria e Pensões no ano de 1943, arrecadada pela Viação Férrea, inclusive a sua contribuição e a da Estrada de Ferro do Jacuí, importou em Cr\$ 11 123 140,30, assim especificada:

	Cr\$
Contribuição dos Empregados.....	3 482 138,70
Contribuição do Empregador.....	3 482 138,70
Quota de Previdência.....	2 757 551,30
Arrecadações diversas	1 401 311,60
<hr/>	
Total da receita.....	11 123 140,30

As quotas descontadas em fôlha de vencimentos para pagamento de empréstimos concedidos ao pessoal, bem como

outras importâncias recebidas pelos Agentes da Viação Férrea a favor desta rubrica, importaram em Cr\$ 3 417 192,40.

O saldo a favor da Caixa de Aposentadoria e Pensões em 31 de dezembro era de Cr\$ 1 100 680,00.

O pagamento, de conformidade com o Art. 1.º do Decreto-lei n.º 65, de 14 de dezembro de 1937, deve ser feito até o último dia útil do mês seguinte a que se refere à arrecadação, estando pois nesta data pago êste saldo.

Esta formalidade está em execução desde setembro de 1942.

24. Associações Ferroviárias Benéficas

De conformidade com a Circular n.º 63, de 2 de março de 1936, da Diretoria, nas fôlhas mensais de pagamento são efetuados descontos de mensalidades e quotas para pecúlio em benefício de várias associações ferroviárias.

Êsses descontos que são creditados à conta supra, em 1943 importaram em Cr\$ 2 989 054,20, que acrescidos do saldo de 1942, na importância de Cr\$ 456 209,80 e mais Cr\$ 126,00 recebidos pela Tesouraria, somam a Cr\$ 3 445 390,00.

Os pagamentos foram efetuados aos seguintes:

	Cr\$	
Associação dos Ferroviários Sul		
Rio-Grandenses	2 663 892,50	
Sociedade Amparo Mútuo	233 006,70	
Mutualidade de Ferroviários	21 464,00	
Sociedade Ferroviária de Auxílio		
Mútuo	110 626,50	
Nacional Atlético Clube	15 442,00	
Previdência dos Telegrafistas	8 837,20	
O Ferroviário	12 633,60	
Clube Ferroviário Pôrto Alegre		
gense	6 626,70	3 072 529,20
	<hr/>	<hr/>
Saldo em 31 de dezembro de 1943		372 860,80
		<hr/>

25. Seguro Coletivo dos Funcionários

Desde 1.º de agosto de 1934, acha-se em vigor o seguro de vida com a Companhia Nacional de Seguros de Vida Sul América, sendo o prêmio descontado em fôlhas de pagamento, a razão de Cr\$ 1,275 por mil cruzeiros, por mês.

A contribuição anual tem sido:

	Cr\$
1 934	88 756,80
1 935	428 103,70
1 936	501 096,80
1 937	596 791,20
1 938	707 251,30
1 939	714 470,70
1 940	696 526,30
1 941	681 471,80
1 942	667 730,30
1 943	754 207,60
	5 836 406,50

26. Banco do Brasil — Pôrto Alegre

Foi o seguinte o movimento desta conta, durante o ano de 1943:

	Cr\$
Saldo em 1.º de janeiro de 1943.....	176 482,90

Débito:

	Cr\$
— Importância recebida do Tesouro Nacional, no Rio de Janeiro em pagamento de faturas de transportes efetuados por conta do Governo da União...	3 274 296,50
— Idem, idem em pagamento de faturas de transportes já liquidadas em encontro de contas realizado em maio do ano com o Governo Federal.....	1 319,50
— Importância depositada em 13 de dezembro de 1943.....	15 000,00
— Valor do cheque emitido pela The Armco International Corporation, de Midletown — U. S. A. correspondente a indenização pelo extravio de 3 aparelhos de solda.....	38 940,00
— Importância recebida pelo Banco do Brasil — Rio de Janeiro correspondente à Subvenção da	

União, do 1.º semestre do ano corrente, deduzida a parte necessária ao resgate das Promissórias da Inland Steel C.º....	7 250 000,00	
— Idem, idem, correspondente à quota do 2.º semestre do corrente ano	10 000 000,00	
— Importância paga indevidamente ao Banco do Brasil — Pôrto Alegre, em 6-10-43, como procurador da Lux Jornal Ltd. quando deveria ser à Helio Lux Lda., conforme conta a pagar n.º 8 019	200,00	
— Saldo entre as quantias depositadas para abertura de créditos para importação de materiais e o pagamento efetuado.	414 790,40	
— Juros vencidos no 1.º semestre	1 509,50	
— Idem, no 2.º semestre	1 875,40	3 384,90
		<u>20 997 931,30</u>
		21 174 414,20

Crédito

	Cr\$
— Importância transferida durante o ano para o Banco do Rio Grande do Sul.....	6 575 000,00
— Idem, idem, para o Banco do Rio Grande do Sul — C/Aviso de 90 dias	9 150 000,00
— Idem, idem, transferida ao Tesouro do Estado em pagamento do empréstimo concedido como auxílio para resgate da nota promissória emitida a favor da Brasunido S/A.	2 500 000,00
— Transferência de parte da Quota da Subvenção da União correspondente ao 2.º semestre do ano corrente, necessária para o resgate das Notas Promissórias emitidas a favor da Inland Steel C.º, de acôrdo com o contrato de 10-9-1 940	2 600 000,00

— Quota de 6% depositada para atender o imposto de 5% e despesas provenientes dos depósitos de abertura de créditos...	226 837,90	
— Despesas diversas com abertura de créditos debitadas em conta corrente	12 672,90	
— Crédito aberto no Rio de Janeiro a favor da Sociedade Brasileira de Aços Ltda. para aquisição de eletrodos revestidos.	22 785,00	
— Custo da taxa de expediente, porte de registo de “Recomendações” emitidas pela Carteira de Exportação e Importação, no Rio de Janeiro.....	3 030,00	
— Diversas despesas provenientes de comissão bancária, taxas aéreas, telegráficas, estampilhas etc.	7 262,90	21 097 588,70
		<hr/>
Saldo em 31 de dezembro de 1943....		76 825,50

27. Banco do Brasil — Rio de Janeiro

Esta conta apresentou o seguinte movimento em 1943:

	Cr\$
Saldo em 1.º de janeiro.....	2 799 424,00

Débito:

	Cr\$
Importância recebida do Governo Federal correspondente à quota do 1.º semestre do ano corrente	10 000 000,00
Parte da quota da Subvenção da União, correspondente ao 2.º semestre do ano corrente, necessária para o resgate dos Notas Promissórias emitidas a favor da Inland Steel C.º, de acôrdo com o contrato de 10-9-1940..	2 600 000,00
Anulação de juros debitados indevidamente	11 315,40

Idem de despesas com telegramas e comissão debitados em duplicata	262,30	
Juros vencidos no 2.º trimestre de 1 942	3 072,10	
Idem no 3.º trimestre de 1 942	9 848,50	
Idem no 4.º trimestre de 1 942	15 360,70	
Idem no 1.º trimestre de 1 943	14 766,50	
Idem no 2.º trimestre de 1 943	18 850,50	
Idem no 3.º trimestre de 1 943	23 135,10	
Idem no 4.º trimestre de 1 943	18 388,10	
	<u>103 421,50</u>	<u>12 714 999,20</u>
		<u>15 514 423,20</u>

Crédito:

Cr\$

Parte da quota da Subvenção da União, correspondente ao 1.º semestre do ano corrente liberada e transferida para o Banco do Brasil — Pôrto Alegre.	7 250 000,00
Resgate de Notas Promissórias emitidas pelo Govêrno do Estado a favor da Inland Steel C.º e avalizadas pelo Banco do Brasil	5 246 969,70
Impôsto de importação — 5 %	262 348,40
Comissão de ¼ % cobrada pelo Banco do Brasil pelo resgate das Notas Promissórias acima	13 117,40
Comissão do The First National Bank of Chicago pelo resgate das mesmas Notas Promissórias	982,30
Comissão bancária contratual de ⅛ %, sôbre a quota da Subvenção da União, recebida pelo Banco do Brasil, correspondente ao 2.º semestre de 1 942.	12 500,00
Idem, idem ao 1.º semestre de 1 943	12 500,00
Idem, idem ao 2.º semestre de 1 943	12 500,00

Custo de telegramas transmitidos pelo Banco do Brasil, sôbre assunto de interêsse da Estrada.	53,20	12 810 971,00
---	-------	---------------

Saldo em 31 de dezembro de 1943....		2 703 452,20
-------------------------------------	--	--------------

28. Banco do Brasil — Rio Grande

A conta que a Estrada mantém com êste Banco e que é alimentada com depósitos da renda da estação e com recursos desta Capital, em caso necessário, é exigida pela necessidade de se dispor alí de numerários para atender os gastos alfandegários e portuários.

O movimento desta conta foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro.....		Cr\$ 4 420,20
------------------------------	--	------------------

Débito:

	Cr\$	
Depósitos efetuados durante o ano..	150 000,00	
Juros vencidos no 1.º e 2.º semestre..	92,10	150 092,10
		154 512,30

Crédito:

Despesas portuárias e alfandegárias com o desembaraço de materiais.....	149 999,40
Saldo em 31 de dezembro de 1943....	4 512,90

29. Banco do Brasil — C/Caução

Dando cumprimento ao programa traçado para melhoria das condições do tráfego, visando maior segurança e rapidez e como parte do programa de reaparelhamento geral, a Viação Férrea adquiriu em Chicago, da Inland Steel Company, trilhos e acessórios para 280 Km de linha.

Em 10-9-1940, foi assinado um contrato entre o Banco do Brasil e o Estado do Rio Grande do Sul pelo qual o primeiro se obriga a efetuar os pagamentos do material encomendado.

Em garantia desses pagamentos foram dadas em caução àquele Banco, tôdas as subvenções anuais de 20 milhões de cruzeiros, referentes aos exercícios de 1941 a 1945, inclusive, num total de Cr\$ 100 000 000,00.

Tais subvenções foram concedidas a esta Estrada pelo Governo Federal, por Decreto-Lei n.º 552, de 12-7-1938 e para seu recebimento no Tesouro Nacional foi concedida procuração ao Banco do Brasil com poderes especiais e irrevogáveis.

Já providenciou-se a baixa da importância de 60 milhões de cruzeiros que correspondem às subvenções de 1941, 1942 e 1943, recebidas pelo Banco.

Em 31 de dezembro de 1943, a conta "Caução" do Banco do Brasil apresentava o saldo de Cr\$ 40 000 000,00 equivalente as subvenções penhoradas de 1944 a 1945.

30. Banco do Rio Grande do Sul

Desde setembro de 1938, a Estrada vem mantendo com o Banco do Rio Grande do Sul, uma conta corrente devedora. A partir de 10 de setembro de 1941, o limite desta conta que era de Cr\$ 3 000 000,00 ficou elevado para Cr\$ 5 000 000,00, de acôrdo com o contrato firmado com o referido Banco e autorização do sr. Gal. Interventor Federal, no ofício do sr. Secretário das Obras Públicas, datado de 17 de setembro de 1941. Pela carta n.º 15/31, de 8 de janeiro de 1942, foi comunicado à Viação Férrea que a Diretoria do Banco, até ulterior deliberação, resolveu reduzir a taxa de 9 % para 8 ½ %, como também isentar o respectivo contrato da comissão semestral, em que incidia, de conformidade com a praxe comercial.

O saldo d/conta em 31 de dezembro era de Cr\$ 3 939 040,40.

31. Banco do Rio Grande do Sul — C/Aviso 90 dias

Esta conta, durante o exercício de 1943, teve o seguinte movimento:

		Cr\$
	Saldo em 1.º de janeiro.....	6 264 497,40
Débito:		
		Cr\$
Importância transferida do Banco		
Brasil, em março	4 750 000,00	
Idem, idem em agosto.....	4 400 000,00	
Juros vencidos no 1.º semestre de		
1943	173 403,90	
Idem, idem no 2.º semestre.....	181 101,00	9 504 504,90
		<hr/>
		15 769 002,30

Crédito:

	Cr\$	
Cheque emitido a favor do Consórcio Administrador de Empresas de Mineração em pagamento de parte da diferença verificada no preço do carvão fornecido durante os meses de setembro a dezembro de 1942	2 000 000,00	
Desconto de 4 ½ % pela transferência supra	22 500,00	
Transferência da importância destinada a atender o pagamento dos juros das Apólices da Variante Barreto a Diretor A. Pestana, correspondente ao 1.º semestre de 1943 e o resgate das apólices sorteadas em julho do mesmo ano	3 998 000,00	
Idem, idem, destinada atender o pagamento proveniente da abertura de crédito no Banco do Brasil, para aquisição de material para a reforma e construção de carros	1 125 000,00	
Desconto de 4 ½ % pela transferência supra	12 656,30	7 158 156,30
	<hr/>	<hr/>
Saldo em 31 de dezembro de 1943....		8 610 846,00
		<hr/>

32. Banco do Rio Grande do Sul — C/Resgate da Variante Barreto - Dr. A. Pestana

Esta conta foi aberta em setembro de 1937, em virtude do que determina a cláusula XL do contrato celebrado em 27-6-1933, entre o Governo do Estado e a empresa construtora "Gruen & Bilfinger Ltda." para a constituição de um fundo especial destinado a garantir o resgate das Apólices sorteadas e o pagamento dos juros de toda a emissão.

De acordo com a informação do Tesouro do Estado, foram emitidas e entregues à Empresa Construtora 47 850 apólices. Conforme o plano de amortização a anuidade para resgate destas apólices e dos coupons de juros é de Cr\$ 5 590 293,30 e a mensalidade é de Cr\$ 465 857,80.

Por falta de numerário, entretanto esta quantia não tem sido depositada mensalmente.

O movimento desta conta em 1943, foi o seguinte:

	Cr\$	
Saldo em 1.º de janeiro.....		1 706 032,50
Débito:		
	Cr\$	
Estorno de lançamento pelo resgate indevido de 567 coupons..	22 680,00	
Idem da respectiva comissão....	226,40	
Importância transferida da conta "Movimento"	300 000,00	
Idem da conta c/aviso 90 dias...	3 998 000,00	
Juros vencidos no 1.º semestre	1 895,60	
Idem no 2.º semestre....	6 697,00	
	8 592,60	4 329 499,00
		6 035 531,50
Crédito:		
	Cr\$	
Resgate de 2 497 apólices.....	2 497 000,00	
Comissão pelo resgate	24 970,00	
Resgate de 81 049 coupons de juros	3 241 960,00	
Comissão pelo resgate	32 419,60	
Publicações e Editais etc.....	4 971,60	
	4 971,60	5 801 321,20
Saldo em 31 de dezembro de 1943....		234 210,30

33. Títulos a Pagar

O saldo que apresenta esta conta, em 31 de dezembro, na importância de Cr\$ 44 811 630,60, assim se especifica:

	Cr\$	
Saldo em 1.º de janeiro.....		57 469 060,00
Títulos emitidos durante o ano.....		1 284 621,30
		58 753 681,30
Títulos resgatados		13 942 050,70
		44 811 630,60

34. Depósitos para abertura de créditos

Para importação de materiais, em virtude da situação internacional, o comércio exterior tem exigido da Viação Férrea a abertura de crédito confirmado e irrevogável para embarque de mercadorias.

O saldo desta conta que, em 31 de dezembro de 1943, montava a Cr\$ 4 221 375,20, correspondia a despesas e depósitos para abertura de créditos para importação de diversos materiais.

35. Cia. Carbonífera Minas do Butiá

Esta conta, primitivamente denominada Cia. Carbonífera Rio Grandense, substituída pela conta em epígrafe, em virtude de ter a primeira adquirido da segunda todos os bens, coisas e direitos relativos a indústria e comércio de carvão, bem como seu transporte fluvial e lacustre, foi criada para registo das relações comerciais desta Cia. com a Estrada de Ferro do Jacuí, ocupada pela Viação Férrea em meados de fevereiro de 1941.

O saldo, a favor da Viação Férrea, desta conta, em 31 de dezembro de 1943, era de Cr\$ 1 375 276,70.

36. Indenizações a Pagar

Durante o ano de 1943, foram processadas contas de “Indenizações a Pagar” na importância de Cr\$ 544 985,90, em virtude de falta ou avarias de mercadorias despachadas, verificadas por motivos diversos. Esse total, que dá uma média mensal de Cr\$ 45 415,50, assim se desdobra:

Pela responsabilidade:

	Cr\$
Viação Férrea	540 980,20
Empregados	3 613,90
Terceiros	391,80
	<hr/>
	544 985,90
	<hr/>

37. Legião Brasileira de Assistência

Por decreto-lei n.º 4 830, de 15 de outubro de 1942, o Governo Federal reconheceu como órgão de cooperação do Estado, a Legião Brasileira de Assistência, associação instituída na conformidade dos Estatutos aprovados pelo Ministério da Justiça e fundada com o objetivo de prestar, em tôdas as formas úteis, serviços de assistência social, diretamente ou em colaboração com as instituições especializadas.

O montante das contribuições creditadas a esta conta, até dezembro de 1942, foi de Cr\$ 738 422,80.

A referida importância foi recolhida ao Banco do Brasil, por força do art. 3.º do decreto lei mencionado.

38. Cauções de Empregados

Estas cauções, de conformidade com as instruções em vigor, são constituídas por descontos em fôlhas, na proporção de 10 % dos vencimentos.

Foi sempre praxe depositar-se êsse valor em estabelecimento bancário, em conta especial, sob aviso, e assim esteve até abril de 1935, quando, por escassez de recursos financeiros, a Administração deliberou dêle utilizar-se para resgate de compromissos seus, especialmente para fazer face ao pagamento de uma prestação dos carros Pullman. Assumiu, assim, o compromisso de atender o onus dos juros cuja taxa continua sendo de 6 %. Êstes, no ano de 1943, importaram em Cr\$ 118 549,00.

O saldo desta conta em 31 de dezembro era de Cr\$... 2 083 865,40.

39. Selos para Obrigações de Guerra

A emissão dos títulos de obrigações de guerra foi autorizada pelo decreto-lei n.º 4 789, de 5 de outubro de 1942, juntamente com o estabelecimento da aquisição compulsória dêsses títulos.

O artigo 7.º dêsse decreto-lei determina que a partir de janeiro de 1943 os funcionários públicos e extranumerários, contratados, mensalistas, diaristas e tarefeiros, federais, estaduais e municipais, receberiam igualmente 3 % de sua remuneração ou vencimentos em obrigações de guerra mediante desconto em fôlha, cabendo à respectiva Repartição, remeter à Caixa de Amortização as listas para a emissão competente.

O decreto-lei n.º 5 505, de 20 de maio de 1 943, estabeleceu a forma de desconto das importâncias destinadas a aquisição compulsória das obrigações de guerra e os srs. Ministros da Fazenda e do Trabalho, por Portaria n.º 66, de 29 de julho de 1 943, com amparo no artigo 7.º dêsse decreto-lei, deram instruções para execução do mesmo.

Tendo em vista os decretos e instruções citados, a Viação Férrea procurou imediatamente colocar-se em situação legal, cumprindo as determinações neles constantes.

As quotas descontadas em fôlhas de vencimentos, de julho a dezembro, somam Cr\$ 600 349,70.

40. Provisões para Riscos Diversos

Em face do vulto da despesa a que estava sujeita a Viação Férrea para manter os seus bens segurados, cêrca de 600 mil cruzeiros anuais, foi proposta ao Govêrno do Estado a instituição de um fundo constituído pela separação mensal da quantia de Cr\$ 500 000,00, tornando-se, assim, a Viação Férrea a própria seguradora.

O saldo desta conta em 31 de dezembro de 1 943, era de Cr\$ 3 213 828,70, assim especificado:

Receita:

	Cr\$
92 quotas de Cr\$ 50 000,00, debitadas ao Custeio, de novembro de 1 935 a junho de 1 943.....	4 600 000,00
6 quotas de Cr\$ 80 000,00, de julho a dezembro de 1 943	480 000,00
Resíduos de indenizações recebidas.....	290 914,50
Produto de venda de salvados.....	116 981,30
Juros de 12 quotas depositadas no Banco.....	334 420,70
	5 822 316,50

Despesa:

	Cr\$
Danos em edifícios e em benfeitorias	187 905,20
Danos em material rodante.....	1 386 519,50
Danos na linha provindos de enchentes	119 118,10
Danos por roubos, furtos etc.....	2 725,10
Danos em bens alheios.....	63 940,40

Acidentes do trabalho:

	Cr\$		
Indenizações	153 820,80		
Diárias de feridos.....	168 609,80		
Assistência médica e hos- pitalar	525 848,90	848 279,50	2 608 487,80
Saldo			<u>3 213 828,70</u>

De novembro de 1942 em diante, as despesas decorrentes da lei de acidentes do trabalho n.º 3 724, reformada pelo decreto n.º 24 637, de 10 de julho de 1934, passaram a ser atendidas com os recursos da conta Provisões para Riscos Diversos. Por essa razão, a partir de julho de 1943, as quotas mensais da receita foram elevadas para Cr\$ 80 000,00.

IV — QUADRO ADMINISTRATIVO

Ao expirar o ano de 1943, o quadro administrativo do Departamento de Controle e Finanças estava assim constituído:

Chefe do Departamento	— Eng.º Aymoré Soares Drummond de Macedo
Assistentes do Chefe de Departamento	— Eng.º Hermínio da Silva Lima — Eng.º Pedro Italo Dalle Ore — João Carlos Maura
Chefe da Secretaria	— Antônio Labriola Gonçalves
Chefe da Contabilidade Geral	— Osvaldo Ehlers
Tesoureiro	— Oto Brinckmann
Chefe da Contadoria Central	— Cristiano Ehlers
Chefe da Contadoria da Despesa	— Izidoro Belmonte Macedo Neto
Chefe da Contadoria da Receita	— Marino da Silva Eichenberg
Chefe do Serviço Mecanizado	— Pery Lopes de Lima
Procurador	— Bel. Américo Aureo Barcelos
Inspetores	— Armando Teixeira Nogueira — Armando Pita dos Santos

Chefes de Secção

- Elibio Bertoia
- João Arnaldo Kinzel
- Osvaldo Neves de Amorim
- Luiz Rist Sobrinho
- Amaro Marques
- Aura Schultz Merlotti
- Alfredo da Costa Castro
- Arminio Machado Saraiva
- Honório Azevedo
- Aparício Vernes Palma
- Gaspar de Moura e Cunha
- Pedro de Oliveira Farias
- Manoel Prudêncio de Lima
- Afonso Charlier

Residente, adido ao Departamento

- João Câncio Ferreira

a) **J. Soeiro de Souza**

Eng. Chefe do Departamento de Contrôlo e Finanças.

Pôrto Alegre, 29 de setembro de 1944.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

Índice da matéria contida no relatório

	Páginas
<i>Departamento de Transporte</i>	101
I — DESPESAS	
1. <i>Despesas do Departamento, por espécie</i>	102
II — DADOS DIVERSOS	
1. <i>Pêso útil retribuído</i>	102
2. <i>Custo dos serviços de transporte, por Ton-Km</i>	103
3. <i>Número de Ton-Km por empregado</i>	103
4. <i>Movimento de viajantes, animais e Ton-Km de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço remunerado</i>	105
5. <i>Movimento de viajantes, animais e Ton-Km de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço não remunerado</i>	106
6. <i>Movimento do último quinquênio — Serviço remunerado</i>	107
a — <i>Viajantes</i>	107
b — <i>Bagagens</i>	107
c — <i>Encomendas</i>	108
d — <i>Mercadorias</i>	108
7. <i>Movimento de mercadorias nos anos de 1943 e 1942 — Serviço remunerado</i>	109
8. <i>Tráfego mútuo com as Estradas de Ferro do Norte — Viajantes, bagagens encomendas e mercadorias</i>	110
9. <i>Desvios particulares</i>	111
a — <i>Demolidos</i>	111
b — <i>Fechados</i>	111
c — <i>Abertos</i>	111
10. <i>Estações, paradas e desvios</i>	111
11. <i>Interrupções do tráfego</i>	111
12. <i>Alterações de horários</i>	112

III — MOVIMENTO

	Páginas
1. Número de trens efetuados.....	114
2. Número de veículos por espécie de trem.....	115
a — Serviço remunerado	115
b — Serviço não remunerado.....	115
3. Percorso dos carros e vagões.....	115
4. Percentagem entre vagões carregados e vazios.....	115
5. Atrasos de trens de viajantes, mistos e carros-motores.....	116
a — Trens de viajantes	116
b — Trens mistos	116
c — Carros-motores	117
6. Vagões carregados completos.....	117
7. Intercâmbio de carros e vagões com a Rêde de Viação.....	119
a — Material do Norte, nas linhas da Viação Férrea.....	119
b — Material da Viação Férrea, nas linhas do Norte.....	120
8. Intercâmbio de vagões com a Jewish Colonisation Association	120

IV — TELÉGRAFO

1. Linhas telegráficas e telefônicas.....	124
a — Defeitos registados	124
b — Despesas com a conservação das linhas.....	124
c — Extensão das linhas em tráfego.....	124
d — Aparelhos em uso	125
2. Construção de linhas telegráficas.....	125
a — Instalação de condutor para seletivos entre Cacequi e Bagé	125
b — Instalações de condutor para seletivos entre Passo Fundo e Marcelino Ramos.....	125
c — Construção de linha telegráfica de Bento Gonçalves a V. de Matos	126
3. Conservação de baterias.....	126
4. Balanças	126
5. Relógios	126
6. Bilheteiras	126
7. Carimbadores	126
8. Cofres	126
9. Lacres de chumbo.....	127
10. Oficinas das Inspetorias do Telégrafo.....	127
11. Oficinas Telegráficas	127
12. Automóveis de linhas.....	128
13. Tráfego telegráfico e rádio-telegráfico.....	128- 129

	Páginas
14. <i>Tráfego telegráfico</i>	130
15. <i>Tráfego telegráfico e rádio-telegráfico</i>	131
16. <i>Defeitos de linhas e aparelhos</i>	132
17. <i>Despesas com o custeio dos automóveis de linha</i>	133

V — REGISTO DE OCORRÊNCIAS

a — <i>Secção de Crítica e Contrôle</i>	134
b — <i>Intensificação dos transportes</i>	134

VI — QUADRO ADMINISTRATIVO

<i>Quadro administrativo do Departamento</i>	134
--	-----



DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

Sr. Diretor.

Tenho a honra de apresentar-vos o relatório dos serviços do Departamento de Transporte, relativos ao exercício de 1943.

É de singular significação para a Viação Férrea o exercício em aprêço, visto ter-se, durante o seu transcurso, obtido resultados bastante expressivos na exploração dos transportes.

A receita bruta atingiu a cifra jamais alcançada de Cr\$ 169 044 947,20, dando o saldo de Cr\$ 8 103 123,00.

Esse lucro deriva, como é bem de ver, de um maior e mais eficiente aproveitamento do material rodante e de tração, conforme se verifica dos fatores seguintes, em comparação dos cinco últimos anos:

— 1.º) pelo maior número de toneladas-quilômetros de mercadorias e animais transportados:

Em 1939	.....	704 629 146	Ton-Km
Em 1940	.....	717 706 505	" "
Em 1941	.....	651 517 761	" "
Em 1942	.....	823 198 049	" "
Em 1943	.....	846 310 605	" "

— 2.º) pelo maior percurso simples de locomotivas:

Em 1939	.....	12 674 655	Km
Em 1940	.....	13 241 889	" "
Em 1941	.....	12 578 107	" "
Em 1942	.....	14 178 833	" "
Em 1943	.....	14 381 118	" "

— 3.º) pelo maior número de vagões carregados:

Em 1 939	123 068	vagões
Em 1 940	126 781	”
Em 1 941	115 196	”
Em 1 942	130 308	”
Em 1 943	142 615	”

— 4.º) pelo maior percurso efetuado pelos vagões:

Em 1 939	64 061 666	Km
Em 1 940	68 342 525	”
Em 1 941	63 010 710	”
Em 1 942	73 528 831	”
Em 1 943	88 843 610	”

Nos dados constantes das páginas seguintes, poderá ser apreciado o movimento geral dos serviços atribuídos a êste Departamento.

Esta chefia espera que o presente trabalho venha corresponder plenamente à expectativa dessa Diretoria, enquanto, como sempre, permanece a seu inteiro dispor para os esclarecimentos e detalhes que a respeito se fizerem mister.

I — Despesas

A despesa total do Departamento de Transporte foi de Cr\$ 84 933 955,70, conforme discriminação no quadro n.º F-1, incluso.

Em 1 942 a despesa atingiu Cr\$ 72 731 057,20.

Houve, como se vê, um aumento de despesa na importância de Cr\$ 12 202 898,50, quase que exclusivamente relativo a materiais.

II — Dados Diversos

1. Pêso útil retribuído

Em 1 943	814 599 154	Ton-Km
Em 1 942	783 547 250	” ”
Diferença para mais.	31 051 904	” ”

2. Custo dos serviços de transporte, por Ton-Km de peso útil retribuído

Em 1943	0,1042
Em 1942	0,0982
	<hr/>
Diferença para mais.....	0,0060

3. Número de Ton-Km de peso útil retribuído, por empregado

Em 1943	250 107	Ton-Km
Em 1942	253 903	" "
	<hr/>	
Diferença para menos...	3 796	" "

Em 1943 trabalharam, em média, no Departamento, 3 257 empregados, enquanto no ano anterior essa média fôra de 3 086.

Despesa do Departamento, por espécie, em 1943

Quadro F-1

DESIGNAÇÃO DA DESPESA	Pessoal		Material		Diversos		Total
	Cr\$		Cr\$		Cr\$		
2400/Administração Central.....	2 502 175,90		460 945,00		213 675,80		3 176 826,70
2401/Pessoal das estações	8 287 542,00		—		152 003,60		8 439 545,60
2402/Manobras dos trens a vapor.....	1 932 207,40		3 910 098,10		55 283,60		5 697 589,10
2404/Serviços nos cais para carvão e minérios.....	—		9 589,10		—		9 589,10
2405/Fornecimento às estações	163 770,30		1 392 110,00		362 719,20		1 918 599,50
2406/Tração a vapor — Pessoal.....	6 119 948,10		257,40		89 949,90		6 210 155,40
2408/Automotrices	85 011,90		284 576,20		5 055,00		374 643,10
2409/Combustível	829 477,40		41 106 305,10		1 140,00		41 936 922,50
2411/Água para locomotivas	688 212,80		867 180,10		158 370,60		1 713 763,50
2412/Lubrificantes para locomotivas.....	—		626 576,10		—		626 576,10
2413/Fornecimento diversos a locomotivas.....	39 367,10		310 513,60		1 232,20		351 112,90
2414/Depósitos e abrigos de locomotivas.....	1 781 306,50		705 524,90		170 963,30		2 657 794,70
2415/Condução de trens	4 043 568,50		576,40		101 604,20		4 145 749,10
2516/Material e despesas diversas para conservação dos trens	365 454,80		385 858,90		53 059,20		804 372,90
2417/Material e despesas div. p. ^a abastecimentos dos trens	32 964,10		314 487,30		67 939,40		415 440,80
2418/Sinalização	—		1 792,60		596,50		2 389,10
2419/Vigilância nas passagens de nível.....	67 253,90		—		15,00		67 268,90
2420/Serviço telegráfico e telefônico.....	3 518 025,70		16 927,00		127 685,60		3 662 638,30
2421/Serviço de embarcações	—		—		—		—
2422/Tomada e entrega a domicílio — Bag e Encomendas	36 456,20		96 119,00		1 365,10		133 940,30
Tomada e entrega a domicílio — Mercadorias.....	100 588,80		15 674,10		104 924,30		221 187,20
2423/Vazamento, evaporação, quebras etc. de materiais.....	—		7 628,60		30,00		7 598,60
2424/Perdas e avarias — cargas.....	102,30		438,80		87 245,20		86 908,70
2425/Perdas e avarias — bagagens e encomendas.....	4,50		—		893,10		897,60
2426/Baldeação	207,00		—		—		207,00
2427/Armazéns reguladores	—		—		—		—
2428/Percurso e estadia de carros e vagões.....	726 332,40		—		96 435,00		96 435,00
2429/Despesas não especificadas: Letra — A.....	95 978,90		—		—		95 978,90
Letra — B.....	1 119 886,80		—		—		1 119 886,80
Letra — C.....	—		33 032,70		573,20		33 605,90
Totais.....	32 535 843,30		50 545 363,40		1 852 749,00		84 933 955,70

As importâncias grifadas representam crédito.

4. Movimento de viajantes, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias

Quadro F-2

SERVIÇO REMUNERADO

MESES	NÚMERO DE VIAJANTES						NÚMERO de ANIMAIS	MIL TON-KM				
	1.ª classe		2.ª classe		Subúrbios	Especiais		Fúnebres	Total	Bagagens	Encomendas	Mercadorias
	1.ª classe	2.ª classe	Subúrbios	Especiais									Fúnebres	Total
Janeiro	115 217	93 748	16 291	626	—	—	31 319	23	601	56 039		
Fevereiro	115 067	81 434	18 884	1 544	—	—	55 520	21	627	45 036		
Março	122 939	89 502	13 650	72	—	—	57 842	30	792	53 444		
Abril	119 117	87 318	4 837	212	—	—	60 839	17	610	50 173		
Maior	101 294	87 045	3 045	2 176	—	—	94 400	19	720	52 528		
Junho	113 285	90 503	3 741	1 391	—	—	71 453	15	593	44 550		
Julho	118 811	96 140	3 372	667	—	—	53 836	19	613	38 566		
Agosto	107 600	88 167	3 387	422	—	—	46 075	16	820	52 524		
Setembro	118 657	94 246	5 101	139	—	—	33 424	18	676	55 064		
Outubro	133 546	104 113	6 934	76	—	—	29 300	21	711	56 428		
Novembro	123 410	105 470	7 363	247	—	—	31 653	18	695	57 041		
Dezembro	142 586	117 441	11 121	1 348	—	—	32 400	35	701	55 822		
Total do ano de 1943	1 431 529	1 135 127	97 726	8 920	—	—	597 561	252	8 159	617 215		
Total do ano de 1942	1 159 017	1 036 244	130 869	4 707	—	—	543 817	265	6 303	603 658		
Diferença sobre 1942	+ 272 512	+ 98 883	— 33 143	+ 4 213	—	—	+ 53 744	— 13	+ 1 856	+ 13 557		

5. Movimento de viajantes, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — SERVIÇO NÃO REMUNERADO

Quadro F-3

MESES	NÚMERO DE VIAJANTES				Número de animais	MIL TON-KM		
	1.ª classe	2.ª classe	Carros motores	Total		Bagagens	Encomendas Mercadorias	
Janeiro	7 611	5 209	114	12 934	7	114	13 399	
Fevereiro	8 689	5 548	109	14 346	7	168	13 731	
Março	8 553	5 754	131	14 438	9	69	14 566	
Abril	6 789	5 377	196	12 362	10	88	13 770	
Maió	8 010	5 665	154	13 829	7	129	14 141	
Junho	7 737	6 389	184	14 310	8	86	17 473	
Julho	8 277	6 322	213	14 812	10	101	16 033	
Agosto	8 537	6 488	268	15 293	7	167	15 590	
Setembro	8 869	5 812	315	14 996	10	150	13 667	
Outubro	9 554	5 705	445	15 704	10	177	16 840	
Novembro	9 925	5 624	345	15 894	7	104	13 891	
Dezembro	11 856	5 144	201	17 201	12	74	13 595	
Total do ano de 1943	104 497	69 037	2 675	176 119	104	1 427	176 696	
Total do ano de 1942	135 023	66 357	5 088	206 468	110	1 022	157 642	
Diferença sobre 1942	— 30 526	+ 2 680	— 2 413	— 30 349	— 6	+ 405	+ 19 054	

6. Movimento do último quinquénio — SERVIÇO REMUNERADO

a — VIAJANTES

Quadro F-4

ANOS	NÚMERO DE VIAJANTES						RECEITA			Percorso médio em Km de 1 viajante
	1.ª classe	2.ª classe	Trens subúrbios	Trens especiais	Fúnebres	Total	Total	Por viajante		
								Cr\$	Cr\$	
1 939	1 370 243	1 073 393	Computados em 1.ª classe			2 443 636	19 866 854,80	8,13	0,086	95,1
1 940	1 354 771	1 102 279	51 198	10 137	4	2 518 389	21 445 964,70	8,187	0,084	97,1
1 941	1 105 702	1 037 725	127 553	12 148	—	2 283 128	18 628 182,30	7,919	0,084	94,2
1 942	1 159 017	1 036 244	130 869	4 707	—	2 330 837	24 828 105,00	10,204	0,107	95,0
1 943	1 431 529	1 135 127	97 726	8 920	—	2 673 302	30 703 220,90	10,942	0,108	101,7

b — BAGAGENS

Quadro F-5

ANOS	BAGAGENS			RECEITA			Percorso médio em Km de 1 tonelada
	Toneladas	Toneladas-Quilômetro		Total	Por Ton-Km		
		Cr\$	Cr\$		Cr\$	Cr\$	
1 939	1 115	400 874	272 545,90	244,453	0,68	360	
1 940	987	352 834	239 921,40	243,075	0,68	358	
1 941	733	248 140	170 238,20	232,391	0,686	339	
1 942	674	264 749	217 993,60	323,40	0,823	393	
1 943	666	252 254	212 692,60	319,346	0,843	379	

Movimento do último quinquênio — SERVIÇO REMUNERADO

c — ENCOMENDAS

Quadro F-6

A N O S	ENCOMENDAS		RECEITA			Percorso médio em Km de 1 tonelada
	Toneladas	Toneladas-Quilômetro	Total	Por tonelada		
				Cr\$	Cr\$		Por Ton-Km
1939	33 324	5 887 701	3 784 526,80	113,569	0,643	177
1940	35 445	6 241 672	3 895 129,90	109,893	0,624	176
1941	31 671	5 247 990	3 428 806,50	108,262	0,653	166
1942	34 206	6 303 143	5 407 758,70	158,093	0,858	184
1943	43 658	8 159 130	6 987 615,20	160,054	0,856	187

d — MERCADORIAS

Quadro F-7

A N O S	ENCOMENDAS		RECEITA			Percorso médio em Km de 1 tonelada
	Toneladas	Toneladas-Quilômetro	Total	Por tonelada		
				Cr\$	Cr\$		Por Ton-Km
1939	1 694 423	546 783 077	66 361 351,80	39,165	0,121	323
1940	1 522 779	521 959 910	63 464 427,40	40,938	0,119	343
1941	1 467 668	481 009 400	60 759 249,30	40,624	0,124	328
1942	1 589 859	603 658 369	92 885 626,50	57,026	0,150	380
1943	1 724 881	617 215 497	99 859 511,00	56,382	0,158	358

7. Movimento de mercadorias nos anos de 1943 e 1942 — SERVIÇO REMUNERADO

Quadro F-8

M E S E S	Mil toneladas		Mil toneladas-quilômetro		RECEITA						Percurso médio, em Km, de 1 tonelada	
	1943	1942	1943	1942	Total em mil cruzeiros		Por tonelada		Por Ton-Km		1943	1942
					1943	1942	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$		
					Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$		
Janeiro	138	150	56 039	51 758	8 841	6 155	64,120	41,005	0,158	0,119	406	345
Fevereiro	121	129	45 038	46 389	7 000	6 976	58,061	53,974	0,155	0,15	374	359
Março	133	139	53 444	49 560	7 994	8 027	59,762	57,892	0,150	0,162	400	357
Abril	135	133	50 172	46 003	7 608	7 192	56,474	54,031	0,152	0,156	372	346
Maió	183	137	52 528	43 864	8 020	6 659	43,861	48,475	0,153	0,152	287	319
Junho	128	119	44 550	42 208	7 383	6 977	57,898	58,632	0,166	0,165	349	355
Julho	130	132	38 566	47 531	6 252	7 368	48,191	55,992	0,162	0,155	297	361
Agosto	150	133	52 523	51 847	8 361	7 678	55,599	57,642	0,159	0,148	349	389
Setembro	145	126	55 064	58 617	8 512	7 085	58,847	56,132	0,155	0,121	381	464
Outubro	151	135	56 428	59 393	9 169	8 297	60,567	61,592	0,162	0,14	373	441
Novembro	156	127	57 041	48 376	9 015	8 501	57,772	67,253	0,158	0,175	366	383
Dezembro	155	130	55 822	58 112	9 099	9 748	58,550	74,83	0,163	0,168	359	446
Taxas acessórias	—	—	—	—	2 606	2 223	—	—	—	—	—	—
TOTAIS	1 725	1 590	617 215	603 658	99 860	92 886	56,382	57,026	0,158	0,15	358	380

S. Tráfego mútuo com as Estradas de Ferro do Norte

Quadro F-9

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE VIAJANTES		PÊSO EM TONELADAS		DIFERENÇA	
	1 943	1 942	1 943	1 942	Número de viajantes	Pêso em tons.
<i>Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias procedentes do Norte</i>						
Viajantes de 1.ª classe.....	14 546	8 515	—	—	+ 6 031	—
Viajantes de 2.ª classe.....	12 533	10 006	—	—	+ 2 527	—
Bagagens e encomendas....	—	—	1 805	1 253	—	+ 552
Mercadorias	—	—	63 482	42 690	—	+ 20 992
TOTAIS.....	27 079	18 521	65 287	43 943	+ 8 558	+ 21 544
<i>Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias, destinadas ao Norte</i>						
Viajantes de 1.ª classe.....	15 775	8 420	—	—	+ 7 355	—
Viajantes de 2.ª classe.....	11 457	10 740	—	—	+ 717	—
Bagagens e encomendas....	—	—	2 537	593	—	+ 1 944
Mercadorias	—	—	64 326	52 239	—	+ 12 087
TOTAIS.....	27 232	19 160	66 863	52 832	+ 8 072	+ 14 031

9. Desvios particulares

As alterações verificadas nos desvios particulares foram as seguintes:

a — DEMOLIDOS

— O desvio situado no Km 386,245 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre, do qual era usuária a firma A. Levi, foi demolido a 2 de setembro de 1943.

b — FECHADOS AO TRÁFEGO

— Foi fechado ao tráfego o desvio do Km 177,790 da linha de Cacequi a Rio Grande, a pedido da firma usuária, Coimbra Gonçalves & Cia., a 19 de janeiro de 1943.

c — ABERTOS AO TRÁFEGO

— Foi aberto ao tráfego a 27 de agosto de 1943 o desvio localizado no Km 92,200 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, do qual é usuário o Instituto Rio-Grandense de Carnes.

10. Estações, paradas e desvios

Com a inauguração do ramal de São Luiz Gonzaga foram abertas ao tráfego, a 1.º de junho de 1943, as seguintes estações daquele trecho:

Caroví
Tupantuba
Charruas
Bossoroca
Rio Piratiní
Chimbocu
São Luiz Gonzaga

11. Interrupções do tráfego

As interrupções verificadas no tráfego, em consequência de inundações, desmoronamentos, etc., foram as seguintes:

— 12 de março — Ligeira interrupção do tráfego entre os quilômetros 36,800 e 37,300, do ramal de Taquara, em

face das danificações sofridas pela via férrea, originadas por chuvas torrenciais.

— **22 de maio** — Em consequência da intensas chuvas caíu uma barreira no Km 497,500, entre Viadutos e Barro, e outra no Km 516, entre Canavial e Viadutos. A linha, em ambos os locais, foi desobstruída imediatamente.

— **1.º de agosto** — A via férrea esteve impedida no Km 532,800, de Passo Fundo a Marcelino Ramos, durante 6 horas e 10 minutos, em face do desmoronamento de uma barreira de pedras, naquele local.

— Nos Kms 507,500, 509,300 e 557 daquela linha, também caíram barreiras, causando uma interrupção do tráfego de 4 horas e 50 minutos.

— **28 de agosto** — A partir desta data, até 8 de setembro, esteve interrompido o tráfego de trens de carga no Km 98 do ramal de D. Aguiar a Santiago, devido aos trabalhos que estavam sendo executados para conclusão da ponte daquele local. Todavia o tráfego de mercadorias e viajantes continuou a ser feito por meio de baldeação naquele local.

— **8 de outubro** — Devido a forte temporal verificaram-se as seguintes interrupções do tráfego, as quais tiveram pouca duração.

— Queda de postes telegráficos sobre a via férrea nos Km 28 e 40 do ramal de D. Aguiar a Santiago e Km 1 de Santa Maria a Cacequi;

— cobertura da linha por água e areia no Km 278,500 da linha de Cacequi a Santana.

12. Alterações de horários

As alterações verificadas nos horários dos trens de viajantes e carros-motores foram as seguintes:

— **2 de janeiro** — Passaram a trafegar, aos sábados e segundas-feiras, os trens P-7 e P-8 entre Pôrto Alegre e Canela.

— O trem P-10, aos sábados, passou a trafegar somente até Taquara, regressando dessa localidade às segundas-feiras, com o prefixo P-9.

— **8 de janeiro** — Os trens P-9 e P-10 passaram a observar horário de verão, trafegando de Pôrto Alegre a Canela

— P-10 — diàriamente, exceto aos sábados e domingos, e regressando diàriamente de Canela a Pôrto Alegre — P-9 — menos aos domingos e segundas-feiras.

— **1.º de fevéreiro** — Entrou a vigorar o novo quadro de horários, cujas alterações foram de pouco vulto, destacando-se, porém, as seguintes:

a — modificação no horário dos trens P-32 e N-3, respectivamente, de Uruguaiana a Santa Maria e desta a Marcelino Ramos, afim de permitir combinação de viajantes para o Norte;

b — modificação no horário dos trens P-21 e P-22 que correm entre Santa Maria e Passo Fundo, prevendo almoço para os viajantes em Cruz Alta;

c — alteração no horário do P-40, do ramal de Quaraí, passando êsse trem a fazer viagens de ida e volta, no mesmo dia, às segundas, quartas e sextas-feiras.

— **13 de fevereiro** — Os trens S-45 e S-52 passaram a trafegar, também, aos sábados e os trens S-41 e S-52, aos domingos.

— **22 de fevereiro** — Foi reiniciado o tráfego dos carros-motores A-25, A-26 e A-27, entre Barreto e Montenegro.

— **6 de abril** — Foi suprimido o tráfego dos trens S-41, S-43, S-45, S-46, S-47, S-50 e S-52, entre Marítima e Beira-Mar.

— **24 de abril** — Foi suspenso o tráfego dos trens P-7 e P-8 entre Pôrto Alegre e Canela.

— Os trens P-9 e P-10 passaram a correr diàriamente, entre aquelas estações, exceto aos domingos.

— **1.º de junho** — Os trens P-35 e P-36 passaram a trafegar diàriamente, menos aos domingos, entre Santa Maria e Santiago; nas segundas, quartas e sextas-feiras o P-35 prossegue até São Borja e nas terças, quintas-feiras e sábados o P-36 parte dessa estação.

— Em face da inauguração do ramal de São Luiz Gonzaga passaram a correr, entre essa estação e Santiago, os trens M-37 e M-38.

— **14 de agosto** — Passaram a trafegar diariamente, no trecho de Ildefonso Pinto a Hamburgo Velho, os carros-motores A-14 e A-5.

— **5 de setembro** — Passaram a correr diariamente, no ramal de Marítima a Beira-Mar, os carros-motores A-63 e A-64.

— **26 de setembro** — Os trens S-43 e S-50 passaram o trafegar, aos domingos, entre Marítima e Beira-Mar.

— Foi suprimido, aos domingos, o tráfego dos carros-motores A-63 e A-64, naquele ramal.

— **15 de outubro** — Foi alterado o horário dos trens S-42 e S-51, afim de permitir maior parada em Junção.

— **18 de outubro** — Os trens M-51 e M-52, do ramal de Uruguaiana a Barra do Quaraim, passaram a trafegar, também, às segundas-feiras.

— **15 de dezembro** — Passaram a trafegar, diariamente, no ramal de Marítima a Beira-Mar, os trens S-43 e S-50, e foram suprimidas as viagens dos carros-motores A-63 e A-64.

— **25 de dezembro** — Passou a trafegar, de Pôrto Alegre a Canela, aos sábados, o trem P-8, e de Canela a Pôrto Alegre, às segundas-feiras, o trem P-7, enquanto o trem P-10 passou a correr, aos sábados, somente até Taquara e o P-9 a proceder, dessa estação, às segundas-feiras.

— Ainda a 25 de dezembro passaram a trafegar no ramal de Marítima a Beira-Mar, aos domingos e feriados, os trens S-46, S-47, S-49 e S-52.

III — MOVIMENTO

Ao Movimento estão subordinados os serviços de organização e circulação dos trens e distribuição de vagões vazios às estações.

Sobre êsses serviços relata-se o seguinte:

1. Número de trens efetuados

Em 1943 correram 77 944 trens, sendo 60 282 no serviço remunerado e 17 662 no serviço da Estrada.

Verificou-se sôbre o ano anterior um aumento de 1 044 trens no serviço remunerado e 1 744 no serviço da Estrada.

No quadro F-13 está registado o número de trens efetuados e seus percurso total e médio, em comparação com o do ano de 1942.

2. Número de veículos por espécie de trem

O número de veículos que trafegaram nas diversas espécies de trens e respectiva média por trem, consta do quadro F-14 e pode ser comentado como segue:

a — no serviço remunerado trafegaram 60 282 trens que conduziram 779 252 veículos, ou seja a média de 12,9 veículos por trem;

— o número de trens e veículos superou ao do ano anterior, em 1 044 trens e 14 337 veículos;

b — Os trens que trafegaram em serviço da Estrada atingiram o número de 17 662, que conduziram o total de 121 859 vagões.

— houve um acréscimo, sôbre o ano anterior, de 700 trens e 5 549 vagões.

3. Percurso dos carros e vagões

No conjunto dos transportes retribuídos e não retribuídos verifica-se que os carros e vagões efetuaram 901 111 viagens com o percurso total de 88 843 610 quilômetros, dando para mais do que 1942 as seguintes diferenças: 19 886 viagens e 1 018 374 veículos-quilômetro de percurso.

O percurso total e médio dos carros e vagões, por tipo, consta do quadro F-15.

4. Percentagem entre vagões carregados e vazios

Pelos vagões fechados, gradeados e plataformas, empregados nos transportes remunerados, foram efetuadas 618 628 viagens, sendo: carregados, 438 276 e vazios, 180 352.

A percentagem dos vagões transportados vazios, com relação aos transportados carregados, quanto ao número de via-

gens efetuadas, foi de 41,1, ou seja 4,2 % menos do que em 1942.

O percurso total efetuado por êsses vagões nos transportes remunerados, foi de 57 067 183 Km, sendo: carregados 40 813 679 e vazios, 16 253 504.

A percentagem dos vagões transportados vazios, em relação aos que foram transportados carregados, quanto ao percurso efetuado, foi de 39,8, que representa menos 5,3 % do que no ano anterior.

O transporte de vagões vazios é conseqüente não só da diferença de tonelagem em um e em outro sentido, como pela diversidade dos carregamentos feitos em cada região, inerentes à sua produção, que, em grande parte, só podem ser transportados em vagões de tipo apropriado, como o gado, a madeira, etc., obrigando, assim, o retorno dêsses veículos, vazios, à procedência, a fim de receberem nova carga.

5. Atrasos de trens viajantes, mistos e carros-motores

a — TRENS VIAJANTES

Dos 10 359 trens viajantes que correram em 1943, 4 108 sofreram atrasos, o que representa 39,6 %.

Em 1942 a percentagem de trens viajantes atrasados foi de 39,9.

Os trens atrasados deram, em média, 36,5 minutos de atraso, enquanto em 1942 essa média foi de 36,7 minutos.

Considerando o número total de trens viajantes, a média de atraso por trem, em 1943, foi de 13,8 minutos, enquanto em 1942 fôra de 14,6 minutos.

b — TRENS MISTOS

Foram efetuados 4 075 trens mistos, dos quais 1 314 atrasaram, isto é, 32,2 do seu total.

Em 1942 a percentagem de trens mistos atrasados foi de 29 %.

O atraso médio de cada trem atingiu 34,4 minutos, contra 37 minutos do ano anterior.

O atraso médio, considerando-se o número total dos trens mistos, foi de 10,7 minutos, por trem, isto é, tempo idêntico ao do ano anterior.

c — CARROS-MOTORES

Os carros-motores efetuaram 4 223 viagens, das quais 706 sofreram atrasos, o que representa 16,7 % do seu total.

O atraso médio registado por carro-motor demorado foi de 28,6 minutos.

No ano anterior essa média fôra de 33 minutos.

O atraso médio, levando-se em consideração o número total de viagens dos carros-motores, foi de 4,7 minutos, enquanto em 1 942 fôra de 3,5 minutos.

6. Vagões carregados completos

Em 1 943 foram carregados completos 96 682 vagões, sendo 77 059 pelos expedidores e 19 623 pelos armazéns das estações.

No quadro a seguir é feita a discriminação dos vagões carregados, em confronto com os do ano anterior.

Quadro F-10

ESPÉCIE DAS MERCADORIAS	NÚMERO DE VAGÕES			
	ANOS		DIFERENÇA	
	1 943	1 942	Mais	Menos
Cereais	9 255	10 371	—	1 116
Produtos de charqueada	1 891	1 875	16	—
Produtos do País	992	667	325	—
Madeiras	18 839	18 189	650	—
Animais	17 879	19 408	—	1 529
Mercadorias diversas	28 203	24 140	4 063	—
Total dos vagões carregados pelos expedidores	77 059	74 650	2 409	—
Armazéns (pequenas expedições)	19 623	14 205	5 418	—
Total retribuído	96 682	88 855	7 827	—

Várias parcelas do quadro anterior se desdobram, por mercadoria, como segue:

Quadro F-11

MERCADORIAS	NÚMERO DE VAGÕES			
	ANOS		DIFERENÇA	
	1943	1942	Mais	Menos
Milho	521	1 533	—	1 012
Feijão	1 224	2 117	—	893
Arroz	3 964	4 069	—	123
Trigo	2 901	1 834	1 067	—
Aveia	12	8	4	—
Cevada	213	266	—	53
Diversos	438	544	—	106
Total dos cereais	9 255	10 371	—	1 116
Ossos	510	524	—	14
Chifres	22	14	8	—
Graxa	56	76	—	20
Sebo	268	213	55	—
Cinza	26	17	9	—
Charque	594	585	9	—
Couros salgados	357	383	—	26
Diversos	58	63	—	5
Total de produtos de charqueada	1 891	1 875	16	—
Lã	848	426	422	—
Couros secos	110	221	—	111
Diversos	34	20	14	—
Total dos produtos do País	992	667	325	—
Madeira bruta	10 391	10 652	—	261
Madeira aplainada	697	664	33	—
Madeira para caixas	846	828	18	—
Dormentes	42	161	—	119
Lenha	5 974	4 951	1 023	—
Madeiras diversas	893	933	—	44
Total de madeiras	18 839	18 189	650	—
Alfafa	1 807	1 336	471	—
Batatas	243	203	40	—
Cebolas	387	166	221	—
Banha	295	251	44	—
Vinho	2 209	1 954	255	—
Erva-mate	151	93	58	—

MERCADORIAS	NÚMERO DE VAGÕES			
	ANOS		DIFERENÇA	
	1 943	1 942	Mais	Menos
Fumo	1 060	1 031	29	—
Carvão	2 034	974	1 060	—
Farelo	145	421	—	276
Farinha de trigo.....	1 188	1 034	154	—
Farinha de mandioca.....	423	590	—	167
Linho	153	218	—	65
Linhaça	333	374	—	41
Palha de linho.....	247	290	—	43
Laranjas	47	35	12	—
Diversos	17 481	15 170	2 311	—
Total de mercadorias diversas...	28 203	24 140	4 063	—

7. Intercâmbio de carros e vagões com a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina

a — MATERIAL DO NORTE, NAS LINHAS DA VIAÇÃO FÉRREA

Durante o ano relatado trafegaram nas linhas da Viação Férrea 3 005 carros e vagões pertencentes à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e à Estrada de Ferro Sorocabana, os quais venceram aluguer de Cr\$ 440 950,00 relativo a 42 430 estadias e 1 214 multas, assim discriminadas:

Quadro F-12

ESTRADA	Veículos	Estadias	Multas	Aluguer
Rêde de Viação.....	1 701	26 557	675	272 540,00
E. F. Sorocabana.....	1 304	15 873	539	168 410,00
TOTAL.....	3 005	42 430	1 214	440 950,00

Em 1 942 trafegaram nas linhas da Viação Férrea 3 765 veículos da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e da Es-

trada de Ferro Sorocabana, os quais venceram aluguer de Cr\$ 305 080,00, correspondentes a 29 939 estadias e 253 multas.

b — MATERIAL DA VIAÇÃO FÉRREA NAS LINHAS DO NORTE

O número de veículos da Viação Férrea que trafegaram nas linhas do Norte, em 1 943, atingiu à 1 504, vencendo 44 732 estadias e 16 698 multas, que realizaram o aluguer de Cr\$ 619 990,00.

Em 1 942 trafegaram nas linhas do Norte 1 204 carros e vagões da Viação Férrea, que venceram o aluguer de Cr\$ 190 150,00 correspondente a 14 457 estadias e 4 354 multas.

8. Intercâmbio de vagões com a Jewish Colonisation Association

Nas linhas da Viação Férrea trafegaram, em 1 943, 382 vagões da J. C. A., os quais venceram 5 414 estadias na importância de Cr\$ 27 070,00. No ano anterior o número de vagões da J. C. A. que trafegaram nas linhas da Viação Férrea foi de 681, atingindo a soma de 5 647 estadias no valor de Cr\$ 28 235,00.

O tráfego de vagões da Viação Férrea nas linhas da Jewish Colonisation Association foi de 236, contra 151 do ano anterior.

O número de estadias, em 1 943, atingiu 446, na importância de Cr\$ 2 230,00, enquanto que, em 1 942, fôra de 255 estadias e Cr\$ 1 275,00.

Número médio de veículos por espécie de trem

Quadro F-14

ESPÉCIE DOS TRENS	1 943			1 942			DIFERENÇA		
	Número de veículos	Número de trens	Média por trem	Número de veículos	Número de trens	Média por trem	Número de veículos	Número de trens	Média por trem
<i>Serviço remunerado</i>									
Viajantes	78 643	11 787	6,6	73 248	11 482	6,3	+ 5 395	+ 305	+ 0,3
Esp. Viajantes	902	247	3,6	682	160	4,2	+ 220	+ 87	+ 0,6
Mistos	25 392	3 964	6,5	28 396	4 283	6,6	- 2 464	- 319	- 0,1
Animais	24 172	1 913	12,6	23 445	2 106	11,1	+ 727	- 193	+ 1,5
Gradeados vazios	16 197	1 223	13,2	21 470	1 795	11,9	- 5 273	- 572	+ 1,3
Cargas	633 406	41 148	15,3	617 674	39 412	15,6	+ 15 732	+ 1 736	- 0,3
TOTAL REMUNERADO...	779 252	60 282	12,9	764 915	59 238	12,9	+ 14 337	+ 1 044	-
<i>Serviço da Estrada</i>									
Esp. viajantes	762	352	2,1	1 244	332	3,7	- 482	+ 20	- 1,6
Transporte operários	5 675	1 733	3,2	5 677	1 848	3,0	- 2	- 115	+ 0,2
Tabuleiro	151	27	5,5	105	14	7,5	+ 46	+ 13	- 2,0
Experiência	558	351	1,5	580	357	1,6	- 22	- 6	- 0,1
Baldeação	4	2	2,0	18	7	2,5	- 14	- 5	- 0,5
Socorro	957	154	6,2	948	169	5,6	+ 9	- 15	+ 0,6
Carvão	20 260	2 482	8,1	25 574	2 323	11,0	- 5 314	+ 159	- 2,9
Lenha	42 423	4 767	8,8	37 656	4 720	7,9	+ 4 767	+ 47	+ 0,9
Lastro	50 901	7 748	6,5	44 342	7 171	6,1	+ 6 559	+ 577	+ 0,4
Outros, serviços	168	46	3,6	166	21	7,9	- 2	+ 25	- 4,3
TOTAL DA ESTRADA...	121 859	17 662	6,8	116 310	16 962	6,8	+ 5 549	+ 700	-
TOTAL GERAL	901 111	77 944	11,5	881 225	76 200	11,5	+ 19 886	+ 1 740	-

Percorso total e médio dos carros e vagões, por tipo

Quadro F-15

CARROS E VAGÕES POR TIPO	1 943			1 942			DIFERENÇA		
	Número de viagens	Mil veículos Km	Média Km por viagem	Número de viagens	Mil veículos Km	Média Km por viagem	Número de viagens	Mil veículos Km	Média Km por viagem
<i>Carros de viajantes</i>									
Primeira classe	31 621	6 050	191,3	30 425	5 619	184,6	1 196	431	6,7
Segunda classe	22 691	3 169	139,6	22 473	2 853	126,9	218	316	12,7
Mistos, 1. ^a e 2. ^a classe	542	26	47,9	627	27	42,6	85	1	5,3
Dormitórios	3 182	1 180	370,8	2 748	1 030	374,7	434	150	3,9
Restaurantes	2 712	783	288,7	3 187	904	283,6	475	121	5,1
Serviço da Estrada	5 371	728	135,5	6 978	806	115,4	1 607	78	20,1
<i>Vagões de mercadorias</i>									
Bagagens (trens viajantes)	18 588	3 242	174,4	19 214	3 058	159,1	626	184	15,3
Fechados de 4 eixos	415 214	35 038	84,3	399 868	33 911	84,8	15 346	1 128	0,5
Fechados de 2 eixos	231	14	60,6	137	8	61,7	94	6	1,1
Gradeados (trens viajantes)	10 350	1 389	134,2	10 015	1 433	143,1	335	44	8,9
Gradeados com mercadorias	70 219	6 890	98,1	65 675	6 624	100,8	4 544	266	2,7
Gradeados com animais	24 172	5 611	232,1	23 444	6 580	280,6	728	969	48,5
Gradeados, vazios	16 197	1 691	104,3	21 470	2 299	107,0	5 273	607	2,6
Plataformas de 4 eixos	276 157	22 773	82,4	269 844	22 416	83,0	6 313	357	0,6
Plataformas de 2 eixos	3 864	259	67,0	5 120	257	50,2	1 256	2	16,8
TOTAL	901 111	88 843	98,5	881 225	87 825	99,6	19 886	1 020	1,1

IV — TELÉGRAFO

1. Linhas telegráficas e telefônicas

O serviço de conservação das linhas telegráficas e telefônicas correu normalmente em 1943.

