

**COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO
NOROESTE DO BRAZIL**





COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Srs. Accionistas:

Cumprindo o disposto no art. 23 dos Estatutos vem a Directoria, com prazer, submeter á vossa esclarecida apreciação as contas e o balanço de 1916, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, bem como referir-vos os principaes factos occorridos nesse periodo.

Está certamente na vossa memoria que, em seguida á assignatura do termo de concessão na Secretaria da Viação e Obras Publicas, a Companhia contratou a construcção da linha e seu aparelhamento com a "Compagnie Générale des Chemins de Fer et des Travaux Publics" que, por sua vez, encarregou da construcção dessas obras ao Engenheiro Joaquim Machado de Mello, hoje seu Presidente.

Dando inicio aos trabalhos o Dr. Machado de Mello confiou o reconhecimento do rio Tieté, a partir de Ayrosa Galvão, estação da Companhia Paulista, até ao rio Paraná, ao Dr. Gonzaga de Campos o qual, dando mais uma prova da sua competencia profissional, desempenhou essa missão com a maior rapidez e com o melhor exito, tendo apresentado, acompanhada de mappas e descripções, uma memoria que mereceu a honra de figurar como annexo no relatorio do Ministro da Viação relativo ao anno de 1906.

Foi baseado nelle que o Engenheiro João Feliciano da Costa Ferreira procedeu aos estudos dos cem primeiros-kilometros approvados pelo decreto n. 5.719 de 10 de Outubro de 1905. Os dos cem kilometros seguintes foram feitos pelo Engenheiro Gonzaga de Campos, a quem já nos referimos.

Nos termos da concessão era a cidade de Cuyabá o ponto terminal da linha.

Procedia a Companhia á sua construcção quando o Governo, no intuito de leval-a até á fronteira da Bolivia, resolveu alterar-lhe o traçado para dar-lhe por ponto terminal a



cidade de Corumbá. Para esse fim foi expedido o decreto n. 6.890 de 24 de Março de 1908, em virtude do qual passou a Companhia a ser apenas constructora da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e sua arrendataria até 30 de Setembro de 1990.

Afim de imprimir a maior celeridade aos trabalhos, a Companhia atacou a construção pelos dois pontos extremos da linha; mas quando se achava empenhada em vencer as grandes dificuldades que se lhe oppunham, entendeu o Governo que devia rescindir o contracto, allegando morosidade por parte da contratante.—(decreto n. 10.523 de 23 de Outubro de 1913).

Não podia o Governo decretar a rescisão—*ex propria auctoritate*.

Muito recentemente reconheceu elle a verdade deste principio quando, "*na ausencia da clausula que permittisse a decretação por acto do Poder Executivo da caducidade do contrato para a construção da Estrada de Ferro Colonial de Monte Azul, solicitou a intervenção da Procuradoria Geral da Fazenda, no sentido de promover judicialmente a rescisão.*"

E do mesmo modo procedeu com relação á Estrada de Ferro Colonial de Guaratinguetá a Pindamonhangaba. (*Mensagem dirigida ao Congresso pelo Presidente da Republica em 3 de Maio deste anno*).

Decretou-a, entretanto, apossando-se da estrada, sem observar as fórmulas que, em casos taes, são a garantia dos que contractam

Assim foi que só posteriormente á conclusão dos trabalhos mandou o Governo de então proceder ao inventario dos materiaes e outros bens da Companhia e fazer a medição das obras executadas, para cuja conclusão faltavam apenas o assentamento de cerca de 200 kilometros de trilhos já em deposito e o aparelhamento de obras complementares.

Nomeou então o Governo uma commissão para executar os trabalhos finaes e estabelecer a ligação dos dous trechos já em trafego.

Esses trabalhos foram realizados com o saldo do emprestimo que a Companhia havia levantado e que se achava em deposito nos cofres da União.

