

ESTRADA DE FERRO ITAPURA A CORUMBÁ

RELATORIO

APRESENTADO AO

Ex.^{mo} Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra

MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

PELO

Dr. Firmo Ribeiro Dutra

DIRECTOR INTERINO

REFERENTE AOS ANOS DE 1914 E 1915



RIO DE JANEIRO
IMPRESA NACIONAL
1918

4381-017



INDICE

	Pags.
Introdução	5
I — Construção	11
II — Linha e edificios	14
III — Locomoção.	27
IV — Trafego, movimento e telegrapho.	43
V — Administração.	61
Annexos:	
I — Material de tracção.	68
II — Material rodante.	69
III — Material fluctuante	72
IV — Serviço de carga e descarga.	72
V — Material para inspecção da via permanente	73
Balanço de contas da Companhia E. F. Noroeste do Brasil com o Thesouro Nacional, pela construção da E. F. Itapura a Corumbá.	74



INTRODUÇÃO

Sr. Ministro:

Tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatório dos serviços desta Estrada, correspondente aos annos de 1914 e 1915. O primeiro periodo é ainda da administração de meu antecessor, engenheiro Carlos Euler, que, graças á sua reconhecida competencia e decidido esforço, conseguiu fazer a ligação dos dois trechos em que se achava seccionada a Itapura-Corumbá até 1913, e entregou-a ao trafego a 12 de outubro de 1914.

Na vida do Estado de Matto Grosso nenhuma data deve ser mais memoravel do que essa. A's facilidades de ordem economica e administrativa que lhe veio trazer a nova via-ferrea, juntou-se um factor de ordem mais elevada: a integração definitiva do grande Estado na vida geral do paiz.

Nenhuma das esperanças depositadas pelos estadistas que tomaram a responsabilidade de autorizar a construcção desta Estrada ainda foi perdida.

Construida num periodo de verdadeira loucura financeira, quando tudo fazia crêr que a nossa prosperidade não encontraria entraves; trabalhada pela chimica carissima dos arranjos e emprestimos vertiginosos, a Itapura-Corumbá foi inaugurada e entregue á exploração commercial desapparelhada de quasi todas as exigencias de um serviço bem organizado. Disto não cabe nenhuma responsabilidade á digna, honesta e



competente commissão a quem foi entregue em 1913, após o decreto de caducidade do contracto da Companhia Noroeste do Brasil. Apesar de tudo, porém, pouco a pouco foram organizados os serviços e neste momento, o progresso, a crescente prosperidade da zona servida pela Estrada, mostram qual será o seu futuro.

Não é preciso visão genial para comprehender o papel reservado na nossa economia á essa dilatada area que se encrava no contorno dado pelo Paraguay até receber o S. Lourenço; o Paraná e a linha que partindo de Sant'Anna do Parnahyba, procurando o grande espigão, vae morrer nas cabeceiras do Taquary. Essa é a região dos campos e pantanaes de Matto Grosso, região que em dias muito proximos será um dos maiores centros de criação do mundo, se não for tambem um dos maiores colleiros de nosso paiz.

Toda ella é tributaria da Itapura-Corumbá; toda ella ha de procurar as sahidias naturaes que são Porto Esperança, Aquidauana, Campo Grande e Tres Lagôas, como pontos de embarque de seus productos: os da industria pastoril para S. Paulo, os da agricultura para o Norte do Estado, entregue ainda á industria extractiva. Os numeros que já se encontram na economia de Matto Grosso e provenientes dessa admiravel região, são só por si suggestivos. Alli existem cerca de 2.500.000 cabeças de gado bovino. Em 1914 a exportação foi de 160.000 cabeças de gado em pé. Em 1915 a exportação ainda foi maior. No entretanto todo esse gado não transita pela Itapura. Marchando mezes a fio, para fazer um percurso não menor de 180 legoas, elle vae passar quasi todo pelo porto do Taboado, para dirigir-se a Barretos ou ás feiras mineiras, onde é abatido ou vendido até mesmo para o mercado do Rio de Janeiro.

Desta maneira, a renda da Estrada, que já poderia ser consideravel, attingindo mesmo a uma cifra que cobriria largamente as despesas de custeio, limita-se, exclusivamente, aos productos de importação de que necessita Matto Grosso. Dois são os motivos que determinam tal situação: primeiro a falta da ponte do rio Paraná; segundo a penuria do material rodante. Como



é facil ver nos quadros que se encontram no corpo deste Relatorio, só possui a Estrada 29 locomotivas e 78 gaiolas para transporte de gado em pé. Se existisse a ponte, ainda seria possivel aproveitar com eficiencia este material, mas diante o irrisorio serviço de travessia que hoje temos naquelle rio, é impossivel qualquer resultado favoravel. O que acontece com o gado, que sae por outros pontos, tal qual nos primeiros annos de exportação, quando ninguem sonhava ou poderia acreditar que um dia os campos famosos da Vaccaria ou os pantanaes do Paraguay fossem despertados pelo silvo da locomotiva, quasi vem a acontecer com as mercadorias que são exportadas ou recebidas pelo Estado de Matto Grosso. A falta da ponte crêa todos os annos, no periodo das chuvas, de dezembro a meados de abril, uma situação de verdadeiro descredito para a administração da Estrada e de desespero para os commerciantes. A enchente do rio paralyza dias e dias o embarque dos carros em uma e outra margem. O serviço rudimentarissimo que temos, obriga a construcção de uma linha provisoria todas as vezes que o desnivel se accentua além de dois metros. Assim, este anno, na margem de S. Paulo foram estabelecidas tres linhas, em niveis diferentes, para poder conseguir a atracação das lanchas que carregam os vagões. Na margem de Matto Grosso estabeleceram-se duas linhas, porém, essas mesmas foram elevadas ou abaixadas duas e tres vezes em uma semana. Imagine-se que depois de tudo isto apenas se consegue carregar e descarregar cinco vagões de cada vez! Leve-se ainda em conta que a operação total não consome menos de tres horas e dahi póde-se concluir se é ou não um verdadeiro contrasenso semelhante situação. O resultado é o máo aproveitamento do material, a insufficiencia e a morosidade do serviço, e para maior incommodo: a reclamação geral do commercio, justa e sem remedio. A despeza com esse *ferry-boat*, já condemnado, quando em 1913 foi entregue ao Governo, monta annualmente a 48:881\$ e retém um pessoal extraordinario das turmas de conserva da Linha, que se vê na contingencia de abandonar seu serviço no trecho



de S. Paulo para não deixar que paralyse completamente a travessia do Paraná. É esta a situação actual, sem nenhum exagero. Por uma vistoria que determinamos em todo o material que constitue o *ferry-boat*: rebocadores e lanchas, chegamos á conclusão que dois annos é o maximo que poderemos ainda manter tal serviço.

Felizmente o decreto n. 12.240, de 19 de outubro do corrente anno e as medidas que V. Ex. tem determinado, fazem crer que a construcção da ponte do rio Paraná será uma realidade em futuro proximo. Não é sem cabimento avaliar quanto já perde a Estrada, em frete pela falta desse inadiavel melhoramento. O gado que é exportado para S. Paulo e que em sua maioria é procedente dos pantanaes ou fazendas do municipio de Campo Grande, deve fazer um percurso médio de 350 kilometros de transporte. Como a exportação é de cerca de 150.000 cabeças, que só tende a crescer, o frete representa um minimo annual de 1.170:000\$, perdidos exclusivamente pela falta acima apontada.

Eliminada essa fonte perenne de despezas e reclamações, só resta para conclusão da obra verdadeiramente grandiosa e patriótica que é esta Estrada, o serviço de elevação do *grade* dos pantanaes do rio Miranda e Paraguay e as obras d'arte complementares. Estudados e projectados como se acham taes serviços, dependem elles somente da melhora das nossas condições financeiras e do momento que fôr julgado mais opportuno.

Ao trabalho verdadeiramente digno de admiração que teve meu antecessor e a commissão que brilhantemente chefiava, seguiu-se uma phase talvez mais modesta, porém, não menos cheia de responsabilidades de todo genero.

Tratava-se em primeiro logar de dar organização á nova Estrada e em seguida de regularizar sua vida financeira e liquidar as relações, nem sempre faccis, com a antiga empreiteira, a Noroeste do Brasil.

Graças á boa vontade de V. Ex. não foi difficil organizar o quadro do pessoal, moldando-o pelas verbas que poderiamos obter e pelas necessidades do serviço.



Destarte foi feita uma consideravel economia, sem que, até agora, fosse sentida nenhuma difficuldade.

Outro grande mal, removido pelo auxilio precioso do Sr. Ministro da Fazenda, foi o atrazo de pagamentos em que sempre se achava o pessoal. Houve um periodo em que as gréves eram continuas, pois dez e mais mezes passavam os infelizes empregados sem receber seus ordenados, sendo dessa maneira obrigados a soffrer necessidades de todo o genero. Em julho do corrente anno cessou esse estado e agora não só o pessoal está em dia, como o credito da Estrada está como deve ser o de uma repartição publica.

A liquidação de contas com a Companhia Noroeste, se bem que cheia de difficuldades, oriundas menos da má vontade do que das faltas e irregularidades do periodo da construcção, chegou a termo e póde-se hoje, quasi precisamente, saber o onus que pesa sobre o Paiz pela obra de nossa libertação das aguas do Prata. Os debitos da ex-empreiteira e arrendataria, tambem foram apurados, estando o Governo apto para rehver, pelo processo que julgar mais legal e conveniente, as sommas que adiantou ou que indevidamente pagou.

Pelo que se encontra não só no balanço existente nas ultimas paginas deste relatorio, como nas demonstrações de creditos votados para liquidação de contas do periodo da construcção, verifica-se que a Itapura a Corumbá custou approximadamente 70.000:000\$000. Deduzida, porém, dessa importancia a quantia de..... 15.538:000\$, divida já reconhecida pela Noroeste ao Governo Federal, tem-se para despesa total 55.000:000\$000. Sendo a extensão desta Estrada de 837 kilometros, chega-se ao preço médio kilometrico de 65:710\$800. Comparando-se este preço com o de algumas de nossas Estradas, que até este momento ainda nenhum resultado produziram, vê-se que apesar de todos os desastres; apesar das serias difficuldades com que a principio luctou a Companhia Noroeste e posteriormente a Comissão Federal que ultimou a construcção, ainda a Itapura a Corumbá é uma das Estradas que representam



menos desperdicio e mais proxima compensação aos sacrificios feitos pelo Paiz para realizal-a.

Oxalá que o Estado de Matto Grosso, que ainda atravessa um periodo em que a lei é ditada mais pelo calibre das armas do que pelos nossos codigos escriptos, tire desta Estrada os elementos essenciaes ao seu progresso e á sua integração na vida constitucional e republicana do resto do Brasil.

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1916.

Firmo Ribeiro Dutra,

Director interino.



I

Construção

Em fins de 1913, quando a comissão nomeada pelo Governo Federal assumiu a administração e a direcção technica dos trabalhos de construção da linha ferrea de Itapura a Corumbá, achavam-se abertos ao trafego provisório 556 kilometros, sendo 220 de Itapura ao Rio Verde no valle do rio Paraná e 336 de Porto Esperança a Olhos d'Agua, no valle do rio Paraguay. Dos 281 kilometros que separam Rio Verde de Olhos d'Agua, 212 estavam com o leito aberto, faltando construir as obras d'arte e assentar a via permanente e 69 kilometros achavam-se inteiramente por fazer. Nas duas secções abertas ao trafego, de Itapura a Rio Verde e de Porto Esperança a Olhos d'Agua, a estrada encontrava-se ainda em condições muito pouco satisfactorias.

De facto, as obras d'arte eram na sua quasi totalidade provisórias; a via permanente não offerecia segurança ao trafego, embora então bem diminuto, carecendo da substituição de grande parte dos dormentes; das 29 estações previstas no orçamento só haviam sido construidas 22 e essas mesmas de madeira e de apoucadas dimensões; as installações para o trafego eram insufficientes; não estavam construidas as casas de turmas e das residencias e as officinas existentes limitavam-se a galpões mal construidos, com um numero reduzidissimo de machinas-ferramentas, defficientes mesmo para ligeiras reparações.

Dentre essas faltas, porém, avultavam a da ponte sobre o rio Paraná, para cuja travessia foi installado um serviço defficientissimo de *ferry-boats*, e a de grande numero de obras d'arte e a elevação do *grade* no trecho do pantanal de Porto Esperança, que é atravessado pela linha numa extensão de 40 kilometros.

Esse estado lamentavel dos dois trechos, aggravado ainda pela defficiencia de material rodante, era um dos maiores impecilhos ao avançamento rapido do assentamento da via permanente, conforme era desejo do Governo Federal.



Havia, pois, mister da commissão cuidar ao mesmo tempo da consolidação da linha nesses dois trechos e do avançamento dos trilhos no trecho intercalar e tão acertadas e efficientes foram as providencias que tomou nesse sentido, que os obstaculos que surgiam todos os dias foram removidos com a necessaria presteza e a ligação dos trilhos poude ser effectuada dentro do prazo fixado pelo Governo, o que a muitos parecia quasi irrealizavel.

Em primeiro lugar tratou-se de restabelecer a ordem alterada pela gréve em que, desde agosto de 1913, se mantinha o pessoal no trecho do lado do rio Paraguay, o que foi obtido com o pagamento ao pessoal e aos fornecedores, que estavam consideravelmente atrasados, e com o afastamento dos máos elementos que haviam contribuido para aquella situação anormal. Por outro lado tornava-se necessario habilitar a empresa F. de Monlevade & C., — á qual a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil havia commettido a construcção do trecho do lado do rio Paraná, — a proseguir nos serviços de construcção e assentamento da via permanente, porquanto esses serviços estavam quasi paralysados por não disporem os empreiteiros de materiaes para o seu proseguimento, em virtude da falta de fornecimento, por parte da Companhia Noroeste, dos dormentes necesarios áquelle fim. Nestas condições o Governo autorizou o adiantamento áquelle empresa, sub-empiteira da construcção, de 350 contos por conta de suas medições, e, na mesma occasião, foi ajustado com diversos o fornecimento de dormentes para o avançamento. Foi ajustado tambem o assentamento da linha telegraphica ligando os dois trechos já em trafego de fórma a facilitar a transmissão de ordens e instrucções á secção do lado do Paraguay e fazer assim sentir a acção da administração ao longo de toda a linha. Até então essa secção estava, por assim dizer, segregada e sem contacto com a administração da Estrada, o que acarretava graves prejuizos ao serviço.

O principal embaraço para o rapido avançamento da via permanente provinha da difficuldade de abastecer as pontas dos trilhos com todo o material necessario, sem o que não era possivel conseguir a conclusão do serviço dentro de curto prazo em que o Governo desejava, pois além dos 69 kilometros de leito que esfavam para fazer faltava, em 212 kilometros, o assentamento da via permanente.

A Companhia Noroeste havia distribuido mal o material fixo entre as duas secções: assim, havia defficiencia de trilhos e accessorios na 1ª secção e saldo na 2ª; impossivel se tornava, por outro lado, transportar o excesso desta para aquella devido á distancia e aos carretos exhorbitantes pedidos para semelhante transporte (500\$ por carro de 1 ½ toneladas, de Rio Pardo a Campo Grande). Accrescia ainda que todos os trilhos



para a 1ª secção se achavam em Baurú (13.000) e em Barra Funda (5.000), e que os da 2ª secção estavam depositados em Porto Esperança e mesmo em Corumbá (3.000). Para obviar a deficiencia de accessorios na 1ª secção foi feita a encomenda, com urgencia, na Belgica, de grampos e parafuzos que de lá seriam transportados mais rapidamente a Santos e dahi á ponta dos trilhos, do que os que estavam em Corumbá, via Montevidéo e Santos. Para prevenir a escassez de trilhos, o Governo determinou que a Estrada de Ferro Oeste de Minas fornecesse 4.000 de 25 kilos e os respectivos accessorios (talas de junção e parafuzos).

Na 2ª secção, onde apenas se podia contar com locomotivas em condições de trafegar e onde a linha não offerecia nenhuma segurança, pelo grande numero de dormentes pôdres, pela falta de lastro e pela vegetação que em certos trechos cobria a linha, alcançando 40 centímetros de altura, foram tomadas energicas providencias para melhorar tal situação e poder transportar os trilhos, accessorios e dormentes que se achavam em Porto Esperança para Olhos d'Agua e posteriormente para Campo Grande.

Esse resultado foi obtido em breve tempo e em maio e junho de 1914 quasi todo o material que estava depositado em Porto Esperança e grande quantidade de dormentes provenientes do Paraguay já haviam sido transportados para Campo Grande. Por essa occasião, na 1ª secção tinham sido transportados para Rio Verde além dos 13.000 trilhos que estavam depositados em Baurú, grande quantidade de dormentes provenientes das mattas marginaes da linha Baurú-Itapura. Ao todo foram empregados na construcção dos 212 kilometros, cerca de 300.000 dormentes.

Nos primeiros dias de julho, faltando ainda 86 kilometros de via permanente, haviam chegado da Europa os accessorios encomendados; por esse tempo chegavam diariamente vagões carregados com trilhos procedentes de Barra Funda, assim como com os 4.000 da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Naquella data as duas pontas dos trilhos estavam apparelhadas como nunca tinham estado, tanto em material como em pessoal; não é, pois, de estranhar que nos 50 dias que se seguiram fossem assentados os 86 kilometros que faltavam para a ligação das duas secções, sendo de notar que em um dia foram assentados 5.400 metros de uma feita.

Em 30 de agosto, ao escurecer, achavam-se as duas turmas de avançamento tão proximas que com mais duas ou tres horas de trabalho deviam se encontrar. Receiando, porém, a administração accidentes devidos ao entusiasmo com que cada qual mais se esforçava por chegar primeiro ao ponto marcado para a ligação, foram dadas ordens para cessar o trabalho nesse dia e assim só na manhã seguinte foi concluida a ligação



com a mais viva alegria de todo o pessoal, no ponto em que se acha localizada a estação de *Ligação*.

Mez e meio depois de concluída a ligação foi feita, a 12 de outubro, a inauguração, sendo então aberta ao trafego toda a linha de Itapura a Porto Esperança, com 836 kilometros.

Cumpria ainda terminar algumas obras d'arte e consolidar a linha, serviço esse que foi executado pela empresa F. de Monlevade & C., que não poupou esforços para fazer o assentamento de accordo com os desejos do Governo. Parte desse serviço foi executado tambem pelo empreiteiro Antonio Leite da Silva, que, na medida de suas forças, trouxe igual contribuição para aquelle *desideratum*.

Em março de 1915, foi extinta a Divisão encarregada da construcção, sendo aproveitado o seu pessoal na 3ª Divisão — Linha e Edificios. Esse pessoal era reduzidissimo: — dois engenheiros de 1ª classe; um de 2ª classe; quatro conductores technicos; um auxiliar tecnico; um escripturario; o seu principal encargo era a fiscalização da construcção pelos empreiteiros.