As principais ocorrências relativas ao serviço telegráfico, telefônico e rádio-telegráfico, são relatadas a seguir:

a — DEFEITOS REGISTRADOS

Os defeitos e interrupções registrados nas linhas e aparelhos telegráficos e telefônicos foram, em geral, removidos com brevidade.

As interrupções verificadas foram em número de 947 com a duração total de 5 151 horas e 59 minutos, enquanto no ano anterior se registaram 938 defeitos com a duração total de 4 652 horas e 32 minutos.

No quadro F-21 constam maiores detalhes a respeito.

b — DESPESAS COM A CONSERVAÇÃO DAS LINHAS

Na reparação e conservação das linhas telegráficas e telefônicas foram empregados materiais cujo custo atingiu Cr\$ 65 098,20, contra Cr\$ 71 575,30 do ano anterior, verificando-se, portanto, um decréscimo de Cr\$ 6 477,10.

c — EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRÁFEGO

Em 31 de dezembro de 1943, existiam, em tráfego, linhas telegráficas e fonopóricas com as seguintes extensões:

Fio de ferro.....	3 404 Km
Fio de cobre.....	1 909 "

com o desenvolvimento total de: -

Condutores de fio de ferro..	9 480 Km
Condutores de fio de cobre..	3 635 "

— Naquela data, existiam, ainda, em tráfego, 6 511 metros de cabos telegráficos e telefônicos e 324 quilômetros de linhas telefônicas.

d — APARELHOS EM USO

No último dia do ano, estavam em serviço os seguintes aparelhos:

- 10 transmissores completos de rádio-transmissão;
- 9 receptores para rádio;
- 22 aparelhos telegráficos impressores;
- 322 aparelhos telegráficos auditivos;
- 25 translações;
- 277 fonopóros;
- 331 telefones manuais;
- 6 telefones semi-automáticos;
- 70 telefones de chamadas seletivas;
- 5 citofones.

2. Construção de linhas telegráficas

Durante o ano de 1943, as construções de linhas telegráficas decorreram normalmente, tendo-se feito os seguintes serviços:

a — INSTALAÇÃO DE CONDUTOR PARA SELETIVOS DE CACEQUI A BAGÉ

Foi iniciada a 2 de janeiro de 1943 a instalação de um condutor de fio de cobre de 3 mm de diâmetro, de Cacequi a Bagé, para formar o circuito e seletivos nesse trecho.

A extensão do condutor colocado é de 207 quilômetros e o seu custo atingiu Cr\$ 239 630,60.

O custo médio, por quilômetro de condutor instalado, foi de Cr\$ 1 157,63.

Está faltando, porém, a instalação dos aparelhos seletivos, o que talvez se realize em 1944, visto já ter sido feita a respectiva encomenda à fábrica Western Electric.

b — INSTALAÇÃO DE CONDUTOR PARA SELETIVO ENTRE PASSO FUNDO E MARCELINO RAMOS

Foi iniciada a 2 de abril de 1943 a colocação de dois condutores de fio de cobre de 3 mm de diâmetro entre Passo Fundo e Marcelino Ramos, destinados ao circuito de seletivos que serão instalados nesse trecho.

Em 31 de dezembro, a marcha desse serviço estava quase em seu término e as despesas ascendiam a Cr\$ 412 959,70.

c — CONSTRUÇÃO DE LINHA TELEGRÁFICA DE BENTO GONÇALVES A VERÍSSIMO DE MATOS

Ainda em 1943 foi iniciada a construção de uma linha telegráfica de fio de ferro de 4 mm de diâmetro, de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos, cujas despesas correm por conta do Governo do Estado.

Esse serviço foi iniciado a 30 de agosto e no último dia do ano achava-se quase concluído.

3. Conservação de baterias

O serviço de conservação de baterias correu normalmente, tendo-se dispendido, durante o ano, materiais no valor de Cr\$ 112 178,10, isto é, Cr\$ 19 678,90 mais do que em 1942.

4. Balanças

Durante o ano não houve fornecimento de novas balanças às estações.

Das que se achavam em uso, 54 foram reparadas nas Oficinas Telegráficas e 9 nos próprios locais em que estavam sendo utilizadas.

5. Relógios

Em 1943 não foram fornecidos novos relógios às estações, mas foram consertados 77 dos que se achavam em uso.

6. Bilheteiras

Foram fornecidas 12 bilheteiras novas às estações e reparadas 18.

7. Carimbadores

12 carimbadores novos foram postos em serviço nas estações, em 1943.

33 sofreram reparações.

8. Cofres

Em 1943 foi pôsto em serviço mais um cofre novo, enquanto 5 sofreram reparações.

9. Lacres de chumbo

A fundição de lacres de chumbo para vagões, feita pelas Oficinas Telegráficas, em 1943, atingiu 4 335 quilogramas, enquanto em 1942 a produção foi de 4 068 quilogramas.

A devolução de lacres usados, feita pelas estações, para refundição, foi de 1 341 quilogramas, o que representa 31 % sôbre o fornecimento de lacres novos.

10. Oficinas das Inspetorias Telegráficas

Nas Oficinas das Inspetorias do Telégrafo foram reparados os seguintes aparelhos:

Quadro F-16

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE POR SECÇÃO						TOTAIS
	ADM.	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	
Telefones	123	18	70	10	37	30	288
Campainhas	503	1	10	6	15	2	537
Buzinas	—	84	14	21	49	58	226
Sounders	—	1	1	3	22	3	30
Relais	—	11	59	19	27	36	152
Fonopóros	—	13	6	7	19	13	58
Translações	—	—	9	—	—	—	9
Transmissores	—	—	—	—	—	1	1
Fones	—	1	9	6	—	14	30
Vibradores	—	1	60	7	13	—	81
Manipuladores	—	6	3	6	3	11	29
Microfones	—	—	—	—	—	3	3
Ap. telegráficos	—	—	8	—	—	4	12
Bobinas	—	—	2	1	2	12	17
Ap. de alarme.....	—	—	1	1	—	2	4

11. Oficinas Telegráficas de Jacuí

Os serviços atribuídos às Oficinas Telegráficas localizadas em Jacuí, foram executados com regularidade durante o ano de 1943.

A despesa realizada com mão de obra e material na execução dos diversos serviços das Oficinas Telegráficas foi de Cr\$ 458 227,27, conforme discriminação do quadro a seguir:

Quadro F-17

DESIGNAÇÃO	Vencimentos	Materiais	Totais
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Administração	53 500,90	—	53 500,90
Usina	17 949,20	38 418,66	56 367,86
Eletricidade	21 666,99	3 406,53	25 073,52
Mecânica	23 564,40	9 418,67	32 983,07
Ferramentaria	7 784,20	6 180,03	13 964,23
Ferraria	7 104,38	17 427,27	24 531,65
Fundição	8 563,20	67 041,52	75 604,72
Funilaria	10 185,50	9 661,46	19 846,96
Pintura	5 564,90	960,67	6 525,57
Marcenaria	77 576,66	50 545,74	128 122,40
Niquelagem	9 599,00	2 629,98	12 228,98
Instaladores	9 180,00	297,41	9 477,41
Total de 1943.....	252 239,33	205 987,94	458 227,27
Total de 1942.....	240 910,20	186 379,90	427 290,10
Diferenças	+ 11 329,13	+ 19 608,04	+ 30 937,17

12. Automóveis de linha

Os automóveis de linha a serviço do Telégrafo foram utilizados, durante o ano, para inspeção das linhas telegráficas e remoção urgente de defeitos.

O percurso desses automóveis foi de 101 068 Km, inferior, portanto, em 7 422 Km ao do ano anterior, restrição essa feita em face da escassez de combustíveis.

A despesa verificada com o custeio desses veículos atingiu Cr\$ 37 730,70, ou seja, mais Cr\$ 4 354,50 do que em 1942.

No quadro F-22 estão registados diversos detalhes a respeito.

13. Tráfego Telegráfico e Rádio-Telegráfico

O tráfego telegráfico e rádio-telegráfico aumentou em 1943, enquanto o número médio de palavras por telegrama, diminuiu.

Os quadros F-18, F-19 e F-20 encerram dados estatísticos relativos ao assunto.

13. Tráfego rádio-telegráfico

Telegramas transmitidos e recebidos pelas estações de rádio

Quadro F-18

EST A Ç Õ E S		TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
Prefixo	Local	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
PSG — 2	Pôrto Alegre	27 004	813 972	30,14	10 349	315 853	30,52
PSG — 3	Pôrto Alegre	3 392	103 824	30,61	19 001	595 510	31,34
PSG — 4	Santa Maria	3 688	100 754	27,32	22 630	697 204	30,81
PSG — 5	Bagé	6 018	195 972	32,56	159	4 849	30,50
PSG — 6	Rio Grande	4 158	121 332	29,18	2 367	82 377	34,80
PSG — 7	Passo Fundo	12 742	391 708	30,74	1 321	42 958	32,52
Total do ano de 1943		57 002	1 727 562	30,31	55 827	1 738 751	31,15
Total do ano de 1942		52 502	1 546 049	29,45	54 846	1 916 554	34,94
Diferenças		+ 4 500	+ 181 513	+ 0,86	+ 981	- 177 803	- 3,79

14. Tráfego telegráfico

Telegramas transmitidos e recebidos pelos aparelhos telegráficos

Quadro F-19

	TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
REPARTIÇÕES						
Viação Férrea	1 231 546	48 761 112	39,59	1 475 672	58 928 683	39,93
Público	142 741	2 193 237	15,37	136 467	2 113 475	15,49
Governo Federal	1 643	60 923	37,08	1 669	66 061	39,58
Governo Estadual	2 776	110 323	39,74	1 531	62 452	40,79
Total do ano de 1943	1 378 706	51 125 595	37,08	1 615 339	61 170 671	37,87
Total do ano de 1942	1 207 879	44 600 346	36,92	1 256 339	51 232 803	40,78
Diferenças	+ 170 827	+ 6 525 249	+ 0,16	+ 359 000	+ 9 937 868	— 2,91

15. Tráfego telegráfico e rádio-telegráfico

Quantidade de telegramas transmitidos e recebidos mensalmente via telegráfica e via rádio-telegráfica, com a indicação das percentagens do rádio sobre o telegrafo

Quadro F-20

M E S E S	TELÉGRAFO		RÁDIO		Percentagem		Rádio	
	Transmitidos	Recebidos	Transmitidos	Recebidos	Telégrafo		Rádio	
					Transmitidos	Recebidos	Transmitidos	Recebidos
Janeiro	116 270	138 143	5 083	4 606	4,37	3,33	4,37	3,33
Fevereiro	108 436	116 147	4 748	4 552	4,38	3,92	4,38	3,92
Março	102 296	132 081	5 211	5 233	5,09	3,96	5,09	3,96
Abril	111 212	119 202	4 354	4 788	3,92	4,02	3,92	4,02
Maió	108 020	149 265	5 014	4 520	4,64	3,03	4,64	3,03
Junho	108 554	123 431	3 898	3 755	3,59	3,04	3,59	3,04
Julho	122 421	135 285	3 780	3 797	3,09	2,81	3,09	2,81
Agosto	115 092	132 473	5 075	5 164	4,41	3,90	4,41	3,90
Setembro	125 412	132 945	5 106	4 833	4,07	3,64	4,07	3,64
Outubro	122 918	140 254	5 201	5 512	4,23	3,93	4,23	3,93
Novembro	112 056	147 577	4 496	4 488	3,93	3,04	3,93	3,04
Dezembro	126 019	148 536	5 126	4 579	4,07	3,08	4,07	3,08
Totais	1 378 706	1 615 339	57 002	55 827	4,13	3,46	4,13	3,46

16. Defeitos de linhas e aparelhos

Durante o ano de 1 943 registaram-se 947 defeitos de linhas, com a duração total de 5 151 h 59 m, contra 938 defeitos e duração de 4 652 h 32 m do ano de 1 942. Verifica-se, pois, que houve, este ano, 9 defeitos com a duração de 499 h 27 m, a mais do que 1 942.

No quadro a seguir consta a número de defeitos, por Secção, e respectiva duração em horas.

Quadro F-21

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					TOTAIS		DIFERENÇA	
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	1 943	1 942	Mais	Menos
Número de defeitos	92	228	174	312	141	947	938	9	—
Tempo de duração	395h56	813h04	1 166h29	2 180h15	596h15	5 151 h59	4 652h32	499h27	—
Duração média por defeito	4h18	3h34	6h42	6h59	4h14	5h26	4h57	0h29	—

17. Despesa com o custeio dos automóveis de linha, em serviço do Telegráfo, em 1943

Quadro F-22

AUTOMÓVEIS	Percurso efetuado Km	GASOLINA		CARVÃO VEGETAL		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesas com conservação e condução Cr\$	DESPESAS	
		Consumo litros	Custo Cr\$	Consumo Kg	Custo Cr\$	Consumo litros	Custo Cr\$		Total Cr\$	Por Km Cr\$
1 — Montenegro .	16 901	1 824	3 616,2	700	175,0	23	118,6	2 497,1	6 406,9	0,379
2 — Santa Maria.	17 591	1 887	3 843,0	—	—	60	308,7	2 453,2	6 604,9	0,375
3 — Cacequi	20 495	517	940,1	4 616	846,0	128,5	664,1	3 250,4	5 700,6	0,278
4 — Bagé	21 876	2 579	5 237,7	—	—	52	265,8	2 773,1	8 276,6	0,378
5 — Passo Fundo.	19 303	2 348	4 743,9	—	—	87	450,2	2 869,7	8 063,8	0,418
6 — Uruguaiana .	4 902	539	1 090,0	—	—	47	242,3	1 345,6	2 677,9	0,546
Total do ano 1943	101 068	9 694	19 470,9	5 316	1 021,0	397,5	2 049,7	15 189,1	37 730,7	0,373
Total do ano 1942	108 490	12 228	19 590,6	—	—	459,7	2 196,1	11 589,5	33 376,2	0,308
Diferença sobre 1942	— 7 422	— 2 534	— 119,7	+ 5 316	+ 1 021,0	— 62,2	— 146,4	+ 3 599,6	+ 4 354,5	+ 0,065

V — Registo de Ocorrências

a — SECÇÃO DE CRÍTICA E CONTRÔLE

Com o objetivo de exercer-se um maior contrôle sôbre o aproveitamento de locomotivas e sôbre a circulação de trens, foi criada a Secção de Crítica e Contrôle dos Serviços de Transporte.

Essa Secção só foi instalada em dezembro do ano relatado, não se podendo, por isso, falar dos seus resultados durante êsse período; a se julgar, porém, pelas observações já feitas, pode-se concluir dos resultados satisfatórios que, de futuro, se obterão.

b — INTENSIFICAÇÃO DOS TRANSPORTES

Durante o exercício de 1943 mais se acentuaram os obstáculos criados pela guerra, restringindo os transportes rodoviários e marítimos.

Dessa situação resultou uma grande afluência de cargas para a Viação Férrea, como se pode constatar pelos elementos constantes dêste relatório.

Apesar disso, os elementos estatísticos apresentados bem demonstram que, durante o ano de 1943, a Viação Férrea ainda melhorou os coeficientes alcançados no ano de 1942.

Apresentando um maior percurso de locomotivas e de vagões, fornecendo maior número de vagões, transportando maior quantidade de carga, ficou demonstrado, de modo evidente, um maior aperfeiçoamento de nossos serviços.

VI — Quadro Administrativo

O quadro administrativo do Departamento de Transporte, ao findar o ano de 1943, estava assim constituído:

Chefe do Departamento .. — Eng. Homero Dias
Chefe da Secretaria..... — Sr. Álvaro Alves Teixeira
Chefe da Secção de Contas — Sr. Augusto de Aguiar Teixeira

1.ª Sub-Divisão — Estudos Técnicos e Telégrafo

Assistente — Eng.º Albano Mirândola
Chefe de Serv. (Telégrafo) — Eng.º Dinarte Ferreira Xavier
Chefe das Ofic. Telegráficas — Sr. Caetano De Zotti

INSPETORES DO TELÉGRAFO:

- 1.^a Secção — Sr. José Dias da Silveira
- 2.^a Secção — Sr. José Macy Prolla
- 3.^a Secção — Sr. Alexandre Jaeger
- 4.^a Secção — Sr. Alexandre Milford F.^o
- 5.^a Secção — Sr. Eugênio Prolla

2.^a Sub-Divisão — Estações

Assistente — Eng.^o João de Araujo Franco

INSPETORES DO TRÁFEGO:

- Adido à Chefia.. — Sr. José Notton
- 1.^a Secção — Sr. Diogo Gonzales Ribeiro
- 2.^a Secção — Sr. Homero Peres Varella
- 3.^a Secção — Sr. Fernando Birriel
- 4.^a Secção — Sr. Antônio Simões Filho
- 5.^a Secção — Sr. Pedro Corrêa Damasio
- 6.^a Secção — Sr. Corálio Carlos Ferreira

3.^a Sub-Divisão — Movimento

Assistente — Eng.^o Enio Pinto da Silva

AJUDANTES:

- Adido à Chefia.. — Sr. Tirso Carlos Ferreira
- Em Santa Maria. — Sr. Jorge Lobo d'Avila

INSPETORES DO MOVIMENTO:

- 1.^a Secção — Sr. Ernani Bartolomeu Vana-
côr
- 2.^a Secção — Sr. Júlio Freitas
- 3.^a Secção — Sr. Rodolfo Rafael Pancich
- 4.^a Secção — Sr. Moysés João de Deus
- 5.^a Secção — Sr. Licio A. Machado

Chefe da Secção de Crítica e
Contrôle — Sr. Abilio Lisbôa Bomfim

Chefe da Secção de Estatís-
tica — Sr. José Maria d'Avila

a.) Homero Dias

Eng.^o Chefe do Departamento de Transporte.

Pôrto Alegre, 22 de julho de 1944.

DEPARTAMENTO DE MECÂNICA

Índice da matéria contida no relatório

I — DESPESAS

	Páginas
1. Despesas totais	141
2. Despesas do Departamento de Mecânica.....	142
a — Despesa de custeio.....	142
b — Despesa por conta da Subvenção da União.....	142
3. Despesas com serviços prestados a outros Departamentos.....	144
a — Contas de custeio.....	144
b — Conta da “Subvenção da União“.....	144
c — Conta “Fundo de Melhoramentos“.....	144
4. Despesas com serviços prestados a terceiros.....	144
5. Importância das folhas de vencimentos.....	145
6. Número de empregados	147

II — ESCRITÓRIO CENTRAL

1. Sub-Secção de Expediente	147
2. Sub-Secção de Pessoal	147
3. Sub-Secção de Despesas	148

III — 1.^a DIVISÃO — ESTUDOS TÉCNICOS.....

148

IV — OFICINAS

1. Existência de pessoal.....	149
2. Despesa de pessoal	150
3. Locomotivas	151
a — Existência de locomotivas	151
b — Reparação de locomotivas	151
c — Melhoramentos introduzidos nas locomotivas.....	154
4. Carros	155
a — Existência de carros	155
b — Reparação de carros	155

	Páginas
c — Transformação de carros	158
d — Baixa de carros	158
e — Vestíbulos e foles de intercomunicação.....	158
f — Aumento de lotação nos carros de 1. ^a classe.....	159
g — Construção e incorporação de carros.....	160
5. Carros-motores e automóveis de linha.....	162
a — Existência de carros-motores	162
b — Reparação de carros-motores	162
c — Baixa de carros-motores	164
d — Reparação de automóveis de linha.....	164
6. Vagões	165
a — Existência de vagões.....	165
b — Baixa de vagões.....	167
c — Reparação e construção de vagões.....	168
d — Alteração na lotação de vagões.....	171
e — Modificação de vagões.....	172
f — Veículos dotados de freio a vácuo	172
g — Truques com eixos tipo "Standard".....	173
h — Engates	174
i — Truques integrais de aço fundido.....	174
7. Fundição	175
a — Fundição de ferro	175
b — Fundição de bronze	176
c — Fundição de aço.....	177
d — Metal patente	178
8. Serviços para o Departamento de Materiais.....	179
a — Metalção de bronze.....	179
b — Confecção de aparelhos de desvios.....	180
c — Outros serviços	180
9. Serviços para terceiros	180
10. Melhoramentos nas Oficinas.....	182
a — Oficinas de Santa Maria.....	182
b — Oficinas de Rio Grande.....	182
c — Oficinas do Quilômetro Três.....	183

V — SERVIÇO DE ELETRICIDADE

1. Consumo e custo de energia elétrica.....	184
2. Tratamento "Dearborn"	184
3. Instalações de motores elétricos.....	184
4. Instalações elétricas em edifícios e recintos.....	187
5. Instalações elétricas em locomotivas.....	188
6. Iluminação elétrica de carros e vagões.....	188
7. Bombas elétricas	189

	Páginas
8. Máquinas a vapor e de explosão.....	189
9. Secção de galvanoplastia	189
10. Trabalhos fotográficos	189

VI — TRACÇÃO

1. Despesa	190
2. Locomotivas	190
a — Situação de locomotivas.....	190
b — Percurso simples das locomotivas.....	192
c — Percurso médio das locomotivas.....	193
d — Percurso das locomotivas e veículos nos últimos 5 anos	193
3. Carros	194
a — Situação dos carros	194
4. Carros-motores	194
a — Situação dos carros-motores.....	194
b — Percurso dos carros-motores.....	195
c — Consumo de gasolina e óleos lubrificantes.....	195
5. Combustíveis	195
a — Despesa e consumo de combustíveis.....	195
b — Contrato para fornecimento de carvão nacional.....	204
6. Lubrificantes	204
a — óleos lubrificantes	204
b — Enchimento	204
c — Graxa para lubrificação de truques.....	205
d — Estôpa	205
e — óleo de limpeza.....	205
f — Querosene	205
7. Inspetorias de Tração	205
a — Prêmios de economia de combustíveis.....	206
b — Emblema de mérito.....	206
c — Tratamento de água e lavagem de caldeiras.....	206
d — Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões.....	206
e — Maquinário para os Depósitos.....	207
8. Inspetoria do Material Rodante.....	207

VII — REGISTO DE OCORRÊNCIAS

1. Mudança de denominação	207
2. Reorganização administrativa	207
3. Padronização de vencimentos e abono familiar.....	208
4. Transferência de Postos de Visitas.....	208
5. Curso Elementar de Maquinistas	208

VIII — QUADRO ADMINISTRATIVO	Páginas
.....	208

IX — CONSIDERAÇÕES GERAIS

a — Locomotivas	209
b — Carros	211
c — Vagões	211
d — Carros-motores e automóveis de linha.....	212

DEPARTAMENTO DE MECÂNICA

Sr. Diretor.

1. — Atendendo as disposições regulamentares, venho apresentar a essa Diretoria o relatório das atividades do Departamento de Mecânica, no exercício de 1943.

2. — A produção dos serviços, em geral, manteve-se em ascendência, apesar das dificuldades oriundas da situação internacional, graças ao esforço e capacidade de todo o pessoal, que correspondeu, plenamente, à expectativa desta Chefia.

3. — O custo dos diversos serviços foi bem mais elevado, conforme se constata dos elementos constantes do presente relatório, tendo para isso contribuído, em parte, o aumento de vencimentos conseqüente da padronização efetivada a partir de 1.º de abril e a gratificação especial, referente ao primeiro trimestre, concedida anteriormente à citada padronização. Por outro lado e com maior preponderância, contribuiu para essa elevação do custo dos serviços, a excessiva alta verificada no custo do material adquirido, conforme é do conhecimento geral.

I — Despesas

1. DESPESAS TOTAIS

As despesas totais realizadas pelo Departamento de Mecânica em 1943, excluída a Tração, atingiram Cr\$ 22 845 151,30, distribuídas como segue:

a — Em serviços executados para o Departamento de Mecânica, compreendendo:

	Cr\$
— Contas de custeio.....	18 349 998,80
— Contas da Subvenção da União	1 626 189,60
	<hr/>
	19 976 188,40 = 87,5 %

b — Em serviços executados para outros Departamentos, compreendendo:

— Contas de custeio.....	2 428 900,60	
— Contas da Subvenção da União	72 585,40	
— Contas de Melhoramentos.....	17 711,30	
	<hr/>	
	2 519 197,30	= 11,0 %
c — Em serviços executados para terceiros	349 765,60	= 1,5 %
	<hr/>	
Total geral	22 845 151,30	= 100,0 %
	<hr/>	

2. DESPESAS DO DEPARTAMENTO DE MECÂNICA

a — Despesa de custeio

O total de Cr\$ 18 349 998,80 da despesa de custeio, compreende pessoal e material e assim se discrimina:

	Cr\$	
— Pessoal	8 078 680,70	= 44,0 %
— Material	10 271 318,10	= 56,0 %
	<hr/>	
Total	18 349 998,80	= 100,0 %
	<hr/>	

A distribuição da despesa acima, por totais de contas, comparada com a de 1942, consta do quadro L-1.

b — Despesa por conta da Subvenção da União

A despesa feita pelo Departamento de Mecânica, por conta da Subvenção do Governo Federal, atingiu Cr\$. 1 626 189,60, assim discriminados:

	Cr\$	
— Pessoal	463 289,20	= 28,5 %
— Material	1 162 900,40	= 71,5 %
	<hr/>	
Total.....	1 626 189,60	= 100,0 %
	<hr/>	

Esta despesa foi feita com os serviços de construção de carros de aço para viajantes e a colocação de bancos duplos em 30 carros de 1.^a classe.

Quadro demonstrativo da despesa de custeio do Departamento de Mecânica, no exercício de 1943, comparada, por totais de contas, com 1942

Quadro L-1

Número	CONTAS ESPECIFICAÇÃO	DESPESA EM 1943				Despesa total em 1942	Diferenças em 1943
		Pessoal	Material	Total	Cr\$		
2 200	Administração Geral	790 985,10	105 903,80	896 888,90	761 160,00	+ 135 728,90	
2 202	Reparação de locomotivas a vapor ..	3 605 104,20	4 903 765,90	8 508 870,10	6 331 721,00	+ 2 177 149,10	
2 204	Reparação de automotrizs	46 493 40	58 553,00	105 046,40	230 174,40	— 125 128,00	
2 205	Reparação de vagões	1 505 393,80	3 115 620,60	4 621 014,40	3 281 506,40	+ 1 339 508,00	
2 206	Reparação de carros	1 154 576,40	1 012 495,30	2 167 071,70	1 811 965,40	+ 355 106,30	
2 208	Reparação do material rodante em serviço da Estrada	695 054,20	1 074 979,50	1 770 033,70	785 028,90	+ 985 004,80	
2 212	Despesas não especificadas:						
	Doentes	254 040,90	—	—	—		
	Outras despesas	27 032,70	—	281 073,60	364 737,50	— 83 663 90,	
	Total	8 078 680,70	10 271 318,10	18 349 998,80	13 566 293,60	+ 4 783 705,20	
	Média mensal	673 223,39	855 943,17	1 529 166,60	1 130 524,50	+ 398 642,10	

OBSERVAÇÕES: — Nas importâncias de "Administração Geral" e "Despesas não especificadas" estão incluídas as partes correspondentes à Tração.

3. DESPESAS COM SERVIÇOS PRESTADOS A OUTROS DEPARTAMENTOS

As despesas com êsses serviços, compreendem apenas o dispêndio da mão de obra e despesas gerais de oficinas, visto que os materiais foram debitados diretamente às contas correspondentes aos serviços executados.

A distribuição das despesas, por contas, foi a seguinte:

a — Contas de custeio

	Cr\$
— Diretoria e Departamento de Contrôl e Finanças	144 470,80
— Departamento de Transporte.....	307 163,50
— Departamento da Via-Permanente.....	214 500,80
— Departamento de Materiais.....	1 354 113,50
— Hortos Florestais	553,60
— Provisões para riscos diversos.....	85 450,10
— Despesas gerais de oficinas.....	322 648,30
Total.....	2 428 900,60

b — Conta da Subvenção da União

	Cr\$
— Reparcelhamento por conta da Subvenção da União	62 943,40
— Despesas gerais de oficinas.....	9 642,00
Total.....	72 585,40

	Cr\$
c — Conta Fundo de Melhoramentos.....	15 358,60
— Despesas Gerais de Oficinas.....	2 352,70
Total.....	17 711,30

4. DESPESAS COM SERVIÇOS PRESTADOS A TERCEIROS

As despesas, neste título, atingiram Cr\$ 349 765,60, compreendendo, apenas, a mão de obra e despesas gerais de oficinas, visto que os materiais foram debitados diretamente aos serviços executados.

A distribuição do total acima, foi a seguinte:

	Cr\$
— Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País.....	116 404,60
— Governo do Estado	10 763,80
— Governo Federal	78 763,00
— Municipalidades	593,80
— Consórcio Administrador de Empresas de Mineração	819,70
— Estrada de Ferro Jacuí.....	79 493,00
— Jewish Colonization Association.....	3 861,20
— Diversos	12 602,60
— Despesas gerais de oficinas.....	46 461,90
Total.....	349 765,60

5. IMPORTÂNCIA DAS FÔLHAS DE VENCIMENTOS

As despesas feitas com pessoal, durante o ano de 1943, pelo total das fôlhas de vencimentos, foram as seguintes:

	Cr\$	
— Escritório Central	817 105,80	= 7,2 %
— Oficinas	10 033 276,30	= 88,6 %
— Serviço de Eletricidade.....	475 268,00	= 4,2 %
Total.....	11 325 650,10	= 100,0 %

A distribuição das despesas acima, por Departamentos e serviços executados, foi a seguinte:

	Cr\$	
— Departamento de Contrôles e Finanças	144 470,80	= 1,3 %
— Departamento de Transporte....	307 163,50	= 2,7 %
— Departamento de Mecânica (Conta de Custeio).....	6 953 850,70	= 61,4 %
— Departamento da Via-Permanente (Produtos industriais e outros serviços)	214 500,80	= 1,9 %
— Departamento de Materiais (Produção industrial)	1 354 113,50	= 12,0 %
— Despesas Gerais das Oficinas do Departamento de Mecânica.....	1 504 467,80	= 13,3 %

— Despesas Gerais das Oficinas do Departamento de Transporte....	129,00 =	-- %
— Despesas Gerais das Oficinas de Pontes do Departamento de Obras Novas	152,00 =	— %
— Subvenção da União (Departamento de Mecânica e outros Departamentos)	442 417,00 =	3,9 %
— Fundo de Melhoramentos (Outros Departamentos)	15 358,60 =	0,1 %
— Hortos Florestais	553,60 =	— %
— Provisões para riscos diversos...	85 450,10 =	0,7 %
— Estrada de Ferro Jacuí.....	79 493,00 =	0,7 %
— Terceiros — Particulares (Produção industrial)	223 529,70 =	2,0 %
Total.....	11 325 650,10 =	100,0 %

No total de Cr\$ 11 325 650,10 das folhas de vencimentos, não está incluída a importância de Cr\$ 404 851,60 da gratificação especial, distribuída no primeiro trimestre de 1943, cujo cômputo elevaria as despesas com vencimentos a Cr\$ 11 730 501,70.

A distribuição da gratificação especial, por folha de vencimentos, é a seguinte:

	Cr\$
— Escritório Central	26 050,60
— Oficinas	362 679,60
— Serviço de Eletricidade.....	16 121,40
Total.....	404 851,60

Por serviços executados, o total da gratificação especial, assim se distribui:

	Cr\$
— Departamento de Mecânica.	351 496,50
— Outros Departamentos	53 355,10
Total.....	404 851,60

6. NÚMERO DE EMPREGADOS

O total de Pessoal no Departamento de Mecânica, a 31 de dezembro de 1943, era de 2 033 empregados, assim distribuídos:

— Escritório Central	67
— Oficinas	1 886
— Serviço de Eletricidade.....	80
	<hr/>
Total.....	2 033
	<hr/>

II — Escritório Central

1. SUBSECÇÃO DE EXPEDIENTE

Tiveram curso, nesta subsecção, 8 904 documentos, assim distribuídos:

Correspondência expedida	3 325
Correspondência recebida	4 318
Requerimentos diversos	1 261
	<hr/>
Total.....	8 904
	<hr/>

2. SUBSECÇÃO DE PESSOAL

Os principais serviços executados nesta subsecção, foram os seguintes:

- Confecção e conferência de 167 fôlhas de vencimentos.
- Emissão de 386 ordens de serviço.
- Organização de 429 faturas de imputação de mão de obra.
- Registo e encaminhamento de 4 861 requerimentos de licenças, férias e diversos.
- Organização de 1 256 processos de acidentes do trabalho.
- Registo e encaminhamento de 128 faturas de honorários médicos, hospitalizações, medicamentos etc., relativas a acidentados do trabalho.

3. SUBSECÇÃO DE DESPESAS

Estiveram em elaboração nesta subsecção, 1 011 documentos diversos, de contabilidade e estatística dos serviços do Departamento, compreendendo quadros mensais da despesa e custo unitário das reparações do material rodante e de tração, do número de empregados nas reparações, da produção e distribuição das despesas da mão de obra das oficinas e usinas de eletricidade; estatísticas mensais demonstrativas da distribuição da despesa da mão de obra realizada pelo escritório central, oficinas e usinas de eletricidade, da produção total do material rodante e de tração por oficina; apuração das despesas dos serviços por conta da Subvenção da União e do custo da reparação do material por conta de Terceiros; organização das contas a pagar de faturas e diárias.

III — 1.^a Divisão — Estudos Técnicos

A 1.^a Divisão, pelas 4 Secções que lhe estão subordinadas, a saber: 1.^a Secção — Estudos Técnicos; 2.^a Secção — Racionalização e Contrôlo de Serviços; 3.^a Secção — Desenhos e 4.^a Secção — Patrimônio, elaborou, organizou e executou, durante o ano de 1 943, diversos estudos, pareceres, projetos e orçamentos dentre os quais destacam-se os seguintes:

- Projeto de um carro-motor pequeno e outro grande, para o serviço de inspeção.
- Projetos de um gasogênio para automóveis de linha e outro para carros-motores.
- Projeto de um carro administração para o sr. Sub-Diretor.
- Projeto de um carro tipo "standard" para inspetores.
- Organização de um caderno de gabaritos das diversas estradas de ferro ligadas à Viação Férrea.
- Projeto de modificação nas válvulas de distribuição das locomotivas Mallet 601 e 617.
- Projetos de transformação de carros "Familleureux" de 1.^a classe, em carros dormitórios com 7 e 8 camarotes.
- Projetos de transformação de carros dormitórios-salão em dormitórios com 7 e 6 camarotes.
- Estudo sobre o aproveitamento de eixos usados mediante a dilatação das mangas, obtida por um aparelho especial e projeto desse aparelho.
- Organização de novo caderno de aros para rodas de locomotivas e veículos.

- Ensaios e normas técnicas, organização de gráficos para o estudo e contrôlo da produção e despesas do Departamento.
- Confecção de grande número de desenhos, fotocópias e trabalhos mimeografados, não só para o Departamento de Mecânica, como para diversos outros Departamentos da Viação Férrea.
- Registo e histórico de todo o material rodante e de tração da Viação Férrea.

IV — Oficinas

O movimento verificado nas oficinas da Viação Férrea, durante o ano de 1943, foi o seguinte:

1. EXISTÊNCIA DE PESSOAL

A existência de empregados nas oficinas, em 31 de dezembro de 1943, comparada com a de 1942, figura no quadro que segue:

Quadro L-2

DESIGNAÇÃO	1943	1942	Diferenças em 1943
Officinas de Santa Maria.....	668	684	— 16
Officinas de Rio Grande.....	659	606	+ 53
Officinas do Quilômetro Três.....	559	560	— 1
TOTAIS.....	1 886	1 850	+ 36

Enquanto que em 31 de dezembro de 1942 o pessoal existente nas oficinas era de 1 850 empregados, em 31 de dezembro de 1943 êsse total atingiu 1 886 ou sejam mais 36 empregados em 1943.

No total de empregados está incluído todo o pessoal das oficinas, utilizado em serviços por conta do Departamento, de outros Departamentos, da Subvenção da União, de Fundo de Melhoramentos e de Terceiros.

O excesso de 36 empregados, verificado em 31 de dezembro de 1943, foi motivado pelo aumento da dotação de empregados nas Oficinas de Rio Grande, com a transferência para ali da confecção de peças de ferro fundido para o Departamento de Materiais que até então estava a cargo das Oficinas de Santa Maria.

2. DESPESA DE PESSOAL

A importância total das folhas de vencimentos do pessoal das oficinas atingiu Cr\$ 10 033 276,30 em 1943, distribuída por oficinas, conforme consta do quadro a seguir:

Quadro L-3

OFICINAS	Importância	Média mensal
	Cr\$	Cr\$
Santa Maria	3 702 957,00	308 579,80
Rio Grande	3 550 315,40	295 859,60
Quilômetro Três	2 780 003,90	231 667,00
TOTAIS	10 033 276,30	836 106,40

O quadro seguinte apresenta o comparativo total e média mensal das oficinas em 1943 e 1942:

Quadra L-4

A N O S	Importância	Média mensal
	Cr\$	Cr\$
1943	10 033 276,30	836 106,40
1942	8 813 150,90	734 429,20
Diferenças em 1943	+ 1 220 125,40	+ 101 677,20

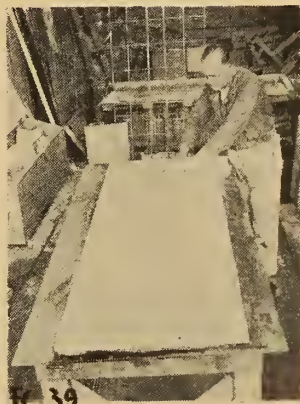
A despesa a mais, de Cr\$ 1 220 125,40, verificada em ... 1943, provém:

- a — do acréscimo de mais 36 empregados;
- b — do aumento de horas com serviços extraordinários, para intensificar a produção, em geral;
- c — do aumento de vencimentos em consequência da padronização geral procedida a partir de abril e repadronizações subsequentes para observância do salário mínimo.

OFICINAS DE RIO GRANDE



42



1. Secção de funiloria
2. Secção de fabricação de freia o vácuo
3. Secção de espelhoção
4. Secção de confecção de pedras marmorites

3. LOCOMOTIVAS

a — Existência de locomotivas

A existência de locomotivas, em 31 de dezembro de 1943, era a mesma que em 1942, isto é, de 301 unidades, incluídas a locomotiva Consolidation n.º 41 P. R. G., de propriedade do Pôrto de Rio Grande, que há 22 anos presta serviços a esta Rêde, e a locomotiva “Pôrto Alegre” que pertencia à extinta Estrada de Ferro do Riacho.

A distribuição, por tipos, era a seguinte:

— Double-Ender	16
— American	16
— Mogul	75
— Consolidation	52
— Ten-Wheel	27
— Mikado	35
— Mallet (Compound)	17
— Mallet (Simples)	12
— Pacific	5
— Mountain	36
— Garrat	10
Total.....	<u>301</u>

b — Reparação de locomotivas

Durante o exercício de 1943, a produção das oficinas, em locomotivas reparadas, foi de 157 unidades, sendo 146 por conta do Departamento de Mecânica e 11 por conta de diversos.

A discriminação é a seguinte:

— Por conta de custeio do Departamento de Mecânica	146
— Por conta da Estrada de Ferro Jacuí	3
— Por conta da Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País	8
Total.....	<u>157</u>

A distribuição, por oficinas, das 146 locomotivas reparadas por conta de custeio do Departamento de Mecânica, com a respectiva despesa e custo unitário, consta do quadro seguinte:

Quadro L-5

OFICINAS	Locomotivas reparadas	Média mensal	Despesa	Custo unitário
			Cr\$	Cr\$
Rio Grande	79	6,58	5 015 563,20	63 488,10
Santa Maria	67	5,58	3 314 424,30	49 469,00
Totais.....	146	12,16	8 329 987,50	57 054,70

As quantidades de locomotivas reparadas em conta de custeio, por classes das reparações, despesas globais, custos médios unitários, em 1943 e 1942 e respectivas diferenças em 1943, constam do quadro L-6:

O quadro seguinte apresenta o comparativo do custo médio unitário e despesa total das reparações de locomotivas por conta do Departamento de Mecânica, em 1943 e 1942:

Quadro L-7

ANOS	Locomotivas reparadas	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO			Despesa total
		Pessoal	Material	Total	
		Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	146	24 569,10	32 485,60	57 054,70	8 329 987,50
1942	144	23 268,80	20 377,10	43 645,90	6 285 000,40
Diferenças em 1943..	+ 2	+1 300,30	+12 108,50	+13 408,80	+ 2 044 987,10

Verifica-se que, em 1943, a despesa total foi superior a de 1942, em virtude de duas unidades reparadas a mais e da majoração do custo médio unitário das reparações, o qual teve um aumento de Cr\$ 13 408,80, sendo Cr\$ 1 300,30 de pessoal

Locomotivas reparadas em conta de custeio, por classes de reparações, despesas globais e custos médios unitários, em 1943 e 1942.

Quadro L-6

CLASSE DAS REPARAÇÕES	Locomotivas reparadas			D E S P E S A			CUSTO MÉDIO UNITÁRIO					
	Diferença em 1943		1943	Diferença em 1943		1943	Diferença em 1943		1943			
	1943	1942		1942	1943		1942	1943				
Pequenas reparações .	3	5	—	2	38 075,50	26 586,30	+	11 489,20	12 691,80	5 317,20	+	7 374,60
Reparações médias ..	124	123	+	1	6 993 971,90	5 365 182,40	+	1 628 789,50	56 403,00	43 619,30	+	12 783,70
Grandes reparações ..	19	14	+	5	1 297 940,10	799 167,90	+	498 772,20	68 312,60	57 083,40	+	11 229,20
Reconstruções	—	2	—	2	—	94 063,80	—	94 063,80	—	47 031,90	—	47 031,90
Totais.....	146	144	+	2	8 329 987,50	8 285 000,40	+	2 044 987,10	57 054,70	43 645,80	+	13 408,90

e Cr\$ 12 108,50 de material. O acréscimo na parte pessoal, provém da elevação dos salários em consequência da padronização dos vencimentos, iniciada em abril de 1943, e o acréscimo na parte de material, provém do custo mais elevado dos materiais.

As quantidades de locomotivas que sofreram reparações por conta do Departamento de Mecânica, com as despesas correspondentes, nos últimos 5 anos, constam do quadro a seguir:

Quadro L-8

ANOS	LOCOMOTIVAS REPARADAS		DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Por mês	Por locomotiva
			Cr\$	Cr\$	Cr\$
1 943	146	12,2	8 329 987,50	694 165,60	57 054,70
1 942	144	12	6 285 000,40	523 750,00	43 645,84
1 941	119	9,9	4 881 570,50	406 797,50	41 021,60
1 940	105	8,7	4 668 364,50	389 030,40	44 460,60
1 939	129	10,7	5 070 827,30	422 568,90	39 308,70

c — Melhoramentos introduzidos nas locomotivas

Os principais melhoramentos introduzidos nas locomotivas que sofreram reparação por conta do Departamento de Mecânica, foram os seguintes:

— Adaptação de copos para lubrificação das bracerias por meio de graxa, em 79 locomotivas. Com estas adaptações atinge 92 as locomotivas da Viação Férrea já dotadas desse melhoramento.

— Colocação de fornalhas novas, construídas de aço especial, em 7 locomotivas.

— Instalação de cinzeiros novos, com registro lateral armazenamento de cinzas, em 3 locomotivas.

— Colocação de novas caixas de fumaça, com dispositivo modificado, em 4 locomotivas.

— Confecção e instalação de dois aparelhos lubrificadores de frisos de rodas, colocados, a título de experiência, no primeiro eixo conjugado da locomotiva n.º 820, saída da reparação, nas Oficinas de Santa Maria, a 29 de outubro do ano relatado.

4. CARROS

a — Existência de carros

A existência de carros em 31 de dezembro de 1943, era de 307 unidades, assim discriminadas:

— PARA O SERVIÇO DO PÚBLICO

1. ^a classe	88	
1. ^a classe com bufete.....	19	107
	<hr/>	
2. ^a classe		68
Misto (1. ^a e 2. ^a classe).....		1
Correio	9	
Correio-bagagem	49	58
	<hr/>	
Dormitórios		18
Restaurantes		13
Reservados		2
Transporte de doentes e cadáveres		1
Transporte de presos e alienados		1
		<hr/>
		269

— PARA O SERVIÇO INTERNO DA V. FÉRREA

Administração e reservados.....	9	
Inspeção	22	
Auxiliares de inspeção.....	2	
Pagadores	5	38
	<hr/>	<hr/>
Total.....		307

b — Reparação de carros

A produção das oficinas em carros reparados, foi de 96 unidades, sendo 93 por conta de custeio do Departamento de Mecânica e 3 por conta de “Provisões para Riscos Diversos”.

A distribuição, por oficinas, dos carros reparados em conta de custeio do Departamento, por classe de reparação, despesa total e custo unitário, em 1943 e 1942, constam do quadro a seguir:

Distribuição, por oficinas, dos carros reparados por conta do Departamento de Mecânica, com a respectiva despesa, custo unitário e classificação das reparações em 1943 e 1942

Quadro L-9

DESIGNAÇÃO	OFICINAS	CARROS REPARADOS						DESPESA		CUSTO UNITÁRIO	
		Quantidade		Média mensal	Porcentagem s/a existência		1943		1942		
		1943	1942	1943	1942	1943	1942	Cr\$	Cr\$	1943	1942
Pequenas reparações	Km Três..... Rio Grande.....	12 —	1 1	1,00 —	0,08 0,08	3,90 —	0,32 0,32	203 824,80 —	3 145,80 5 255,40	16 985,40 —	3 145,80 5 255,40
Totais	—	12	2	1,00	0,16	3,90	0,64	203 824,80	8 401,20	16 985,40	4 200,60
Reparações médias	Km Três..... Rio Grande.....	29 33	22 35	2,41 2,75	1,83 2,92	9,44 10,75	7,09 11,29	850 280,90 592 942,20	502 317,10 497 203,60	29 320,00 17 967,90	22 832,60 14 205,80
Totais	—	62	57	5,16	4,75	20,19	18,38	1 443 223,10	999 520,70	23 277,80	17 535,50
Grandes reparações	Km Três..... Rio Grande.....	17 —	37 —	1,42 —	3,09 —	5,53 —	11,93 —	731 832,30 —	993 513,00 —	43 049,00 —	26 851,70 —
Totais	—	17	37	1,42	3,09	5,53	11,93	731 832,30	993 513,00	43 049,00	26 851,70
Reconstruções..	Km Três..... Rio Grande.....	— 2	— 2	— 0,17	— —	— 0,65	— —	— 182 992,50	— —	— 91 496,30	— —
Totais	—	2	2	0,17	—	0,65	—	182 992,50	—	91 496,30	—
Totais p/oficina	Km Três..... Rio Grande.....	58 35	60 36	4,83 2,92	5,00 3,00	18,89 11,40	19,35 11,61	1 785 938,00 775 934,70	1 498 975,90 502 459,00	30 792,00 22 169,60	24 982,90 13 957,20
Totais Gerais..	—	93	96	7,75	8,00	30,29	30,96	2 561 872,70	2 001 434,90	27 547,00	20 848,30

O quadro seguinte apresenta o comparativo do custo médio unitário, desdobrado por pessoal, material e total, dos carros reparados por conta do Departamento de Mecânica, em 1943 e 1942:

Quadro L-10

A N O S	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	14 941,50	12 605,50	27 547,00
1942	12 421,90	8 426,40	20 848,30
Diferenças em 1943.....	+ 2 519,60	+ 4 179,10	+ 6 698,70

Houve em 1943, um aumento de Cr\$ 6 698,70 no custo médio unitário, sendo Cr\$ 2 519,60 de pessoal e Cr\$ 4 179,10 de material.

O acréscimo na parte pessoal, provém do menor número de unidades reparadas por conta do Departamento e do aumento de salário em consequência da padronização de vencimentos, iniciada em abril de 1943.

O acréscimo na parte material, provém do maior custo dos materiais em geral e maior quantidade empregada, em virtude da classe de reparações efetuadas.

O número de carros reparados por conta do Departamento de Mecânica e despesas correspondentes, nos últimos 5 anos, constam do quadro que segue:

Quadro L-11

ANOS	CARROS REPARADOS		DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Por mês	Por carro
			Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943.....	93	7,75	2 561 872,70	213 489,40	27 547,00
1942.....	96	8,00	2 001 434,90	166 786,20	20 848,30
1941.....	93	7,75	1 588 552,80	132 379,40	17 081,20
1940.....	117	9,75	1 718 029,80	143 169,20	14 684,00
1939.....	110	9,16	1 827 342,20	152 278,50	16 612,20

c — Transformação de carros

Em 1 943, verificou-se a transformação dos carros-correio-bagagem n.º 252 e 260 em carros-correio.

d — Baixa de carros

No ano relatado, foi autorizada a baixa do patrimônio, para os seguintes 9 carros, que se achavam imprestáveis para o serviço da Viação Férrea:

— 1.ª classe — n.º 466 - 544 - 560 - 561 e 568	5
— 2.ª classe — n.º 306 e 338.....	2
— Correio-bagagem — n.º 250 e 263.....	2
	—
Total.....	9
	—

e — Vestíbulos e foles de intercomunicação

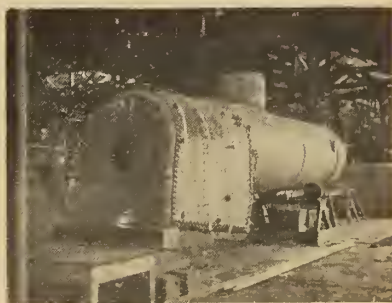
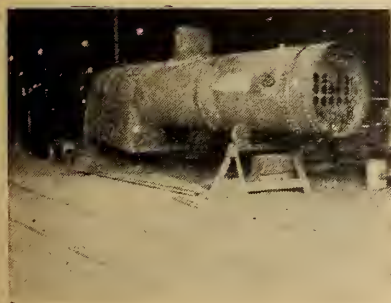
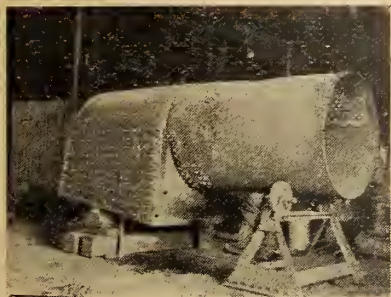
Durante o ano de 1943, foram dotados de vestíbulos e foles de intercomunicação os 6 carros de aço, de 1.ª classe, construídos pelas Oficinas de Rio Grande.

Foram substituídos os foles de intercomunicação do tipo “Familleureux” por tipo “Pullman” nos seguintes 21 carros:

- 1.ª classe — nrs. 512, 543, 562, 563, 581, 590, 591, 603 e 609.
- 2.ª classe — nrs. 325, 328, 352 e 360.
- Correio-bagagem — nrs. 260, 261, 264, 265 e 266.
- Dormitórios — nrs. 186 e 189.
- Restaurante — n.º 165.

A situação dos carros dotados de foles de intercomunicação, segundo verificação e atualização procedida pela Inspeção do Material Rodante, em 31 de dezembro de 1943, era a seguinte:

OFICINAS DE SANTA MARIA



Construção de caldeiras para locomotivos tipo MIKADO (2.8.2.)

DESIGNAÇÃO	Foles de tipo "Familleureux"	Foles de tipo "Pullman"	Totais classe de carro
Carros de 1. ^a classe.....	10	38	48
Carros de 1. ^a classe, com bufete..	5	13	18
Carros de 2. ^a classe.....	8	21	29
Carros dormitórios	—	18	18
Carros restaurantes	—	13	13
Carros correio e bagagem.....	5	17	22
Carro reservado n.º 159 (Bento Gonçalves)	—	1	1
Totais por tipo de foles.....	28	121	149
Percentagem sobre a existência de carros	9,12	39,41	48,53

f — Aumento de lotação nos carros de 1.^a classe

De conformidade com o programa anteriormente traçado, para execução por conta da Subvenção da União, os carros de 1.^a classe das séries 581 a 595 e 601 a 615, da fábrica "Familleureux" que foram recolhidos às oficinas para reparação, tiveram a sua lotação alterada, mediante a substituição dos antigos bancos simples por bancos duplos.

Em 1943, foram substituídos os bancos simples por duplos em três desses carros, de números 581, 590 e 609, cujas lotações anteriores eram de 40 os dois primeiros e 36 lugares o terceiro e passaram para 52 e 47, respectivamente. O acréscimo total de lotação verificado em 1943, foi de 35 viajantes.

O número de carros modificados nos anos anteriores foi de 23 unidades, com o acréscimo de 266 lugares, os quais, adicionados aos 3 carros modificados no ano em relato, atinge o total de 26 veículos, com um aumento de 301 lugares.

g — Construção e incorporação de carros

No ano relatado foram incorporados ao material rodante da Viação Férrea e entregues ao tráfego, 6 carros de aço, de 1.^a classe, construídos pelas Oficinas de Rio Grande. Os três primeiros desses carros, sob n.º 630 a 632, saíram das oficinas, em março, e os três últimos, de n.º 633 a 635, em agosto de 1943.

Nesse mesmo ano, continuou em andamento a construção de dois carros dormitórios iniciados em 1942 e teve princípio a construção do 3.º e último lote dos carros de aço, composto de três carros de 1.^a classe, quatro de 2.^a classe e um restaurante.

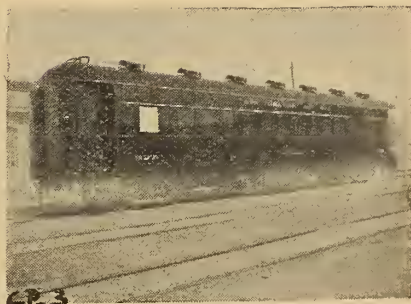
Os carros cuja construção foi concluída no ano relatado, bem como os dois dormitórios que se encontravam em andamento, formam o 2.º lote do programa de construção de 22 carros de aço, por conta da “Subvenção da União”, cuja distribuição por tipos é a seguinte:

— 1. ^a classe	12	(Construídos 3 em 1941 e 6 em 1943 = 9 carros).
— 2. ^a classe	4	
— Dormitórios	4	(Construídos 2 em 1942 e 2 em andamento em 1943).
— Restaurantes	2	(Construído 1 em 1942).
	<hr/>	
Total	22	(Estando 12 já construídos).

As características principais dos carros de 1.^a classe, construídos em 1943, são as seguintes:

Comprimento total	16 585 mm
Largura externa	2 700 mm
Largura interna	2 550 mm
Altura interna	2 500 mm
Altura total externa	3 810 mm
Base dos truques	1 800 mm
Distância entre centros de truques	11 785 mm
Lotação	52 viajantes
Tara	29 200 kg

OFICINAS DE RIO GRANDE



Construção de carros de aço.

Os carros construídos em 1943, estão, como os anteriores, providos de todos os melhoramentos recomendados pela técnica moderna, possuindo eixos com mancais de rolamentos "S. K. F.", engates automáticos, aparelhos de choque e tração "Tandem n.º 2" e freio a vácuo tipo "Gresham and Craven".

As longarinas centrais e laterais, as travessas principais e secundárias do estrado, bem como a superestrutura, são confeccionadas de aço perfilado; a cobertura e os revestimentos externos laterais, são constituídos de chapas de aço ao cobre.

As extremidades dos carros são dotadas de vestíbulos e foles de intercomunicação, obedecendo a um tipo de construção reforçada, conhecida pela designação de antitelescópica.

As paredes laterais são revestidas internamente, de madeira compensada, trabalhada com "cola a frio" e o assoalho é coberto por tapête de borracha.

Êstes carros são protegidos contra os rigores da temperatura externa, em face do sistema de isolamento empregado no interior de suas paredes, constituído de fibras de madeira comprimidas e conhecidas pela designação de "Celotex".

Possuem também, os carros em aprêço, dispositivos de ventilação que lhes garantem a mais perfeita renovação de ar.

A sua iluminação é elétrica, cuja fonte de energia, prevista, compõe-se de um dínamo "The Safety Light Car C.", de 100 amperes e 2 baterias de acumuladores "Edison", tipo A-8 H. W., de 300 amperes, instalados na parte inferior do estrado. Entretanto, os seis carros em referência, saíram das oficinas e foram entregues ao tráfego, só com as baterias de acumuladores instaladas, dada a impossibilidade atual de se conseguir os dínamos previstos para fonte de energia de sua iluminação.

Os aparelhos de iluminação estão artisticamente dispostos no interior dos carros e obedecem a estilos modernos.

Cada carro possui um reservatório de água com a capacidade de 1000 litros, instalado sôbre o estrado, de onde o líquido é elevado por efeito de ar comprimido, para o que existe um eletrocompressor. Cada carro está dotado, ainda, de um depósito de água potável refrigerada.

Em cada carro, há ainda um aparelho automático vendedor de copos de papel.

Os carros em questão, além da área do salão, que comporta 26 assentos duplos revestidos de couro, possuem dois compartimentos higiênicos, um para senhoras e outro para homens.

5. CARROS-MOTORES E AUTOMÓVEIS DE LINHA

a — Existência de carros-motores

A existência de carros-motores, em 31 de dezembro de 1943, era de 25 unidades, discriminadas como segue:

— Para transporte de viajantes.....	21
— Para transporte de viajantes (cedido à Estrada de Ferro Jacuí).....	1
— Para transporte de mercadorias.....	2
— Para transporte de materiais da Estrada	1
	<hr/>
Total.....	25
	<hr/>

Dos 22 carros-motores para transporte de viajantes, 7 estão providos de aparelhos a gasogênio, inclusive o cedido à Estrada de Ferro Jacuí.

b — Reparação de carros-motores

Foram reparados, durante o ano, 5 carros-motores nas Oficinas de Santa Maria, com a despesa total de Cr\$ 138 462,80.

A quantidade de carros-motores reparados, por classes de reparações, despesa e custo médio unitário, em 1943 e 1942, constam do quadro L-13.

Conforme se constata do quadro L-14, seguinte, houve um decréscimo de Cr\$ 6 642,70 no custo médio unitário de 1943, sendo que o decréscimo de Cr\$ 7 111,20 na parte de pessoal, provém das classes de reparações mais leves executadas em 1943 e o acréscimo de Cr\$ 468,50 na parte de material, tem sua justificação na majoração de preços dos materiais em geral.

Carros-motores reparados em conta de custeio, por classes de reparações, despesas globais e custo médios unitários, em 1943 e 1942.

Quadro L-13

CLASSES DAS REPARAÇÕES	Carros-motores reparados			D E S P E S A			CUSTO MÉDIO UNITÁRIO					
	1943	1942	Diferenças em 1943	1943	1942	Diferenças em 1943	1943	1942	Diferenças em 1943			
			Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$			
Pequenas reparações..	1	—	+	1	5 394,70	—	+	5 349,70	—	+	5 349,70	
Reparações médias....	2	—	+	2	56 721,40	—	+	56 721,40	—	+	28 360,70	
Grandes reparações ..	2	6	—	4	76 391,70	206 011,70	—	129 620,00	38 195,80	+	3 860,50	
Totais.....	5	6	—	1	138 462,80	206 011,70	—	67 548,90	27 692,60	+	34 335,30	
											—	6 642,70

O comparativo do custo médio unitário em 1943 e 1942, desdobrado por pessoal, material e total, consta do quadro seguinte:

Quadro L-14

A N O S	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	13 505,00	14 187,60	27 692,60
1942	20 616,20	13 719,10	34 335,30
Diferenças em 1943	— 7 111,20	+ 468,50	— 6 642,70

c — Baixa de carros-motores

Em 1943, foi autorizada a baixa do patrimônio para 3 carros-motores de ns. 61, 63 e 65, de viajantes, por se acharem imprestáveis para o serviço.

d — Reparação de automóveis de linha

A produção das oficinas em automóveis de linha, reparados, atingiu 24 unidades, discriminadas como segue:

— do Departamento de Transporte	5
— do Departamento da Via-Permanente ..	11
— do Serviço Médico	8
Total.....	24

O quadro a seguir apresenta a despesa e custo médio unitário das reparações executadas em automóveis de linha, por classe de reparações, durante o ano de 1943.

