

40

1909

# RELATORIO

DA

DIRECTORIA

DA

## Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil

APRESENTADO Á

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

REALISADA

**Em 30 de Outubro de 1909**



RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA LEUZINGER

—  
1909



18224

# RELATORIO



# RELATORIO

DA

DIRECTORIA

DA

## Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil

APRESENTADO À

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

REALISADA

**Em 30 de Outubro de 1909**



RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA LEUZINGER

—  
1909



## *Srs. Accionistas.*

A Directoria, cumprindo o que preceitua o Art. 23 dos Estatutos, vem prestar-vos contas de sua gestão durante o ultimo anno e bem assim apresentar-vos o relatorio dos principaes factos que interessam á Companhia.

Os trabalhos de construcção do trecho de Bahurú a Itapura tiveram o maior desenvolvimento possivel, devendo o mesmo ficar concluido antes do fim do corrente anno.

As difficuldades locaes do impaludismo, devido á zona florestal do Tieté, affastaram, por vezes, o pessoal operario que teve de ser substituido, aproveitando o Sr. Dr. Sampaio Corrêa, Engenheiro Chefe do serviço, parte do pessoal que sob suas ordens trabalhava no Rio de Janeiro.

A secção de Itapura a Corumbá, entregue do lado de S. Paulo aos cuidados do referido Engenheiro Sampaio Corrêa, tem proseguido com actividade, achando-se quasi concluido o trecho de Itapura ás margens do Paraná e já atacado um grande trecho alem deste rio, em territorio de Matto Grosso.

Foram submettidos á approvação do Governo o projecto e orçamento para a construcção da grande ponte de 950 metros sobre o rio Paraná, e pelo Decreto n. 7.585, de 7 de Outubro de 1909, acabam de ser approvados.

A secção de Corumbá-Porto Esperança a Campo Grande, entregue á direcção do Engenheiro Antonio Penido, tem merecido toda a nossa attenção.



Apezar das difficuldades oppostas aos trabalhos desde o inicio do trecho do Porto Esperança a Miranda, onde existe o grande pantanal, já se conseguiu atravessar a região com o assentamento de trilhos, que attingiram o kilometro 50.

Proseguem com bastante animação, e em bôa ordem, os trabalhos de Miranda em direcção a Campo Grande. Grandes, entretanto, têm sido ahi os embaraços a vencer, especialmente pela falta de pessoal, porque o reunido, aliás com muito esforço e despesas consideraveis, emigra em levas, ora por fugir ao clima, ora para tornar ao Rio da Prata, preferindo ali o serviço das colheitas do trigo e da alfafa.

Quasi todo o material fixo e rodante da linha de Itapura a Corumbá está desembarcado e a pequena parte restante em viagem.

Os relatorios dos Engenheiros que dirigem os trabalhos dão, em seguida, todos os detalhes relativos ao andamento das obras.

O trafego do trecho de Bahurú a Itapura ainda é muito deficiente e nem poderá ser compensador senão depois de concluida toda a linha. Releva, todavia, salientar que, tendo atravessado a linha uma grande extensão de terras de todo incultas, ainda que excellentes, vae crescendo com admiravel rapidez a producção da zona, que, pelas diversas estações do trafego, já exporta, em animadoras quantidades, milho, feijão, fumo, arroz, café, madeiras, gado e diversos outros productos.

O relatorio do Chefe do Trafego, em anexo, fornece, detidamente, os necessarios elementos sobre o seu estado e as diversas occurrencias.

O Governo desejoso de assegurar a construcção de toda a linha auctorizou o levantamento da parte restante do capital, isto é, de mais 50 milhões de francos que foram depositados á sua



disposição nos grandes estabelecimentos de credito — *Societé Générale, Banque de Paris et des Pays Bas e Comptoir d'Escompte.*

Todo o pessoal cumpriu satisfactoriamente os seus deveres.

Outros esclarecimentos, Srs. Accionistas, vos serão prestados se os julgardes necessarios.

Rio de Janeiro, 8 de Outubro de 1909.

PEDRO A. NOLASCO P. DA CUNHA.

Director.



# Parecer do Conselho Fiscal

---

Cumprindo o dever que lhe é imposto pelos Estatutos, o Conselho Fiscal vem apresentar o seu parecer sobre as contas offerecidas pela Directoria relativas ás operações até 31 de Dezembro de 1908.

Tendo examinado a escripturação da Companhia, encontrou-a o Conselho Fiscal organisada com todo o preceito e bôa ordem, bem como todos os lançamentos feitos de accordo com os documentos devidamente coordenados, e verificou mais que o balanço, que vos é apresentado, guarda inteira concordancia com o movimento geral escripturado nos livros da Companhia.

O Relatorio da Directoria não só indica, claramente, as condições em que se encontram os serviços em execução, como tambem offerece todos os esclarecimentos sobre os destinos da Companhia, a qual está reservado um futuro prospero.

Assim, propõe o Conselho Fiscal que sejam approvados os actos e contas apresentados pela Directoria.

Rio de Janeiro, 11 de Outubro de 1909.

F. MARTIN.

JOÃO CALDAS VIANNA.

HUMBERTO ANTUNES.



# COMPANHIA ESTRADAS DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## Balanço Geral em 31 de Dezembro de 1908

ACTIVO		PASSIVO	
Concessão, Direitos e Privilegios .....	9.000:000\$000	Capital 50.000 acções .....	10.000:000\$000
Caução dos Directores.....	140:000\$000	Deposito da Directoria .....	140:000\$000
Gastos e installações .....	3.106:037\$201	Obrigações .....	18.532:500\$000
Banque Fr. Commc.* Industrie «C/ caução».....	57:715\$180	Pagamento dos Coupons .....	55:478\$360
Mobiliario .....	3.234\$631	Premios .. .....	94:061\$664
Obrigações amortisadas .....	25:239\$500	Delegações .....	5.295:000\$000
C. <sup>1</sup> G. Ch. Fer et de Tr. Publics «% construcção».....	7.498:369\$086	Garantia de juros .....	1.392:218\$615
Linha em trafego .....	9.060:000\$000	Trafego (renda da linha) .....	333:339\$721
Almoxarifado .....	73:864\$877	Governo Brasileiro «titulos emprestimo 1908».....	17.650:000\$000
Custeio do trafego .....	750:242\$790	Diversas contas .....	4.101:218\$549
Material .....	430:020\$664		
Juros das obrigações .....	2.536:084\$380		
C. <sup>1</sup> G. Ch. Fer Tr. Publics %/ construcção da linha — « Itapura a Corumbá».....	13.414:000\$000		
Governo dos E. Unidos do Brazil — « construcção da linha Itapura a Corumbá » .....	4.236:000\$000		
C. <sup>2</sup> G. Ch. Fer Tr. Publics C/ de Delegações.....	5.295:000\$000		
Diversas Contas .....	1.968:068\$600		
<b>S. E. O.....</b>	<b>57.593:876\$909</b>	<b>S. E. O.....</b>	<b>57.593:876\$909</b>

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1908.

JOÃO T. SOARES

Presidente.

SEBASTIÃO BRITO

Guarda Livros.