E' difficil verificar-se a importancia despendida directamente pelo Governo com o proseguimento e terminação da construcção, pois a Estrada estava tão mal aparelhada quando o Governo chamou a si a sua construcção e a administração, que foram feitas innumeradas obras e adquiridos muitos materiaes que poderiam ser classificados como destinados á construcção, não sendo facil seguir um criterio exacto. Por outro lado o periodo em que foi feita a construcção pelo Governo, durante o qual os serviços estavam numa phase de organização, e a rapidez com que foi feita, não permittiram que fosse levantada uma estatistica para se saber quaes os materiaes nella empregados.

No entanto, os dados mais approximados indicam que foram despendidos com a construcção desse trecho cerca de 12.765:099\$890 sendo 8.895:417\$740 com material e 2.869:682\$150 com pessoal, comprehendidos nesta ultima parcella os pagamentos ao pessoal de toda a Estrada no periodo dessa construcção.

II

Linha e edificios

(1914-1915)

Ao iniciar-se o anno de 1914 o trecho de Itapura a Porto Esperança, que fôra o unico atacado, conforme foi dito acima, achava-se dividido em duas secções de construcção e administração, em consequencia da solução de continuidade existente entre Rio Verde e Olhos d'Agua.



1ª secção

Por esse tempo a 1ª secção estendia-se de Itapura ao Rio Verde com 220 kilometros de extensão, dos quaes 26 kilometros no Estado de S. Paulo, de Itapura a Jupiá e os restantes em Matto Grosso, da margem direita do rio Paraná até a estação de Rio Verde, actualmente denominada Agua Clara. Nos 230 kilometros dessa secção que já estavam entregues ao trafego provisorio, as obras d'arte estavam concluidas, faltando apenas a ponte sobre o rio Paraná e as obras complementares de acesso ao mesmo rio, cuja travessia era feita em *ferry-boats*. No entanto não existiam nesse trecho os edificios e instalações necessarios aos diversos serviços da Estrada, nem tão pouco casas de turmas em numero sufficiente para o pessoal de conservação da linha, que se abrigava em ranchos de construcção rudimentar. Em Tres Lagôas, séde natural da administração, existia apenas uma pequena casa, onde funcionavam sem a separação indispensavel, os escriptorios da Linha, da Locomoção e do Trafego e Contadoria.

As estações nesse trecho estavam construidas, quer em alvenaria, quer em madeira, e eram em numero de oito:— Jupiá, Tres Lagôas, Cervo, Arapuá, Burity, Barão do Rio Branco, Ribeirão Claro e Rio Verde.

No trecho situado no Estado de S. Paulo, com 26 kilometros de extensão, existiam tres turmas de conserva, cujos trabalhadores percebiam a diaria de 5\$500, devido ás pessimas condições sanitarias dessa zona, que tornava difficil o recrutamento do pessoal, enquanto que no trecho situado em Matto Grosso a diaria era apenas de 4\$500. Essa elevação dos salarios tinha a sua origem na falta de trabalhadores e na instavel composição do pessoal das turmas, em vista do maior lucro que aquelles auferiam dos empreiteiros da construcção. Todavia, logo que essa causa cessou, os salarios foram reduzidos a 5\$000 e a 4\$000. Na mesma occasião foi reduzido sensivelmente o numero de trabalhadores que havia sido elevado devido á necessidade premente de collocar a via permanente em condições de supportar o transporte dos materiaes indispensaveis ao impulsionamento da construcção. Essa injuncção impedia tambem que fossem organizadas, com character permanente, as turmas e estabelecidos os districtos, o que só se tornou possivel depois de feita a ligação das duas secções da Estrada, em agosto daquelle anno, o que permittiu a normalização dos serviços. Os districtos foram então estabelecidos com 100 kilometros para cada mestre de linha, ficando subordinados a um engenheiro de 1ª classe, exercendo as funcções de residente.

Durante o correr de 1914, foi substituida grande parte do madeiramento que em muitos trechos estava completamente estragado. Os dormentes empregados eram na sua maioria de



peroba e provenientes das mattas marginaes da linha Baurú-Itapura; o preço desses dormentes era de 20\$ a duzia, inclusive o carregamento nos vagões daquela via-ferrea, correndo, porém, por conta da Estrada o transporte. No entanto era mais vantajoso para a Estrada obter dormentes provenientes das mattas do Rio Pardo, mesmo a 30\$ a duzia, — porquanto o frete na linha Baurú-Itapura era mais elevado e a distancia a percorrer muito grande.— Assim, foi ajustado o fornecimento de cerca de 50.000 dormentes daquela procedencia, mas a escassez de grandes mattas na região não permittiu que fosse bastante abundante o fornecimento, nem que elle se fizesse com a urgencia que as circumstancias reclamavam; de sorte que não foi possível prescindir dos que procediam de S. Paulo, embora a peroba dessa proveniencia tenha uma duração bastante limitada. Nos logares humidos foram empregados de preferencia dormentes de « faveiro », (sucupira) por serem mais resistentes e por offerecerem, segundo estatística da Estrada de Ferro Central do Brasil, uma duração de 10 a 15 annos. Dessa qualidade foram recebidos cerca de 20.000 dormentes a 30\$ a duzia, procedentes das mattas marginaes da linha Baurú-Itapura. O total de dormentes empregados nessa secção em 1914 elevou-se a 25.000, approximadamente. O preço medio dos dormentes postos na linha attingiu sempre a 3\$ cada um.

2ª secção

O estado da linha na 2ª secção entregue ao trafego, entre Porto Esperança e Olhos d'Agua, numa extensão de 336 kilometros, não era mais satisfactorio que o da 1ª secção: — era ainda mais precario, pelo completo abandono em que havia sido deixado, sem nivelamento, sem lastro, com os dormentes apodrecidos, coberta de vegetação, sem nenhuma obra d'arte definitiva, aparte alguns boeiros e mal permittindo uma circulação perigosa aos trens do escasso horario. Entre Porto Esperança e Bodoquena, trecho em que a linha atravessa o pantanal formado pelas aguas do Paraguay, numa extensão de 42 kilometros, o trafego só era possível com pequenas locomotivas. Essa lamentavel situação estendia-se ao proprio trecho de Aquidauana a Olhos d'Agua, parada provisoria da construcção, 6 kilometros aquem de Terenos, inaugurada recentemente, e constituia um serio obstaculo ao transporte dos materiaes de construcção de que havia carencia na ponta dos trilhos e que se achavam depositados em Porto Esperança. Era, pois, imprescindivel cuidar, com brevidade, de dar passagem aos trens, em vista da grande urgencia daquelles materiaes. E esse objectivo foi obtido em curto prazo relativamente á ardua tarefa. Assim, procedeu-se ao nivelamento da



linha, á sua limpeza e á substituição de dormentes, no que foram empregados cerca de 70.000, provenientes da zona atravessada pela Estrada nessa secção ou importados do Paraguay, todos adquiridos ao preço de 48\$ a duzia, entregues em Porto Esperança.

Foram reparadas todas as obras d'arte provisórias do pantanal formado pelo rio Paraguay; as situadas entre os kilometros 737 e 747, a ponte sobre o Salobra, as do pantanal formado pelas aguas do Miranda, e bem assim as dos kilometros 684, 667, 616, 613, 583, 580 e 575, sendo substituidas em todas ellas as vigas e os dormentes. Foram construidas as alvenarias das pontes dos kilometros 651, 653 e 683, em substituição dos cavalletes e fogueiras de dormentes que estavam completamente pódres. No kilometro 622 foi tambem construido um boeiro duplo com tubos de cimento armado de 0^m,80 de diametro, tendo sido executadas obras identicas nos kilometros 654 e 656. No kilometro 675, em consecuencia do pessimo estado da linha na extensão de um grande cóрте cheio d'agua, foram construidos muros de pedra secca no leito da linha, de modo a permittir o facil escoamento das aguas pelas vallas lateraes, e empedrada toda a extensão do cóрте, que foi descarregado, afim de evitar o entupimento das vallas. Esse serviço ficou concluido ainda no correr de 1914 e constitue actualmente um dos melhores trechos daquella secção. Igualmente foram alargados innumerous córtes no trecho comprehendido entre Aquidauana e Porto Esperança, porque no estado em que estavam em fins de 1913 não permittiam a passagem dos carros de passageiros, que só depois de concluidas essas obras puderam entrar em circulação, sendo até então transportados os passageiros em carros de animaes, perfunctoriamente adaptados.

Não se limitaram a essas obras, aliás indicadoras de um trabalho bem consideravel, dadas as condições da Estrada e recursos escassos disponiveis, as iniciativas da administração naquella secção. Mereceu especial cuidado de sua parte a construcção de edificios e montagem das installações mais urgentes, pois, o que existia feito muito deixava a desejar. Nessa secção estavam abertas ao trafego sete estações, mas apenas quatro dellas estavam construidas, as de Aquidauana, Miranda, Guaycurús e Porto Esperança. As tres restantes, — de Correntes, Visconde Taunay e Salobra funcionavam em carros de mercadorias. Na estação de Guaycurús, no kilometro 737, que era um dos pontos de refeições dos passageiros, foi feito um augmento para a installação de um restauranté, porque o existente funcionava em um rancho de páo a pique, apenas barreado, sem caiação e coberto com sapê; o augmento consistiu em uma ampla sala para refeições e de demais compartimentos necessarios ao restauranté. Nos kilometros 487, 536, 566, 582, 647, 701 e 777, foram construidos os edificios para as es-



tações de Terenos, J. Murtinho, Correntes, Piraputangás, Visconde de Taunay, Salobra e Bodoquena, sendo que estas ultimas funcionavam em vagões fechados, alli estacionados para esse fim.

Em Aquidauana foram construidas as dependencias das officinas e montadas algumas machinas-ferramentas, tudo em caracter provisorio, pois era pensamento do então engenheiro-chefe da Estrada transferil-os posteriormente para Campo Grande, onde seriam construidas as officinas definitivas. Nessas officinas foram construidos tres lances de $50^m \times 10^m,3$ vallas para limpeza de locomotivas, diversas bancas de limadores, etc. Na mesma localidade foram construidas seis pequenas casas para o pessoal da Locomoção e do Trafego, e uma para o Engenheiro-residente, afim de ser adaptada para escriptorio a casa desmontavel que servia de residencia, evitando assim ser alugado um edificio para escriptorio.

O pessoal da linha nessa secção era constituido, na sua maioria, por elementos estrangeiros, predominando os japonezes cuja constituição melhor resistia á insalubridade da região, sobretudo no pantanal formado pelo rio Paraguay. Conforme as condições sanitarias do trecho, as diarias dos trabalhadores variavam de 4\$500 a 5\$000. Com esse pessoal succedeu o mesmo que na 1ª secção: não foi possivel fixar o numero de trabalhadores, que era augmentado ou diminuido com as necessidades do serviço, nem tão pouco o das turmas e districtos. Só em março de 1915, com a approvação do quadro do pessoal, foi organizado esse serviço e limitado o numero de trabalhadores. Até ser feita a fusão dos serviços das duas secções, em fevereiro de 1915, a administração da linha nessa 2ª secção estava a cargo de um dos engenheiros-ajudantes da Commissão nomeada pelo Governo em novembro de 1913, o qual era auxiliado por dois engenheiros-residentes e alguns conductores-technicos, sendo os serviços de escripturação executados pelo escriptorio central dessa secção, com séde em Aquidauana.

* * *

Não obstante ter sido feita a ligação das duas secções em agosto de 1914, os serviços da —Linha—, assim como todos os outros, continuaram inteiramente separados, sob a direcção dos ajudantes da Commissão que até então os superintendiam, imprimindo aos serviços das respectivas secções a sua orientação pessoal, sem a necessaria coordenação e uniformização, tão imprescindivel em uma Estrada cujos serviços estavam em via de organização.



Tendo cessado a causa que originara a divisão administrativa da Estrada em duas secções, pela ligação desses dois trechos, urgia supprimir essas secções, e unificar os serviços da Linha, subordinando-os a um chefe unico.

Em fevereiro de 1915, estando vagos os cargos de engenheiros-ajudantes e achando-se os serviços a cargo dos respectivos substitutos, foram supprimidas as secções e cada um dos serviços ficou a cargo de um chefe interino, e a séde da administração de todos os serviços em toda a extensão da linha foi estabelecida em Tres Lagôas, a 37 kilometros de Itapura. Na mesma occasião foi extinto o escriptorio existente em Aquidauana, ao qual estavam affectos os serviços de escrituração da 2ª secção, e parte do seu pessoal aproveitado nos escriptorios de Tres Lagôas.

Por portaria de 11 de março de 1915, do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, ficou fixado o quadro do pessoal da — Linha —, que até essa data era augmentado ou diminuido conforme a necessidade do serviço, a juizo da administração da Estrada. De accôrdo com esse quadro a — Linha — passou a constituir uma das Divisões da Estrada, a cargo de um engenheiro-chefe, secundado por tres engenheiros-residentes e estes por tres conductores-technicos e mestres de linhas de diversas classes. (Esse quadro fixou em noventa o numero de feitores de turmas, e em 720 o numero de trabalhadores, aquelles com as diarias de 5\$ e estes com as de 4\$, tendo sido avaliadas em 1.406:265\$ as despezas annuaes com todo o pessoal da Divisão.

A linha foi dividida em tres residencias: a 1ª com séde em Tres Lagôas, do kilometro 0 ao kilometro 224, comprehendendo o 1º e o 2º districtos; a 2ª com séde em Campo Grande, do kilometro 224 ao kilometro 582, constituida pelos 3º, 4º e 5º districtos; e a 3ª com séde em Miranda, do kilometro 582, ao kilometro 837, com tres districtos, o 6º, o 7º e o 8º. A extensão dos districtos foi estabelecida de accôrdo com a natureza dos serviços e estado da linha; cada um delles está subdividido em turmas com uma extensão de 8 a 10 kilometros, e é dirigido por um mestre de linha.

A conservação da linha durante o anno de 1915, foi feita com a regularidade que permittiam o pessoal reduzido e a falta de recursos materiaes.

Foi feita a substituição de dormentes em toda a extensão da linha, mas principalmente no trecho da 3ª Residencia, onde a falta de lastro, proveniente da defficiencia de meios de transporte, reclamava o emprego de maior quantidade, para a segurança do trafego. Durante esse anno de 1915 foram empregados 96.238 dormentes, dos quaes 70.342 foram provenientes do *stock* de dormentes recebidos em fins de 1914, só tendo sido, portanto recebidos em 1915, 25.896 dormentes. Mesmo no trecho de 212 kilometros, construidos pelo Governo



em 1914, torna-se necessaria a substituição de grande parte do madeiramento, pois a urgencia requerida na sua construcção não permittiu o emprego de dormentes de madeiras de primeira qualidade.

A falta de locomotivas com que lucta a Estrada, em consequencia de se acharem 11 de sua propriedade em poder da Noroeste, impediu que fosse dada amplitude indispensavel ao serviço de lastro, que se impõe para segurança da circulação dos comboios. A quantidade de lastro feito durante o anno proximo findo foi diminuta.

O trecho da linha entre Rio Pardo e Campo Grande, cuja conservação e consolidação estava a cargo dos empreiteiros da construcção desse trecho, foi incorporado á 3ª Residencia em junho do anno de 1915, passando a constituir o 4º districto da Linha. Nesse trecho foram paralyzados os serviços iniciados pelos empreiteiros para a construcção da ponte sobre o rio Pardo, já estando construidos os pegões e iniciada a montagem de uma das vigas metallicas pertencentes a um dos vãos da ponte a ser construida sobre o rio Paraná. A travessia daquelle rio continua a ser feita em linha e ponte provisorias, sendo de toda a conveniencia a construcção da ponte definitiva. O mesmo succede com a travessia do ribeirão das Aguas Turvas, para cuja ponte, porém, já está preparado o vigamento necessario. As obras d'arte desse trecho foram quazi todas construidas em 1914 pelos empreiteiros da construcção, e entre ellas avultam 14 pontes de 10^m a 40^m de vão, cujos encontros e pilares são definitivos, faltando apenas a substituição das superstructuras de algumas dellas, que ainda são de madeira.

As pontes provisorias de madeira sobre os rios Aquidauana e Miranda e outras em identicas condições, foram revistadas e concertadas, tendo sido substituidas as vigas em máo estado.

E' de grande conveniencia a construcção de varias obras d'arte especiaes que ainda estão, com caracter provisorio, sobre fogueiras de dormentes e cujo estado é bem precario.

Foram excutadas varias obras ao longo da linha, taes como a construcção de boeiros, assentamento de caixas d'agua, augmento em varios edificios, e outras de pequena monta.

No kilometro 168 foi assentado um desvio particular e no kilometro 684 foi construido um outro para servir ao embarcadouro da Miranda Estancia e á Olaria Julio Vighy.

Além desses dois, foram construidos mais os desvios das estações de Senador Azeredo, de Carandazal, de Salobra, um para o deposito de machinas em Campo Grande e dois para o serviço da estação do mesmo nome.

Na estação de Porto Esperança foi construido um triangulo de reversão, o mesmo devendo ser feito na estação de Barão de



Rio Branco, logo que a Estrada disponha do material necessario.

Em Tres Lagôas e em Guaycurús foram construidos embarcadouros de gado e no kilometro 684 foi feita construcção identica pela Miranda Estancia. Nas estações de Guaycurús, Carandazal e Visconde de Taunay foram construidas plataformas para o embarque de animaes.

A linha em alguns trechos é fechada pelas cercas da Estrada, mas em geral essas cercas estão em más condições, acarretando essa situação constantes reclamações e, por vezes, accidentes graves. Ha mistér, pois, de reconstruir as existentes e construil-as onde ainda não houver. Facil é de ver a necessidade e as vantagens que ha no fechamento da linha, mórmente de uma linha que atravessa uma região que, por sua natureza, se destina á criação. No correr de 1914 foram construidos por empreitadas, alguns kilometros de cercas mas em 1915 não foi possivel continuar esse serviço e amplial-o, devido á falta de recursos e de pessoal.

A maior parte das caixas d'agua ao longo da linha offerece condições para o abastecimento por gravidade, que além de ser mais economico na sua montagem, é de conservação muito facil. Todavia o abastecimento é em geral feito por bombas a mão e a vapor, que frequentemente carecem de reparações. Em 1915 foram montadas definitivamente tres caixas d'agua, uma no kilometro 355 (corrego dos Moreiras), outra em Ligação e outra em Lagôa Rica, as duas primeiras abastecidas por gravidade e a ultima por bomba a vapor. Por falta de encanamento ainda não pode ser posta em funcionamento a caixa d'agua de Campo Grande.

Tendo-se queimado as pontes provisorias de dormentes nos kilometros 792 e 821, foram feitas outras obras, sendo que a primeira é definitiva e constituida por uma viga metallica de 20 metros.

Foram essas as unicas obras executadas em 1915 no pantanal formado pelas aguas do Paraguay, As obras de reparação que tinham sido executadas nesse trecho em 1914, foram conservadas da melhor forma possivel.