A Directoria protestou contra o acto do Ministro, mas entendeu que não devia crear embaraços que viriam prejudicar uma zona riquissima do Estado de Matto Grosso e a propria Estrada, cujo trafego depende do desenvolvimento della.

Esta resolução do Governo impunha á Companhia a necessidade de manter, sómente com os seus recursos, o trafego regular da sua linha de Baurú a Itapura. Emquanto foi ella arrendataria da linha de Itapura o trafego das duas estradas, sob sua unica administração, se fazia com o mesmo material, que se ia augmentando á proporção das necessidades de transporte.



Logo, porém, que esse material teve de satisfazer ao serviço de duas linhas distintas, tornou-se insufficiente para cada uma dellas.

Infelizmente o Governo não tem levado em conta o facto de serem devidos ao acto imprevisto da rescisão os embaraços a que teve de occorrer a Companhia.

Esse acto veio tambem crear á Companhia difficuldades quasi insupperaveis, não só para a sua existencia, como para a manutenção regular do trafego da linha de sua propriedade de Baurú a Itapura; e deu logar a uma gréve (a unica até hoje), cujos promotores são indicados em um inquerito a que procedeu a policia de S. Paulo e que se acha, por certidão, em nosso poder.

A Directoria, entretanto, tem empregado todos os esforços para attender aos reclamos continuados da Fiscalização, já quanto á aquisição de material rodante, já quanto á conservação da linha e ao augmento de armazens. E' assim que se construiu na estação de Baurú uma plataforma com 130 metros de comprimento e boas accommodações para passageiros; augmentou-se o edificio do restaurant e a plataforma da estação de Presidente Penna como se tinha tornado necessario, em vista do cruzamento dos trens e das refeições nesse lugar; construíram-se edificios para o Almojarifado, para armazens de viveres, para deposito de materiaes e de inflammaveis em Baurú, armazem para mercadorias na estação de Itapura, desvios nas estações de Jacutinga, Presidente Alves, Presidente Penna e Baurú, boeiros e drenos na linha e outras obras de menor importancia.

E' bem de ver que de todos estes factos devia resultar para a Companhia uma situação cheia de difficuldades, principalmente pelo lado financeiro, e taes foram ellas que vos levaram a autorizar a Directoria a lançar mão de todos os recursos de que pudesse dispor, ainda que adiando a satisfação de compromissos a que só por uma razão dessa ordem poderia faltar. Foi nessas condições que, depois de ouvir advogados dos mais notaveis, para que nenhuma pena nos fosse imposta pela interrupção do trafego (clausula XVI do decreto n. 5.349 de 1904) tivemos de empregar, na conservação da linha, a garantia de juros relativa a dous semestres, o que nos servio tambem para regularizar os pagamentos, que se achavam em atrazo, com o pessoal operario e com outros.

Uma compensação tivemos, porém, para tantas contriedades e tantos embaraços, e foi a de testemunhar, dia a dia, o extraordinario desenvolvimento das paragens servidas pela estrada e o augmento do trafego que d'elle resultou.

E' assim que, tomando o ultimo quinquennio do quadro annexo, demonstrativo da receita e despeza dos annos de 1912 a 1916, d'elle se vê que a receita total, que em 1912 foi de..... 1.171:525\$240, elevou-se em 1916 a 1.549:475\$500. Do anno



orçamentario de 1915 para o de 1916 o augmento foi de 41 0/0. Se, sem embargo disso, houve ainda um "deficit" de 429:271\$200, explica-se elle, em grande parte, pela construcção de obras novas, que se tornaram indispensaveis ao desenvolvimento do trafego e á segurança da linha. Não seria esta, entretanto, a differença entre a receita e a despesa se o Governo tivesse permittido á Companhia elevar os fretes, como acontece com a Paulista, a Mogyana e a Sorocabana, que gozam da vantagem de uma taxa cambial que permite eleva-los de 40 0/0, ao passo que na Noroeste continúa a vigorar para os seus transportes uma tarifa minima calculada ao cambio de 20 e isto nesta crise de cambio baixo e consequente augmento de preço de todos os materiaes de custeio.