Quadro L-15

DESIGNAÇÃO	Automóveis de linha reparados	Despesa	Custo mé- dio unitá- rio
		Cr\$	Cr\$
Pequenas reparações	9	9 471,80	1 052,40
Reparações médias	12	86 581,90	7 215,10
Grandes reparações	3	49 033,10	16 344,40
Totais	24	145 086,80	6 045,20

6. VAGÕES

a — Existência de vagões

Em 31 de dezembro de 1943, era de 3 351 o número de vagões existentes na Viação Férrea, conforme discriminação que segue:

— Plataformas de 5 toneladas com 2 eixos	25	
— Plataformas de 10 toneladas com 2 eixos	12	
— Plataformas de 8 toneladas com 4 eixos	11	
— Plataformas de 10 toneladas com 4 eixos	96	
— Plataformas de 13 toneladas com 4 eixos	170	
— Plataformas de 14 toneladas com 4 eixos	6	
— Plataformas de 16 toneladas com 4 eixos	131	
— Plataformas de 20 toneladas com 4 eixos	20	
— Plataformas de 24 toneladas com 4 eixos	143	
— Plataformas de 25 toneladas com 4 eixos	21	
— Plataformas de 28 toneladas com 4 eixos	442	1 077
<hr/>		
— Fechados de 10 toneladas com 4 eixos	40	
— Fechados de 12 toneladas com 4 eixos	45	
— Fechados de 13 toneladas com 4 eixos	49	
— Fechados de 16 toneladas com 4 eixos	94	
— Fechados de 20 toneladas com 4 eixos	53	
— Fechados de 24 toneladas com 4 eixos	549	
— Fechados de 28 toneladas com 4 eixos	783	1 613

— Frigoríficos de 13 toneladas com 4 eixos		10	
— Tanques de 25 000 litros com 4 eixos		15	
— Gradeados de 10 toneladas com 4 eixos	1		
— Gradeados de 13 toneladas com 4 eixos	12		
— Gradeados de 20 toneladas com 4 eixos	6		
— Gradeados de 24 toneladas com 4 eixos	60		
— Gradeados de 28 toneladas com 4 eixos	302	381	
<hr/>			
— Gôndolas de aço de 30 ton, com descarga automática, para transporte de pedra britada.	50		
— Gôndolas de aço de 30 ton, com descarga automática, para transporte de carvão.	45	95	
<hr/>			
— Oficina telegráfica — 10 ton, 3 leitos, 4 eixos	1		
— Oficina de eletricidade — 13 ton, 3 leitos, 4 eixos	1		
— Oficina de reparação de bombas — 2 de 10 ton, 1 de 13 ton e 9 de 16 ton, 3 leitos, 4 eixos	12		
— Oficina de reparação de pontes — 2 de 10 ton, 3 de 13 ton e 3 de 16 ton, 3 leitos, 4 eixos	8		
— Desinfecção de prédios, 16 ton, 2 leitos, 4 eixos	10		
— Socorro — 4 de 10 ton, 3 de 13 ton e 15 de 16 ton, com 4, 5, 6 e 8 leitos, 4 eixos.	22		
— Usina trem de socorro 16 ton, 2 leitos, 4 eixos	1	55	
<hr/>			
— Serviço de inspeção do Departamento de Transporte (Cabooses) 4 de 10 ton e 8 leitos e 10 de 12 ton e 8 leitos, 4 eixos	14		
— Dormitórios trens de lenha, de 6 a 22 leitos, 4 eixos	29		
— Dormitórios de trens de lastro, de 3 a 18 leitos, 4 eixos	26		
— Dormitórios de turmas do telégrafo — 13 ton, 3 leitos, 4 eixos	2		
— Transporte de operários das Oficinas do Qui- liômetro Três — 16 ton, 4 eixos	3		
— Transporte de operários Via Permanente — 5 ton, 2 eixos	12		
— Serviço de variantes do Departamento de Obras Novas — 16 ton, 6 leitos, 4 eixos	1		
— Serviço dos inspetores do Departamento da Via-Permanente — 1 de 5 ton e 1 de 10 ton, 3 leitos, 4 eixos	2		
— Serviço fotográfico — 1 de 10 ton e 1 de 16 ton, 6 leitos, 4 eixos	2		

— Serviço do Departamento de Materiais — 10 ton, 4 leitos, 4 eixos	1	
— Serviço de aferição de balanças — 16 ton, 2 leitos, 4 eixos	1	
— Reservas na Inspetoria do Material Rodante	5	98
— Guindastes de trens de socorro — 5 ton, 4 eixos	2	
— Guindastes de trens de socorro — 5 ton, 3 eixos	1	
— Guindastes de trens de socorro — 5 ton, 2 eixos	4	7
		<hr/>
Total Geral.....		3 351

A distribuição dos vagões existentes, por tipos, em 1943, era a seguinte:

— Plataformas	1 077
— Fechados	1 613
— Frigoríficos	10
— Tanques	15
— Gradeados	381
— Gôndolas de aço	95
— Vagões oficinas	32
— Transporte de empregados	98
— Socorro	23
— Guindastes	7

Total Geral..... 3 351

Estão em serviço na Viação Férrea, mas não figuram na relação acima, mais 8 guindastes movidos a vapor, para o transbordo de carvão, de n.º TVL-1 a 8, localizados nos Depósitos de Tração de Diretor A. Pestana, Montenegro, Santa Maria, Ramiz Galvão, Cacequi, Cêrro Chato, Bagé e São Gabriel.

Do total acima 3 351 vagões, achavam-se retirados do serviço, em 31 de dezembro de 1943, 113 unidades, sendo:

— Em reparação	25
— Aguardando reparação	88

Total..... 113 = 3,37 % do total existente.

b — Baixa de vagões

Durante o exercício relatado tiveram baixa do inventário, por imprestáveis, 52 vagões, entre os quais estão incluídos os 21 vagões plataformas depositados nas Oficinas de Rio Grande e que aguardavam baixa em 1942.

c — Reparação e construção de vagões

A produção das oficinas em vagões reparados e construídos, durante o ano de 1943, foi de 1 156 unidades, sendo 1 101 em contas e custeio do Departamento de Mecânica e 55 por contas diversas.

A discriminação é a seguinte:

— Por conta de custeio do Departamento de Mecânica	1 101
— Por conta de Provisões para Riscos Diversos....	17
— Por conta da Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País	9
— Por conta da Jewish Colonization Association....	6
— Por conta da Subvenção da União (vagão n.º 962..)	1
— Por conta de custeio especial, para venda à Estrada de Ferro Jacuí (Vagões Tombereaux).....	10
— Por conta da Estrada de Ferro Jacuí (Construção dos vagões plataformas)	10
— Por conta 2 208 — Reparação do Material Rodante em outros serviços da Estrada.....	2
Total.....	1 156

A distribuição, por oficinas, dos 1 101 vagões reparados por conta de custeio do Departamento de Mecânica, com a respectiva despesa e custo unitário das reparações, consta do quadro seguinte:

Quadro L-16

OFICINAS	QUANTIDADE		Despesa Cr\$	Custo unitário Cr\$
	N.º	Média mensal		
Quilômetro Três.....	904	75,30	5 063 063,60	5 600,70
Rio Grande	197	16,40	731 165,90	3 711,50
Totais.....	1 101	91,70	5 794 229,50	5 262,70

A quantidade total dos vagões reparados em conta de custeio do Departamento, por classes de reparações, despesa e custo unitário das reparações, em 1943 e 1942, comparativamente, consta do quadro L-17.

Vagões reparados em conta de custeio, por classes de reparações, despesas globais e custo médios unitários, em 1943 e 1942

Quadro L-17.

CLASSE DAS REPARAÇÕES	VAGÕES REPARADOS		DESPESA				CUSTO MÉDIO UNITÁRIO					
	1943	1942	1943	1942	Diferenças em 1943	1943	1942	Diferenças em 1943				
			Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$				
		Diferenças em 1943										
	1943	1942	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$				
Pequenas reparações...	117	121	—	4	276 175,60	289 352,70	—	13 177,10	2 360,40	2 391,30	—	30,90
Reparações médias...	315	429	—	114	1 497 467,80	1 393 692,30	+	103 775,50	4 753,90	3 248,70	+	1 505,20
Grandes reparações...	526	440	+	86	3 014 822,10	1 857 680,00	+	1 157 142,10	5 731,60	4 222,00	+	1 509,60
Reconstruções	143	58	+	85	1 005 764,00	359 344,80	+	646 419,20	7 033,30	6 195,60	+	837,70
Totais.....	1 101	1 048	+	53	5 794 229,50	3 900 069,80	+	1 894 159,70	5 262,70	3 751,40	+	1 541,30

O quadro seguinte apresenta o comparativo do custo médio unitário, desdobrado por pessoal, material e total, dos vagões reparados por conta do Departamento de Mecânica em 1943 e 1942:

Quadro L-18

A N O S	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	1 711,80	3 550,80	5 262,60
1942	1 600,30	2 121,10	3 721,40
Diferença em 1943...	+ 111,50	+ 1 429,70	+ 1 541,20

A quantidade de vagões reparados e reconstruídos nas oficinas por conta do Departamento de Mecânica, em 1943, foi de mais 53 unidades do que em 1942, com maior número de grandes reparações e reconstruções. A despesa total e o custo unitário das reparações foram mais elevadas em 1943, pelos motivos acima expostos e pelo aumento de preço dos materiais em geral. Quanto à parcela de pessoal, o aumento foi motivado pela elevação dos salários em consequência da padronização de vencimentos, iniciada em abril de 1943 e pelo maior número de unidades com classe de reparações mais pesadas no ano relatado.

O número de vagões reparados por conta do Departamento de Mecânica e despesas correspondentes, nos últimos 5 anos, constam do quadro seguinte:

Quadro L-19

ANOS	VAGÕES REPARADOS		DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Por mês	Por vagão
			Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943.....	1 101	91,8	5 794 229,50	482 852,40	5 262,70
1942.....	1 048	87,3	3 900 069,80	325 005,80	3 721,40
1941.....	1 093	91,0	2 977 910,20	248 158,20	2 724,50
1940.....	1 130	94,1	2 956 198,80	246 349,80	2 616,10
1939.....	1 175	97,9	3 053 259,50	254 438,30	2 598,50

d — Alterações na lotação de vagões

Durante o ano relatado, foram feitas alterações nas lotações dos 43 vagões, discriminados no quadro a seguir:

Quadro L-20

NÚMERO	TIPO	LOTAÇÃO		OBSERVAÇÕES
		Antiga T	Nova T	
719.....	Plataforma	8	13	
730.....	Plataforma	16	13	
770.....	Plataforma	5	10	
775.....	Plataforma	10	5	
823.....	Plataforma	10	13	
883.....	Plataforma	10	13	
913.....	Plataforma	10	13	
966.....	Plataforma	16	13	
1 000.....	Plataforma	16	13	
1 053.....	Plataforma	16	13	
1 056.....	Plataforma	16	13	
1 068.....	Plataforma	14	16	
1 176.....	Plataforma	16	13	
1 246.....	Plataforma	13	16	
1 286.....	Plataforma	16	10	
1 497.....	Fechado	10	13	
1 576.....	Fechado	10	13	
1 637.....	Fechado	13	10	
1 659.....	Fechado	10	13	
2 058.....	Fechado	16	13	
2 259.....	Fechado	16	10	
1 371.....	Fechado	16	24	Tomou o número 3 815
5 002.....	Plataforma	25	20	
7 029.....	Fechado	10	12	
7 032.....	Fechado	10	12	
8 205.....	Plataforma	10	13	
8 249.....	Plataforma	10	13	
8 320.....	Plataforma	16	13	
8 356.....	Plataforma	13	16	
9 016.....	Fechado	24	28	Permuta de truques

NÚMERO	TIPO	LOTAÇÃO		OBSERVAÇÕES
		Antiga T	Nova T	
9 031.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 097.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 205.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 207.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 215.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 240.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 255.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 267.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 277.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 289.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
9 293.....	Fechado	24	28	Permuta de truques
10 031.....	Plataforma	24	28	Permuta de truques
10 197.....	Plataforma	24	28	Permuta de truques

Do balanço dessas alterações, resultou um acréscimo de 51 toneladas na capacidade total dos vagões.

e — Modificação de vagões

Foram modificados os vagões seguintes:

— O vagão n.º 2 058, que servia como dormitório de turmas telegráficas, foi adaptado para o transporte de mercadorias no serviço público.

— Os vagões plataformas n.º 682 e 683, foram transformados em fechados e adaptados para alojamento do pessoal da Via Permanente, tomando os números VP-24 e VP-25, respectivamente.

f — Veículos dotados de freio a vácuo

No exercício em aprêço não houve aumento na dotação de vagões providos de instalações de freio a vácuo; os carros para viajantes, no entanto, foram acrescidos de seis unidades construídas, que são dotadas dêste aparelhamento.

A situação dos veículos dotados de freio a vácuo, em 31 de dezembro de 1943, excluídos, portanto, os que tiveram baixa durante o ano, era a seguinte:

— Vagões com instalações completas	2 301	
— Vagões com condutos, sem cilindros.....	209	
— Vagões sem instalações	841	3 351
<hr/>		
— Carros com instalações completas.....	296	
— Carros com conduto, sem cilindros.....	11	
— Carros sem instalações	—	307
<hr/>		
Total.....		3 658
<hr/>		

Do total dos veículos existentes em 31 de dezembro, 71% possuíam instalações completas, 6% possuíam condutos de vácuo e 23% se achavam sem instalações de freio a vácuo.

g — Truques com eixos tipo “Standard”

Durante o ano de 1943, não foi feita substituição dos eixos de tipos diversos pelo de tipo “standard”, com mangas de $4\frac{1}{4} \times 8$ ”.

Os seis carros para passageiros que foram construídos, estão providos de eixos deste tipo, adaptados para mancais de rolamentos.

A situação em 31 de dezembro de 1943, de veículos dotados de truques com eixos “standard”, truques com eixos de outras dimensões (maiores e menores) e truques dotados de caixas com rolamentos esféricos S. K. F., era a seguinte:

— Carros e vagões dotados de truques com eixos “standard” (mangas de $4\frac{1}{4} \times 8$ ”).....	2 573	
— Carros e vagões dotados de truques com eixos de outras dimensões, maiores.....		24
— Carros e vagões dotados de truques com eixos de menores dimensões	1 048	
— Carros dotados de truques com caixas de rolamentos esféricos S. K. F.....		13
<hr/>		
Total.....		3 658
<hr/>		

Verifica-se que no total de veículos, existem 70,3% com truques de eixos “standard”, 0,7% com truques de eixos de

maiores dimensões, 28,7 % com truques de eixos de menores dimensões e 0,3 % com truques dotados de caixas de rolamentos esféricos S. K. F.

h — Engates

O acréscimo do número de veículos providos de engates automáticos, decorre unicamente dos carros de classe que foram construídos, pois, no ano em referência não se procedeu à substituição dos engates de pino e manilha existentes, por outros do tipo automático.

A situação dos veículos dotados de engates automáticos e engates de pinos e manilha, em 31 de dezembro de 1943, comparada com 1942, consta do quadro a seguir:

Quadro L-21

DESIGNAÇÃO	Anos	Veículos existentes em serviço	Com engates automáticos		Com engates de pino e manilha	
			Quantidade	% sobre o existente	Quantidade	% sobre o existente
Carros	1943 ...	307	296	96,4	11	3,6
	1942 ...	310	299	96,4	11	3,6
Vagões	1943 ...	3 351	2 787	83,2	564	16,8
	1942 ...	3 382	2 795	82,6	587	17,4
Totais	1943 ...	3 658	3 083	84,2	575	15,8
	1942 ...	3 692	3 094	83,8	598	16,2

i — Truques integrais de aço fundido

Existem em serviço, nos vagões da Viação Férrea, 1 040 truques integrais de aço fundido, procedentes dos Estados Unidos da América do Norte, alguns dos quais desde 1 931, tendo-se constatado, a um tempo, a máxima segurança por um mínimo de conservação.

Além desses truques, estavam em experiência os seguintes de fabricação nacional:

— Dois truques fundidos pelas Oficinas do Departamento de Mecânica, em Santa Maria, montados no vagão gôndola n.º

11 518, em agosto de 1940, e que continuam em serviço satisfatoriamente.

— Dois truques fundidos pela “Fábrica de Aço Paulista”, montados no vagão gôndola n.º 11 519, em 1941. Em junho de 1943, um dos truques deste vagão apresentou fendas, tendo voltado ao serviço depois de convenientemente reparado por meio de solda.

— Dois truques da mesma procedência, montados no vagão gôndola n.º 11 520, em julho de 1942. Também em 1943 constatou-se fendas em um destes truques, o qual voltou ao serviço depois de sofrer idêntica reparação, por meio de solda.

Em 1943 foram montados, a título de experiência, outros dois truques fundidos em Santa Maria, no vagão gôndola n.º 11 509, que saiu da reparação em 31 de agosto.

7. FUNDIÇÃO

a — Fundição de Ferro

A fundição de peças de ferro, pelas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, em 1943, atingiu o total de 906 296,5 quilos, na importância de Cr\$ 1 929 316,00, ou sejam Cr\$ 2,13 por quilo.

O quadro que segue registra a quantidade de ferro fundido, por oficina, importância e custo unitário, no ano de 1943:

Quadro L-22

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr\$	Cr\$
Santa Maria	358 069,5	899 755,20	2,51
Rio Grande	548 227,0	1 029 560,80	1,88
Totais.....	906 296,5	1 929 316,00	2,13

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do ferro fundido em 1943 e 1942:

Quadro L-23

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	906 296,5	441 951,80	1 487 364,20	1 929 316,00	2,13
1942	750 476,1	376 772,66	819 818,30	1 196 590,96	1,59
Diferenças em 1943..	+ 155 820,4	+ 65 179,14	+ 667 545,90	+ 732 725,04	+ 0,54

O acréscimo de Cr\$ 0,54 no custo unitário, em 1943, provém, unicamente, do aumento do custo do carvão de coque, cujo preço médio foi de Cr\$ 2,49 ao quilo em 1943, contra Cr\$ 1,61 em 1942, ou seja Cr\$ 0,88 ou 54,65 % mais em 1943.

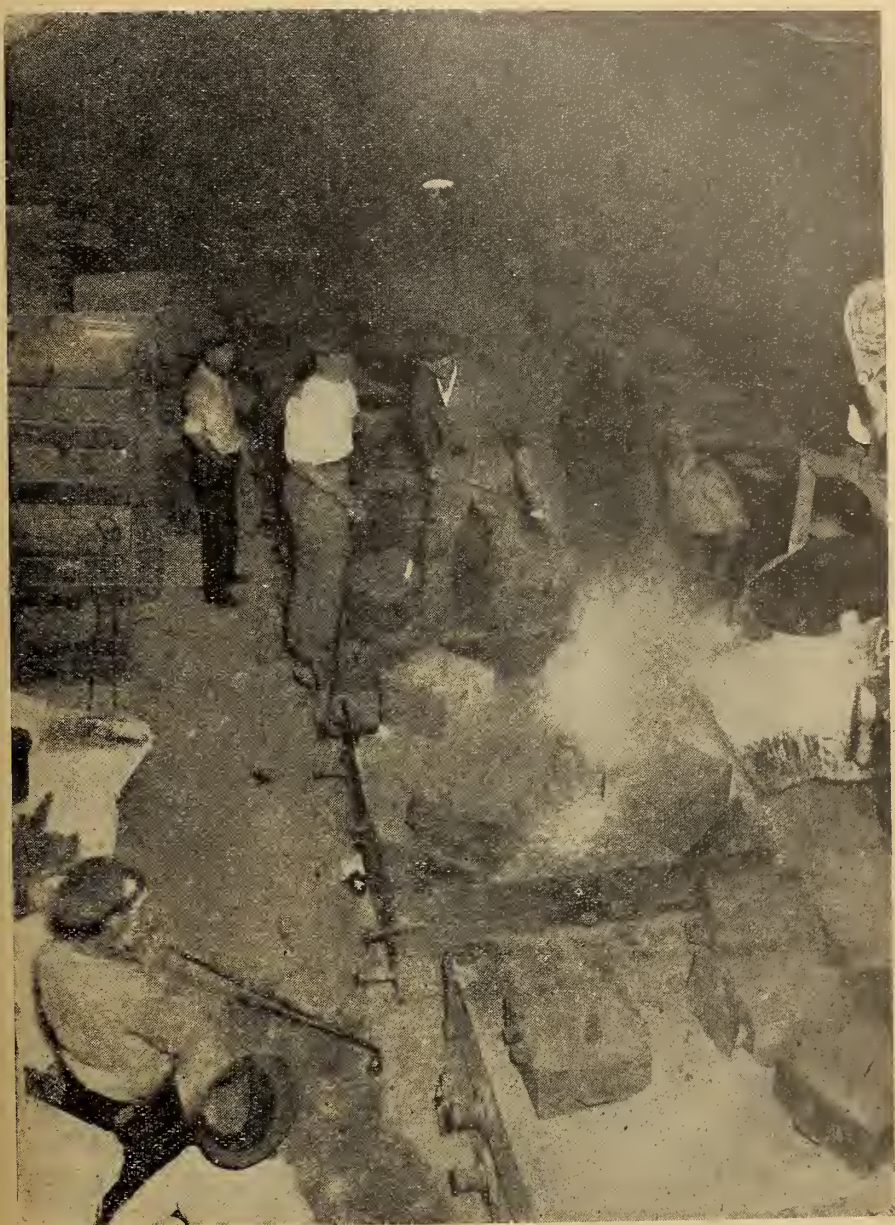
b — Fundição de bronze

A fundição de bronze pelas mesmas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, foi de 332 128,8 quilos, na importância de Cr\$ 2 347 838,50, ou sejam Cr\$ 7,07 por quilo.

O quadro que segue registra a quantidade de bronze fundido, por oficinas, importância e custo unitário, em 1943.

Quadro L-24

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr\$	Cr\$
Santa Maria	220 729,8	1 696 676,00	7,69
Rio Grande	111 399,0	651 162,50	5,85
Totais.....	332 128,8	2 347 838,50	7,07



OFICINAS DE SANTA MARIA

Enchendo os moldes de aros com oço fundido

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do bronze fundido, em 1943 e 1942:

Quadro L-25

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	332 128,8	216 842,50	2 130 996,00	2 347 838,50	7,07
1942	297 269,6	168 041,22	1 339 127,40	1 507 168,62	5,06
Diferenças em 1943..	+ 34 859,2	+ 48 801,28	+ 791 868,60	+ 840 669,88	+ 2,01

O acréscimo de Cr\$ 2,01 no custo unitário em 1943, provém, principalmente, do encarecimento da matéria prima adquirida, dentre a qual se destaca o carvão coque, cujo preço, conforme já foi dito na parte referente à fundição de ferro, sofreu uma majoração de 54,65 % no ano relatado.

c — Fundição de aço

A fundição de aço, nas Oficinas de Santa Maria, foi de 414 326,0 quilos, na importância total de Cr\$ 1 238 991,30, ou sejam Cr\$ 2,99 por quilo.

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do aço fundido em 1943 e 1942:

Quadro L-26

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	414 326,0	262 288,80	976 702,50	1 238 991,30	2,99
1942	198 409,0	165 346,87	416 777,00	582 123,87	2,93
Diferenças em 1943..	+ 215 917,0	+ 96 941,93	+ 559 925,50	+ 656 867,43	+ 0,06

A diferença de Cr\$ 0,06 para mais, verificada no custo unitário do aço fundido em 1943 sobre 1942, provém, única-

mente, da alta do custo do carvão coque que, como já foi dito anteriormente, teve uma majoração de 54,65 % em 1943.

d — Metal patente

A fundição de metal patente, nas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, foi a seguinte:

- Metal patente comum — 35 377 quilos na importância total de Cr\$ 532 646,10, custo unitário Cr\$ 15,06 o quilo.
- Metal patente combinado — 12 063 quilos na importância total de Cr\$ 77 762,40, custo unitário Cr\$ 6,44 o quilo.

O quadro que segue regista a quantidade de metal patente comum produzido nas oficinas, importância e custo unitário, no ano de 1943.

Quadro L-27

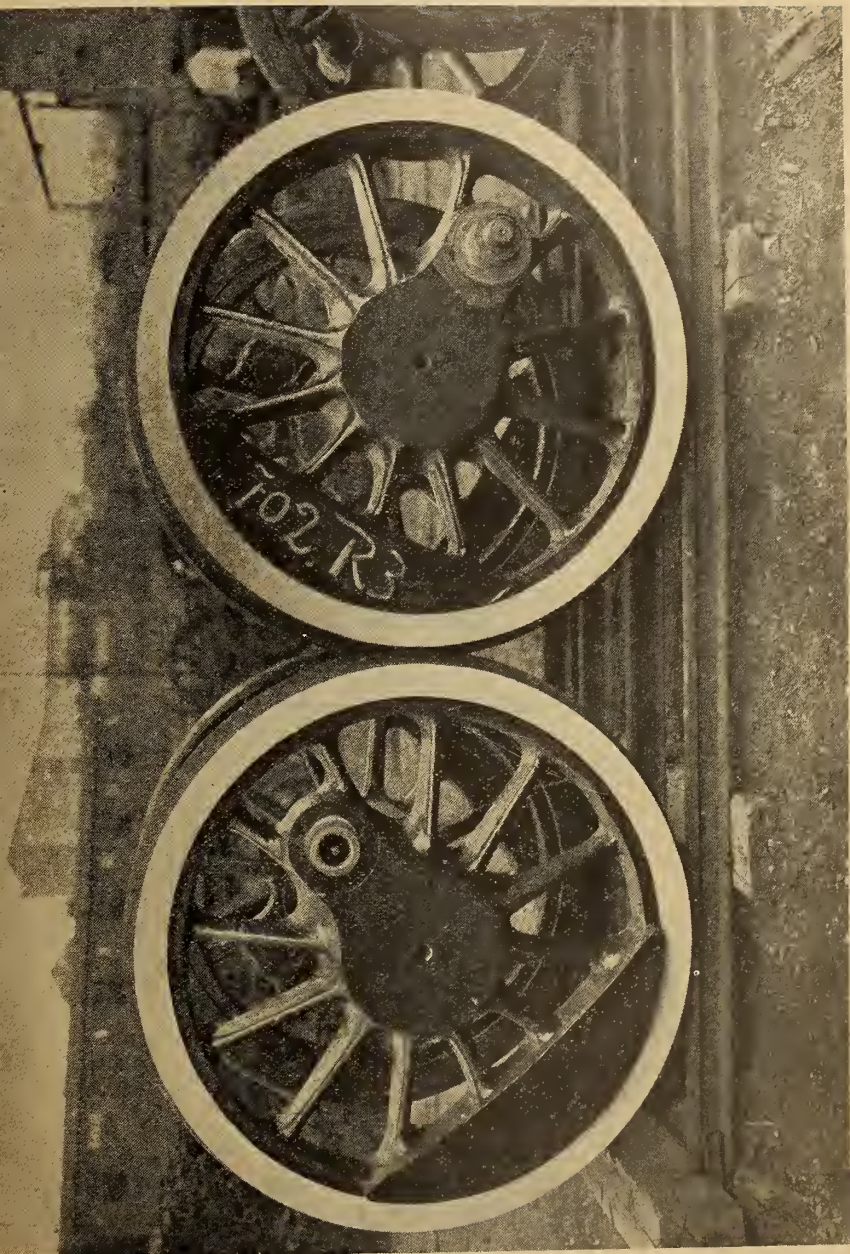
OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr\$	Cr\$
Santa Maria	26 708,0	466 295,30	17,45
Rio Grande	8 669,0	66 350,80	7,65
Totais.....	35 377,0	532 646,10	15,06

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário — êste só da mão de obra — do metal patente comum, em 1943 e 1942:

Quadro L-28

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	35 377,0	3 540,80	529 105,30	532 646,10	0,10 *
1942	32 118,0	2 205,90	—	—	0,07 **
Diferenças em 1943..	+ 3 259,0	+ 1 334,90	—	—	+ 0,03

OBSERVAÇÕES — * e ** — Custo unitário só da mão de obra. O custo do material não foi apurado em 1942.



OFICINAS DE SANTA MARIA

Aros fundidos, já colocados nos rodeiros, prontos para serem usados pelos locomotivos. Diâmetro: 1 372 mm



O quadro que segue, regista a quantidade de metal patente combinado produzido nas oficinas, importância e custo unitário, no ano de 1943:

Quadro L-29

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr\$	Cr\$
Santa Maria	6 267,0	29 615,30	4,72
Rio Grande	5 796,0	48 147,10	8,31
Totais.....	12 063,0	77 762,40	6,44

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário — este só da mão de obra — do metal patente combinado, em 1943 e 1942:

Quadro L-30

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
1943	12 063,0	1 866,60	75 895,80	77 762,40	0,15 *
1942	10 533,0	1 434,70	—	—	0,13 **
Diferenças em 1943..	+ 1 530,0	+ 431,90	—	—	+ 0,02

OBSERVAÇÕES — * e ** — Custo unitário só da mão de obra. O custo do material não foi apurado em 1942.

8. SERVIÇOS PARA O DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

a — Metalção de bronze

Foram metaladas nas três oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Quilômetro Três, peças de bronze com o peso total de 144 602,0 quilos e despesa global de Cr\$ 488 370,40, o que dá o custo unitário de Cr\$ 3,37 por quilo.

b — Confecção de aparelhos de desvios

Com trilhos fornecidas pelo Departamento da Via Permanente, foram confeccionados nas Oficinas de Santa Maria, 116 aparelhos de desvios, completos, de diversos tipos e, nas Oficinas de Rio Grande, 80 orelhas de lança para aparelhos de desvios, numa média mensal de 9,63 aparelhos e 6,66 orelhas de lança.

c — Outros serviços executados para o Departamento de Materiais, compreendendo, preparo de enchimento, confecção e reparação de molas diversas, cilindros para freio de locomotivas e veículos, fornalhas para locomotivas, parafusos com porcas, parafusos para trilhos, rebites de ferro, arruelas de ferro, limas diversas, picaretas, madeira de lei serrada etc., atingiram em 1943 a quantidade de 1 714 057,5 unidades, com a despesa total de Cr\$ 527 643,70 de mão de obra, exclusive o custo de materiais e despesas gerais de oficinas, contra 1 145 433,7 unidades e despesa de Cr\$ 403 566,50 em 1942.

9. SERVIÇOS PARA TERCEIROS

Os serviços executados pelas oficinas, para terceiros, foram em grande número, destacando-se, pela sua importância, as reparações de locomotivas e vagões, já mencionadas nas partes respectivas, e mais os relacionados a seguir:

— GOVÉRNO ESTADUAL

- Confecção de uma chapa de aço para britadora;
- Confecção de uma panela de alumínio para a Brigada Militar;
- Abertura de roscas em parafusos, para a ponte sôbre o rio Vacacaí;
- Confecção de duas peças e reparação de duas mandíbulas de britadora;
- Confecção de dois “gin crow”;
- Confecção de um suporte de ferro fundido para apóio de mandíbula de britadora.

— GOVÉRNO FEDERAL

- Reparação de um motor Siemens de 440 volts e um dínamo de automóvel;
- Carregamento de 4 000 kg de sucata;

- Reparação de um motor de 1 HP;
 - Reparação de um ferrolho de metralhadora;
 - Reparação de um pedal de arranque de motociclo;
 - Reparação de uma metralhadora;
 - Reparação de um caminhão Chevrolet;
 - Adaptação de plataforma giratória para a instalação do 7.º G. M. A. C. (em andamento).
- COMISSÃO CONSTRUTORA DE ESTRADAS DE FERRO NO SUL DO PAÍS
- Confecção de 15 250 parafusos com as respectivas aruelas.
- ESTRADA DE FERRO JACUÍ
- Confecção de ferragens para portas e cabeceiras de vagões;
 - Confecção de engrenagens para macacos de manivelas;
 - Confecção de quatro refletores;
 - Confecção de 5 caixas de ferramentas;
 - Reparação de um aparelho de solda elétrica;
 - Fundição de dois pinhões e uma engrenagem;
 - Consérto de um cilindro;
 - Reparação de uma serra de fita e seus pertences;
 - Consérto de um auto linha;
 - Reparação de uma prensa hidráulica;
 - Fundição de seis peças de ferro para tórno de rodas, com os respectivos pertences;
 - Consérto de diversas peças de um aparelho de solda a oxigênio;
 - Torneagem de uma porta da caixa de fumaça de locomotiva;
 - Reparação de 1 motor elétrico de 7,5 HP, trifásico.
- JEWISH COLONIZATION ASSOCIATION
- Retorneamento de oito eixos de rodados.
- PREFEITURA DE TUPANCIRETÁ
- Confecção de uma mandíbula móvel para britadora.

— PREFEITURA DE SANTA MARIA

- Abertura de 12 furos num registro da rêde de água;
- Fundição de uma peça.

— CIA. ARMOUR DO RIO GRANDE DO SUL

- Colocação de bandagens em um eixo montado de locomotiva.

— CONSÓRCIO ADMINISTRADOR DE EMPRESAS DE MINERAÇÃO

- Reparação de um guindaste;
- Modificação da bitola de 2 rodados, refôrço de duas vigas de ferro, reparação de dois pinhões e confecção de 14 parafusos;
- Confecção de dois estojos para guindaste.

— EMREITEIRO HERCILIO MAFFACIOLI

- Confecção de uma porca para pião de britadora;
- Confecção de 48 mancais para vagonetas Decauville;
- Confecção de oito luvas de bico para união de mangote e seis uniões e curvas para marteletes;
- Confecção de buchas para pinos de cruzetas;
- Confecção de 8 guias para buchas de martelete.

10. MELHORAMENTOS NAS OFICINAS

Os melhoramentos executados nas oficinas, durante o ano de 1943, foram os seguintes:

a — Oficinas de Santa Maria

- Construção de um forno com capacidade de 2 toneladas para fundição de bronze.
- Construção de um aparelho de gasogênio para o forno acima.

b — Oficinas de Rio Grande

- Nenhum melhoramento nas instalações e maquinário destas oficinas foi executado, a não ser a reparação do telhado dos pavilhões, serviço êsse a cargo do Departamento da Via Permanente, iniciado em março e que se achava ainda em andamento ao fim do ano relatado.

c — Oficinas do Quilômetro Três

- Construção de um desvio, ligando as duas linhas situadas na frente das oficinas, ao lado da entrada principal, para facilitar as manobras.
- Construção de uma linha transversal às dos pavilhões de reparação de vagões, para reduzir o trecho de 400 para 60 metros, que se percorria com os rodados.
- Em prosseguimento o calçamento com paralelepípedos de madeira, nos pavilhões da reparação de vagões.
- Construção da fundação para o assentamento do marlete F. M. P-2, adquirido da firma Schirmer, de Santa Cruz.
- Montagem de válvulas de aspiração e compressão, no compressor “Ingersoll-Rand”, em substituição das válvulas da fábrica, que não puderam ser reparadas, por falta das chapas amortecedoras necessárias.
- Verificaram-se, ainda, diversos serviços de reparação para conservar e melhorar as condições de funcionamento do maquinário das oficinas dentre as quais se destacam os seguintes:
 - Reparação geral do vagão guindaste TV-3 (já incluído na produção de vagões reparados).
 - Raparação geral do grupo gerador n.º 02 de 80 HP., com substituição de um eixo.
 - Reparação geral do motor Henschel, com a substituição das molas dos cilindros de alta e baixa pressão e das grelhas da fornalha; metalação e retorneamento dos mancais; reparação dos injetores, da bomba de alimentação, da cruzeta, do regulador, do movimento de distribuição e da fornalha.

V — Serviço de Eletricidade

Durante o ano relatado, prosseguiram normalmente os trabalhos afetos ao Serviço de Eletricidade, os quais compreendem as usinas geradoras de força e luz, a iluminação de locomotivas, carros, carros-motores, edifícios, recintos de estações e de depósitos e a fiscalização da energia elétrica fornecida à Viação Férrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

1. CONSUMO E CUSTO DE ENERGIA ELÉTRICA

A energia elétrica fornecida pelas usinas, estações transformadoras e grupos conversores da Viação Férrea, para iluminação e força motriz de estações, depósitos e oficinas, atingiu, em 1943, 3 107 055 quilovátios-hora, com a despesa total de Cr\$ 1 570 510,60, que dá o custo de Cr\$ 0,50 para o quilovátio-hora, ou sejam Cr\$ 0,01 mais do que o custo unitário em 1942, que foi de Cr\$ 0,49 por quilovátio-hora.

O consumo, despesa total e custo do quilovátio-hora de energia elétrica para iluminação e força motriz, fornecida pelas usinas, transformadores e conversores da Viação Férrea, em 1943, constam do quadro L-31.

2. TRATAMENTO “DEARBORN”

Para tratamento de água das caldeiras existentes nas usinas elétricas da Viação Férrea, pelo sistema “Dearborn”, foram empregados, durante o ano relatado, 1 244,150 quilos de desincrustante fórmula E-1, na importância total de Cr\$ 8 915,60.

3. INSTALAÇÕES DE MOTORES ELÉTRICOS

Em 1943 foram instalados pelo Serviço de Eletricidade, os seguintes motores elétricos:

— Oficinas de Santa Maria

- 1 motor elétrico de 8,45 HP para acionar uma talha de 10 toneladas de capacidade, montada na secção de fundição;
- 1 motor elétrico, portátil, de 12 HP, para uma bomba centrífuga de ensaios das caldeiras de locomotivas.

— Oficinas do Quilômetro Três

- 1 motor elétrico de 5,5 HP para acionar o martetele adquirido da firma Schirmer, de Santa Cruz, na secção de ferraria.

Consumo e custo de energia elétrica para iluminação e força motriz

Quadro L-31

LOCALIDADES	MOTOR		Utilização da corrente	Consumo de KWh	Despesa	Custo do KWh
	Potência					
	Tipo	HP				
Santa Maria	Fixo e semi-fixo	200 e 100	Força e luz	734 806	Cr\$ 431 215,10	0,59
Quilômetro Três	Fixo e semi-fixo	80, 60 e 100	Força	351 530	200 524,50	0,53
Inspetor Goulart	Locomóvel	15	Luz	19 012	35 186,90	1,85
Cacequi	Semi-fixo	60	Força e luz	141 946	69 944,20	0,49
Ramiz Galvão	Semi-fixo	60	Força e luz	140 523	29 849,80	0,21
Ivo Ribeiro	Semi-fixo	48	Força e luz	142 493	78 594,50	0,55
Bagé	Locomóvel	40	Força e luz	138 372	70 924,50	0,51
Passo Fundo	Locomóvel	30	Força e luz	109 320	70 578,60	0,70
Marcelino Ramos	Locomóvel	25	Força e luz	46 032	38 481,00	0,84
Cerro Chato	Locomóvel	25	Força e luz	22 888	42 537,50	1,86
Montenegro	Locomóvel	25	Força e luz	60 734	34 496,20	0,57
Cruz Alta	Locomóvel	40	Força e luz	95 699	48 043,00	0,50
Jacuí	Locomóvel	25	Força e luz	24 686	54 492,60	2,21
Silo	Explosão	9	Força e luz	1 830	1 422,40	0,78
Rio Grande	Energia Prefeitura	—	Força e luz	802 864	261 856,80	0,32
Diretor A. Pestana	Cia. Energia E. R. G.	—	Força e luz	253 320	102 363,00	0,40
TOTALS E CUSTO MÉDIO DO KWH				3 107 055	1 570 510,60	0,50

Observações — Em *Rio Grande*, existe uma estação transformadora composta de um grupo conversor de 300 HP e um transformador de 600 KWA, para aproveitamento da corrente elétrica, que é fornecida pela usina da Prefeitura, em alta tensão, 2 300 volts.

— Em *Diretor A. Pestana*, existe uma estação transformadora de 100 KWA, para aproveitamento da corrente elétrica, que é fornecida pela Cia. Energia Elétrica Rio-Grandense, de *Pôrto Alegre*, em alta tensão, 6 600 volts.

— Em *Silo*, inaugurado em 16 de agosto de 1943 e cessou o fornecimento de energia em 3 de outubro do mesmo ano, passando o fornecimento de energia a ser feito pelo CADEM, enquanto estiver imobilizado, para reparação da base, o motor ali instalado.

— **Escola Profissional Ferroviária (SESP)**

- 1 motor elétrico de 3 ½ HP, para um tórno de madeira;
- 1 motor elétrico de 0,6 HP, para uma máquina de furar;
- 1 motor elétrico de 0,55 HP, para ventilador de forja;
- 1 motor elétrico de 5,2 HP, para uma serra de fita;
- 1 motor elétrico de 5 HP, para uma desempenadeira.

— **1.^a Residência**

- 1 motor elétrico de 0,6 HP, para o ventilador forja da secção de ferraria.

— **Hidráulica**

- 1 motor elétrico de 1 ½ HP, na bomba de Santa Rosa;
- 1 grupo motor-bomba, de 0,9 HP, em Farroupilha;
- 1 eletro-bomba de 3 HP em Jaguarão;
- 1 grupo motor-bomba, de 0,7 HP na estação de Bagé;
- 1 motor elétrico, de 20 HP, na bomba de Bagé. (Instalação provisória).

— **Laboratório de Análises de Carvão**

Silo

- 1 motor elétrico, de 0,17 HP para acionar a bomba calorimétrica;
- 1 motor a explosão de 9 HP, horizontal, na usina;
- 1 gerador, de 11 KWA, na usina;
- 1 motor elétrico de 4,5 HP para máquina britadora;
- 1 motor elétrico de 0,95 HP para moinho de carvão;

Pelotas

- 1 motor elétrico de 4,5 HP para o britador de carvão.

— **Depósito do Riacho**

- 1 motor elétrico de 4 HP para a britadora de carvão;
- 1 motor elétrico de 2,2 HP para uma plaina limadora;
- 1 motor elétrico de 1,5 HP para uma máquina de furar;
- 1 motor elétrico de 0,33 HP para uma máquina de furar, pequena.

— Depósito de Santa Maria

- 1 motor de 12,2 HP do aparelho de solda elétrica, recebido da Estrada de Ferro Jacuí.

4. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS EM EDIFÍCIOS E RECINTOS

Foram executadas instalações de:

- 1 bebedouro com refrigeração elétrica para o Departamento da Via Permanente, no edifício Bier & Ulmann, em Pôrto Alegre.
- 17 aparelhos de luz fluorescente, na sala dos serviços mecanizados do Departamento de Contrôl e Finanças.
- 2 aparelhos de luz fluorescente, na sala da secção de desenhos do Departamento de Mecânica.
- 13 ventiladores de teto; 5 ventiladores de mesa e 27 tomadas de corrente nos Escritórios Centrais de Pôrto Alegre.
- 20 tomadas de corrente, nas oficinas, 2 no depósito e 6 na plataforma da estação de Santa Maria; uma na estação de Novo Hamburgo e 16 no Laboratório do Silo.
- 1 campainha elétrica nos escritórios das oficinas de Santa Maria.
- 280 lâmpadas em vários edifícios e dependências da Estrada em diversos pontos da rede.

Foram procedidas modificações, nas rêsdes de 220 C. A. e 110 C. C., existentes nas salas do Serviço Hollerith; mudanças, da instalação elétrica dos Escritórios do Departamento da Via Permanente e da instalação elétrica das salas da Secção de Contas do Departamento de Transporte e ligações, da corrente 110 Voltios na estação de rádio (PSG-6) em Rio Grande e das instalações do Laboratório do Silo à rede elétrica do CADEM.

Sofreram reformas as instalações elétricas da Secção de Reclamações, das salas do 2.º andar do Palácio do Comércio, da Secção de Contrôl do Departamento de Materiais, de uma sala da Secção Hollerith, do arquivo da Repartição do Pessoal, do recinto e do edifício da estação de Rio Grande, da estação de Quaraí, da estação de Santana, da Parada Inspetor Gou-

lart, da estação de Cachoeira, da casa do chefe do Depósito de Santiago e o quadro de ventiladores da Contadoria do Escritório Central.

5. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS EM LOCOMOTIVAS

Existiam, em 31 de dezembro de 1943, 198 locomotivas da Viação Férrea providas de turbo-dínamos e instalações elétricas completas, ou seja 65,8 % sôbre o número total de locomotivas existentes.

Durante o ano de 1943, foram procedidas 271 reparações gerais das instalações e turbinas e transferências de instalações de locomotivas, bem como executadas 1 261 pequenas reparações nas instalações elétricas de diversas locomotivas.

6. ILUMINAÇÃO ELÉTRICA DE CARROS E VAGÕES

A quantidade total de veículos dotados de iluminação elétrica, em 31 de dezembro de 1943, era de 322 carros e vagões, sendo 305 carros e 17 vagões, conforme a seguinte distribuição:

— Carros providos de dínamos e baterias	209	
— Carros providos sômente de baterias	25	
— Carros providos de instalação e alimentados por toma-corrente	70	
— Carro com instalação elétrica de 220 volts	1	305
<hr/>		
— Vagões providos de instalação e alimentados por toma-corrente	12	
— Vagões com instalação elétrica de 220 volts	5	17
<hr/>		
Total geral (carros e vagões)		322

Existiam instalados nos carros 214 dínamos e 365 baterias de acumuladores, sendo 170 de ferro-níquel e 195 de chumbo.

Foram executadas instalações elétricas novas nos 6 carros de aço, construídos nas Oficinas de Rio Grande e 258 reparações gerais e transferências de instalações elétricas em diversos carros, bem como procedida, regularmente, durante o ano, a revisão diária das instalações elétricas dos carros

em tráfego, com o total de 32 330 revisões e substituição de 661 secções positivas, das quais 415 fabricadas nas oficinas de eletricidade, em Rio Grande, e 246 das de marca “Saturnia”, fabricadas em São Paulo.

7. BOMBAS ELÉTRICAS

Em 31 de dezembro de 1943, era de 56 o número de bombas elétricas existentes em diversas instalações elétricas, oficinas e depósitos.

8. MÁQUINAS A VAPOR E DE EXPLOSÃO

A existência, em 31 de dezembro de 1943, de máquinas a vapor e de explosão, nas usinas e diversos serviços da Viação Férrea, era de 56, conforme discriminação que segue:

— Máquinas fixas	3
— Máquinas semi-fixas	8
— Locomóveis a vapor	26
— Máquinas a explosão	19
	—
Total	56

9. SECÇÃO DE GALVANOPLASTIA

A produção da Secção de Galvanoplastia, durante o ano de 1943, constou de niquelagem de 2 708 peças e polimento de 1 675 peças diversas de locomotivas, carros, carros-motores e automóveis de linha.

10. TRABALHOS FOTOGRÁFICOS

Em outubro do ano relatado, foram estabelecidas normas para os trabalhos fotográficos, de execução a cargo de um especialista do Serviço de Eletricidade.

Foram batidas, durante o ano, diversas chapas fotográficas de fases de serviços e próprios da Viação Férrea e extraídas 169 cópias de fotografias diversas.

VI — Tração

O movimento verificado nos serviços da Tração, durante o ano de 1943, foi o seguinte:

1. DESPESA

A despesa com a reparação do material rodante, no que se refere aos serviços a cargo da Tração, atingiu o total de Cr\$ 10 512 732,10, sendo Cr\$ 4 513 683,50 de pessoal e Cr\$ 5 999 048,60 de material.

A discriminação, por contas, e o comparativo da despesa de 1943, com a de 1942, constam do quadro L-32.

2. LOCOMOTIVAS

a — Situação de locomotivas

A situação geral das locomotivas, em 31 de dezembro de 1943, era a seguinte:

Em tráfego:

Em bom estado.....	170	
Em regular estado.....	81	
Em mau estado.....	23	274
		<hr/>

Imobilizadas nos depósitos:

Em reparação intermediária..		1
------------------------------	--	---

Imobilizadas nas oficinas:

Em reparação	26	
Aguardando reparação	—	
Aguardando baixa	—	26
		<hr/>
Total.....		301
		<hr/>

As 274 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1943, estavam assim distribuídas:

**Demonstrativo das despesas de pessoal e material nos serviços da Tração, durante o ano de 1943,
comparado com 1942**

Quadro L-32

Número	CONTAS ESPECIFICAÇÃO	DESPESA DE 1943			Diferenças em 1943
		Pessoal	Material	Total	
		Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
2 201	Conservação das máquinas para estações e sub-estações de energia elétrica	—	22,20	22,20	+ 22,20
2 202	Reparação de locomotivas	2 664 062,10	3 338 399,60	6 002 461,70	+ 1 479 214,40
2 204	Reparação de automotrizes	129 154,40	82 326,40	211 480,80	+ 30 157,20
2 205	Reparação de vagões	856 670,20	1 915 095,80	2 771 766,00	+ 985 842,10
2 206	Reparação de carros	464 298,80	547 873,80	1 012 172,60	+ 119 484,50
2 208	Reparação do material rodante em serviço da Estrada	399 498,00	114 261,50	513 759,50	+ 74 035,90
2 209	Reparação do material auxiliar do tráfego	—	1 069,30	1 069,30	+ 1 069,30
	TOTAL	4 513 683,50	5 999 048,60	10 512 732,10	+ 2 689 828,60
	MÉDIA MENSAL	376 140,30	499 920,70	876 061,00	+ 224 152,40

OBSERVAÇÃO: Não está incluída, nas despesas acima, a parte referente à gratificação especial, paga ao pessoal no primeiro trimestre do ano, que importou em Cr\$ 142 794,10. Não constam, também, as partes referentes à "Administração Geral" e "Despesas não especificadas" que foram incluídas nas Despesas do Departamento de Mecânica.

Em trens de viajantes	48
Em trens mistos	6
Em trens de cargo	113
Em trens de lastro	33
Em trens de lenha	18
Em trens de carvão	{
Em trens de manobras	42
Em reserva	4
Alugadas	7
Total.....	274

b — Percurso simples das locomotivas

Durante o ano de 1943, o percurso simples das locomotivas atingiu 14 381 118,900 quilômetros, com um aumento, portanto, de 202 285,700 quilômetros sôbre o percurso do ano anterior, que foi de 14 178 833,200 quilômetros, conforme comparativo constante do quadro a seguir:

Quadro L-33

TRENS	PERCURSO		Diferenças em 1943
	1943	1942	
	Km	Km	Km
Viajantes	2 427 770,8	2 150 681,7	+ 277 089,1
Especiais de viajantes..	100 490,8	89 250,4	+ 11 240,4
Mistos	229 884,5	251 192,6	— 21 308,1
Carga	4 937 604,3	4 787 348,9	+ 150 255,4
Animais	438 911,2	502 009,7	— 63 098,5
Construção — Fundo de Melhoramentos	50 860,7	54 999,4	— 4 138,7
Inspeção	73 637,4	77 843,7	— 4 206,3
Lastro	343 823,6	347 166,4	— 3 342,8
Transporte de lenha.....	512 025,4	542 644,2	— 30 618,8
Socorro	15 181,3	15 935,7	— 754,4
Dupla tração	215 596,8	230 577,2	— 14 980,4
Escoteiras	374 346,0	373 476,7	+ 869,3
Manobras	3 943 998,4	4 103 814,9	— 159 816,5
Sob pressão	716 987,7	651 891,7	+ 65 096,0
TOTAIS.....	14 381 118,9	14 178 833,2	+ 202 285,7

c — Percurso médio das locomotivas

O percurso médio das locomotivas em serviço, em 1943, em comparação com o percurso médio das locomotivas em serviço no ano anterior, foi o seguinte:

Quadro L-34

DESIGNAÇÃO	1943	1942	Diferenças em 1943
Número médio mensal de locomotivas em serviço excetuando-se as imobilizadas	274	268	+ 6
Percurso anual das locomotivas	Km 14 381 118,9	Km 14 178 833,2	Km + 202 285,7
Percurso médio mensal das locomotivas	1 198 426,5	1 181 569,4	+ 16 857,1
Percurso médio anual de uma locomotiva	52 412,8	52 906,0	— 493,2
Percurso médio mensal de uma locomotiva	4 367,7	4 408,8	— 41,1
Percurso médio diário de uma locomotiva	145,5	147,0	— 1,5

d — Percurso das locomotivas e veículos nos últimos 5 anos

Quadro L-35

ANOS	Locomotivas	Veículos	Relação entre o percurso dos veículos e das locomotivas
	Km	Km	
1943	14 381 118,9	88 843 610	6,2
1942	14 178 833,2	87 825 236	6,2
1941	12 578 107,4	76 238 686	6,1
1940	13 241 888,7	82 964 400	6,3
1939	12 674 655,4	79 053 489	6,2

3. CARROS

a — Situação dos carros

Dos 307 carros existentes em 31 de dezembro de 1943, estavam a disposição do tráfego 291 e achavam-se imobilizados 16, assim discriminados:

Em tráfego:

Em bom estado.....	264	
Em regular estado.....	18	
Em mau estado.....	9	291
		<hr/>

Imobilizados nas oficinas:

Em reparação	10	
Aguardando reparação	6	16
		<hr/>
Total.....		<u>307</u>

4. CARROS-MOTORES

a — Situação dos carros-motores

Em 31 de dezembro de 1943, dos 25 carros-motores existentes na Viação Férrea, estavam à disposição do tráfego 21, cedido à Estrada de Ferro Jacuí 1 e achavam-se imobilizados nas oficinas 3, assim discriminados:

Em tráfego:

Em bom estado.....	4	
Em regular estado.....	12	
Em mau estado.....	5	21
		<hr/>

Cedido à Estrada de Ferro Jacuí 1

Imobilizados nas oficinas:

Em reparação	2	
Aguardando reparação	1	3
		<hr/>
Total.....		<u>25</u>

b — Percurso dos carros-motores

O percurso dos carros-motores, durante o ano de 1943, foi de 187 226,600 quilômetros, contra 412 842,200 quilômetros em 1942, ou seja um decréscimo de 225 615,600 quilômetros no ano relatado.

O decréscimo verificado no percurso dos carros-motores, teve a sua origem na restrição do consumo de gasolina, imposta pelas medidas de racionamento desse combustível, dada a situação internacional.

c — Consumo de gasolina e óleos lubrificantes

O consumo de gasolina e óleos lubrificantes nos carros-motores, durante o ano de 1943, comparado com o ano de 1942, consta do quadro seguinte:

Quadro L-36

ANOS	GASOLINA		LUBRIFICANTES	
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
	Litros	Cr\$	Litros	Cr\$
1943	103 541,9	210 500,00	4 551,3	23 484,80
1942	179 592,0	290 338,70	3 386,0	16 327,30
Diferenças em 1943..	- 76 050,1	- 79 838,70	+ 1 165,3	+ 7 157,50

5. COMBUSTÍVEIS

a — Despesa e consumo de combustíveis

A despesa com os combustíveis consumidos em todos os Departamentos da Viação Férrea, no decurso do ano de 1943, atingiu Cr\$ 54 925 125,20, inclusive a importância de Cr\$... 982 657,20, correspondente à despesa efetuada com o pessoal necessário ao abastecimento dos tênderes.

Excluída a despesa do serviço de abastecimento dos tênderes, o consumo e o custo dos combustíveis, convertidos a

carvão estrangeiro, comparados com os de 1942, foram os seguintes:

Quadro L-37

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr\$	Cr\$
1943	257 087,2	53 942 468,00	209,80
1942	249 834,5	42 065 230,30	168,40
Diferenças em 1943.....	+ 7 252,7	+ 11 877 237,70	+ 41,40

Houve em 1943, em relação a 1942, um aumento de 7 252,7 toneladas no consumo de combustíveis, correspondendo a um acréscimo de despesa na importância de Cr\$ 11 877 237,70.

Combustíveis consumidos no Departamento de Mecânica

Quadro L-38

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr\$	Cr\$
1943	228 422,1	47 424 994,90	207,62
1942	223 417,8	37 596 313,90	168,28
Diferenças em 1943.....	+ 5 004,3	+ 9 828 681,00	39,34

Combustíveis consumidos em trens remunerados

Quadro L-39

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr\$	Cr\$
1943	195 109,1	41 106 305,10	210,68
1942	199 576,4	33 813 018,30	169,42
Diferenças em 1943.....	- 4 467,3	+ 7 293 286,80	+ 41,26

Combustíveis consumidos em trens não remunerados

Quadro L-40

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr\$	Cr\$
1943	43 563,8	9 018 706,00	207,02
1942	33 632,5	5 624 192,60	167,22
Diferenças em 1943.....	+ 9 931,3	+ 3 394 513,40	+ 39,80

Combustíveis consumidos em trens em geral

Quadro L-41

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr\$	Cr\$
1943	238 672,9	50 125 011,10	210,01
1942	233 208,9	39 437 210,90	169,11
Diferenças em 1943.....	+ 5 464,0	+ 10 687 800,20	+ 40,90

As quantidades totais e as importâncias dos combustíveis consumidos, por espécie, em 1943 e 1942, estão mencionados no quadro seguinte:

Consumo e custo de combustíveis, por espécie, em todos os Departamentos da Viação Férrea, em 1943, comparados com os de 1942

Quadro L-42

ESPÉCIE DE COMBUSTÍVEIS	1943			1942		
	Quantidade	Custo médio	Custo total	Quantidade	Custo médio	Custo total
	Ton	Cr\$	Cr\$	Ton	Cr\$	Cr\$
Carvão briquete	379,177	267,60	101 460,50	3 254,752	262,10	853 006,90
Carvão cardiff						
Carvão coque	562,470	1 786,00	1 004 595,40	230,918	1 263,10	291 670,60
Carvão de forja	22,841	244,40	5 581,30	41,064	282,20	11 587,40
Carvão Nacional — São Jerônimo	412 439,100	101,00	41 648 520,10	424 234,240	77,50	32 874 096,20
Carvão Nacional — Rio Negro...	4 023,146 ^{m³}	20,10	80 781,70	3 652,770	20,00	72 950,20
Lenha	831 144,000	12,70	10 530 157,80	691 617,500	11,00	7 574 543,80
Nós de pinho	19 270,000	29,70	571 371,20	17 973,500	21,60	387 375,20
Total convertido em carvão estrangeiro	257 087,119	209,82	53 942 468,00	249 834,454	168,40	42 065 230,30

NOTA: 1) A conversão do combustível a carvão estrangeiro é feita na seguinte base: 1 tonelada de carvão estrangeiro equivale a 2,5 toneladas de carvão nacional, a 10 m³ de lenha e 3 m³ de nó de pinho.
 2) No custo total acima, não estão incluídas as despesas efetuadas com o pessoal para o abastecimento dos tênderes. Adicionadas essas importâncias, teremos, as seguinte cifras totais:

Custo total em 1943: Cr\$ 53 942 468,00 + 982 657,20 = Cr\$ 54 925 125,20
 Custo total em 1942: Cr\$ 42 065 230,30 + 705 109,70 = Cr\$ 42 830 340,00

Preços médios anuais dos combustíveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento, desde 1934

Quadro L-43

A N O S	Carvão briquete		Carvão coque		Carvão forja		Carvão nacional			Lenha	Nós de pinho
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	S. Jerônimo	Rio Negro	Cr\$		
1 943	267,60	1 786,00	244,40	101,00	20,10	12,70			29,70		
1 942	262,10	1 263,10	282,20	77,50	20,00	11,00			21,60		
1 941	266,40	645,10	253,80	63,40	20,00	10,70			19,40		
1 940	227,70	391,80	240,80	62,10	—	10,70			21,20		
1 939	206,20	325,60	233,40	56,60	—	9,80			18,60		
1 938	216,40	226,70	169,30	57,10	—	9,70			17,20		
1 937	154,40	151,80	139,00	56,60	—	9,10			16,80		
1 936	129,00	120,00	121,50	55,70	—	8,90			13,80		
1 935	97,80	111,30	108,20	58,60	—	9,00			14,20		
1 934	105,90	96,40	81,70	51,40	—	9,10			14,10		

Consumo e custo de combustíveis por espécie e por natureza de e em conta de Melhoramentos

DÉBITOS DOS COMBUSTÍVEIS POR NATUREZA DE SERVIÇO	CARVÃO COQUE		CARVÃO DE FORJA		CARVÃO BRIQUETE	
	Quan- tidade	Impor- tância	Quan- tidade	Impor- tância	Quan- tidade	Impor- tância
	Ton	Cr\$	Ton	Cr\$	Ton	Cr\$
DEPARTAMENTO DE MECÂNICA						
<i>Serviço de trens:</i>						
Trens remunerados	—	—	—	—	—	—
<i>Outros serviços:</i>						
Officinas, Depósitos e Postos de Visitas	0,09	184,00	8,1	1 967,80	307,3	82 238,80
Fornecimentos diversos às loco- motivas	—	—	0,01	2,90	3,6	997,10
Instalações hidráulicas	—	—	0,05	12,20	—	—
TOTAL DO DEPARTAMENTO DE MECÂNICA	0,09	184,00	8,16	1 982,90	310,9	83 235,90
OUTROS DEPARTAMENTOS						
<i>Departamento de Contrôles e Finanças</i>						
Trens da Diretoria.....	—	—	—	—	—	—
Trens de pagadores.....	—	—	—	—	—	—
Trens de transporte de carvão e lenha	—	—	—	—	—	—
Guindastes, particulares etc....	562,06	1 003 897,00	0,62	150,30	5,4	1 431,70
DEPARTAMENTO DE TRANS- PORTE						
Abastecimento das estações....	0,32	514,40	3,64	889,00	—	—
DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE						
Trens em serviço da linha....	—	—	—	—	—	—
Officinas e Residências.....	—	—	9,73	2 379,90	49,0	13 080,60
TOTAL DE OUTROS DEPAR- TAMENTOS	562,38	1 004 411,40	13,99	3 419,20	54,4	14 512,3
CONTA DE MELHORAMEN- TOS	—	—	0,74	179,20	13,8	3 712,3
TOTAL GERAL	562,5	1 004 595,40	22,9	8 581,30	379,1	101 460,5

erviço, no Departamento de Mecânica, nos demais Departamentos
rante o ano de 1943

Quadro L-44

CARVÃO NACIONAL		LENHA		NÓ DE PINHO		Importância dos combustíveis
Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	
Ton	Cr\$	m ³	Cr\$	m ³	Cr\$	Cr\$
329 874,5	33 285 581,40	584 917,9	7 408 575,50	14 002,5	412 148,20	41 106 305,10
10 300,9	1 006 655,00	55 910,5	705 960,30	477,0	14 135,70	1 811 141,60
33 307,9	3 226 572,50	47 435,1	604 308,50	1 393,0	41 496,70	3 873 377,80
2 510,0	180 993,90	35 844,5	452 846,50	12,0	317,80	634 170,40
375 993,3	37 699 802,90	724 108,0	9 171 690,80	15 884,5	468 098,40	47 424 994,90
359,3	34 276,30	434,5	5 529,30	40,0	1 087,40	40 893,00
938,6	94 666,50	2 499,5	32 098,70	235,0	7 644,20	134 409,40
27 003,6	2 731 333,30	47 038,0	597 928,10	2 206,0	66 679,40	3 395 941,30
196,9	19 027,40	16 076,0	203 394,50	—	—	1 227 900,90
—	—	—	—	—	—	1 403,40
10 350,7	991 182,70	26 231,5	333 396,50	874,5	26 941,90	1 351 521,10
391,6	34 249,60	2 455,5	30 828,40	30,0	919,90	81 458,40
39 240,7	3 904 736,30	94 735,0	1 203 175,50	3 385,5	103 272,80	6 233 527,50
1 228,1	124 762,60	12 301,0	155 291,50	—	—	283 945,60
416 462,1	41 729 301,30	831 144,0	10 530 157,80	19 270,0	571 371,20	53 942 468,00

Consumo e importância de combustíveis convertidos a carvão estrangeiro, nos serviços dos trens e resultados por unidade de tráfego, nos últimos 15 anos

Quadro L-45

ANOS	CARVÃO CONSUMIDO			Percurso dos trens e locomotivas-quilômetros	Toneladas-brutas quilômetro	CONSUMO		CUSTO			
	Quantidade	Importância	Preço unitário			Km	Ton-km	Por locomotiva e trem-quilômetro	Por 1 000 ton-km brutas	Por locomotiva e trem-quilômetro	Por 1 000 ton-km brutas
								Cr\$	K\$	Cr\$	K\$
1 943..	238 672,9	51 107 668,30	214,13	14 381 119	2 267 840 236	16,6	105,2	3,55	22,53		
1 942..	233 208,9	40 202 320,60	172,40	14 178 833	2 191 889 230	16,4	106,3	2,80	18,34		
1 941..	197 622,3	27 764 271,55	140,49	12 578 107	1 803 585 179	15,7	109,5	2,21	15,39		
1 940..	215 107,3	30 631 852,16	142,40	13 241 889	1 963 498 387	16,2	109,5	2,31	15,60		
1 939..	201 120,5	28 827 191,52	143,33	12 674 655	1 885 340 194	15,9	106,6	2,27	15,29		
1 938..	193 869,6	29 495 313,98	152,14	12 580 156	1 757 864 615	15,4	110,2	2,34	16,78		
1 937..	172 701,0	22 705 349,56	131,47	11 850 013	1 620 686 459	14,6	106,5	1,92	14,01		
1 936..	150 478,5	18 556 924,68	123,32	11 109 356	1 486 670 339	13,5	101,2	1,67	12,48		
1 935..	147 735,5	17 837 394,37	120,74	11 287 478	1 468 323 485	13,1	100,6	1,58	12,15		
1 934..	140 397,5	15 928 896,43	113,46	10 876 930	1 373 536 420	12,9	102,2	1,46	11,60		
1 933..	125 641,4	14 207 536,92	113,08	10 159 911	1 231 509 627	12,4	102,0	1,40	11,54		
1 932..	118 361,5	13 451 670,70	113,65	9 683 409	1 109 732 845	12,2	106,6	1,39	12,12		
1 931..	121 813,2	16 235 361,57	133,28	9 890 925	1 112 527 745	12,3	109,4	1,64	14,59		
1 930..	133 906,5	14 832 268,12	110,77	10 269 950	1 139 604 318	13,0	117,5	1,44	13,02		
1 929..	157 763,6	16 496 679,88	104,57	10 562 275	1 281 996 308	14,9	123,0	1,56	12,87		

OBSERVAÇÃO: — Na importância do carvão consumido estão incluídos a lenha e nó de pinho destruídos por incêndio e a despesa com pessoal para abastecimento dos tendões que foi de Cr\$ 982 657,20, em 1 943.

Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) nas locomotivas e veículos em 1943 e 1942

Quadro L-46

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		Diferenças em 1943	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTANCIA		Diferenças em 1943
	1943	1942		1943	1942	1943	1942	
	L	L		Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	
óleo A	82 975,0	84 802,0	—	3,92	3,75	325 262,00	318 007,50	7 254,50
óleo B	140 163,0	176 693,0	—	2,19	2,27	306 955,00	401 093,10	94 138,10
óleo C	96 486,0	110 217,0	—	2,11	2,38	203 982,10	262 316,40	58 334,30
óleo recuperado....	47 664,0	57 812,0	—	0,37	—	17 503,20	—	—
Totais.....	367 288,0	429 524,0	—	—	—	853 702,30	981 417,00	— 127 704,70

Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) na Viação Férrea, em 1943 e 1942

Quadro L-47

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		Diferenças em 1943	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTANCIA		Diferenças em 1943
	1943	1942		1943	1942	1943	1942	
	L	L		Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	
óleo A	167 359,0	102 134,8	+	3,92	3,75	420 845,90	383 005,30	37 840,60
óleo B	183 553,0	198 420,3	—	2,19	2,27	401 979,10	450 414,10	48 435,00
óleo C	140 699,5	126 190,1	+	2,11	2,38	303 189,60	300 332,50	2 857,10
óleo recuperado....	65 701,0	58 108,0	+	0,37	—	24 357,30	—	—
Totais.....	497 312,5	484 853,2	+	—	—	1 150 371,90	1 133 751,90	16 620,00

OBSERVAÇÃO: O óleo recuperado não teve preço em 1942.

b — Contrato para fornecimento de carvão nacional

O contrato celebrado a 10 de julho de 1937 entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Empresas de Mineração, para o fornecimento mensal de 21 000 toneladas de carvão nacional, pelo prazo de 10 anos, a partir de 1.º de maio de 1937, continua em vigor.

A 25 de novembro de 1938, foi lavrado, entre as partes acima mencionadas, um termo aditivo ao contrato já referido, pelo qual o Consórcio se obrigava a fornecer a mais, mensalmente, até 8 000 toneladas de carvão, sendo 4 000 toneladas a partir de 1.º de setembro de 1938 e 4 000 toneladas a partir da data em que começasse a produzir o poço n.º 5 da Companhia de Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo, tendo a Viação Férrea preferência nessa produção.

No ano relatado, por Decreto-Lei n.º 5 964, de 3 de novembro de 1943, foi regulado o modo de ser fixado o preço desse combustível, cujo fornecimento, conforme o mesmo Decreto-Lei, ficou sujeito à Comissão de Marinha Mercante.

6. LUBRIFICANTES

a — Óleos lubrificantes

Continuou em vigor, sem alteração, o contrato celebrado a 13 de dezembro de 1940, entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, para o fornecimento de óleos lubrificantes para locomotivas, tênderes e vagões, pelos períodos prorrogáveis de um ano, a partir de 1.º de julho de 1941.

O consumo e custo total dos óleos lubrificantes em 1943 e 1942, comparativamente, constam nos quadros L-46 e L-47.

b — Enchimento

O óleo empregado no enchimento é do tipo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluído nos demonstrativos anteriores, sobre o consumo de lubrificantes por espécie.

O consumo de enchimento nas locomotivas, tênderes e veículos em tráfego, em 1943, consta do quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr\$	Cr\$
Nas locomotivas e tenderes	67 562,0	145 360,60	2,15
Nes carros e vagões....	114 129,0	245 377,40	2,15
Totais.....	181 691,0	390 738,00	—

c — Graxa para lubrificação de truques

O consumo de graxa especial para conservação de truques (center plate), durante o ano de 1943, atingiu 1995 quilos, na importância de Cr\$ 6 384,00, correspondente ao preço de Cr\$ 3,20 ao quilo.

d — Estôpa

O consumo de estôpa nova, para fabricação de enchimento, foi de 70 012 quilos na importância de Cr\$ 175 030,00. O consumo de estôpa para limpeza, foi de 40 907,650 quilos, na importância de Cr\$ 65 851,10.

e — Óleo de limpeza

O consumo de óleo de limpeza recuperado, foi de 81 619 litros, na importância de Cr\$ 77 875,00 e o consumo de óleo de limpeza novo, foi de 93 litros, na importância de Cr\$ 376,90.

f — Querosene

O consumo de querosene no Departamento de Mecânica, foi de 10 021,750 litros no total de Cr\$ 15 170,50, sendo 9 395,750 litros na importância de Cr\$ 14 225,20, empregados nas locomotivas e depósitos.

7. INSPETORIAS DE TRAÇÃO

a — Prêmios de economia de combustíveis

Durante o ano relatado não foi convocada a Comissão Permanente de que trata a Portaria 669, de 13 de novembro

de 1943, dessa Diretoria, para a escolha dos maquinistas concorrentes aos prêmios de economia de combustíveis, relativos ao ano de 1942.

b — Emblema de mérito

Para proceder à escolha dos maquinistas merecedores do “Emblema de mérito”, instituído em 1928 pela antiga 3.^a Divisão, correspondente ao ano de 1942, a Comissão para tal fim nomeada, reuniu-se em Pôrto Alegre, em setembro de 1943.

Após metuculoso exame dos assentamentos dos candidatos indicados pelos srs. Inspetores de Tração, a Comissão opinou pela cóncessão dos prêmio aos seguintes maquinistas, o que foi aprovado pela Diretoria:

- 1.^a Secção — João Luiz Medeiros, maquinista padrão 228, do Depósito de Diretor A. Pestana;
- 2.^a Secção — Antônio Rocha, maquinista padrão 214, do Depósito de Ramiz Galvão;
- 3.^a Secção — Jeronymo Cichero, maquinista padrão 220, do Depósito de Uruguaiana;
- 4.^a Secção — Ozorio Margarites, maquinista padrão 212, do Depósito de Bagé;
- 5.^a Secção — Martins Dominiense Soares, maquinista padrão 212, do Depósito de Cruz Alta.

c — Tratamento de água e lavagem de caldeiras

Tendo-se esgotado, em junho e outubro, respectivamente, os estoques das fórmulas “Dearborn” E-1 e 237, foi suspenso, temporariamente, o tratamento de água para caldeiras.

As lavagens das caldeiras estacionárias e das caldeiras das locomotivas, continuaram sendo feitas normalmente.

d — Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

O transporte de médicos em automóveis de linha, reiniciado em janeiro de 1933, continuou a ser feito em 1943, com regularidade.

Êsses veículos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, continuaram a ser reparados pelas oficinas mecânicas dêste Departamento e conservados e conduzidos pela tração, de acôrdo com o convênio celebrado entre a

Viação Férrea e a Junta Administrativa da referida Caixa, correndo, porém, tôdas as despesas por conta da Viação Férrea.

Em 31 de dezembro de 1943, estavam em serviço 7 automóveis de linha, em reparação nas oficinas 3 e aguardando reparação 2.

e — Maquinário para os Depósitos

Durante o ano relatado foram adquiridas diversas máquinas-ferramentas para o Depósito de Pôrto Alegre e aparelhos de solda elétrica para os Depósitos de Santa Maria, Cacequi e Cruz Alta.

8. INSPETORIA DO MATERIAL RODANTE

Durante o ano de 1943, transcorreram normalmente os serviços afetos à Inspetoria do Material Rodante.

VII — Registo de ocorrências

As principais ocorrências registadas no Departamento de Mecânica, no decorrer do exercício de 1943, foram as seguintes:

1. MUDANÇA DE DENOMINAÇÃO

Em abril do ano relatado, por Portaria dessa Diretoria, foram mudadas as denominações das antigas Divisões e do Almojarifado para Departamentos, tendo, em consequência, a então 3.^a Divisão — Locomoção, passado para a atual denominação de Departamento de Mecânica.

2. REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Consoante a nova organização da Viação Férrea foi, por essa Diretoria, em Portaria 696, de 23 de dezembro de 1943, dada nova organização administrativa a êste Departamento de Mecânica, fixando as suas atribuições e determinando a sua constituição atual.

3. PADRONIZAÇÃO DE VENCIMENTOS E ABONO FAMILIAR

Em abril de 1943, teve início neste Departamento de Mecânica, a nova padronização de vencimentos e concessão do abono familiar, dentro do que foi estabelecido no Quadro do Pessoal, aprovado por Portaria n.º 451, de 4 de maio do mesmo ano, do sr. Ministro da Viação e Obras Públicas e consoante determinações baixadas por essa Diretoria.

4. TRANSFERÊNCIAS DE POSTOS DE VISITAS

O principal fato, de ordem administrativa, registrado na Tração, foi a transferência, a partir de 1.º de novembro de 1943, de direção dos postos de visita de Santa Maria e Pinhal, da Inspetoria do Material Rodante para a Inspetoria de Tração da 2.ª Secção, a fim de que a ação da Inspetoria do Material Rodante se torne mais fiscalizadora que executora, na parte de conservação dos carros e vagões.

5. CURSO ELEMENTAR DE MAQUINISTAS

Durante todo o exercício de 1943, estiveram suspensas as aulas desse curso, aguardando-se a sua reorganização que estava sendo elaborada nessa Diretoria.

VIII — Quadro administrativo

O quadro administrativo do Departamento de Mecânica, em exercício em 31 de dezembro de 1943, era o seguinte:

— Chefe do Departamento	— Eng.º José Borges de Leão
— Assistente do Departamento	— Eng.º Ant.º José Gonçalves Chaves
Chefe da 1.ª Divisão	
— Assistente do Departamento	— Eng.º João Baptista Leggerini
Chefe da 2.ª Divisão	
— Assistente do Departamento	— Eng.º Manoel Pereira da Costa
Chefe da 3.ª Divisão	
— Chefe de Secção (Técnica)	— Eng.º Oswaldo Lopes da Silva
— Chefe de Secção (Eletricidade)	— Eng.º Rodolfo Dagnino
— Chefe de Secção de Escritório	— Sr. Theodomiro Pimentel
— Chefe de Secção de Escritório	— Sr. Mario Avassalo Peirano Ribeiro
— Chefe de Secção de Desenhos	— Sr. Octacilio de Araujo Engler

— Chefe das Oficinas de Santa Maria	— Eng.º Marcio Vinicio Lemos Monzani
— Chefe das Oficinas do Quilômetro Três	— Eng.º Walter Pinheiro
— Chefe das Ofic. de Rio Grande	— Sr. João Baptista Lauda
— Inspetor do Serviço de Eletricidade	— Sr. João Baptista Bolli
— Inspetor de Combustível	— Eng.º João Aleixo Dischinger
— Inspetores de Tração	— Eng.º Alcides Nunes Vieira Eng.º Ney Fortunatti Pereira Eng.º Odon Venturi Eng.º Alberto Conceição de Oliveira Eng.º Ivo Carlos Brasileiro Bonardi
— Inspetor do Material Rodante	— Eng.º Jacintho Lopes da Silva

IX — Considerações gerais

Apresento, a seguir, um ligeiro retrospecto sôbre os principais resultados obtidos em 1943.

a — Locomotivas

1. — Apesar das dificuldades de aquisição de peças manufaturadas e escassez de alguns materiais imprescindíveis, que cada dia mais se acentua, dada a situação internacional, continuou em ascendência o número de locomotivas reparadas, que foi ao total de 157 unidades, contra 150 em 1942. Do total de 1943, foram reparadas 146 locomotivas da Viação Férrea, contra 144 no ano anterior, ou sejam mais 2 unidades em 1943.

O total de locomotivas reparadas por conta da Viação Férrea, corresponde a 48,5 % sôbre o número de locomotivas existentes em 1943, contra 48,0 % em 1942. A média mensal de locomotivas reparadas foi de 12,16 unidades em 1943, contra 12,0 unidades no ano anterior. Finalmente, a produção de locomotivas reparadas no ano relatado foi a maior verificada nestes últimos 5 anos.

O custo médio unitário por locomotiva reparada em 1943 sôbre o de 1942 teve uma majoração de cêrca de 30 %, dos quais 27 % se deve à alta de preços dos materiais e 3 % da mão de obra, êstes resultantes dos aumentos concedidos pela padronização de vencimentos do pessoal. Considerando-se

que esses aumentos de vencimentos atingiram, em média 10%, é concludente se afirmar que a mão de obra em 1943 apresentou, em igualdade de condições, uma economia de 7 % sobre a do custo unitário de 1942.

2. Continuou sendo procedida a adaptação dos copos das braçagens e puxavantes para lubrificação a graxa nos locomotivas entradas para reparação nas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, somando o total das máquinas providas de tal melhoramento, no ano relatado e no anterior, a 92 unidades.

3. — Outra iniciativa de relevância, no sentido de diminuir o excessivo desgaste de frisos dos aros das rodas das locomotivas e conseqüentes desgastes dos bolêtos dos trilhos, foi a confecção de aparelhos lubrificadores de frisos, alimentados a óleo recuperado de enchimento velho e a serem instalados sobre o primeiro eixo conjugado das locomotivas.

Dois desses aparelhos foram construídos e instalados, em fins de outubro do ano relatado, pelas Oficinas de Santa Maria, na locomotiva n.º 820, para experiência. Apesar de só se ter obtido o resultado dessa experiência após o término do exercício relatado, pode-se adiantar que esse resultado foi ótimo, tendo-se em vista a comparação entre a locomotiva 820, equipada com os lubrificadores de frisos e a locomotiva 818, desprovida desses aparelhos.

No período da experiência a locomotiva 820 efetuou um percurso de 11 402 quilômetros, contra 8 568 quilômetros da locomotiva 818, percorrendo ambas as máquinas os mesmos trechos e efetuando os mesmos trens. Ao fim desses percursos, os desgastes apresentados nos aros das rodas da locomotiva 820 foram 4 a 5 vezes menores do que os verificados na locomotiva 818, embora o percurso 33 % maior feito pela primeira. A locomotiva 818 teve de ser recolhida às oficinas a fim de serem retorneados os aros das rodas, ao passo que a locomotiva 820, com maior percurso, continuou em tráfego. O consumo de óleo para lubrificação de frisos foi, em média, de 4,5 litros por locomotiva-mil quilômetros.

Diante dos excelentes resultados obtidos, foi providenciada a confecção dos aparelhos lubrificadores de frisos, em quantidade necessária a equipar tôdas as principais locomotivas em tráfego na Rede, por isso que se trata de uma medida preventiva de grande alcance, mormente na presente época, quando se torna necessária a maior poupança das bandagens de locomotivas.

b — Carros

1. — Em prosseguimento ao programa de construção de 22 carros de aço, por conta da “Subvenção da União”, foram construídos, nas Oficinas de Rio Grande, mais 6 carros de 1.^a classe e continuou em andamento a construção, iniciada, em 1942, de dois carros dormitórios.

Êsses 8 veículos formam o 2.^o lote da série de 22 carros programados.

Os seis carros entregues ao tráfego no ano relatado, somados aos do 1.^o lote, em número de 6, dos quais 3 foram construídos em 1942 e 3 em 1941, formam o total de 12 carros já construídos, faltando, portanto, apenas 10 unidades para se completar a série, dois dos quais se achavam com a construção bastante adiantada ao fim do ano em referência.

2. — A produção em carros reparados em 1943, foi a mesma de 1942, isto é, 96 unidades, sendo 93 por conta de custeio do Departamento de Mecânica e 3 por conta de Provisões para Riscos Diversos. Relativamente às reparações por conta do Departamento, houve uma diminuição de 3 unidades em 1943, com duas reconstruções neste ano, contra nenhuma em 1942.

O total dos carros reparados, corresponde a 31,27 % sobre o número de carros existentes em 1943, contra 30,97 % em 1942. A média mensal em 1943 foi a mesma de 1942, isto é, 8 unidades reparadas.

3. — O custo médio unitário de carro reparado por conta do Departamento, teve uma majoração de cerca de 30 % sobre o de 1942, sendo 20% de material e 10 % de mão de obra, excessos êsses cujas causas já foram justificadas anteriormente.

c — Vagões

1. — A produção total em vagões reparados e construídos, foi de 1156 unidades, contra 1056 em 1942, ou sejam mais 100 unidades em 1943.

Do total de 1943, foram reparados em conta de custeio do Departamento, 1101 unidades, contra 1048 em 1942, ou sejam mais 53 unidades em 1943.

A quantidade de vagões reparados em contas do Departamento corresponde a 32,85 % sobre o número de vagões existentes em 1943, contra 30,80 % em 1942. A média men-

sal foi de 91,75 unidades em 1943, contra 87,33 em 1942. Finalmente, a produção em vagões reparados no ano relatado foi a maior dos últimos 4 anos, só superada, dentro do quinquênio, pela de 1939, que foi de 1175 unidades.

2. — O custo médio unitário de vagão reparado por conta do Departamento, teve um acréscimo de 41 % sôbre o de 1942, sendo 38 % de material e 3 % de mão de obra, excessos êsses cujas causas já foram justificadas anteriormente.

d — Carros-motores e automóveis de linha

1. — Foi instalado, no carro-motor 74 o qual depois foi cedido à Estrada de Ferro Jacuí onde tomou o n.º de CM-1 E. F. J., um aparelho de gasogênio, construído nas Oficinas de Santa Maria.

Assim, pois, a 31 de dezembro de 1943, existiam 7 carros-motores, providos de aparelhos de gasogênio, a saber: n.º 74 (CM-1 E. F. J.), 77, 82, 83, 86, 87 e 88.

2. — Foram reparados, em 1943, 5 carros-motores, entre pequenas, médias e grandes reparações, contra 6 unidades em 1942, tôdas com grandes reparações.

3. — O custo médio unitário por carro-motor reparado foi, em consequência da classe de reparações mais leves executadas em 1943, menor que o de 1942 em 19,35 %, dos quais 20,71 % menos na parte de mão de obra e 1,36 % mais na parte do material, devido a alta de preço dos materiais em geral, verificada no ano relatado.

I — Continuou a se verificar, em 1943, um aumento sensível na produção do Departamento de Mecânica, quer em quantidade quer em vulto dos serviços executados.

Constatou-se, outrossim, um aumento quase que geral no custo unitário dos diversos serviços, tendo maior preponderância para isso, a elevação constante de preços dos materiais.

II — A produção industrial, tanto em serviços para Terceiros como em trabalhos para a própria Viação Férrea, avultou consideravelmente. Os quadros comparativos da fundição de ferro, bronze e aço, acrescidos no presente relatório, dos

de metal patente comum e combinado e da metalação de bronze, mostram à saciedade, a intensificação verificada nesses setores de produção. Isso decorre, principalmente, da absoluta carência e difícil aquisição de grande parte de materiais e peças manufaturadas necessárias aos nossos serviços e que têm de ser superadas pelo reaproveitamento intensivo de materiais de sucata e pela confecção de peças novas ou reparação das existentes.

III — Continuou-se substituindo os cadinhos para fundição de bronze e metais diversos, sendo, para isso, construído um forno, com capacidade de duas toneladas e alimentado a gás pobre, para fundição de bronze, nas Oficinas de Santa Maria.

IV — Os trabalhos afetos ao Serviço de Eletricidade, tiveram, também, notável desenvolvimento, não obstante as constantes faltas de materiais, que dia a dia mais se acentuam.

Dentre os materiais cuja falta mais se fez sentir, destacam-se as baterias de acumuladores destinadas à iluminação de carros, por cuja aquisição urgente se empenhou esta Chefia durante todo o segundo semestre do ano relatado.

V — Da mesma forma, observou-se intensificação nos serviços a cargo da Tração, quer pelo maior número médio mensal de locomotivas em serviço, quer pelo maior percurso anual das locomotivas e veículos. Neste particular, cumpre acentuar que o percurso das locomotivas e veículos vem em ascendência desde 1941 e que em 1943 obteve-se o maior percurso dos últimos 5 anos.

O consumo de combustíveis em trens em geral foi maior que em 1942, com preço médio também mais elevado. O excesso de consumo se verificou nos trens não remunerados, pois que nos trens remunerados houve um decréscimo de quase 4500 toneladas. O número de toneladas-quilômetro brutas transportadas, foi maior que em 1942, com menor consumo de combustível por 1 000 toneladas-quilômetro e maior custo devido à alta de preços dos combustíveis. Houve menor consumo de lubrificantes nas locomotivas e veículos, com uma diferença de despesa para menos de cêrca de Cr\$... 128 000,00 sôbre a do ano anterior. O consumo de enchimento nas locomotivas e veículos, em 1943, foi menor de cêrca de 46 000 quilos do de 1942, bem como o consumo total de estôpa nova, para enchimento e para limpeza, que teve

um decréscimo de cêrca de 25 000 quilos em 1943. Finalmente, o consumo de querosene baixou de 34 000 litros em 1942 para 10 000 litros em 1943.

VI — As principais medidas de ordem administrativas postas em prática em 1943, constaram de 14 circulares e 25 cartas, dando instruções e fixando diretrizes a serem observadas na execução dos diversos serviços afetos a êste Departamento.

Com tais providências e outras, secundando as que já haviam sido adotadas anteriormente, sôbre a racionalização de produção em reparações do material rodante e de tração, foi possível, ainda desta vez, obter-se os resultados compensadores de uma maior e melhor produção, nos serviços em geral dêste Departamento de Mecânica.

Justo é, salientar, neste particular, a colaboração inteligente e dedicada de todo o pessoal dêste Departamento, cuja lealdade, esforço e disciplina foi fator dos mais ponderantes no êxito obtido e penhor da gratidão desta Chefia, que aqui deixo, prazerosamente, consignada.

VII — Finalizando êste trabalho, expresso a essa Diretoria o meu reconhecimento pelo desvanecedor incentivo e apôio que se dignou dispensar sempre à minha administração.

a.) **José Borges de Leão**
Eng. Chefe do Departamento de Mecânica.

Pôrto Alegre, 30 de junho de 1944.

DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE

Índice da matéria contida no relatório:

	Páginas
I — EXTENSÃO DAS LINHAS E RAMAIS.....	217
Alterações nas linhas e desvios da Rêde.....	220
II — TRILHOS E ACESSÓRIOS	
1. Tipos de trilhos existentes na Rêde.....	223
2. Trilhos substituídos por fratura.....	224
3. Recorte de trilhos gastos nas extremidades..	224
4. Substituição de trilhos	227
5. Necessidade da aquisição de trilhos novos e mais pesados	228
6. Extensão do 3.º trilho nas linhas da fronteira com a República do Uruguai.....	230
7. Aparelhos de desvio	231
III — EMPRÊGO DE DORMENTES	
1. Emprêgo de dormentes de todos os tipos, nas diferentes linhas, ramais e Residências.....	233
2. Despesas com a substituição de dormentes e respectivo custo médio unitário.....	238
IV — TRENS DE LASTRO	234
V — ESTATÍSTICAS DOS TRABALHOS DE CONSER- VAÇÃO DA VIA PERMANENTE NAS DIFE- RENTES LINHAS, RAMAIS E RESIDÊNCIAS	240
VI — OBRAS DE ARTE.....	242
VII — EDIFÍCIOS	243
VIII — INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS	244
IX — CUSTO QUILOMÉTRICO DO PERCURSO DOS AUTOS DE LINHA.....	248
X — BALANÇAS DE PESAR VAGÕES.....	249
XI — BRETE E RAMPAS DE EMBARQUE DE ANI- MAIS	250
XII — GIRADORES	251
XIII — TRIÂNGULOS E PÊRAS DE REVERSÃO.....	252
XIV — MATERIAIS E ACESSÓRIOS DE LINHA EM- PREGADOS EM 1943.....	254

	Páginas
XV — LASTRO DA LINHA	
1. Com pedra britada	256
2. Com terra e outros materiais.....	256
Situação do lastro em 31-12-1943.....	257
XVI — DESPESAS DO DEPARTAMENTO DA VIA PER- MANENTE	
1. Conta de Custeio	262
2. Conta de Capital	263
XVII — TRABALHOS ELABORADOS PELA SECÇÃO TÉC- NICA	263
XVIII — PESSOAL DESLIGADO DO SERVIÇO POR APO- SENTADORIA OU FALECIMENTO	265
XIX — MOVIMENTO DA SECRETARIA E DA SECÇÃO DE CONTAS DO DEPARTAMENTO	265
XX — QUADRO ADMINISTRATIVO DO DEPARTAMEN- TO	267
XXI — REGISTO DE OCORRÊNCIAS	268

DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE

Sr. Diretor.

Tenho a satisfação de apresentar-vos o relatório dos trabalhos executados pelo Departamento da Via Permanente, durante o exercício de 1943:

I — Extensão das linhas e ramais

Com a entrega à Viação Férrea, dos ramais Dom Pedrito — Santana e Santiago — São Luiz, a extensão da Rêde, em 31 de Dezembro de 1943, atingiu:

3 578,732 7 quilômetros.

Se incluirmos, porém, a extensão de

12,193 3 quilômetros

de linha dupla, aquêle total atingirá

3 590,926 0 quilômetros.

Se compararmos êsse total, com o correspondente a 31 de dezembro do ano anterior (1942), que era de

3 375,014 9 quilômetros,

constata-se uma diferença para mais, na extensão total das linhas da Viação Férrea, de

215,911 1 quilômetros.

O quadro V-2, detalha todos os fatores que concorreram, além da inclusão dos dois ramais novos citados, para formar a extensão total da Rêde em fins do ano relatado.

O quadro V-1, publicado logo a seguir, discrimina a extensão de cada linha e ramal em particular, das três linhas duplas existentes, de todos os desvios pertencentes à Estrada, e dos concedidos a particulares.

Ressalta, ainda, dum exame no quadro V-1, que, em 1 943, houve sensível acréscimo na extensão relativa aos desvios destinados aos serviços internos da Rêde (cêrca de 7 700 metros).

Acréscimo menor (1 155 metros), constatou-se na extensão dos desvios concedidos a particulares.

E' digno de nota ainda, que sob o regime da Portaria de 3 de agôsto de 1 920, do Ministro J. Pires do Rio, a Viação Férrea mantém, em tráfego, a significativa extensão de

44 219,7 metros

de desvios particulares, circunstância essa que obriga a Via Permanente a desviar dos trabalhos normais da linha, apreciável quantidade de homens-dias durante o ano, em benefício da conservação daqueles desvios auxiliares, conservação que, aliás, é custeada pelos respectivos concessionários.

Extensão total das linhas da Viação Férrea em 31-12-1943

Quadro V-1

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Linha principal metros	Linha dupla metros	DESVIOS		TOTALS metros
			da V. F. metros	particulares metros	
Santa Maria a Pôrto Alegre	390 348,8	7 242,0	87 065,3	5 968,5	490 624,6
Variante Barreto a Diretor. A. Pestana	60 523,7	—	7 863,0	337,0	68 723,7
Santa Maria a Uruguaitana	374 320,8	1 688,3	49 563,5	1 891,7	427 464,3
Santa Maria a Marcelino Ramos	524 342,6	—	70 554,9	7 940,4	602 837,9
Cacequi a Rio Grande	489 685,4	3 263,0	89 430,6	13 753,6	596 132,6
Entroncamento a Santana	158 563,7	—	10 782,0	6 165,7	175 511,4
Salso a São Borja	216 658,0	—	4 997,0	17,8	221 672,8
Uruguaitana a Barra do Quaraim	75 283,8	—	2 439,0	1 114,0	78 836,8
Dilermando de Aguiar a São Borja	304 887,0	—	10 554,4	—	315 441,4
Montenegro a Caxias	117 293,7	—	10 024,0	1 371,6	128 688,7
Rio dos Sinos a Taquara	53 317,0	—	6 060,0	1 272,3	60 649,3
Taquara a Canela	56 995,6	—	4 087,0	—	61 082,6
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	19 300,0	—	3 593,0	786,5	23 679,5
General Câmara a Margem do Taquari	2 115,0	—	—	2 115,0	—
Ramiz Galvão a Santa Cruz	30 311,5	—	1 465,0	322,0	31 798,5
Alegrete a Quaraí	115 385,6	—	2 905,4	—	118 291,0
Cruz Alta a Santa Rosa	180 995,8	—	10 607,1	1 890,7	193 493,6
São Sebastião a Santana	154 482,3	—	4 784,5	150,0	159 416,8
Bazílio a Jaguarão	113 624,0	—	5 357,0	—	118 981,0
Pelotas a Pelotas Fluvial	2 939,2	—	1 322,0	640,5	4 711,7
Junção a Beira-Mar	17 401,6	—	1 167,0	—	18 568,6
Ramal do Riacho	3 985,0	—	665,2	118,0	4 768,2
Santiago a São Luiz	115 972,6	—	2 179,0	—	118 151,6
Pelotas a Santa Maria (Em construção)	—	—	—	480,0	480,0
Total em 31-12-1943	3 578 732,7	12 193,3	386 975,9	44 219,7	4 022 121,6
Total em 31-12-1942	3 364 509,9	10 505,0	379 215,2	43 064,7	3 797 294,8
Diferença em 1943	+ 214 222,8	+ 1 688,3	+ 7 760,7	+ 1 155,0	+ 224 826,8

Alterações nas linhas e desvios da rêde no ano de 1943

Quadro V-2

DESIGNAÇÃO	Em 31-12-43	Em 31-12-42	Diferença em 1943
	metros	metros	metros
Linha principal	3 590 926,0	3 375 014,9	+ 215 911,1
Desvios da V. F.	386 975,9	379 215,2	+ 7 760,7
Desvios particulares	44 219,7	43 064,7	+ 1 155,0
Totais	4 022 121,6	3.797 294,8	+ 224 826,8

As diferenças indicadas provêm:

NA LINHA PRINCIPAL

Linha de Santa Maria a Uruguaiana:

+ 1 688,3 m devido à construção e entrega ao tráfego da linha dupla entre a estação de Santa Maria e a Parada Inspetor Goulart.

Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos:

— 1 224,4 m devido à ligação de mais um trecho de Variante, entre as estações de Júlio de Castilhos e Tupanciretã.
 + 99 474,6 m devido à entrega do ramal de D. Pedrito a Santana.
 + 115 972,6 m devido à entrega do ramal de Santiago a São Luiz.

NOS DESVIOS DA VIAÇÃO FÉRREA:

+ 194,8 m de um desvio construído na estação de Santa Maria, Km 0 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.
 + 349,0 m de um desvio construído na estação de Colônia, Km 12 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

- + 681,5 m de três desvios construídos na estação de Arroio do Só, Km 30 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.
- + 639,0 m de três desvios construídos na Parada Borges, Km 37 da linha de Santa Maria Pôrto Alegre.
- + 370,0 m de dois desvios construídos na estação de Jacuí, Km 79 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.
- + 690,3 m de cinco desvios construídos na estação de Cachoeira, Km 114 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.
- + 73,5 m de um desvio construído na estação de General Câmara, Km 260 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.
- 298,0 m de um desvio demolido na estação de General Câmara, Km 260 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.
- + 463,3 m de um desvio de cruzamento construído no Km 154 da linha de Santa Maria a Uruguaiana.
- + 40,0 m de aumento feito em um desvio da estação de Belizário, Km 193 da linha Santa Maria a Marcelino Ramos.
- + 55,0 m de aumento feito em um desvio da estação de Cerrito, Km 500 da linha Cacequi a Rio Grande.
- + 114,0 m de aumento feito no desvio da Parada Otávio Rocha, Km 94 da linha Dilermando de Aguiar a São Borja.
- + 75,8 m de aumento feito no desvio do armazém da estação de Quaraí, Km 115 do ramal de Alerete a Quaraí.
- + 139,0 m de um desvio construído na estação de Jaguarão, Km 113 do ramal de Bazílio a Jaguarão.
- + 275,2 m de desvio da estação de Encruzilhada, Km 69 do ramal de São Sebastião a Santana.
- + 276,6 m de desvio da estação de Upacarái, Km 81 do ramal de São Sebastião a Santana.
- + 285,1 m de desvio da estação de Vacaiquá, Km 92 do ramal de São Sebastião a Santana.

- + 719,6 m de desvio e triângulo da estação de Eng.^o A. Madureira, Km 112 do ramal de São Sebastião a Santana.
- + 287,9 m de desvio da estação de Florentina, Km 133 do ramal de S. Sebastião a Santana.
- + 150,1 m de desvio da estação de Carolina, Km 152 do ramal de São Sebastião a Santana.
- + 197,0 m de desvio da estação de Carovi, Km 18 + 880 do ramal de Santiago a S. Luiz.
- + 177,0 m de desvio da estação de Tupantuba, Km 38 + 385 do ramal de Santiago a S. Luiz.
- + 200,0 m de desvio da estação de Charruas, Km 47 + 472 do ramal de Santiago a S. Luiz.
- + 352,0 m de desvio da estação de Baroneza, Km 67 + 174 do ramal de Santiago a S. Luiz.
- + 142,0 m de desvio da estação de Rio Piratini, Km 86 + 749 do ramal de Santiago a S. Luiz.
- + 205,0 m de desvio da estação de Chimbocu, Km 97 + 857 do ramal de Santiago a S. Luiz.
- + 906,0 m de três desvios e triângulo de reversão na estação de S. Luiz, Km 115 + 609 do ramal Santiago a São Luiz.

NOS DESVIOS PARTICULARES:

- + 337,0 m de um desvio construído para a firma Figueiras, Oliveras & Cia. Ltda., no Km 58 + 327 da Variante de Barreto e Diretor A. Pestana.
- + 365,0 m de um desvio construído para o DAER, no Km 577 + 567 da linha Cacequi a Rio Grande.
- + 480,0 m de um desvio construído para a Cia. Swift do Brasil, no Km 8 + 457 da linha em construção de Pelotas a Santa Maria.
- 27,0 m devido à ligação dos desvios de Piero Sassi e F. Schmitz no Km 285 + 463 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

II — Trilhos e acessórios

1. TIPOS DE TRILHOS EXISTENTES NA REDE

A Rede da Viação Férrea, na extensão total de 3 590,9 Km apresenta-se, quanto aos tipos de trilhos nela empregados, nas condições seguintes:

784,0	Km	de	trilhos	do	tipo	20	kg	p/ml
375,6	"	"	"	"	"	23	"	"
836,2	"	"	"	"	"	25	"	"
149,1	"	"	"	"	"	30	"	"
1.156,0	"	"	"	"	"	32	"	"
289,2	"	"	"	"	"	37	"	"
0,8	"	"	"	"	"	45	"	"
<hr/>								
3 590,9	"							

Predomina, assim, o tipo padrão da A S C E, de 32 kg por metro linear.

Até há poucos anos, o trilho de 32 kg era considerado satisfatório para o tráfego das linhas rio-grandenses, sob o fundamento de que oferecia pêso suficiente, e era de mais baixo custo de aquisição.

A partir, porém, de 1 940, a Administração da Rede fixou a orientação de que, o aumento progressivo do pêso por eixo das locomotivas e da velocidade dos comboios, estava a exigir, imperiosamente, o aumento do pêso dos trilhos.

Adquiriu-se, em conseqüência, a última partida de trilhos, do tipo 37 kg, de procedência norte-americana, e que foram destinados, de acôrdo com a aprovação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, ao trecho de linha tronco Pôrto Alegre-Uruguaiana, compreendido entre as estações de Barreto e Canabarro.

É pensamento da Administração não mais efetuar, para o futuro, aquisição de trilhos de pêso inferior a 37 kg.

Infelizmente, existem ainda cêrca de 1 200 quilômetros de trilhos dos tipos mais leves, de 20 e 23 kg, representando quase 30 % da extensão total da Rede.

À medida, porém, que forem adquiridos novos trilhos de maior pêso, os retirados das linhas, após selecionados e re-cortados nas extremidades, irão aos poucos tomando o lugar dos mais leves.

O quadro V-3, adiante publicado, discrimina, trecho por trecho, os diferentes tipos de trilhos existentes na Viação Férrea.

2. TRILHOS SUBSTITUÍDOS POR FRATURA

No decurso de 1943, foram substituídos por fratura, os seguintes trilhos:

230	trilhos	do	tipo	20	kg	(adquiridos	antes	de	1905)
110	"	"	"	23	"	(	"	entre	1905 e 1910)
33	"	"	"	30	"	(	"	antes	de 1905)
21	"	"	"	32	"	(	"	"	de 1913)

Relativamente ao ano de 1942, constata-se sensível aumento no número de trilhos fraturados, devido, exclusivamente, à fadiga resultante do longo trabalho a que estiveram sujeitos, conforme se depreende da relação acima.

Pode-se afirmar, que todos os trilhos que sofreram fratura, estão entre aquêles que excederam a idade limite, prevista para uma duração considerada razoável, para as condições do tráfego em nosso Estado.

Nota-se, ainda, que dos trilhos do tipo 25 kg, adquiridos antes ou depois de 1920, nenhum apresentou fratura, podendo-se atribuir essa circunstância não somente à sua fabricação (quase tôda de procedência norte-americana), como também à natureza do tráfego leve característico das zonas onde foram êles empregados, e das condições técnicas dos traçados, onde predominam as rampas máximas de apenas 1,2 %.

Digno também de especial registo, é o fato de nenhum trilho dos adquiridos pela Viação Férrea, posteriormente a 1928, ter apresentado fratura, o que se pode atribuir, em parte, ao processo de fabricação Open-Hearth, desde então preferido pela Rêde, e em parte, às normas americanas da A. S. T. M., que daquela época em diante, passaram a concorrer, decisivamente, na elaboração das especificações para a encomenda de trilhos.

3. RECORTE DE TRILHOS GASTOS NAS EXTREMI- DADES

Foi intensificado o programa de recorte dos trilhos gastos nas extremidades, com a finalidade de afastar os inconvenientes das juntas batidas, e selecionar material para emprêgo em outras linhas.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Extensão Km	TIPO DE TRILHO									
		20 kg	23 kg	25 kg	30 kg	32 kg	37 kg	45 kg			
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	390,4	—	—	—	0,5	123,9	266,0	—	—	—	—
Linha dupla de Standard a D. A. Pestana	7,2	—	—	—	—	7,2	—	—	—	—	—
Variante Barreto a D. A. Pestana	60,5	—	—	—	—	60,5	—	—	—	—	—
Santa Maria a Uruguaiana.....	374,3	244,8	—	14,0	2,9	91,1	21,5	—	—	—	—
Linha dupla de Santa Maria a Inspector Goulart	1,7	—	—	—	—	—	1,7	—	—	—	—
Santa Maria a Marcelino Ramos...	524,3	—	127,0	—	13,1	384,2	—	—	—	—	—
Cacequi a Rio Grande.....	489,7	—	—	—	125,6	364,1	—	—	—	—	—
Linha dupla de Juncão a Rio Grande	3,2	—	—	—	3,2	—	—	—	—	—	—
Entroncamento a Santana.....	158,6	11,1	138,9	—	3,4	5,2	—	—	—	—	—
Salso a São Borja	216,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana a Barra do Quaraím..	75,3	75,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dilermando de Aguiar a São Borja	304,9	—	—	304,9	—	—	—	—	—	—	—
Montenegro a Caxias.....	117,3	—	—	—	—	117,3	—	—	—	—	—
Rio dos Sinos a Taquara.....	53,3	—	52,7	—	—	—	—	—	—	—	—
Taquara a Canela.....	57,0	—	57,0	—	—	—	—	—	—	—	—
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	19,3	19,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gal. Câmara a Margem do Taquari	2,1	2,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramiz Galvão a Santa Cruz.....	30,3	30,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alegrete a Quaraí	115,4	58,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cruz Alta a Santa Rosa.....	181,0	105,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
São Sebastião a Santana.....	154,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bazílio a Jaguarão	113,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas a Pelotas-Fluvial	2,9	2,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juncão a Beira-Mar	17,4	17,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal Riacho	4,0	0,3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,8
Santiago a São Luiz.....	116,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linha principal.....	3 578,8	784,0	375,6	836,2	145,9	1 148,8	287,5	0,8	—	—	—
" dupla	12,1	—	—	—	3,2	7,2	1,7	—	—	—	—
Totais	3 590,9	784,0	375,6	836,2	149,1	1 156,0	289,2	0,8	—	—	—

Em 1943, a produção de trilhos recortados e reempregados, após convenientemente selecionados por meio dum gabarito considerado como mínimo admissível, foi a seguinte:

287	trilhos	do tipo	20 kg	(na linha	Cacequi-Uruguaiana)
1 063	"	"	"	23 "	(no ramal Rio dos Sinos-Taquara)
1 894	"	"	"	23 "	(no ramal Entroncamento - Santana)
242	"	"	"	32 "	(na linha Bagé-Rio Grande)
8 740	"	"	"	32 "	(na linha Passo Fundo-Marcelino Ramos)

A produção total em 1943, de trilhos recortados nas extremidades e refurados, dos tipos 32 e 37 kg retirados da linha tronco Pôrto Alegre-Uruguaiana, e destinados à linha de Passo Fundo-Marcelino Ramos, foi de

34 299 peças.

Trilhos substituídos por motivo de fratura no ano de 1943

Quadro V-3A

RESIDÊNCIAS	Tipo 20 kg		Tipo 23 kg		Tipo 30 kg		Tipo 32 kg	
	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros
1. ^a	3	23,3	12	117,3	—	—	2	20,0
2. ^a	47	223,8	18	180,4	—	—	5	50,0
4. ^a	34	404,9	24	200,1	13	130,0	1	10,0
5. ^a	—	—	—	—	3	33,6	—	—
6. ^a	2	17,3	—	—	16	138,5	—	—
7. ^a	49	505,9	—	—	—	—	—	—
8. ^a	86	643,4	—	—	—	—	3	30,0
9. ^a	3	28,2	—	—	—	—	—	—
10. ^a	6	49,0	56	569,3	1	10,0	—	—
TOTAIS.....	230	1 895,8	110	1 067,1	33	312,1	21	187,1

Trilhos recortados nas extremidades

Durante o ano de 1943 foram recortados e reempregados na linha os seguintes trilhos:

Quadro V-3B

RESIDÊNCIAS	Tipo 20 kg		Tipo 23 kg		Tipo 32 kg	
	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros
1. ^a	—	—	1 063	12 012,0	—	—
4. ^a	—	—	1 894	19 107,6	—	—
6. ^a	—	—	—	—	242	2 286,2
7. ^a	287	2 240,2	—	—	—	—
10. ^a	—	—	—	—	8 740	82 524,0
SOMAS.....	287	2 240,2	2 957	31 119,6	8 982	84 810,2

4. SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS

Por excesso de desgaste, foram retiradas das curvas e trocadas pelos das tangentes, as seguintes quantidades de trilhos:

70	trilhos	do	tipo	23	kg
197	"	"	"	25	"
455	"	"	"	32	"

Ainda por excesso de desgaste no bolêto ou nas extremidades, foram retirados da linha, e substituídos por outros trilhos usados, porém, em melhor estado, recortados ou não, os seguintes:

1 368	trilhos	do	tipo	20	kg
1 403	"	"	"	23	"
31	"	"	"	25	"
926	"	"	"	30	"
3 609	"	"	"	32	"
3 103	"	"	"	37	"

Esses algarismos dão uma idéia da situação em que se acha a Viação Férrea, no tocante às dificuldades ocasionadas pela falta de trilhos, o que vem sendo registado invariavelmente, nos Relatórios anteriores.

Em 1943, ficou concluído o assentamento dos novos trilhos de 37 kg, adquiridos da Inland Steel C.º, em tôda a extensão constante do Programa de Obras aprovado pelo Sr. Ministro da Viação, em aviso 3 280, de 14 de novembro de 1942, e compreendida entre as estações de Barreto e Canabarro, na linha tronco TP-9 do Plano Geral de Viação Nacional.

Concluiu-se, também, a colocação dos novos aparelhos de desvio, em tôdas as estações, desde Barreto até Canabarro, em número de 102, assim como a substituição dos trilhos antigos de 37 kg e 32 kg, situados entre as chaves de entrada e saída das estações citadas, por outros usados, do tipo 37 kg, retirados da linha tronco, porém, devidamente recortados nas extremidades e ligados com talas de junção e parafusos novos.

Em março do ano relatado, foi iniciada a substituição dos velhos trilhos do tipo 23 kg, da linha de Passo Fundo-Marcelino Ramos, por trilhos dos tipos 32 e 37 kg, retirados da linha de Pôrto Alegre, do trecho que recebeu o material novo de 37 kg, importado dos Estados Unidos.

Criados três setores de trabalho, com todos os recursos necessários para uma grande produção, só foi possível obter-se mais de 50% do rendimento previsto, em apenas 4 meses, isto é, em junho, julho, agosto e setembro.

No mês de agosto, a produção excedeu à previsão.

Em outubro foi dispensado todo o pessoal, devido à falta absoluta de parafusos e porcas, situação essa que ainda se mantinha, nos primeiros meses do ano em curso, de 1944.

A substituição dos trilhos de 23 kg, foi iniciada no ponto de entroncamento da linha da Rêde da Viação Peraná-Santa Catarina, junto à ponte sobre o rio Uruguai, na margem direita desse rio. O serviço avançou até a estação Barro.

Ficou completada, assim, a substituição, no trecho de condições técnicas mais pesadas, onde predominam extensas rampas e curvas de raio apertado.

A extensão total de linha, que recebeu trilhos de 32 kg, recortados e refurados, foi de

41,262 Km.

Se persistir por algum tempo, ainda, a falta de parafusos, é de se esperar uma interrupção nos trabalhos, de cerca de um ano ou por um período superior, o que é deveras de lamentar, dadas as condições em que se encontram os trilhos de 23 kg, colocados ao tempo da construção da linha Passo Fundo-Marcelino Ramos, há mais de 30 anos, e cujo desgaste já atingiu e ultrapassou em muitos casos, o mínimo que a segurança do tráfego atual exige.

Tão pronto a Via Permanente recebe os parafusos completos, serão reiniciados os trabalhos, com a criação de vários setores, a partir de Passo Fundo, por isso que entre essa estação e Sertão, encontram-se condições de traçado bastante pesadas.

A substituição de trilhos entre Passo Fundo e Marcelino Ramos, foi aprovada pela Portaria ministerial sob n.º 339, de 30 de março de 1943.

5. NECESSIDADE DA AQUISIÇÃO DE TRILHOS NOVOS E MAIS PESADOS

A Via Permanente elaborou um detalhado programa para aquisição de trilhos novos, com o fim de fazer face às necessidades cada dia mais imperiosas de substituição dos trilhos gastos.

Substituição de trilhos

Por estarem muito gastos foram substituídos durante o ano de 1 943 os seguintes trilhos:
Quadro V-3C

RESIDÊNCIAS	Tipo 20 kg		Tipo 23 kg		Tipo 25 kg		Tipo 30 kg		Tipo 32 kg		Tipo 37 kg	
	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros
1.ª	11	85	440	5 216	—	—	70	360	37	592	—	—
2.ª	11	101	156	1 763	—	—	—	—	676	6 380	1 200	11 405
3.ª	31	234	—	—	—	—	73	736	2 313	23 042	1 903	18 050
4.ª	54	588	701	8 436	—	—	574	5 740	16	139	—	—
5.ª	71	621	—	—	24	288	61	704	168	1 680	—	—
6.ª	87	691	14	168	—	—	147	1 736	256	2 503	—	—
7.ª	23	188	—	—	2	24	—	—	—	—	—	—
8.ª	830	6 569	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.ª	250	1 537	—	—	1	12	1	10	59	527	—	—
10.ª	—	—	92	992	—	—	—	—	84	839	—	—
11.ª	—	—	—	—	4	48	—	—	—	—	—	—
TOTAIS.....	1 368	10 614	1 403	16 505	31	372	926	9 286	3 609	35 652	3 103	29 455

A execução desse programa, está dependendo dos recursos com que a Rêde espera contar dentro em breve.

Nada, pois, parece necessário acrescentar sobre o assunto, além do que foi dito nos relatórios de 1941 e 1942.

Ainda por motivo de desgaste foram retirados das curvas e trocados pelos de tangentes, os seguintes trilhos:

Quadro V-3D

RESIDÊNCIA	Tipo 23 kg		Tipo 25 kg		Tipo 32 kg	
	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros
1. ^a	—	—	—	—	32	320
2. ^a	—	—	—	—	281	2 786
3. ^a	—	—	—	—	142	1 420
4. ^a	6	69	—	—	—	—
10. ^a	64	640	—	—	—	—
11. ^a	—	—	197	2 364	—	—
Totais.....	70	709	197	2 364	455	4 526

6. EXTENSÃO DO 3.º TRILHO

Nos pontos de contato das linhas da Viação Férrea com as da República do Uruguai, respectivamente, em Jaguarão, Santana e Barra do Quaraim, existe um terceiro trilho, destinado a permitir o tráfego de trens entre a bitola estreita (1 m 00) do Rio Grande, e a denominada normal (1 m 435) daquele País.

O quadro V-4, abaixo publicado, indica as extensões do 3.º trilho, em cada um dos pontos de contato citados.

Extensão do 3.º trilho

Quadro V-4

L I N H A	Linha principal m	Desvios m	Totais m
Santana	7 050	1 664	8 714
Jaguarão	2 051	389	2 440
Barra do Quaraim	972	1 192	2 164
TOTAIS.....	10 073	3 245	13 318

7. APARELHOS DE DESVIO

A quantidade total de aparelhos de desvio existentes na Rêde da Viação Férrea, em 31 de dezembro de 1943, era de:

a — nos desvios de serviço da Estrada ..	2 466
b — ” ” ” ” ” particular	169
	2 635
Soma.....	2 635

Os quadros V-5 e V-6, adiante publicados, contêm maiores detalhes a respeito da distribuição dos aparelhos de desvio, pelas diferentes linhas e ramais, assim como dos tipos empregados.

Aparelhos de desvio existentes em 31-12-1943

Quadro V-5

RESIDÊNCIA	Em desvios da V. Férrea	Em desvios particulares	Totais
Primeira	290	37	327
Segunda	268	10	278
Terceira	413	3	416
Quarta	200	17	217
Quinta	266	12	278
Sexta	338	29	367
Sétima	119	2	121
Oitava	119	4	123
Nona	183	21	204
Décima	177	31	208
Undécima	93	3	96
TOTAIS.....	2 466	169	2 635

Aparelhos de desvio

Quadro V-6

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Em desvios da V. F.						Em desvios particulares						T O T A I S					
	T i p o						T i p o						T i p o					
	20	23	25	30	32	37	20	23	25	30	32	37	20	23	25	30	32	37
Santa Maria a Pórtó Alegre ..	30	57	—	4	439	66	4	2	—	—	—	—	34	59	—	4	466	66
Variante Barreto a Dir. A. Pes-	—	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
tana	—	—	—	—	200	5	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	30	—
Santa Maria a Uruguaiana	35	44	7	16	200	5	2	—	1	6	—	—	37	44	8	16	206	5
Santa Maria a Marcelino Ramos	3	14	1	1	306	1	2	—	—	40	—	—	5	14	1	1	346	1
Cacequi a Rio Grande	131	28	2	89	280	—	7	1	8	20	—	—	138	29	2	97	300	—
Entroncamento a Santana	8	33	—	12	38	—	4	—	1	6	—	—	12	33	1	13	44	—
Salso a São Borja	39	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—
Uruguaiana a Barra do Quaramim	17	2	80	14	5	—	—	—	1	—	—	—	17	—	15	—	—	—
Dilem. de Aguiar a S. Borja.	—	13	—	—	67	—	—	1	—	3	—	—	—	2	83	—	5	—
Montenegro a Caxias	—	16	—	13	6	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	70	—
Rio dos Sinos a Taquarã	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	16	—	13	6	—
Taquara a Canela	5	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	33	—	—	—	—
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	6	4	—	5	—	—	2	—	—	1	—	—	8	4	—	5	1	—
Gen. Câmara a Mar. Taquari.	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	—	—	—	—
Ramiz Galvão a Santa Cruz ..	—	2	—	—	9	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	11	—
Alegrete a Quarai	17	2	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	2	9	—	—	—
Cruz Alta a Santa Rosa	13	2	22	—	40	—	1	1	1	7	—	—	14	3	23	—	47	—
São Sebastião a Santana	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bazilio a Jaguarão	—	—	26	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas a Pelotas Fluvial	7	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	10	—	—	—	2	—
Junção a Beira-Mar	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—
Ramal do Riacho	7	2	17	1	18	—	—	—	1	1	—	—	7	2	—	2	19	—
Santiago a São Luiz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas a Santa Maria (Em	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
construção)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	—
Totais em 31-12-1.943	339	259	204	155	1.437	72	27	5	6	11	120	—	366	264	210	166	1.557	72
Totais em 31-12-1.942	339	259	172	155	1.410	69	27	5	6	11	113	—	366	264	178	166	1.523	69
Diferença em 1.943	—	—	+32	—	+27	+3	—	—	—	—	+7	—	—	+32	—	—	+34	+3

III — Emprêgo de dormentes

No exercício de 1943, o Departamento da Via Permanente empregou um total de

501 800 dormentes novos

de todos os tipos, isto é — padrão, para desvios, pontes e bitola internacional (para as linhas com o terceiro trilho).

Esse total se decompõe nas parcelas constantes do quadro abaixo.

Quadro V-7

CONTAS	ESPECIFICAÇÃO				TOTAIS
	Padrão	Desvios	Pontes	Inter-nacionais	
Custeio	473 013	9 271	3 154	4 294	489 732
Capital	1 020	97	17	—	1 134
Outras	10 379	555	—	—	10 934
Totais.....	484 412	9 923	3 171	4 294	501 800

Além das quantidades especificadas no quadro acima, foram empregados mais

9 282 dormentes,

retirados da linha e desvios das estações, e classificados nos demais quadros a seguir publicados, como dormentes de re-emprêgo.

De modo que o total geral de dormentes colocados na linha, em 1943, atingiu

511 082 dormentes

de todos os tipos, novos e de re-emprêgo.

De acôrdo com a contagem anual, procedida no último trimestre de 1943, a existência total de dormentes colocados na linha, era de

6 602 530 dormentes

Segue-se daí, que, a substituição de dormentes em 1943, alcançou o índice de

7,74 %

daquele total global.

Os quadros V-8, V-9, V-10, V-11 e V-12, adiante publicados, discriminam todo o movimento de dormentes havido em 1943.

Dos quadros relativos às despesas, conclui-se que o custo médio dum dormente empregado na linha (material e pessoal) em 1943, foi de

Cr\$ 11,80,

ao passo que em 1942, foi de

Cr\$ 10,50,

registrando-se, assim, um acréscimo de

Cr\$ 1,30,

proveniente do aumento de preço dos dormentes, o do aumento de salário do pessoal, autorizado naquele exercício.

IV — Trens de lastro

Durante o ano de 1943, não houve alteração do número de trens de lastro a serviço da Via Permanente.

Trafegaram nas 11 Residências, 26 trens, dos quais 4 em trabalhos por conta do Fundo de Melhoramentos, no transporte de pedra britada para o lastramento da linha.