O estado da linha nesse trecho reclama, entretanto, a execução de obras que ponham a coberto de qualquer desagradavel eventualidade o trafego da Estrada, cuja interrupção, por menor que seja, acarretará actualmente prejuizos bem sensiveis ao Estado de Matto Grosso que, com a suspensão quasi completa da linha fluvial do Lloyd Brasileiro, já não pode contar com a navegação nacional para a exportação de seus **productos**.

Esse pantanal, atravessado pela linha da Estrada numa extensão de 42 kilometros é formado pelo extravasamento do rio Miranda e de alguns affluentes superiores do rio Paraguay,



e tem o seu curso natural numa dobra da barranca daquelle rio, sendo cortado normalmente pelo aterro em que assenta a via permanente, o qual funciona como verdadeira barragem.

Nesses 42 kilometros não foi construida nenhuma obra d'arte definitiva, excepção feita das duas anteriormente citadas, construidas já na administração do Governo; para dar passagem á caudal immensa que se desenvolve a montante, existem apenas algumas fogueiras de dormentes, de longe em longe.

Todavia não é difficil facilitar o escoamento das aguas, sem comprometter a plataforma da linha. Calculado o volume d'agua e sua velocidade, facil será calcular a secção de vasão necessaria para o escoamento. E' indispensavel tambem elevar o *grade*, de forma que a linha fique em cota superior á enchente maxima observada, e construir as obras d'arte complementares. A elevação do *grade* necessitará de um aterro nunca inferior a 200.000 metros cubicos e as obras d'arte consistirão em cerca de 120 pontilhões de 5 a 10 metros de vão. Segundo os melhores calculos a despeza será approximadamente de 1.800.000\$, já tendo sido projectadas e orçadas quasi todas as obras necessarias.

Não menos urgente e indispensavel ao desenvolvimento normal da Estrada é a construcção da ponte sobre o rio Paraná.

A travessia desse rio como ora é feita offerece innumerous inconvenientes á segurança e rapidez do transporte ferro-viario, que deve attender ás exigencias da exportação da grande quantidade de productos de facil deterioração, e bem assim á exportação de gado, que tambem reclama transporte rapido. E essa exigencia é tanto maior quanto se trata de um transporte já por si demorado, devido á extensão a percorrer até aos centros importadores.

Enquanto não fôr construida a ponte é difficil manter communicações rapidas e mesmo seguras, com o Estado de Matto Grosso. Basta que as aguas do rio Paraná subam um pouco para que fique desorganizado todo o serviço, o que já foi verificado no corrente anno de 1915, no qual a travessia ficou interrompida durante cinco dias no mez de dezembro. E' facil ver que os atrasos determinados pela travessia do Paraná em *ferry-boats* não affectam unicamente aos exportadores e importadores: os serviços da Estrada tambem soffrem muito com elles e torna-se difficil mantel-os em ordem, pois o material rodante é diminuto e só com um aproveitamento completos, póde dar vasão ás mercadorias a transportar.

A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, empreiteira da construcção da Estrada, não iniciou nenhuma obra para construcção dessa ponte, embora já tivesse importado



da Europa a superstructure metallica, a qual se acha, ha mais de quatro annos, depositada em Barra Funda á margem da Sorocabana Railway. Aquella Companhia limitou-se a transportar para Tres Lagôas um dos vãos da ponte. Quando a Commissão nomeada pelo Governo Federal assumiu a direcção da Estrada, em fins de 1913, cuidou logo de estudar e rever os calculos da ponte. Para esse fim aquella Commissão fez importar uma machina completa para sondar. No emtanto as sondagens feitas não apresentaram resultado satisfactorio porque a forte correnteza existente no local em que deve ser lançada a ponte impediu que aquella machina funcionasse normalmente. Por outro lado as preoccupações com a conclusão do assentamento da via permanente e a impossibilidade de construir a ponte immediatamente, distraíram a attenção daquella Commissão de tão importante assumpto.

Todavia foram verificados todos os calculos do projecto daquella ponte, cuja resistencia tinha levantado duvidas mais ou menos fundadas. No emtanto todos os calculos mandados verificar em 1915, levaram á conclusão de que o trem typo adoptado para o calculo de resistencia da superstructure era muito inferior ao que serviu de base aos noyos calculos, dahi resultando uma margem escassa para segurança absoluta, podendo-se, porém, affirmar que para o trem typo actual da Itapura a Corumbá, a ponte serve e não ha nenhum receio a respeito da sua segurança. Demais, em caso de duvida, resultariam duas soluções a tentar: modificar a situação dos apoios para os vãos de 100 e 150 metros, ou, no futuro, reforçar a ponte como se faz actualmente em casos identicos e como já foi proposto para a ponte em questão. Essa foi tambem a conclusão a que chegou a commissão do Club de Engenharia que teve occasião de se pronunciar a respeito em fins do corrente anno e cujo luminoso parecer, approvado pelo Conselho Director daquelle Club, foi dado á publicidade em diversos diarios desta Capital.

Quanto á situação da superstructure metallica para aquelle fim importada e que se acha, ha muitos annos, atirada na estação de Barra Funda, em S. Paulo, a directoria da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil informou em maio proximo passado, em solução a uma consulta da directoria desta estrada, que cederia aquella superstructure ao Governo pelo preço do orçamento approvado pelo decreto n. 7.585, de 7 de outubro de 1909 (2.689:462\$904), deduzido o que fosse orçado para os trabalhos de alvenaria e transporte das peças que se acham em S. Paulo e deduzida ainda uma percentagem, que fosse combinada, pelo estrago ou extrayio que porventura houvesse soffrido o material. Nestas condições as despesas a deduzir serão as seguintes:



Frete de Barra Funda a Tres Lagôas:	
2.760 ^t ,087 × 178\$320	492:179\$000
Carga e descarga.	5:520\$000
Separação, limpeza e pintura em Tres Lagôas.	25:000\$000
Alvenaria (orçamento approved pelo decreto n. 7.585, de 7 de outubro de 1909).	819:577\$000
Montagem (orçamento da Inspectoria Federal das Estradas) 2.747 ^t ,173 × 200\$000	549:435\$000
Total a deduzir.	<u>1.891:711\$000</u>

Valor approximado da superstructura metallica
no seu estado inicial 797:751\$904

Achando-se este material em lamentavel estado de abandono e mesmo podendo faltar algumas peças, a percentagem para a depreciação não deve ser inferior a 20 %. Fica assim reduzido o preço de 159:520\$380.

O preço actual da superstructura deverá ser portanto de 638:201\$524.

Dessas parcellas, que devem ser deduzidas do orçamento total, só uma póde variar: é a percentagem pela depreciação. As demais ou são já acceitas, por constarem do orçamento approved, ou são calculadas de accôrdo com as tarifas da Sorocabana Railway e da propria Noroeste, para o transporte até Tres Lagôas a 12 kilometros da margem direita do Paraná, unico local em que póde ser effectuada a delicada operação de separação e limpeza das peças.

* * *

Ao serem relatadas as obras emprehendidas pela administração na 2ª secção, no decurso de 1914, para melhorar a situação precaria daquelle trecho da estrada, foram indicados os emprehendimentos de construcção e augmento dos edificios que a administração conseguiu levar a termo. Além dessas obras foram iniciadas, em fins daquelle anno, pelo empreiteiro Antonio Leite da Silva, as construcções das estações de Campo Grande (kilometro 457), Lagôa Rica (kilometro 432) e Ligação (kilometro 405), que ficaram concluidas no correr de 1915. Depois de recebidas foram feitas algumas modificações nessas estações consoante as necessidades do serviço. A estação de Carandazal foi tambem construida nesse anno. Com a construcção dessas tres estações eleva-se a 10 o numero de estações construidas na administração do Governo. Restam ainda a construir as estações de Senador Azeredo, (kilometro 302), Rio Pardo (kilometro 335), Balsamo (kilometro 358) e Alegre (kilometro 383) e o posto telegraphico



Senador Victorino (kilometro 123). E' de toda a conveniencia a construcção de edificios proprios para as estações de Rio Pardo e de Porto Esperança, ambas de grande movimento, sendo que aquella funciona em um pequeno barracão desmontavel e esta está installada em um galpão que não póde attender ao crescente movimento do trafego. Devem ser augmentadas, por exigencia do serviço, as estações de Terenos, Joaquim Murтинho, Piraputangas, Visconde de Taunay, Salobra e Bodoquena.

Algumas das estações já construidas, como Itapura e Tres Lagôas terão de ser, dentro em pouco, substituidas por edificios de alvenaria, visto as actuaes serem de madeira e de pequenas dimensões.

O novo edificio para a estação de Porto Esperança já está projectado e será construido em 1916 com os proprios recursos da dotação orçamentaria para o custeio da estrada. Essa estação será do typo da estação de Miranda, de fórmula a attender o movimento que augmenta dia a dia e offerecer algumas commodidades aos passageiros.

A estação de Miranda soffreu uma reparação geral, sendo augmentada a cobertura da plataforma.

Em 1915 foram entregues pelo empreiteiro Manoel Joaquim de Carvalho tres casas de turmas, nos kilometros 637, 707 e 728, construidas sob a fiscalização da estrada e de accôrdo com as condições necessarias ao fim a que se destinam. Falta ainda construir grande numero de casas de turmas, sendo que no trecho comprehendido entre as estações de Mutum (kilometro 258) e Campo Grande (kilometro 457) nenhuma casa de turma foi construida, abrigando-se o pessoal em ranchos mal feitos. Nesse trecho é tambem necessaria a construcção de duas casas para os mestres de linha do 4º e 5º districtos. O abrigo para machinas, em Campo Grande, foi augmentado e nessa mesma Villa foi iniciada a construcção da casa e escriptorio para a 2ª Residencia, segundo projecto e orçamento elaborado pela linha. As casas onde funcionam a 1ª e 3ª Residencias, em Tres Lagôas e em Aquidauana, foram construidas ao tempo da administração da Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, devendo a primeira ser augmentada e a segunda reconstruida, pois a actual installação é provisoria e coberta de zinco.

Foram feitas limpezas e reparações em diversos edificios da estrada, tendo sido iniciada a construcção de um abrigo para carros em Tres Lagôas, que não pode ser terminada por falta de zinco para a cobertura.

E' de grande conveniencia para a ordem e disciplina indispensaveis ao serviço a construcção de um edificio em Tres



Lagôas que comporte a installação conveniente dos escriptorios da Linha, do Trafego e da Contadoria, que ora funcionam, sem conforto e separação, em uma pequena casa alli existente. Esse edificio já está projectado e orçado, não tendo sido iniciada a sua construcção por falta de dotação para esse fim, não comportando a dotação para o custeio da estrada a execução de tal obra.

A installação definitiva dos serviços e a construcção das obras de arte que ainda não teem caracter definitivo, de sorte a se poder dar como concluida a construcção da estrada, exigem approximadamente uma despesa de 7.877:000\$, segundo o resumo do orçamento que se segue, o qual poderá ser distribuido por diversos exercicios para não sobrecarregar demasiado os orçamentos annuaes da estrada.

Orçamento das obras a executar para a conclusão da Estrada:

I. <i>Ponte sobre o rio Paraná</i> — Orçamento approved	2.689:469\$914
II. <i>Obras d'arte correntes</i> — Trecho comprehendido entre Aquidauana (kilometro 608) e o kilometro 654.	46:000\$000
III. <i>Obras d'arte especiaes</i> — Trecho comprehendido entre Campo Grande (kilometro 457) e o começo do pantanal, incluindo as pontes sobre os rios Aquidauana e Miranda.	1.943:369\$576
IV. <i>Levantamento da linha do Pantanal</i> e construcção de boeiros e pontilhões em 42 kilometros.	1.800:000\$000
V. <i>Cercas, estações e edificios:</i>	
a) Cercas — 300 kilometros, a 2:536\$000.	760:800\$000
b) Esplanada para a estação de Porto Esperança	172:000\$000
c) Uma estação de 2ª classe: Rio Pardo	22:000\$000
Tres estações de 4ª classe: Senador Azevedo, Balsamo e Alegre, a 12:000\$.	36:000\$000
d) Quatro caixas d'agua com bombas de duplo effeito, a 6:000\$000.	24:000\$000
e) Quinze casas de turmas, a 5:000\$000.	75:000\$000
f) Seis casas de mestres de linha, a	8:000\$000
.	48:000\$000
g) Uma casa para engenheiro-residente, em Tres Lagôas, a 15:000\$000.	15:000\$000
h) Escriptorio central em Tres Lagôas.	35:000\$000
VI. <i>Officinas e depositos.</i>	300:000\$000
Total.	<u>7.877:439\$430</u>



III

Locomoção

(1914-1915)

Na vigencia do contracto celebrado com a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil em virtude do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, não se notava solução de continuidade entre os serviços administrativos da linha de Baurú a Itapura e os da 1ª Secção da Itapura a Corumbá. Aquella os administrava conjunctamente, sem distincção de material rodante de uma e outra linha. Dessa situação, que no regimen do contracto não parecia nenhum inconveniente acarretar e que foi tolerada pela Inspectoria Federal das Estradas, — á qual competia a fiscalização do contracto de construcção da Itapura a Corumbá, — resultou o aproveitamento no trafego da linha de Baurú a Itapura do material rodante adquirido para a 1ª Secção da Itapura a Corumbá, cujo custo foi indemnizado pelo Governo á medida da sua acquisição, e o desprovimento de material rodante exigido para o trafego proprio da linha Baurú a Itapura, cuja importancia seria, apenas, levada á conta do capital empregado, para os effeitos da garantia de juros.

Declarada a caducidade do contracto, declarou-se á commissão então nomeada para assumir a direcção da Itapura a Corumbá uma situação embaraçosa: a Companhia Noroeste do Brasil não podia entregar todo o material rodante pertencente á 1ª Secção da Itapura a Corumbá, sob pena de paralyzar o trafego da linha Baurú a Itapura. Acresce que o material rodante correspondente á extensão da 1ª Secção não tinha sido adquirido pela Companhia em quantidade correspondente á quota kilometrica para isso fixada no orçamento. A esse tempo a Inspectoria Federal das Estradas considerava como pertencente á 1ª Secção da Itapura a Corumbá o seguinte material rodante, que circulava tambem na linha de Baurú a Itapura, a saber:

13 locomotivas da « The Baldwin Loc. Works »:

Ns. 21, 22, 23 e 24 — typo « Mogul », classe 8-24-D;

Ns. 31 e 32 — typo « Mogul », classe 8-28-D;

Ns. 83, 84, 85 e 86 — typo « Ten-Wheel », classe 10-26-D;

Ns. 41, 42 e 43 — typo « Consolidation », classe 10-28-E;

2 carros especiaes (considerados inutilizados);

1 carro (n. 5);

1 carro transformado, salão (n. 6), máo estado;



- 4 carros de 1ª classe (ns. 9, 10, 11 e 12);
- 2 carros mixtos (ns. 24 e 25);
- 6 carros de 2ª classe (ns. 13, 14, 15, 16, 17 e 18).
- 2 carros correio e bagagens (ns. 31 e 32)
- 20 vagões cobertos (ns. 31 a 50);
- 22 vagões cobertos (ns. 165 a 186);
- 101 vagões gondolas (ns. 21 a 121);
- 60 vagões gondolas (ns. 1 a 60);
- 58 vagões para animaes (ns. 21 a 79).

A Inspectoria Federal das Estradas considerava inutilizados tres vagões gondolas dos de ns. 21 a 121, além de um submerso no rio Paraná, e mais um dos vagões gondolas da serie de ns. 1 a 60 e um dos destinados a transporte de animaes.

A Companhia Noroeste do Brasil, a despeito das insistencias da Commissão Federal, sempre se furtou a fazer a entrega de todo esse material de propriedade do Governo, usando continuamente de evasivas. Das 13 locomotivas que circulavam na linha de Baurú a Itapura, a Commissão só conseguiu a restituição de tres, as de ns. 24, 84 a 86; as demais continuaram em poder da Companhia Noroeste, que tambem só restituiu parte dos carros e vagões acima indicados. Por sua vez, a commissão encontrou-se na contingencia de ficar de posse de duas pequenas locomotivas typo «Tender» (La Meuse), ns. 11 e 13, pertencentes á Companhia e por ella empregadas no serviço das barrancas do rio Paraná, na falta de locomotivas adequadas a tal serviço, e de uma locomotiva n. 14 typo «Ten-Wheel», classe 10-26-D, em máo estado, que estava servindo á construcção.

Reclamando a restituição de todo o material de propriedade do Governo, no acto da entrega da Itapura a Corumbá, o engenheiro-chefe da Commissão Federal ouviu do Sr. superintendente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, na presença da directoria da Companhia Noroeste do Brasil, a declaração de que dessa entrega do material resultaria a paralyzação immediata do seu trafego, visto como a companhia não dispunha de material proprio em quantidade sufficiente para attender ao trafego de sua linha entre Baurú e Itapura e contava com o material adquirido para a Itapura a Corumbá para o serviço das duas linhas. Deante dessa declaração resolveu o engenheiro-chefe da commissão deixar parte do material rodante em poder da companhia, por não ser no momento possivel outra soluçáo, mediante, porém, o pagamento de uma taxa de aluguel, o que communicou, por escripto, na mesma data (25 de novembro de 1913) á Directoria da Companhia Noroeste do Brasil.



Activados os trabalhos de construcção, augmentando constantemente a extensão da linha, sem augmento paralelo do material rodante, a administração da estrada lutou com grandes difficuldades para poder attender ás necessidades dos serviços de transporte de materiaes para a construcção e de lastro, sem prejuizo do trafego até Rio Pardo.

A par dessa defficiencia de material havia um embaraço ao seu completo aproveitamento, constituido pelo serviço da travessia do rio Paraná, que, pela sua propria natureza, difficultava, como ainda hoje difficulta, o transporte do material rodante de uma para outra margem do rio, paralyzando por longas horas o escasso material tão necessario. Os dois rebocadores ahi empregados, de fabricação franceza, com 200 e 150 c|v, não estavam em bom estado, sobretudo o de 200 c|v, que teve de ser immediatamente reparado. Quanto ás pontes fluctuantes de transbordo (bateaux-bacs), de que cogitava o contracto já referido, eram constituídas por cinco chatas, de 75 toneladas cada uma, as quaes foram adaptadas, pelos sub-empreiteiros da construcção ao tempo da vigencia do contracto, Srs. F. de Monlevade & Comp., para attender apenas ás necessidades da construcção da Estrada; uma dellas serve de fluctuante na margem esquerda do rio e as outras quatro, conjugadas duas a duas e supportando cada conjugado cinco linhas ferreas transversaes, com capacidade para trasladar de cada feita cinco unidades, eram aproveitadas no serviço, que até a presente data não pode soffrer alteração por deficiencia de recursos para esse fim e mesmo pela expectativa da construcção da ponte fixa.