## Emprestimo por obrigações

105.000 de Frs. 500 %<sub>100</sub>. a 353 réis ao cambio de 27<sup>d</sup> Rs. 18.532:500\$000

## Representado no balanço de 1908

Despezas — Installação.....	1.544:110\$250
Trafego — %/ construcção:	
Bahurú a Itapura .....	7.498:369\$086
Material.....	430:020\$664
Linha em trafego:	
302 Kilometros.....	9.060:000\$000
	<hr/>
	Reis 18.532:500\$000
	<hr/>

Em 31 - 12 - 1908

SEBASTIÃO BRITO  
Guarda Livros



## Pagamento dos coupons

8 Coupons N.º	1.....		Rs.	35\$300
52	»	2.....	»	229\$450
45	»	3.....	»	198\$560
59	»	4.....	»	260\$340
68	»	5.....	»	300\$050
1.140	»	6.....	»	4:474\$270
681	»	7.....	»	3:004\$910
10.646	»	8.....	»	46:975\$480
— S. E. O. —			Rs.	<u>55:478\$360</u>

Rio de Janeiro, 31 - 12 - 908

SEBASTIÃO BRITO  
Guarda Livros



# ANEXOS



## Actos Officiaes

---

### Decreto n. 6.930 de 23 de Abril de 1908

APPROVA, COM MODIFICAÇÕES, OS ESTUDOS DE 62 KILOMETROS A PARTIR DE PORTO ESPERANÇA EM DIRECÇÃO Á MIRANDA, DA ESTRADA DE FERRO DE ITAPURA Á CORUMBÁ.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, decreta :

Artigo Unico: — Ficam approvados, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 62 kilometros, a partir de Porto Esperança, no rio Paraguay, em direcção á Miranda, da Estrada de Ferro de Itapura á Corumbá, de conformidade com as plantas e mais documentos e modificações delles constantes, que com este baixam, rubricadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 23 de Abril de 1908, 20.º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.  
*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

---

Declarou-se ao chefe da Fiscalisação das Estradas de Ferro Federaes ficar a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil auctorizada a depositar a somma correspondente aos 133.800 metros de estudos approvados pelo decreto N. 6.935 de 30 de Abril ultimo, na importancia de 4.014.000\$000.

*Diario Official*, de 7 de Junho de 1908.

---

### Decreto n. 6.899 de 24 de Março de 1908

APPROVA A MODIFICAÇÃO DO CONTRACTO DA COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL E AUCTORIZA A CONTRACTAR COM A MESMA COMPANHIA A CONSTRUCÇÃO E O ARRENDAMENTO DA ESTRADA DE FERRO DE ITAPURA A CORUMBÁ E D' AHI Á FRONTEIRA DO BRAZIL COM A BOLIVIA.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que lhe expoz o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas e uzando da



auctorização que lhe foi conferida no n. VII do art. 22 da lei n. 1.841, de 31 de Dezembro de 1907, decreta :

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, para a modificação do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, celebrado nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de Outubro de 1904, e para o contracto com a mesma companhia da construcção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia.

Rio de Janeiro, 24 de Março de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.  
*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

---

### **Clausulas a que se refere o decreto n. 6.899, desta data**

#### I

A concessão feita á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil pelo decreto n. 5.349, de 18 de Outubro de 1904, da estrada de ferro de Baurú a Cuyabá, fica restringida ao trecho de Baurú a Itapura, e, sómente em relação a este, continúa em vigor o contracto celebrado em 1 de Dezembro de 1904.

#### II

O trecho de Itapura a Cuyabá, cuja concessão fica sem effeito, é substituido pela estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, a qual, será de propriedade da União, construida pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e arrendada pelo prazo de 60 annos á mesma companhia, que não terá direito a indemnização alguma em virtude da annullação da concessão referente ao trecho de Itapura a Cuyabá.

#### III

O Governo pagará á companhia em titulos de 5 %, juros ouro ao anno, recebidos por ella ao par, a importancia que for fixada nos estudos definitivos da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira da Bolivia, não podendo a mesma estrada ter extensão superior a 967 kilometros, comprimento determinado pelo reconhecimento geral apresentado pela companhia, nem o preço kilometrico maximo exceder de 40 :000\$000, ouro.



#### IV

No preço maximo kilometrico constante da clausula anterior, comprehende-se não só a linha ferrea propriamente dita, cuja kilometragem será contada da chave superior da estação de Itapura á fronteira da Bolivia, como tambem todas as obras d'arte definitivas, estações e desvios, dependencias, officinas, depositos, linhas telegraphicas, cercas, material para installação do trafego e, bem assim, o material rodante, tudo de accôrdo com os estudos definitivos e especificações que serão submettidos pela companhia á approvação do Governo.

A approvação dos estudos definitivos e especificações será concedida por decreto.

#### V

A verba material rodante que deve ser computada nos estudos definitivos é fixada em 3.000 :000\$000, ouro.

Este material satisfará ás exigencias precisas para o transporte de tropas.

#### VI

As pontes definitivas sobre os rios Paraná e Paraguay poderão ser substituidas por pontes provisórias ou por pontes fluctuantes de transbordo (*bateau-bac*). Nesta hypothese, será do orçamento maximo supra deduzido o valor das pontes definitivas, para cuja execução ulterior caberá ao Governo o direito de fixar prazo ; sendo, porem, incluído no mesmo orçamento o das pontes fluctuantes, caso sejam acceitas como definitivas.

A ponte definitiva sobre o rio Paraguay deverá ter um vão movel, de accordo com as necessidades da navegação neste rio.

#### VII

Nos estudos definitivos, a companhia adoptará com limites normaes as condições technicas seguintes :

Rampa maxima, 1 % ; raio minimo de curva, 300 metros.

Estes limites só poderão soffrer modificações, excepcionalmente, nos trechos em que a via-ferrea sóbe ou desce o divisor das bacias dos rios Paraná e Paraguay, até 1/2 %, como rampa maxima, e até 150 metros, como raio minimo das curvas.

As curvas dirigidas em sentido contrario serão sempre separadas por uma tangente de comprimento não inferior a 30 metros. As rampas seguidas de contrarampas serão separadas por patamares de comprimento não inferior a 50 metros.



### VIII

A bitola será de um metro entre as faces internas dos trilhos.

O peso dos trilhos será de 25 kilogrammas por metro corrente.

As talas de junção serão de cantoneiras.

### IX

A companhia obedecerá, nos estudos definitivos, ás mesmas condições estipuladas nas clausulas V a X do contracto para a linha de Bahurú a Cuyabá, celebrado nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de Outubro de 1904, com as modificações constantes das clausulas do presente decreto, e sendo as obras de arte correntes projectadas de accôrdo com os typos annexos ao reconhecimento geral apresentado pela companhia.

### X

Os estudos definitivos com as respectivas especificações serão submettidos á approvação do Governo por trechos não inferiores a 50 kilometros. Os do primeiro trecho a partir de Porto Esperança em direcção a Miranda, deverão ser apresentados no acto da assignatura do contracto celebrado em virtude deste decreto, e os demais trechos até 30 de Setembro do corrente anno.

Os projectos definitivos das pontes sobre os rios Paraná e Paraguay serão apresentados á parte, até a mesma data.

### XI

Approvados os estudos definitivos de toda a estrada, será fixado o preço médio kilometrico, de accôrdo com as seguintes subdivisões :

- a) trabalhos preliminares ;
- b) movimento de terras ;
- c) obras de arte correntes ;
- d) obras de arte especiaes ;
- e) via permanente ;
- f) estações, edificios e installação do trafego ;
- g) cerca da linha ;
- h) linhas e aparelhos telegraphicos ;
- i) material rodante,

cujo total não poderá exceder o fixado na clausula III.



## XII

Na conformidade do prescripto na clausula anterior, serão feitos á Companhia pagamentos trimensaes dos trabalhos executados, mediante avaliações provisórias effectuadas pela Repartição Federal de Fiscalisação das Estradas de Ferro.

Antes da approvação dos estudos definitivos de toda a estrada as avaliações provisórias serão feitas segundo os estudos definitivos dos trechos approvados, respeitado o disposto na clausula II.

## XIII

A linha de Itapura a Corumbá ficará dividida em seis secções :

- 1.<sup>a</sup> — Itapura — Rio Verde.
- 2.<sup>a</sup> — Rio Verde — Campo Grande.
- 3.<sup>a</sup> — Campo Grande — Aquidauana.
- 4.<sup>a</sup> — Aquidauana — Miranda.
- 5.<sup>a</sup> — Miranda — Esperança.
- 6.<sup>a</sup> — Esperança — Corumbá e dahi á fronteira da Bolivia.