Total de dormentes de todos os tipos empregados nas diversas linhas e ramais
Quadro V-8

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	C O N T A				TOTAIS
	CUSTEIO		Subvenção	Outras	
	Novos	De reemprego			
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	48 386	3 724	—	928	53 038
Variante de Barreto a Diretor A. Pestana.....	7 478	—	—	64	7 542
Santa Maria a Uruguaiana.....	52 888	426	829	—	54 143
Santa Maria a Marcelino Ramos.....	91 201	2 644	—	2 511	96 356
Cacequi a Rio Grande.....	91 448	1 575,	—	4 690	97 713
Entroncamento a Santana	28 896	70	—	64	29 030
Salso a São Borja.....	21 249	137	—	—	21 386
Uruguaiana a Barra do Quaraím.....	11 392	9	—	11	11 412
Dilermando de Aguiar a São Borja.....	28 434	110	—	—	28 544
Montenegro a Caxias	20 835	60	—	60	20 895
Rio dos Sinos a Taquara.....	7 460	—	—	—	7 460
Taquara a Canela.....	5 227	—	—	—	5 227
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves.....	2 855	—	—	—	2 855
General Câmara a Margem do Taquari.....	250	31	—	—	281
Ramiz Galvão a Santa Cruz.....	5 789	154	—	—	5 943
Alegrete a Quaraí.....	10 828	62	—	—	10 890
Cruz Alta a Santa Rosa.....	44 750	60	—	—	44 810
São Sebastião a Santana.....	3 699	220	75	—	3 994
Bazílio a Jaguarão	4 650	—	230	—	4 880
Pelotas a Pelotas Fluvial.....	283	—	—	2 583	2 876
Juncão a Beira-Mar	1 644	—	—	—	1 644
Santiago a São Luiz	80	—	—	23	103
Ramal Riacho	—	—	—	—	—
Totais em 1 943.....	489 732	9 282	1 134	10 934	511 082
" " 1 942.....	515 523	23 547	125	3 986	543 181
Diferenças em 1 943.....	— 25 791	— 14 265	+ 1 009	+ 6 948	— 32 099

Total dos dormentes de todos os tipos, empregados nas diversas Residências

Quadro V-9

RESIDÊNCIA	CONTAS				TOTAIS
	CUSTEIO		Subvenção	Outras	
	Novos	De reemprego			
Primeira	34 651	486	—	956	36 093
Segunda	46 970	1 509	—	60	48 539
Terceira	35 273	2 391	829	—	38 493
Quarta	63 303	1 137	—	64	64 504
Quinta	46 615	728	75	4 079	51 497
Sexta	37 584	—	230	3 230	41 044
Sétima	34 409	135	—	—	34 544
Oitava	34 881	146	—	11	35 038
Nona	63 082	60	—	2 471	65 613
Décima	59 600	2 580	—	40	62 220
Undécima	33 364	110	—	23	33 497
Totais em 1 943.....	489 732	9 282	1 134	10 934	511 082
" " 1 942.....	515 523	23 547	125	3 986	543 181
Dif. " 1 943.....	— 25 791	— 14 265	+ 1 009	+ 6 948	— 32 099

Balancete de dormentes padrão — 1943

Quadro V-10

RESIDÊNCIA	Saldo em 1-1-43	Recebidos em 1943	Sommas	Empregados em 1943	Saldo em 31-12-43
Primeira	2 704	35 775	38 479	34 500	3 979
Segunda	2 173	44 186	46 359	45 296	1 063
Terceira	4 746	33 672	38 418	33 500	4 918
Quarta	1 848	61 544	63 392	58 766	4 626
Quinta	1 818	51 288	53 106	48 773	4 333
Sexta	819	38 149	38 968	38 598	370
Sétima	920	37 390	38 310	34 000	4 310
Oitava	2 386	34 719	37 105	33 802	3 303
Nona	4 106	71 445	75 551	65 000	10 551
Décima	3 404	72 868	76 272	58 898	17 374
Undécima	14 472	41 620	56 092	33 279	22 813
Totais em 1943.....	39 396	522 656	562 052	484 412	77 640
" " 1942.....	104 826	444 027	548 853	509 457	39 396
Dif. " 1943.....	— 65 430	+ 78 629	+ 13 199	— 25 045	+ 38 244

Despesa com a substituição de dormentes, em conta de custeio

Quadro V-11

L I N H A	Número de Dormentes	DESPESA EM Cr\$		Preço médio unitário Cr\$	
		Mão de Obra	Materiais		Total
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	52 110	133 186,80	511 721,70	644 908,50	12,30
Variante de Barreto a Diretor A. Pestana.....	7 478	17 635,80	73 989,30	91 625,10	12,20
Santa Maria a Uruguiana.....	53 314	106 485,50	520 208,30	626 693,80	11,70
Santa Maria a Marcelino Ramos.....	93 845	196 393,60	900 286,40	1 096 680,00	11,60
Cacequi a Rio Grande.....	93 023	199 432,60	900 042,60	1 099 475,20	11,80
Entroncamento a Santana.....	28 966	67 511,10	288 141,10	355 652,20	12,20
Salso a São Borja.....	21 386	30 652,60	211 035,40	241 688,00	11,30
Uruguiana a Barra do Quaraím.....	11 401	19 126,50	112 393,40	131 519,90	11,50
Dilermando de Aguiar a São Borja.....	28 544	54 003,30	310 738,60	364 741,90	12,70
Montenegro a Caxias.....	20 895	51 925,70	203 368,10	255 293,80	12,20
Rio dos Sinos a Taquara.....	7 460	25 626,30	73 212,50	98 838,80	13,20
Taquara a Canela.....	5 227	17 509,40	51 447,00	68 956,40	13,10
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves.....	2 855	7 514,00	27 969,50	35 483,50	12,40
General Câmara a Margem do Taquari.....	281	210,90	2 479,10	2 690,00	9,60
Ramiz Galvão a Santa Cruz.....	5 943	13 315,60	56 620,10	69 935,70	11,70
Alegrete a Quaraí.....	10 890	20 220,70	106 171,80	126 392,50	11,60
Cruz Alta a Santa Rosa.....	44 810	103 405,90	378 135,20	481 541,10	10,70
São Sebastião a Santana.....	3 919	9 856,40	35 891,40	45 747,80	11,60
Bazílio a Jaguarão.....	4 650	12 121,20	47 697,10	59 818,30	12,80
Pelotas a Pelotas Fluvial.....	293	545,70	2 961,20	3 506,90	12,00
Junção a Beira-Mar.....	1 644	4 454,90	16 034,20	20 489,10	12,40
Santiago a São Luiz.....	80	339,30	789,60	1 128,90	14,10
Ramal Riacho.....	—	—	—	—	—
Débito errôneo.....	—	—	4 001,60	4 001,60	—
Totais em 1 943.....	499 014	1 091 473,80	4 835 335,20	5 926 809,00	11,80
" " 1 942.....	539 070	946 031,70	4 691 519,80	5 637 551,50	10,50
Diferenças em 1 943.....	— 40 056	+ 145 442,10	+ 143 815,40	+ 289 257,50	+ 1,30

Despesa com a substituição de dormentes, em conta custeio

Quadro V-12

RESIDÊNCIA	Número de Dormentes	DESPESA EM Cr\$			Preço médio unitário Cr\$
		Mão de obra	Materiais	Total	
Primeira	35 137	106 262,20	356 961,60	463 223,80	13,10
Segunda	48 479	115 846,40	471 392,60	587 239,00	12,10
Terceira	37 664	76 817,60	357 117,40	433 935,00	11,50
Quarta	64 440	141 846,80	624 442,90	766 289,70	11,90
Quinta	47 343	100 962,00	457 223,80	558 185,80	11,70
Sexta	37 584	85 191,00	371 748,60	456 939,69	12,10
Sétima	34 544	73 864,80	340 726,00	414 590,80	12,00
Oitava	35 027	53 321,10	344 546,30	397 867,40	11,30
Nona	63 142	115 972,60	614 310,90	770 283,50	12,20
Décima	62 180	128 543,10	591 996,00	720 539,10	11,50
Undécima	33 474	52 846,20	300 867,50	353 713,70	10,50
Débito errôneo	—	—	4 001,60	4 001,60	—
Totais em 1 943	499 014	1 091 473,80	4 835 335,20	5 926 809,00	11,80
" " 1 942	539 070	946 031,70	4 691 519,80	5 637 551,50	10,50
Dif. " 1 943	— 40 056	+ 145 442,10	+ 143 815,40	+ 289 257,50	+ 1,30

V — Estatística dos trabalhos de conservação executados nas diversas linhas, durante o ano de 1943

Quadro V-13

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Extensão Km	Nivelamento m	Desgolpamento n.º	Repregação m	Capina m ²	Roçado m ²	Limpeza de valetas m
Santa Maria a Pôrto Alegre (incl. lin. dupla)	397 591	152 765	43 241	99 752	6 210 205	1 529 965	264 998
Variante do Barreto	60 524	25 070	12 936	2 241	733 961	583 641	5 950
Santa Maria a Uruguaiana	376 009	126 866	30 856	120 661	3 839 986	273 600	114 560
Santa Maria a M. Ramos	524 342	183 079	71 378	262 708	4 293 520	342 910	89 320
Cacequi a Rio Grande	492 948	232 526	57 799	148 272	4 283 412	256 000	283 838
Entrocamento a Santana	158 564	52 137	9 664	93 144	1 683 840	587 372	67 571
Salso a São Borja	216 658	105 152	12 902	28 065	1 370 522	87 460	101 725
Uruguaiana a B. do Quaraim	75 284	27 717	7 463	8 177	421 310	10 800	20 546
D. Aguiar a São Borja	304 887	94 591	18 922	53 388	3 312 100	818 200	139 050
Montenegro a Caxias	117 294	45 528	13 945	40 991	1 664 030	1 105 700	45 630
Rio dos Sinos a Taquara	53 317	13 627	4 174	8 987	374 760	14 750	14 750
Taquara a Canela	56 996	18 798	9 866	16 394	994 090	1 801 420	42 145
C. Barbosa a B. Gonçalves	19 300	7 453	2 253	6 340	262 400	141 840	70
Gal. Câmara a M. Taquari	2 115	1 058	454	2 284	19 840	1 200	860
Ramiz Galvão a Santa Cruz	30 311	12 861	2 008	9 843	264 800	—	5 920
Alegrete a Quarai	115 386	34 720	8 575	16 334	941 000	—	66 385
Cruz Alta a Santa Rosa	180 996	42 581	23 051	73 021	1 539 560	193 950	29 650
São Sebastião a Santana	154 482	29 172	5 788	7 001	508 480	27 400	55 980
Bazilio a Jaguarão	113 624	41 876	16 787	24 165	1 122 920	33 100	66 310
Pelotas a Pelotas Fluvial	2 939	—	350	560	—	—	—
Junção a Beira-Mar	17 401	3 280	4 209	3 525	165 950	—	—
Santiago a São Luiz	115 973	33 465	7 838	5 394	313 900	6 420	25 120
Ramal do Riacho	3 985	—	—	—	—	—	—
Totais em 1943	3 590 926	1 284 322	363 459	1 031 247	34 320 586	7 796 478	1 440 378
" " 1942	3 375 015	1 383 462	403 107	993 904	33 131 196	9 976 273	1 718 306
Dif. " 1943	+ 215 911	— 99 140	— 39 648	+ 37 343	+ 1 189 390	— 2 179 795	— 277 928

**Estadística dos trabalhos de conservação executados nas diversas Residências,
durante o ano de 1943**

Quadro V-14

RESIDÊNCIA	Extensão	Nivela-	Desgolpea-	Reprega-	Capina	Rocão	Limpeza
	Km	mento	mento	ção	m ²	m ²	de valetas
		m	n.º	m			m
Primeira	235 690	73 938	36 845	50 701	2 604 951	2 560 411	69 825
Segunda	333 020	130 268	33 854	86 733	4 382 960	1 866 705	128 620
Terceira	272 629	122 304	28 717	83 705	4 987 095	777 930	246 528
Quarta	313 468	107 921	20 492	181 717	3 295 452	834 772	88 761
Quinta	394 482	160 755	31 419	80 352	2 705 260	1 04 100	276 885
Sexta	310 508	117 619	48 702	71 343	2 784 490	79 500	122 953
Sétima	357 886	104 947	26 691	62 022	2 939 356	150 520	127 615
Oitava	315 150	146 839	20 839	39 873	1 959 582	106 060	131 451
Nona	324 187	106 066	47 112	182 700	2 511 960	218 350	44 680
Décima	325 933	94 409	42 064	135 524	2 603 180	274 910	42 820
Undécima	405 973	119 256	26 724	56 577	3 546 300	823 220	160 240
Totais em 1943.....	3 590 926	1 284 322	363 459	1 031 247	34 320 586	7 796 478	1 440 378
" " 1942.....	3 375 015	1 383 462	403 107	993 804	33 131 196	9 976 273	1 718 306
Dif " 1943.....	+ 215 911	- 99 140	- 39 648	+ 37 343	+ 1 189 390	- 2 179 795	- 277 928

VI — Reparação de obras de arte, em conta custeio, em 1943

Quadro V-15

L I N H A S	DESPESAS EM Cr\$		
	Com pessoal	Com materiais	Totais
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	127 743,50	64 610,60	192 354,10
Variante Barreto a Diretor A. Pestana.....	544,60	54,00	598,60
Santa Maria a Uruguiana	55 272,80	43 193,40	98 466,20
Santa Maria a Marcelino Ramos.....	86 268,60	11 034,10	97 302,70
Cacequi a Rio Grande.....	105 199,90	65 794,90	170 994,80
Entroncamento a Santana	42 923,10	26 146,80	69 069,90
Barra do Quaraim a São Borja.....	42 477,40	43 884,60	86 362,00
Dilermando de Aguiar a São Borja.....	93 734,10	26 608,10	120 342,20
Montenegro a Caxias	21 948,80	18 599,10	40 547,90
Rio dos Sinos a Canela.....	8 507,30	4 136,40	12 643,70
Alegrete a Quaraí	1 699,70	20,00	1 719,70
Cruz Alta a Santa Rosa.....	5 306,40	686,10	5 992,50
São Sebastião a Santana.....	11 386,10	2 285,40	13 671,50
Bazílio a Jaguarão.....	1 837,10	26,20	1 863,30
Ramiz Galvão a Santa Cruz.....	—	559,80	559,80
Pôrto Alegre a Riacho.....	299,80	515,70	815,50
Totais em 1943.....	605 149,20	308 155,20	913 304,40
" " 1942.....	490 366,10	304 537,60	794 903,70
Dif. " 1943.....	+ 114 783,10	+ 3 617,60	+ 118 400,70

VII — Demonstrativo das despesas de conservação de edifícios, em conta
custeio, no ano de 1943.

Quadro V-16

	DESPESAS EM Cr\$		
	Com pessoal	Com materiais	Totais
L I N H A S			
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	369 084,10	708 273,40	1 077 362,50
Variante Barreto a Diretor A. Pestana.....	13 176,90	17 809,50	30 986,40
Santa Maria a Uruguaiana	176 547,60	186 156,10	362 703,70
Santa Maria a Marcelino Ramos.....	226 769,00	352 973,40	579 742,40
Cacequi a Rio Grande.....	201 347,00	353 747,80	555 094,80
Entroncamento a Santana	58 073,60	202 185,80	260 259,40
Barra do Quaraím a São Borja.....	19 345,20	63 197,70	82 542,90
Dilermando de Aguiar a São Borja.....	55 355,10	74 254,30	129 609,40
Montenegro a Caxias	50 805,50	59 295,00	110 100,50
Rio dos Sinos a Canela.....	31 258,00	60 567,20	91 825,20
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves.....	3 723,60	8 159,70	11 883,30
Ramiz Galvão a Santa Cruz.....	9 211,50	33 954,60	43 166,10
Alegrete a Quaraí	17 259,90	28 471,80	45 731,70
Cruz Alta a Santa Rosa.....	20 179,40	23 449,80	43 629,20
São Sebastião a Santana.....	3 773,10	3 048,60	6 821,70
Bazílio a Jaguarão.....	8 974,00	19 110,60	28 084,60
Junção a Beira-Mar	11 381,90	15 651,40	27 033,30
Pôrto Alegre a Riacho.....	31 778,10	33 445,00	65 223,10
Totais em 1 943.....	1 308 043,50	2 243 756,70	3 551 800,20
" " 1 942.....	905 737,20	1 216 369,40	2 122 106,60
Dif. " 1 943.....	+ 402 306,30	+ 1 027 387,30	+ 1 429 693,60

VIII — Instalações Hidráulicas

Durante o ano de 1943, foram movimentadas para reparação nas oficinas, e substituição normal, nas diferentes instalações hidráulicas para o abastecimento de água às locomotivas:

- 11 caldeiras
- 4 motores
- 14 bombas a vapor
- 5 pulsômetros
- 1 carneiro hidráulico
- 10 grupos moto-bombas a combustão interna
- 5 bombas centrífugas a transmissão
- 8 grupos eletro-bombas
- 5 bombas a mão
- 3 grupos moto-bombas a explosão.

Foram adquiridos, no mesmo período:

- 1 grupo eletro-bomba, para recalque de água na estação de Jaguarão.
- 1 bomba Worthington usada, para instalar na Parada Bomba de Candiota.
- 1 grupo eletro-bomba para o fornecimento de água às instalações sanitárias de Farroupilha.
- 1 motor de corrente alternada, para substituir o de corrente contínua existente em Santa Rosa, em virtude da mudança de corrente na cidade.
- 1 grupo eletro-bomba para o recalque de água para o reservatório da parte alta do edifício da estação de Bagé.
- 1 caldeira usada para a instalação de Alegrete.

Em consequência da prolongada sêca que assolou o Estado, várias instalações hidráulicas antigas e outras novas, apresentaram deficiência de água, o que obrigou os engenheiros Residentes, com o auxílio do Serviço de Hidráulica, a tomarem providências de emergência, de modo a evitar a paralisação do tráfego, o que foi conseguido com êxito.

Despesas com a conservação das instalações hidráulicas, em 1943

Quadro V-17

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	DESPESAS EM Cr\$		
	Com pessoal	Com materiais	Totais
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	49 068,70	96 756,50	145 825,20
Variante Barreto a Diretor A. Pestana.....	999,90	2 030,60	3 030,50
Santa Maria a Uruguaiana.....	46 107,00	44 289,70	90 396,70
Santa Maria a Marcelino Ramos.....	76 070,70	89 321,70	165 392,40
Cacequi a Rio Grande.....	53 925,90	67 624,80	121 550,70
Entroncamento a Santana.....	3 937,20	2 361,50	6 298,70
Barra do Quaraim a São Borja.....	17 739,50	21 632,20	39 369,70
Dilermando de Aguiar a São Borja.....	8 407,80	11 415,50	19 823,30
Montenegro a Caxias.....	4 720,50	9 430,00	14 150,50
Rio dos Sinos a Canela.....	1 621,10	1 637,80	3 258,90
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves.....	1 052,80	632,50	1 685,30
Ramiz Galvão a Santa Cruz.....	298,80	48,70	347,50
Alegrete a Quaraí.....	4 251,10	4 765,20	9 016,30
Cruz Alta a Santa Rosa.....	2 363,60	4 024,60	3 388,20
São Sebastião a Santana.....	3 748,80	2 726,40	6 475,20
Bazílio a Jaguarão.....	5 509,70	7 982,60	13 492,30
Totais em 1943.....	279 821,10	366 680,30	646 501,40
“ “ 1942.....	230 161,70	210 462,30	440 624,00
Dif. “ 1943.....	+ 49 659,40	+ 156 218,00	+ 205 877,40

Custo e volume de água

L I N H A S	Volume de água m ³	D E S P E S A S			
		M a n u t e n ç ã o			
		Materiais	Energia elétrica	Hidráulicas Municipais	Arrenda- mentos e contratos
Sta. Maria a P. Alegre..	987 887	132 437,3	23 403,1	9 063,6	1 440,0
Variante Barreto	32 137	2 972,6	—	—	—
Sta. Maria a Uruguaiana	522 094	92 593,2	7 599,6	14 496,4	—
Sta. Maria a Marc. Ramos	1 773 327	207 474,6	32 467,2	33 334,7	2 400,0
Cacequi a Rio Grande...	991 596	112 411,0	66 055,5	23 901,0	—
Entroncamento a Santana	88 365	22 530,5	3 630,0	—	1 779,8
Barra do Quaraim a São Borja	45 591	9 944,3	—	889,7	—
D. de Aguiar a S. Borja	91 316	18 734,6	706,8	—	—
Santiago a São Luiz....	14 138	2 633,3	686,1	—	—
Montenegro a Caxias....	89 623	5 212,6	—	2 705,6	8 400,0
Rio dos Sinos a Canela..	53 745	544,9	3 841,4	—	—
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	15 351	866,8	2 057,7	—	—
Ramiz Galvão a Sta. Cruz	6 000	—	—	360,0	—
Alegrete a Quaraiá.....	14 518	2 824,1	—	—	—
Cruz Alta a Santa Rosa.	96 276	23 832,5	—	5 898,0	—
São Sebastião a Santana	7 855	1 955,3	—	—	—
Bazílio a Jaguarão.....	16 535	2 791,7	1 632,9	2 373,1	—
Totais em 1943...	4 846 354	639 759,3	142 080,3	93 022,1	14 019,8
" " 1942...	4 500 019	477 760,0	136 775,0	78 580,0	15 128,0
Dif. " 1943...	+ 346 335	+161 999,3	+ 5 305,3	+ 14 442,1	— 1 108,2

Receita aos trens, em 1943

Quadro V-18

Função		Conservação			TOTAL GERAL	Custo do m ³ de água bom- bada
Pessoal	Total	Pessoal	Materiais	Total		
						Cr\$
98 867,5	265 211,5	49 068,7	96 756,5	145 825,2	411 036,7	0,42
5 522,0	8 494,6	999,9	2 030,6	3 030,5	11 525,1	0,36
81 307,8	195 997,0	46 107,0	44 289,7	90 396,7	286 393,7	0,55
41 496,5	417 173,0	76 070,7	89 321,7	165 392,4	582 565,4	0,33
19 094,3	321 461,8	53 925,9	67 624,8	121 550,7	443 012,5	0,45
23 828,0	51 768,3	3 937,2	2 361,5	6 298,7	58 067,0	0,66
42 454,3	53 288,3	17 737,5	21 632,2	39 369,7	92 658,0	2,03
51 344,7	70 786,1	8 407,8	11 415,5	19 823,3	90 609,4	0,99
12 407,8	15 727,2	—	—	—	15 727,2	1,11
5 813,8	22 132,0	4 720,5	9 430,0	14 150,5	36 282,5	0,40
10 871,6	15 257,9	1 621,1	1 637,8	3 258,9	18 516,8	0,34
9 441,2	12 365,7	1 052,8	632,5	1 685,3	14 051,0	0,92
—	360,0	298,8	48,7	347,5	707,5	0,12
24 467,4	27 291,5	4 251,1	4 765,2	9 016,3	36 307,8	2,50
25 742,1	55 472,6	2 363,6	4 024,6	6 388,2	61 860,8	0,64
10 218,8	12 174,1	3 748,8	2 726,4	6 475,2	18 649,3	2,37
12 278,3	19 076,0	5 509,7	7 982,6	13 492,3	32 568,3	1,97
375 156,1	1 564 037,6	279 821,1	366 680,3	646 501,4	2 210 539,0	0,456
506 669,0	1 214 912,0	230 161,7	210 462,3	440 624,0	1 655 536,0	0,368
168 487,1	+ 349 125,6	+ 49 659,4	+156 218,0	+205 877,4	+ 555 003,0	+ 0,088

IX — Custo quilométrico do percurso dos autos de linha em 1943

Quadro V-19

DESIGNAÇÃO	Percurso Km	Gasolina gasta L	DESPESAS EM Cr\$			Custo quilométrico em Cr\$		Percurso por litro de gasolina Km
			Pessoal	Material	Total	c/mate- riais	Total	
Chefia da Linha	1 622	201,00	119,60	438,20	557,80	0,27	0,34	8,069
1.ª Residência	22 017	2 439,00	1 654,10	5 089,00	6 743,10	0,23	0,30	9,027
2.ª "	18 058	1 915,50	2 544,20	4 055,40	6 599,60	0,22	0,36	9,427
3.ª "	14 860	2 083,00	1 299,20	4 546,80	5 846,00	0,30	0,39	7,133
4.ª "	19 770	2 608,00	1 849,90	5 444,50	7 294,40	0,27	0,36	7,580
5.ª "	16 698	2 308,75	2 116,30	4 966,80	7 083,10	0,29	0,42	7,232
6.ª "	13 073	1 940,00	1 607,20	4 147,50	5 754,70	0,31	0,44	6,738
7.ª "	20 166	1 990,00	1 017,90	4 271,80	5 289,70	0,21	0,26	10,132
8.ª "	14 657	656,00	1 746,70	2 497,70	4 244,40	0,17	0,28	22,342
9.ª "	15 089	1 932,00	1 333,60	4 132,80	5 466,40	0,27	0,36	7,810
10.ª "	17 492	1 242,00	1 719,30	3 375,40	5 094,70	0,19	0,29	14,083
11.ª "	24 797	2 927,00	1 839,60	6 112,90	7 952,50	0,24	0,32	8,471
Totais em 1943	198 299	22 242,25	18 847,60	49 078,80	67 926,40	0,24	0,34	8,915
Totais em 1942	210 903	25 793,25	20 843,30	48 653,41	69 496,71	0,23	0,32	8,176

**X — Balanças de pesar vagões, existentes
em 31-12-1943**

Quadro V-20

LINHA	Estação	Comprimento	Capacidade
		m	T
Santa Maria a Pôrto Alegre	Santa Maria	12,200	50
	Of. Km 3.....	12,200	50
	Silo	12,500	50
	Montenegro	12,100	50
	Diretor A. Pestana	12,300	50
Santa Maria a Marc. Ramos	Cruz Alta	12,192	50
	Carasinho	12,190	50
	Passo Fundo	12,100	50
Santa Maria a Uruguaiana.	Cacequi	12,100	50
Cacequi a Rio Grande.....	Bagé	12,100	50
	Pelotas	12,200	50
	Rio Grande	12,200	50
Entroncamento a Santana..	Santana	12,150	50

Existem mais balanças de pesar gado, instaladas nas estações de Guassú-Boi e Carumbé, na linha de Santa Maria a Uruguaiana, e em Baltazar Brum, no ramal de Alegrete a Quaraí.

XI — Bretes e rampas de embarque de animais, em 31-12-1943

Quadro V-21

LINHAS	Estação	Posição quilométrica	Designação	
Santa Maria a Pôrto Alegre	Santa Maria	0,000	Rampa	
	Montenegro	312,090	Rampa	
	Sapuçaia	362,000	Brete	
	Diretor A. Pestana	383,690	Rampa	
	Pôrto Alegre	388,500	Rampa	
Variante Barreto	Fanfa	32,993	Brete	
Santa Maria a Marc. Ramos	Val de Serra.....	33,907	Brete	
	Tupanciretã	96,100	Brete	
	Cruz Alta	161,000	Rampa	
	P. Mercado	261,800	Brete	
Santa Maria a Uruguaiana	I. Goulart	3,478	Brete	
	São Lucas	67,783	Brete	
	Passo Novo	201,500	Brete	
	Alegrete	231,900	Brete	
	Guassú-Boi	273,800	Brete	
	"	273,800	Brete	
	Ibirocaí	301,500	Rampa	
	Plano Alto	311,600	Brete	
	Carumbé	334,100	Brete	
	Pindaf-Mirim	350,900	Rampa	
	Charqueada Oeste.	363,900	Rampa	
	Uruguaiana	374,300	Rampa	
	"	374,300	Brete	
	Cacequi a Rio Grande.....	Tiarajú	178,583	Brete
S. Domingos		310,342	Brete	
Bagé		321,800	Brete	
Santa Tereza		324,800	Brete	
Santo Antônio....		341,300	Rampa	
Pedras Altas		406,010	Brete	
Lajeado		435,874	Rampa	
Ivo Ribeiro		498,554	Brete	
Pelotas		547,701	Rampa	
Novo Pôrto		599,411	Brete	
Marítima		602,212	Rampa	
Entrocamento a Santana....		São Simão	133,985	Brete
		Côrte	154,525	Rampa
		Rosário	173,392	Rampa
	Palomas	258,172	Brete	
	Santana	280,242	Brete	

L I N H A S	Estação	Posição quilométrica	Designação
Salso a São Borja.....	João Arregui	416,267	Brete
	Ibicuí	426,077	Brete
	São Borja	583,100	Rampa
D. de Aguiar a São Borja..	Vinte Pinheiros...	158,200	Brete
	C. P. Alegre.....	237,900	Brete
Alegrete a Quaraí.....	Brum	310,500	Brete
Cruz Alta a Santa Rosa....	Giruá	154,300	Rampa
	Esquina	177,800	Rampa
Bazílio a Jaguarão.....	Jaguarão	112,000	Rampa
Pelotas a Pelotas Fluvial..	Frigorífico Anglo..	2,900	Brete
Pelotas a Santa Maria (Em construção)	Frigorífico Swift..	8,457	Brete

XII — Giradores existentes em 31-12-1943

Quadro V-22

L I N H A	Estação	Comprimento m
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	Cachoeira	13,90
	Pôrto Alegre.....	13,90
Santa Maria a Uruguaiana.....	Alegrete	14,00
Pôrto Alegre a Riacho.....	Riacho	14,00
	Ildefonso Pinto...	6,30
Santa Maria a Marcelino Ramós.....	Carasinho	30,00
	M. Ramos	25,00
Ramiz Galvão a Santa Cruz.....	Santa Cruz	13,85
Entroncamento a Santana.....	Rosário	14,00
Cacequi a Rio Grande.....	Ibaré	14,00
	Bagé	25,00
	Pedras Altas	14,00
	Pelotas	16,00
	Marítima	12,00
Junção a Vila Siqueira.....	Beira-Mar	6,50
Rio dos Sinos a Taquara.....	Hamburgo Velho..	14,00
	Km 41 Cnl.....	6,50
	Km 44 Cnl.....	6,50

**XIII — Triângulo e pêras de reversão, existentes em
31-12-1943**

Quadro V-23

L I N H A	Triângulo ou Pêra	Estação	Localização	Posição em relação à linha
Santa Maria-Pôrto Alegre..	Triângulo	Santa Maria	Recinto	Esquerda
	"	Jacuí	Fora	Direita
	"	Ramiz Galvão ...	Recinto	Esquerda
	"	João Rodrigues...	Recinto	Esquerda
	"	Santo Amaro	Fora	Esquerda
	"	General Câmara...	Recinto	Direita
	"	Barreto	Fora	Direita
	"	Montenegro	Fora	Esquerda
	"	Rio dos Sinos.....	Fora	Esquerda
	"	Diretor A. Pestana	Recinto	Direita
Santa Maria-Uruguaiana....	"	Canabarro	Recinto	Esquerda
	"	D. de Aguiar.....	Fora	Direita
	"	Cacequí	Recinto	Esquerda
	"	Entroncamento ...	Recinto	Esquerda
	"	Tigre	Recinto	Esquerda
	"	Guassú-Boi	Recinto	Esquerda
Santa Maria-Marc. Ramos..	"	Uruguaiana	Recinto	Esquerda
	"	Pinhal	Recinto	Direita
	"	Val de Serra.....	Fora	Direita
	"	Tupanciretã	Recinto	Esquerda
	"	Cruz Alta	Recinto	Direita
	"	Santa Bárbara ...	Recinto	Esquerda
	"	P. Marcado	Fora	Direita
	"	Paso Fundo	Recinto	Direita
	"	Erebango	Recinto	Direita
Cacequi-Rio Grande.....	"	B. V. do Erechim.	Fora	Esquerda
	"	São Gabriel	Recinto	Direita
	Pêra	São Sebastião.....	Recinto	Direita
	Triângulo	A. Duprat	Recinto	Esquerda
	"	Biboca	Fora	Esquerda
	"	Cêrro Chato	Recinto	Direita
	"	Eng.º Ivo Ribeiro.	Recinto	Direita
	"	Junção	Recinto	Direita
	Pêra	Rio Grande	Recinto	Direita

(Continuação quadro V-23)

L I N H A	Triângulo ou Pêra	Estação	Localização	Posição em relação à linha
	Triângulo	Marítima	Recinto	Direita
	Pêra	N. Pôrto (Swift) ..	Recinto	Direita
Entroncamento-Santana	Triângulo	Santana	Recinto	Direita
Junção-Vila Siqueira.....	"	Vila Siqueira	Recinto	Direita
Bazílio-Jaguarão	"	Bazílio	Fora	Direita
	"	Jaguarão	Recinto	Direita
São Sebastião-Santana.....	"	Dom Pedrito	Recinto	Direita
	"	A. Madureira	Recinto	Direita
Alegrete-Quaraí	"	S. Ribeiro	Recinto	Esquerda
	"	Quaraí	Recinto	Esquerda
Uruguaiana-B. do Quaraím.	"	Barra do Quaraím.	Recinto	Direita
Salso-São Borja.....	"	Charqueada	Recinto	Esquerda
	"	Itaqui	Fora	Direita
	"	Recreio	Recinto	Esquerda
Rio dos Sinos-Canela.....	"	Taquara	Fora	Esquerda
	"	Sander	Recinto	Direita
	"	V. Grande	Recinto	Esquerda
	Pêra	Canela	Recinto	Direita
Carlos Barbosa-Bento Gon- çalves	Triângulo	Bento Gonçalves..	Recinto	Direita
Montenegro-Caxias	"	Carlos Barbosa ..	Fora	Esquerda
	"	Caxias	Fora	Esquerda
Cruz Alta-Santa Rosa.....	"	Alto União	Recinto	Direita
	"	Ijuí	Recinto	Esquerda
	"	Santo Ângelo	Fora	Esquerda
	"	Giruá	Recinto	Esquerda
	"	Esquina	Recinto	Direita
	"	Santa Rosa	Recinto	Direita
Dilermando de Aguiar-São Borja	"	Jaguari	Recinto	Esquerda
	"	Santiago	Recinto	Esquerda
	"	C. de P. Alegre....	Recinto	Esquerda
	"	Unistalda	Recinto	Direita
	"	São Borja	Recinto	Esquerda
Santiago-São Luiz	"	São Luiz	Recinto	Direita

XIV — Materiais e acessórios c

DESIGNAÇÃO DOS MATERIAIS	R E I				
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a
Grampos de trilho....	46 755	38 095	33 128	74 184	71 643
Tirafundos	4 335	7 502	7 431	9 077	6 748
Talas de junção.....	947	319	2 632	5 771	535
Parafusos de trilhos..	19 651	22 246	13 734	27 941	16 514
Arruelas	11 023	10 712	5 403	18 465	14 131
Parafusos para aparelhos de desvios....	218	1 003	656	288	449
Selas para trilhos....	—	51	2 079	43	—
Protetores de lança...	—	—	—	—	17
Blocos para aparelhos de desvio	—	59	4	8	20
Coussinetes	—	195	88	60	20
Aparelhos de desvio:					
Tipo 20 kg.....	1	—	2	—	1
" 23 ".....	—	—	—	—	—
" 25 ".....	—	—	—	—	—
" 30 ".....	—	—	—	—	—
" 32 ".....	—	18	37	5	—
" 37 ".....	—	1	4	—	—
Corações	1	3	7	—	—
Lanças	1	7	—	6	—
Contra-lanças	—	—	—	4	2
Tirantes	—	74	—	7	2
Caranguejos	—	—	—	16	2
Caixas de manobra...	—	5	—	2	—

ha, empregados em 1943

Quadro V-24

E N C I A S						TOTAIS
6. ^a	7. ^a	8. ^a	9. ^a	10. ^a	11. ^a	
119 906	62 354	71 133	48 420	56 331	50 266	672 215
5 560	5 339	2 942	1 101	60	12 695	62 790
150	200	1 657	733	192	286	13 422
29 405	15 919	12 851	15 344	8 279	10 037	191 921
30 479	6 591	6 214	6 929	2 815	19 535	132 297
293	—	1	—	29	—	2 937
70	—	—	58	—	—	2 301
—	—	—	—	—	—	17
—	—	5	—	—	—	96
16	—	3	37	5	—	424
1	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	—	1	2
4	—	—	—	—	—	4
8	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	5
5	—	—	—	—	—	16
1	—	—	—	—	—	15
1	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	1	—	84
—	—	—	—	—	—	18
—	—	1	—	—	—	8

XV — Lastro da linha

Em 31 de dezembro de 1943, a situação do lastro da linha era a seguinte:

1) Com pedra britada

a) — Lastramento completo (0,20 m abaixo do dormente)	1 643,300 Km
b) — Lastramento incompleto (0,10 m abaixo do dormente)	395,500 Km

2) Com terra e outros materiais

Extensão lastrada com terra, areão, cinzas e outros materiais	1 552 100 Km
---	--------------

Em relação à extensão total da Rêde, que era de 3 590,900 km (inclusive as linhas duplas), verifica-se que a situação do lastramento apresentava em 31 de dezembro de 1943, os seguintes índices:

Lastro completo com pedra britada	45,77 %	do total
” incompleto ” ” ”	11,01 %	” ”
” de terras e outros materiais	43,22 %	” ”

Pode-se dizer que já recebeu lastro de pedra britada, uma extensão de linha correspondente a

56,78 %

da quilometragem total da Rêde.

Estiveram em funcionamento normal, durante o ano, as pedreiras de Saibro, Felizardo e Severino Ribeiro e, de modo intermitente, as de Passo Fundo e Santo Amaro.

O custo de um metro cúbico de pedra britada, pôsto em silo ou sôbre vagão, na pedreira, foi o seguinte:

Em serviço normal:

— Saibro	Cr\$ 14,02	— (granito)
— Felizardo	” 8,46	— (diabase)
— Severino Ribeiro	” 6,46	— (diabase)

Em serviço intermitente:

— Passo Fundo	” 23,02	— (diabase)
— Santo Amaro	” 17,69	— (arenito duro)

O quadro V-25 detalha as extensões de linha lastrada com pedra ou com terra e outros materiais.

Situação do Lastro em 31-12-1943

Quadro V-25

T R E C H O	Extensão km	LASTRO DE		
		Pedra Britada		Terra km
		Completo	Incompleto	
		km	km	km
S. Maria a Pôrto Alegre. Standard a Navegantes (Linha dupla)	390,4 7,2	390,4 —	— 2,7	— 4,5
S. Maria a M. Ramos ..	524,3	379,0	145,3	—
S. Maria a Uruguaiana .	374,3	188,4	18,6	167,3
S. Maria a Inspetor Gou- lart (Linha dupla) ...	1,7	1,7	—	—
Cacequí a Rio Grande ..	489,7	113,1	51,7	324,9
Junção a Rio Grande (Li- nha dupla)	3,2	—	—	3,2
Taquara a Canela	57,0	52,0	—	5,2
Ramiz Galvão a S. Cruz.	30,3	—	—	30,3
São Sebastião a Santana.	154,5	10,3	14,9	128,8
Entroncamento a Santana	158,6	158,6	—	—
Cruz Alta a Santa Rosa.	181,0	66,2	—	114,8
Bazílio a Jaguarão	113,6	—	40,0	73,6
Montenegro a Caxias ...	117,3	117,3	—	—
Rio ods Sinos a Taquara	53,3	53,3	—	—
D. de Aguiar a São Borja	304,9	1,3	86,3	217,3
Alegrete a Quarai	115,4	35,6	16,6	63,2
Uruguaiana a B. do Qua- raim	75,3	—	15,8	59,5
Salso a São Borja	216,7	—	3,6	213,1
C. Barbosa a B. Gonçalves	19,3	19,3	—	—
Variante Barreto	60,5	56,3	—	4,2
Junção a Beira-Mar	17,4	—	—	17,4
Gal. Câmara a M. Taquari	2,1	—	—	2,1
Pêlotas a P. Fluvial	2,9	—	—	2,9
Pôrto Alegre a Riacho .	4,0	—	—	4,0
Santiago a São Luiz ...	116,0	—	—	116,0
Total da Réde	3 578,8	1 641,6	392,8	1 544,4
Total da Linha dupla	12,1	1,7	2,7	7,7

Comparativo das despesas de conservação, orçadas e realizadas, em custeio, no ano de 1943

Quadro V-26

CONTAS	DESIGNAÇÃO	DESPESAS EM CR\$				Diferença da despesa realizada sobre a orçada
		R.E.A.L.I.Z.A.D.A			Orçada	
		Pessoal	Material	Total		
2 100	Administração geral	3 352 005,50	486 788,80	3 838 794,30	2 683 800,00	+ 1 154 994,30
2 101—A	Trabalhos no leito.....	7 111 060,60	15 595,00	7 126 655,60	6 459 200,00	+ 667 455,60
2 101—B	Polícia e guarda linha.....	988 253,90	40 317,30	1 028 571,20	8 440 000,00	+ 184 571,20
2 102—A	Trens de serviço.....	667 483,80	1 401 182,60	2 068 666,40	1 647 600,00	+ 421 066,40
2 104	Conservação de viadutos, pontes e etc.	605 149,20	308 155,20	913 304,40	765 000,00	+ 148 304,40
2 106	Dormentes	—	4 823 032,00	4 823 032,00	5 500 000,00	+ 676 968,00
2 107	Trilhos e acessórios.....	845,00	1 267 798,30	1 268 643,30	635 000,00	+ 633 643,30
2 108	Aparelhos de mudança de via (material)	204,10	165 248,80	165 352,90	204 400,00	+ 39 047,10
2 109	Renovação do lastro (material)	481 363,40	17 648,20	499 011,60	348 000,00	+ 151 011,60
2 110—A	Renovação do lastro.....	285 071,40	—	285 071,40	382 400,00	+ 97 328,60
2 110—B	Substituição de dormentes....	1 091 473,80	12 303,20	1 103 777,00	1 018 800,00	+ 84 977,00
2 110—C	Substituição de trilhos.....	114 846,90	347,40	115 194,30	68 000,00	+ 47 194,30
2 110—D	Substituição de outros materiais de linha que não sejam dormentes e trilhos	113 907,90	10 499,30	124 407,20	394 200,00	+ 269 792,80
2 110—E	Alinhamento, nivelamento, verificação de bitola e reposição de trilhos, dormentes e lastros nos casos de enchentes, descarrilamentos e desastres....	38 638,90	* 16,90	38 622,00	45 000,00	+ 6 378,00
2 111	Conservação de cércas.....	239 056,20	396 674,10	635 730,30	225 000,00	+ 410 730,30
2 112	Conservação de passagens e acessórios	10 510,20	13 285,70	23 795,90	43 600,00	+ 19 804,10
2 113—A	Conservação dos edifícios destinados a estações, paradas, postos telegráficos, armazéns e escritórios	474 993,70	860 508,80	1 335 502,50	1 449 600,00	+ 114 097,50
2 113—B	Conservação dos edifícios destinados aos serviços das linhas e suas dependências.....	338 838,80	499 660,80	838 499,60	674 000,00	+ 164 499,60

2 113 — C	Conservação dos edifícios utilizados para oficinas, usinas e depósitos de materiais para conservação do material rodante	221 407,10	422 868,40	644 275,50	753 400,00	—	109 124,50
2 113 — D	Conservação dos edifícios para fins especiais (residências de empregados, escolas, postos médicos, dormitórios)	272 803,90	460 718,70	733 522,60	635 000,00	+	98 522,60
2 114	Conservação das caixas de água	279 821,10	366 630,30	646 501,40	513 060,00	+	133 501,40
2 115	Conservação dos depósitos de combustíveis e suas instalações	14 692,50	31 948,60	46 641,10	30 200,00	+	16 441,10
2 117	Conservação das linhas telegráficas e telefônicas	31 393,60	260 116,50	291 510,10	233 000,00	+	58 510,10
2 118	Conservação das instalações de sinais	19 614,00	4 667,10	24 281,10	4 800,00	+	19 481,10
2 119	Conservação das instalações rádio-elétricas	2 674,60	9 127,10	11 801,70	39 200,00	—	27 398,30
2 120	Conservação das instalações de força hidráulica	—	1 169,50	1 169,50	—	—	1 169,50
2 121	Conservação dos edifícios para estações e sub-estações de energia elétrica	17,10	2 923,70	2 940,80	—	+	2 940,80
2 122 — A	Conservação das instalações de alta tensão	629 30	311,80	941,10	1 200,00	—	258,90
2 122 — B	Conservação das instalações de distribuição	1 714,70	251,80	1 966,50	2 400,00	—	433,50
2 123	Conservação de máquinas da Via Permanente	54 082,40	155 318,10	209 400,50	199 000,00	+	10 400,50
2 124	Ferramentas e utensílios para o serviço da Via Permanente	206 774,00	251 483,30	458 257,30	461 891,20	—	3 633,90
2 127 — A	Doentes	279 263,50	4 186,90	283 450,40	306 000,00	—	22 549,60
2 127 — B	Sorteados	81 188,70	—	81 188,70	—	+	81 188,70
2 127 — C	Otras despesas	609 803,60	—	609 803,60	—	+	609 803,60
	Totais em 1943...	17 989 583,40	12 290 700,40	30 280 283,80	26 566 691,20	+	3 713 592,60
	" " 1942...	14 294 507,90	9 504 251,30	22 798 759,20	26 220 117,00	+	346 574,20
	Diferença em 1943	+ 3 695 075,50	+ 2 786 449,10	+ 6 481 524,60	—	+	—

* Cr\$ 16,90, crédito proveniente de material devolvido ao Departamento de Materiais.

Despesas realizadas em conta "Capital" (Subvenção da União), durante o ano de 1943

Quadro V-27

DESIGNAÇÃO DA OBRA	Despesas em 1943	Despesas anteriores a 1943	Crédito	Total geral	Despesa autorizada	OBSERVAÇÕES
	Cr\$	Cr\$				
<i>Ramal Montenegro-Cazias</i>						
Instalação sanitária da estação Farroupilha	17 239,40	—	—	17 239,40	22 262,60	Portaria 996 de 31-8-43
<i>Linha Santa Maria-P. Alegre</i>						
Aquisição de 280 Km de linha para substituição	616 095,40	37 515 676,60	44 642,00	38 087 130,00	45 536 386,00	Portaria 149 de 10-2-42
Armazém e aumento de linhas em Cachoeira	594,50	220 587,30	—	221 181,80	304 135,60	Decreto 7 034 de 1-4-41
<i>Linha Santa Maria-M. Ramos</i>						
Substituição de trilhos entre Passo Fundo e Marc. Ramos	1 315 160,70	122 071,90	2 484,00	1 434 748,60	3 609 109,30	Portaria 339 de 30-3-43
<i>Linha Cacequi-Rio Grande</i>						
Desvio em Três Divisas no Km 154,650	135,00	22 527,90	—	22 662,90	48 451,70	Decreto 6 400 de 28-10-40
Nová instalação hidráulica em Santa Brigida no Km 196,100	22,40	11 541,20	—	11 563,60	112 723,30	Portaria 203 de 3-3-42

<i>Linha Santa Maria-Uruçuaitana</i>					
Aumento do armazém da estação de Alegrete.....	21 208,10	—	21 208,10	27 596,10	Portaria 1 105 de 24-9-43
Montagem da caixa de água em Alegrete	8 583,50	134 276,60	142 860,10	138 032,70	Decreto 5 426 de 1-4-40
<i>Ramal Entroncamento - Santana</i>					
Desvio de cruzamento, estação e casa para guarda-chaves Km 247,400	39,90	13 158,40	13 198,30	166 843,40	Aviso 7 507 de 7-7-41
Aumento de linhas em Santana	5 935,80	85 740,70	91 676,50	104 231,70	Portaria 797 de 22-10-42
<i>Ramal Alegrete-Quaraí</i>					
Desvio, brete e balança em Baltazar Bruz	20,40	8 782,40	8 802,80	89 063,10	Decreto 6 525 de 12-11-40
<i>Ramal D. Aguiar-São Borja</i>					
Obras e aterros de acesso à nova ponte do rio Toropi.....	9 717,80	319 711,70	329 429,50	419 342,80	Portaria 520 de 21-5-43
<i>Diversos</i>					
Reaproveitamento de trilhos e acessórios	145 669,10	1 594 992,50	1 728 375,20	4 132 958,50	Decreto 7 696 de 20-8-41
Aumento de dormettes em diversas linhas	497,80	1 440,30	1 938,10	1 340 645,00	Decreto 5 486 de 8-4-40
Lastramento da linha com pedra britada	2 353 920,10	44 930 738,30	20 703,60	53 074 822,00	Decretos 118 e 6 690 de 26-10-34 e 16-12-40
TOTAL GERAL.....	4 494 839,90	84 981 245,80	89 395 969,70	—	—

XVI — Despesas do Departamento da Via Permanente

1. CONTA DE CUSTEIO

A despesa total realizada pelo Departamento da Via Permanente, na conta Custeio, durante o exercício de 1943, foi:

Com pessoal	Cr\$ 17 989 583,40
” material	” 12 290 700,40
	<hr/>
Total	Cr\$ 30 280 283,80

Relativamente ao exercício anterior, de 1942, verificaram-se os seguintes acréscimos:

Na despesa de pessoal	Cr\$ 3 695 075,50
” ” ” material	” 2 786 449,10
	<hr/>
Sôma	Cr\$ 6 481 524,60

Comparando-se a despesa realizada, com a orçada para o mesmo exercício de 1943, constata-se uma diferença para mais de:

Cr\$ 3 713 592,60.

O aumento geral de vencimentos que entrou em vigor em 1943, e a elevação constante dos preços dos materiais de consumo, são a causa dêsse excesso entre a despesa orçada e a realizada.

O custo da conservação ordinária, por quilômetro de linha, em 1943, alcançou a cifra de

Cr\$ 7 612,89.

Nesse custo unitário, estão incluídas as despesas com a reparação, reconstrução e conservação de todos os edifícios da Rêde, obras de arte, instalações hidráulicas, trens de serviço e de socorro, linhas telegráficas e telefônicas, instalações radioelétricas, cercas, pessoal doente, sorteado, e de conservação da linha pròpriamente dita.

Comparativamente ao exercício de 1942, o custo unitário citado, apresenta um acréscimo de

20,1 %.

2. CONTA DE CAPITAL

Em 1943, foram gastos pelo Departamento da Via Permanente, na conta de Capital:

Cr\$ 4 494 839,90.

Os quadros V-26 e V-27 discriminam, por títulos, as despesas realizadas nas contas de Custeio e de Capital, respectivamente.

XVII — Trabalhos elaborados pela secção técnica

Em 1943 foram elaborados 118 projetos e desenhos, como abaixo se discrimina:

De edifícios	25
De linhas e desvios da Estrada.....	12
De desvios particulares	8
De obras de arte	3
De instalações hidráulicas e sanitárias.	7
De padrões da Via Permanente.....	39
De recintos de estações.....	15
De diversos	9

No mesmo período foram elaborados 142 orçamentos, cujos totais e discriminação vão a seguir indicados:

37 relativos a Edifícios, num total de....	Cr\$ 655 710,10
14 " " Linhas e Desvios da Estrada, num total de.....	" 1 477 525,60
46 " " Desvios Particulares	" 1 045 903,00
5 " " Obras de Arte.....	" 122 985,90
31 " " Instalações Hidráulicas e Sanitárias	" 359 001,10
9 " " Diversos	" 57 800,10
<hr/> 142	<hr/> Total..... Cr\$ 3 718 925,80

Pela sua finalidade, amplitude dos trabalhos de escritório ou pelo montante do seu orçamento, destacam-se, em cada título, os trabalhos seguintes:

Edifícios

Reforma do edifício do Movimento, em Santa Maria, para instalação dos escritórios da Superintendência, cujo orçamento foi de..	Cr\$ 31 695,70
Ampliação e reforma da estação Rosário.....	” 36 221,00
Ampliação e reforma do armazém da estação Marítima (anteprojeto)	” 80 081,90

Linhas e desvios da Estrada

Variante do Toropí, cujo orçamento elevou-se à importância de	” 419 342,70
Triângulo e aumento de linhas em Carumbé...	” 155 448,50
Variante do Km 253, linha Santa Maria-Marcélio Ramos	” 150 841,00
Desvio para o 1.º R. C. I. de Itaqui.....	” 40 547,40

Desvios particulares

Ramal para as Minas de Carvão de Rio Negro, cujo orçamento ascendeu à importância de	” 297 111,10
Desvios para o Frigorífico Anglo S. A., em Pelotas	” 137 920,00
Desvio para a Cia. Swift do Brasil S. A., no Km 8,448 da linha Pelotas-Santa Maria.....	” 81 195,00

Obras de arte

Revisão do orçamento para reconstrução da alvenaria da ponte do Km 368 Uruguaiana	” 81 503,40
Drenagem de corte, na variante Barreto.....	” 10 094,70

Instalações hidráulicas e sanitárias

Ampliação da instalação hidráulica de Tigre, cujo orçamento ascendeu à importância de	” 70 351,70
Reforma das instalações sanitárias da estação Santana	” 36 405,10

Padrões da Via Permanente

Edifícios e dependências.....	13
Trilhos e acessórios.....	6
Ferramentas de linhas.....	18
Diversos.....	2

XVIII — Pessoal desligado do serviço por aposentadoria ou falecimento

No decorrer de 1943, foram desligados por aposentadoria, do quadro do Departamento da Via Permanente, apenas 50 empregados, sendo:

Invalidez.....	46
Aposentadoria ordinária.....	3
Aposentadoria compulsória....	1

No mesmo período, faleceram 32 empregados.

XIX — Movimento da Secretaria e da Secção de Contas

O movimento da Secretaria do Departamento da Via Permanente, durante o exercício de 1943, foi o seguinte:

Cartas expedidas à Diretoria.....	828
” ” a diversos.....	2 750
Telegramas dactilografados.....	1 254
Pedidos de férias despachados.....	4 041
Impressos de comunicação sôbre férias despachadas	4 041
Requerimentos de licença para tratamento de saúde registrados, informados e despachados.....	3 610
Impressos de acidentes do trabalho registrados.....	1 043
Orçamentos dactilografados.....	210

Documentos protocolados

Procedentes das Residências	4 217
" dos Departamentos	2 217
" da Diretoria	460
" de diversos	2 452

Quadros diversos dactilografados

Mensais, de acidentes	12
" " lastramento	12
" " emprêgo de dormentes.....	12
" " balancete de dormentes.....	12
Semanais, de avançamento da substituição de trilhos	48
Estatísticos para o D. N. E. F., Comissão Militar da	
Rêde e S. S. N. M. V.....	30
Elementos para o Boletim do Pessoal.....	36
Inscrição para concessão de passes.....	320
Cópias de registados diversos.....	9 000
Guias de correspondências emitidas.....	7 200

Processos de Abono Familiar

Recebidos	2 721
Registados	2 715
Encaminhados	2 632
Despachados	2 143

Além dos encargos normais da Secção de Contas e Contrôlê, relacionados com as despesas e estatísticas dos serviços da Via Permanente, transitaram e foram por ela processados em 1 943:

1 106	impressos de	admissão de pessoal
1 236	" "	demissão do pessoal
3 952	" "	remoção, transferência e promoção
315	" "	punição
4 045	" "	pedidos de férias
1 016	" "	contas a pagar
368	" "	ordem de serviço para as Oficinas
		Mecânicas.

XX — Quadro administrativo do Departamento da Via Permanente, em 31-12-1943

Chefe do Departamento ..	Eng.º Manoel Coelho Parreira
Auxiliar	" Carlos Ferreira Guimarães
Assistente do Departamento	" Carlos Pestana
" " "	" Benjamin Ferreira Borges
" " "	" Alfredo da Costa Pereira
Chefe da Secção Técnica ..	" Cezar Teixeira de Freitas
" " Secretaria	Sr. Vinicius Barcála
" " Secção de Contas e Contrôlle	" Antônio Lamachia Farias
Residente da 1.ª Residência	Eng.º Moysés Coelho Parreira
" " 2.ª "	" Mário Ferlini Sporleder
" " 3.ª "	" Romualdo da Costa e Silva
" " 4.ª "	" Saul Fernandes Sastre
" " 5.ª "	" Armando Pereira Alves
" " 6.ª "	" Percio Gaspar Reis
" " 7.ª "	" Oscar Athanzio
" " 8.ª "	Vago
" " 9.ª "	Eng.º Moderato Visintainer
" " 10.ª "	" Heinz Eugen Marquardt
" " 11.ª "	" Eugenio Vieira dos Santos
Chefe do Serviço de Patrimônio Imobiliário	" Nelson Pereira Ehlers

Durante o ano relatado, ocorreram as seguintes alterações no quadro administrativo do Departamento:

Por portaria n.º 183, de 1.º de julho, da Diretoria, foi criado o Serviço de Patrimônio Imobiliário da Viação Férrea, diretamente subordinado a êste Departamento, cujas atribuições estão definidas naquele documento. Para chefiá-lo, foi designado, em portaria n.º 183, de 30 de junho, também da Diretoria, o eng.º Nelson Pereira Ehlers, que exercia, em comissão, as funções de Oficial de Gabinete da Diretoria, para as quais fôra requisitado em 6 de abril de 1942.

Em consequência da aplicação do novo "Quadro do Pessoal", aprovado pela portaria n.º 451, de 4 de maio, foi o secretário da 4.ª Divisão, sr. Arthur Iuppen, classificado no Quadro Suplementar e destacado no Serviço de Patrimônio Imobiliário, tendo sido substituído, nas funções, pelo Auxiliar de Administração Superior, S. A., sr. Vinicius Barcála,

designado Chefe da Secretaria dêste Departamento, em portaria n.º 373, de 3 de agôsto, da Diretoria.

Também, com a transferência em 23 de junho, do chefe da Secção de Contas e Contrôlê, sr. Guilherme Steno, para o Serviço Hollerith do Departamento de Contrôlê e Finanças, foi designado para substituí-lo, em portaria n.º 161, daquela data, o Auxiliar de Administração Superior, S. A., sr. Antônio Lamachia Farias.

XXI — Registo de ocorrências

Dentre as ocorrências registadas no período abrangido por êste relatório, merece especial destaque, a sêca de caráter excepcional, verificada no verão 1942-1943, e que prolongou-se durante todo o ano de 1943, e ainda se fazia sentir no verão 1943-1944, com relativa intensidade.

Dezenas de instalações hidráulicas, montadas nas mais diferentes regiões do Estado, abastecidas por mananciais abundantes, e que jamais acusaram falta de água, foram reforçadas ou substituídas por instalações de emergência, a fim de que não paralisasse o tráfego de trens.

Tôdas as máquinas de reserva, grandes e pequenas, foram mobilizadas, até carros-tanques, do transporte de gasolina e óleo, foram transformados em caixas d'água ambulantes, abastecidos por bombas portáteis, nos locais onde isso era possível.

Apesar de tôdas as providências tomadas, e do interesse demonstrado pelo pessoal da Via Permanente, não foi possível evitar atrasos na marcha de muitos trens de carga. Nenhum inconveniente houve quanto aos trens de passageiros.

Em conseqüência dêsses fatos, foi necessário intensificar o estudo da reforma e refôrço de grande número de instalações, construídas e funcionando ininterruptamente, desde a época da inauguração de linhas consideradas das mais antigas do Estado.

Êsse estudo está bastante adiantado, e vários casos já podem ser considerados resolvidos.

Resta, apenas, encontrar solução urgente, para a substituição, por desgaste, de peças de motores a combustão interna, de procedência alemã, e instalados em pontos críticos da Rêde, como por exemplo, em Santa Maria, e que não são encontradas no País.

— O Departamento da Via Permanente, regista aqui, com satisfação, o início da mecanização das suas fôlhas de pagamento mensais, pelo processo Hollerith.

Esse serviço está a cargo do Departamento de Contrôlo e Finanças, para onde são remetidas as cadernetas de ponto de todo o pessoal da linha e dos escritórios.

O complicado e delicado trabalho de adaptação do regimen anterior para o novo, foi entregue ao antigo chefe da Secção de Contas da Via Permanente, sr. Guilherme Steno, transferido para aquêlê Departamento, juntamente com um numeroso grupo de funcionários, por êle escolhidos dentre os mais capazes e mais experimentados na elaboração de fôlhas.

O sucesso do empreendimento está assegurado, e os resultados obtidos até agora, recomendam a capacidade e competência daqueles dedicados funcionários, que por longos anos serviram à Via Permanente.

CONCLUSÃO

Ao finalizar, cumpro o agradável dever de agradecer a todos os companheiros da Via Permanente, operários, trabalhadores, funcionários e engenheiros, a dedicada e leal colaboração prestada ao desenvolvimento dos serviços da linha, e à Diretoria, as provas de distinção e invariável confiança, com que sempre me honrou.

a) **Manoel Parreira**
Eng.º Chefe do Departamento
da Via Permanente

Pôrto Alegre, 31 de agosto de 1944.

DEPARTAMENTO ECONÔMICO E COMERCIAL

Índice da matéria contida no relatório

	Páginas
Apreciação	273
I — SERVIÇO RODOVIÁRIO	274
II — TARIFAS	275
a — Revisão	275
b — Filiação à Contadoria Geral de Transportes	276
III — SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES	276
a — Indenizações pagas	276
b — Leilão de sobras	276
c — Sobras existentes	276
IV — INVESTIGAÇÕES RESERVADAS	276
V — AGÊNCIA CENTRAL	277
VI — QUADRO ADMINISTRATIVO	280



DEPARTAMENTO ECONÔMICO E COMERCIAL

Sr. Eng.º Diretor.

Em cumprimento às determinações em vigor, tenho a honra de apresentar-vos o relatório dos serviços d'êste Departamento, relativo ao exercício de 1943.

Criado com a função precípua de auscultar as necessidades do comércio e realizar estudos de caráter econômico-comercial, êste Departamento não conseguiu, ainda, imprimir um sentido mais amplo e mais real às suas finalidades, já pelas dificuldades materiais com que se luta presentemente — em consequência do estado de guerra — já pelo fato de que a definição de suas atividades, dentro do setor administrativo da Viação Férrea, só poderá se processar, como é natural, com bases concretas extraídas do terreno prático em que se condensam os trabalhos em geral da Estrada.

Nessas circunstâncias, embora evidente a necessidade de se ampliar a coordenação do transporte rodoferroviário nas zonas de maior produção, temos sido obrigados, nesse particular, a limitar as nossas atividades a serviços isolados em determinadas regiões, com a desvantagem, ainda, de fazê-lo por meio de contratos com terceiros, de vez que não dispomos — nem poderemos conseguir na época atual — do material indispensável para a sua exploração por conta própria.

Assim, pois, analisando-se a situação sob o aspecto comercial, vemos que a margem de lucros fica parcialmente reduzida pela obrigação, em que nos encontramos, de limitar as nossas vantagens materiais a percentagens prefixadas em contratos.

Por outro lado, os contratos dessa natureza não se podem alijar das contingências do momento e têm, por isso mesmo, as suas bases condicionadas a uma previsão de despesas avultadíssimas originadas pelo obsoletismo do material

(veículos-motorizados) de que dispõem os contratantes particulares.

Há, conseqüentemente, muito por fazer ainda: há um campo vastíssimo para o desenvolvimento das nossas atividades no serviço rodoviário, principalmente na coordenação de transportes.

Pindorama, Arroio Grande, Candelária, Encruzilhada, Guaporé, Antônio Prado, Estrêla, Lajeado e muitos outros pontos do Estado, não servidos por estrada de ferro, são locais cujas riquezas nos induziram a promover estudos preliminares para uma coordenação de transporte rodoferroviário, tal o vulto de produção de diversas espécies, que muito poderia contribuir para a ampliação dos nossos trabalhos, influindo diretamente na economia da Viação Férrea e do Estado. Os nossos estudos, todavia, não foram além do terreno teórico porque, como acima se disse, transportá-los para o terreno prático é tarefa que, presentemente, está com os movimentos tolhidos pelas contingências do estado de guerra.

E' justo, contudo, reconhecer-se que a pequena parcela de trabalho, já realizada, representa tudo ou quasi tudo o que as circunstâncias têm permitido fazer-se.

O contrato celebrado entre a Viação Férrea e a firma Mello, Stoltz & Cia., para o transporte de encomendas e mercadorias entre a cidade de Iraí e a estação de Santa Bárbara, cuja exploração foi iniciada em 1.º de dezembro, constitui, em face as dificuldades atuais, uma tarefa que só poderia ser coroada de êxito porque a firma em referência, ao estudar o trabalho que se propunha executar, levou em consideração os benefícios que êsses transportes proporcionariam às suas produções próprias existentes na zona servida pelos caminhões. Vale isso dizer que uma exploração dessa natureza não poderia ser feita por conta própria da Viação Férrea e que o transporte em aprêço, por si só, não ofereceria vantagens pecuniárias se não estivesse, como está, ramificado profundamente a interêsses particulares da firma contratante.