Essa situação penosa em que se encontravam os serviços da Locomoção era aggravada pela falta de officinas onde pudesse ser reparado ou montado o material rodante, pois as installações existentes em Tres Lagôas e que a Companhia Noroeste do Brasil qualificava de officinas não mereciam semelhante designação; taes installações pertenceram primitivamente aos sub-empreiteiros F. de Monlevade & Comp., que as transferiram para a Companhia Noroeste, a qual fez transportar para Baurú, antes da entrega da Estrada á Commissão Federal, algumas machinas-ferramentas prestaveis que alli existiam, conforme teve occasião de observar o então chefe da commissão.

Em principios de 1914, após muitas discussões com a directoria da Companhia Noroeste e removidas algumas difficuldades, conseguiu a commissão desembaraçar quatro locomotivas da « The Baldwin Loc. Works », que se achavam nas Docas de Santos desde agosto de 1913 incursas em elevada armazenagem e que tinham vindo consignadas áquella Com-



panhia. Essas locomotivas, typo « Mogul », classe 8-28-D, foram transportadas a Jundiahy e lá montadas nas officinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de onde seguiram para Tres Lagôas, tendo recebido os ns. 33, 34, 35 e 36. Pelo mesmo tempo foram fornecidas algumas machinas-ferramentas para serem installadas nas dependencias destinadas ás officinas de Tres Lagôas, cuja montagem foi immediatamente feita.

Apesar dessa precaria situação, os serviços de locomoção da 1ª secção puderam correr com relativa regularidade até a normalização resultante da ligação das duas secções, tendo sido empregados todos os esforços na conservação do material rodante para os trens do trafego e lastro para a construcção.

Entretanto a situação dos serviços de locomoção na 2ª secção ainda era mais precaria. O estado do material rodante dessa secção era pessimo quando foi recebido pela Cominissão do Governo: apenas tres locomotivas podiam então trafegar, estando as demais paralyzadas e privadas de muitas peças que haviam sido retiradas successivamente para reparação. Com a entrada em serviço de duas locomotivas « Ten-Wheel », da Baldwin Loc. Works, importadas em principios de 1914 e montadas em Aquidauana, sob ns. 21 e 22, com os proprios recursos de uma officina mal installada e desprovida do material necessario, em tempo relativamente curto, e ainda com o recebimento dos sobresalentes que a commissão fez tambem importar da America do Norte para reparação das locomotivas inutilizadas, — os serviços melhoraram consideravelmente e puderam attender ás necessidades da construcção e do trafego provisorio.

No correr de 1914 foram reparadas todas as locomotivas que estavam paralyzadas e montados quatro carros de passageiros que havia muito tempo estavam abandonados em Porto Esperança, onde, por estarem os caixões expostos a todas as intemperies, soffreram grandes avarias, acarretando enorme trabalho. A utilização desses carros veiu pôr termo ao emprego, para transporte de passageiros, de dois carros de mercadorias que a Companhia Noroeste do Brasil, na falta de material apropriado, adaptara, com muito pouca felicidade, para esse fim.

Ao receber essa 2ª secção a Cominissão do Governo constatou a existencia do seguinte material rodante, a saber:

15 locomotivas, sendo:

2 (de ns. 87 e 88) da « Baldwin Loc. Works », typo « Mogul », classe 8-14-D;

3 (de ns. 81, 82 e 89), da mesma procedencia, typo « Mogul », classe 10-26-D;



4 (de ns. 27, 28, 29 e 30) idem, typo « Mogul », classe 8-20-D;

3 (de ns. 44, 45 e 46), idem, typo « Consolidation », classe 10-26-E;

1 (n. 101), idem, de 2 eixos, classe 6-16-C;

2 (de ns. 1 e 2), typo « Orenstein & Koppel »;

2 carros de correio e bagagem (sem freio);

2 vagões para animaes, (sem freio);

30 vagões para mercadorias (sem freio);

4 vagões para mercadorias (sem freio);

109 vagões gondolas (sem freio);

6 vagões gondolas (com freio);

10 vagões de estrado metallico (inutilizados).

Existia tambem um automovel de linha, de fabricação franceza, com 10 c|v, mas em pessimo estado, e um velocipide para linha, igualmente em estado bem precario.

Para serviço de carga e descarga existiam ao todo, em uma e outra secção, quatro guindastes, em bom estado, de caracteristicos diversos mas com pequena capacidade, um dos quaes era utilizado em Porto Esperança. Tres desses guindastes são moveis e o outro é fixo.

Verifica-se, pois, que o material rodante pertencente á Itapura a Corumbá ao tempo da declaração da caducidade do contracto de sua construcção não era, de todo, insufficiente para o trafego da linha Itapura a Porto Esperança (se bem que fosse em quantidade inferior á fixada no contracto, mórmente o destinado ao transporte de passageiros), e se a Companhia Noroeste do Brasil tivesse provido a sua linha de Baurú a Itapura com o material necessario ao seu trafego, podendo por conseguinte restituir á Itapura a Corumbá todo o material de sua propriedade, certo seriam outras as condições do serviço de locomoção da estrada.

Computado o material rodante de uma e outra secção, existente quer nas proprias secções quer na linha de Baurú a Itapura, constata-se que o material adquirido pela Companhia Noroeste para a Itapura a Corumbá e que a Inspectoria Federal das Estradas considerou de propriedade do Governo, era o seguinte, que passou a pertencer á Itapura a Corumbá, a saber:

Locomotivas:

Ns. 1 e 2 — typo « Grenstein & Koppel ».	2
Ns. 87 e 88 — typo « Mogul », classe 8-14-D	2
Ns. 27, 28, 29 e 30 — typo « Mogul » classe 8-20-D	4



Ns. 21, 22, 23 e 24 — idem, idem, idem 8-24-D	4
Ns. 31 e 32 — typo « Mogul », classe 8-28-D	2
Ns. 81, 82, 83, 84, 85, 86 e 89 — typo « Ten-Wheel », classe 10-26-D. . .	7
Ns. 44, 45 e 46 — typo « Consolidation », classe 10-26-E.	3
Ns. 41, 42 e 43 — typo « Consolidation », classe 10-28-E.	3
N. 101 — typo de dois eixos, classe 6-10-C	1
	<hr/>
	28

Dessas 28 locomotivas, entre as quaes duas, as de ns. 1 e 2 são de capacidade limitadissima e sem efficiencia como elemento propriamente de tracção, 10 ficaram em poder da Companhia Noroeste, a saber: as de ns. 21, 22, 23, 31, 32, 83, 85, 41, 42 e 43.

Quanto a carros de passageiros e vagões para mercadorias, animaes e transportes de qualquer outra especie, pertencia á Itapura a Corumbá o seguinte material, observada a numeração então existente, a saber:

Carros especiaes:

Inspecção (carro commum de carga, transformado)	1
Dormitorio (carro adaptado para dor- mitorio; presentemente transforma- do em carro da directoria).	1
Salão (presentemente adaptado para o serviço de pagamento ao pessoal).	1
Dormitorios para o pessoal (carros de mercadorias, transformados e em- pregados na construcção ao tempo da declaração da caducidade do con- tracto)	2
	<hr/>
	5

Carros de passageiros:

1ª classe:

Ns. 9, 10, 11 e 12, de fabricação belga.	4
--	---

2ª classe:

Ns. 13 a 18, de fabricação belga.	6
---	---



Mixtos:

Ns. 24 e 25, de fabricação belga. . . 2

—
12

Carros de correio e bagagem:

Ns. 31 e 32, de fabricação belga e outros dois adaptados para esse fim. . . 4

Vagões cobertos:

Ns. 31 a 50, de 12 toneladas. 20

Ns. 165 a 186, de 20 toneladas. 22

De typos diversos, mas cobertos, com freio 4

De typos diversos, mas cobertos, sem freio 30

—
76

Vagões gondolas:

Ns. 21 a 121, de 20 toneladas (tres inutilizados e um submerso no rio Paraná) 101

Ns. 1 a 60, de 20 toneladas (um estava inutilizado). 60

—
161

Vagões plataformas:

De 20 toneladas, sendo seis com freio. . 115

Vagões de estrado metallico (encontrados inutilizados). 10

—
125

Vagões para animaes (gaiolas):

Ns. 21 a 79, de 20 toneladas (um inutilizado). 58

De 20 toneladas, sem freio 2

—
60

É manifesto que o estado de conservação de todo esse material era o mais precario que se póde imaginar e não pequena tarefa coube á Locomoção para, com os recursos de que dispunha, conseguir fazer as reparações mais urgentes, resultado que foi todavia obtido em curto lapso.

Releva notar, porém, que não ficaram em poder da Companhia Noroeste sómente algumas locomotivas. Além das 10 locomotivas já referidas de que a Companhia Noroeste está



de posse, muitos vagões e carros de passageiros da Itapura a Corumbá continuam a circular na linha daquela companhia: uns ficaram em seu poder por ocasião da declaração da caducidade do contracto, como os carros de passageiros (um de 1ª classe e dois de 2ª classe), e de outros a Companhia Noroeste, prevalecendo-se do inter-cambio do material rodante para o serviço de trafego mutuo entre as duas linhas ferreas, lança mão para supprir, embora momentaneamente, a deficiencia do seu material rodante, não obstante incorrerem em pagamento dos alugueis de que cogita o convenio de trafego mutuo. Pondo em pratica esse expediente a Companhia Noroeste ultimou em meados de 1915, com a Companhia Mogyana, a troca de 100 vagões gondolas de 20 toneladas, pertencentes á Itapura a Corumbá, por 80 vagões cobertos, de nove toneladas, daquela companhia, á revelia do Governo Federal, que declarou não autorizar essa troca. De facto, recapitulando os tramites porque passou essa transação até a sua consumação, que tão particularmente interessa a Itapura a Corumbá, constata-se que a Companhia Noroeste, em requerimento de 10 de maio de 1915, dirigido ao Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, solicitou autorização para obter por troca com a Companhia Mogyana 80 vagões fechados com capacidade até 9.000 kilos, entregando 100 pranchas de 20.000 kilos adquiridas para a construção da linha Itapura a Corumbá, visto como aquellas pranchas, que serviram na construção para transporte de trilhos, pouca utilidade offereciam. Esse curioso requerimento foi submettido á apreciação da Inspectoria Federal das Estradas que, informando-o, declarou que as pranchas eram de propriedade do Governo Federal, tendo sido adquiridas pela Companhia Noroeste para a Itapura a Corumbá e já tendo sido o respectivo custo pago pelo Governo, na importancia de 700:000\$000. No mesmo sentido a directoria da Itapura a Corumbá teve oportunidade de se pronunciar, informando não só que as alludidas pranchas pertenciam á Itapura a Corumbá, como que se achavam em seu poder e eram necessarias ao serviço. E, subindo o respectivo processo ao Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, este indeferiu o requerimento já alludido, « por não ser admissivel que a requerente se forneça de material para o trafego, cujo custeio lhe cabe, permutando-o por material que lhe não pertence, por ser de propriedade da União, adquirido, como foi, para a Estrada de Ferro Itapura a Corumbá » (*Diario Official* n. 219, de 15 de setembro de 1915, fls. n. 9.785).

Na data, porém, em que foi indeferido o requerimento, já havia sido levada a effeito a troca, mas a Companhia Noroeste não trouxe ao conhecimento da administração da Itapura a Corumbá esse acto, nem tão pouco restituiu até hoje



as 100 pranchas que passaram á sua linha em virtude de disposição contida no accôrdo de trafego-mutuo, a qual permite o percurso de vehiculos de cada uma das estradas na linha da outra, sem baldeação, mediante as taxas no mesmo accôrdo estipuladas. Essas taxas teem sido applicadas sobre todo o material rodante da Itapura a Corumbá em poder da Companhia Noroeste, a partir de 1 de agosto de 1915, data em que entrou em vigor o contracto celebrado entre as duas estradas para o trafego mutuo e o inter-cambio de material rodante.

Antes, porém, de entrar em vigor esse contracto, as taxas arbitradas pela Commissão do Governo eram outras, e a applicação das mesmas deu ensejo á Companhia Noroeste para, embora extemporaneamente e sem fundamento de valor, impedir a normalização da situação oriunda do aproveitamento do material rodante que ficou em seu poder. Sob o fundamento de que as taxas de aluguel não haviam sido previamente combinadas, pois a communicação que lhe fez a Commissão do Governo, em 25 de novembro de 1913, sobre a responsabilidade da companhia pela utilização do material rodante da Itapura a Corumbá, não estabelecia as taxas que seriam applicadas, — a Companhia Noroeste, ao receber em dezembro de 1914 as contas de aluguel do material relativas aos mezes de março a outubro daquelle anno, impugnou-as, sem comtudo fazer a menor objecção ás anteriores contas de aluguel de material, referentes aos mezes de novembro de 1913 a fevereiro de 1914, as quaes lhe haviam sido apresentadas mezes antes, e que conservou em seu poder. As taxas impugnadas eram de 30\$ (trinta mil réis) diarios pelo aluguel de locomotivas, e de cinco mil réis (5\$) diarios pelo aluguel de carro-vagão, as quaes se conformam approximadamente com o que as companhias ou estradas que entre si permutam vehiculos cobram uma das outras sob diversas fórmulas, e mesmo com as taxas estipuladas no accôrdo de trafego mutuo que entrou em vigor no dia 5 de agosto de 1915, de 10\$ diarios por carro de passageiros e de 5\$ diarios por qualquer outra especie de carro-vagão.

No entanto a Companhia Noroeste, recusando-se a reconhecer o seu debito proveniente do aluguel de material rodante e devolvendo as ultimas contas que lhe foram apresentadas, não propoz nenhuma modificação das taxas de aluguel, o que parecia natural que fizesse para normalizar essa situação. Deante dessa attitude da companhia o então engenheiro-chefe da Itapura a Corumbá dirigiu, em dezembro de 1914, uma exposição ao Ministerio da Viação e Obras Publicas e submetteu á sua deliberação esse assumpto. Urgindo, porém, dar uma solução a essa questão, a directoria da es-



trada tomou a iniciativa de dirigir-se á Companhia Noroeste para obter uma proposta nesse sentido, o que fez em março de 1915. Em solução, a companhia, pelo seu presidente, pediu que o « Governo deixasse em seu poder todo o material adquirido por ella para a linha Itapura a Corumbá, debitando-a pela sua importancia nas suas contas de liquidação com o Governo ». Essa proposta da Companhia Noroeste foi immediatamente levada ao conhecimento do Ministerio da Viação e Obras Publicas, ficando em suspenso a applicação das taxas de aluguel do material rodante que ficou em seu poder por ocasião da entrega da Itapura a Corumbá á Commissão Federal. Posteriormente, em 27 de outubro de 1915, por aviso n. 160, o Ministerio da Viação e Obras Publicas determinou á Inspectoria Federal das Estradas que exigisse, da Companhia Noroeste nos termos do contracto existente em vigor, a immediata aquisição do material rodante necessario para o trafego da linha Baurú a Itapura, e fizesse a entrega do material de propriedade da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá que está sendo por ella utilizado.

Todavia a Companhia Noroeste ainda não entregou á Itapura a Corumbá o material rodante de que está se utilizando.

* * *

No correr de 1915 os serviços affectos á Locomoção melhoraram consideravelmente, sendo bem apreciaveis os esforços empregados para a conservação e reparação do material. Para esse resultado contribuiu bastante a organização definitiva e uniforme que receberam os serviços, os quaes tinham sido estabelecidos em character provisorio e obedecendo ás condições administrativas a que estava sujeita a estrada durante o periodo de construcção.

Em consequencia da divisão administrativa em duas secções, os serviços da Locomoção não puderam receber a mesma orientação na sua phase de organização, dahi resultando uma diversidade de organização que muito prejudicou os serviços após a ligação das mesmas secções.

Com a reunião dos serviços dessas secções, em fevereiro de 1915, e consequente suppressão das mesmas, a chefia da Locomoção ficou inteiramente a cargo de um engenheiro da Estrada, o qual, no mez seguinte, passou a chefe effectivo. A direcção dos serviços ficou localizada em Aquidauana, séde das melhores installações destinadas á conservação do material. No mez de março seguinte foi approvedo, por portaria do Ministerio da Viação e Obras Publicas, do dia 11, o quadro do pessoal, passando os serviços da Locomoção a constituir a 4ª Divisão da Estrada, sob a direcção de um engenheiro-chefe, secundado apenas por um inspector de tracção.



Foram creados dois cargos de chefes de officina, para as officinas de Aquidauana e Tres Lagôas, e o numero de machinistas foi fixado em 20, ficando estabelecidas quatro classes.

Nesse quadro a despeza annual com o pessoal dessa divisão foi computada em 431:480\$, — enquanto em 1914 as despezas com o pessoal da Locomoção elevaram-se a réis 533:191\$410, — tendo sido fixado vencimentos e diarias, (para o pessoal jornaleiro), inferiores aos que até então eram pagos. Dos serviços de escripturação e expediente, que até fevereiro de 1915 estiveram a cargo do escriptorio central de Aquidauana, foram encarregados dois segundos escripturarios.

A redução do pessoal foi sensivel, tendo sido aproveitados para preenchimento do quadro os empregados que mais se recommendaram pela sua applicação e disciplina. Observada essa norma, a redução do pessoal não prejudicou o serviço e os resultados obtidos no correr do anno foram animadores.

* * *

O serviço de tracção foi mantido com regularidade, não sendo registradas occurrencias de gravidade. O percurso total das locomotivas durante o anno foi de 380.573 kilometros, sendo 297.683 kilometros percorridos em serviço do Trafego, e 82.890 em proveito da linha, mormente no serviço de lastro. Do confronto desses percursos com os effectuados em 1914, verifica-se um augmento no percurso das locomotivas em serviço do Trafego (211.060 em 1914 contra 297.683 em 1915), o que, aliás, era natural, porquanto nos tres primeiros trimestres de 1914 não estava aberta ao trafego toda a linha da Estrada; em compensação, o percurso das locomotivas em serviço da linha e da construcção foi de 122.824 kilometros em 1914 contra 82.890 em 1915.

Para o resultado obtido em 1915 estiveram em serviço todas as locomotivas da estrada, (que estão em seu poder), em numero de 25, das quaes apenas seis entraram em serviço no anno anterior; as restantes 19 são locomotivas velhas, adquiridas antes de 1913 e cujo estado muito se resentia de excesso do serviço e falta de conservação. Além dessas foram utilizadas tres locomotivas pertencentes á Companhia Noroeste do Brasil, a de n. 14, typo « Mogul », da « The Baldwin Loc. Works », e as de ns. 11 e 13, typo « Tender » (La Meuse), estas em serviço exclusivamente nas barrancas do rio Paraná.