Para ver-se que esse "deficit" muito em breve desaparecerá, basta attentar-se para o que se tem dado com o café, cujo transporte, comparado com o de 1915, apresenta um augmento de 122 0/0, e com o de 1914 o de 337 0/0.

Segundo informações colhidas nas Municipalidades de Baurú, Pirajuhy e Pennapolis, que constam de um quadro annexo, pode-se computar a producção do corrente anno em 10.980.000 ki'os, ou sejam 60,87 0/0 mais do que no anno de 1916.

DIRECTORIA

Devido á guerra européa vio-se a Companhia privada do valioso concurso do seu Presidente Sr. G. Hamelin e dos serviços do Director Jean Jourdan, chamados pelo Governo francez.

Foi em consequencia disso que em assembléa extraordinaria de 27 de Fevereiro de 1915 resolvestes investir-me no cargo de Presidente e ao Sr. J. Bartholomé no de Director.

CONFERENCIA

Para desfazer a surpresa causada no espirito publico pelos constantes actos da administração contra a nossa empreza, o Presidente da Companhia fez, no Club de Engenharia, uma conferencia que transcrevemos em annexo acompanhada de uma exposição apresentada pelo nosso eminente ex-presidente, Dr. João Teixeira Soares, que não tem regateado esforços nem sacrificios para tudo que concerne ao desenvolvimento da nossa patria.

BALANÇO

No balanço actual ainda encontrareis os mesmos algarismos nas rubricas relativas ás operações na Europa, por perdurar o mesmo motivo de não termos recebido os respectivos balancetes do nosso representante official alli.



Achando-se, entretanto, em França o nosso collega da Directoria, J. Bartholomé, nutrimos a esperança de que no seu regresso teremos elementos para regularizar esta situação.

GARANTIA DE JUROS

Para facilitar as suas relações com o Governo actual, que tem sido solícito em attender aos reclamos da Companhia, a Directoria tem recebido, com alguma morosidade, em titulos da divida publica interna e externa, os juros vencidos, estando para serem recebidos os referentes aos dous semestres do anno findo.

TRAFEGO

O trafego, que cada vez vai-se tornando mais intenso, foi feito com toda a regularidade e no relatorio da Superintendencia encontrareis o quadro da receita e despesa, estatistica, graphics, organizados de forma a facilitar o vosso exame.

RAMAES

A Directoria, prevendo que o desenvolvimento da zona vai exigir expansões lateraes, pensa acertado desde já estudar a construcção de alguns ramaes.

Pedimos vossa attenção para este assumpto.

EMCAMPAÇÃO

Dous annos após a rescisão do contracto, resolveu o Governo levantar uma conta dos trabalhos que a Companhia havia executado e esse balanço apresentou um debito contra a mesma de réis 15.531:742\$711. Não o aceitámos por terem sido omittidos creditos em nosso favor na importancia de 17.993:919\$904, representados pelas differentes verbas constantes da reclamação apresentada, em tempo, ao Sr. Ministro da Viação.

Como o decreto legislativo numero 3.089 de 8 de Janeiro de 1916, em seu artigo 88, reproduzisse a autorização para a encampação da nossa linha na extensão de 437 kilometros, afim de, incorporando-a á E. de F. Itapura a Corumbá, estabelecer-se uma rêde unica da extensão de 1.274 kilometros, o Governo julgou azada a occasião para estudar o assumpto e, em despacho de 23 de Maio do anno findo, convidou a Companhia a apresentar as bases para um accôrdo.



Em 26 de Agosto do mesmo anno a Directoria apresentou as condições que julgou serem aceitaveis naquella occasião e aguarda solução.

PESSOAL

Merece nosso louvor e nossos agradecimentos a cooperação de todo o pessoal da Companhia, quer a dos altos funcionarios, quer a dos seus auxiliares que, todos, desempenharam seus deveres da maneira mais intelligente e dedicada.