Terminada uma secção, fará a Repartição Federal de Fiscalisação das Estradas de Ferro correr o alinhamento e o nivelamento da mesma secção, de fórma a se levantar o cadastro exacto da linha e se verificar si foram attendidos os limites das condições technicas fixados neste decreto, e proceder ao exame completo da linha ferrea, via permanente, obras de arte, estações, edificios, cercas, linhas telegraphicas, material rodante, etc., afim de ser aceita pelo Governo e effectuado o pagamento definitivo.

## XIV

A conservação das secções concluidas correrá por conta da Companhia, como constructora das obras, até que esteja aceito todo o trecho de Itapura a Porto Esperança, e auctorizada pela Repartição Federal de Fiscalisação das Estradas de Ferro a respectiva entrega ao trafego provisório, de accôrdo com o horario proposto pela Companhia e approvedo por esta repartição.

## XVI

E' concedido á Companhia :

- a) o direito de desapropriar por utilidade publica, na fórma das leis em vigor, os terrenos e bemfeitorias necessarias á construcção da estrada ;



b) a isenção dos direitos de importação para o material destinado á construcção da estrada e ao respectivo custeio durante o prazo do arrendamento.

Sendo federaes os serviços a cargo da Companhia, está ella isenta do pagamento de impostos estaduaes e municipaes.

#### XVI

Os trabalhos de construcção da estrada de ferro de Itapura a Corumbá serão iniciados a partir do Porto Esperança, no rio Paraguay, dentro do prazo de um mez contado da data do decreto de approvação dos estudos definitivos do primeiro trecho.

Os estudos definitivos de cada trecho serão considerados como approvados pelo Governo si, dentro de trinta dias da data da sua entrega á Secretaria da Repartição Federal de Fiscalisação, nada houver sido deliberado a respeito.

#### XVII

A construcção das secções entre Itapura e Porto Esperança, no rio Paraguay, deverá estar concluida, de modo a permittir a abertura ao trafego provisorio de todo o trecho até 30 de Setembro de 1910.

Para conclusão da secção de Esperança a Corumbá e d'ahi á fronteira da Bolivia fica marcado o prazo addicional de 15 mezes.

O prazo de conclusão do trecho de Miguel Calmon a Itapura, de concessão da Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, é fixado em um anno, contado da data da assignatura do contracto autorizado por este decreto.

#### XVIII

Para garantia da fiel execução do contracto celebrado nos termos deste decreto, serão retidos de cada pagamento 15 %, que ficarão depositados no Thesouro Federal como caução.

Verificado pelo Governo, dentro do primeiro anno, que a installação do serviço e o andamento dos trabalhos de construcção correspondem ás exigencias do prazo estipulado na clausula XVII, será reduzida a 10 % a retenção sobre os pagamentos ulteriores.

Si em 31 de Dezembro de 1909 fôr pelo Governo verificado que o andamento dos trabalhos satisfaz ás exigencias necessarias para o effectivo cumprimento do disposto na clausula XVII, e si a caução tiver attingido a 10 % do preço total da construcção fixado nos estudos definitivos, cessará qualquer retenção nos demais pagamentos.



XIX

Si no fim do prazo marcado na clausula XVII não estiverem concluidos o trecho de Miguel Calmon a Itapura e a estrada de Ferro entre Itapura e o Porto Esperança, de modo a permittir a abertura de toda a linha ao trafego provisorio, perderá a companhia, em favor do Governo, a caução de que trata a clausula XVIII, salvo caso de força maior, a juizo do Governo e sómente a seu juizo.

XX

Si no prazo marcado na clausula XVII para a conclusão do trecho de Esperança a Corumbá e dahi á fronteira da Bolivia não estiver terminado o mesmo trecho, a companhia pagará pelo excesso de prazo as multas de : 200\$000 por dia, até quatro mezes ; 400\$ por dia, de quatro a oito mezes ; e 1:000\$ de oito mezes em diante.

Iguaes multas serão applicadas pelo excesso de prazo para conclusão do trecho Miguel Calmon a Itapura, de que trata a referida clausula XVII.

XXI

A construcção das obras não poderá ser interrompida e, si o fôr por mais de trez mezes, salvo caso de força maior, a juizo do Governo, caducará de pleno direito, independente de interpeção ou acção judicial, o presente contracto, perdendo a Companhia a caução de que trata a clausula XVIII.

XXII

A fiscalisação da estrada de ferro e de todos os serviços a cargo da Companhia será incumbida á Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devendo a Companhia entrar annualmente para o Thesouro Federal com a quantia de 120:000\$, por semestre adeantados, para as respectivas despesas:

Esta importancia será reduzida a 60:000\$ logo que esteja aberto ao trafego provisorio o trecho de Itapura a Esperança e a 30:000\$ quando entregue ao trafego definitivo toda a estrada.

XXIII

Verificada a fiel execução do contracto de construcção, será entregue á Companhia, por occasião do ultimo pagamento definitivo, a caução depositada



no Thesouro Federal para garantia do mesmo contracto, com excepção da importancia de mil contos de réis em titulos de 5 %, juros ouro ao anno, que continuará retida como garantia da execução do contracto de arrendamento.

#### XXIV

A estrada de ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia será arrendada á Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil pelo prazo de 60 annos, contados de 30 de setembro de 1910.

Durante este prazo, o trafego da estrada não poderá ser interrompido, salvo caso de força maior, a juizo do Governo.

#### XXV

O preço do arrendamento constará :

I — Das seguintes contribuições sobre a renda bruta em papel-moeda :

- a) 5 % da renda bruta logo que esta attingir a 3:000\$ por kilometro ;
- b) 10 % do excesso da renda bruta de 3:500\$ a 4:000\$ por kilometro ;
- c) 15 % do excesso da renda bruta de 4:000\$ e 4:500\$ por kilometro ;
- d) 20 % do excesso da renda bruta de 4:500\$ a 5:000\$ por kilometro ;
- e) 25 % do excesso da renda bruta sobre 5:000\$ por kilometro.

II — Da contribuição de 20 % da renda liquida que exceder a mil contos de réis, papel, por anno.

#### XXVI

Para os effeitos do contracto de arrendamento são considerados :

I — Como capital :

Uma somma inicial devidamente justificada pela companhia e approvada pelo Governo e as quantias auctorizadas pelo Governo para ser levadas a esta conta, na qual nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda approvação do Governo e represente despesa por elle préviamente auctorizada ;

II — Como renda bruta :

A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes arrecadadas pela companhia.

III — Como despesas de custeio :

Todas as que forem relativas ao trafego da estrada de ferro, á conservação ordinaria e extraordinaria da linha, edificios e suas dependencias, á reparação do material fixo e rodante ; as resultantes de accidentes na estrada, roubos, incendios, seguro e de todos os casos de força maior ; as de administração na Europa approvadas pelo Governo, e as de fiscalização por parte deste ;



IV — Como renda líquida :

A diferença entre a renda bruta e as despesas de custeio augmentadas das contribuições pagas pela companhia como preço de arrendamento, nos termos da clausula XXV, n. 1.

Determinar-se-ha a extensão da estrada de ferro arrendada para o effeito de fixar a renda bruta média kilometrica, computando-se apenas a distancia real da chave superior da estação de Itapura a Esperança e d'ahi a Corumbá e á fronteira do Brazil com a Bolivia, sem levar em conta os desvios nem as linhas duplas.

XXVII

A tomada de contas para pagamento das contribuições de que trata a clausula XXV, será feita por processo identico ao que vigorar para o pagamento da garantia de juros.

§ 1.º No primeiro semestre de cada anno a renda bruta arrecadada será considerada provisoriamente como a metade da renda bruta annual.

§ 2.º A liquidação definitiva das contribuições devidas á Fazenda Nacional pelo arrendamento da estrada de ferro, far-se-ha na tomada de contas do segundo semestre de cada anno, de accôrdo com a renda bruta de todo o anno.