O estado desse material, em geral precario, exigiu um consideravel numero de reparações correntes, que foram effectuadas pelas officinas da estrada, sem prejuizo de outros ser-



viços. Assim foi que nas officinas de Aquidauana foram reparadas, no correr de 1915, oito locomotivas, e nas officinas de Tres Lagoas, destinadas apenas a reparações correntes, foram entretanto executadas reparações mais importantes em seis locomotivas, elevando assim a 14 o numero de reparações importantes levadas a effeito com os proprios recursos da Estrada. Quatro outras locomotivas soffreram uma reparação completa nas officinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, as de ns. 24 e 86, e nas da Companhia Mogyana as de ns. 28 e 46.

Não obstante essas reparações o numero de locomotivas de que dispõe a estrada é insufficiente, não permittindo regularidade de tracção para os lastros tão necessarios a uma linha ainda em grande parte por consolidar. Não sendo possivel prever quando serão restituídas pela Companhia Noroeste do Brasil as 10 locomotivas que se acham em seu poder, — e mesmo se isso terá logar, — a aquisição de material de tracção é de grande necessidade e seria conveniente que fosse sendo feito paulatinamente, sem sobrecarregar as despesas da Estrada e ao mesmo tempo dotando-a do material exigido pelo augmento do seu trafego e pela depreciação do material existente.

Em outubro de 1915 foram encommendadas á « The Baldwin Loc. Works » duas locomotivas typo « Ten-Wheel », classe 10-24-D, as quaes já foram entregues ao serviço, tendo sido montadas nas officinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e receberam os ns. 16 e 17.

* * *

Os rebocadores empregados na travessia do rio Paraná foram convenientemente conservados, bem assim o material fluctuante utilizado no mesmo serviço. O percurso total attingido pelo serviço ordinario dos trens nessa travessia elevou-se nesse anno de 1915 a 5.860 kilometros, sendo feitas diariamente, em média, quatro travessias do rio, ou seja um transporte diario de 10 vagões ou carros de cada uma das margens do rio para a outra. Como já foi assignalado no capitulo referente á linha, a travessia do rio ficou interrompida e os serviços paralyzados durante cinco dias do mez de novembro e 10 dias do mez de dezembro de 1915. O transbordo do material rodante foi feito sempre com muito risco, tendo occorrido um accidente em setembro de 1915, do qual resultou a queda ao rio da locomotiva n. 11 que foi retirada depois de um penoso serviço de 10 dias, em que foi necessario interromper a travessia.



* * *

O estado dos carros e vagões foi melhorado na medida dos recursos materiaes da estrada. Nas officinas de Aquidauana foram reparados 55 vehiculos, dos quaes 13 entre carros de passageiros e de correio e bagagem, e 42 entre vagões de mercadorias e diversos outros. As despezas com essas reparações elevaram-se a 24:315\$860 para as dos 13 primeiros, com uma média de 1:712\$876 por vehiculo, e a 22:267\$398 para os dois vagões de mercadorias e diversos, donde uma média de 578\$830 por vagão.

Os vagões de diversas especies que a Estrada conseguiu conservar em seu poder foram sufficientes para attender com relativa regularidade ás exigencias do trafego, não obstante o augmento de mercadorias a transportar. Outro tanto não se observou, porém, com relação aos carros de passageiros, cuja escassez difficultava a composição dos trens previstos no horario em vigor, tornando-se quasi impossivel a conveniente conservação dos mesmos. Até principio do segundo semestre de 1915 a Locomoção dispoz apenas de tres carros de 1ª classe, para passageiros, de quatro de 2ª classe, de cinco mixtos de 1ª e 2ª classe, e de tres de correio, bagagem e chefe de trem.

Os tres de correio, bagagem e chefe de trem, são vagões de mercadorias que foram transformados nas officinas da Estrada no correr de 1914 e os demais foram entregues ao serviço anteriormente a 1913, estando em máo estado de conservação.

De então para cá a situação melhorou consideravelmente com a entrega ao serviço de tres carros de 1ª classe, tres de 2ª, e dois de correio, bagagem e chefe de trem, fabricados nas officinas de Trajano de Medeiros & Comp., por encommenda da Estrada, com autorização do Ministerio da Viação e Obras Publicas, em janeiro de 1915. Além desses oito carros a referida encommenda abrangeu mais um carro de primeira classe, um de segunda classe, dois de correio, bagagem e chefe de trem, e dois dormitorios. Aos fabricantes foi concedida isenção de direitos aduaneiros para grande parte das ferragens dos carros e para alguns accessorios, sendo, porém, todo o madeiramento de procedencia nacional. O custo desses carros entregues completamente acabados nas officinas dos fabricantes, na estação de Engenho de Dentro, Estrada de Ferro Central do Brasil, foi de 380:000\$, sendo 112:000\$ pelos quatro carros de 1ª classe, 100:000\$ pelos quatro de 2ª, 92:000\$ pelos quatro de correio, bagagem e chefe de trem e 76:000\$ pelos dois dormitorios. A construcção foi fiscalizada por engenheiros da Estrada, sendo fielmente observadas as condições ajustadas, e o resultado que tem apresentado em



serviço corresponde á expectativa da directoria, revelando a excellencia da construcção, que em nada deixa a desejar, e a essa perfeição de construcção se allia o aspecto de conforto que offerece o esmerado acabamento dos carros. As suas disposições internas attendem perfeitamente ás condições exigidas para carros desta natureza em uma estrada como a Itapura a Corumbá. Os carros-dormitorios, que além de um salão com 12 leitos desmontaveis (seis em baixo e seis em cima) que podem ser transformados em assentos para o serviço diurno, dispõem de uma cabine reservada com quatro camas, sendo providos de iluminação electrica, systema «Stone», de ventiladores e de todos os accessorios indispensaveis em taes vehiculos.

Todavia a utilização desses carros tem indicado tres pequenas alterações a serem introduzidas, das quaes duas destinadas a obviar inconvenientes decorrentes do emprego da lenha como combustivel, a saber:

a) modificação da posição do gazometro (que está collocado sob a caixa dos carros), de fôrma que possa ser manobrado do interior dos carros quando estes estiverem em movimento;

b) modificação das plataformas, praticando uma incisão de fôrma concava na intersecção da parede do carro com a plataforma e revestindo-a com qualquer metal, para que as fagulhas de lenha não prejudiquem essa parte dos carros;

c) fechar a communicação da gaiola para animaes com o compartimento de bagagem, nos carros de bagagem, correio e chefe de trem, evitando assim a penetração de fagulhas nesse compartimento.

* * *

Durante o anno de 1915 os carros e vagões percorreram 2.017.047 kilometros, dos quaes 1.864.743 em serviço de trafego e 152.304 em serviço da linha, ahi avultando o serviço de lastro. Computando-se o percurso de vehiculos e o percurso de locomotivas por especie de trem, resulta a seguinte média de carros ou vagões correspondente a uma locomotiva kilometrica, a saber: nos trens de passageiros, 3,0; nos mixtos, 5,88; nos trens de serviço para a linha, 4,55.

* * *

No correr desse anno as despesas com a conducção de trens, tanto em serviço de trafego como no lastro, comprehendendo a lubrificação dos carros, eventuaes e manobras, importaram em 246:220\$878, sendo 221:598\$791 com os trens da tabella; 12:301\$020 com manobras e 12:321\$067 com os lastros.



A lubrificação dos vehiculos importou em 20:426\$257, inclusive o pessoal correspondente. Nesse serviço de lubrificação foram consumidos, durante o anno de 1915, 21.188 litros de oleos de diversas qualidades, que são discriminados da seguinte fórma: oleo para carro — consumo em serviço do trafego: 1.925 litros; em serviço do lastro: 1.303 litros; e no serviço fluvial: 697 litros. Oleos para machina e para cylindro — em serviço do trafego: 5.023; em serviço do lastro: 8.640 e no serviço fluvial: 3.000 litros. Com o mesmo fim foram consumidos 3.849 kilos de estopa, sendo 2.049 em serviço do trafego, 1.303 no de lastro e 497 no serviço fluvial.

O unico combustivel empregado na estrada, desde o inicio do seu trafego, foi a lenha, proveniente das proprias mattas marginaes á linha, cujo custo, como é notorio, está mais em conta do que o do carvão. E, mesmo que o custo do carvão venha a baratear não é provavel que o seu emprego seja aconselhavel nestes primeiros annos de exploração da estrada, porquanto o seu limitado trafego não poderá ser remunerador.

O consumo de lenha elevou-se em 1915 a 37.770 metros cubicos contra 35.646 metros cubicos consumidos em 1914. A importancia da lenha consumida em 1915 foi de 139:268\$, enquanto em 1914 foi de 126:279\$500. Do confronto dessas importancias com as quantidades de lenha consumidas resulta um preço médio por metro cubico mais elevado em 1915 do que em 1914. No entanto, dos 35.646m³,00 de lenha consumidos em 1914, quasi a metade, 15.571m³,00 foi adquirida por 3\$500, 4\$, 4\$500 e até 5\$ o metro cubico, e os restantes 20.075m³,00 foram adquiridos a 2\$800 o metro cubico, enquanto em 1915 apenas foi adquirida uma pequena quantidade de lenha de inferior qualidade a 2\$800, porquanto o trafego já não era effectuado em character provisório e era necessaria lenha de boa qualidade para serem mantidos os horarios, esta adquirida por 3\$ e, no maximo, por 3\$500 o metro cubico.

Dos 37.770 metros cubicos consumidos em 1915, 28.770 foram utilizados em serviço do trafego; 5.380 em serviço de lastro e 3.620 no serviço fluvial de travessia do rio Paraná.

* * *

Ainda no periodo de contrução, a administração da Estrada conseguiu melhorar um pouco as installações de Tres Lagôas, — que a Companhia Noroeste do Brasil havia entregue como officina da 1ª secção, — e levou a effeito a transformação completa das officinas de Aquidauana, que, de um simples galpão de cerca de 30m × 20m, passaram a ser constituidas por tres lances de 50m × 40m, com tres vallas para limpeza de locomotivas e diversas bancas de limadores e machinas-ferra-



mentas. Outras machinas-ferramentas de que carecem essas officinas ainda não puderam ser adquiridas, existindo apenas as que foram montadas até dezembro de 1914, a saber: um torno médio, um pequeno torno mechanico, uma machina de aplaiuar, duas machinas de furar, um rebôlo grande (ligado a transmissão), duas serras circulares (uma grande e outra pequena), um martinete a vapor, uma serra alternativa vertical de desdobrar tôras, uma outra identica para desdobrar táboas, uma plaina para madeira e um torno para madeira, tudo accionado por dois motores, um fixo, de força de 10 cavallos vapor, e um locomovel de seis cavallos vapor. Além dessas machinas-ferramentas existem duas forjas para ferreiro e uma para caldeireiro e uma má installação para fundição de ferro e bronze, exclusivamente em cadinho. Nas officinas de Tres Lagôas existiam naquella data as seguintes machinas-ferramentas: uma plaina revolver (em bom estado), um pequeno torno mechanico, uma machina de furar, á mão (em máo estado), uma pequena serra circular em duas folhas para cortar lenha e madeiras, um engenho de desdobrar tôras (do typo antigo, para madeiras de $0,60 \times 0,60$ de secção e comprimento de seis), um dito de desdobrar táboas (para secção maxima de $0,40 \times 0,40$ em máo estado), uma pequena plaina industrial e uma serra de fita sem fim, sendo toda a installação accionada por um locomovel de oito cavallos vapor e uma machina semi-fixa de 10 cavallos, a qual dispõe de um ventilador para duas forjas de ferreiro existente nas mesmas officinas. Dispõe tambem essa officina de uma bomba hydraulica para ajustar e desajustar rodas, com uma engrenagem partida, e de um guindaste a vapor para 4.000 kilos, com fixação ao trilho.

Todas as machinas-ferramentas de ambas as officinas estão em condições de regular conservação, e durante o anno de 1915 houve apenas a aquisição de um torno pequeno, typo moderno, que muito veio auxiliar o serviço. Nesse anno foram tambem augmentadas ambas as officinas. As de Aquidauana foram augmentadas de um galpão com lanternim, e com uma extensão de 44 metros e largura de 10 metros, o qual foi destinado a deposito da Locomoção; e de mais outro, ao lado, com a mesma extensão e largura de $5^m,40$, servindo este de abrigo para reparação e pintura de carros. Nas de Tres Lagôas houve o augmento do galpão da direita, com uma área de 286 metros quadrados.

Com os recursos disponiveis foi iniciada nas officinas de Aquidauana a installação de um forno de fundição para ferro, que muitos serviços virá prestar, barateando o custo das peças em obra. Não obstante só ter podido ser concluida a sua montagem no anno de 1915, foram fundidas, ainda nesse anno e em cadinhos, 250 peças em ferro, pesando 1.500 kilos e na



importancia de 997\$500, e 727 peças em bronze, pensando 8.635 kilos e na importancia de 24:178\$930. O preço médio das fundições em bronze foi, por kilo, de 2\$800, e o de ferro fundido de \$665 por kilo.

A chefia da Locomoção reclama incessantemente a aquisição de diversas machinas-ferramentas e a installação de alguns outros melhoramentos nas officinas, sendo de maior relevancia o seguinte: installação de fornos especiaes para o preparo de molas e para a substituição de aros de locomotivas e carros; uma bomba para experiencia de pressão nas caldeiras; uma plaina com capacidade sufficiente para aplainar peças de 24 pollegadas de largura por 15 pollegadas de espessura; uma machina de contornar, de 18", com todos os movimentos; uma machina de furar, radial; uma « fraize » universal, tendo o curso de mesa de 50 pollegadas, munida de cabegotes e ferramentas, e de uma pequena machina de afiar as ferramentas da « fraize »; uma machina de atarrachar, com os machos e mandríz; uma machina de punccionar e tezourar chapas de ferro a frio; e, para a serraria annexa ás officinas, uma serra de fita continua para serrar tóras de madeira de 30 pollegadas de diametro e 24 pés de comprimento, um marceneiro ou carpinteiro universal, e uma machina para afiar ou dentear falhas da serra.

* * *

Pelas duas officinas foram feitas as reparações de que careceram as bombas e caixas d'agua, tendo importado essas preparações no total de 24:873\$551, inclusive despesas com o pessoal.

IV

Trafego, movimento e telegrapho

(1914-1915)

O trafego da Estrada foi sendo aberto ao publico, em caracter provisorio, á medida que ia sendo terminado cada um dos trechos em construcção, posto que as respectivas installações ainda não estivessem concluidas.

Assim foi que em novembro de 1913 estavam abertos ao publico os trechos comprehendidos entre Itapura e Agua Clara (então Rio Verde) na 1ª Secção, e entre Porto Esperança e Olhos d'Agua na 2ª, em uma extensão de 220 kilometros naquella e de 336 kilometros nesta. Esse trafego, em ambas as secções, era bem precario, e os serviços attinentes ao trafego



da 1ª Secção não se distinguiram dos serviços da linha de Baurú a Itapura. Assumindo a direcção da estrada, a commissão nomeado pelo Governo tratou immediatamente de dar organização aos serviços do trafego da 1ª Secção, regendo-os pelo principio da administração publica. Como medida preliminar foi creada uma Contadoria, com séde em Tres Lagôas, e em seguida foram sendo modificadas as normas de serviço. Estas approximaram-se muito dos regulamentos da Central do Brasil, cujo inspector do movimento foi chamado a superintendent, em commissão, o trafego da Itapura a Corumbá, na qualidade de engenheiro-ajudante da commissão. Não foi possível, contudo, normalizar de vez esses serviços devido ás más condições em que se achava a Estrada e á deficiencia de installações e de material rodante. As poucas estações já construidas estavam desprovidas de mobiliario e de tudo quanto era necessario ao serviço; as outras funcionavam em carros de mercadorias estacionados nos pontos indicados para esse fim. O telegrapho não podia funcionar com regularidade, de fórma a attender ao serviço de movimento dos trens.

A administração cuidou de modificar essas condições e no correr de 1914 adquiriu os artigos reclamados com mais urgencia e melhorou o estado das estações.

Em novembro de 1913 estas eram em numero de 16, nos trechos já abertos ao trafego nas duas secções, das quaes 13: — Jupiá, Tres Lagôas, Cervo, Arapuá, Burity, Rio Branco, Ribeirão Claro, Rio Verde, Mutum, Aquidauana, Miranda, Guaycurús e Porto Esperança, estavam installadas em edificios construidos para esse fim, quer de alvenaria quer de madeira; as restantes, em numero de tres, — Correntes, Visconde de Taunay e Salobra, funcionavam em carros de mercadorias.

A ligação das linhas telegraphicas das duas secções só poudo ser terminada em meados de 1914 e no trecho comprehendido entre Rio Pardo e Campo Grande só foi extendida uma linha, sendo feitas as communicações ahi por meio de telephone. A segunda linha nesse trecho foi sendo extendida posteriormente e só ficou concluida em meados de 1915.

O movimento dos trens foi feito com pouca regularidade até fins de 1914, devido ás pessimas condições em que se achava a linha e ao estado precario do material rodante e defficiencia de material de tracção, esta aggravada pelo grande numero de comboios que a Construcção exigia para o transporte de materiaes. Nos trechos abertos ao tráfego em cada secção corriam em cada sentido tres comboios mixtos por semana para transporte de passageiros e cargas.

Em outubro de 1914, ao ser estabelecida a ligação das duas secções e inaugurado oficialmente o trafego em toda a Estrada, começou a ser applicado um novo horario, mantendo



o mesmo numero de trens naquelles trechos, mas vencendo em menor tempo os percursos, o que se tornava possivel devido á suppressão dos trens especiaes destinados ao transporte de materiaes para a construcção. Entretanto esse novo horario só estabeleceu um trem por semana, em cada sentido, no trecho então inaugurado, entre Rio Pardo e Campo Grande, onde as obras de arte e a linha estavam ainda por consolidar. Ahi o trafego foi aberto com um caracter todo provisório ficando ainda todos os serviços a cargo dos empreiteiros da construcção até principios de 1915. Só o serviço de locomoção dos dois trens mixtos, semanaes, era feito pela propria Estrada. Em fins de 1914 ficaram terminadas as estações de Terenos, Joaquim Murtinho, (ex-Jacaré), Correntes, Piraputangas, Visconde de Taunay, Salobra e Bodoquena, cujas construcções foram iniciadas pela Commissão Federal, e foram immediatamente abertas ao trafego as primeiras; as tres ultimas já funcionavam provisoriamente em vagões de mercadorias. Na mesma occasião foram abertas ao trafego as de Senador Azeredo (ex-Serrote), Rio Pardo, Balsamo, Campo Alegre, Gerivá, Lagôa Rica, Campo Grande, situados no ultimo trecho construido. Estas estações não puderam ser dotadas de edificios proprios e foram estabelecidas em carros de mercadorias, excepção feita da de Rio Pardo, para a qual foi aproveitado um galpão de madeira, desmontavel, que servia á Construcção.