CONCLUSÃO

São estes os esclarecimentos que julgamos dever apresentar-vos e nos encontrareis sempre promptos a ministrar-vos outros de que tenhaes necessidade.

Rio de Janeiro, 31 de Março de 1917.

Joaquim Machado de Mello, presidente.

Alvaro M. de Oliveira Castro, director.



Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, tendo examinado como determina a lei e os nossos estatutos o balanço, escripturação e documentos referentes ao anno social de 1916, são de parecer que sejam as contas, bem como todos os actos da Directoria approvados, á vista da exactidão e regularidades encontradas.

Rio de Janeiro, 24 de Abril de 1917.

Salvador Felicio dos Santos.

Antonio de Padua Assis Rezende.

Pelo Banco União de S. Paulo —

Bernardo Lichtenfelz Junior.



Balanço Geral em

ACTIVO

Concessão de Direitos e Privilegios	10.000:000\$000
Caução dos Directores	140:000\$000
Despezas de Installação	1.544:110\$250
Mobiliario	5:978\$131
Linha em trafego—de Baurú a Itapura	19.172:673\$837
Amortisação de Obrigações	102:546\$500
Serviço de juros das Obrigações	6.865:741\$453
Governo Braz., C/ construcção Itapura-Corumbá Cie. Gen. Travaux Publics—Construcção Itap.- Corumbá	26.734:232\$076
Fiscalisação Federal—Baurú a Itapura.	7.263:437\$745
Fiscalisação Federal—Itapura a Corumbá	156:810\$000
Custeio do trafego—Baurú a Itapura	624:000\$000
Custeio do trafego—Itapura a Corumbá.	11.442:679\$606
Differença de cambio	874:258\$355
Onus de Contracto	2.490:840\$076
Governo Brasileiro—Conta Retenção	3.530:000\$000
Contracto de Responsabilidade (Trafer-Noroeste)	6.808:965\$201
Exploração do Trafego (Conta Especial).	6.551:075\$539
Diversas Contas Devedoras (Annexo n.º 1)	1.765:000\$000
	12.391:766\$076
	<hr/>
	118.464:114\$845

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1916.

J.^m Machado de Mello

Presidente.



31 de Dezembro de 1916

PASSIVO

Capital	20.000:000\$000
Deposito dos Directores	140:000\$000
Obrigações do emprestimo da 1. ^a Série	20.297:500\$000
Obrigações do emprestimo da 2. ^a Série	3.530:000\$000
Governo Bras. ^{ro} : C/ emprestimo Itap.-Corumbá	35.300:000\$000
Obrigações sorteadas a pagar	5:295\$000
Renda do trafego de Baurú a Itapura.	8.112:705\$642
Renda do Trafego de Itapura a Corumbá	218:629\$830
Responsabilidades por contractos	6.551:075\$539
Retenções a receber	6.808:965\$201
Juros de Coupons (Saldo de Coupons)	140:608\$829
Garantia de Juros	9.482:650\$685
Diversas Contas Credoras (Annexo n.º 2)	7.876:684\$119
	<hr/>
	118.464:114\$845

Importa o presente Balanço na importancia de cento e dezoito mil quatrocentos e sessenta e quatro contos cento e quatorze mil oitocentos e quarenta e cinco reis.