§ 3.º Concluidas as tomadas de contas semestraes, a companhia recolherá ao Thesouro Federal, no prazo de 10 dias, as contribuições de arrendamento a que se refere a clausula XXV que tiverem sido apuradas.

XXVIII

A Companhia receberá a estrada de ferro e todas as suas dependencias pelo inventario que tiver sido organizado no acto da acceitação definitiva da estrada de ferro pelo Governo, ao qual serão sempre accrescentados o material rodante e obras novas levados á conta de capital e deduzido o material impres-tavel que fôr substituido, a juizo do Governo, lavrando-se termo da entrega.

Findo o arrendamento, a Companhia entregará a estrada de ferro por esse inventario, com as modificações que houver soffrido durante o prazo do contracto.

Servirá o mesmo inventario para os casos de encampação do contracto de arrendamento e de occupação temporaria pelo Governo.

XXX

O Governo poderá occupar temporariamente a estrada. Neste caso pagará á Companhia uma indemnização igual á média da renda líquida dos periodos



correspondentes no quinquennio precedente á occupação ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou a média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

### XXXI

O Governo poderá fazer a encampação do contracto depois de 30 de Setembro de 1940.

A indemnização corresponderá, neste caso, a 25 % da renda liquida média annual verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltarem para terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da clausula XXVI, deduzida delle a competente amortização, calculada pela formula

$$A = a \frac{(1 - 0,06)^n - 1}{0,06}; \text{ sendo } A \text{ o capital primitivo, } a \text{ a}$$

dotação annual da amortização e  $n$  o numero de annos de contracto e  $\frac{a}{A}$  a taxa de amortização.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

### XXXII

A Companhia obriga-se a admittir e manter trafego mutuo com as empresas de viação ferrea e fluvial, e bem assim, com a Repartição Geral dos Telegraphos, na fórmula das leis e dos regulamentos em vigor e de conformidade com as normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brazil, e a estabelecer percurso mutuo com as estradas de ferro, a que for applicavel, conforme as disposições adoptadas nas Estradas de Ferro de Santos a Jundiahy e Paulista, submittendo os respectivos accórdos á approvação do Governo.

### XXXIII

A Companhia obriga-se a fundar nucleos coloniaes, pelo menos um em cada trecho de 100 kilometros, de accórdo com os onus e vantagens estabelecidos para o serviço de povoamento do solo no decreto n. 6.455, de 19 de Abril de 1907. Os planos desses nucleos serão apresentados ao Governo para a necessaria approvação dentro de dous annos contados da entrega ao trafego do trecho de Itapura a Esperança.



XXXIV

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela Companhia ou por conta della, durante o prazo do arrendamento, as alterações e novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou ao trafego.

XXXV

A companhia fica obrigada a augmentar o material rodante em qualquer época, desde que este se torne insufficiente para attender satisfactoriamente ao desenvolvimento do trafego, comprehendidos os carros destinados exclusivamente ao transporte de gado em pé.

XXXVI

Todas as indemnisações e despesas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção, por conta da companhia.

XXXVII

A companhia obriga-se a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857 e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza que forem adoptadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que não contraiem as presentes clausulas.

XXXVIII

A companhia é obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo do arrendamento e a manter em estado de preencherem perfeitamente o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, ou de ser a conservação pelo Governo á custa da Companhia.

No caso de interrupção do trafego, excedente de trinta dias consecutivos, por motivos não justificados, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do mesmo dia no anno anterior e restabelecerá o trafego, correndo as despesas por conta da companhia.

XXXIX

Durante o tempo do arrendamento, o Governo não concederá nenhuma estrada dentro de uma zona de vinte kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta. O Governo reserva-se o direito de conceder estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.



XL

Os preços dos transportes serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção ao tempo da organização das mesmas tarifas. As tarifas serão revístas, pelo menos de tres em tres annos, a contar da data da approvação, por determinação do Governo, tendo principalmente em vista favorecer a producção nacional.

XLI

Pelos preços fixados nessas tarifas, a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XLII

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes.

Si a companhia fizer transportar por preço inferior ao das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe da tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar lugar á applicação deste artigo.

XLIII

A companhia obriga-se a transportar gratuitamente :

1.º, os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios ;

2.º, as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores, os animaes reproductores introduzidos com auxilio do Governo e os objectos destinados a exposições officiaes ;

3.º, as malas do correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem



como qualquer somma de dinheiro pertencente ao Thesouro Federal ou do Estado, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

Serão transportados com abatimento :

De 50 % sobre os preços das tarifas :

1.º, as auctoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens quando forem em diligencia ;

2.º, todos os generos de qualquer natureza que sejam pelo Governo ou pelo governador do Estado, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundaçãõ, peste, guerra ou outra calamidade publica ;

De 30 % sobre os preços das tarifas :

As munições de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo da União não especificados acima serão transportados com abatimento de 15 %.

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada.

Sempre que o Governo o exigir, conforme as circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso, o Governo, si o preferir, pagará á Companhia o que for convençionado pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda liquida média de periodo identico, nos ultimos tres annos.

#### XLIV

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha arrendada sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnizaçãõ, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservaçãõ.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessarias para obter neste caso a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

#### XLV

Ficará a companhia constituída em mora *ipso jure* e obrigada por isso ao pagamento do juro de 9 % ao anno, si não pagar dentro de 10 dias das tomadas



de contas as quotas de arrendamento de que trata a clausula XXV ou si não pagar dentro de 10 dias do inicio do semestre a respectiva quota de fiscalização de que trata a clausula XXII, ou si não pagar dentro de 10 dias da entrega da guia do recolhimento, as multas que lhe forem impostas de accôrdo com este decreto.

#### XLVI

Sempre que o Governo entender, extraordinariamente, mandará inspecionar o estado das linhas, suas dependencias e material rodante.

O representante do Governo será acompanhado pelo da arrendataria e estes escolherão desde logo um desempatador, decidindo a sorte entre os dous nomes indicados, um pelo representante do Governo e outro pelo da arrendataria, caso não cheguem a um accôrdo. Desta inspecção lavrar-se-ha um termo, consignando-se os serviços a fazer, afim de assegurar a boa conservação da estrada e regularidade do trafego, bem como fixando os prazos em que elles devem ser executados.

O arrendatario fica obrigado a dar cumprimento ao que lhe for determinado neste termo e nos prazos estatuidos. Não o fazendo, será multado e novos prazos serão marcados pelo Governo. A falta de cumprimento dentro desses novos prazos será punida com a rescisão do contracto celebrado nos termos deste decreto.

#### XLVII

A companhia se obriga :

1.º A exhibir, sempre que lhe for exigido, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, a prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro ou quaesquer funcionarios della competentemente autorizados ; e bem assim a entregar semestralmente áquella Repartição o relatorio circunstanciado dos trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas do custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de lhe prestar regularmente.

2.º A aceitar como definitiva e sem recursos a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de



ferro que lhe pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accordo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses da União.

3.º A submeter á approvação do Governo, antes do começo do trafego o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

#### XLVIII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impor multa de 500\$ até 10:000\$, e o dobro na reincidencia.

#### XLIX

A renda bruta da companhia e a caução feita como garantia do arrendamento a que se refere a clausula XXIII respondem pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no presente contracto.

No caso de atrazo, o pagamento das contribuições e multas será cobrado executivamente nos termos do art. 52 letras *b* e *c*, parte, V, do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

#### L

Si decorridos os prazos fixados no presente contracto, não quizer o Governo prorogal-os, poderá de pleno direito declarar caduco o contracto, independente de interpellação ou acção judicial.

#### LI

A companhia não poderá transferir o presente contracto de construcção e de arrendamento ou parte delle, sem prévia autorização do Governo.

#### LII

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por arbitros nomeados um pelo Governo e outro pela companhia.

Si os arbitros nomeados não chegarem a accôrdo, cada uma das partes indicará tres nomes e a sorte designará dentre os seis o desempatador.