Estavam, pois, abertas ao trafego, ao iniciar-se o anno de 1915, 27 estações, a saber: Jupia, Tres Lagôas, Cervo, Arapuá, Burity, Barão do Rio Branco, Ribeirão Claro, Rio Verde, Mutum, Senador Azeredo (ex-Serrote), Rio Pardo, Balsamo, Campo Alegre, Gerivá, Lagôa Rica, Campo Grande, Terenos, Joaquim Murtinho, Correntes, Piraputanga, Aquidauana, Visconde de Taunay, Miranda, Salobra, Guaycurús, Bodoquena e Porto Esperança.

As estações de Rio Verde, Burity, Campo Alegre e Gerivá, passaram a denominar-se, por acto do Ministro da Viação, de 26 de agosto de 1915, respectivamente, Agua Clara, Buritysal, Alegre e Ligação. Essa modificação foi proposta pela directoria da Estrada para evitar equivocos provenientes da semelhança de nomes daquellas estações com outras de diversas estradas.

Todas as estações eram illuminadas a kerozene, o mesmo acontecendo aos carros de passageiros.

Ainda em 1914 foi atacada a construcção dos edificios para as estações de Ligação, Lagôa Rica, Campo Grande e Carandazal. Todas ellas foram concluidas no correr de 1915 e as estações foram logo installadas nos respectivos edificios. No entanto a administração da Estrada julgou de bom conselho



conservar fechada a estação de Carandazal, porquanto a mesma está localizada em um trecho em que só era explorada uma propriedade agrícola, cuja limitada exportação dispensava a abertura permanente dessa estação.

Com a entrega ao serviço dos edificios para essas quatro estações, só continuaram desprovidas de edificios proprios as estações de Senador Azeredo, Rio Pardo, Balsamo e Alegre. Está nas mesmas condições a nova estação aberta ao trafego em 1915, no kilometro 123. Essa estação foi denominada Senador Victorino Monteiro e está funcionando em um vagão de mercadorias tendo sido localizada onde os trens faziam uma parada facultativa para desembarque de passageiros, conhecida pelo nome de Chave do Retiro Velho.

Dessas cinco estações a de maior movimento é a de Rio Pardo, que reclama a construção de um edificio com capacidade sufficiente. As estações de Terenos, Joaquim Murinho, Piraputanga, Visconde de Taunay, Salobra e Bodoquena devem ser augmentadas, para attender convenientemente ao serviço que cresce dia a dia. O edificio de madeira que serve a Tres Lagôas terá de ser dentro em pouco substituido por edificio de alvenaria com maiores dimensões, devendo o mesmo succeder com a irrisoria estação de Porto Esperança.

As installações das estações ainda deixam a desejar; contudo teem sido providas, na medida dos recursos disponiveis, de tudo quanto se torna mais urgente.

Entregue á administração da Estrada, em junho de 1915, o trecho de linha entre Rio Pardo e Campo Grande, que ficára a cargo dos empreiteiros para ser consolidado, passaram a circular alli tres trens por semana em cada sentido, em lugar de um só como até então estava estabelecido. Dessa fórma dispunha o publico de tres trens semanaes entre os extremos da linha, sendo vencida a distancia de Itapura a Porto Esperança em tres dias e meio, com pernoites em Tres Lagôas, Rio Pardo, e Aquidauana. Com a entrega ao serviço de novas composições, fabricadas no proprio paiz, e com o melhor estado da linha, poudo ser estabelecido o horario que começou a vigorar em 15 de setembro de 1915, com tres trens de passageiros em cada sentido por semana, e outros tres tambem em cada sentido, exclusivamente para o trafego de mercadorias.

O percurso de Itapura a Porto Esperança passou a ser feito em dois dias e algumas horas, apenas com dois pernoites, em Tres Lagôas e Campo Grande. O serviço de transporte de mercadorias dispõe de trens exclusivamente de cargas, com menor velocidade e maior lotação, com grande aproveitamento de capacidade de tracção das locomotivas e conservação do material rodante.



Esse horario tem satisfeito ás necessidades locais e mesmo ao publico que se serve da Estrada em toda a sua extensão para transportar-se a outros pontos. Todavia é de toda a conveniencia o estabelecimento dos trens nocturnos que poderão circular semanalmente entre Itapura e Porto Esperança fazendo o trajecto em pouco mais de 30 horas. A Estrada já dispõe de dois magnificos carros dormitorios, estando em estudo o horario a adoptar para taes trens, e que só tem sido retardado para estabelecer correspondencia com os trens nocturnos que a Companhia Noroeste pretende fazer circular entre Baurú e Itapura. E' tambem de toda a conveniencia, para attender satisfactoriamente á commodidade e interesse dos passageiros, o emprego de carros-*restaurants*, o que permite evitar as longas paradas para as refeições, proporcionadas em pessimas condições. Torna-se, pois, indispensavel a encomenda de alguns desses carros, que poderão ser construidos no paiz, como foram os carros-dormitorios e as composições ora em trafego.

Dotada desses carros a Itapura a Corumbá poderá offerrecer boas e rapidas condições de transporte.

A circulação dos trens, tanto de passageiros como de cargas, foi feita regularmente no correr do anno de 1915 dentro dos horarios estabelecidos, sendo verificados apenas pequenos atrasos, provenientes do estado do material rodante, na sua quasi totalidade antigo e dispondo de conservação parca, e tambem devido á linha. O numero de accidentes foi relativamente limitado: 39, dos quaes um provocou a morte de um foguista da estrada.

* * *

O serviço da travessia do rio Paraná em *ferry-boats*, a cargo desta Divisão, foi mantido com toda a regularidade durante o anno de 1915. Nos rebocadores utilizados nesse serviço, destinados não só a rebocar as chalanas que transbordam os carros de cargas e as locomotivas, como tambem a transportar os passageiros, pois a installação defficiente do serviço não aconselha a trasladar os carros de passageiros, foram introduzidos alguns melhoramentos para maior commodidade dos viajantes. Não obstante a conservação do material fluctuante, esse serviço é muito penoso e prejudicial ao material rodante, além dos inconvenientes que acarreta ao trafego pela demora nas manobras de acesso ás margens do rio e nas travessias, immobilizando o material rodante por longas horas.

Até novembro de 1915 as mercadorias destinadas ás estações situadas em territorio de Matto-Grosso eram transbordadas nos proprios carros da Companhia Noroeste, sendo bal-



deados em Tres Lagôas para os vagões da Itapura a Corumbá. Esse regimen apresentava o inconveniente de não aproveitar inteiramente a arqueação das chalanas ou conjugados que fazem o serviço de transbordo dos carros, porquanto cada conjugado só comporta cinco unidades a seu bordo e os carros da Companhia Noroeste teem lotação apenas para 7.500 kilos. Assim resolveu a directoria da Estrada baldear em Itapura, para os seus carros, de 20.000 kilos, as mercadorias com destino ás suas estações, utilizando com mais vantagem a arqueação daquelles conjugados.

No correr do anno, foram trasladados, em ambos os sentidos, 1.878 unidades o que representa uma média de cinco unidades por dia. No entanto esse resultado não indica, como poderá parecer á primeira vista, que o serviço é folgado. Pelo contrario; dadas as circumstancias em que é feito semelhante serviço, dotado de uma installação bem primitiva, e sujeito ás influencias das correntezas do rio, que difficultam a atracação dos conjugados, a travessia do rio reclama uma solução que não póde ser outra sinão a construcção da ponte fixa. Convém notar que no correr de novembro e dezembro de 1915 a travessia do rio esteve interrompida durante 15 dias, devido ao augmento das aguas.

O seguinte quadro indica o movimento dessa travessia:

Quadro demonstrativo do movimento de transbordo de vagões e locomotivas no rio Paraná, durante o anno de 1915

DESTINO	VAGÕES CARREGADOS	VAGÕES VASIOS	LOCOMOTIVAS	TOTAES
De S. Paulo para Matto-Grosso .	816	120	7	943
De Matto-Grosso para S. Paulo.	274	651	10	935
Totacs .	1.090	771	17	1.878

Um forte temporal que cahiu na occasião em que um dos rebocadores com um conjugado trasladava alguns carros, arremessou-os contra as pedras, donde resultou furar o fundo do conjugado e avariar a helice do rebocador. De outra feita, em setembro, ao ser transbordada da margem de S. Paulo para a de Matto-Grosso, a locomotiva n. 11 não obedeceu ao freio quando descia a rampa, indo projectar-se a 30 metros da



margem, a uma profundidade de cinco metros. Essa locomotiva foi retirada com grande difficuldade. Ao cahir ao rio a locomotiva avariou um pouco o rebocador.

* * *

O movimento de trens foi interrompido, embora por poucos dias, por duas greves do pessoal, que felizmente não se generalizaram, ficando circumscriptas a dois pequenos trechos da Estrada, nem tão pouco redundaram em movimentos anarchicos e subversivos. A primeira teve inicio na noite de 16 de fevereiro, sendo provocada por alguns empregados das officinas de Tres Lagôas, os quaes lograram induzir algumas turmas da linha, situadas nas proximidades daquela localidade, a fazerem causa commum com elles. Para justificar esse movimento de indisciplina allegaram o atrazo nos pagamentos, o que a administração cuidou logo de sanar com os recursos que para esse fim o Governo poz á sua disposição nessa occasião. No dia 22 foi restabelecido o trafego e os serviços ficaram normalizados, sendo em seguida effectuados os pagamentos. Os empregados insubordinados que chefiavam o movimento grevista foram dispensados a bem da disciplina. Nenhuma depedração soffreu a Estrada, limitando-se os grevistas a impedir a execução dos serviços.

A segunda greve originou-se em Aquidauana, a 6 de julho, promovida por pessoal das tres Divizões que trabalhava naquella Villa e suas circumvizinhanças, propagando-se dahi até Porto Esperança. Nas proximidades de Aquidauana foram arrancados alguns trilhos e as communicações telegraphicas com Campo Grande foram interrompidas. A causa apresentada pelos grévistas foi tambem a de atrazo de pagamentos. Todavia a administração conseguiu, por meios suasorios, a normalização dos serviços, e no dia 9 recommçaram a circular os trens do horario. Dias após era effectuado o pagamento reclamado, conforme promettera a administração, e nessa occasião foram dispensados os principaes instigadores do movimento de insubordinação. Nessa emergencia poudeser patenteado, mais uma vez, o sentimento de disciplina de todo o pessoal da Estrada, que soube manter-se com circumspecção durante esse incidente a que foram levados por alguns máos elementos adventicios que difficilmente podem ser evitados em tão numeroso pessoal.

* * *

Para seu serviço de communicações e para o publico, dispõe a Estrada, em toda a sua extensão, a partir de meiodos de 1915, de duas linhas telegraphicas. Uma dellas é aproveitada para o



serviço telephónico entre as estações, pois, como já ficou dito, nem todas possuemapparelhos telegraphicos. A outra linha destina-se ao serviço telegraphico, não só da estrada como do publico, ao qual está aberto o telegrapho da estrada.

Esse serviço publico era feito pela Companhia Noroeste do Brasil que assim havia ajustado com a Repartição Geral dos Telegraphos. Passando a Estrada ao actual regimen em fins de 1913, continuou o publico a gosar desse serviço, porquanto aquella companhia aceitava em Itapura os telegrammas e os transmittia, pela sua linha telegraphica de Itapura a Baurú ao Telegrapho Nacional, debitando á Itapura a Corumbá as taxas relativas ao percurso de Itapura a Baurú e dahi ao destino dos telegrammas; de modo que a Itapura a Corumbá cobrava a taxa correspondente a todo o percurso do telegramma, deduzia dahi a sua quota-parte e entregava o saldo á companhia, que liquidava com a Repartição Geral dos Telegraphos. Essa situação, algo anomala, — pois a estrada podia transmittir os telegrammas directamente ao Telegrapho Nacional, em Aquidauana, quando assim conviesse aos expedictores, e, por outro lado, podia ajustar suas contas com a propria Repartição Geral dos Telegraphos, — cessará brevemente. Em 20 de agosto de 1915 foi celebrado o convenio de trafego mutuo telegraphico com a Repartição Geral dos Telegraphos, o qual regerá o serviço telegraphico da Estrada, desde que sejam satisfeitas as exigencias do dito convenio, o que está sendo providenciado com urgencia. Esse convenio é semelhante aos que tem sido celebrados entre aquella repartição e as estradas de ferro administradas pela União.

No correr do anno de 1915 foi feita a substituição de grande numero de postes que estavam em máo estado, sendo empregados postes de « carandá ». As estações de Tres Lagôas, Agua Clara, Rio Pardo, Campo Grande, Aquidauana, Miranda e Porto Esperança foram dotadas de apparelhos telegraphicos « Spagnoletti », de typo identico aos empregados nas estradas paulistas.

O movimento do telegrapho da Estrada em serviço do publico foi o seguinte:

	1914	1915
Numeros de telegrammas	18.382	15.195
Numeros de palavras	310.525	260.664
Receita	16:349\$715	14:316\$310

* * *

Durante o periodo de construcção, enquanto o trafego tinha o character provisorio e era feito por secções, com uma solução de continuidade de mais de 200 kilometros, o movi-



mento de mercadorias era diminuto, limitado ao inter-cambio de productos entre diversas localidades servidas pela propria Estrada. A exportação para outros destinos era insignificante e o seu incremento era impossivel devido ás tarifas então applicadas, que impediam o desenvolvimento da zona e aniquilavam qualquer iniciativa. Essas tarifas, que vigoraram na Itapura a Corumbá até outubro de 1914, foram approvadas a titulo provisorio, pelo decreto n. 6.230 A, que o Governo Federal baixou em 12 de novembro de 1906, para serem applicadas na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, (linha de Baurú a Itapura, de concessão da Companhia) até 200 kilometros. De facto, resa esse decreto:

« Approva, *provisoriamente*, o regulamento, tarifas de transporte e serviço telegraphico, para o trafego, até a extensão de 200 kilometros. »

Entretanto a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil concluiu aquella linha, na extensão de 437 kilometros, e continuaram em vigor as mesmas tarifas, com a agravante de serem applicadas ainda a mais 335 kilometros da Itapura a Corumbá (da 1ª Secção), o que importava em applical-as na extensão total de 772 kilometros. Ainda mais: essas mesmas tarifas foram applicadas na 2ª Secção da Itapura a Corumbá, de Porto Esperança a Campo Grande, em uma extensão de 380 kilometros.

Da applicação dessas tarifas resultaram fretes avultadissimos, pois das 22 tabellas de que constavam ellas, apenas quatro eram differenciaes. As outras 18 eram fixas. E' quanto basta para avaliar quão elevados eram os fretes resultantes da applicação dessas tarifas a cerca de 800 kilometros de percurso. A desproporção de taes tarifas ficou evidenciada em um quadro comparativo com as de diversas estradas, que foi organizado pelo Trafego e que acompanhou a exposição apresentada ao Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, pela administração da Itapura a Corumbá em setembro de 1914, sobre a conveniencia de serem adoptadas as tarifas que então propoz. A differença entre os fretes resultantes dessas tarifas, applicadas a um percurso médio de 400 kilometros e maximo de 800 kilometros, e os fretes da Sorocabana Railway, da Paulista e da Central do Brasil para taes percursos, é extraordinaria, sendo que muitos fretes são de 1.500 % mais elevados. Nesse quadro, que, melhor do que quantos argumentos possam ser apresentados, demonstra o que eram as tarifas applicadas á Itapura a Corumbá, os fretes das tabellas 12 e 13, que dizem respeito ás madeiras, cal e cimento, chamam a attenção de quem os examina. Com effeito esses fretes são de 518 % a 1.948 % mais elevados que os das estradas paulistas. No em-



tanto a qualquer administrador occorreria estabelecer fretes baixos para o transporte das madeiras e materiaes de construcção, pois essa medida provocaria uma larga exportação da madeira, que abunda na zona percorrida pela Estrada, e a importação de cimento, etc., para construcções. Comtudo foram estabelecidas aquellas tarifas prohibitivas para taes materiaes, impedindo assim o desenvolvimento da zona, em logar de fomental-o, com vantagem incontestavel para a propria Estrada.

Todavia, o Governo, em bôa hora, dotou a Itapura a Corumbá com um systema de tarifas condizente com os interesses da zona e da Estrada.

Ao approximar-se a data da abertura do trafego em toda a linha da Estrada, a sua administração apresentou ao Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas o substancioso estudo que a respeito de tarifas fôra cuidadosamente organizado pela Divisão do Trafego e submetteu á sua apreciação as bases organizadas pela mesma Divisão para as novas tarifas, consoante as observações feitas no mesmo estudo.

Na organização dessas bases foram consideradas attentamente as condições da Estrada, que foi construida como uma estrada estrategica, mas que, atravessando uma zona susceptivel de grande desenvolvimento, comquanto deshabitada, deve ser aproveitada para valorizar essa zona, dando-lhe braços e recursos que desenvolvam a riqueza local, fomentando a exportação de seus productos. Nessa conformidade foram organizadas tarifas baixas que permitem desenvolver rapidamente o commercio e as industrias na zona atravessada, proporcionando-lhes facilidades para aquisição dos elementos de vida que lhes faltam, de modo que o desenvolvimento rapido da massa de transporte tenda a compensar as despezas de custeio e construcção. As bases organizadas comprehendem 25 tabellas differenciaes para as tarifas. Para a fixação das taxas foi feito um estudo comparativo das adoptadas pelas estradas mais proximas da Itapura a Corumbá, como a Paulista, a Sorocabana, a Noroeste e mesmo a Central do Brasil, e pelo confronto foram estabelecidas as que pareciam mais convenientes e que pouca differença fazem, a mais ou a menos, das adoptadas pela Sorocabana Railway e pela Central.

Tomando em consideração a proposta da administração da Estrada, o Governo baixou o decreto n. 11.179, de 30 de setembro de 1914, tornando extensiva á Itapura a Corumbá o regulamento de transportes e dos telegraphos e a classificação das mercadorias, approvedo pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, e approvedo as bases das tarifas para a mesma estrada. Esse decreto foi publicado no *Diario Official* n. 233, de 7 de outubro de 1914, acompanhado das bases das tarifas.



O regulamento de transportes e dos telegraphos, bem como a classificação de mercadorias, que esse decreto tornou extensivo á Itapura a Corumbá, foram adoptados em diversas estradas de ferro particulares do Estado de S. Paulo e nas linhas de concessão estadual das companhias Paulista, Mogyana, Sorocabana e S. Paulo Railway, em virtude do decreto n. 2.312, de 21 de novembro de 1912, do Governo daquelle Estado, que os approvou. O Governo Federal, considerando a necessidade da unificação do regulamento dos transportes e dos telegraphos e da pauta ou classificação das mercadorias nas estradas de ferro de concessão federal, baixou o decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, approvando esse regulamento para vigorar nas linhas de concessão federal daquellas quatro companhias e mais tarde, a 23 de junho do mesmo anno, o tornou extensivo á Estrada de Ferro Central do Brasil, pelo decreto n. 10.286. A extensão desse regulamento e dessa classificação de mercadorias á Itapura a Corumbá era de toda a conveniencia, tendo sido as bases das tarifas organizadas de accôrdo com essa pauta. Quando outras razões não aconselhassem a sua adopção nesta Estrada, a sua situação, de tributaria forçada das estradas paulistas, com as quaes, mais cedo ou mais tarde, teria relações de trafego mutuo, exigia a medida contida no decreto n. 11.179. Aliás essa previsão foi pouco depois confirmada, pois não haviam decorrido dois annos e já estava estabelecido o trafego directo com as estradas paulistas.