Feitos êsses ligeiros comentários, passamos a apresentar os dados estatísticos dos trabalhos realizados:

I — Serviço rodoviário

O único serviço explorado diretamente pela Viação Férrea, como auxiliar do ferroviário, foi o de transporte de bagagens e encomendas a domicílio, em Pôrto Alegre, cujo movimento se acha exposto no quadro anexo, sob o n.º R-1.

Os demais serviços rodoviários são contratados com empresas particulares, sendo que o único mantido durante todo o exercício foi o de transportes de mercadorias a domicílio, também em Pôrto Alegre, contratado com a firma Edgar Silveira e que acusou o seguinte movimento:

Mercadorias transportadas	kg	36 393 476
Taxas arrecadadas	Cr\$	306 864,48.

De janeiro a junho mantivemos contratado com a firma J. Mello & Cia. o serviço de transporte rodoviário entre Bento Gonçalves-Alfredo Chaves-Prata, tendo as estações rodoviárias de Prata e Alfredo Chaves apresentado o movimento que integra os quadros anexos, sob nrs. R-2 e R-3.

Em virtude da extinção do contrato, êsse serviço deixou de ser explorado de julho em diante, passando-se, então, a estudar o seu restabelecimento, também por meio de contrato com terceiros.

A partir de dezembro foi inaugurado o serviço de tráfego rodoviário, regular, de encomendas e mercadorias, entre a estação e Santa Bárbara e a cidade de Iraí, passando por Palmeira e Barril.

O movimento da exploração dêsse serviço, sob contrato com a firma Mello, Stoltz & Cia., foi, durante o referido mês, o que se vê no quadro n.º R-4, anexo.

II — Tarifas

Durante o ano de 1943, foram procedidas algumas alterações nas tarifas aprovadas pela Portaria n.º 43, de 7 de janeiro de 1942.

As alterações visaram reduções em sua quasi totalidade e foram realizadas em atenção a solicitações da Indústria, do Comércio e dos Serviços Públicos, produzindo, indiretamente, resultados vantajosos à Viação Férrea, tanto mais se considerarmos que tais resultados foram suficientes para cobrir as despesas de transporte.

a) Revisão

Em longo expediente, encaminhado às autoridades competentes, a Viação Férrea apresentou o seu ponto de vista em tôrno da revisão de tarifas.

b) **Filiação à Contadoria Geral de Transportes**

Em officio sob n.º E-8/73, de 24 de janeiro, a Viação Férrea solicitou a sua filiação à Contadoria Geral de Transportes. Concedida a filiação solicitada, passaremos a aplicar e a estudar as modificações necessárias, inclusive a de taxas acessórias.

III — Secção de reclamações

Os serviços da Secção de Reclamações foram atendidos devidamente, fazendo-se a liquidação dos processos dentro dos prazos regulamentares.

a) **Indenizações pagas**

As indenizações, processadas e pagas nos dois últimos anos, alcançaram às seguintes importâncias:

Em 1943	Cr\$ 544 985,90
Em 1942	Cr\$ 197 709,50,

ou seja, Cr\$ 347 276,40 para mais em 1943.

Essas indenizações, pelas contas a que pertencem e pelas causas que as determinaram, estão subdivididas como se vê dos respectivos quadros que acompanham êste relatório, sob nrs. R-5 e R-6.

b) **Leilão de Sobras**

No leilão de sobras, realizado no mês de Agosto, apurou-se o total líquido de Cr\$ 38 325,90.

c) **Sobras existentes**

Ao findar o exercício, existiam no Depósito de Sobras, em Pôrto Alegre, 33 volumes para serem, oportunamente, vendidos em leilão.

IV — Investigações reservadas

O corpo de investigadores reservados, criado para fazer sindicâncias em tórno de irregularidades praticadas pelo pessoal, teve o seu campo de ação representado em todos os se-

tores de trabalho da rêde, desincumbindo-se com relevada eficiência.

Durante o exercício foram levadas a efeito 29 sindicâncias em tórno de roubos, afóra outras de pequena monta.

Das 29 sindicâncias procedidas, 27 acusaram resultados positivos e 2 negativos.

O corpo de investigadores funcionou durante o exercício com 6 funcionários, sendo 1 chefe e 5 auxiliares.

V — Agência Central

Inaugurada em 25 de agôsto, a Agência Central, localizada no principal ponto da Capital, teve, de imediato, a melhor acolhida do público, que foi sensivelmente beneficiado pelos diversos sistemas de trabalho introduzido naquele local.

Os encômios que o público vem tecendo com referência aos bons serviços prestados pela Agência Central dispensam qualquer comentário para ressaltar o acêrto da medida que determinou a criação daquele importante setor de trabalho.

TRANSPORTE DE BAGAGEM E ENCOMENDAS A DOMICÍLIO EM PÔRTO ALEGRE

Movimento dos 5 caminhões em serviço, ano de 1943

Quadro R-1

M E S E S	Pêso transportado	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
	Kg	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Janeiro	122 396	4 620,20	3 535,30	1 084,90	—
Fevereiro	168 751	5 561,00	3 561,00	2 000,00	—
Março	186 411	8 411,10	4 744,80	3 666,30	—
Abril	159 010	6 098,00	4 837,50	1 260,50	—
Maiο	161 200	6 253,00	4 842,10	1 410,90	—
Junho	158 593	6 397,30	5 795,20	602,10	—
Julho	177 367	6 953,20	6 338,40	614,80	—
Agôsto	192 717	7 099,60	7 597,40	—	497,80
Setembro	171 112	6 934,30	7 114,00	—	179,70
Outubro	187 153	7 176,80	7 278,56	—	101,76
Novembro	228 995	10 262,10	7 267,20	2 994,90	—
Dezembro	158 423	11 615,80	7 846,50	3 769,30	—
TOTAIS.....	2 072 128	87 382,40	70 757,96	16 624,44	—

**Movimento de mercadorias recebidas e expedidas
pela Estação de Alfredo Chaves, em 1943**

Contrato J. Mello & Cia.

Quadro R-2

MESES	RECEBIDAS		EXPEDIDAS		RECEITA Cr\$
	Volumes	Pêso em kg	Volumes	Pêso em kg	
Janeiro	2 118	120 694	1 170	40 321	47 638,50
Fevereiro	1 120	52 123	389	13 659	9 960,20
Março	2 251	89 065	711	28 883	19 116,90
Abril	1 025	67 259	1 357	74 763	41 122,90
Maió	2 344	110 285	490	17 508	34 261,20
Junho	1 242	57 025	375	13 399	32 712,00
SOMA.....	10 100	496 451	4 492	188 533	184 811,70

**Movimento de mercadorias recebidas e expedidas
pela Estação de Prata, em 1943**

Contrato J. Mello & Cia.

Quadro R-3

MESES	RECEBIDAS		EXPEDIDAS		RECEITA Cr\$
	Volumes	Pêso em kg	Volumes	Pêso em kg	
Janeiro	1 269	55 482	382	11 712	2 098,00
Fevereiro	972	52 121	17	1 408	1 080,80
Março	803	29 747	154	4 546	1 010,20
Abril	1 294	52 404	311	59 848	2 544,40
Maió	480	21 706	24	954	757,30
Junho	766	32 446	4	169	446,40
SOMA.....	5 584	243 906	892	78 637	7 937,10

**Encomendas e mercadorias transportadas entre
Santa Bárbara e Iraí**

Contrato Mello, Stoltz & Cia.

Quadro R-4

ESTAÇÕES	QUANTIDADE EM VOLUMES		PÊSO EM KG	
	Encomendas	Mercadorias	Encomendas	Mercadorias
Santa Bárbara	140	1 081	6 169	52 290
Palmeira	—	3 823	—	174 335
Barril	6	937	128	56 156
Iraí	1	138	3	6 058
TOTAIS.....	147	5 979	6 300	288 839

**Indenizações pagas nos anos de 1943 e 1942, divididas pelas
contas a que pertencem**

Quadro R-5

RESPONSABILIDADES	1943	1942	Diferença
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Da Viação Férrea	95 010,80	76 490,40	+ 18 520,40
De provisões para riscos diversos	446 043,80	115 944,60	+ 330 099,20
De funcionários da Viação Férrea.	3 613,90	3 066,30	+ 547,60
De contas a receber.....	178,20	70,20	+ 108,00
Receita Geral	139,20	2 138,00	— 1 998,80
TOTAIS.....	544 985,90	197 709,50	+ 347 276,40

Indenizações pagas nos anos de 1943 e 1942, divididas pelas causas que as determinaram

Quadro R-6

CAUSAS	1943		1942		Diferença
	Total pago	% s/o total	Total pago	% s/o total	
	Cr\$		Cr\$		Cr\$
Incêndios	440 054,90	80,75	113 981,70	57,65	+ 326 073,20
Acidentes	85 974,30	15,78	75 049,10	38,00	+ 10 925,20
Extravios	1 379,50	0,25	3 840,40	1,90	— 2 460,90
Furtos e roubos.....	2 370,30	0,44	666,20	0,33	+ 1 704,10
Maus carregamentos..	7 222,70	1,33	424,70	0,20	+ 6 798,00
Água por frestas.....	2 532,90	0,46	74,00	0,04	+ 2 458,90
Avarias	737,00	0,14	—	—	+ 737,00
Violações	—	—	236,80	0,12	— 236,80
Responsabilidade do pessoal	3 613,90	0,66	—	—	+ 3 613,90
Chuva	—	—	131,50	0,07	— 131,50
Querosene	—	—	377,10	0,19	— 377,10
Deterioração	964,20	0,18	—	—	+ 964,20
Derrame	136,20	0,01	—	—	+ 136,20
Enchente de 1941....	—	—	2 928,00	1,50	— 2 928,00
TOTAIS.....	544 985,90	100,00	197 709,50	100,00	+ 347 276,40

VI — Quadro administrativo

Ao expirar o ano de 1943, o quadro administrativo do Departamento estava assim constituído:

Chefe do Departamento Eng.º JOÃO CORRÊA PIRES
 Chefe da Secretaria.... Sr. ANTÔNIO CARLOS TELES DE MACEDO
 Chefe da Secção de Contas Sr. SYLVIO NUNES DE LIMA
 Inspetor Comercial..... Sr. MÁRIO DA SILVA LEAL
 Auxiliares de Administração Srs. RAFAEL MARTINS BELTRÃO e FLORIANO COELHO DUTRA

1.^a Divisão

Assistente da Chefia....	Sr. JOÃO BATISTA NEGREIROS BUENO
Chefe da Secção de Re- clamações	Sr. DINARTE NIDERAUER CAU- DURO
Secção Comercial	Sr. JOSÉ DA SILVA MARTINS
Secção de Propaganda..	Sr. MIGUEL PORTILO

2.^a Divisão

Assistente da Chefia.... Eng.^o ILDEFONSO DA SILVA DIAS

a.) João Corrêa Pires
Eng.^o Chefe do Departamento
Econômico e Comercial.

Pôrto Alegre, abril de 1944.



DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

Índice da matéria contida no relatório

	Páginas
Departamento de Materiais.....	285
I — Recebimento de carvão nacional.....	289
II — Consumo de carvão nacional.....	289
III — Carvão em briquetes	290
IV — Lenha	291
V — Nós de pinho.....	292
VI — Dormentes padrão.....	292
VII — Dormentes especiais	292
VIII — Moirões	293
IX — Quadro administrativo	293



DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

Sr. Diretor.

Cumprindo dispositivos regulamentares, apresento-vos o relatório dos serviços do Departamento de Materiais, relativo ao ano próximo findo.

No decorrer do ano de 1943, foram recebidos, por compra, materiais num valor total de Cr\$ 94 953 989,30.

As confecções nas oficinas da Viação Férrea, de materiais para estoque, atingiram Cr\$ 14 046 360,10.

Dos diversos Departamentos, foram recebidos materiais em devolução, cujo montante foi de Cr\$ 1 048 675,40.

Em ajuste de inventário, foram apuradas sobras num total de Cr\$ 164 515,60.

Em resumo, tiveram os recebimentos de materiais as seguintes procedências:

	Cr\$
Compras	94 953 989,30
Confecções nas oficinas	14 046 360,10
Devoluções	1 048 675,40
Inventários	164 515,60
	<hr/>
	110 213 540,40
	<hr/>

As entradas acima citadas, foram superiores as do ano de 1942, em Cr\$ 31 083 065,86, conforme se verifica pelo seguinte demonstrativo:

Quadro X-1

ENTRADAS DE MATERIAIS		DIFERENÇA
1943	1942	
Cr\$	Cr\$	Cr\$
110 213 540,40	79 130 474,54	31 083 065,86

Os fornecimentos feitos pelo Departamento de Materiais atingiram a importância de Cr\$ 104 334 169,00, distribuída pelos seguintes destinos:

	Cr\$
Administração Central	1 086 376,10
Tráfego (Secção Comercial)	132 025,30
Movimento e Tração.....	50 568 736,20
Conservação do Material Rodante....	15 371 870,60
Via Permanente e Edifícios.....	11 114 253,60
Reaparelhamento e Diversos.....	26 060 907,20
	104 334 169,00

Como mostra o quadro abaixo, as saídas de materiais acima citadas tiveram um aumento de Cr\$ 30 601 929,00 comparadas com as de 1942.

Quadro X-2

SAÍDAS DE MATERIAIS		DIFERENÇA
1943	1942	
Cr\$	Cr\$	Cr\$
104 334 169,00	73 732 240,00	30 601 929,00

A conta "ALMOXARIFADO" que regista tôdas as operações provenientes das entradas e das saídas de materiais, apresenta um saldo de Cr\$ 29 154 818,40 para 1944, conforme se constata a seguir:

	Cr\$
Existência em 1.º de janeiro de 1943	23 275 502,20
Entradas em 1943.....	110 264 640,90
Total	133 540 143,10
Saídas em 1943.....	104 385 324,70
Saldo para 1.º de janeiro de 1944..	29 154 818,40

No total destas operações, está incluída a importância de Cr\$ 51 100,50, proveniente de estornos feitos durante o exercício.

Nestes totais, não se acha incluída a importância de Cr\$ 107 958,90, relativa a materiais devolvidos pelos Departamentos, deduzidos em faturas do mês do fornecimento, e cujos lançamentos são operados pelos valores líquidos constantes em faturas.

As importâncias despendidas com as compras e confecções de materiais, nos anos de 1942 e 1943, acrescidas das despesas de manipulação e outras de caráter diverso, estão, comparativamente, representadas a seguir:

Quadro X-3

MATERIAIS	A N O S	
	1 9 4 3	1 9 4 2
	Cr\$	Cr\$
Carvão nacional	40 916 614,00	32 644 187,46
Lenha	12 874 733,90	8 375 488,10
Dormentes de lei.....	6 319 201,20	4 091 602,30
Madeiras	3 225 543,16	1 870 234,22
Acessórios para trilhos.....	2 234 904,30	1 621 754,76
Diversos e papelaria.....	43 429 352,84	30 162 122,90
TOTAIS	109 000 349,40	78 765 389,74
Diferença para mais.....	30 234 959,66	—

Os totais acima, das compras e confecções, adicionados dos valores dos materiais devolvidos pelos Departamentos e que não foram deduzidos em faturas do mês, do fornecimento e os ajustados em inventários, elevam-se a:

	1 9 4 3	1 9 4 2
	Cr\$	Cr\$
Compras e confecções.....	109 000 349,40	78 765 389,74
Devolvidos pelos Departamentos e cujo valor não foi deduzido em faturas de fornecimento	1 048 675,40	223 995,50
Ajuste de inventários.....	164 515,60	141 089,30
TOTAIS.....	110 213 540,40	79 130 474,54

Nas parcelas constantes do quadro X-3, não estão incluídos os valores dos materiais adquiridos e debitados diretamente às contas da saída. Representam elas, sômente, o montante com a aquisição e confecção de materiais para o estoque dos armazéns e previstos para o consumo.

Comparando-se as importâncias de cada título, no referido quadro, verifica-se que o valor dos materiais entrados em 1943 foi superior em Cr\$ 30 234 959,70 ao de 1942, em virtude da elevação dos preços da maioria dos materiais, oriunda da situação criada em consequência da guerra mundial.

O saldo de Cr\$ 29 154 818,40, da conta “ALMOXARIFADO”, que representa o valor dos materiais existentes em estoque, em 1.º de janeiro de 1944, corresponde às seguintes parcelas:

	Cr\$
Acessórios para trilhos.....	1 541 827,60
Dormentes de lei.....	1 708 523,90
Carvão de Rio Negro.....	252,40
Carvão briquete	785 477,90
Lenha	3 225 812,69
Nós de pinho.....	214 667,39
Ferro em barras e chapas.....	3 366 707,12
Aço em barras e chapas.....	765 490,66
Latão em barras e chapas.....	310 608,21
Cobre em barras e chapas.....	120 051,70
Madeiras	812 995,12
Bronze fundido	527 654,72
Ferro fundido	892 989,33
Parafusos e porcas.....	752 993,58
Tubos para caldeiras.....	248 706,59
Aros para locomotivas e veículos..	175 746,58
Eixos de aço.....	98 551,91
Molas para locomotivas e veículos	472 835,55
Papelaria e objetos para escritório	1 052 323,74
Gasolina e querosene.....	190 828,53
Óleos diversos	991 274,75
Materiais de linha.....	50 777,96
Materiais para construção de 22 carros de passageiros.....	167 838,55
Desincrustante (Dearborn)	1 127,22
Materiais diversos	10 678 754,70
TOTAL.....	29 154 818,40

Não figura no total acima, a importância de Cr\$ 1 597 178,01, relativa ao saldo de carvão nacional, 13 547 470 toneladas, existente em 31 de dezembro de 1943, adquirido do Consórcio Administrador de Empresas de Mineração.

A compra do carvão naquêlê mês foi escriturada à parte, em virtude de seu preço depender do resultado das análises, em conformidade com o Decreto-Lei Federal que regulamentou a venda de carvão nacional.

I — Recebimento de carvão nacional

No ano de 1943, êste Departamento recebeu do Consórcio Administrador de Empresas de Mineração 387 103,990 toneladas de carvão nacional e 4 031,840 toneladas das Minas de Rio Negro, perfazendo assim um total de 391 135,830 toneladas.

O recebimento dêste combustível se efetuou nos locais abaixo discriminados:

Quadro X-4

L O C A L	Quantidade	Média mensal aproximada
	T	T
Rio Grande	16 023,550	1 335,295
Pelotas	88 302,520	7 358,543
Cabo Aéreo	258 375,810	21 531,317
Pôrto Alegre	24 402,110	2 033,259
Rio Negro	4 031,840	335,986
TOTAL	391 135,830	32 594,400

II — Consumo de carvão nacional

O consumo dêste combustível, durante o ano de 1943, alcançou 416 462,246 toneladas e no ano de 1942 427 887,010 toneladas, verificando-se, assim, uma redução de 11 424,764 toneladas, com relação ao ano anterior.

O consumo mensal foi:

	CADEM	RIO NEGRO	TOTAL
	T	T	T
Janeiro	35 400,530	248,680	35 649,210
Fevereiro	33 180,420	209,430	33 389,850
Março	34 282,510	241,850	34 524,360
Abril	34 066,690	236,380	34 303,070
Maió	35 750,410	216,520	35 966,930
Junho	35 722,010	196,720	35 918,730
Julho	38 198,440	301,640	38 500,080
Agôsto	35 845,750	341,000	36 186,750
Setembdo	35 130,330	450,080	35 580,410
Outubro	34 669,800	545,500	35 215,300
Novembro	30 794,670	465,040	31 259,710
Dezembro	29 397,540	570,306	29 967,846
TOTAIS.....	412 439,100	4 023,146	416 462,246

Comparando com o ano anterior, dá-se em números redondos o movimento geral dêste ano, no quadro a seguir:

Quadro X-5

CARVÃO NACIONAL	1943	1942
	T	T
Saldo em 1.º de janeiro.....	6 504	11 831
Recebimento durante o ano.....	391 135	422 305
Ajuste de inventário.....	313	255
Escriturado a parte.....	32 071	—
	430 023	434 391
Consumidas durante o ano.....	416 462	427 887
	13 561	6 504

III — Carvão em briquetes

Em face as dificuldades para importação, não houve, no ano de 1943, aquisição de carvão em briquete.

Em janeiro do referido ano, o saldo que havia dêste combustível, era de 3 330,183 toneladas.

Durante o ano, o consumo foi de 379,177 toneladas, ficando um saldo para 1944 de 2 828,315 toneladas, conforme se verifica pelo seguinte resumo:

	T
Saldo em 1.º de janeiro de 1943.....	3 330,183
Ajuste de inventário por falta.....	122,691
TOTAL	3 207,492
Consumidas durante o ano.....	379,177
Saldo para 1 - 1 - 1944.....	2 828,315

Com referência a este combustível, observa-se ter havido um decréscimo no consumo, pois, neste ano, apenas 379,177 toneladas foram gastas, contra 3 254,752 em 1942, verificando-se, assim, uma diferença, para menos, de 2 875,575 toneladas.

IV — Lenha

Em 1.º de janeiro do ano relatado, o saldo existente era de 70 341 metros cúbicos.

Recebeu este Departamento, durante o ano, 982,500 metros cúbicos de lenha, na importância de Cr\$ 12 890 885,90. Acham-se também incluídos, neste total, 21 756,500 metros cúbicos, no valor de Cr\$ 214 139,30, extraídos dos Hortos Florestais da Viação Férrea, situados nos municípios de São Leopoldo, Montenegro, Santana, Itaqui e Uruguaiana, e 16 152 metros cúbicos, na importância de Cr\$ 16 152,00 de “Ajuste de Inventário”, bem como, ainda, as despesas de manipulação, transporte e outras que oneram este combustível.

RESUMINDO:

	M ³	Cr\$
Entradas por compras de diversos..	943 748,500	12 655 777,60
Entradas por compras dos Hortos..	21 756,500	214 139,30
Entradas pela exploração de matos	843,000	4 817,00
Entradas por ajuste de inventários	16 152,000	16 152,00
	<hr/>	<hr/>
	982 500,000	12 890 885,90
	<hr/>	<hr/>

Dêste combustível foram consumidos em 1943, 831 144 metros cúbicos, sobre 691 618,500 ditos, em 1942.

O metro cúbico para fornecimento, teve em média, o preço de Cr\$ 12,67, no ano em referência.

V — Nós de pinho

A 1.º de janeiro de 1943, o saldo dêste material era de 2 043,500 metros cúbicos.

As entradas dêste combustível alcançaram, no citado ano, a quantidade de 23 758,500 metros cúbicos, dispendendo-se com a aquisição, inclusive despesas com manipulação e transporte, a quantia de Cr\$ 733 168,60.

Neste período, houve um consumo de 19 270 metros cúbicos, ultrapassando, assim, o do ano anterior de 1 296,500 metros cúbicos, cujo gasto atingiu 17 973,500 metros cúbicos, restando para 1944, um saldo de 6 531,500 metros cúbicos.

O preço médio, do metro cúbico, para fornecimento, atingiu Cr\$ 29,65.

VI — Dormentes tipo padrão

Durante o ano de 1943, foram recebidos por êste Departamento, 608 806 dormentes do tipo padrão, que custaram, inclusive as despesas de manipulação e transporte, a importância de Cr\$ 5 946 712,80.

Neste total não estão incluídos 454 dormentes, no valor de Cr\$ 4 444,70, ajustados em inventário.

Do ano anterior, foram recebidas 46 219 peças.

O consumo no ano de 1943, foi de 515 291 peças, observando-se um decréscimo de 22 770 dormentes sobre o do ano de 1942, em que foram empregados 538 061 unidades.

Houve, assim, para 1944, um saldo de 139 734 dormentes.

VII — Dormentes especiais

O movimento geral das entradas de dormentes especiais, para desvios, pontes e linha internacional, durante o ano, foi de 24 856 peças que acrescidas das despesas necessárias com manipulação e transporte importaram no total de Cr\$ 367 352,20.

Não estão incluídos neste total 834 dormentes, no valor de Cr\$ 9 580,90, ajustados em inventário.

Foram consumidas, durante o ano 20 183 peças, ultrapassando, assim, o consumo de 1942, em que haviam sido gastas 11 787 peças, em 8 396 dormentes.

O saldo dêste material que em 1-1-1943 era de 15 831 dormentes, ficou sendo para 1944, de 22 683 peças.

VIII — Moirões

Em 1.º de janeiro de 1943, havia o saldo de 5 946 moirões, sendo que as entradas, durante o ano, foram de 46 511, na importância total de Cr\$ 211 677,30.

O consumo neste ano atingiu 43 015 peças, e foi superior em 24 468 peças ao do ano anterior.

IX — Quadro administrativo

Vê-se, abaixo, o quadro administrativo dêste Departamento, ao expirar o ano de 1943:

Chefe do Departamento de

Materiais	Eng.º Julio Moreira d'Ávila
Assistentes	Benjamin Athayde Alves
	Eng.º Octalício Franco
Auxiliar	Eng.º Ayres Pires de Oliveira
Procuradores	Bacharel Fernando Fernandes
	Pantoja
	Deljalmo Del Corona
Chefe da Secretaria	Catulino Cordeiro
Chefes de Secção de Escrit. .	Roberlório Rodrigues
	José Grassi
	Galdino Maffioletti
	Antônio J. C. Ribeiro Sob.º
	Renato Telles de Miranda.

a.) **Júlio Moreira d'Ávila**

Chefe do Departamento de Materiais.

Pôrto Alegre, 9 de agosto de 1944.

REPARTIÇÃO DO PESSOAL

Índice da matéria contida no Relatório

<i>SECÇÕES</i>	<i>ASSUNTOS</i>	Páginas
SECRETARIA		
	Protocolo geral. Expediente, Arquivo, Patrimônio etc.....	297
DIREITOS SOCIAIS		
	Licenças, abono familiar, acidentes do trabalho etc.....	302
ASSENTAMENTOS		
	Inscrição, identificação e movimento do Pessoal etc.....	305
PROVAS E CLASSIFICAÇÃO		
	Organização, contagem de tempo de serviço, provas de habilitação etc.	308
SERVIÇO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL		
	Criação	311
SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL		
	Apreciações	311
SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA-SOCIAL		
	Apreciações	311
SERVIÇO DE GUARDAS		
	Organização e comentários.....	311
COMISSÃO DE INQUÉRITO ADMINISTRATIVO		
	Inquéritos	312
ESCOLA DE ALFABETIZAÇÃO		
	Matrículas, exames etc.	312
NOVO QUADRO DO PESSOAL		
	Comentários	316
QUADRO ADMINISTRATIVO		
	Discriminação	327
CONCLUSÃO		328

REPARTIÇÃO DO PESSOAL

Sr. Diretor.

Em 3 de fevereiro de 1943, pela Portaria n.º 15, o Departamento do Pessoal passou a designar-se Repartição do Pessoal e seus encargos foram distribuídos pelas seguintes secções e serviços:

- I — Secretaria;
- II — Secção de Direitos-Sociais;
- III — " " Assentamentos;
- IV — " " Provas e Classificação;
- V — Serviço de Ensino e Seleção Profissional;
- VI — " Médico-Social;
- VII — " de Assistência Social;
- VIII — " " Guardas;
- IX — Comissão de Inquérito Administrativo.

Trata, também, êste relatório das "Escolas de Alfabetização" (X), do "Novo Quadro do Pessoal" (XI), do Quadro Administrativo desta Repartição (XII) e da Conclusão (XIII).

Os trabalhos realizados durante o ano pelas secções e serviços, foram os seguintes:

I — Secretaria

1 — Durante o mês de janeiro de 1943, além dos serviços que lhe são atinentes, fazia parte das atribuições da Secretaria, o protocolo geral de licenças e de pagamento de férias, a confecção de fôlhas de pagamento, organização de processos de faturas diversas, relativas a acidentados do trabalho, de indenizações, de funerais, de vencimentos impagos, de fianças e outros relativos ao pessoal.

2 — Instalada que foi, em 1.º de fevereiro do mesmo ano, a Secção de Direitos Sociais, a organização e encaminhamento a despacho dos processos relativos aos assuntos acima citados passaram a ser alí procedidos.

3 — Nestas condições, a Secretaria, desprezados os protocolos de licenças e de pagamentos de férias e os de indenizações, no período já citado, registou, em seus protocolos, durante o ano de 1943, 6 216 documentos, sendo 3 000 no protocolo geral (fichário) e os 3 216 restantes, nas pastas coleções dos Departamentos, assim discriminados:

PROTOCOLO GERAL

Requerimentos solicitando:

certificados, certidões e atestados.....	226
auxílio para despesas com funerais.....	51
remoções e permutas.....	140
inscrição na prova de habilitação para Aux. de Escrita	115
pagamento de vencimentos a convocados para o Ser-	
viço Militar	19
emprêgo	41
pagamento de gratificação especial.....	56
licenças-prêmio	13
devolução de documentos.....	14
inquéritos e sindicâncias	13
registo de diplomas	5
aposentadorias	9
adiantamentos	7
pagamento de vencimentos.....	50
recolhimento de importância à CAP. p. melhoria apos.	21
retificação e alteração de nome.....	46
readmissão	68
pagamento de diferença de vencimentos.....	7
ajuda de custo para aluguel de casa.....	8
avulsão	8
indenização	35
devolução de fiança.....	17
inscrição na prova “Estímulo de Dactilografia”.....	46
inscrição na prova de habilitação para conferente do	
Departamento de Materiais	16
passes livres e passagens com abatimento.....	16
comutação de pena	19
informações	11
promoção e aumento de vencimentos.....	27
gratificação adicional	75

Faturas de:

Médicos	403
Hospitais	230
Farmácias	28
radiografias	11
aplicações diversas	6
transporte	7
assinatura de jornais e confecção do Boletim do Pessoal	20

Offícios da:

Justiça	149
Polícia	29
Secretaria das Obras Públicas, sôbre assuntos diversos	10
Cooperativa	32
Conselho Nacional do Trabalho	3
Caixa de Aposentadoria e Pensões	510
Exército	83

Diversos:

Cartas do Serviço de Guardas	27
Reclamações	18
Comunicações sôbre Abono Familiar	20
Elogiando empregados	3
Diversos assuntos	230

TOTAL: 3.000

Grande parte dêsses expedientes passou por outras Seções antes de submetidos a despacho superior e constam, em consequência, nos respectivos relatórios.

PROTOCOLO DOS DEPARTAMENTOS

Foram colecionadas, durante o ano nas respectivas pastas, 3 216 documentos, assim especificados:

DEPARTAMENTOS E SERVIÇOS	Cartas	Memoranda	Papeletas	Total
D C F.....	102	—	—	
D T R.....	514	99	146	
D M E.....	549	—	—	
D V P.....	424	198	—	
D O N.....	197	5	—	
D E C.....	331	142	106	
D M A.....	97	109	—	
E F J.....	72	33	—	
C I A.....	64	—	—	
Diretoria e Serviços Jurídicos	28	—	—	
	2 378	586	252	3 216

Dêses, foram despachados pelo Sr. Diretor, 2 011 expedientes; por esta chefia 282, e, o restante, teve encaminhamentos diversos por se tratar na maioria de comunicações.

EXPEDIENTE

Com relação à correspondência epistolar, a Secretaria confeccionou durante o ano, os seguintes expedientes, que foram submetidos à assinatura do Sr. Diretor:

PORTARIAS

Nomeando, promovendo, designando e demitindo empregados	963
Sôbre reorganizações administrativas	19
Determinando instauração de inquéritos	46
Sôbre diversos assuntos	8

Apostilas lavradas em títulos ou portarias

Alterando categorias, promovendo etc.	387
--	-----

Ofícios diversos

Internos	151
Externos	218
Para a Secretaria das Obras Públicas	262

Ordens de Serviço

Cartas-circulares	128
Circulares	10

À assinatura do Sr. Interventor Federal, foram submetidos 249 decretos assim discriminados:

De nomeação	87
De exoneração	25
De avulsão	5
De promoção	132

À assinatura desta Chefia, foram submetidos 1 894 expedientes, assim especificados:

Ofícios e cartas externas	834
Idem, idem, internas	1 060

Verifica-se, assim, que transitaram na Secretaria da Repartição do Pessoal, 10 551 expedientes, com exceção dos expedientes relativos a licenças, pagamentos de férias e abono familiar, que entram diretamente na Secção de Direitos Sociais, onde existem protocolos especiais para êsse fim, e dos impressos diversos sôbre alterações com o pessoal, também encaminhados diretamente à Secção de Assentamentos.

BOLETIM DO PESSOAL

Foi publicado, com regularidade, o Boletim do Pessoal, que durante o ano, atingiu o número de 36 exemplares, com um total de 2 001 fôlhas e a despesa de Cr\$ 69 196,00.

PATRIMÔNIO

Procedeu-se durante o ano o levantamento do patrimônio da Repartição do Pessoal que resultou, resumidamente, no seguinte:

Arquivos de aço	26
Armários	19
Bureaux	8
Balcão de madeira	1
Cadeiras de diversos tipos	71
Estantes de aço, rotativas, para índice	3
Estantes de madeira	14
Fichários de aço	44
Mesas de aço	6
Mesas de madeira	52
Máquinas de escrever	10
Máquinas de grampear	2
Máquinas de numerar	2
Poltronas	9
Porta chapéus	4
Prateleiras para arquivo	5
Sofás	2
Ventilador	1
Diversos utensílios, livros, revistas, etc.	567
TOTAL:	846

Esse material importa em Cr\$ 268 816,00.

Nesses elementos estão incluídos os seguintes utensílios adquiridos em 1943 para a Secção de Assentamentos:

- 4 fichários Kardex
- 1 mesa de aço, pequena, para suporte de fichários
- 1 estante rotativa para índice
- 30 bandeiras para índice
- 5 arquivos de aço, marca "Nascimento".

ARQUIVO

Passou por uma remodelação a fim de melhor servir aos fins a que se destina.

BIBLIOTECA CENTRAL

Para a instalação da Biblioteca Central foi prevista uma sala no 2.º andar do Palácio do Comércio.

Entretanto, como o espaço destinado à Secção de Provas e Classificação foi insuficiente, teve de ser ocupada aquela dependência para esta Secção, ficando, dêsse modo, adiada a organização da Biblioteca Central para quando se dispuser de área necessária.

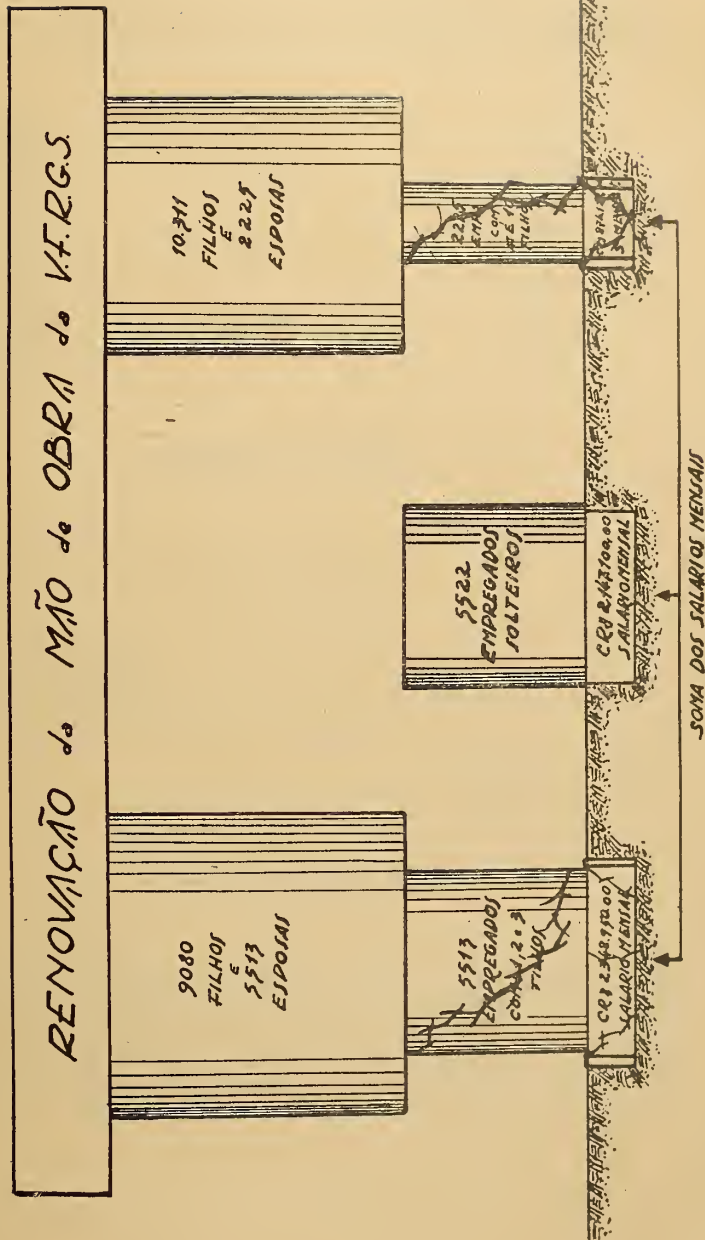
II — Secção de Direitos Sociais

Organizada em 1.º de fevereiro de 1943 de conformidade com o plano de reforma da administração da Viação Férrea. Foi o seguinte o movimento geral dessa Secção:

LICENÇAS

Os requerimentos de licença para tratamento de saúde, nojo, gala, serviço militar, a empregadas gestantes, de fun-

O ABONO FAMILIAR É UM IMPERATIVO CATEGÓRICO!



cionários à disposição da Justiça e de feridos em serviço, despachados durante o ano, subiram a 2 686 assim discriminados:

Diretoria	57
RPS	101
DCF	35
DTR	854
DME	373
DVP	628
DON	53
DEC	406
DMA	76
EFJ	103

PEDIDOS DIVERSOS

O movimento de pedidos diversos foi o seguinte:

Indenizações a acidentados do trabalho	39
Vencimentos impagos	12
Auxílio para funerais	91
Gratificação semestral	5
Indenizações por férias não gozadas	286
	<hr/>
TOTAL:	433

ABONO FAMILIAR

A Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi a primeira organização do País que instituiu o abono familiar para seus empregados. Desde Junho de 1943, início das concessões dêsse auxílio aos ferroviários, até 31 de dezembro do mesmo ano, foi o seguinte o movimento dessa utilíssima iniciativa:

DEPARTAMENTOS	Número de empregados	FILHOS							Despesa mensal
		Mascu- linos	Feml- ninos	Legiti- mos	Legiti- mados	Natu- rais	Equi- parados	Total	
DIRETORIA	2	4	1	3	—	—	2	5	Cr\$ 70,00
RPS	6	4	4	8	—	—	—	8	90,00
DCF	60	74	62	132	—	—	4	136	1 870,00
DTR	2 574	3 821	3 282	7 010	—	55	38	7 103	102 585,00
DME	898	1 187	1 163	2 306	1	16	27	2 350	33 275,00
DVP	1 961	3 393	3 108	6 303	—	178	20	6 501	99 325,00
DON	166	246	222	452	—	13	3	468	6 890,00
DMA	181	224	228	448	—	2	2	452	6 335,00
DEC	4	4	6	10	—	—	—	10	135,00
EFJ	65	100	81	163	—	15	3	181	2 635,00
TOTAIS.....	5 917	9 057	8 157	16 835	1	279	99	17 214	253 210,00

ACIDENTADOS DO TRABALHO

Foi o seguinte o número de faturas apresentadas:

Honorários médicos	294
Hospitalizações	139
Exames radiológicos	19
Medicamentos	327
Transportes	43
Outras despesas	8
	<hr/>
TOTAL:	830

A importância correspondente a essas faturas foi de ...
Cr\$ 329 300,00.

APOSENTADORIAS

Foram aposentados durante o ano 137 empregados.

III — Secção de Assentamentos

A marcha geral dos serviços da Secção de Assentamentos, durante o exercício recém findo, decorreu como segue:

INSCRIÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DO PESSOAL

Terminou em 1943, a matrícula dos empregados da Viação Férrea, iniciada em 1939, restando ainda alguns empregados que por motivos diversos, não puderam ser identificados.

Em 31 de dezembro de 1942 a matrícula do pessoal elevou-se a 18 935 empregados e ex-empregados, número que, em 31 de dezembro de 1943, alcançou um total de 22 973, discriminados como segue, em comparação com os dois anos anteriores.

DESIGNAÇÃO	31 DE DEZEMBRO		
	1 941	1 942	1 943
EMPREGADOS EM SERVIÇO			
Efetivos	7 677	10 449	11 423
Extranumerários	1 052	2 156	4 217
Provisórios	1 086	824	10
Pessoal para Obras.....	—	98	4
Contratados	3	6	5
Total dos empregados em serviço	9 818	13 533	15 659
Ex-EMPREGADOS			
Demitidos por diversas causas....	1 024	2 389	3 113
Demitidos a pedido.....	1 265	2 465	3 361
Desligados por aposentadoria....	207	336	479
Desligados por falecimento.....	115	204	347
Desligados por avulsão.....	4	8	14
Total dos ex-empregados.....	2 615	5 402	7 314
TOTAL GERAL.....	12 433	18 935	22 973

REGISTO DAS ALTERAÇÕES FUNCIONAIS

Desenvolveu-se normalmente, apesar do aumento de seu volume, o serviço de registo de alterações funcionais, tais como acidentes do trabalho (impressos modelo X-21), férias (impressos modelos X-54 e X-55), licenças (Boletins do Pessoal), punições (impressos modelo X-20), inscrição de pessoas da família para efeitos de passes de férias (impressos modelos X-52 e X-53).

Não existia estatística referente a este serviço, motivo por que, com relação ao exercício de 1 943, não é possível relatar o número de documentos entrados nessa Secção.

Como desenvolvimento do serviço em apreciação, em face da implantação do abono familiar na Viação Férrea, foi ini-

ciado, em agosto de 1943, adaptando, a título precário, as fichas existentes, o registo dessa nova alteração, que constou de 5 918 processos despachados até 31 de dezembro de 1 943, e dos quais foram registados nas fichas, cerca de 4 500.

MOVIMENTO DE PESSOAL

Controla a Secção de Assentamentos, desde novembro de 1 940, as alterações do pessoal (admissões, demissões, promoções, remoções e transferências) por intermédio dos formulários próprios, impressos modelos X-16, X-17 e X-19.

Esse serviço, conquanto de capital importância para a organização de um histórico completo do pessoal, só últimamente, em virtude das determinações da Diretoria, constantes das cartas-circulares ns. 119 e 120, de 25 de novembro e 3 de dezembro de 1 943, respectivamente, tomou um rumo melhor, que faz prever sua regularidade, em futuro próximo.

A sua execução confiada a dois empregados, já insuficientes antes do Novo Quadro do Pessoal, nem sempre tem podido satisfazer plenamente as exigências do serviço, não só pela citada deficiência, agora agravada pelo volume de serviço oriundo da aplicação do Quadro do Pessoal, como, ainda, pelas regularizações que se processaram em 1 943, tais como transferência dos empregados “provisórios” e “pessoal para obras” para a categoria de extranumerários (circular n.º 4, de 12 de dezembro de 1 943, e carta-circular n.º 66, de 10 de junho de 1 943, item 13); salário mínimo (cartas-circulares ns. 78 e 119, de 28 de junho de 1 943 e 25 de novembro de 1 943); retôrno do serviço de estações do DEC para o DTR e outros.

Formulários de “movimento de pessoal” processados durante o ano:

Fôlhas de admissão.....	3 193
Fôlhas de demissão.....	2 740
Fôlhas de remoção, promoção ou transferência	5 331

TOTAL..... 11 264

CONVOCADOS PARA O SERVIÇO MILITAR

Organizou-se, em 1 943, um fichário especial para registar os empregados convocados para o Serviço Militar, cujo número elevou-se a 188.

Foram feitas, as comunicações necessárias, às autoridades militares.

CADERNETAS DE IDENTIDADE

Foram fornecidas durante o ano 2 131 cadernetas de identidade retribuídas, e 34 gratuitas, num total e 2 165.

DIVERSOS

Essa Secção expediu, durante o ano, 649 memoranda sôbre regularização de assentamentos diversos contra 505, em 1 942 e 646, em 1 941, e organizou várias relações dos empregados reservistas e não reservistas.

A partir de novembro do mesmo ano, vem organizando, mensalmente, a relação de empregados saídos do quadro X — Suplementar, nos termos da alínea b do § 5.º do artigo 1.º das Disposições Gerais para aplicação do Novo Quadro do Pessoal.

IV — Secção de Provas e Classificação

ORGANIZAÇÃO

A Secção de Provas e Classificação foi instalada a 4 de fevereiro de 1 943 de conformidade com a nova organização administrativa desta Repartição.

CONTAGEM DE TEMPO DE SERVIÇO

Pedidos de certidão de tempo de serviço:

Entrados	171
Atendidos	141

Pedidos de certificados de tempo de serviço:

Entrados	105
Atendidos	142

Sendo que o saldo aí verificado, 37, corresponde ao ano anterior.

Certificados para fins de licença-prêmio:

Entrados	5
Atendidos	5

Processos aguardando despacho:

Pedidos de certidão.....	266
Pedidos de certificados.....	223
Pedidos de revisão.....	137

São processos que vieram da então 1.^a DIVISÃO, quando da transferência do serviço da contagem de tempo para esta Repartição, em virtude da determinação constante da portaria n.º 102, de 7 de outubro de 1942.

Por aguardarem informações referentes a retificações de nomes, dados incompletos etc., não foram atendidos com mais presteza.

RECONSTITUIÇÃO DE FÔLHAS DE PAGAMENTO

Como é do vosso conhecimento, há um considerável número de fôlhas de vencimentos em estado de completo dilaceramento. Tratando-se de documentos da maior importância, iniciou-se, em 1943, a reconstituição das mesmas, com a produção de 1 200 fôlhas restauradas.

O serviço continua.

FICHÁRIO DA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

Adquiriu-se em 1943 o antigo fichário da C. A. P. cuja transação foi efetuada pela importância de Cr\$ 15 800,00. O fichário em referência corresponde ao período de abril de 1923 a dezembro de 1937, e tem cooperado bastante para facilitar o serviço de buscas e elaboração de certidões e certificados de tempo de serviço.

PROVA DE HABILITAÇÃO PARA AUXILIAR DE ESCRITA

De conformidade com as determinações da carta-circular n.º 32, de 27 de fevereiro de 1943, a 20 de março dêsse ano tiveram início as provas de habilitação para o cargo de Au-

xiliar de Escrita extranumerário, realizadas aos sábados, por grupos de 10 a 12, com o seguinte movimento de candidatos:

Chamados	517
Comparecentes	300
Aprovados	113
Reprovados	187
Desistentes	153
Excluídos por diversos motivos	64
Aprovados e designados para preencher vagas	107
Não aceitaram a designação	4
Aguardando designação	2

PROVA DE HABILITAÇÃO PARA “AUXILIAR DE CONFERENTE” DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

De acôrdo com as determinações baixadas pela carta-circular n.º 109, de 23 de setembro de 1943, foi efetuada uma prova de “Auxiliar de Conferente” do Departamento de Materiais.

Para êste concurso inscreveram-se 16 candidatos, que fizeram as provas em dois grupos com 8 concurrentes cada um. Resumindo:

Candidatos inscritos	16
” comparecentes	12
” aprovados	3
” reprovados	9
” ausentes	3
” excluídos	1
” aprovados e designados para preencher vagas	1
” aguardando designação	2

CONCURSO ESTÍMULO DE DACTILOGRAFIA

Dando cumprimento aos termos da carta-circular n.º 110, de 20 de dezembro de 1943, realizou-se o concurso estímulo e dactilografia ao qual concorreram 34 candidatos, logrando os três primeiros lugares, RUY GRINCH STUCK, do DON; CHRISTÓVÃO THIAGO LOBATO, do DTR e GENOVEVA SMIELEWSKI, da RPS, aos quais foram entregues os prêmios de Cr\$ 400,00, Cr\$ 300,00 e Cr\$ 200,00, respectivamente.

V — Serviço de Ensino e Seleção Profissional

Criado pela portaria n.º 14, de 1.º de fevereiro de 1943, ficou diretamente subordinado ao Diretor na sua fase de organização, conquanto constitua um dos importantes serviços desta Repartição. Em consequência, o relato de suas atividades, em 1943, será feito pelo Eng.º João Baptista Leggerini, que vem chefiando o SESP desde sua instalação.

VI — Serviço Médico Social

O Serviço Médico-Social, cujo alcance e necessidade todos reconhecem, não pôde ser ainda organizado, a despeito de sua urgência devido a várias dificuldades, que vêm se antepondo à sua concretização. Não obstante o assunto vem sendo estudado com a atenção que merece e logo que esta Repartição dispuser dos recursos indispensáveis serão tomadas as medidas de proteção relacionadas com o amparo à saúde dos empregados da Rêde, especialmente por meio da medicina preventiva.

Testemunha do interêsse que essa Diretoria tem tomado pela solução dos problemas higiênicos e sociais da Viação Férrea, com o escopo de defender a classe contra todos os fenômenos patológicos que a ameaçam, é de se acreditar que aquêles recursos sejam conseguidos com a brevidade que se faz mister.

VII — Serviço de Assistência Social

Pelas mesmas razões que impediram a organização do Serviço Médico-Social, ainda não se pôs em prática o Serviço de Assistência Social.

Um serviço de tal amplitude, exige, além de uma organização estável e de elementos selecionados para dirigí-la, de verbas apreciáveis, difíceis de conseguir. Mau grado isso, espera esta Repartição iniciar, no próximo ano, pelo menos a coordenação das sociedades ferroviárias e o estudo concernente à criação de colônias de férias.

VIII — Serviço de Guardas

No sentido de imprimir maior eficiência, própria do momento, capaz de garantir, de um lado, os valores representados pelo maquinário das oficinas e depósitos, estoques dos arma-

zéns, material rodante e de tração e carga vultosa em trânsito, e, de outro, proteger os centros mais importantes, assegurando também a ordem e a disciplina, dentro do recinto das estações, faixa e dependências da Estrada; foi criado por portaria n.º 118, de 12 de novembro de 1942, o “Serviço de Guardas” da Viação Férrea.

A primeira Secção de Guardas, localizada em Santa Maria, criada com o efetivo de 40 homens, foi ampliada pela portaria n.º 96, de 28 de maio de 1943, para 100 homens e as suas atribuições estendidas à parada Inspetor Goulart e Oficinas do Km-3.

O “Serviço de Guardas”, subordinado à Diretoria por intermédio da Repartição do Pessoal, esteve, na fase de organização, vinculado ao Departamento de Mecânica.

Em agosto de 1943 passou porém a ser dirigido diretamente pela Repartição do Pessoal.

Procurando cumprir as atribuições que lhe foram conferidas, o “Serviço de Guardas”, vem preenchendo satisfatoriamente sua finalidade.

IX — Comissão de Inquérito Administrativo

Pela respectiva Comissão foram realizados em 1943, 46 inquéritos administrativos, assim distribuídos:

Furto ou improbidade	25
Abandono de emprêgo	11
Embriaguez habitual	3
Embriaguez e desordens	2
Insubordinação	2
Conflitos	2
Irregularidades (subtração e reemprêgo de selos)	1

X — Escolas de alfabetização mantidas pela economia de fretes

Funcionaram com regularidade as 80 escolas de alfabetização custeadas pela economia de fretes, localizadas nos diferentes pontos da linha, com densidade de filhos de ferroviários em idade escolar, excluídos aquêles que dispõem de escolas estaduais ou municipais.

O movimento escolar durante o ano, foi o seguinte:

Matricula inicial

I D A D E S	1.º ANO		2.º ANO		3.º ANO		4.º ANO		TOTAL		TOTAL GERAL
	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	TOTAL		
									Masc.	Fem.	
De — de 8 anos	231	189	5	9	0	0	0	0	236	198	434
De 8 a 11 anos	375	323	196	220	92	103	37	32	689	678	1 367
De + de 11 anos	69	54	97	98	142	137	71	134	379	422	801
SOMA.....	675	566	298	327	234	240	108	166	1 304	1 298	2 602

Matricula Geral

De — de 8 anos	317	253	20	14	4	6	0	0	341	273	614
De 8 a 11 anos	483	415	218	232	139	107	30	26	870	780	1 650
De + de 11 anos	99	96	154	137	187	182	87	119	527	534	1 061
SOMA.....	899	764	392	373	330	295	117	145	1 738	1 587	3 325

Matricula Real

De — de 8 anos	257	202	9	11	0	0	0	0	266	213	479
De 8 a 11 anos	398	338	185	198	97	95	26	11	706	632	1 338
De + de 11 anos	72	81	111	96	142	143	84	129	409	449	858
SOMA.....	727	621	305	305	239	238	110	140	1 381	1 304	2 685

Frequência Média Mensal

1.º ANO		2.º ANO		3.º ANO		4.º ANO		TOTAL		TOTAL GERAL
Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	
578,8	516,5	261,2	290,5	217,6	205,7	104,9	132,6	1 162,5	1 145,3	2 307,8

Comparentes aos Exames

	1.º ANO	2.º ANO	3.º ANO	4.º ANO	TOTAL
Masculinos	660	296	227	99	1 282
Femininos	564	314	222	134	1 234
SOMA	1 224	610	449	233	2 516

Não comparentes aos exames

Masculinos	61	9	19	7	96
Femininos	46	12	9	6	73
SOMA	107	21	28	13	169

Alunos Aprovados

	1.º ANO	2.º ANO	3.º ANO	4.º ANO	TOTAL
Masculinos	454	238	176	87	955
Femininos	374	269	182	122	947
SOMA.....	828	507	358	209	1 902

Alunos Reprovados

Masculinos	210	56	53	12	331
Femininos	188	48	36	11	283
SOMA.....	398	104	89	23	614

Percentagens

Percentagem de frequência	85,95 %
” ” comparecimentos aos exames....	93,70 %
” ” aprovações	70,83 %
” ” alunos por professora.....	26,58 %

XI — Novo Quadro do Pessoal

Uma das maiores preocupações da Diretoria, no correr do ano, foi a organização, aprovação e aplicação do novo quadro do pessoal.

Longos e variados expedientes, que se acumularam por muitos anos, são os mudos testemunhos das imperfeições do quadro então em vigor, que era à imagem e semelhança do originário de 1922.

A complexidade e delicadeza do assunto fêz, ao que parece, que sempre se achasse preferível adiar para outra ocasião a reforma desejada.

O assunto estava a exigir que se o encarasse de frente. Foi o que se fêz.

A portaria n.º 605, de 3 de dezembro de 1941 do Exm.º Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas forneceu a oportunidade.

Antes, porém, de se dar começo ao estudo da remodelação do quadro, impunha-se a conclusão do estudo da reforma da administração da Estrada, trabalho êste que iria necessariamente influir na estruturação do outro.

Por isto, só depois de terminado aquêle estudo, em abril de 1942, foi possível dar-se os primeiros passos para a coleta dos elementos precisos ao exame meticoloso da situação do pessoal, que se baseou na de abril daquêle ano.

Depois de um longo e estafante labor, para o bom êxito do qual muito contribuiu o Serviço Hollerith, pôde-se agrupar o pessoal por vencimento; por cargo e vencimento; por Divisão, cargo e vencimento etc., e constatar-se, por meio de quadros estatísticos e gráficos, a posição de um grupo em relação a outro, de um cargo sôbre outro, de uma Divisão em relação às outras etc.

Em síntese verificou-se:

- 1.º — Que dos 14 515 empregados então existentes, 1 845 eram extranumerários,
1 720 recebiam gratificações adicionais de 15 % por tempo de serviço,
545, idem, idem, de 20 % e
311, idem, idem, de 25 %.
- 2.º — Que existiam 297 vencimentos distintos e 285 cargos diversos.

3.º — Que só para:

carpinteiros	existiam	49	vencimentos,
ajudantes de carp.	”	30	”
chefes de turma	”	28	”
conferentes de estação	”	20	”
ajustadores	”	37	”
ajudantes de ajustadores	”	25	”
eletricistas	”	15	”
caldeireiros	”	29	”
ajudantes de caldeireiros	”	25	”
artífices especialistas	”	24	”
ferreiros	”	41	”
ajudantes de ferreiros	”	35	”
furadores	”	16	”
guarda-fios	”	16	”
manuais de Dep. e Ofic.	”	17	”
manobreiros	”	18	”
mestres de linha	”	18	”
pedreiros ambulantes	”	19	”
pintores	”	30	”
aprendizes	”	11	”
etc., etc.			

Da apreciação dêste conjunto de anomalias, não se conclua que elas decorreram sòmente das 2 576 gratificações adicionais distribuídas ao pessoal, pois outros fatores também contribuíram bastante para essa situação.

É suficiente que se saiba que os **aprendizes** (que não podem ter tempo de serviço bastante para receber gratificações) tinham 11 vencimentos; que nos 25 vencimentos de ajudantes de ajustadores sòmente em 6 influíam as gratificações adicionais, que o mesmo se podia constatar nos 25 vencimentos dos ajudantes de caldeireiro; que nos 30 vencimentos de ajudantes de carpinteiros sòmente em 5 pesavam as gratificações adicionais etc., etc.

4.º — Que, em todos os Departamentos, reinava falta de unidade na lotação do número de empregados de um mesmo cargo, por tipo de vencimentos.

Isto se notou não só nos cargos que abrangiam todos os Departamentos, como os de escriturários, como também nos cargos pertencentes a um único, como os de conferentes, maquinistas, feitores etc.

5º — Que os Departamentos seguissem critérios diversos para fixar os vencimentos de cargos iguais e para distribuir as lotações dos vários vencimentos dos mesmos. Assim é que as possibilidades de acesso para os empregados de uma nova categoria, eram diferentes em cada sector administrativo.

EM RESUMO: A organização do quadro do pessoal por Departamento, a falta de padrões de vencimentos determinados entre o máximo e o mínimo fixados e a falta de lotação para um grande número de categorias foram as causas fundamentais da confusão que reinava.

A análise objetiva dos efeitos da aplicação do quadro então em vigor e o plano de reforma administrativa aprovado e a executar, forneceram as coordenadas que deviam fixar a estruturação do novo quadro.

Este não só deveria impossibilitar ou reduzir as falhas do primeiro, como permitir a passagem da antiga para a nova organização da administração.

E foi assim que, levando-se em conta os defeitos do quadro antigo e a reforma administrativa da Viação Férrea, fez-se o primeiro esquema do novo quadro.

Depois, um segundo esquema, um anteprojeto, um projeto e, por fim, se o adaptou às exigências, ainda em vigor, do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, quanto à apresentação dos vencimentos em colunas de máximo e mínimo para cada categoria, introduzindo-se novas vantagens, como abono familiar e as gratificações de função.

Tanto os esquemas, como o anteprojeto e o projeto foram sempre submetidos à crítica dos Chefes de Departamento, quer reunidos quer isolados, pessoalmente presentes ou representados por seus ajudantes.

Tôdas as sugestões, emendas e correções, que então se fizeram, foram sempre apreciadas devidamente e levadas em consideração, quando razoáveis.

Desta maneira, chegou-se ao quadro geral que foi encaminhado ao Sr. Interventor, em 10 de janeiro de 1943, e ao Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, em 17 de fevereiro desse ano.

O novo quadro do pessoal consta de dez quadros parciais, uma tabela com 37 padrões de vencimentos (afora os 13 do quadro Suplementar) e de “disposições gerais para a aplicação do quadro” e foi aprovado em 4 de maio de 1943, por portaria n.º 451, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com algumas alterações propostas pelo D. N. E. F.

Estas alterações visaram principalmente uma melhor hierarquização de função e, por isto, atingiram sobretudo os padrões de vencimentos máximos ou mínimos de diversas funções.

Também foram modificadas algumas funções, bem como as disposições gerais para a aplicação do quadro, sobressaindo as referentes às diárias de viagens e moradias para os empregados.

Em linhas gerais, porém, foi mantido o plano proposto pela Viação Férrea, que se acomodava mais à situação então existente, ao passo que as alterações efetuadas visaram adaptá-lo, principalmente, a normas aplicadas nas demais ferrovias do país.

Além de um aumento geral de vencimentos, que para os solteiros não baixou de 10%, e atingiu, ao todo, cerca de Cr\$ 15 000 000,00 anuais, as principais vantagens do novo quadro do pessoal podem ser assim resumidas:

1 — Os empregados sobrecarregados com encargo de família e percebendo menos de Cr\$ 1 000,00 mensais, recebem agora, além de seus vencimentos, um **abono familiar** proporcional ao número de filhos.

2 — Os empregados que exercem certas funções de direção, confiança ou responsabilidade, recebem uma gratificação, além de seus vencimentos, enquanto as exercerem.

3 — A redução de 297 tipos de vencimentos a 37 padrões efetivos.

4 — Todos os empregados pertencem a um ou outro quadro parcial, porém, qualquer dêles, de acôrdo com a regulamentação em estudo, poderá passar, preenchidas as condições necessárias, para os quadros superiores de — auxiliar de administração superior — serviços técnicos ou administrativos.

5 — Trouxe para a **grande maioria** dos empregados benefícios apreciáveis e para todos, em geral, abre novos horizontes.

Os quadros anexos ilustram a exposição acima com referência ao novo quadro do pessoal e ao abano familiar.