LIII

A companhia organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante ou domicilio legal na Republica.

As duvidas ou questões que se suscitarem entre ella e o Governo, ou entre ella e os particulares, estranhos á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

LIV

A estrada de ferro, incluindo as estações, officinas, depositos e mais edificios, dependencias e bemfeitorias, as linhas telegraphicas e todo o material fixo e rodante, assim como o material em serviço do almoxarifado, preciso para os differentes misteres do trafego e devendo corresponder ás necessidades de um trimestre, reverterão para o dominio da União sem indemnização alguma, findo o prazo de arrendamento em 30 de setembro de 1970.

LV

O contracto a que se refere o presente decreto deverá ser assignado dentro de trinta dias, contados desta data, sob pena de ficar elle sem effeito.

Rio de Janeiro, 24 de março de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

---

## Decreto n. 6.935 de 30 de Abril de 1908

APPROVA, COM MODIFICAÇÕES, OS ESTUDOS DEFINITIVOS E RESPECTIVO ORÇAMENTO DO PROLONGAMENTO DA 3.<sup>a</sup> SECÇÃO ATÉ O RIO TIETÉ E DA 4.<sup>a</sup> SECÇÃO ENTRE O MESMO RIO E ITAPURA, DA ESTRADA DE FERRO DE BAHURÚ A ITAPURA.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, decreta :

Art. unico. Ficam approvados os estudos definitivos do prolongamento da 3.<sup>a</sup> secção até o rio Tieté, na extensão de 38 kilometros e 700 metros, e o respectivo orçamento, no valor de 1.844 : 241 \$ 062, e os da 4.<sup>a</sup> secção, entre o mesmo rio e Itapura, na extensão de 95 kilometros e 100 metros, cujo orçamento importa em 5.131 : 829 \$ 897, da Estrada de Ferro de Bahurú a Itapura, de



conformidade com as plantas e mais documentos e modificações delles constantes, que com este baixam, rubricados pelo director geral das Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 30 de Abril de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.  
*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

---

### Decreto n. 6.944 de 7 de Maio de 1908

AUCTORIZA A EMISSÃO DOS TITULOS NECESSARIOS AO PAGAMENTO DOS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE ITAPURA Á CORUMBÁ E DAHI Á FRONTEIRA DO BRAZIL COM A BOLIVIA.

Ó Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil e usando da auctorização conferida no n. VII do art. 22 da lei n. 1.841, de 31 de Dezembro de 1907, decreta :

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelos Ministros de Estado da Fazenda e da Industria, Viação e Obras Publicas, para a emissão dos titulos de 5 %, juros ouro, ao anno, necessarios ao pagamento dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, de conformidade com a clausula III do decreto n. 8.889, de 24 de Março de 1908.

Rio de Janeiro, 7 de Maio de 1908, 20.º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.  
*David Campista.*  
*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

---

#### Clausulas a que se refere o Decreto n. 6.944, desta data

I. Os titulos emittidos para a construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, de conformidade com a clausula III do decreto n. 6.899, de 24 de Março de 1908, serão do valor nominal de 500 francos e juros semestraes de 12 francos e 50 centimos, equivalentes a 5 %, juros ouro ao anno, e amortizaveis em 50 annos, a partir do anno de 1912.



II. O pagamento dos juros será effectuado no Rio de Janeiro, em Pariz e em Londres, pela fórma que for determinada pelo Ministerio da Fazenda.

III. A emissão de titulos será feita ao par e não poderá exceder a importancia fixada na clausula III do decreto n. 6.899, de 24 de Março de 1908.

IV. E' facultado á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil depositar, em nome e a plena e inteira disposição do Governo da Republica dos Estados Unidos do Brazil, em conta corrente, no Banco da França, na *Societè Gènèrale pour favoriser le developpement du commerce et de l'industrie en France*, ou em outro estabelecimento, a juizo do Governo, a importancia de 50 milhões de francos, contra a entrega de cem mil titulos de 500 francos cada um, dos que trata a clausula I. Fica entendido que esta clausula não importa a obrigação do disposto na clausula III do decreto n. 6.899, de 24 de Março de 1908, que continúa em pleno vigor quanto á parte restante da emissão.

V. A differença que se verificar entre a importancia de juros da conta corrente e os de 5 % correspondente aos titulos emittidos por antecipação e entregues de accôrdo com a clausula IV, correrá por conta da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, podendo a respectiva importancia ser pelo Governo retida no Thesouro Federal dos pagamentos relativos aos trabalhos executados pela Companhia no semestre.

VI. Os pagamentos dos trabalhos executados pela Companhia serão effectuados em dinheiro, mediante auctorização do Governo, e de accôrdo com o disposto nas clausulas XII, XIII e XVIII do decreto n. 6.899, de 24 de Março de 1908, sómente até a importancia depositada pela Companhia de conformidade com o disposto na clausula IV do presente decreto.

Rio de Janeiro, 7 de Maio de 1908.

*David Campista.*

*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

---

## **Decreto n. 7.020 de 9 de Julho de 1908**

**APPROVA, COM MODIFICAÇÕES, OS ESTUDOS DEFINITIVOS DE 58 KILOMETROS, A PARTIR DE AQUIDAUANA EM DIRECÇÃO A CAMPO GRANDE, DA ESTRADA DE FERRO DE ITAPURA A CORUMBÁ.**

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos do trecho de 58 kilometros, a partir de Aquidauana em direcção a Campo Grande, da Estrada de



Ferro de Itapura a Corumbá, de conformidade com as plantas e mais documentos e modificações delles constantes, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria do Estado.

Rio de Janeiro, 9 de Julho de 1908, 20.º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

---

A Camara Syndical dos Corretores de Fundos Publicos da Capital Federal em sessão de hoje, resolveu admittir á negociação na Bolsa e respectiva cotação official, as acções integradas, ao portador, da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, em numero de 50.000 do valor nominal de 200\$ cada uma, representativas do capital social de 10.000:000\$000.

Na secretaria desta camara ficam archivados um exemplar da cautela de acções e demais documentos legaes.

Secretaria da Camara Syndical do Rio de Janeiro, 18 de Julho de 1909.

— *J. Claudio da Silva*, Syndico

*Diario Official* de 19 de Julho de 1908.

---

A Camara Syndical dos Corretores de Fundos Publicos da Capital Federal em sessão de hoje admittiu á negociação na Bolsa e respectiva cotação official, em cumprimento do aviso n. 102 de 26 do corrente, do Snr, Ministro da Fazenda, os titulos do emprestimo dos Estados Unidos do Brazil de 1908 5 % para a construcção da Estrada de Ferro de Itapura á Corumbá e dahi á fronteira da Bolivia, contractada com a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil.

*Diario Official* de 28 de Agosto de 1908.

---

### **Camara Syndical.**

A Camara Syndical dos Corretores de Fundos Publicos da Capital Federal, em sessão de hoje, admittiu a negociação e respectiva cotação official na Bolça, em cumprimento do aviso do Ministro da Fazenda desta data os titulos de emprestimo dos Estados Unidos do Brazil de 1908, 5 %, para completar a somma precisa para a construcção da Estrada de Ferro de Itapura á Corumbá e dahi á fronteira da Bolivia, contractada com a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil.

O emprestimo é do valor de 50.000.000 de francos distribuido por 100.000 titulos do valor nominal de 500 francos cada um, ao portador, de



Ns. 100.001 á 200.000, vencendo juros de 5 % ao anno, devendo a sua amortisação realisar-se dentro de 90 annos a começar no de 1912 podendo o Governo augmentar em qualquer tempo o fundo de amortisação para o resgate dos titulos ou resgatal-os por qualquer outro meio, precedendo neste caso, annuncio com prazo de seis mezes.

O pagamento dos juros será effectuado semestralmente nos dias 1 de Janeiro e 1 de Julho de cada anno, mediante a apresentação dos respectivos *coupons*, nas praças de Rio de Janeiro, Paris e Londres.