A applicação das tarifas foi feita com exito, sendo recebida com applausos geraes de todos quantos desejam o desenvolvimento do Estado de Matto-Grosso. Comtudo essa applicação tem indicado a necessidade de reduzir mais as taxas de algumas tabellas, de fórma a fomentar o augmento da exportação de alguns artigos que constituirão, dentro em pouco, a principal fonte de renda da estrada. Por seu turno é mistér que seja facilitada a importação de certos productos oriundos de outras zonas e indispensaveis ao desenvolvimento local. No primeiro caso estão o xarque, o sebo refinado, os couros salgados e seccos e outros productos. No segundo caso estão quasi todos os artigos manufacturados, destinados ás explorações agricolas e pecuarias, ao transporte dos productos á via-ferrea, etc. Com esse proposito o Ministerio da Viação e Obras Publicas, por proposta da directoria da Estrada, autorizou, a titulo de experiencia, abatimento nos fretes de diversos artigos. Assim, em virtude do aviso n. 27, de 29 de setembro de 1915, o frete da gazolina tem reduccão de 40 %. Os couros seccos e o sebo gosam de um abatimento de 20 %, de accôrdo com a autorização contida no aviso n. 30, de 10 de dezembro de 1915.



Não obstante o cuidado com que foram elaboradas as tarifas houve uma omissão na tabella 11, a qual estabelece apenas taxas para o transporte de animaes até o numero de seis, e para o gado vaccum, em pé, em numero de 100 cabeças ou mais.

Na confecção das tarifas ora em vigor não foi levado em conta o serviço de travessia do rio Paraná, visto ser esse um serviço provisorio que cessará uma vez construida a ponte fixa, o que não póde ter logar dentro de muito tempo. Nestas condições foram mantidas, a titulo provisorio, taxas para essa travessia, as quaes são incluídas nos preços dos bilhetes emittidos pela estrada, ou addicionadas aos fretes, para os effeitos da cobrança. A taxa por passageiros de qualquer classe é de \$500 por travessia num sentido e de 1\$ nos dois sentidos ou ida e volta. As mercadorias, cargas, etc., pagam \$200 por volume, quando em pequeno despacho, \$010 por kilo até uma tonelada, e 1\$ por tonelada ou fracção, sendo \$100 a taxa minima por um despacho. Taes taxas já eram cobradas quando a estrada estava em poder da Noroeste, mas não consta que tenha havido qualquer acto do Governo autorizando semelhante cobrança.

O facto de coincidir a applicação dessas tarifas com a abertura ao trafego de toda a linha, impede que seja devidamente apreciado o resultado benefico dessa reduccção de fretes. O que, porém, está verificado é que o volume de mercadorias transportadas em grandes extensões augmentou consideravelmente. Verdade é que a esse augmento de transporte não corresponde o augmento progressivo da renda, nem tal se podia observar em razão da extraordinaria reduccção de fretes. Comtudo a renda cresceu proporcionalmente e não ficou aquem da renda até então arrecadada na vigencia das antigas tarifas. Os quadros que se seguem demonsttram esse resultado.

* * *

(1914)

Trafego de passageiros

I

VIAJANTES

	Numero	Receita
1º semestre . . .	21.492	91:817\$420
2º semestre . . .	27.259	137:553\$895
Totales	48.751	229:371\$315*



II

BAGAGENS E ENCOMMENDAS

	Peso	Receita
1º semestre	252.628 ^k	16:620\$230
2º semestre	307.371 ^k	23:569\$400
Totales.	559.999 k	40:189\$630

III

ANIMAES

(Transportados em trens de passageiros)

	Numero	Receita
1º semestre	793	4:545\$950
2º semestre	918	3:948\$310
Totales	1.711	8:494\$260
Receita liquida do «trafego de passageiros»		294:404\$920

IV

TELEGRAMMAS

	Numero de telegrs.	Numero de palavras	Receita
1º semestre	8.955	149.657	8:051\$040
2º semestre	9.427	160.868	8:298\$675
Totales.	18.382	310.525	16:349\$715

Trafego de mercadorias

I

DIVERSOS

	Peso	Receita
1º semestre	12.718.853 ^k	91.208\$990
2º semestre	10.527.847 ^k	115:993\$200
Totales.	23.246.702^k	207:202\$190



II

CAFÉ

	Peso	Receita
1º semestre	151.353 ^k	3:291\$810
2º semestre :	436.636 ^k	14:653\$800
Totaes.	<u>587.989^k</u>	<u>17:945\$610</u>

III

SAL

	Peso	Receita
1º semestre.	1.187.066 ^k	13:280\$650
2º semestre.	793.543 ^k	10:608\$300
Totaes.	<u>1.980.609^k</u>	<u>23:888\$950</u>

IV

ANIMAES

	Numero	Receita
1º semestre	2.092	7:579\$800
2º semestre	1.494	3:176\$100
Totaes	<u>3.586</u>	<u>10:755\$900</u>

V

VIATURAS

	Numero	Receita
1º semestre	18	224\$700
2º semestre	16	412\$400
Totaes	<u>34</u>	<u>637\$100</u>

A receita total do « trafego de mercadorias » foi, pois, de 260:429\$750.



(1915)

Trafego de passageiros

I

VIAJANTES

	Numero	Receita
1° semestre	27.228	137:994\$680
2° semestre	22.154	137:028\$660
	<hr/>	<hr/>
Totales	49.382	275:023\$340

II

BAGAGENS E ENCOMMENDAS

	Peso	Receita
1° semestre	235.185 ^k	24:616\$520
2° semestre	243.233 ^k	26:659\$290
	<hr/>	<hr/>
Totales.	478.418 ^k	51:275\$810

III

ANIMAES

(Transportados em trens de passageiros)

	Numero	Receita
1° semestre	1.095	4:516\$900
2° semestre	1.110	6:713\$490
	<hr/>	<hr/>
Totales	2.205	11:230\$390

IV

TELEGRAMMAS

	Numero de telegrammas	Numero de palavras	Receita
1° semestre	8.094	142.748	7:760\$230
2° semestre	7.101	117.916	6:556\$080
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totales	15.195	260.664	14:316\$310
Receita do trafego de passageiros			351:845\$850



Trafego de mercadorias

I

DIVERSOS

	Peso	Receita
1º semestre . . .	5.206.256 ^k	97:730\$300
2º semestre . . .	5.472.477 ^k	111:566\$840
	<hr/>	<hr/>
Totales. . . .	10.678.733 ^k	209:297\$140

II

CAFÉ

	Peso	Receita
1º semestre . . .	156.202 ^k	6:842\$300
2º semestre . . .	236.142 ^k	16:386\$000
	<hr/>	<hr/>
Totales. . . .	482.344 ^k	23:228\$300

III

SAL

	Peso	Receita
1º semestre. . . .	837.809 ^k	15:159\$500
2º semestre. . . .	1.003.283 ^k	17:270\$880
	<hr/>	<hr/>
Totales. . . .	1.841.092 ^k	32:430\$380

IV

ANIMAES

	Numero	Receita
1º semestre . . .	1.145	7:511\$100
2º semestre . . .	2.096	9:485\$770
	<hr/>	<hr/>
Totales	3.241	16:996\$870

V

VIATURAS

	Numero	Receita
1º semestre . . .	16	435\$000
2º semestre . . .	10	313\$300
	<hr/>	<hr/>
Totales	26	748\$300



VI

RENDAS DIVERSAS

(*Armazenagens, etc.*)

	Receita
1º semestre	19:247\$924
2º semestre	52:470\$741
	<hr/>
Totales.	71:718\$665
Total geral do «trafego de merca-	
dorias»:	354:419\$385

O despacho de mercadorias para as estações da linha da Companhia Noroeste foi regulado até os primeiros mezes de 1915, por um accôrdo provisório, celebrado com aquella companhia na occasião em que a Itapura a Corumbá passbu a ser administrada pelo Governo. No emtanto esse accôrdo de trafego mutuo não dispunha convenientemente sobre as obrigações e conveniencias das partes accordantes, dando logar a muitas reclamações e situações embaraçosas. A sua caducidade foi promovida pela Companhia Noroeste a qual suspendeu os despachos para as estações da Itapura a Corumbá, allegando que esta, desde que o accôrdo entrou em vigor, não lhe havia entregue as quantias arrecadadas e correspondentes aos fretes da sua linha. Com effeito, essa asserção era cabivel, pois taes quantias constituíam renda da linha de Baurú-Itapura. A' Itapura a Corumbá cabia apenas arrecadal-as para maior facilidade dos despachos, não sendo licito a esta credital-as á Companhia Noroeste sob a allegação de que a companhia era devedora de avultada quantia á Itapura a Corumbá. Julgando boas e bem fundadas as allegações da companhia a esse respeito, o Governo resolveu entregar-lhe as quantias correspondentes aos fretes arrecadados por sua conta em despachos de trafego mutuo. O Governo, de facto, não entregou á companhia o total arrecadado, mas sim o saldo a seu favor resultante do encontro de contas dos despachos do trafego mutuo.

Em 1 de agosto de 1915 foi restabelecido o trafego mutuo, regido pelo contracto celebrado em 23 de junho com a Companhia Noroeste.

Na vigencia desse contracto não tem havido desintelligencia entre as partes contractantes, que o tem cumprido fielmente.



* * *

O quadro do pessoal encarregado do serviço do trafego só foi fixado em 1915, por acto de 11 de março, do Sr. Ministro da Viação, que fixou o quadro do pessoal de toda a Estrada. Até essa data não havia estabilidade na fixação do pessoal. Este estava sujeito ao mesmo regimen que o pessoal de todas as divisões: era augmentado ou diminuido de accôrdo com as necessidades do serviço ou attendendo aos recursos de que podia dispôr a Estrada, a juizo da directoria.

Esse quadro que vigorou em 1915 attendia ás necessidades do serviço, comquanto o pessoal fosse um pouco limitado, devido á exiguidade da dotação orçamentaria para aquelle exercicio. A chefia do Trafego ficou a cargo de um engenheiro-chefe, auxiliado por dois inspectores encarregados de cada uma das secções em que foi dividido o serviço do trafego. Para dirigir os serviços do telegrapho e da travessia do rio Paraná, affectos ao Trafego, foram conservados os cargos de encarregado do telegrapho e da travessia daquelle rio, conforme já estava estabelecido desde 1914. O serviço do escriptorio da Divisão ficou com dois segundos escripturarios; o de estações com 30 agentes distribuidos por quatro classes ou categorias, e com dois conferentes, além dos guardas-chaves, nanobradores etc. O telegrapho dispunha de 10 telegraphistas, sendo cinco de primeira classe e cinco de segunda, e mais dois praticantes, dois telephonistas e os guarda-fios. O pessoal da travessia foi fixado, além dos marinheiros, no encarregado e em dois primeiros-pilotos e dois segundos. Os chefes de trem foram fixados em 10; quatro de primeira classe e seis de segunda.

* * *

Quando o Governo passou a administrar directamente a Itapura a Corumbá foi organizada uma Contadoria, com séde em Tres Lagôas, onde estavam estabelecidos os serviços de administração da 1ª Secção da Estrada e localidade indicada naturalmente para séde da administração geral. Naquella occasião, fins de 1913, ainda não havia sido organizada a Contabilidade da Estrada, que só mezes depois recebeu uma organização á parte no escriptorio central do Rio de Janeiro. Em vista disso, resolveu a administração encarregar um dos ajudantes da commissão de sua organização e direcção, cumulativamente com a direcção do Trafego da 1ª Secção. Para esse serviço foram nomeados um contador e diversos escripturarios, sendo estabelecidas as normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brasil, com ligeiras modificações. No decurso de



1914 o serviço não pôde ser feito com a regularidade e exactidão indispensaveis em assumpto de tal ordem. Influuiu para esse resultado defficiente a falta de coordenação dos serviços do trafego da 1ª e da 2ª secções cujas organizações, como já foi notado, resentiam-se da falta de uniformidade. Comtudo em 1915 foi bem apreciavel o resultado obtido, fazendo-se sentir uma fiscalização mais rigorosa por parte da Contadoria. O seu pessoal foi fixado no quadro aapprovedo pela portaria de março de 1915, em um contador, dois primeiros escripturarios e cinco segundos, continuando, porém, subordinada directamente ao chefe do Trafego, gosando entretanto de toda a autonomia necessaria. A sua subordinação á Contabilidade não pareceu opportuna á directoria da Estrada. Entre outros motivos contrarios a essa medida está a da conveniencia de ficar a Contadoria com séde nas immediações da propria linha da Estrada, emquanto a Contabilidade propriamente dita ficaria deslocada fóra da Capital Federal, dada a dependencia em que se acha a Estrada ao Thesouro Nacional e ao Ministerio da Viação, aos quaes são encaminhados todos os assumptos attinentes ao seu serviço. Por outro lado a organização dos serviços do Trafego ainda não permite uma completa independencia á Contadoria, de modo que esta fique directamente subordinada á Contabilidade.

V

Administração

Declarada a caducidade do contracto celebrado com a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil para a construcção e exploração da Itapura a Corumbá, baixou o Ministerio da Viação e Obras Publicas a portaria de 28 de outubro de 1913 approvando as instrucções para a administração da Estrada que então passava a ser construida e explorada directamente pelo Governo Federal.

Essas instrucções estabeleceram que a administração das duas secções da Estrada já em trafego e a construcção do trecho intermediario ficariam a cargo de uma commissão composta de um engenheiro-chefe e de tres engenheiros-ajudantes, attribuindo-lhe competencia para crear e supprimir cargos e serviços, nomear livremente os empregados, bem como fixar os vencimentos de todo o pessoal. Todavia, por portaria da mesma data, o Ministerio, além de fixar os vencimentos do engenheiro-chefe e dos tres engenheiros-ajudantes, determincu os vencimentos do chefe da contabilidade, do pagador, do secretario e do ajudante-almoxarife, que na mesma data foram nomeados por portaria do Ministerio.



Para o cargo de engenheiro-chefe, em commissão, foi nomeado o engenheiro Carlos Euler, sub-director da 5ª Divisão da Estrada de Ferro Central do Brasil e que naquella occasião deixara a direcção da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Para ajudante da commissão foram escolhidos os engenheiros Joaquim de Assis Ribeiro, Lysanias Cerqueira Leite e Eustaquio Bittencourt Sampaio, este chefe de deposito e aquelles respectivamente chefe de tracção e inspector do movimento da Estrada de Ferro Central do Brasil, os quaes haviam sido chefes de serviço na Estrada de Ferro Oeste de Minas. Dos outros quatro cargos acima alludidos, o de chefe da contabilidade só em junho de 1914 foi prehenchido, quando para desempenhal-o foi posto á disposição do Ministerio da Viação e Obras Publicas o então 1º escripturario do Thesouro Nacional, Antenor Augusto Corrêa.

Attendendo á conveniencia de centralisar a direcção dos serviços que então ainda se achavam distribuidos por duas secções separadas por mais de 200 kilometros, uma das quaes só era accessivel pelo rio Paraguay, o que tornava necessario encaminhar via Montevidéo todos os materiaes á mesma destinados, e, por outro lado, attendendo á necessidade de estar a direcção da estrada em constante contacto com o Ministerio da Viação e Obras Publicas e com o Thesouro Nacional, bem como de poder providenciar com rapidez sobre os fornecimentos de materiaes para o serviço, estabeleceu a commissão um escriptorio Central no Rio de Janeiro. Esse escriptorio ficou sob a direcção do secretario da estrada, auxiliado por um guarda-livros e tres auxiliares diaristas. Em junho de 1914, prehenchido o cargo de chefe da contabilidade, foi iniciado o serviço de contabilidade da Estrada.

Nos demais serviços foram aproveitados os empregados que até então trabalhavam por conta da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil. Estranhos, apenas foram nomeados dois engenheiros bem como alguns escripturarios, visto como o serviço da escripturação da 1ª Secção da Itapura a Corumbá era feito pelo proprio pessoal da linha de Baurú a Itapura, de propriedade da mesma companhia.

Estando ainda em construcção um longo trecho da estrada e o seu trafego sendo feito em caracter provisorio, resolveu o engenheiro-chefe da commissão não fixar o quadro do pessoal, reservando-se completa liberdade de acção nesse sentido.

Em novembro de 1914 os engenheiros-ajudantes da commissão voltaram aos seus cargos na Estrada de Ferro Central do Brasil e no fim do anno o engenheiro-chefe Carlos Euler foi chamado a reassumir o seu alto cargo na administração daquella Estrada.



De conformidade com as instrucções que baixaram com a portaria de 28 de outubro de 1913, coube-me assumir interinamente a chefia da commissão, por ser o unico engenheiro-ajudante.

Até ser fixado o quadro do pessoal, ficaram os serviços do Trafego, da Locomoção e da Linha a cargo dos dois engenheiros-residentes.

Em março de 1915, por portaria do dia 11, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, foi fixado o quadro do pessoal, sendo supprimidos os cargos de ajudantes da commissão e creados os de chefe do Trafego, da Locomoção e da Linha, tendo este como auxiliares tres engenheiros-residentes. O serviço da Contadoria foi mantido com a mesma organização, continuando sob a direcção do chefe do Trafego, visto não ser aconselhavel no momento a sua subordinação á Contabilidade, com séde nesta Capital. Outrosim, foi creado o cargo de almoxarife e supprimido o de ajudante-almoxarife continuando entretanto o Almoxarifado subordinado ao chefe da Locomoção.

Approvedo esse quadro foram nomeados os engenheiros-chefes daquelles serviços, tendo eu recebido a honra de ser nomeado chefe do Trafego, recahindo as outras duas nomeações nos engenheiros Oscar Guimarães, então residente, e Alfredo Lopes da Costa Moreira, este para a Locomoção e aquelle para a Linha.

Com a applicação desse quadro puderam ir sendo modificados paulatinamente os serviços, que haviam sido organizados sob um regimen transitorio de construcção e trafego reduzido.

Na falta de regulamento e não dispondo detalhadamente as alludidas instrucções para a administração da Estrada sobre a competencia e responsabilidade dos empregados, nem tão pouco cogitando das regalias de que podiam gosar e das penalidades a que estavam sujeitos, o Ministerio da Viação e Obras Publicas, por officio n. 3, de 8 de junho de 1915, autorizou a directoria da estrada a apresentar instrucções completas para administração provisoria da estrada.

CONTABILIDADE

O decreto n. 10.523, de 28 de outubro de 1913, que declarou a caducidade do contracto celebrado com a Companhia Noroeste para a construcção da Itapura a Corumbá, determinou que essa construcção continuaria a ser feita administrativa-mente pelo Governo Federal com os recursos provenientes do saldo da emissão de 100.000.000 de francos que havia sido autorizada pelo decreto n. 6.944, de 7 de maio de 1908.