Número de empregados distribuídos por Divisão antes da reforma da Administração e do quadro do pessoal (Abril de 1942)

Quadro P-1

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE EMPREGADOS			COM VENCIMENTOS			
	Efetivos	Extra	Total	Sim-ples	15%	20%	25%
Diretoria.....	29	—	29	21	3	3	2
Departamento do Pessoal..	30	7	37	29	4	2	2
Almoxarifado	476	84	560	494	47	13	6
1. ^a Divisão	297	1	298	179	69	29	21
2. ^a Divisão	2 756	422	3 178	2 512	475	118	73
3. ^a Divisão	1 818	105	1 923	1 423	332	109	59
4. ^a Divisão	3 982	769	4 751	4 127	389	148	87
5. ^a Divisão	350	146	496	469	17	6	4
6. ^a Divisão	2 932	311	3 243	2 682	385	119	57
TOTAL.....	12 670	1 845	14 515	11 936	1 721	547	311

**Plano de padronização dos vencimentos
Despesas orçadas por Divisão
(Abril de 1942)**

Quadro P-2

DESIGNAÇÃO	Despesa atual	N.º de empregados	Despesa com a padronização	Aumento de despesa
	Cr\$		Cr\$	Cr\$
Diretoria	30 891,30	29	34 460,00	3 568,70
Departamento do Pessoal	31 497,50	37	35 550,00	4 052,50
Almoxarifado	225 678,00	560	260 245,00	34 567,00
1. ^a Divisão	233 006,80	298	268 935,00	35 928,20
2. ^a Divisão	1 271 174,80	3 178	1 463 805,00	192 630,20
3. ^a Divisão	809 832,20	1 923	935 255,00	125 422,80
4. ^a Divisão	1 331 267,40	4 751	1 528 035,00	196 767,60
5. ^a Divisão	171 852,80	496	195 670,00	23 817,20
6. ^a Divisão	1 232 986,60	3 243	1 415 795,00	182 808,40
TOTAL.....	5 338 187,40	14 515	6 137 750,00	799 562,60

**Plano de padronização dos vencimentos
Despesas orçadas por Grupo**

(Abril de 1942)

Quadro P-3

NÚMERO TOTAL DE EMPREGA- DOS	SITUAÇÃO ATUAL			SITUAÇÃO FUTURA	
	Vencimento individual		Despesa total	Despesa total	Aumento de despesa
	de	a			
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
6	90,00	—	540,00	600,00	60,00
91	100,00	199,00	11 405,00	13 345,00	1 940,00
7 001	200,00	299,00	1 583 567,70	1 805 275,00	221 707,30
2 794	300,00	399,00	930 427,20	1 093 250,00	162 822,80
1 968	400,00	499,00	855 895,20	981 150,00	125 254,80
1 215	500,00	599,00	653 316,30	738 150,00	84 833,70
446	600,00	699,00	283 872,50	322 100,00	38 227,50
343	700,00	799,00	250 868,30	283 300,00	32 431,70
202	800,00	899,00	168 253,30	204 100,00	35 846,70
120	900,00	999,00	115 186,60	139 750,00	24 563,40
96	1 000,00	1 099,00	100 038,40	119 500,00	19 461,60
29	1 100,00	1 199,00	32 638,00	38 800,00	6 162,00
28	1 200,00	1 299,00	34 585,80	40 900,00	6 314,20
30	1 300,00	1 399,00	39 675,00	46 700,00	7 025,00
36	1 400,00	1 499,00	51 210,00	60 150,00	8 940,00
36	1 500,00	1 599,00	54 826,30	64 950,00	10 123,70
19	1 600,00	1 699,00	30 998,90	36 800,00	5 801,10
12	1 700,00	1 799,00	20 837,60	24 700,00	3 862,40
4	1 800,00	1 899,00	7 350,00	8 400,00	1 050,00
1	1 900,00	1 999,00	1 980,00	2 100,00	120,00
26	2 000,00	2 999,00	64 685,30	67 700,00	3 014,70
9	3 000,00	3 999,00	33 345,00	33 345,00	—
3	4 000,00	4 560,00	12 685,00	12 685,00	—
14 515	—	—	5 338 187,40	6 137 750,00	799 562,60

**Resultado da classificação do pessoal
nos novos quadros aprovados**

(Julho de 1943)

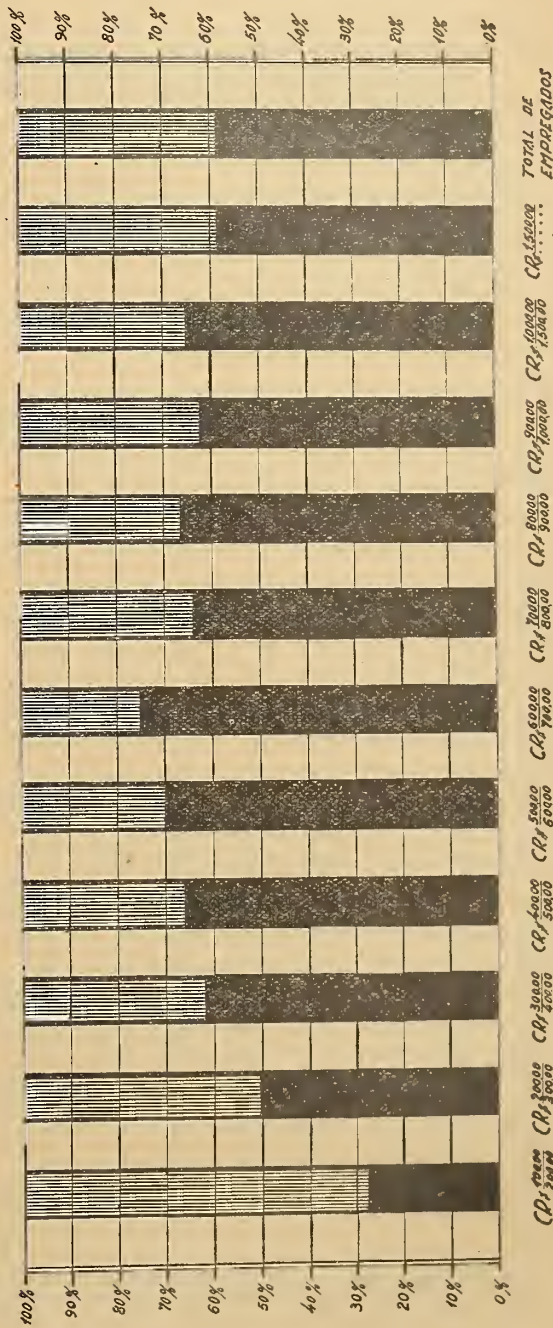
Quadro P-4

Quadros	DESIGNAÇÃO	Número de empregados
I	Engenheiros	47
II	Outros Diplomados	6
III	Auxiliares de Administração Superior — Ser- viços Técnicos	54
IV	Auxiliares da Administração Superior — Ser- viços Administrativos	103
V	Pessoal do Escritório	778
VI	Pessoal de Estação	2 511
VII	Pessoal de Trem	2 173
VIII	Pessoal de Oficina e de Depósito de Loco- motivas	3 272
IX	Pessoal da Linha	4 319
X	Suplementar	1 677
		14 940

PERCENTAJEN

DE

EMPREGADOS



VENCIMIENTOS MENSUAIS

Resultado da distribuição do pessoal dos diversos departamentos pelos novos padrões de vencimentos (Julho de 1943)

Quadro P-5

Padrão	Total do pessoal existente	DR	DCF	DTR	DME	DVP	DON	DEC	DMA
Q S	6	2	1	1	—	1	1	—	—
Q S	3	1	—	—	1	—	—	1	—
Q S	9	1	1	2	—	2	1	1	1
Q S	2	1	—	—	—	—	1	—	—
Q S	1	—	—	—	—	—	1	—	—
332	1	—	1	—	—	—	—	—	—
321	1	—	—	—	—	—	—	—	1
312	2	1	1	—	—	—	—	—	—
302	6	—	1	—	2	1	1	1	—
292	11	3	—	1	2	1	2	1	1
282	20	1	4	3	4	4	3	—	1
276	3	—	—	—	—	—	—	3	—
272	33	3	5	3	6	9	5	2	—
268	20	1	7	6	1	2	1	1	1
Q S	1	—	—	—	—	—	—	—	1
262	43	3	9	7	5	3	2	7	7
256	15	3	1	4	1	—	3	1	2
252	29	2	10	7	2	3	—	3	2
248	28	2	4	8	5	1	1	3	4
244	61	—	5	14	17	4	2	17	2
240	132	3	36	24	15	17	3	25	9
236	32	—	9	6	6	4	—	1	6
234	44	—	—	9	1	3	—	18	13
232	202	5	36	58	20	20	7	41	15
228	56	—	—	16	18	2	—	17	3
226	83	—	—	28	26	8	—	20	1
224	302	10	53	71	28	25	7	86	22
222	85	—	3	21	25	12	2	16	6
220	316	1	1	126	61	19	4	100	4
218	568	8	60	159	134	46	9	126	26
216	219	—	4	85	68	37	3	16	6
214	948	6	6	173	217	205	12	297	32
212	855	1	10	367	181	100	14	180	2
210	1 068	9	4	231	192	229	25	341	37
208	1 513	54	43	366	261	373	35	315	66
206	1 094	50	13	406	79	125	30	360	31
205	1 146	—	—	365	79	181	12	507	2
204	235	—	—	27	66	67	9	9	3
203	1 051	1	5	171	168	518	25	252	14
202	4 421	1	1	69	20	1 193	25	252	36
201	2 956	5	—	452	198	1 363	409	327	202
200	5	—	—	3	2	—	—	—	—
180	6	—	—	3	3	—	—	—	—
160	76	—	—	1	75	—	—	—	—
100	7	—	—	—	—	—	—	—	7
	14 940	178	334	3 293	1 989	4 578	655	3 347	566

Dados estatísticos para o estudo do abono familiar.

Empregados com vencimentos até Cr\$ 199,00

(Dados de 1939)

Quadro P-6

Numero total de empregados	Com filhos	Número total de filhos	Mascu- lino	Femi- nino	Inválidos	Tutelados
291	0	—	—	—	—	—
43	1	43	28	7	—	8
22	2	44	26	12	—	6
17	3	51	25	25	—	1
9	4	36	24	11	1	—
5	5	25	13	12	—	—
1	6	6	4	2	—	—
3	7	21	12	8	1	—
391	—	226	132	77	2	15

Empregados com vencimentos de Cr\$ 200,00 a Cr\$ 500,00

(Dados de 1939)

Quadro P-7

Numero total de empregados	Com filhos	Número total de filhos	Mascu- lino	Femi- nino	Inválidos	Tutelados
4 694	0	—	—	—	—	—
1 897	1	1 897	916	882	1	98
1 511	2	3 022	1 531	1 425	1	65
1 150	3	3 450	1 753	1 675	1	21
881	4	3 524	1 804	1 692	1	27
526	5	2 630	1 338	1 281	2	9
257	6	1 542	754	784	2	2
113	7	791	401	388	2	—
29	8	232	104	127	1	—
12	9	108	52	56	—	—
1	10	10	5	5	—	—
11 071	—	17 206	8 658	8 315	11	222

Empregados com vencimentos de Cr\$ 501,00 a Cr\$ 1 000,00

(Dados de 1939)

Quadro P-8

Numero total de empregados	Com filhos	Número total de filhos	Mascu- lino	Femi- nino	Inválidos	Tutelados
453	0	—	—	—	—	—
325	1	325	160	157	—	8
247	2	494	245	247	—	2
183	3	549	272	275	—	2
117	4	468	236	230	—	2
93	5	465	235	230	—	—
28	6	168	72	96	—	—
17	7	119	60	59	—	—
4	8	32	12	20	—	—
1	9	9	6	3	—	—
1 468	—	2 629	1 298	1 317	—	14

Empregados com vencimentos de Cr\$ 1 001,00 a Cr\$ 1 500,00

(Dados de 1939)

Quadro P-9

Numero total de empregados	Com filhos	Número total de filhos	Mascu- lino	Femi- nino	Inválidos	Tutelados
59	0	—	—	—	—	—
39	1	39	23	16	—	—
27	2	54	31	23	1	—
22	3	66	30	36	—	—
16	4	64	34	28	1	1
3	5	15	4	11	—	—
3	6	18	7	11	—	—
169	—	256	129	124	2	1

Empregados com vencimentos de mais de Cr\$ 1 500,00

(Dados de 1939)

Quadro P-10

Numero total de empregados	Com filhos	Número total de filhos	Masculino	Feminino	Inválidos	Tutelados
25	0	—	—	—	—	—
12	1	12	6	4	—	2
10	2	20	7	13	—	—
8	3	24	15	9	—	—
3	4	12	11	1	—	—
2	5	10	6	4	—	—
1	6	6	3	3	—	—
61	—	84	48	34	—	2

Resumo geral dos quadros 6 a 10

(Dados de 1939)

Quadro P-11

VENCIMENTOS	Número total de empregados	Número total de filhos	Masculino	Feminino	Inválidos	Tutelados
Até Cr\$ 199,00.....	391	226	132	77	2	15
De Cr\$ 200,00 até Cr\$ 500,00	11 071	17 206	8 658	8 315	11	222
De Cr\$ 501,00 até Cr\$ 1 000,00	1 468	2 629	1 298	1 317	—	14
De Cr\$ 1 001,00 até Cr\$ 1 500,00	169	256	129	124	2	1
De mais de Cr\$ 1 500,00	61	84	48	34	—	2
	13 160	20 401	10 265	9 867	15	254

XII — Quadro administrativo

A administração da Repartição do Pessoal, em 1943, estava assim constituída:

Chefe da Repartição:

Eng.º NELSON PEREIRA EHLERS, de 1.º a 18-1-43
Eng.º ATILA DO AMARAL, de 19 de janeiro do
mesmo ano.

Assistentes:

Eng.º MARIO G. REIS, desde 1.º de janeiro de 1943
ALFREDO RODRIGUES MUNIZ, desde 20 de julho
de 1943. -

Chefe da Secretaria:

SEVERIANO DO BRASIL MANIQUE, de 1.º a 31 de
janeiro de 1943
THOMAZ THOMPSON FLÔRES, de 1.º de fevereiro
a 4 de agosto de 1943
SADY TEIXEIRA, desde 5 de agosto de 1943.

Secção de Direitos Sociais:

SEVERIANO DO BRASIL MANIQUE, de 1.º de feve-
reiro até 9 de junho de 1943
MIGUEL DUPRAT BANDEIRA, desde 10 de junho
de 1943.

Secção de Assentamentos:

JOSÉ ANTÔNIO LEAL DE MACEDO, de 1.º de janeiro
a 3 de fevereiro de 1943
HERON PAIVA DE VASCONCELLOS, desde 4 de feve-
reiro de 1943.

Secção de Provas e Classificação:

JOSÉ ANTÔNIO LEAL DE MACEDO, de 4 de fevereiro
de 1943.

Assistente do Chefe da Secção de Provas e Classificação:

SEVERIANO DO BRASIL MANIQUE, desde 9 de se-
tembro de 1943.

Comissão de Inquérito:

Presidente — Bacharel ALIPIO TEIXEIRA, de 1.º de janeiro a 4 de agosto de 1943

THOMAZ THOMPSON FLÔRES, desde 5 de agosto de 1943

Vice-presidente — Bacharel OLAVO DA ROSA CHAGAS, durante todo ano.

Secretário — EDWIGES GARCIA DA ROSA, durante todo ano.

XIII — Conclusão

São estas, Sr. Diretor, as principais atividades desta Repartição no período de 1943, cumprindo-me antes de encerrar este relatório agradecer a confiança que me tendes dispensado e a cooperação que me têm prestado todos os auxiliares dêste Setor de trabalho ferroviário.

a.) Attila do Amaral

Eng.º Chefe da Repartição do Pessoal.

Pôrto Alegre, 1.º de abril de 1944.

DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS

Índice da matéria contida no Relatório

	Páginas
DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS.....	331
I — RAMAL DE QUARAÍ	332
1) Estação de Quaraí	333
Instalações hidráulicas	333
2) Resumo das despesas	334
3) Embarcadouro de gado em Baltazar Brum.....	335
II — VARIANTES DA SERRA.....	335
1) 1.ª etapa — V. Serra - Taquarembó	336
2) 2.ª etapa — J. Castilhos - S. João.....	336
3) 3.ª etapa — São João - São Luiz	338
4) 4.ª etapa — São Luiz - Tupanciretã	339
5) 5.ª etapa — Espinilho - Ourupú	340
6) Resumo da produção de 1943.....	341
III — VARIANTE DE SANTA MARIA - PINHAL.....	347
IV — MELHORAMENTOS NA LINHA DE BAGÉ - RIO GRANDE	351
V — LINHA DE BENTO GONÇALVES - PASSO FUNDO	353
VI — DUPLICAÇÃO DA LINHA ENTRE S. MARIA - I. GOULART	356
VII — MELHORAMENTOS NA ESTAÇÃO DE CRUZ ALTA	
1) Obras do recinto	358
2) Sinalização do recinto.....	358
VIII — OBRAS EXECUTADAS POR ADMINISTRAÇÃO.....	358
1) Desvio de cruzamento no Km 455,040 da linha Cacequi - Rio Grande	360
2) Desvio e pôsto telegráfico no Km 154,920 da linha	360
Santa Maria - Uruguaiana	362
3) Variante entre os Kms 110,524 e 112,394 da linha Santa Maria - Uruguaiana (Cacequi).....	363
4) Barragem no Km 2,650 da linha Santa Maria - Marcelino Ramos	364

	Páginas
5) Administração e restauração da Estrada de Ferro Jacuí	365
a — casas de moradia em Pôrto do Conde	367
b — sub-ramal de Butiá ao Poço 3	368
c — reconstrução do trecho que liga o ramal Pôrto do Conde-Butiá-Entroncamento ao poço do Leão	368
IX — EDIFÍCIOS NOVOS	369
1) Estação de Vacacaí	370
2) Estação de Belizário	371
3) Estação de Entroncamento	371
4) Abrigo, instalação de linha e girador em Jaguarão	372
5) Laboratório da Parada Silo	373
6) Laboratório de Pelotas	375
7) Aumento do armazém de Pelotas	377
8) Pôsto, casa de moradia, armazém e desvios na parada Paula Gomes	378
9) Pôsto e casa para o encarregado na parada Floriano Maidano	379
10) Reconstrução e readaptação da estação em Uruguaiana	380
11) Nova parada São João (variantes de Pinhal-Cruz Alta	381
12) Edifício p. ^a o Escritório Central em Pôrto Alegre	382
13) Nova estação de Pôrto Alegre	383
X — SERVIÇOS DE DESAPROPRIAÇÕES	384
XI — ESTUDOS TÉCNICOS	386
XII — PONTES	388
XIII — PESSOAL	392

DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS

Sr. Diretor.

No relatório do exercício anterior, título VI (págs. 57 a 69), a Diretoria expôs em minúcias os antecedentes e as razões que a levaram a elaborar a nova organização administrativa, que veio a ser aprovada pela Interventoria Federal em data de 12 de junho de 1942 e está sendo parcialmente executada.

Em consequência da reorganização, a 5.^a Divisão — Estudos e Construções, criada em julho de 1933, passou a denominar-se Departamento de Obras Novas (portaria n.º 88, de 29 de abril de 1943 — Bol. do Pessoal n.º 12, pág. 618).

Pela Organização Provisória, aprovada em portaria n.º 573, de 30 de agosto, (B. P. n.º 25, pág. 1386), o Departamento ficou constituído de:

- I — CHEFIA, compreendendo o gabinete e o Escritório Central, êste com a Secretaria e a Secção de Despesas;
- II — 1.^a DIVISÃO, (Estudos) com quatro Secções;
- III — 2.^a DIVISÃO, (Trabalhos) com quatro Secções;
- IV — 3.^a DIVISÃO, (Contrôle), e
- V — Serviço de Desapropriações, Cadastro e Patrimônio Geral.

Todos os serviços ficam diretamente subordinados ao engenheiro Chefe do Departamento, cabendo a Chefia imediata das Divisões aos três engenheiros Assistentes (outrora Ajudantes) e a um engenheiro Chefe do Serviço de Desapropriações.

As Secções do Escritório Central são dirigidas por um Chefe de Secretaria e um Chefe de Secção de Despesas.

As atribuições de cada setor de trabalho serão discriminadas quando a reforma entrar praticamente em execução, pois, em razão de várias circunstâncias, os serviços continuaram, no exercício relatado, com a mesma orientação que tinham anteriormente, excetuando-se apenas os encargos da 1.^a

e 2.^a Divisão, que, desde 1942, foram distribuídos de maneira mais consentânea com as exigências das obras executadas ou fiscalizadas.

Ainda em virtude do adiamento da aplicação da reforma administrativa, a descrição dos trabalhos e a apreciação dos dados técnicos-econômicos serão feitas de modo idêntico ao do relatório de 1942, acrescentando-se nos lugares competentes as obras ou empreendimentos novos.

Futuramente, quando as Divisões e Secções estiverem integradas nas funções que lhes foram cometidas, o texto do relatório acompanhará a ordem do plano administrativo, uniformizando assim a exposição adotada pelos demais Departamentos que já fixaram a distribuição de seus trabalhos.

I — Ramal de Quaraí

A interferência do Departamento justificou-se, ainda no exercício apreciado, para fiscalizar as obras em conclusão no recinto da estação de Quaraí, a cargo de empreiteiros, e para executar pequenos trabalhos por administração, uma vez que a construção do ramal de Alegrete - Quaraí, em si própria, foi concluída em 1939.

Encontram-se a seguir a discriminação e os dispêndios de uns e de outros.

A cargo da Viação, registaram-se as seguintes despesas:

Fiscalização (em geral):

	Cr\$	Cr\$
Materiais	363,90	
Mão de obra	5 405,80	5 769,70

Na construção de cercas que faltavam para completar a extensão de 26 000 metros, foram gastos:

Materiais	174,40
Transportes de materiais	64,20
Diversos	24,50
Desapropriação (*)	402,40
SOMA	6 435,20

(*) Trata-se do expropriado FERMIN SILVA, indicado no lugar cabível do "Serviço de Desapropriações".

1) Estação de Quaraí

Conquanto os edifícios (estação, armazém de mercadorias e casas de moradia de Agente e Conferente) estivessem concluídos desde o exercício anterior, ficaram ainda a cargo da Construtora Sul Brasil S. A., desta capital, as obras complementares que se seguem:

Movimento de terra (esplanada):

Volume	1 276,225 m ³	Cr\$
Despesa		7 166,80
Muro, escoramento de águas pluviais etc. despesa.....		18 196,50
		<hr/>
SOMA		25 363,30

Ou, recapitulando:

		Cr\$
Faturas pagas até 1942.....		283 046,40
Em 1943		25 363,30
		<hr/>
SOMA		308 409,70

Como as obras foram contratadas por Cr\$ 281 000,00, segue-se que, até o termo de 1943, o excesso sobre o valor do contrato foi de (308 409,70 — 281 000,00) Cr\$ 27 409,70, correspondente a serviços extraordinários e outros, não previstos nas bases contratuais.

Em relação, porém, ao orçamento, no valor de Cr\$. . . . 395 494,60, aprovado pelo decreto n.º 8 338, de 8 de dezembro de 1941, a disponibilidade de verba para 1944 ficou sendo de:

(395 494,60 — 308 409,70) Cr\$ 87 084,90.

Saldo êsse destinado aos trabalhos ainda faltantes e ao custo dos transportes, que vai sendo debitado sempre posteriormente à apuração das demais despesas.

Instalações hidráulicas

Ainda em complemento das obras principais dos edifícios e a vista dos obstáculos encontrados na descoberta de um manancial eficiente, foi projetado, como já se viu, um conjunto de instalações (poço semi-surgente, maquinária de recalque e um reservatório de 50 m³), cuja execução coube à firma MARSHALL & CIA. LTDA. de Porto Alegre.

Os dispêndios havidos foram:

	Empreitada	V. Férrea
Reservatório e abrigo para o motor	Cr\$	
Faturas	35 181,30	
Instalação de motor-compressor		
Faturas	5 000,00	
	Cr\$	Cr\$
Materiais	1 254,10	
Mão de obra.....	2 730,60	3 984,70
<hr/>		
Hidrante		
Faturas	1 165,00	
Materiais		425,90
<hr/>		
SOMAS	41 346,30	4 410,60

Ou sejam:

Empreitada	41 346,30
Viação Férrea	4 410,60
<hr/>	
TOTAL	45 756,90.

Tendo sido de Cr\$ 54 880,40 as despesas com essas instalações acessórias, em 1942, segue-se que custaram, até 31 de dezembro de 1943:

$$(54 880,40 + 45 756,90) \text{ Cr\$ } 100 637,30.$$

2) Resumo das despesas

	Cr\$
Fiscalização, construção de cêrcas, desapropriação etc.	6 435,20
Edifícios (empreitada)	25 363,30
Instalações hidráulicas	45 756,90
<hr/>	
SOMA	77 555,40

E, recapitulando:

	Cr\$
Até 1942	11 620 680,90
Em 1943	77 555,40
<hr/>	
Até 31 de dezembro de 1943.....	11 698 236,30

Sendo de Cr\$ 11 450 000,00 o total da verba reforçada pelo decreto n.º 4 697, de 25 de setembro de 1939, para a conclusão das obras, em geral, do ramal de Alegrete - Quaraí, conclue-se que as despesas já realizadas a excedem de:

(11 698 236,30 — 11 450 000,00) Cr\$ 248 236,30.

Aguardam-se apenas a completa execução dos pequenos trabalhos faltantes e também os débitos porventura retardados para encaminhar à aprovação da União um projeto-orçamento suplementar para cobrir o excedente da verba disponível, justificado por fatores imprevistos, entre os quais avultaram as dificuldades para o abastecimento eficiente de água a tôdas as instalações.

3) Embarcãdouro de gado em Baltazar Brum

Como se viu no relatório anterior, da verba total de Cr\$ 89 063,104, autorizada pelo decreto n.º 6 525, de 12 de novembro de 1940, restam Cr\$ 46 609,10 para aquisição e montagem da balança de pesar gado, em Baltazar Brum, tarefa de que foi incumbido o Departamento da Via Permanente.

II — Variantes da Serra

Os trabalhos de construção de variantes, para retificação do traçado no trecho de Pinhal - Cruz Alta, da linha de Santa Maria - Marcelino Ramos, continuaram com intensidade, sob o regime misto, de empreitadas e de administração.

A sede da Residência que era em Júlio de Castilhos, foi transferida, em agosto, para Cruz Alta, em virtude do avançamento das variantes e do vulto dos trabalhos no recinto da estação desta última cidade, e continuou, esta, a cargo do eng.º VICENTE CORTAZZI.

Ainda em consequência do desenvolvimento dos serviços, criou-se outra Residência, com sede temporária em Tupanciretã, a cargo do eng.º BENTO DE LIMA NETTO, para ali transferido a 1.º de dezembro.

Entre ambos os titulares ficaram divididos os trabalhos e atribuições, conforme instruções do eng.º Assistente que superintende as Residências (ora Inspetorias).

A seguir, demonstram-se os progressos da construção e as despesas ocorrentes.

- 1) Primeira etapa — Val de Serra a Taquarembó, extensão: 8 485,130 metros.

Contratada pelo empreiteiro JOSÉ CONFORTI e concluída em 1941, custou Cr\$ 350 512,10.

- 2) Segunda etapa — Júlio de Castilhos à Charqueada São João, extensão: 6 600,000 metros.

Foi também contratada pelo sr. JOSÉ CONFORTI. Iniciou-se em 1940 e, com as prorrogações concedidas, foi concluída em maio de 1943.

As medições processadas tiveram os índices que seguem:

Quadro C-1

MEDIÇÕES	CLASSIFICAÇÃO — m3				Volumes totais m3
	Terra	Moledo	Pedra sôlta	Rocha branda	
19. ^a	201,734	4 604,654	3 211,809	201,734	8 219,931
20. ^a	—	3 527,164	2 224,400	151,191	5 902,755
21. ^a	—	1 005,650	1 332,769	125,706	2 514,125
22. ^a	—	193,695	266,331	24,212	484,238
SOMAS..	201,734	9 331,163	7 085,309	502,843	17 121,049

Pelos preços da empreitada, o custo seria:

Quadro C-2

DESIGNAÇÃO	Volume m3	PREÇO CR\$	
		Unitário	Parcial
Terra	201,734	1,8	363,1
Moledo	9 331,163	2,5	23 327,9
Pedra sôlta	7 085,309	4,5	31 883,9
Rocha branda	502,843	8,5	4 274,2
TOTAIS.....	17 121,049	—	59 849,1

As faturas pagas, entretanto, atingiram:

	Cr\$
19. ^a medição	36 718,10
20. ^a "	27 943,20
21. ^a "	14 060,60
22. ^a "	12 394,70
SOMA	<u>91 116,60</u>

A diferença entre ambas as quantias:

(91 116,60 — 59 849,10) Cr\$ 31 267,50,

corresponde ao custo dos transportes, valetas etc.

Os preços médios em relação ao volume foram:

- a) **escavação** (59 849,10 : 17 121,049) Cr\$ 3,49.
- b) **transportes e diversos** (31 267,50 : 17 121,049) Cr\$ 1,82.
- c) **movimento geral** (91 116,60 : 17 121,049) Cr\$ 5,32.

O volume total da empreitada subiu a:

Até 1942	158 236,300 m ³
Em 1943	17 121,000 m ³
	<hr/>
Até o final	175 357,300 m ³

Ou sejam:

(175 357,300 — 160 000,000) 15 357,300

metros cúbicos além do que fôra previsto no contrato.

Quanto a despesas da etapa, pela empreitada, tem-se:

	Cr\$
Até 1942	730 870,80
Em 1943	91 116,60
	<hr/>
TOTAL	821 987,40.

Os trabalhos e despesas por administração serão considerados mais adiante, no conjunto da produção do ano.

3) Terceira etapa — Charqueada São João a São Luiz, extensão: 6 400,000 metros.

Coube ao empreiteiro sr. MIGUEL CARRILO SUAZO; iniciada em agosto de 1941, foram concedidas prorrogações que dilataram o prazo de conclusão para princípios de 1944.

Segue-se a discriminação das medições processadas:

Quadro C-3

MEDIÇÕES	CLASSIFICAÇÃO — m3					Volumes totais m3
	Terra	Moledo	Pedra solta	Rocha branda	Rocha dura	
8. ^a	1 107,989	9 432,174	4 710,617	795,778	778,962	16 825,520
9. ^a	2 057,275	11 177,417	6 404,693	710,188	1 446,008	21 795,581
10. ^a	486,262	4 363,710	1 492,158	—	—	6 342,130
11. ^a	—	1 416,795	1 416,795	—	—	2 833,590
SOMAS.....	3 651,526	26 390,096	14 024,263	1 505,966	2 224,970	47 796,821

Aos preços do contrato, importaram:

Quadro C-4

DESIGNAÇÃO	Volume — m3	PREÇOS — CR\$	
		Unitário	Parcial
Terra	3 651,526	1,705	6 225,2
Moledo	26 390,096	2,318	61 172,2
Pedra solta	14 024,263	5,141	72 098,7
Pedra branda	1 505,966	8,095	12 190,7
Rocha dura	2 224,970	15,868	35 305,8
TOTAIS.....	47 796,821	—	186 992,6

As importâncias das faturas, porém, foram:

	Cr\$
8. ^a medição	91 121,30
9. ^a medição	112 923,10
10. ^a medição	23 789,40
11. ^a medição	12 810,30

Soma 240 644,10.

Os transportes, valetas etc., custaram:

(240 644,10 — 186 992,60) Cr\$ 53 651,50,

donde se deduzem os preços médios:

- a) **escavação** (186 992,60 : 47 796,80) Cr\$ 3,91
- b) **transporte e diversos** (53 651,50 : 47 796,80) Cr\$ 1,12
- c) **movimento geral** (240 644,10 : 47 796,80) Cr\$ 5,03.

O volume realizado atingiu:

Até 1 942	110 842,000 m ³
Em 1 943	47 796,800 m ³
	<hr/>
Até 31 - 12 - 43	158 638,800 m ³

Tendo o contrato previsto o volume total de 153 000 m³, segue-se que o excesso já verificado foi de: (158 638,800 — 153 000,000) 5 638,800 m³, faltando a última medição, paga em 1 944.

Os dispêndios da empreitada somaram:

	Cr\$
Até 1 942	453 329,80
Em 1 943	240 644,10
	<hr/>
Até 31 - 12 - 43	693 973,90.

4) **Quarta etapa — Charqueada São Luiz a Tupanciretã, extensão: 12 196,160 metros.**

Aberta a concorrência, venceu-a o empreiteiro sr. HEITOR MAZZINI, de Pôrto Alere, sendo o contrato assinado a 18 de setembro de 1 943.

As obras tiveram início dez dias depois e deverão estar concluídas em quinze meses, ou seja em princípios de 1 945.

Os preços estabelecidos foram, por metro cúbico: de terra, Cr\$ 2,03; de moledo, Cr\$ 2,76; de pedra solta, Cr\$ 6,12; de rocha branda e compacta, Cr\$ 10,47; de rocha dura e compacta, Cr\$ 18,89.

O total do contrato está estimado em cêrca de Cr\$. 750 000,00.

No exercício apreciado, apenas processou-se a fatura da 1.^a medição assim discriminada:

Terra	2 033,622 m ³
Moledo	15 215,866 m ³
Pedra sôlta	3 418,421 m ³
TOTAL.....	20 667,909 m³

Aos preços contratuais tem-se:

Quadro C-5

DESIGNAÇÃO	Volume m ³	PREÇO CR\$	
		Unitário	Parcial
Terra	2 033,622	2,03	4 128,3
Moledo	15 215,866	2,76	41 995,8
Pedra sôlta	3 418,421	6,12	20 920,7
SOMAS	20 667,909	—	67 044,8

Tendo a fatura paga atingido Cr\$ 81 072,00, segue-se que a diferença: (81 072,00 — 67 044,80) Cr\$ 14 027,20, representa o custo dos transportes, valetas etc.

Os preços médios reais ficam em:

- a) escavação (67 044,80 : 20 667,90) Cr\$ 3,24
 - b) transportes e diversos (14 027,20 : 20 667,90) Cr\$ 0,68
 - c) movimento geral (81 072,00 : 20 667,90) Cr\$ 3,92.
- 5) Quinta etapa — Espinilho a Ourupú, extensão 5 322,250 metros.

A construção dêste trecho, executado por administração, foi começada a 24 de junho.

O movimento de terra atingiu 35 000,000 m³.

Construíram-se 3 boeiros capeados com 12 m, 5 ditos tubulares com 129 metros e 3 444 metros de cercas.

As despesas da etapa foram:

	Cr\$
Materiais	9 263,00
Mão de obra	92 103,10

SOMA..... 101 366,10.

6) Resumo da produção de 1943

Quadro C-6

TRECHOS	Volumes — m ³	Despesas — Cr\$
<i>Empreitadas</i>		
Júlio de Castilhos - São João.....	17 121,049	91 116,60
São João - São Luiz.....	47 796,821	240 644,10
São Luiz - Tupanciretã	20 667,909	81 072,00
	85 585,779	412 832,70
<i>Administração</i>		
Espínhilo - Ourupú	35 000,000	101 366,10
SOMAS.....	120 585,779	514 198,80

Passa-se à discriminação dos serviços executados por administração, em todos os trechos, sob a direção das duas residências sediadas em Júlio de Castilhos (até julho), Tupanciretã e Cruz Alta, com os dispêndios correspondentes.

Trecho Júlio de Castilhos - São João

Levantamento de aterros..... 15 000 m³

OBRAS DE ARTE

4 boeiros tubulares

1 boeiro capeado

Muro Avenida Getúlio Vargas: 3 drenos

Tubos construídos: 11, de 0,80; 20, de 1,00 e 30 de 0,30 m.

LINHA

Assentamento 2 120 m

Consolidação com cinza..... 2 100 "

Consolidação com pedra britada.. 800 "

Aparelhos assentados 2

Volume de pedra recebido..... 2 351,3 m³

CÊRCAS

Construídas 1 940 m

O recinto da estação de Júlio de Castilhos foi concluído e entregue a 5 de março.

Trecho de São João - São Luiz

Levantamento de aterros..... 15 800 m³

OBRAS DE ARTE

1 dreno, 2 guarda-gados, 1 boeiro tubular de
6 m e 1 dito capeado de 4 m.

LINHA

Assentamento 4 920 m
Consolidação com cinza 1 240 ”
Consolidação com pedra britada.. 2 320 ”
Volume de pedra recebida..... 2 738 ”
Cêrcas construídas 2 600 ”

Trecho de São Luiz - Tupanciretã

OBRAS DE ARTE

5 boeiros capeados com 20 m
10 ditos tubulares com 211 m.

CÊRCAS

Construção 7 040 m

Quanto ao trecho Espinilho - Ourupú, os dados aparecem
no subtítulo: Quinta etapa.

Os dispendios foram:

Administração, fiscalização e serviços técnicos (em geral)

	Cr\$	Cr\$
Materiais	19 859,40	
Mão de obra.....	123 291,80	143 151,20

OBRAS DE ARTE

	Cr\$	
Materiais	152 582,80	
Boeiros	57 319,50	
Muro (Av. G. Vargas)....	4 962,80	214 865,10

LEVANTAMENTO DE ATERROS
(JÚLIO DE CASTILHOS - SÃO JOÃO)

	Cr\$	
Materiais	17 536,00	
Mão de obra.....	175 015,90	192 551,90
	<hr/>	

EDIFÍCIOS (SÃO JOÃO)

	Cr\$	
Materiais	25,40	
Mão de obra.....	472,40	
Empreitada J. C. MEDA- GLIA (*)	81 290,00	81 787,80
	<hr/>	

CONSTRUÇÃO DE LINHA

	Cr\$	
Materiais	220 860,70	
Mão de obra.....	171 287,30	392 148,00
	<hr/>	

CONSTRUÇÃO DE CÊRCAS

	Cr\$	
Materiais	59 212,40	
Mão de obra.....	15 459,20	74 671,60
	<hr/>	

DIVERSOS SERVIÇOS

	Cr\$	
Materiais	64 397,10	
Mão de obra.....	272 682,10	337 079,20
	<hr/>	

TRANSPORTES DIVERSOS

	Cr\$	
Materiais	133 714,40	
Mão de obra.....	71 154,80	204 869,20
	<hr/>	

(*) Veja-se o título — Edifícios novos.

ENCARGOS SOCIAIS

	Cr\$.	
Materiais	334,10	
Mão de obra	36 219,80	36 553,90
Desapropriações		104 852,30
Materiais em estoque		236 484,30
SOMA		<u>2 019 014,50</u>

A súmula das despesas foi:

	Cr\$
Empreitadas	412 832,70

ADMINISTRAÇÃO

	Cr\$
(Espinilho - Ourupú)	101 366,10
Outros trechos	2 019 014,50

TOTAL 2 533 213,30

Há, porventura, diferenças de imputações de despesas, algumas que figuraram no relatório anterior, sem terem sido consignadas pela Contabilidade, e vice-versa.

Mas, a expressão total é sensivelmente exata.

De modo que é possível reconstituir o dispêndio total das variantes Pinhal - Cruz Alta como segue:

DE 1930 A 1938

	Cr\$	Cr\$
Por conta de capital	7 656 858,10	
Por conta de Fundo de Melhoramentos	2 671 394,20	10 328 252,30

Por conta da verba de Subvenção Cr\$
200 000 000,00:

(DECRETO-LEI N.º 552, DE 12-7-38)

	Cr\$	
Em 1939	428 281,70	
Em 1940	801 502,30	
Em 1941	1 300 140,80	
Em 1942	2 052 021,30	
Em 1943	2 533 213,30	7 115 159,40

TOTAL ATÉ 31-12-43 17 443 411,70

Como se viu no relatório precedente, a extensão das variantes construídas e entregues ao tráfego, até 31-12-1942, era de 60,3815 km.

Durante o exercício de 1943, entregou-se mais o trecho que vai do Km 73,102 ao 84,000, acrescido da ligação provisória com 197,300, na extensão total de 9 673,653 metros.

Os dados completos sobre êsse trechos encontram-se no quadro imediato a estas considerações.

Até o fim de 1943, a extensão construída e entregue era de:

$$(60,3815 + 9,6736) 70,0551 \text{ quilômetros.}$$

Estando prevista em 128,200 km a extensão total das variantes em construção, conclui-se que foi de:

$$(70,0551 \times 100 : 128,200) 54,6 \%$$

o coeficiente de realização já atingido no conjunto dos trechos entregues.

Tomando-se o total da verba disponível, desde o reinício das obras, em 1938, e que foi de Cr\$ 29 852 084,20, vê-se que a despesa realizada corresponde a:

$$(17 443 411,70 \times 100 : 29 852 084,20) 58,4 \%$$

da disponibilidade financeira.

Até 1938, os 42,102 quilômetros construídos exclusivamente por administração tiveram o custo médio de Cr\$ 245 315,00 por quilômetro.

De 1939 a 1943, foram construídos 27,9031 quilômetros com a despesa de Cr\$ 7 115 159,40, o que dá o custo médio de:

$$(7 115 159,40 : 27,9031) \text{ Cr\$ } 254 995,30 \text{ por quilômetro,}$$

pelo regime misto de empreitadas e administração.

Sem levar em conta as despesas antecedentes com o preparo do leito para o assentamento futuro da linha, — e que influíram nesse último custo médio, não se devem perder de vista as circunstâncias radicalmente diversas entre as duas épocas. Com efeito, tão-somente os dois fatores precípuos: material e mão de obra, pelos preços que prevaleceram até 1938 e daí por diante até êstes últimos cinco anos, bastam para neutralizar o aparente excesso do custo médio do quilômetro na última fase.

VARIANTE PINHAL - CRUZ ALTA

Dados relativos ao trecho do Km 73,102 = estaca 2 353 ao Km 84,000 = estaca 2 826 + 16,553 acrescida do trecho de ligação provisória com 197,300 m e dado ao tráfego em 5 de dezembro de 1943
Quadro C-7

ELEMENTOS EM PLANTA				ELEMENTOS EM PERFIL			
EM CURVA		Retas		RAMPAS		Patamares	
Raio	Desenvolvimento	Extensão	Extensão total	Declividade	Extensão	Extensão total	Extensão total
m	m	m	m	m	m	m	m
800	286,856	135,350	135,350	—	—	180,000	180,000
800	293,448	300,884	286,856	— 0,010	1 560,000	—	1 560,000
500	380,190	733,140	300,884	— 0,009	1 500,000	200,000	200,000
500	671,750	315,080	293,448	— 0,009	—	200,000	200,000
1 000	362,740	873,705	733,140	+ 0,010	1 200,000	1 400,000	1 500,000
1 000	442,150	200,860	380,190	+ 0,010	—	100,000	1 400,000
2 000	558,500	864,750	315,080	+ 0,010	536,553	—	1 200,000
	2 995,634	6 480,719	671,750				1 000,000
	32 %	68 %	873,705				1 000,000
			3 056,950				536,553
			9 476,353		7 296,553	2 180,000	9 476,553
			—		77 %	23 %	—

Extensão total da variante ligada..... = 9 476,353 m
Desenvolvimento da curva de ligação provisória = + 197,300 m

Ligação Km
Início Km

84,000 000
73,102 000

Extensão da linha velha 10 898,000 m
Extensão da variante... 9 673,653 m

9 673,653 m

III — Variante de Santa Maria — Pinhal

Em fevereiro do ano relatado, encaminhou-se à aprovação do Governô Federal o projeto-orçamento da variante de Santa Maria - Pinhal, empreendimento estimado em Cr\$ 70 523 099,80.

Para dar um índice preciso do vulto e da significação técnico-econômico de tal obra, transcrevem-se, a seguir, os dois primeiros sub-títulos da Memória Justificativa do projeto:

“I — Considerações gerais.

A presente variante, cujo projeto obedece às condições técnicas exigidas pelo Plano Geral de Viação Nacional (1934), visa substituir a atual subida da Serra entre Santa Maria e Pinhal, Km 0 ao 18.

A variante tem a extensão de 27 683,400 m., rampa real máxima de 15 ‰, raio mínimo de 300 m, patamar mínimo de 200 m, tangente mínima entre duas curvas de 101 620 m, comprimento máximo de rampa 2 840,000 m, duas estações de cruzamento e um pôsto telegráfico e sua construção está prevista para bitolá larga de 1,60 m. A linha atual, após a construção de uma sub-variante, tem a extensão de 16 317,000 m, rampa real máxima de 30 ‰, raio mínimo de 90 m, tangente entre duas curvas de 10,89 m, comprimento máximo de rampa 9 518,000 m e uma estação de cruzamento. Como complemento, incluiu-se no presente estudo o projeto e a construção da variante entre Santa Maria e o Km 5,500 da linha de Pôrto Alegre, com 5 602,000 m de comprimento, ligada diretamente à variante Santa Maria - Pinhal no Km 1. Com esta providência substitui-se um trecho da linha de Pôrto Alegre de rampa virtual 21 ‰ para 13 ‰ e simplifica-se o tráfego no já acanhado recinto da estação de Santa Maria, pois que tôda carga destinada a Pôrto Alegre poderá escoar diretamente, sem escala nesta estação.

A idéia de construção de uma variante neste trecho não é nova. Em 1925, foram feitos estudos preliminares, com o fim de se obter um traçado em melhores condições técnicas, para facilitar o tráfego que já se efetuava em condições difíceis. Entretanto, os estudos não foram levados avante. À medida que o tráfego se inten-

sificava, contornava-se a situação com a aquisição de locomotivas de maior peso.

Nessa ocasião a orientação da Direção da Viação Férrea sobre o assunto foi a mais compatível com o momento. Pretendia-se prosseguir de Bento Gonçalves a construção da linha tronco até Passo Fundo, construção que viria diminuir sensivelmente a importância do trecho de que estamos tratando.

Hoje, passados quase vinte anos, a linha Bento Gonçalves - Passo Fundo, não foi construída. A ponta dos trilhos, atualmente em Veríssimo de Mattos, muito antes de atingir Passo Fundo, deverá atravessar o Rio das Antas, o que exigirá a execução de uma obra de muito maior porte do que a presente, não só pela maior extensão, como pelo grande número de túneis e viadutos. Apesar de ser esta uma das linhas mais necessárias a serem construídas, não podemos contar com a sua realização imediata.

O problema da subida da Serra tem sido adiado durante estes vinte anos, não obstante consistir essa linha o único escoadouro para toda a produção da zona serrena. Devido às suas péssimas condições técnicas, representa uma grande resistência ao tráfego, cada vez mais intenso. Este mal tende a se agravar ainda mais com a construção em andamento da variante Pinhal - Cruz Alta, em ótimas condições técnicas (rampa máxima de 10 ‰ e raio mínimo de 500 m).

Para o presente problema, apresentavam-se duas soluções igualmente boas e somente um estudo aprofundado poderia indicar a melhor: 1) ou se executava a construção de uma variante, com melhores condições técnicas; 2) ou se melhorava a linha atual e se eletrificava posteriormente o trecho. Convém, entretanto, lembrar aqui que estas duas soluções não são antagônicas entre si e que, muito pelo contrário, elas se completam na solução cabal do problema ferroviário; quando muito a sua oportunidade poderá ser discutível, sob o ponto de vista técnico e econômico.

Eram essas as considerações que se faziam em torno do assunto, até o momento em que outras razões obrigaram a Direção da Viação Férrea a tomar uma decisão imediata, determinando que se procedesse os estudos de campo e organização do projeto da presente variante.

Com efeito, com as grandes chuvas de maio de 1941, foram destruídos total ou parcialmente, com des-

moronamentos de encostas e aterros, os trechos da atual subida da Serra, compreendidos entre os Kms 1,500 a 4 e 5 a 7,600.

O primeiro trecho, completamente perdido, foi substituído pela construção de uma sub-variante de 1 700 m e onde a rampa de 15 % anterior passou para 30 %, tendo o raio mínimo se conservado em 100,0. Quanto ao segundo trecho, onde os danos não foram de tão grande vulto era, entretanto, impossível qualquer variante. Neste trecho foram feitos trabalhos provisórios de desobstrução da linha, recomposição de aterros, consolidação e drenagem das encostas.

Após 40 dias de incessantes trabalhos, foi possível estabelecer o tráfego que, nesse período, esteve completamente interrompido. Se no primeiro trecho foi possível solucionar definitivamente o problema dos desmoronamentos, o mesmo não aconteceu no segundo onde, já em novembro do mesmo ano, havia nova interrupção do tráfego pelo espaço de 15 dias. É fácil avaliar o que significam estas interrupções sucessivas do tráfego, verdadeiras sangrias na economia da rede, onde, aos vultosos prejuízos decorrentes fatalmente da paralisação e desorganização dos transportes, se junta todo um cortejo de gastos em reconstruções, não menos importantes.

O descolamento e o escorregamento de grandes massas de materiais das encostas, com as infiltrações, e o represamento nos aterros, das enchurradas e consequente destruição dos mesmos por falta de vazão suficiente criaram uma situação de insegurança para a atual linha em tráfego.

Mesmo com a construção de obras de consolidação, de elevado custo, não se poderia garantir uma estabilidade permanente para a atual linha em tráfego, em face dos grandes movimentos que se produziram em extensas zonas, as quais não oferecem mais a necessária segurança.

Com o novo traçado projetado foi eliminado quase que completamente o perigo de desmoronamento, pois foram evitadas as passagens pelas encostas de grande inclinação, apresentando a linha uma perfeita estabilidade, além de ótimas condições técnicas.

Assim, acima das considerações de ordem econômica, impõe-se como fator preponderante para a construção da presente variante o de segurança do tráfego.

Aquelas são, entretanto, apreciáveis. Basta dizer que a tonelagem que é rebocada atualmente por quatro locomotivas o será por uma única.

Estão atualmente fazendo a tração de carga, entre Santa Maria e Cruz Alta, 11 locomotivas. Esse número será reduzido a 3, sobrando 8 locomotivas cujo valor pode ser avaliado em 16 000 000,00 de cruzeiros.

Além disso devemos considerar a segurança e maior capacidade de escoamento, o menor desgaste dos trilhos e bandagens, sabendo-se que os trilhos na atual linha não suportam mais de 6 meses, findos os quais deverão ser substituídos.

Pelos cálculos procedidos, sem o menor otimismo, pode-se avaliar no mínimo de um milhão de cruzeiros anuais a economia proveniente de combustível, pessoal, reparação e conservação do material rodante e de tração e conservação da linha.

II — Orçamento.

O orçamento total da presente obra, calculado pelos preços atuais, importa em Cr\$ 70 523 099,80, assim discriminados:

Variante Santa Maria - Pinhal, inclusive a construção do trecho da variante de Pôrto Alegre até o Km 1.....	Cr\$ 66 958 840,80
Variante Santa Maria ao Km 5,500 linha de Pôrto Alegre, trecho entre o Km 1 e 5,500 desta variante e ligação entre as duas variantes	3 564 259,00
TOTAL	70 523 099,80

O presente orçamento foi elaborado com grande detalhe, tomando-se por base os preços atuais dos materiais. O aço, ferro, cimento e explosivos que são os materiais de maior vulto, sofreram em seus preços aumentos superiores a 100 %. Estes materiais que antes da guerra representariam 22,3 % do presente orçamento ou Cr\$ 15 726 651,26, hoje figuram com 55,7 % ou Cr\$ 39 281 366,59.

Pelos preços do ano de 1938, que correspondem, mais ou menos, aos da tabela oficial, o orçamento desta construção importaria em Cr\$ 43 301 183,28, o que representa um abatimento de 38,6 % sôbre o atual.

Tôdas as obras foram projetadas e orçadas, atendendo às prescrições, referentes ao gabarito mínimo da via permanente, do Plano Geral da Viação Nacional (PV-1).

As obras de arte, com exceção das superestruturas dos viadutos, foram previstas para o trem tipo de bitola larga (T. B.-32).

Esta medida, aliás obrigatória, acresceu o orçamento de Cr\$ 3 000 000,00, aproximadamente.

A título informativo, juntou-se ao orçamento um quadro mostrando as percentagens e preços unitários dos principais materiais, antes e durante a guerra; essas percentagens são referentes ao total do orçamento”.

A execução do projeto, ainda não aprovado, está prevista num prazo de 5 anos.

As despesas preliminares, de exploração, reconhecimento, estudos etc. foram:

	Cr\$
Até 1 942 (*).....	225,996,00
Em 1 943	6 062,00
	<hr/>
Até 31 - 12 - 1 943	232 058,00

IV — Melhoramentos na linha de Bagé — Rio Grande

(Variante entre os Kms 349,470 e 462,240) (Herval)

Já foram descritas, com minúcias, as imperiosas necessidades técnicas e econômicas que vinham exigindo, há longos anos, a retificação do traçado na linha em tráfego entre Bagé - Rio Grande, principalmente em certos trechos, em precárias condições de eficiência e segurança para os transportes.

Entre êstes últimos, avulta, pela extensão, pelo coeficiente de rendimento em função dos demais e pela impor-

(*) O total até 1942 está deduzido de débitos no valor de Cr\$ 12 595,80, indevidamente imputados à obra e cujos estornos foram pedidos aos Departamentos competentes.

tância das zonas servidas, o trecho entre os atuais quilômetros 349,470 e 462,240 (estação de Herval), a ser substituído pela variante cujos dados principais foram descritos no relatório anterior.

O projeto-orçamento foi encaminhado em outubro de 1943. As despesas estão previstas em Cr\$ 81 111 032,00 e as obras, uma vez aprovadas, deverão ser executadas num período de quatro anos, sendo, entretanto, possível concluí-las em três anos, se para isso se conjugarem os necessários fatores de maior rapidez no empreendimento.

A variante terá o comprimento real de 104,248 quilômetros, oferecendo o encurtamento real de 8,306 quilômetros sobre a linha em tráfego.

Tomando-se por base a média das duas fórmulas adotadas no cálculo (Stevenson e Baum), o comprimento virtual apresentará uma diferença de 204,16196 quilômetros sobre o traçado a substituir.

O raio médio em função do desenvolvimento das curvas passará de 304 para 1 173,1 metros.

Em lugar dos aclives e declives de índice real de 3 % e virtual de 3,4 % e de numerosas curvas até de 120 metros, ter-se-ão:

- a) rampa máxima virtual de 1 %;
- b) raio mínimo de 500 metros, excetuados 16 quilômetros na serra do Veleda, onde existirão cinco raios de 300 metros.

A tangente mínima entre curvas opostas será de 100 metros.

As locomotivas poderão desenvolver 60 Kms/hora no trecho mais curvado, e 80 Kms/hora nos demais.

A lotação dos trens será 3,6 vezes superior à atualmente permitida.

Postos em convergência todos os elementos que contribuirão para a maior eficiência dos transportes, os resultados econômicos da variante em tráfego podem ser previstos em Cr\$ 9 200 000,00 por ano. Este índice é assaz expressivo no ressarcimento do dispêndio, sem dúvida considerável, que se vai inverter.

As despesas efetuadas no ano apreciado, até o encaminhamento do projeto, ainda pendente de aprovação, atingiram Cr\$ 13 649,10.

Os gastos com os trabalhos preliminares (reconhecimento, exploração, estudos de campo e de gabinete etc.) foram, pois:

	Cr\$
Até 1942	210 407,00
Em 1943	13 649,10
	<hr/>
Até 31 - 12 - 1943	224 056,10

V — Linha de Bento Gonçalves — Passo Fundo

Trata-se pròpriamente da construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos, com 19,800 quilômetros, executada até 1923, pelo Estado, depois pelo empreiteiro HEITOR MAZZINI e finalmente, de 1937 em diante, pela Viação Férrea, que ora fiscalizou a empreitada, ora realizou os serviços mais aconselháveis por administração.

Durante o exercício relatado, aguardou-se a deliberação a ser tomada entre duas: ou o Governo Estadual autorizava o suplemento de verba para conclusão dos trabalhos faltantes pela Viação Férrea, ou o trecho tal qual estava seria entregue à Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País, conforme pediu o respectivo chefe, Cel. HENRIQUE DE AZEVEDO FUTURO, já no fim do ano.

Essa entrega veio a ser, aliás, autorizada e se realizou, em caráter transitório, em 1.º de abril de 1944.

Entretanto, os serviços por administração prosseguiram até a data acima, sendo os seguintes os trabalhos e as despesas em 1943:

Movimento de terra

Quadro C-8

LOCAL	Terra	Moledo	Total
	m3	m3	m3
Esplanada São Valentim	7 891	322	8 213
Variante Corte 147.....	9 264	333	9 647
SOMAS.....	<hr/> 17 155	<hr/> 705	<hr/> 17 860

A pedra extraída e britada atingiu 4 018 m³.

No empedramento da linha (consolidação com pedra britada) produziram-se:

Com pedra da britadora.....	4 250 m
Com pedra britada a mão.....	1 300 m
	<hr/>
SOMA.....	5 550 m

A linha telegráfica, com postes de trilhos, foi construída na extensão de 20 000 metros.

Construção da linha

Assentamento em	755,16 m
Nivelamento em	755,16 m
Conservação (corrente), em.....	20 Km

As despesas do exercício somaram a Cr\$ 335 805,00, conforme discriminação a seguir:

ADMINISTRAÇÃO:

	Cr\$	
Material	2 037,00	Cr\$
Pessoal	8 866,40	10 903,40
	<hr/>	

MOVIMENTO DE TERRA:

Material	35 319,90	
Pessoal	60 282,70	95 602,60
	<hr/>	

LINHA:

Empedramento e nivelamento:

Material	2 534,40	
Pessoal	43 589,90	46 124,30
	<hr/>	

Assentamento:

Material	54 830,00	
Pessoal	5 444,30	60 274,30
	<hr/>	

Conservação:

Pessoal	22 433,40	22 433,40
	<hr/>	

LINHA TELEGRÁFICA:

	Cr\$	
Material	960,30	
Pessoal	6 226,70	7 187,00

DIVERSOS:

Material	2 867,50	
Pessoal	66 965,40	69 832,90

ENCARGOS SOCIAIS:

Material	134,80	
Pessoal	23 079,70	23 214,50

DESAPROPRIAÇÕES: 232,60

Cr\$ 335 805,00

Em novembro do ano apreciado, a Diretoria da Viação Férrea atualizou, perante a Secretaria das Obras Públicas, a estimativa da verba para cobrir as despesas realizadas e a realizar, até o termo do exercício, a fim de ser aberto um crédito especial, abrangendo ambos os períodos, e que atingia Cr\$ 915 498,00. Este seria o montante a descoberto, pendente do citado crédito.

Deixando de lado o confronto de verbas, — que deverá ser objeto de oportuno ajuste entre o Estado e a Viação Férrea, — eis as despesas recapituladas no trecho praticamente concluído:

	Cr\$
Serviços executados pelo Estado, até 1 923, cêrca de..	10 000 000,00
Empreitada Mazzini	1 446 953,40

Por administração:

	Cr\$	
De 1 937 a 1 942	1 517 968,20	
Em 1 943	335 805,00	1 853 773,20
Até 31 - 12 - 1 943.....	13 300 726,60	

Tomando por base esse dispêndio apurado até o fim do ano, o custo médio do trecho foi de:

(13 300 726,60 : 19,80) Cr\$ 671 753,80 por Km

Nos relatórios anteriores já foram acentuadas as circunstâncias que contribuíram para o elevado custo da construção de tão limitado trecho. Entre elas predominaram a intermitência, por vêzes prolongada, dos trabalhos, antes da fase de administração, e a natureza do terreno.

Aos períodos de paralisação das obras sucediam-se os efeitos destruidores dos desmoronamentos, de modo acentuado nos cortes. Daí o vulto e o dispêndio das restaurações, sendo que por último, em vista dos obstáculos encontrados no restabelecimento do corte 147, obstruído várias vêzes, foi necessário construir-se a variante, que se descreveu no exercício anterior.

Quanto ao prosseguimento das obras, para além do rio das Antas e na linha que deverá atingir Passo Fundo, cada vez se tornou mais imperioso, atendendo, aliás, as diretrizes do Plano de Viação Nacional, e os interesses de uma das zonas mais importantes do Estado.

Encaminhada ao Govêrno do Estado a proposta de imediato início dos trabalhos de reconhecimento e exploração da nova linha, foi essa profícua iniciativa autorizada e empreendida em princípios do ano de 1944.

Sôbre ela dar-se-ão amplos esclarecimentos no próximo relatório.

VI — Duplicação da linha entre Santa Maria — Inspetor Goulart

Trata-se do projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 45, de 8 de janeiro de 1942, no valor de Cr\$ 209 359,30, e as obras têm por fim descongestionar o recinto da estação de Santa Maria, sobrecarregado pela confluência de três linhas-tronco, facilitando as manobras e a recomposição de trens, de vez que a parada Inspetor Goulart está apenas a dois quilômetros, na direção de Uruguaiana.

Tiveram início a 27 de maio de 1942 e foram concluídas a 22 de março de 1943.

Discriminam-se a seguir os trabalhos e despesas no exercício apreciado.

FISCALIZAÇÃO:

	Cr\$	Cr\$
Materiais	31,30	
Mão de obra	242,00	273,30

MOVIMENTO DE TERRA — RETOQUES:		
Mão de obra		Cr\$ 2 987,00
ASSENTAMENTO E NIVELAMENTO DA LINHA:		
Materiais	17 918,90	
Mão de obra	1 891,40	19 810,30
LASTRAMENTO (CONSOLIDAÇÃO C/PEDRA BRITADA):		
Mão de obra		11 766,60
CONSERVAÇÃO (2 KM):		
Mão de obra		1 376,00
OBRAS DE ARTE (BOEIRO KM 1,700):		
Materiais	792,50	
Mão de obra	2 998,00	3 790,50
TRABALHOS DIVERSOS:		
Materiais	92,60	
Mão de obra	1 829,50	1 922,10
ENCARGOS SOCIAIS:		
Mão de obra		57,10
	SOMA	41 982,90
RESUMINDO:		
		Cr\$
Gastos em 1 942		157 395,10
Idem em 1 943		41 982,90
	SOMA, EM 31 - 12 - 43	199 378,00

As obras custaram, até o termo indicado:

(209 359,30 — 199 378,00) Cr\$ 9 981,30

a menos do orçamento aprovado.

Esse pequeno saldo servirá para cobrir eventuais débitos retardados ou despesas de acabamento dos trabalhos.