O resgate será feito por meio de compra, quando o preço dos titulos estiver abaixo do par e quando ao par ou acima do par, por meio de sorteios que serão effectuados em presença de notarios publicos nos mezes de Maio e Novembro de cada anno e seu pagamento nos dias de 1 de Janeiro e de Julho, que se seguirem immediatamente á data do serviço.

Secretaria da Camara Syndical do Rio de Janeiro, 12 de Agosto de 1909.  
— *J. Claudio da Silva.*

*Diario Official* de 13 de Agosto de 1909.

---

DECRETO N. 7.467 DE 22 DE JULHO DE 1909, PUBLICADO NO « DIARIO OFFICIAL » DE 23 DE AGOSTO, QUE APPROVA OS PLANOS E ORÇAMENTOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PONTES DE MADEIRA E POSTES TELEGRAPHICOS DE MADEIRA NA LINHA DE BAURÚ ITAPURA.

Art. Unico. — Ficam approvados os planos e orçamentos que com este baixam, rubricados pelo Director Geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para a construcção de pontes de madeira e postes telegraphicos de madeira, na linha ferrea de Bahurú a Itapura de que é concessionaria aquella Companhia.

---

DECRETO N. 7.585 DE 7 DE OUTUBRO DE 1909, PUBLICADO NO « DIARIO OFFICIAL » DE 14 DO MESMO MEZ QUE APPROVOU O PROJECTO E RESPECTIVO ORÇAMENTO DA PONTE SOBRE O RIO PARANÁ.

Artigo Unico. — Fica approvado o projecto da ponte sobre o rio Paraná, no Jupiá, secção de Matto Grosso, de Corumbá ao rio Paraná, com dois vãos de 50 metros na margem esquerda, uma viga continua de 350 m. e 10 vãos de 50 metros na margem direita, attingindo a 2.397, 298 toneladas o peso total das superstructuras metallicas, assim como o respectivo orçamento na importancia de Rs. 2.689.469\$904.

---



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## SECÇÃO DE ITAPURA

### Relatorio do Superintendente

Durante o primeiro semestre do corrente anno, continuaram com regularidade os trabalhos de construcção, ficando a linha aberta ao trafego até o kilometro 340, onde foi construida a estação de Anhangahy, apesar das innumeradas difficuldades creadas pelas molestias reinantes na zona, e que impossibilitavam a manutenção, em serviço, do numero de operarios precisos ao rapido desenvolvimento dos trabalhos.

Findo o semestre havia já sido iniciada a construcção alem de Itapura, sendo os estudos conduzidos, no territorio de Matto Grosso, em direcção ao lugar denominado Serrinha. Ahi será de novo encontrado o traçado do Dr. Emilio Schnoor, traçado que havia sido abandonado desde o canal do Inferno, porque, de accordo com o Governo, se preferio, á dupla travessia do Tiété, no canal do Inferno, e do Paraná, no salto do Urubúpungá, passar do Estado de S. Paulo para o de Matto Grosso, atravessando tão somente o rio Paraná a jusante da fóz do Tieté, no lugar conhecido pelo nome de Jupia.

Esta modificação determinou o abandono da exploração feita á esquerda do rio Tiété, conduzindo-se a linha pela sua margem direita em frente á antiga colonia militar de Itapura.

A travessia do Paraná no Jupia far-se-á por uma ponte de 950 metros de extensão total, cuja construcção será effectuada em 18 mezes; os pilares e encontros podem ser construidos durante a estiagem, epoca em que a largura do rio se reduz a 100 metros apenas, em um canal central, sendo de rocha todo o terreno em que as alvenarias têm de ser levantadas.

A ponte sobre o Paraná já foi projectada e acha-se, actualmente, submetida á approvação do Governo.



A construcção está simultaneamente atacada entre a estação de Anhangahy, ultima aberta ao trafego no kilometro 340, e Itapura, e entre Itapura e Jupiá, na barranca do rio Paraná.

Já se acha em Bahurú grande parte do material fixo e rodante necessario ao trecho de Itapura a Corumbá.

E' de esperar, a menos que causas, pouco provaveis, de força maior venham modificar as actuaes circumstancias de desenvolvimento do serviço, que até o fim de Novembro proximo, estejam os trilhos em territorio de Matto-Grosso.

Rio de Janeiro, 4 de Outubro de 1909.

SAMPAIO CORRÊA  
Superintendente.



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

---

Secção de Corumbá — Porto Esperança á Campo Grande

---

## Relatorio do Engenheiro Chefe

Nenhum esforço tem sido poupado para o adeantamento dos trabalhos, a meu cargo, da construcção, na linha da Noroeste, do trecho que se estende de Porto Esperança a Campo Grande. Está conseguida, felizmente, a travessia, com trilhos assentados, do trecho que vae de Porto Esperança á Miranda, zona da existencia do grande pantanal. Com extraordinaria, actividade seguem, atravez de muitos embaraços, os trabalhos de Miranda a Campo Grande, sendo que o pessoal, escasso, difficil e carissimo, foge ao clima e emigra, na epoca da colheita do trigo e da alfafa, para o Rio da Prata, preferindo occupar-se ali nesse mistér agricola.

Basta dizer que, havendo desembarcado em Porto Esperança 3.947 operarios, é de 1.600 o numero de operarios em serviço, sendo assim perdidas, em bôa parte, as consideraveis despesas feitas com o transporte do pessoal para as diversas zonas do serviço. Não cessa, entretanto, como é indispensavel, o esforço de angariar gente, de modo que o trabalho não soffra em seu desenvolvimento.

Devido a esse cuidado e ás garantias offerecidas ao pessoal contra as incursões palustres, para o que se mantem, convenientemente organizado, um serviço hospitalar, tem proseguido, com bastante rapidez, os trabalhos de construcção.

*Locação.* — Sobe a 376 kms. a extensão de linha locada.

*Picadão.* — Contam-se, neste serviço, 326 kms.

*Movimento de terra.* — E' de 112 kms. a extensão dos aterros e córtes em caixão, elevando-se a 433.000 m<sup>3</sup> o cubo de excavação removida.

*Assentamento de linha.* — A ferrea tem 50 kms. promptos e a telegraphica 106 kms.



*Construções.* — Entre as diversas, que se têm feito, devem ser mencionadas, como principaes, as seguintes de Porto Esperança: reconstrucção da antiga Casa da Fazenda; edificação de duas casas de alvenaria e tecto de zinco, de uma de madeira e de outra, de dous pavimentos, de zinco e madeira; construcção de um hospital de madeira, de uma casa colonial desmontavel, de quatro almoxarifados desmontaveis, de um galpão-almoxarifado, de dous galpões-dormitorios, de um abrigo para locomotivas e de 53 metros de caes de madeira.

*Material.* — Está em deposito, e parte applicado, o seguinte material: 6 locomotivas Baldwin, uma locomotiva Koppel, 72 wagons abertos de 20 toneladas, 8 abertos de 10 toneladas, 15 wagons fechados de 20 toneladas, 2 wagons para animaes, 2 para bagagem, 22.791 trilhos de 25 kilos e 10 metros de comprimento, 66,120 chapas de junção, 136.040 parafusos, 1.212.500 grampos, 150.000 arruelas, 40 chaves completas, 138.210 dormentes, uma locomovel de 25 cavallos, 7 caixas de agua, 370 pares de trilhos Decauville, 25 wagonetes, 6 bombas, 4 balanças, 2 chalanas, dois guindastes moveis, 1 guindaste fixo, 1 bate estacas a vapor, 1 bate estacas a mão, 1 torno de mão, uma machina de furar, uma machina de cortar trilhos, 400 barracas, 1.160 carrinhos de mão, 15 carroças, 11 bois, 41 muares, 90 barricas de cimento, 1.100 kilos de dynamite, 200 kilos de polvora, 2.175 rolos de arame telegraphico, 4.922 isoladores, 6 aparelhos telegraphicos, 5 phonophonos, 53 rolos de arame farpado, 6 aparelhos telephonicos.