Nomeada a comissão para dirigir os serviços da Estrada e para o proseguimento da sua construcção, solicitou o Ministerio da Viação ao da Fazenda o adiantamento de réis 1.500:000\$ ao engenheiro-chefe da comissão. A esse adiantamento seguiram-se outros, que, infelizmente, não puderam ser attendidos, com a brevidade que se fazia mister, pelo Thesouro Nacional, devido á situação critica por que este então passava. Essa circumstancia embarçou sobremodo a administração da Estrada, que, não podia empregar todos os recursos que recebia em activar a construcção como era desejo do Governo, pois era forçada a liquidar a situação que a Companhia Noroeste lhe legara, não só com o pessoal que se achava sem receber seus vencimentos desde abril de 1912 como tambem com os sub-empregados da mesma, cujos credits o Governo houve por bem saldar, na importancia de 1.518:507\$600. A importancia total dos adiantamentos recebidos até o fim do anno de 1914 elevou-se a 4.600:000\$000. No mesmo periodo foram encaminhadas ao Thesouro Nacional para o devido pagamento contas na importancia total de 5.754:990\$906. Adicionando-se a esta importancia a dos adiantamentos recebidos — 4.600:000\$ — resulta a cifra de 10.354:990\$906, que representa a importancia despendida pela Estrada no correr de 1914, não só com as despesas autorizadas até então, como tambem com a liquidação de compromissos anteriores, assumidos ainda na vigencia do alludido contracto de construcção. Para essa liquidação e para effectuar pagamentos á Companhia Noroeste de materiaes pertencentes á mesma e que se achavam em poder da Itapura a Corumbá, foi retirado dos adiantamentos recebidos no referido periodo a importancia de 3.124:622\$117. A importancia que a Comissão poude destinar de facto á Estrada não foi empregada tão sómente na construcção do trecho que ainda estava por fazer: não pequena somma foi despendida para aparelhal-a com o estrictamente necessario ao serviço do trafego, para cuja execução achava-se completamente desprovida de elementos. Da importancia de 4.600:000\$, recebida do Thesouro Nacional como adiantamentos, pelo então engenheiro-chefe, foram prestadas contas parcelladamente das despesas effectuadas, tendo sido todas submittidas successivamente ao Tribunal de Contas, que, em sessão, as approvou.

* * *

Durante o anno de 1915 o engenheiro-chefe recebeu do Thesouro Nacional adiantamentos na importancia total de 3.300:000\$ tendo sido encaminhadas ao mesmo Thesouro contas no valor de 2.808:926\$239. Essas importancias não in-



dicam sómente despesas com a terminação da construcção e com o custeio do trafego, pois muitos compromissos assumidos no anno anterior estão comprehendidos na mesma.

O total dessas importancias, 6.108:906\$239, ultrapassaria o saldo da emissão de 100.000.000 de francos já alludida, se a directoria da Estrada não houvesse solicitado que elle fosse accrescido da caução de 3.476:163\$956 que a Companhia Noroeste havia depositado para garantir o cumprimento do contracto, caução que reverteu para os cofres publicos em virtude da declaração da caducidade do contracto. Feita essa operação pelo Thesouro Nacional, foi o saldo augmentado de 3.476:163\$956.

No emtanto foram baldados todos os esforços da directoria para liquidar os pagamentos devidos até 31 de dezembro de 1915 com aquelles recursos (6.108:926\$239). A necessidade e conveniencia de prover a Estrada dos elementos indispensaveis á regularidade de seus serviços e ao seu desenvolvimento, em beneficio do erario publico, exigiram maiores despesas, tornando-se necessario um credito extraordinario para liquidar todos os compromissos assumidos até 31 de dezembro de 1915. Autorizado o Governo, pela lei n. 3.070 A, de 31 de dezembro de 1915, a abrir um credito de 2.200:000\$ para esses fins, foi expedido o decreto n. 11.973, de 23 de fevereiro de 1916, nesse sentido. Com essa verba foram pagos todo o pessoal até 31 de dezembro de 1915 pelo escriptorio da Estrada e todas as contas relativas ás outras despesas até a mesma data, pelo Thesouro Nacional. Conseguiu assim a Estrada ficar em dia com os seus pagamentos.

Da importancia de 3.300:000\$, recebida desde janeiro de 1915, como adiantamentos, foram prestadas contas parcelladamente ao Tribunal de Contas que as approvou.

* * *

Desta breve exposição sobre as despesas effectuadas de novembro de 1913 a 31 de dezembro de 1915, inclusive pagamentos feitos para a liquidação de compromissos anteriores, resulta que foram despendidos dentro daquelle periodo réis 16.463:917\$145 que correram por conta do saldo do producto da emissão de 100.000.000 de francos, autorizada pelo decreto n. 6.944, de 7 de maio de 1908, accrescido da caução de 3.476:163\$956 que reverteu aos cofres publicos em consequencia da caducidade do contracto, e do credito extraordinario de 2.200:000\$, aberto pelo decreto n. 11.973, de 23 de fevereiro de 1916.



* * *

A receita da Estrada até ser concluída a ligação dos dois trechos abertos provisoriamente ao tráfego foi arrecadada com regularidade, não obstante a mudança de regimen por que passaram os serviços, a cargo, até fins de novembro, de uma empresa particular. A fiscalização das rendas foi sendo normalizada é medida que a Contadoria, creada pela Comissão em Tres Lagôas, poude ir organizando o seu serviço.

Como estava previsto, a conclusão do trecho que ainda se encontrava em construcção e a consequente abertura ao tráfego de toda a linha, occasionaram um augmento consideravel de transportes. No entanto este augmento não se reflectiu immediatamente na receita por ter coincido aquelle facto com a adopção de novas tarifas, muito menos elevadas do que as que vigoravam até então.

Em 1915 a receita recolhida ao Thesouro Nacional, foi de 668:537\$605.

* * *

Em consequencia de um ajuste de tráfego mutuo feito pela commissão com a Companhia Noroeste, a Itapura a Corumbá arrendou por conta de fretes na linha daquela companhia 650:601\$815 até 31 de dezembro de 1914. Em 1915 arrecadou 98:056\$825. Estabelecidos os encontros de contas de tráfego mutuo e apuradas as rendas arrecadadas por aquella companhia por conta da Itapura a Corumbá, sempre inferiores ás arrecadadas por esta por conta daquela, — foram entregues os respectivos saldos á referida companhia, sendo 602:316\$ em 1914 e 60:546\$445 em 1915.

Em consequencia da caducidade do contracto da Companhia Noroeste para a construcção da Itapura a Corumbá, coube á commissão nomeada para terminar esta construcção e administrar a Estrada, apurar a situação daquela companhia, perante o Governo, pelos trabalhos executados em virtude do alludido contracto. Em primeiro lugar foi verificado o debito da companhia com o pessoal e com os seus subempreiteiros. A'quelle devia a Companhia Noroeste 18 mezes de salario de 1.106:045\$303; a estes devia 1.518:507\$600. Esses avultados debitos foram saldados pela commissão com autorização especial do Ministerio da Viação e Obras Publicas e levados á conta da Companhia Noroeste.

Outros debitos foram sendo apurados e pagos por conta da mesma companhia, mediante reconhecimento expresso da sua directoria. Entrementes foi effectuada a medição final dos trabalhos effectuados pela Companhia Noroeste, sendo apurada a importancia liquida de 35.984:730\$613. Todavia a directoria da companhia não concordou com essa medição e



requereu ao Ministerio da Viação e Obras Publicas que fosse feita uma outra. Deferido esse requerimento, foi ella effectuada, sendo apurada a importancia de 37.271:090\$239.

Approvada essa medição por aviso n. 29, de 24 de novembro de 1915, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, a situação da Companhia Noroeste perante o Governo pela construção da Itapura a Corumbá acha-se estabelecida no balanço que consta do annexo VI.

* * *

A preocupação de activar por todos os meios a construção da Estrada, como era desejo do Governo e as difficuldades de toda ordem com que teve de lutar a commissão no primeiro anno de administração, fizeram com que fosse descurada a organização dos serviços da Contabilidade. Conforme impunham as conveniencias do momento, ficou a cargo do escriptorio central do Rio de Janeiro cuidar de taes serviços, mas sómente em junho de 1914 foi nomeado um chefe da Contabilidade. Infelizmente, porém, não poudes esta ser organizada desde logo como uma secção a parte e só em março de 1915 foi provida de pessoal proprio, com funcções distinctas. Além das prestações de contas de todos os adiantamentos feitos aos engenheiros-chefes da commissão, a Contabilidade processou todas as folhas de pagamento, parte das quaes foi por ella confeccionada, e todas as contas encaminhadas ao Thesouro Nacional.

A Contadoria não poudes ficar subordinada á Contabilidade devido á necessidade de ser estabelecida a sua séde nas proximidades do escriptorio do Trafego, sob a direcção de cujo chefe foi organizada e tem se mantido.

Os pagamentos ao pessoal estiveram até março de 1915 a cargo de um pagador. Nessa época foi creado o cargo de ajudante-pagador, subordinado directamente ao pagador.

* * *

A commissão nomeada para dirigir a Itapura a Corumbá estabeleceu, logo que entrou em exercicio, o escriptorio central, no Rio de Janeiro, o qual ficou a cargo do secretario, auxiliado por um guarda-livros e tres diaristas. A este escriptorio coube o serviço do expediente da direcção geral da commissão, da aquisição de materiaes destinados á Estrada e da organização do registro do pessoal. Em março de 1915 foi organizada a secretaria com pessoal distincto, se bem que muito reduzido. Os serviços correram com regularidade, tendo sido registrados todos os papeis entrados e expedidos pela directoria. O archivo foi organizado e posto em dia, tendo sido registrados em protocollo especial todos os papeis archivados.



ANNEXO I

Material de tracção

LOCOMOTIVAS

O numero de locomotivas em 31 de dezembro de 1915 era o seguinte:

LOCOMOTIVAS	NUMERAÇÃO	QUAN- TIDADE	FABRICAS
Locomotivas da construcção sobre dous e tres eixos	1 e 2	2	Oreslin e Koppel.
Locomotivas — tenders para machinas, de seis rodas	11 e 13	2	La Meuse.
Locomotivas para trens de passageiros, typo de 10 rodas	21, 22, 81, 82, 84, 86 e 89	7	Baldwin.
Locomotiva para trens de passageiros, dous eixos motrizes	101	1	Baldwin.
Locomotivas Mogul, para trens mixtos	14, 24, 27, 28, 29, 30, 87 e 88	8	Baldwin.
Locomotivas Mogul, mais possantes	33, 34, 35 e 36	4	Baldwin.
Locomotivas typo « Consolidation », para cargas	44, 45 e 46	3	Baldwin.



ANEXO II
Material rodante



CARROS E VAGÕES

O seguinte quadro indica o numero, classificação e mais detalhes referentes aos diversos typos de vehiculos existentes em 31 de dezembro de 1915 :

DESIGNAÇÃO	SERIE	NUMERO DE RODAS	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	TARA E PESO MORTO
Especiaes e reservados	A 1	2 trucks	Inspeção	1	4 passageiros— 2 camas	8 toneladas.
	A 5	» »	Director	1	6 p ssageiros— 2 camas.	14 »
	A 7	» »	Chefes de serviço.....	1	4 pas-sageiros— 4 camas.	20 » 20
	A 9	» »	» » »	1	» »	16 »
Carros de 1ª classe...	Construcção B 1	» »	Engenheiros.....	2	4 passageiros— 4 camas.	
	B 2	» »	Passageiros — fabricação Trajano de Medeiros & Comp.	3	27 passageiros.	
	B 3	» »				
	B 4	» »	Passageiros — fabricação belga.....	3	16 passageiros.	18 »
	B 5	» »				
	B 6	» »				
Carros de 2ª classe...	C 1	» »	Passageiros — fabricação Trajano de Medeiros & Comp.	3	52 passageiros.	18 »
	C 2	» »				



Carros de 2ª classe...	C 3	2 trucks						
	C 4	» »	Passageiros — fabricação belga.....	4	80 lugares.....	18 tonelladas.		
	C 5	» »						
	C 6	» »						
	C 7	» »						
Carros mixtos de 1ª e 2ª classes.	BC 1	» »	Passageiros — fabricação belga.....	5	52 lugares.....			
	BC 2	» »						
	BC 3	» »						
	BC 4	» »						
	BC 5	» »						
Breaks.....	F 1	» »	Correio, bagagem e chefe de trem — fabricação Trajano de Medeiros & Comp.	3	15 toneladas...	14	»	
	F 2	» »						
	F 3	» »						
	F 4	» »						
	F 5	» »	Correio, bagagem e chefe de trem — fabricação belga.	3	25 toneladas...	18	»	
	F 6	» »						
	F 7	» »						
Vagões cobertos para cargas.....	V de n. 1 a 68	» »	Mercadorias em geral — fabricação belga.	68	20 toneladas...	10	»	
Vagões gaiolas.....	H de n. 1 a 63	» »	Animaes em pé —	70	» » ..	»	»	
Gondolas	P de n. 1 a 60	» »	Mercadorias, cobertas com lona.....	60	» » ..	»	»	
Gondolas.....	G de n. 1 a 24	» »	Madeiras e outros materiaes.....	24	20	» ..	»	
Plataformas.....	T de n. 1 a 115	» »	Diversos materiaes.	115	20	» ..	»	»
Soccoro(carro fechado)	S de n. 1 e 2	» »	Material de soccoro das officinas de Aquidauana e Tres Lagôas.	2	» » ..	»	»	»



ANNEXO III

Material flutuante

NOME	FABRICANTE	PROCE- DENCIA	Potencia	ESPECIE DO SERVIÇO
Rebocador <i>Ma- rechal Hermes</i>	Claparède.	França..	200 c/v — Bom estado.	Travessia do rio Paraná.
Rebocador <i>Conde de Frontin.</i>	» .	» ..	150 c/v — Bom estado.	Travessia do rio Paraná.
Chata 1.....	» .	» ..	150 ton.— Bom estado.	Travessia do rio Paraná.
» 2.....	» .	» ..	150 ton.—Regu- lar estado.	Travessia do rio Paraná.
» 3.....	» .	» ..	150 ton.—Regu- lar estado.	Travessia do rio Paraná.

ANNEXO IV

Serviço de carga e descarga

DESCRIMINAÇÃO	FABRICANTE	NUMEROS DE EIXOS	Potencia	ESTADO
Guindaste 1 — (Tres Lagôas)	Grafton Cº.....	2	4 toneladas..	Bom.
Guindaste 2 — (Rio Pardo).	» »	2	8 » ..	» .
Guindaste 3 — (P. Esperan- ça).	Inglez (ignorado).	2	3 » ..	» .
Guindaste 4 — (Aquidauana)	Ed. Augé.....	2	2 » ..	Preciza de pe- quena repa- ração.



ANEXO V

Material para inspecção da via permanente

NUMERAÇÃO	FABRICANTE	PROCEDENCIA	Potencia	ESTADO
Automovel, 1	Drewry Car C ^o .	Estados Unidos.	10 c/v.....	Regular.
» , 2	Drewry Car C ^o .	Estados Unidos.	10 »	Em reparação.
» , 3	Ignorado....	França.....	10 »	Reduzido a dois cylindros (pessimo estado).
Velocipede, 1 (à mão).	»	»	—	Máo estado.



Balanço de contas da Companhia de Estradas de pela construcção da Estrada de Ferro Itapura

Debito

Importancia dos adiantamentos feitos á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, no total de frs. 29.500.000, que ao cambio de 16 d. correspondem a.....	17.587:782\$000
Importancia recebida pela Companhia por medições provisórias dos trabalhos por ella executados, conforme a conta apurada pelo The- souro Nacional.....	33.328:012\$495
Importancia da differença dos juros, de accôrdo com a clausula V do decreto n. 6.944, de 7 de maio de 1908, avaliada em frs. 2.817 926,12, que ao cambio de 16 d. correspondem a.....	1.680:036\$281
Importancia da quota de fiscalização relativa ao segundo semestre de 1913, que a Companhia deixou de recolher aos cofres publicos.....	60:000\$000
Importancia dos juros abonados pelo Banco do Brasil á Companhia pelo deposito de £ 497.000, de 1 de agosto de 1905 a 12 de dezembro do mesmo anno.....	45:033\$860
Importancia paga pelo engenheiro Carlos Euler, por conta da Companhia, pelos trabalhos executados antes da rescisão do contracto, conforme demonstração enviada ao Ministerio com o officio n. 155, de 27 de novembro de 1914..	3.124:622\$117
Importancia a pagar aos empreiteiros :	
Ao Dr. Antonio Nogueira Penido.....	191:906\$749
A J. Mendes & Comp.....	415:281\$152
Importancia do material rodante que a Companhia deixou de fornecer á Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, de accôrdo com o contracto.....	642:930\$496
Importancia a pagar á Sorocabana Railway Co, proveniente do debito da Companhia pelo qual se responsabilizou o Governo, conforme o officio n. 7, de 1 de julho de 1914 da Directoria Geral de Viação.....	213:022\$962
	<hr/>
	57.288:628\$112

Contabilidade da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, 29 de outubro de 1915.— O engenheiro-chefe interino, *Firmino Dutra*.— ao Sr. Dr. Director da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá.— Rio de da Companhia Noroeste.



**Ferro Noroeste do Brasil com o Thesouro Nacional,
a Corumbá, conforme os documentos existentes**

Credito

Importancia da medição dos trabalhos executados pela Companhia na Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, conforme a medição final procedida a 13 de setembro do corrente anno.....	37.271:090\$239
Importancia das retenções feitas pelo Thesouro Nacional a titulo de indemnisação dos adiantamentos feitos á Companhia, no total de frs. 29.500.000.....	3.432:791\$222
Importancia a pagar á Companhia pelo <i>ferry-boat</i> do rio Panará, de accôrdo com o officio n. 74, de 6 de abril do corrente anno.....	446:500\$000
Importancia a pagar á Companhia pela conta de 30 de julho de 1914 de trilhos fornecidos á Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, em abril do mesmo anno.....	74:655\$000
Importancia a pagar á Companhia pela conta de 1 de setembro de 1915, de trilhos fornecidos á Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, em junho, julho e agosto de 1914.....	296:190\$000
Importancia a pagar á Companhia por transportes e reparação de materiaes da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá até 31 de dezembro de 1914.....	61:701\$900
Importancia a pagar á Companhia por trilhos e outros materiaes fornecidos á Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, em dezembro de 1913....	173:957\$040
Saldo devedor.....	15.531:742\$711
	<hr/>
	57.288:628\$112

outubro de 1915. *Antenor Corrêa*, chefe da contabilidade. — Visto —
Confere com a resalva constante do officio n. 30 desta data, dirigido
Janeiro, 23 de novembro de 1915. — *J. Machado de Mello*, presidente



4861 - 917 — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1918