Êstes estiveram sob a fiscalização direta do eng.º Residente do Departamento da Via Permanente, conforme ficara assentado entre as Chefias dêste e daquêlê Departamento.

VII — Melhoramentos na estação de Cruz Alta

1) Obras do recinto

Trata-se do vultoso conjunto de melhoramentos no recinto da estação de Cruz Alta: ampliação de linhas, construção de escritórios, moderno depósito de locomotivas, de óleo e de ferramentas; pera de reversão; girador, reservatórios e instalações complementares.

Aprovadas pelo decreto n.º 7 999, de 6 de outubro de 1 941, no valor de Cr\$ 2 875 999,60, para execução em cinco anos, as obras tiveram início em 1 941.

No exercício apreciado foram intensificadas, como se verá do demonstrativo, a seguir, de trabalhos e despesas:

ADMINISTRAÇÃO:

	Cr\$	Cr\$
Materiais	419,10	
Mão de obra.....	14 313,00	14 732,10
	<hr/>	

MOVIMENTO DE TERRA (70 466,0 m3):

Materiais	89 827,00	
Mão de obra.....	217 774,50	307 601,50
	<hr/>	

LINHA:

Assentamento	2 361 m	
Consolidação c/cinza.	1 440 "	
Consolidação c/pedra.	1 766 "	
Aparelhos assentados	28	
Materiais	185 506,70	
Mão de obra.....	43 478,50	228 985,20
	<hr/>	

APARELHOS DE DESVIO:

Materiais	112 941,40	
Mão de obra.....	31 685,60	144 627,00
	<hr/>	

DIVERSOS:

Materiais	32 329,00	
Mão de obra	69 580,00	101 909,00
	<hr/>	

GIRADOR:

Materiais	3 261,00	
Mão de obra	16 632,90	19 923,90

ENCARGOS SOCIAIS:

Materiais	1 035,60	
Mão de obra.....	13 355,50	14 391,10

MATERIAIS EM ESTOQUE: 42 381,50

SOMA..... 874 551,30

Recapitulados, os dispêndios foram:

	Cr\$
Até 1 942	634 657,50
Em 1 943	874 551,30
	<hr/>
Até 31 - 12 - 43	1 509 208,80

A disponibilidade segundo o orçamento ficou em:

(2 875 909,60 — 1 509 208,80) Cr\$ 1 366 700,80

Convém advertir que, ao ser encaminhado o projeto-orçamento das obras pròpriamente ditas, não se incluiu a verba para as desapropriações exigidas.

Logo depois, como houvesse necessidade de imediata ocupação dos imóveis, o Govêrno do Estado autorizou as aquisições por escrituras de compra e venda, para oportuna transferência das propriedades e do ônus ao patrimônio da União.

O processo de transferência foi encaminhado em dezembro, compreendendo vinte e duas expropriações, no total de Cr\$ 183 698,80, mais custas de cartório, mas ainda pende de aprovação, razão por que se reservam para o próximo relatório a discriminação dos imóveis e a incorporação da despesa ao conjunto das obras em execução.

2) Sinalização do recinto

Em vista do desenvolvimento que vão ter as instalações, colocando aquela estação à altura de sua importância, como

entroncamento da linha de Santa Maria - Marcelino Ramos para o ramal que vai a Santo Ângelo, Giruá e Santa Rosa foi resolvido prover o recinto de um parque de sinalização elétrica, como, aliás, deverão ter outras estações de análoga projeção nos serviços da Rêde.

O projeto-orçamento da obra a empreitar foi aprovado pela portaria n.º 831, de 12 de agosto de 1943, no valor de Cr\$ 842 194,45.

Aberta concorrência entre firmas especializadas, foi aceita a proposta da Fábrica Nacional de Cabines de Sinais H. Bertacin, de São Paulo.

O contrato foi assinado a 12 de outubro, devendo as instalações estar em funcionamento num prazo de 7 meses, ou seja em maio de 1944, pelo preço de Cr\$ 685 705,00.

Como prestação inicial do contrato, foram pagos à firma construtora, no exercício relatado, apenas Cr\$ 200 000,00.

Quanto aos trabalhos complementares, por administração, tiveram início em princípio de 1944.

Ainda para êsse melhoramento, posterior ao projeto das obras principais, houve necessidade de se desapropriarem imóveis a três proprietários, no valor total de Cr\$ 145 187,50.

O processo, também encaminhado à parte, foi aprovado pela portaria n.º 120, de 1.º de fevereiro de 1944.

Assim, pois, no próximo relatório se completarão os detalhes e despesas faltantes.

VIII — Obras executadas por administração

Como já foi dito, as obras correntes, de pequeno vulto, que se incorporam à linha férrea e às suas instalações, são executadas pela Via Permanente.

Outras, no entanto, quer pela natureza, quer pela extensão, cabem ao Departamento de Obras Novas.

Passa-se a descrever o desenvolvimento das que estavam em execução e das iniciadas em 1943.

1) Desvio de cruzamento no Km 455,040 da linha de Cacequí - Rio Grande.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 836, de 31 de outubro de 1942, no valor de Cr\$ 86 944,60.

Os trabalhos e despesas foram:

ADMINISTRAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E TRABALHOS TÉCNICOS:

	Cr\$	
Materialis	5 353,20	Cr\$
Mão de obra.....	20 427,90	25 781,10

MOVIMENTO DE TERRA (9 000 m³):

Materialis	1 359,70	
Mão de obra.....	83 533,60	84 893,30

OBRAS DE ARTE (PROLONGAMENTO DE 7 OBRAS):

Materialis	4 871,00	
Mão de obra.....	4 122,00	8 993,00

CONSTRUÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE
2 341 m DE LINHA:

Materialis	38 120,00	
Mão de obra.....	53 249,10	91 369,10

MUDANÇA DE CÊRCA:

Mão de obra.....	796,00
------------------	--------

DIVERSOS SERVIÇOS:

Materialis	4 208,80	
Mão de obra.....	16 175,80	20 384,60

TRANSPORTES DIVERSOS:..... 637,50

ENCARGOS SOCIAIS:

Materialis	204,50	
Mão de obra.....	1 362,50	1 567,00

SOMA..... 234 421,60

E RECAPITULANDO:

Em 1 942	1 473,00
Em 1 943	234 421,60

SOMA..... 235 894,60

O desvio foi entregue ao tráfego em dezembro, faltando apenas retoques de acabamento e a conservação até à estabilização da linha.

Embora tivesse ficado praticamente concluído, é bastante considerável o excesso de:

(235 894,60 — 86 944,60) Cr\$ 148 950,00

havido sobre o orçamento.

Várias circunstâncias para isso contribuíram:

O serviço executado constituiu uma variante do trecho, e não um simples desvio de 1 100 metros, como se projetara. A pequena variante teve de ser construída por trechos e, posteriormente, o desvio, o que importou em construir 2 200 metros de linha, com a devida conservação, levando-se em conta que o tráfego no local não foi interrompido.

No material a movimentar, previra-se 100 % de terra, enquanto que a rocha branda encontrada atingiu cêrca de 40 %, além de boa parte de moledo.

O lastramento, por sua vez, foi feito com cinza, transportada de Cêrro Chato, em trem de lastro, e numa distância aproximada de 9 000 metros.

Outro dispêndio que avultou foi o da instalação dos serviços e do pessoal em zona despovoada etc.

Tão depressa estejam definitivamente entregues as obras, organizar-se-á o indispensável orçamento adicional, para justificar o grande excedente que se impôs.

2) Desvio de cruzamento e pôsto telegráfico no Km 154,920 da linha de Santa Maria - Uruguaiiana.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 788, de 16 de outubro de 1 942, no valor de Cr\$ 84 870,30.

Sòmente o desvio está sendo construído por administração, devendo abrir-se concorrência para o edifício.

O movimento de terra, iniciado no ano anterior, foi concluído, atingindo um volume de 2 300 m³.

Assentaram-se 500 metros de linha e dois aparelhos de desvio, fazendo-se a devida conservação.

As despesas foram:

MOVIMENTO DE TERRA:

	Cr\$	Cr\$
Materiais	415,60	
Mão de obra	2 686,00	3 101,60

CONSTRUÇÃO DE LINHA:

Materiais	5 533,10	
Mão de obra.....	2 210,50	7 743,60
	<hr/>	<hr/>
SOMA.....		10 845,20

ACRESCENTANDO OS GASTOS ANTERIORES:

		Cr\$
Em 1 942		39 653,80
Em 1 943		10 845,20
		<hr/>
Até 31 - 12 - 43		50 499,00

A disponibilidade orçamentária ficou em:

(84 870,30 — 50 499,00) Cr\$ 34 371,30

3) Variante entre os quilômetros 110,524 e 112,394 da linha de Santa Maria - Uruguaiana.

A retificação do traçado no trecho supra referido, à saída da estação de Cacequi, em direção a Santa Maria, de há muito se impunha, tendo sido, aliás, encaminhado um projeto, que veio a ser aprovado pelo decreto n.º 23 915, de 23 de fevereiro de 1934.

Trata-se de corrigir as condições técnicas, assaz desfavoráveis e perigosas, da linha local, facilitando e aumentando a capacidade de tração das locomotivas entre Santa Maria-Cacequi.

Por vários motivos, porém, as obras foram proteladas, de sorte que o projeto teve de ser revisto, atualizado e novamente submetido ao Ministério da Viação. Foi então aprovado pela portaria n.º 1 386, de 1.º de dezembro de 1943, no valor de Cr\$ 892 715,40.

As obras foram iniciadas, entretanto, em julho e deverão ser concluídas em 40 meses.

O volume de terra foi a 9 334,610 m³, sendo de 1 500 metros a distância dos transportes.

Construíram-se dois boeiros, 776 metros de linha e repararam-se 370 metros de cercas.

As despesas foram:

ADMINISTRAÇÃO E FISCALIZAÇÃO:

		Cr\$
Materiais	605,90	Cr\$
Mão de obra.....	14 616,90	15 222,80
	<hr/>	

MOVIMENTO DE TERRA:

Materiais	15 379,50	
Mão de obra.....	100 175,30	115 554,80
	<hr/>	

OBRAS DE ARTE:

Materiais	8 513,10	
Mão de obra.....	4 421,90	12 935,00
	<hr/>	

CONSTRUÇÃO DE LINHA:

Materiais	28 270,80	
Mão de obra.....	14 084,20	42 355,00
	<hr/>	

CÊRCAS:

Mão de obra.....		234,00
------------------	--	--------

DIVERSOS:

Materiais	6 994,60	
Mão de obra.....	16 547,50	23 542,10
	<hr/>	

ENCARGOS SOCIAIS:

Materiais	186,10	
Mão de obra	755,20	941,30
	<hr/>	

DESAPROPRIAÇÕES (*): 210,00

SOMA..... 210 995,00

O saldo em relação ao orçamento é de:

(892 715,40 — 210 995,00) Cr\$ 681 720,40

4) Barragem no Km 2,650 da linha de Santa Maria - Marcelino Ramos.

Como é sabido, o parque de utilidade da Viação Férrea em Santa Maria, compreendendo as existentes em Otávio Lima (Km 3 em direção a Pôrto Alegre), é o de maior conver-

(*) Pagamento de documentos de cartórios para instruírem escrituras.

gência e intensidade, quer pelo conjunto de serviços, quer pela quantidade de pessoal.

Entretanto, o sistema de abastecimento de água e de energia elétrica para o vasto recinto foi se tornando cada vez mais deficiente, à medida que, com o desenvolvimento da Rêde, aumentam, em número e extensão os edifícios, oficinas, linhas, escritórios etc.

Com o intuito de estabelecer ali uma instalação completa, eficaz e segura, vai ser construída no Km 2,650, em direção a Marcelino Ramos, uma barragem dos cursos de água circunvizinhos permitindo o armazenamento de um grande volume d'água, suficiente para atender todos os serviços em ambos os locais.

Como medida preliminar indispensável ao início dos trabalhos e uma vez feito o levantamento dos terrenos a serem utilizados, encaminhou-se o processo de conjunto das desapropriações, que foram aprovadas pela portaria n.º 201, de 3 de março de 1943, no total de Cr\$ 268 191,30.

A indicação dos expropriados, pagos durante o ano, aparece no título "Serviço de Desapropriações".

Quanto ao projeto da barragem, com o equipamento completo, está sendo objeto de metuculoso estudo, por parte de firma especializada desta capital, mediante orientação e indicações dos departamentos competentes da Viação Férrea.

Sôbre o importante empreendimento dar-se-ão os devidos pormenores no próximo relatório.

5) Administração e restauração da Estrada de Ferro Jacuí. Ligeiro histórico.

Em sua primitiva fase, procede a Estrada de Ferro Jacuí de uma concessão, feita em 1916, pela Intendência Municipal de São Jerônimo à "Companhia Carbonífera do Jacuí", que a transferiu, em 1917, para a "Companhia Minas de Carvão do Jacuí".

A construção foi realizada nos anos 1917 a 1919. A 23 de setembro de 1920, passou a Estrada à propriedade da União, responsabilizando-se esta pela dívida da Companhia, no valor de Cr\$ 3 116 120,14, perante o Banco do Brasil.

Embora pertencendo à União, continuou a ser explorada, a título precário, pela Companhia até princípios de 1941.

Por aviso 40 G. M., de 7 de fevereiro de 1941, o sr. Ministro da Viação determinou que a então Inspetoria Federal das Estradas promovesse:

- a) o aparelhamento da Estrada, de acôrdo com os estudos e sugestões apresentados pela referida Inspetoria, e constantes da exposição de motivos n.º 67, de 28 de janeiro de 1941, do Ministério;
- b) a ocupação imediata da Estrada e a sua entrega, logo a seguir, “à Rêde de Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que a administrará, provisòriamente, até que o Govêrno Federal resolva sòbre o regime definitivo a que ficará sujeita”.

Em cumprimento da determinação da alínea b, a Chefia do então 7.º Distrito da Fiscalização ocupou a 13 de fevereiro de 1941, e na mesma data entregou a Estrada à Viação Férrea, mediante têrmo.

Datam daí as primeiras providências tomadas para manter, em primeiro lugar, o táfego, muito precário, que se fazia sòbre uma extensão de 29,400 quilômetros de linha.

De posse dos esclarecimentos e propostas apresentadas pela Viação Férrea, através da administração local instituída, a Interventoria Federal transmitiu ao sr. Ministro, em officio n.º 15/815, de 29 de maio de 1941, ampla exposição da deplorável situação em que se achavam as linhas, edifícios, obras de arte, cêrcas etc., apresentando o programa de restauração da Estrada.

Atendiam-se, assim, não só os interêsses do patrimônio nacional, mas também os elevados objetivos do barateamento do carvão brasileiro que inspiraram o decreto n.º 2 667, de 3 de outubro de 1940.

Transitando pela Inspetoria Federal, onde foi submetido a completo e zeloso estudo, o assunto foi largamente desenvolvido pelo sr. Diretor Geral do já então Departamento Nacional de Estradas de Ferro, em officio n.º 1 548 - DG, de 19 de novembro de 1942, ao sr. Ministro.

Por êsse longo demonstrativo, o programa definitivo discriminado em anexo do citado officio, foi consolidado nos três itens e verbas principais que se seguem:

	Cr\$
I — para o trecho de Pôrto do Conde - Entroncamento - Butiá	6 699 556,80
II — para o trecho de Entroncamento - Minas do Leão	3 004 529,10
III — para material rodante	5 040 000,00
TOTAL	<u>14 744 085,90</u>

O plano a executar, nesse total, foi afinal autorizado pelo decreto n.º 12 382, de 10 de abril de 1943 (art. 1.º), que determinou sejam as despesas levadas “a créditos especiais, na conformidade dos projetos e orçamentos que foram encaminhados e aprovados”.

Em harmonia com o método do texto principal, o art. 2.º dêsse decreto aprovou o projeto-orçamento da reconstrução do ramal de Pôrto do Conde - Butiá ao poço do Leão, numa extensão de 16,380 quilômetros, orçada em Cr\$ 3 004 529,10.

Execução do programa — Descrever-se-ão, a seguir, os trabalhos já realizados, na execução do programa, por parte dêste Departamento, fazendo-se também referência a outros, realizados anteriormente pela Superintendência da Estrada, mas nos quais o Departamento de algum modo interveio.

a) **Casas de moradia e outras instalações em Pôrto do Conde**

Entre os empreendimentos mais urgentes, para dotar a Estrada de meios para execução do programa de sua própria restauração, estavam quinze casas de moradia da administração, do pessoal, um depósito de locomotivas e um galpão em Pôrto do Conde.

Enquanto se abria concorrência administrativa para os edifícios, encaminhou-se o processo de desapropriação do terreno para os edifícios, de propriedade de d. LUIZA PRATES PEDROSO e filhos, ao preço de Cr\$ 22 837,00, que foi aprovado pela portaria n.º 375, de 22 de junho de 1942, pela verba de “Conta de Capital de Estrada de Ferro Jacuí”, porisso que ainda não havia sido apresentado o programa definitivo, sancionado pelo decreto n.º 12 382.

A concorrência foi vencida pela firma Barcelos & Cia., de Pôrto Alegre, pelo preço de Cr\$ 334 465,00, sendo o contrato assinado a 1.º de dezembro de 1941.

As obras, iniciadas 30 dias depois, foram concluídas a 12 de setembro de 1942.

As faturas processadas atingiram:

	Cr\$
Empreitada	334 465,00
Extraordinários	13 750,00
	<hr/>
SOMA.....	348 215,00

A interferência do Departamento apenas se deu na abertura e julgamento da concorrência e no encaminhamento das

faturas, previamente submetidas ao exame da Superintendência da Estrada.

A justificação das obras, o exato valor do custo, incluídas as despesas de administração, e a indicação da verba a ser aplicada deverão constar de expediente especial a ser organizado.

b) Sub-ramal de Butiá ao poço n.º 3.

Cumprе advertir que o projeto-orçamento desta obra, de caráter independente do conjunto do programa, fôra encaminhado à parte, em data anterior, e aprovado pelo decreto n.º 10 761, de 31 de outubro de 1942, no valor de Cr\$ 231 992,80.

Considerado em relação à Estrada, e esta como ramal da Viação Férrea, trata-se de um sub-ramal de ligação, partindo da estação Butiá, ao poço n.º 3, do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração no Estado (CADEM), na extensão de cêrca de 1 500 metros.

O débito das despesas foi atribuído à “Conta de Capital da Estrada de Ferro Jacuí”, como admitira a portaria ministerial n.º 375, de 22 de maio de 1942, — antes, portanto, da aprovação do programa total a que se refere o decreto n.º 12 382.

O Departamento de Obras Novas apenas elaborou e encaminhou o projeto, cabendo a execução à Superintendência da Estrada.

c) Reconstrução do trecho que liga o ramal Pôrto do Conde - Butiá (Entroncamento) ao poço do Leão.

Numa extensão de 16,380 Km, compreendendo desvios, triângulos de reversão, edifícios e outras obras, foi aprovada, como se viu pelo decreto n.º 12 382, no valor de Cr\$ 3 004 529,10.

O serviço de assentamento da linha, regularização do leito, elevação do greide, nivelamento e transportes foi pôsto em concorrência administrativa, tendo sido aceita a proposta do sr. JOSÉ CONFORTI, sob a responsabilidade técnica do eng.º civil LEOPOLDO PETTINI, residente na capital.

O contrato foi assinado a 31 de agôsto de 1943, devendo as obras, iniciadas a 15 de setembro, ficar concluídas em 10 meses.

O preço contratado foi à razão de Cr\$ 8 000,00, por quilômetro de obra executada, o que representa uma estimativa total de cêrca de Cr\$ 160 000,00 (incluindo os desvios).

O empreiteiro não apresentou nenhuma fatura no ano apreciado.

Na fiscalização e execução direta de outros trabalhos a cargo dêste Departamento, houve o movimento e as despesas seguintes:

Relocação de 1 400 m de linha
Linha assente 7 780 m
Iniciados 3 boeiros.

Despesas:

	Cr\$	
Material	257 923,10	
Mão de obra.....	43 027,50	Cr\$
Diversos	62 097,50	363 048,10

Considerações gerais — Para que se possa ter um índice seguro de tôdas as obras e despesas realizadas, desde a transferência da Estrada para a administração, a título provisório, da Viação Férrea, convirá fazer um oportuno balanço, apreciando separadamente as que foram executadas por determinadas emergências, antes de submetidas ao Governo Federal, e as que dêle tiveram prévia aprovação e estão se realizando a expensas de verbas expressas.

Quer em custeio, pròpriamente dito, quer às contas de “Capital” ou de “Créditos especiais”, é evidente que todos os dispêndios deverão ser regularizados com os recursos financeiros que a União outorgar, e de conformidade com as sucessivas exposições dirigidas ao Ministro da Viação.

Superintendência da Estrada — Embora esteja diretamente subordinada à Diretoria da Viação Férrea, os dois titulares até agora designados pertenciam a êste Departamento. Foram: de abril de 1 941 a setembro de 1 942, o eng.º PEDRO PAULO POSSENIG; de setembro de 1 942 até o fim de 1 943, o eng.º ARTHUR SOUTO RIBEIRO.

IX — Edifícios novos

Para as construções de edifícios nas estações e ao longo da linha, continuou o regime das empreitadas confiadas a profissionais habilitados, mediante o sistema de concorrência pública, em geral, e administrativa, em casos especiais.

Além da fiscalização efetiva dêste Departamento, as obras sòmente são recebidas depois da inspeção por parte dos De-

partamentos a que se destinam e da vistoria definitiva do Distrito Fiscal do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

As vantagens desse sistema são evidentes, cumprindo notar, entretanto, que vem oferecendo certas dificuldades, em virtude da alta crescente do custo dos materiais e da mão de obra, de sorte que as mais das vezes os concorrentes não podem limitar as propostas aos orçamentos oficiais da Viação Férrea, que, embora elaborados num passado recente, ficam distanciados dos preços reais da atualidade, em constante ascensão.

O recurso mais expedito e econômico é, algumas vezes, aceitar a proposta que menos excede à estimativa oficial.

O vulto dos excessos está em relação direta com o decurso do tempo entre as datas de previsão das despesas e da execução dos projetos.

Encontrar-se-á, a seguir, a descrição dos trabalhos que prosseguiram do exercício anterior e dos que se iniciaram em 1943.

1. ESTAÇÃO DE VACACAÍ

Nova estação e instalações

Localização: Km 204,151 da linha de Cacequi-Rio Grande. Projeto-orçamento no valor de Cr\$ 106 795,00, aprovado pelo decreto n.º 7 033, de 1.º de abril de 1941.

Contratante: HEITOR MAZZINI, pelo preço de Cr\$... 82 000,00.

As obras foram iniciadas em 17 de abril de 1941 e entregues, em caráter provisório, a 29 de janeiro de 1942.

Nos termos do contrato, nada tendo sido oposto, o recebimento definitivo operou-se um ano depois, ou seja a 29 de janeiro de 1943.

As faturas pagas ao empreiteiro ficaram no total de Cr\$ 88 185,70, já indicado no relatório anterior, ou sejam Cr\$ 6 185,70 a mais do contrato, correspondentes aos serviços extraordinários autorizados pela fiscalização.

A despesa total, entre a empreitada e os serviços de administração, foi a Cr\$ 90 244,80. Continuou, pois, a disponibilidade orçamentaria de:

(106 795,00 — 90 244,80) Cr\$ 16 550,20,

para ocorrer às instalações fonotelegráficas, a cargo do Departamento de Transporte, e a outros débitos da Contabilidade Geral.

2. ESTAÇÃO DE BELIZÁRIO

Estação e armazém novos, aumento de linhas no recinto.
Localização: Km 193,496 da linha de Santa Maria - Marcelino Ramos.

Projeto-orçamento no valor de Cr\$ 307 871,20 aprovado pelo decreto n.º 7 759, de 1.º de setembro de 1941.

A construção dos edifícios foi contratada com o eng.º ANITO ZENO PETRY, residente em Carasinho, ao preço de Cr\$ 155 000,00. As obras tiveram início a 26 de julho de 1941, foram concluídas e recebidas em caráter provisório a 11 de dezembro de 1942; o recebimento definitivo ocorreu a 1.º de outubro de 1943.

Ao começar o ano de 1944, nada restava a executar, quer quanto à empreitada, quer quanto aos trabalhos por administração.

Apenas ficou a liquidar e não foi ainda apresentada a última fatura do contratante, no valor de Cr\$ 10 000,00, ao passo que o Departamento de Contrôlo e Finanças imputou débitos de diversas repartições, no valor de Cr\$ 374,80.

As despesas com a empreitada foram:

	Cr\$
Até 1942	149 561,60
A liquidar	10 000,00
	<hr/>
SOMA.....	159 561,60

Houve, portanto, sôbre o valor do contrato um excesso de (Cr\$ 159 561,60 — 155 000,00) Cr\$ 4 561,60, que corresponde a serviços extraordinários autorizados.

Por outro lado, segundo o último demonstrativo da Contabilidade, o total das despesas (empreitada e administração) apurado em 1944 atingiu Cr\$ 298 335,90.

Acrescentando o crédito do empreiteiro eng.º PETRY, segue-se que o custo integral foi de Cr\$ 308 335,90, ou seja sensivelmente vizinho do orçamento aprovado (Cr\$ 307 871,20).

3. ESTAÇÃO DE ENTRONCAMENTO

Nova estação e instalações

Localização: Km 123,381 da linha de Santa Maria - Uru-guaiana.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 359, de 8 de abril de 1943, no valor de Cr\$ 110 854,70.

O edifício foi confiado à Construtora Sul Brasil S. A., de Pôrto Alegre, pelo preço de Cr\$ 102 000,00.

Pelos motivos que ficaram explicados no relatório anterior, as obras foram iniciadas por antecipação, a 22 de fevereiro de 1942 e recebidas provisoriamente a 21 de novembro do mesmo ano.

O recebimento definitivo se deu em fins de 1943, depois que a empresa contratante sanou algumas pequenas falhas.

O valor desses reparos foi de Cr\$ 450,00, descontados, afinal, aos créditos de que o contratante dispunha, em caução e retenções de faturas.

Assim, o montante da empreitada, que fôra de Cr\$ 102 000,00, passou a (102 000,00 — 450,00) Cr\$ 101 550,00.

Com a despesa feita pela Viação Férrea em 1942, tem-se:

(101 550,00 + 139,80) Cr\$ 101 689,80

para o total dos gastos.

Subsiste sobre o orçamento aprovado o saldo de (110 854,70 — 101 689,80) Cr\$ 9 164,90, aplicável às instalações telegráficas e fonopóricas, a cargo do Departamento de Transporte, e a outras despesas ainda não computadas.

4. ABRIGO, INSTALAÇÃO DE LINHA E GIRADOR EM JAGUARÃO

- a) por empreitada: Edifício do abrigo de viajantes à margem brasileira da ponte sobre o rio Jaguarão, e fossa para assentamento do girador;
- b) por administração: linha, da estação até o abrigo, e obras complementares.

Localização: (como ponto de referência) Km 113 845 do ramal de Bazílio - Jaguarão.

Quanto às primeiras obras, foram contratadas pelo empreiteiro JÚLIO BESOZZI, residente em Rio Grande, ao preço de Cr\$ 90 000,00. Iniciaram-se a 17 de dezembro de 1942 e foram concluídas em 17 de junho de 1943. O recebimento definitivo, por força do prazo contratual, sem que nada houvesse a opor, decorreu a 17 de dezembro de 1943.

O total das faturas da empreitada foi a Cr\$ 93 720,80, ou sejam Cr\$ 3 720,80 a mais do contrato, em pagamento de extraordinários autorizados.

Na execução das obras constantes do item b, gastaram-se:

	Cr\$
Materiais	10 574,60
Mão de obra.....	9 968,30
Diversos	3 982,30
	<hr/>
SOMA	24 525,20

A soma dos dispêndios foi, pois:

	Cr\$
Por empreitada	93 720,80
Por administração	24 525,20
	<hr/>
TOTAL DO ANO.....	118 246,00

Acrescentando a despesa de 1 942, por administração, no valor de Cr\$ 17 362,80, tem-se o total real de:

	Cr\$
Empreitada (1 943)	93 720,80
Administração (1 942/3)	41 888,00
	<hr/>
SOMA	135 608,80

Verificou-se, pois, em relação ao orçamento geral, um excesso de:

$$(135 608,80 - 112 749,50) \text{ Cr\$ } 22 859,30$$

Se a previsão da despesa, — feita, aliás, em março de 1 942, — fôr acrescida da tolerância permitida em tais casos, (10 %), passará a:

$$(112 749,50 + 11 274,90) \text{ Cr\$ } 124 024,40$$

O excedente do dispêndio será de:

(135 608,80 — 124 024,40) Cr\$ 11 584,40, facilmente justificável pela elevação do custo dos materiais e da mão de obra no decurso entre as datas do orçamento e da execução.

5. LABORATÓRIO DA PARADA SILO

Dois edifícios destinados, um ao laboratório de análises de carvão, outro à moradia do engenheiro encarregado. Localização: Km 225,330 da linha de Santa Maria - Pôrto Alegre.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 220, de 11 de março de 1942, no valor de Cr\$ 81 565,00.

Contratados pelo empreiteiro sr. HEITOR MAZZINI, residente na capital, ao preço de Cr\$ 74 916,00. Iniciados a 18 de outubro de 1942 e concluídos a 18 de junho de 1943.

O prazo do recebimento definitivo decorreu na última quinzena do ano relatado, sem que houvesse a corrigir feitos das construções.

O total das faturas pagas ao empreiteiro foi de Cr\$ 76 653,90.

A empreitada custou, pois:

	Cr\$
Em 1942	10 000,00
Em 1943	76 653,90
	<hr/>
SOMA	86 653,90

ou seja o excesso de (86 653,90 — 74 916,00) Cr\$ 11 737,90, correspondente a extraordinários indispensáveis.

Por administração, gastaram-se:

	Cr\$		Cr\$
Material	24 696,40		
Mão de obra.....	7 848,70		
Diversos	706,10		33 251,20
			<hr/>
Casa do britador.....			8 644,30
Extraordinários			2 178,00
			<hr/>
SOMA			44 073,50

Ou, recapitulando:

	Cr\$
Em 1942	45 113,30
Em 1943	44 073,50
	<hr/>
Até 31 - 12 - 943	89 186,80

Donde se apura que as despesas totais registadas até 1943 somam:

	Cr\$
Empreitada (concluída)	86 653,90
Administração	89 186,80
	<hr/>
TOTAL	175 840,70

Sucedee, porém, que em ambos os exercícios foram imputadas à obra despesas inerentes ao aparelhamento, instalações e acessórios do laboratório e que, por sua natureza, constituem projeto independente, a cargo do Departamento de Materiais.

O total desse dispêndio, cujo estôrno já foi pedido, atinge Cr\$ 74 648,30.

Deduzindo, pois, daquêlê aparente montante, tem-se que os gastos reais com os edifícios foram:

(175 840,70 — 74 648,30) Cr\$ 101 192,40.

Se a verba orçamentária fôr aumentada da tolerância permitida (10 %), passará a : (81 565,00 + 8 156,50) Cr\$ 89 721,50.

O excesso real das despesas ficará sendo:

(101 192,40 — 89 721,50) Cr\$ 11 470,90.

O projeto-orçamento suplementar, a ser encaminhado, incluirá os verdadeiros excedentes havidos nessas construções e na do edifício do laboratório de Pelotas.

Quanto ao projeto-orçamento das instalações (máquinas, motores etc.), encaminhado pelo citado Departamento de Materiais, e abrangendo os conjuntos necessários aos laboratórios de Silo e Pelotas, foi aprovado pela portaria n.º 893, de 28 de agosto de 1943, no valor de Cr\$ 175 984,70.

A essa verba deverá caber o estôrno do débito de Cr\$ 74 648,30 a que se fêz referência.

6. LABORATÓRIO DE PELOTAS

Edifício para laboratório de análises de carvão, com instalações de água e luz.

Localização (ponto de referência): Pelotas Fluvial, Km 550,400 da linha de Cacequi - Rio Grande.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 220, de 11 de março de 1942, no valor de Cr\$ 38 594,00.

Obras contratadas pela firma ERNESTO WOEBKE & CIA., da capital, ao preço de Cr\$ 40 500,00. Iniciadas a 29 de outubro de 1942, concluídas em 25 de fevereiro e recebidas definitivamente em setembro de 1943.

As faturas pagas ao empreiteiro atingiram Cr\$ 16 831,30.

Por administração, despenderam-se:

	Cr\$	
Materiais	193,30	
Mão de obra.....	1 121,00	Cr\$
Diversos	1 016,70	2 331,00

P/c. de outros departamentos:

Materiais	15 262,50	
Casa para preparo de amostras	7 500,00	22 762,50
SOMA		25 093,50

Ou, recapitulando:

Empreitada...	}	em 1 942 ..	34 000,00	
		em 1 943 ..	16 831,30	50 831,30
Administração	}	em 1 942 ..	693,00	
		em 1 943 ..	25 093,50	25 786,50
		Até 31 - 12 - 943.....	76 617,80	

Em relação ao contrato da empreitada, houve um excesso de:

(50 831,30 — 40 500,00) Cr\$ 10 331,30,

de extraordinários autorizados.

Quanto ao total das despesas, e tal como aconteceu nas obras da parada Silo, deve ser estornada a parcela de Cr\$ 22 765,50, que pertence aos trabalhos complementares do aparelhamento e instalações do laboratório e deve ser imputada à verba criada pela portaria n.º 893, para o Departamento de Materiais.

O custo do edifício contratado foi realmente de:

(76 617,80 — 22 765,50) Cr\$ 53 852,30.

O excesso s/o orçamento alcançou (53 852,30 — 38 594,00) Cr\$ 15 258,30.

As razões do acréscimo já foram acentuadas desde o precedente relatório e neste reiteradas sob o título "Edifícios Novos".

O projeto-orçamento, abrangendo os edifícios da parada Silo e de Pelotas, foi encaminhado em novembro de 1941, ao passo que as obras começaram a ser executadas um ano depois.

Já ao abrir-se a concorrência para as de Pelotas, a proposta menos elevada, afinal aceita, excedeu à previsão em cerca de dois mil cruzeiros.

Durante a construção, os extraordinários indispensáveis da empreitada e outras despesas ocorrentes justificaram de sobejo aquêlê excedente de Cr\$ 15 258,30.

Uma vez apuradas as despesas finais de ambos os conjuntos (Silo e Pelotas), — que foram, aliás, aprovados pela mesma portaria n.º 220, — a soma dos excessos constituirá objeto de orçamento suplementar a ser submetido ao Governo da União.

7. AUMENTO DO ARMAZÉM DE PELOTAS

Ampliação do armazém de mercadorias e novas instalações para o pessoal e o público.

Localização: Km 547,701 da linha de Cacequi - Rio Grande.

Projeto-orçamento aprovado pelo decreto n.º 8 450, de 20 de dezembro de 1941, no valor de Cr\$ 280 878,00.

Obras contratadas pelo construtor JÚLIO BESOZZI, de Rio Grande, ao preço de Cr\$ 277 798,70; iniciadas a 6 de janeiro de 1942, concluídas em fins dêsse ano e recebidas definitivamente a 3 de setembro de 1943, após pequenos reparos executados pelo contratante.

As faturas pagas ao empreiteiro alcançaram Cr\$ 6 719,40.

Por administração, gastaram-se:

	Cr\$
À Prefeitura Municipal (esgotos).....	1 919,70
Diversos	140,00
	<hr/>
SOMA	2-059,70
Deduzindo o crédito de materiais devolvidos.....	1 104,60
	<hr/>
DISPÊNDIO REAL	955,10

Para fazer a recapitulação, cumpre acrescentar nas despesas por administração, em 1943, a quantia de Cr\$ 815,70 que deixou de constar no relatório anterior.

Têm-se, então:

		Cr\$	Cr\$
Empreitada...	{ em 1 942	312 257,00	
	{ em 1 943	6 719,40	318 976,40
Administração	{ em 1 942	13 111,70	
	{ em 1 943	955,10	14 066,80
	Até 31 - 12 - 943		333 043,20

Sobre o contrato, a despesa foi superior em:

(318 976,40 — 277 798,70) Cr\$ 41 177,70.

Ao passo que o orçamento geral foi ultrapassado em:

(333 043,20 — 280 878,00) Cr\$ 52 165,20.

No presente caso, além dos fatores comuns, já apontados, contribuiu para o considerável excesso o fato de se ter tornado indispensável aumentar a área da construção, o que elevou sobremaneira as despesas previstas em novembro de 1941, ao elaborar-se o projeto.

Far-se-á agora um orçamento adicional, para cobrir o excesso verificado.

8. PÔSTO TELEGRÁFICO, CASA DE MORADIA DO ENCARREGADO, ARMAZÉM DE MERCADORIAS E DESVIOS NA PARADA PAULA GOMES

Localização: Km 78,455 da linha de Santa Maria-Uruaiana.

Projeto-orçamento aprovado pelo decreto n.º 8 387, de 13 de dezembro de 1941, no valor de Cr\$ 110 909,80.

Aberta concorrência para a construção dos edifícios, nesta e na parada Floriano Maidano, — que será relatada em ordem imediata, — venceu-a o empreiteiro sr. HEITOR MAZZINI, residente na capital, sendo o contrato assinado a 25 de outubro de 1943, pelo preço de Cr\$ 171 562,90 para o conjunto, ou Cr\$ 102 470,40 para as obras de Paula Gomes, e o restante para as de Floriano Maidano.

As obras foram iniciadas a 30 dêsse mesmo mês, devendo estar concluídas em oito meses.

As faturas da empreitada atingiram Cr\$ 54 000,00.

Por adminitração, despenderam-se:

	Cr\$
Materiais	0,90
Mão de obra.	3 000,00
{ fiscalização	599,40
{ outros departamentos	
Diversos	927,60
{ do Departamento, 1 942 (*)	105,80
{ do Departamento, 1 943	150,60
{ de outro Departamento.	
SOMA	4 784,30

Ou sejam, até 31 de dezembro de 1 943:

	Cr\$
Empreitada	54 000,00
Administração	4 784,30
SOMA	58 784,30

Em relação à empreitada, resta o saldo de (Cr\$ 102 470,40 — 54 000,00) Cr\$ 48 470,40.

Quanto ao total do orçamento, a disponibilidade ficou em:

(Cr\$ 110 909,80 — 58 784,30) Cr\$ 52 125,50.

9. PÔSTO TELEGRÁFICO COM MORADIA PARA O EN-CARREGADO NA PARADA FLORIANO MAIDANO

Localização: Km 102,496 da linha de Santa Maria - Uru-guaiana.

Projeto-orçamento aprovado pelo decreto n.º 8 397, de 13 de dezembro de 1 941, no valor de Cr\$ 61 747,60.

Obra contratada com o empreiteiro sr. HEITOR MAZZINI, em conjunto com a precedente, cabendo-lhe a parcela de Cr\$ 69 092,50 do preço total. Iniciada a 30 de outubro, deverá ser concluída em oito meses.

Pagaram-se ao empreiteiro Cr\$ 31 500,00.

(*) Não constou no relatório de 1 942.

Por administração, o dispêndio foi:

	Cr\$
Materiais	331,70
Mão de obra... {	3 000,00
fiscalização	
outros de partamentos	627,80
Diversos {	456,60
do Departamento, 1 942 (*)	
do Departamento, 1 943.	43,10
de outro Departamento, 1 943..	318,70
SOMA	4 777,90

E, resumindo:

	Cr\$
Empreitada	31 500,00
Administração	477,90
Até 31 - 12 - 943	36 277,90

Quanto à empreitada, ficou o saldo de (69 092,50 — 31 500,00) Cr\$ 37 592,50.

A disponibilidade orçamentária é, pois, de:

(61 747,60 — 36 277,90) Cr\$ 25 469,70.

10. RECONSTRUÇÃO E READAPTAÇÃO DE EDIFÍCIO PARA A NOVA ESTAÇÃO DE URUGUAIANA

Localização: Km 373,741 e têrmo da linha que parte de Santa Maria.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 830, de 30 de outubro de 1942, no valor de Cr\$ 977 057,90.

Como se pode deduzir do vulto da despesa, trata-se de uma obra de certo destaque, destinada a substituir a velha estação, que de há muito deixou de corresponder, quer ao volume e à intensidade dos serviços da Viação, quer ao desenvolvimento comercial e turístico da cidade.

Sob êste último ponto de vista, a nova estação mais se justificava por se tratar de uma cidade fronteiriça com a Argentina, em vésperas de ser ligada ao Passo de los Libres pela importante ponte internacional sôbre o rio Uruguai e com um intercâmbio crescente com a vizinha República.

(*) Não constou no relatório de 1942.

Resolveu-se, então, como solução mais aconselhável e econômica, readaptar o antigo edifício da outrora Brasil Great Southern, dotando-o das indispensáveis instalações a uma estação moderna e de uma arquitetura sóbria, mas à altura das exigências urbanísticas.

Postas em concorrência as obras, foi vencedora a proposta da firma JOSÉ M. DE CARVALHO & CIA., da capital, pelo preço de Cr\$ 935 800,00, sendo o contrato assinado a 5 de julho de 1943.

As obras tiveram início a 23 desse mesmo mês e deverão estar concluídas 250 dias depois.

As faturas pagas à empreiteira atingiram Cr\$ 135 000,00.

As despesas realizadas pela Viação Férrea, foram as seguintes:

	Cr\$
Materiais	151,60
Mão de obra	9 597,30
} fiscalização	1 967,70
} outros departamentos	4 394,60
Diversos	471,10
	<hr/>
SOMA	16 582,30

Ou sejam, até 31 de dezembro de 1943:

	Cr\$
Empreitada	135 000,00
Administração	16 582,30
	<hr/>
SOMA	151 582,30

As disponibilidades ficaram:

pelo contrato, em (935 800,00 — 135 000,00) Cr\$ 800 800,00 e pelo orçamento, em (977 057,90 — 151 582,30) Cr\$ 825 475,60.

11. NOVA PARADA SÃO JOÃO

Pôsto telegráfico e casa de moradia para o encarregado.
Localização: Km 79,293 da linha de Santa Maria - Marcelino Ramos, trecho já retificado pelas variantes.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 1 384, de 1.º de dezembro de 1943, no valor de Cr\$ 95 959,70.

Como, entretanto, o processo fôra encaminhado com grande antecedência dessa data e havia necessidade da construção,

simultaneamente com o avançamento das variantes de Pinhal-Cruz Alta, a concorrência foi aberta em princípios do ano.

Venceu-a o engenheiro-construtor J. C. MEDAGLIA, residente em Santo Ângelo, sendo o contrato assinado a 15 de março, ao preço de Cr\$ 81 290,00.

As obras iniciaram-se um mês depois e foram concluídas a 13 de novembro, transferindo-se, todavia, para 1 944 o recebimento definitivo.

A empreitada foi totalmente paga, no citado montante de Cr\$ 81 290,00.

A Viação Férrea dispendeu Cr\$ 25,40 em materiais, o que perfaz um total de Cr\$ 81 315,40 até o término do ano.

O saldo orçamentário ficou em:

(95 959,70 — 81 315,40) Cr\$ 14 644,30,

destinados a cobrir extraordinários da empreitada, pagos posteriormente, e outras despesas de instalações fonotelegráficas.

12. EDIFÍCIO PARA O ESCRITÓRIO CENTRAL

Desde a transferência dos serviços centrais de Santa Maria para Pôrto Alegre, em setembro de 1 921, foi reconhecida a conveniência e a necessidade de se construir um edifício próprio para todos os escritórios sediados na capital.

À medida que o tempo foi decorrendo, cresceram as instalações e o efetivo do pessoal, ao passo que as locações, cada vez maiores, de casas e compartimentos de propriedade particular foram se tornando progressivamente mais caras.

Na atualidade, os escritórios estão disseminados por seis edifícios, distanciados quase todos e mal localizados.

Os alugueres, por sua vez, excedem de 32 000 cruzeiros mensais, o que bem evidencia o vulto dos dispêndios das precárias instalações.

Por tôdas as razões que dizem respeito à eficiência dos serviços e à própria economia da Rêde, resolveu-se empreender o plano, assaz retardado, da construção do edifício.

Chamados concorrentes para a aquisição do terreno, foram selecionadas as propostas, em função do preço e, principalmente, da localização que melhor correspondesse aos interesses da Viação Férrea e dos funcionários, hoje em número superior a 1 100, cujas residências tendem para as zonas de alugueres mais acessíveis.

Finalmente, aceitou-se a proposta do casal de OLÍVIO DOS SANTOS NETO, de um terreno com 2 391,350 metros quadrados, na esquina da Avenida Farrapos, onde mede 37 metros, com a rua Barros Cassal, com a frente de 69,20 metros, pelo preço de Cr\$ 650 000,00.

Encaminhada e justificada, a aquisição foi aprovada pela portaria n.º 995, de 11 de dezembro de 1942, lavrando-se a competente escritura a 29 de janeiro de 1943.

Passou-se, em seguida, à fase da construção, abrindo-se concorrência pública para o anteprojeto do edifício, mediante editais publicados nos Diários Oficiais do Estado e da União, em princípios do exercício de 1944.

Segundo o prazo dos editais, as propostas de anteprojetos, — pelas quais se interessaram vários arquitetos e firmas especializadas do país, — serão recebidas a 17 de maio de 1944.

No próximo relatório dar-se-ão amplos pormenores do edifício projetado e do financiamento especial que se pretende aplicar nessa obra de elevado custo e de acentuados reflexos no regime econômico da Estrada.

O preço do terreno, com as despesas de cartório, aparece na relação do título “Serviço de Desapropriações”.

13. NOVA ESTAÇÃO DE PÔRTO ALEGRE

Desde muitos anos, são notórias as precárias condições da estação de Pôrto Alegre, em contraste com o crescente desenvolvimento dos próprios serviços e o acentuado progresso urbanístico da capital.

Edifício antiquado, deficiência de instalações e de linhas, serviços de manobras, carregamento e descarga estrangulados, — tudo estava a exigir uma providência definitiva e tão completa quanto possível.

O projeto primitivamente estudado compreendia:

- a) construção de uma nova estação na faixa marginal do Guaíba e localizada onde se encontra o aeroporto da Varig, como ponto central de referência;
- b) transferência dos armazéns de mercadorias para a estação de Diretor A. Pestana, a menos de seis quilômetros da capital; ampliando-se ali o recinto e dotando-o de novos edifícios e linhas capazes de corresponder ao intenso movimento de cargas e descargas.

A parte enunciada sob o item a) teve, porém, de ser renunciada, por isso que somente o movimento de terra indispensável ao nivelamento da área da construção atingirá vários milhões de cruzeiros, encarecendo assim consideravelmente o já apreciável custo do edifício.

Planejou-se então a remodelação da estação no mesmo local da atual, dotando-a de amplas plataformas e outros melhoramentos aplicáveis ao exclusivo serviço de trens de viajantes.

O projeto foi encaminhado e aprovado pela portaria n.º 1 051, de 16 de setembro, no valor de Cr\$ 3 072 345,00.

A execução ficou, porém, em suspenso, em vista de ser divulgado que o Departamento Nacional de Obras e Saneamento, para realizar o plano contra as enchentes em Porto Alegre, vai aterrar e nivelar toda a faixa marginal, desde o arrabalde de Navegantes até o extremo do atual cais do Porto, compreendendo assim a área do primitivo projeto da nova estação.

Esses trabalhos de terraplenagem já foram, aliás, neste momento, contratados pelo referido departamento federal.

Exonerada, pois, do grande dispêndio do movimento de terra, a Viação Férrea retomou o projeto da nova estação no lugar antes previsto e que ficará limitado pelas ruas Ernesto Alves e Ramiro Barcelos como extremos.

Edifício inteiramente novo, sóbrio e moderno, melhor responderá às exigências arquitetônicas da metrópole, ao passo que o outro projeto das instalações transferidas para Diretor A. Pestana está em vias de conclusão, por ser independente da estação terminal.

Sobre um e outro, o próximo relatório dará maiores esclarecimentos.

X — Serviço de desapropriações

Em virtude da reorganização administrativa criada pela portaria n.º 573, referida no título inicial do presente relatório, a antiga Secção de Desapropriações passou a denominar-se “Serviço de Desapropriações, Cadastro e Patrimônio geral”.

O desenvolvimento de seus trabalhos se processará com a aplicação da reforma e de acôrdo com as atribuições que vierem a ser aumentadas ou criadas.

Eis a discriminação dos processos liquidados durante o ano, mediante escrituras de desapropriações ou de compra e venda:

Novo edifício para os esctiórios centrais em Pôrto Alegre

	Cr\$	Cr\$
Olívio dos Santos Netto....	651 058,10	651 058,10

Estrada de Ferro Jacuí

Luiza Prates Pedroso.....	22 987,60	22 987,60
---------------------------	-----------	-----------

Ramal de Carlos Barbosa - Alfredo Chaves

João Bertani	21 367,10	21 367,10
--------------------	-----------	-----------

Linha de Santa Maria - Pôrto Alegre

Achyllés Lima Figueiredo..	23 296,80	
Vva. Carlota Marfiza de Lara	1 075,00	24 371,80

Ramal de Jaguari - São Borja

Suc. de Agostinho Silveira Ramos	5 451,30	5 451,30
---	----------	----------

Linha Santa Maria a Uruguaiana

Daniel Fernandes	60 589,70	
Luiz Loréa Filho.....	65 438,20	
Olinto Fabrício	60 419,00	186 446,90

Linha de Santa Maria - Marcelino Ramos

Barragem do Km 2,650 {	Gasparina Espíndola Schneider	50 079,80	
	Ana Maria Buerger Albanus	4 443,40	
	Januário Espíndola	15 024,10	
	Antônio Dutra	36 340,50	
	Lourival Pires Dutra.....	23 386,60	
	Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea....	5 624,80	
	Maria Jacinta de Oliveira Espíndola	70 110,00	
	Cirilo Germani	34 671,90	
	Jerônimo Zelmanovitz	9 989,00	
	Henrique e Miguel Waihrich Suc. de Francisco Fernandes da Silva	52 802,80	26 648,40

Casemiro Marques	2 649,20	
Hermínio Beck	21 688,50	
Bráulio Dias do Nascimento	3 026,20	
Dr. João Batista Barreto		
Leite	2 773,90	
Honorina Campos de Abreu	459,60	
Joaquina Lima de Moraes..	4 108,50	
Josina Martins Padilha....	723,80	
Suc. de João Felizardo Dutra	3 631,60	
V. F. R. G. S. — Doação à		
Prefeitura de Júlio de Cas-		
tilhos	5 160,40	
Hermelinda Lemos Antunes	871,70	374 214,70
		<hr/>
TOTAL.....		1 649 724,70

Organizaram-se 31 processos, em parte ultimados e em parte a liquidar no exercício subsequente.

XI — Estudos técnicos

Pela reorganização, a antiga Sub-Divisão de Estudos Técnicos passará a constituir a 2.^a Divisão do Departamento, com os trabalhos atribuídos a quatro Secções distintas.

No ano apreciado, entretanto, pelos motivos já expostos, prosseguiu sob o regime anterior, passando apenas a denominar-se Assistente o antigo Ajudante que superintende os serviços.

Demonstram-se a seguir os principais trabalhos executados.

1.º — Projetos concluídos

Estação Santiago — construção de instalação hidráulica (2.º projeto).

Km-3 — Santa Maria - Pôrto Alegre — construção de casa para o engenheiro chefe das oficinas.

Km-3 — Santa Maria - Pôrto Alegre — construção de casa para o engenheiro auxiliar das oficinas.

Estação Pôrto Alegre — remodelação da estação local.

Estação Cruz Alta — instalação da cabina elétrica de sinais e bloqueios.

Estação Charqueada São João — construção da estação.

Estação Charqueada São Luiz — construção da estação.

Estação Cacequi — construção da variante entre os Km 110,524 e 112,395 e mudança da estrada de rodagem.

Km-3 — Santa Maria - Pôrto Alegre — construção de pôsto para o corpo de guardas.

Estação Santa Maria — construção de edifício para a escola profissional.

Estação Pelotas Fluvial — construção de casa para o preparo de amostra de carvão.

Estação Diretor A. Pestana — construção de novos armazéns e linhas de descarga.

Estação Barreto — construção de nova instalação hidráulica.

Estação Cacequi — ampliação e reforma do edifício da estação.

Estação Charqueada São João — construção de casa para o guarda-chaves.

Estação Cruz Alta — construção do novo depósito de locomotivas (2.º projeto).

Estação Silo — construção de casa para o britador de carvão.

Estação Tupanciretã — construção do edifício para a nova estação e armazém.

Estação Tupanciretã — construção de passagem inferior (obra em arco de concreto armado).

Estação Cruz Alta — construção do novo depósito de locomotivas (3.º projeto).

Estação São Valentim — construção do edifício da estação.

Estação Veríssimo de Matos — construção do edifício da estação.

Estação Pederneiras — construção da variante entre os Km 160,602 e 161,304 da linha Santa Maria - Pôrto Alegre.

Estação Taquara — construção do edifício para a nova estação (2.º projeto).

Estação Taquarembó — construção do edifício para a nova estação (2.º projeto).

2.º — Projetos em estudos

Estação Diretor A. Pestana — construção de novos armazéns e linhas de descarga.

Estação Barreto — construção de alojamento para o pessoal de trem.

3.º — Desenhos

Plantas de locação do trecho entre as estações Charqueadas São Luiz e Tupanciretã da variante Pinhal - Cruz Alta.

Perfil longitudinal do trecho entre as estacas 500 a 741 — estações Espinilho - Ourupú — da variante Pinhal - Cruz Alta.

Plantas de locação do trecho acima.

- Plantas de locação do trecho de linha para a mina do Leão da Estrada de Ferro Jacuí.
Planta das alvenarias para o girador de 30 metros.
Planta do novo recinto da estação Paula Gomes.
Planta do novo recinto da estação Cruz Alta.
Planta da linha entre a estação Cruz Alta e o entroncamento do ramal de Santo Ângelo.
Planta do edifício da estação e das plataformas da estação Cacequi.
Planta geral do recinto da estação Cacequí.
Casa para o encarregado do telefone do desvio de cruzamento no Km 455,050 da linha Cacequí - Rio Grande.
Obras de arte da linha para a mina do Leão.
Plantas baixas para os escritórios da Viação Férrea em Pôrto Alegre.
Plantas dos móveis e da instalação para a Agência Central da Viação Férrea.
Planta do hidrante para estação Quarai.
Planta do boeiro capeado de 1,00 m na estaca 3 532 da Variante Pinhal - Cruz Alta — trecho Charqueada São Luiz - Tupanciretã.
Planta do filtro metálico para a instalação hidráulica de Barreto.
E, resumindo:

Projetos concluídos	25
Projetos em estudos.....	2
Desenhos, cópias e perfis.....	17

XII — Pontes

Uma vez em vigor a reforma, o antigo serviço da Sub-Divisão de Pontes passará a ser um dos setores da 1.^a Divisão, constituída de quatro Secções.

No exercício relatado, embora atendendo várias das atribuições da futura Divisão, o regime permaneceu como anteriormente sob a direção do Assistente que era o Ajudante da 3.^a Sub-Divisão.

O programa de refôrço e substituição de pontes continuou a ser executado, ressentindo-se, todavia, dos efeitos das restrições na importação do material estrangeiro, e da escassa dotação de profissionais e técnicos especializados nos diversos ramos dos trabalhos.

A sinopse imediata mostra as pontes reforçadas no exercício de 1943.

Quadro C-9

L I N H A	Posição quilométrica	Vão entre apoios m	Número de vãos	MATERIAIS			OBSERVAÇÕES
				Novo Kg	Usado Kg	Total Kg	
Pôrto Alegre a Montenegro	314,496	40,80	1	29 464	41 504	70 968	Com construção de novos entros de concreto armado.
	314,873	40,80	1	29 464	41 504	70 968	
	375,433	10,55	1	2 563	6 053	8 616	
Santa Maria - Pôrto Alegre.	84,615	15,00	2	14 600	25 000	39 600	Com construção de novos entros e pilar de concreto armado.
	84,969	10,80	1	8 142	—	8 142	Com construção de novos entros de concreto armado.
Entroncamento a Santana...	275,930	10,55	1	4 506	5 299	9 805	
	277,899	10,55	1	4 506	5 299	9 805	
TOTAIS.....	.....	.....	8	93 245	124 659	217 904	

Os coeficientes médios foram de 42,8 para o material novo e de 57,2 para o usado.

A seguir, vê-se o demonstrativo do refôrço de pontes nos últimos quatorze anos:

Quadro C-10

A N O	Número de vãos	MATERIAIS		Totais
		Novo T	Usado T	T
1 930	18	45,2	82,5	127,7
1 931	22	92,5	200,6	293,1
1 932	33	121,8	228,2	340,0
1 933	50	218,7	329,3	548,0
1 934	33	152,5	220,7	373,2
1 935	33	206,7	377,2	583,9
1 936	27	128,5	300,4	428,9
1 937	43	232,2	802,2	1 034,4
1 938	38	217,2	408,3	625,5
1 939	26	247,9	476,7	724,6
1 940	17	221,2	454,7	675,9
1 941	16	323,4	732,0	1 055,4
1 942	17	203,8	296,5	500,3
1 943	8	93,2	124,7	217,9
TOTAIS.....	381	2 504,8	5 034,0	7 538,8

Tomado o conjunto precedente, os coeficientes apresentados são de 33,2 para o material novo e 66,8 para o usado.

Quanto às pontes com superestruturas inteiramente novas, desde 1 941 não tem havido montagem. Indica-se, entretanto, o retrospecto de 1 930 a 1 940:

Quadro C-11

A N O	Número de vãos	Pêso total
		T
1 930	6	54,7
1 931	—	—
1 932	—	—
1 933	4	74,0
1 934	10	473,2
1 935	18	505,5
1 936	1	101,9
1 937	—	—
1 938	2	310,0
1 939	1	95,2
1 940	1	32,4
1 941	—	—
1 942	—	—
1 943	—	—
TOTAIS.....	43	1 646,9

Concluíram-se os reforços parciais, pela consolidação de peças, em duas pontes do ramal de Rio dos Sinos - Taquara (Km 38,022 e 51,701) para permitirem o tráfego de locomotivas de 8,6 T/eixo.

As reparações de pontes vão indicadas a seguir:

Quadro C-12

L I N H A	Posição quilométrica	Vão entre apoios m	Número de vãos	Material empregado Aço 37 Kg
Entroncamento - Santana	235,810	51,00	1	872,00
	163,308	51,00	1	459,00
	222,203	20,70	1	703,00
Pôrto Alegre - Montenegro	314,873	81,60	1	2 816,00
				4 850,00

XIII — Pessoal

Sem maiores alterações, quanto aos titulares, houve, todavia, modificações nos cargos de administração, a saber:

Chefe do Departamento: Eng.º CELSO FERNANDES PANTOJA.

Assistentes, com as funções temporárias dos ex-Ajudantes:
Eng.ºs EUCLYDES DE O. SCHMIDT, JOAQUIM TEIXEIRA e sr. ARNO R. DEPPERMAN.

Chefe do Serviço de Desapropriações: Eng.º FRANCISCO M. PEREIRA.

Chefe da Secretaria: Bel. VICTOR HUGO LOBATO.

Chefe da Secção de Despesas: sr. LUIZ M. GUIMARÃES.

Chefes de Secções Técnicas:

Eng.º PEDRO PAULO POSSENI — Edifícios e instalações hidráulicas (promovido).

Eng.º CASEMIRO VIEWEGER — Estudos de campo (idem).

Eng.º WILLY JULIUS DEPPERMAN — Obras de Arte (idem).

Eng.º LUIZ FELIPPE FRITZ FILHO — 2.ª, 3.ª e 4.ª Secções da 1.ª Divisão (idem).

Eng.º HANS GUIDO SCHWARZ — Construção de linhas novas (idem).

Sr. EDUARDO AUGUSTO DE MATTOS.

Eng.º AUGUSTO BORGES DE MEDEIROS.

Inspetores (ex-Residentes):

Eng.º VICENTE CORTAZZI — Variantes de Pinhal-Cruz Alta.

Eng.º BENTO JOSÉ DE LIMA NETTO — idem, idem, (promovido).

Auxiliares de Administração Superior S. T.:

Sr. OSCAR KAST

Sr. FELIPPE OSÓRIO

Sr. MÁRIO CONTREIRAS SOARES e

Sr. MIGUEL R. DA F. TRINDADE.

As novas funções ou designações correspondem à distribuição da reforma administrativa, que não foi ainda aplicada, senão parcialmente e em relação às atribuições mais imediatas dos funcionários.

Uma vez posta em vigor a reorganização, cada um dêles ficará no setor competente (Divisão ou Secção) dos diversos Serviços.

Efetivos em 31 - 12 - 1943

Escritórios centrais	58
Inspetorias (Estudos e Construções) ..	688
Turmas de montagem de pontes.....	65
Trecho de B. Gonçalves - V. de Mattos	41
Officinas de Pontes	95
	<hr/>
TOTAL.....	947

Tendo sido de 664 homens o efetivo de 1942, segue-se que houve um acréscimo de (947 - 664) 283, devido principalmente à segunda parcela (Estudos e Construções).

Explica-se pelo desenvolvimento das obras por administração, que aumentaram em número e intensidade, como se pode ver pelos demonstrativos do texto dêste relatório.

a.) Celso Pantoja

Eng.º Chefe do Dep. de Obras Novas.

Pôrto Alegre, 19 de maio de 1944.



Biblioteca do Ministério da Fazenda

15467-48

385.098165
V598

Viação Ferreira do Rio Grande do Sul

AUTOR

Relatório de 1943

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

15467-48

385.098165

1943

V. 598

Viação . . .