E' de esperar, portanto, que, reunido, como se acha, o material de serviço, e dadas sobre o pessoal as providencias que as circumstancias vão indicando, continuem, como até agora, os trabalhos a meo cargo, crescendo, rapidamente, a construcção da linha.

ANTONIO PENIDO.

Engenheiro Chefe.

Porto Esperança, 30 de Setembro de 1909.



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## BALANÇO da receita e despesa no anno de 1908

RECEITA		DESPEZA							
<b>Passagens e fretes</b>		<b>Administração e direcção geral</b>							
Viajantes .....	70.194\$060	Secretaria Geral da Companhia.....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">10.859\$100</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td></td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">10.859\$100</td></tr> </table>	{ Pessoal..	10.859\$100	{ Material		{ Pessoal..	10.859\$100
{ Pessoal..	10.859\$100								
{ Material									
{ Pessoal..	10.859\$100								
Mercadorias .....	55.717\$200	Direcção Geral e despesas geraes....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">4.083\$100</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Diversos</td><td style="text-align: right;">2.483\$000</td></tr> </table>	{ Material	4.083\$100	{ Diversos	2.483\$000		
{ Material	4.083\$100								
{ Diversos	2.483\$000								
Bagagens e encomendas .....	6.528\$250	Telegrapho .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">6.608\$800</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">2.196\$170</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Diversos</td><td style="text-align: center;">—</td></tr> </table>	{ Pessoal..	6.608\$800	{ Material	2.196\$170	{ Diversos	—
{ Pessoal..	6.608\$800								
{ Material	2.196\$170								
{ Diversos	—								
Animaes .....	1.662\$400	Almoxarifado .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">3.640\$000</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">87\$500</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ em ser</td><td style="text-align: right;">63.865\$557</td></tr> </table>	{ Pessoal..	3.640\$000	{ Material	87\$500	{ em ser	63.865\$557
{ Pessoal..	3.640\$000								
{ Material	87\$500								
{ em ser	63.865\$557								
Carros .....	51\$000	<b>Trafego</b>							
Aluguel de trens ou vehiculos.....	100\$000	Serviço central .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">9.877\$600</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">114\$450</td></tr> </table>	{ Pessoal..	9.877\$600	{ Material	114\$450		
{ Pessoal..	9.877\$600								
{ Material	114\$450								
	134.252\$910	Serviço dos trens .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoa..</td><td style="text-align: right;">7.183\$300</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">333\$580</td></tr> </table>	{ Pessoa..	7.183\$300	{ Material	333\$580		
{ Pessoa..	7.183\$300								
{ Material	333\$580								
<b>Rendas diversas</b>		Serviço das estações .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">32.606\$700</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">5.987\$526</td></tr> </table>	{ Pessoal..	32.606\$700	{ Material	5.987\$526		
{ Pessoal..	32.606\$700								
{ Material	5.987\$526								
Telegrapho .....	2.622\$600	Serviço commercial.....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: center;">—</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: center;">—</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Diversos</td><td style="text-align: center;">—</td></tr> </table>	{ Pessoal..	—	{ Material	—	{ Diversos	—
{ Pessoal..	—								
{ Material	—								
{ Diversos	—								
Armazenagem e recibos .....	743\$300	<b>Locomoção</b>							
Multas .....	456\$850	Serviço central .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">6.675\$000</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">199\$090</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Diversos</td><td style="text-align: center;">—</td></tr> </table>	{ Pessoal..	6.675\$000	{ Material	199\$090	{ Diversos	—
{ Pessoal..	6.675\$000								
{ Material	199\$090								
{ Diversos	—								
Seguro .....	—	Tracção .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">22.638\$500</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">26.356\$130</td></tr> </table>	{ Pessoal..	22.638\$500	{ Material	26.356\$130		
{ Pessoal..	22.638\$500								
{ Material	26.356\$130								
Concerto de envelopros .....	—	Officinas e depositos .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">55.300\$690</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">17.383\$365</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Diversos</td><td style="text-align: center;">—</td></tr> </table>	{ Pessoal..	55.300\$690	{ Material	17.383\$365	{ Diversos	—
{ Pessoal..	55.300\$690								
{ Material	17.383\$365								
{ Diversos	—								
Entrega a domicilio .....	—	<b>Via Permanente e edificios</b>							
Aluguel de Casas .....	6.793\$000	Serviço central .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">3.000\$000</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Mater.</td><td style="text-align: right;">379\$990</td></tr> </table>	{ Pessoal..	3.000\$000	{ Mater.	379\$990		
{ Pessoal..	3.000\$000								
{ Mater.	379\$990								
Aluguel de botequins e bandejas .....	1.089\$300	Policia da Via Permanente .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">10\$800</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">135\$990</td></tr> </table>	{ Pessoal..	10\$800	{ Material	135\$990		
{ Pessoal..	10\$800								
{ Material	135\$990								
Aluguel de vehiculos ás outras estradas de ferro em correspondencia .....	—	Conservação da linha e dependencias	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal..</td><td style="text-align: right;">168.153\$200</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">6.123\$071</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Diversos</td><td style="text-align: center;">—</td></tr> </table>	{ Pessoal..	168.153\$200	{ Material	6.123\$071	{ Diversos	—
{ Pessoal..	168.153\$200								
{ Material	6.123\$071								
{ Diversos	—								
Rendas e lucros eventuaes .....	10.701\$420	Edificios e dependencias .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal</td><td style="text-align: right;">421\$400</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">484\$929</td></tr> </table>	{ Pessoal	421\$400	{ Material	484\$929		
{ Pessoal	421\$400								
{ Material	484\$929								
Commissão pela arrecadação dos impostos.....	492\$940	Obras novas de edificios .....	<table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Pessoal</td><td style="text-align: right;">4.798\$300</td></tr> <tr><td style="padding-right: 10px;">{ Material</td><td style="text-align: right;">1.885\$520</td></tr> </table>	{ Pessoal	4.798\$300	{ Material	1.885\$520		
{ Pessoal	4.798\$300								
{ Material	1.885\$520								
Serviço medico e pharmaceutico.....	—		463.822\$358						
Certidões e segundas vias.....	\$500	<b>Menos materiaes em ser no Almoxarifado.....</b>							
Vendas de madeiras imprestaveis .....	19\$800		63.865\$557						
Porcentagem por serviços prestados á Empreza e a particulares.....	14.677\$750		399.956\$801						
Materiaes e combustiveis em ser no Almoxa- rifado .....	—								
Saldo a corrigir a vista dos documentos de despesa com a séde da Companhia em paiz extrangeiro e dos remettidos directamente da C.ª ao Governo.....	—								
<b>Deficit</b> .....		171.850\$370							
		228.106\$431							
		399.956\$801							



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## Linha de Bahurú a Itapura

### Summario do Movimento Financeiro em 1908

DESIGNAÇÃO	RÉIS	Diferença de 1907		Porcentagem da Rec. <sup>ta</sup> %	Por trem kilometro	Por vehiculo kilometro	Por kilometro de linha
		PARA MAIS	PARA MENOS				
<b>Receitas :</b>							
Passageiros .....	70.194.060	22.246.770	—	40,8	778.9	179.7	374.666
Bagagens e Encomendas.....	6.528.250	3.037.150	—	3,8	67.0	16.6	34.895
Animaes.....	1.662.400	1.114.400	—	0,9	15.8	4.0	8.265
Mercadorias .....	55.768.200	41.799.460	—	32,4	571.0	143.0	297.529
Telegrammas.....	2.622.600	1.323.460	—	1,5	26.4	6.6	13.776
Alugueis.....	6.793.000	—	624.600	3,9	68.6	17.2	35.813
Commissões sobre impostos....	780.140	270.700	—	0,5	8.9	2.2	4.592
Diversas.....	27.501.720	5.909.131	—	16,2	285.5	71.3	148.764
Total.....	171.850.370	75.701.071	624.600	100,00	1762.1	440.6	918.300
<b>Despezas :</b>							
Administração geral.....	15.830.200	1.572.007	—	3,9	160.0	39.8	880.501
Trafego .....	56.103.156	24.073.837	—	14,1	578.2	143.8	319.965
Locomoção ... ..	128.552.775	57.964.061	—	32,1	1316.4	327.4	728.434
Via permanente e edificios.....	185.343.200	76.763.756	—	46,3	1898.8	472.3	1050.666
Telegrapho ( Linhas e Officinas )	8.804.970	1.348.303	—	2,2	90.2	22.4	49.923
Diversas.....	5.322.500	—	12.059.669	1,4	57.4	14.3	31.769
Total.....	399.956.801	161.721.964	12.059.669	100,00	4101.0	1020.0	2.269.258

## Linha de Bahurú a Itapura

### Discriminação das Despezas em 1908

DESIGNAÇÃO	RÉIS	POR TREM KILOMETRO
<b>Trafego :</b>		
Trens.....	59.253.530	0.588
Estações.....	38.594.226	0.383
<b>Conservação :</b>		
Linha e edificios .....	181.963.210	1.807
Telegrapho.....	7.818.120	0.077
Locomoção.....	69.942.035	0.694
Superintendencia no Brazil.....	42.385.680	0.421
Total.....	399.956.801	3.970



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## Linha de Bahurú a Itapura

### Discriminação do trafego em 1908

#### Dados geraes :

Bahurú-Araçatuba :

Estações.....	12
Officinas .....	1
Deposito de machinas.....	1
Trens por semana.....	3
Locomotivas em fogo diariamente.....	1
Linhas telegraphicas.....	1

#### Effectivo do material :

Locomotivas de 4 rodas motrizes.....	1
» » 6 » » .....	6
» » 8 » » .....	1
Carros de 1. <sup>a</sup> de 4 eixos.....	2
» » 2. <sup>a</sup> » 4 » .....	2
» mixtos » 4 » .....	2
» de inspecção, de 4 eixos.....	1
Wagões de bagagem, de 4 eixos.....	3
» » animaes, » 4 » .....	4
» » mercadorias, » 4 » .....	30
» cobertos, » 4 » .....	20
« de lastro, » 2 » .....	8

Bitola da Linha.....	1 <sup>m</sup> ,000
Extensão em trafego.....	301 <sup>km</sup> ,000
Extensão media em trafego.....	176,250

#### Coefficiente do trafego :

Em 1907.....	230,4
» 1908.....	232,7



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## Linha de Bahurú a Itapura

### Discriminação do trafego em 1908

DESIGNAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE Total	KILOMETROS Total	RECEITA Réis	PERCURSO MEDIO kilometros
Passageiros — 1. <sup>a</sup> classe .....	N.	1.019	88.922	6.593.140	45,6
» — 2. <sup>a</sup> » .....	»	18.475	1.685.000	63.600.920	90,7
Total de passageiros.....	»	19.494	1.773.922	70.194.060	—
Bagagens e encomendas.....	T	110.507	10.948	6.528.250	100,35
Animaes.....	N.	694	65.303	1.662.400	—
Mercadorias.....	T.	8.710.476	593.955	55.768.200	64,95
Telegrammas .....	N.	3.530	—	2.622.600	—
Alugueis de locomotivas .....	»	1	—	3.100.000	—
» » wagões.....	»	4	—		
Armazenagens .....	—	—	—	449.300	—
Commissões, arrecadações e impostos :					
Federal.....	—	—	—	536.020	—
Estadoal.....	—	—	—	244.120	—
Trabalhos para particulares.....	—	—	—	5.429.420	—
Diversos.....	—	—	—	25.316.000	—
<b>Total geral.....</b>				<b>171.850.370</b>	—



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## Linha de Bahurú á Itapura

### Movimento em 1908: Kilometragem

Trens	Trens-km.		Tons.-km.	Eixos-Vehiculos-km.				
	Trens		Locomotivas	Passageiros	Bagagens	Animaes	Mercadorias	Total
	Trens	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Mixtos .....	560	78.607	78.607	464.480	314.428	121.084	936.528	1.836.520
Especiaes.....	121	18.916	13.758	19.972	75.664	37.672	45.476	178.784
Lastros.....	32	3.139	3.173				12.716	12.716
<b>Total.....</b>	<b>713</b>	<b>100.662</b>	<b>95.538</b>	<b>484.452</b>	<b>390.092</b>	<b>158.756</b>	<b>1.384.812</b>	<b>2.028.020</b>

### Eixos - Vehiculos - Kilometro

VEHICULOS	Trens regulares Mixtos Km.	Trens supplementares especiaes Km.	Percurso total Km.
<b>Passageiros :</b>			
1ª Classe .....	36,480	13.460	49,940
2ª Classe .....	219,184	2,616	221,800
Especiaes.....	31,384	3,896	35,280
Mixtos.....	177,432	—	177,432
<b>Total.....</b>	<b>464,480</b>	<b>19,972</b>	<b>484,452</b>
Bagagens .....	314,428	75,664	390,092
Animaes.....	121,084	37,672	158,756
Mercadorias.....	936,528	45,476	982,004
<b>Total geral.....</b>	<b>1.836.520</b>	<b>178,784</b>	<b>2.015,304</b>



# ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

## Linha de Bahurú a Itapura

### Mercadorias transportadas em 1908

	TONELADAS	RECEITA RÉIS	TONELADAS	RECEITA RÉIS	TONELADAS EM 1907.
<b>Exportação e Importação em 1908.....</b>			8.710.476	55.768.200	
<b>Generos Despachados:</b>					
Assucar .....	117,755				72,000
Alcool .....	99,378				51,000
Algodão.....	3,000				—
Café.....	813,629				1.368,000
Couros.....	3,980				—
Fumo.....	123,000				3,000
Cereaes.....	1.439,065				1.252,000
Madeiras e diversos.....	5.972,559				2.679,000
Sal .....	206,171				37,000
Toucinho.....	37,813				—
Xarque (6 carros).....	—				—
<b>Total.....</b>	<b>8.710,476</b>	<b>55.768.200</b>	<b>8.710.476</b>	<b>55.768.200</b>	<b>5.462,000</b>

### Movimento Geral do Trafego por Estações em 1908.

N.	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		ANIMAES		BAGAGENS E ENCOMMENDAS		MERCADORIAS	
		Nº	IMPORTE	Nº	IMPORTE	TONEL.	IMPORTE	TONELADAS	IMPORTE
1	Bahurú.....	5.002	20.299.520	232	646.700	48.561	3.575.350	1.381.154	25.775.600
2	P. Tibiriçá....	315	405.770	4	6.600	2.042	42.100	902.428	2.533.500
3	Jacutinga.....	2.256	4.883.550	86	153.300	9.725	356.200	2.435.290	7.449.200
4	P. Alves.....	1.620	3.432.670	161	146.100	4.344	180.000	2.677.289	7.897.900
5	Lauro Müller.	1.295	3.760.090	95	145.100	11.132	485.900	672.687	7.297.600
6	P. Penna.....	291	835.570	11	10.800	1.484	73.400	84.728	249.000
7	A. Lins.....	889	3.521.900	17	63.300	2.408	117.700	187.083	1.400.800
8	H. Legru.....	337	1.081.520	2	.700	0.394	3.700	6.722	10.100
9	M. Calmon....	5.085	27.568.460	59	213.000	24.718	1.234.500	272.471	2.626.800
10	Santa Cruz....	250	274.060	—	—	0.734	29.200	10.718	15.300
11	G. Glycerio...	1.716	2.869.540	4	9.200	4.131	307.600	75.933	349.100
12	Araçatuba.....	487	1.261.410	16	267.600	0.834	91.600	3.965	163.300