A. Gastão

Chefe da Contabilidade



ANNEXO N. 1

Diversas Contas Devedoras em 31 de Dezembro de 1916

Gastos Geraes no Brasil	901:594\$317
Gastos Geraes na Europa	561:483\$175
Imposto dos Coupons	123:521\$991
Cie. Gen. Travaux Publics. C/ de Saques . .	18:411\$040
Idem, C/ supprimentos, pagamento Coupons .	41:043\$630
Idem, C/ de adiantamentos	2.163:660\$348
Cie Générale des Chemins de Fer et Travaux Publics	626:533\$552
Banque Française C/ fisco	11:267\$023
Idem Idem C/ fisco P	2:548\$867
Idem Idem C/ Despezas	6:450\$247
Idem Idem C/ Caução	55:355\$982
Idem Idem C/ Resgate de Obrigações	1:765\$000
Caisse Générale de Reports, C/ juros accrescidos	49:982\$810
Idem Idem Idem C/ Especial	337:291\$500
E. Poizat & Cie	6:114\$011
Cie. Chem. Fer et Trav. Publics, C/ arrendamentos	5.565:348\$410
Contas Correntes (Annexo n.º 3)	1.576:721\$751
Caixa de Trafer	25\$419
Apolices	13:160\$200
Materiaes comprados	327:486\$803
Lettras do Thesouro	2:000\$000
	<hr/>
	12.391:766\$076

Rio de Janeiro; 31 de Dezembro de 1916.

A. Gastão
Chefe da Contabilidade.



ANNEXO N. 2

Diversas Contas Credoras em 31 de Dezembro de 1916

Caisse Générale de Reports, C/ de Juros	49:982\$806
Idem Idem Idem C/ de Cheques	522:623\$962
Cie Chemins Fer et Trav. Publics C/ Despezas	38:024\$269
Idem, Idem, C/ Supprimentos ao trafego	5.860:967\$794
Companhia Ferroviaria Brasileira	205:347\$450
Banque Française, C/ de Coupons.	296:273\$677
Premios	115:799\$161
Obrigações a Pagar	718:575\$000
Honorarios da Directoria	66:600\$000
Honorarios do Conselho Fiscal	2:490\$000
	<hr/>
	7.876:684\$119

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1916.

A. Gastão

Chefe da Contabilidade.



ANNEXO N. 3

Contas Correntes em 31 de Dezembro de 1916

	Devedores	Credores
Banco Allemão do Rio de Janeiro	28\$900	
J. B. Pimentel Filho	8:067\$500	
Banco Mercantil do Rio de Janeiro	96:359\$210	
Mr. George Prévault		13:000\$000
Superintendencia do Trafego em Baurú	865:174\$495	
J. Mendes		129:075\$036
E. de F. Itapura a Corumbá	553:214\$381	
Banque Française et Italienne pour l'Amérique du Sud		52:026\$290
Sorocabana Railway Company		19:940\$163
Banco Mercantil do Rio de Janeiro, C/ de deposito de titulos	385:664\$000	
Companhia Paulista de E. de F. e Navegação		116:206\$160
Companhia Mogyana de E. de F. e Navegação		52:619\$060
Contadoria Central, S. Paulo		29:928\$560
Governo Federal, C/ de Transportes	7:221\$600	
Idem do Estado de S. Paulo, C/ de Transportes	60:992\$940	
Hime & Cia.		4:970\$800
Dr. Joaquim Machado de Mello	1:221\$686	
Cie Travaux Publics, C/ de remessas	16:000\$000	
Banco Francez e Italiano, C/ corrente	284\$410	
Banco do Brasil	258\$698	
Balanço		1.576:721\$751
	<hr/>	
	1.994:487\$820	1.994:487\$820
	<hr/>	
Saldo Devedor no Balanço S. E. ou O.	1.576:721\$751	

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1916.

A. Gastão
Chefe da Contabilidade.



A NOROESTE DO BRASIL

Conferencia sobre a Estrada de Ferro
Noroeste do Brasil realizada no Club de
Engenharia a 5 de Dezembro de 1914
pelo Engenheiro J. Machado de Mello.





«Sr. Presidente, illustres collegas, meus senhores.

Perso cumprir um dever patriotico e perante o Club de Engenharia a mais agradavel obrigação em vir mostrar ao paiz, ao Governo e ao Club o que foi a obra grandiosa da construcção da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil que, já agora concluida, veio libertar, póde-se dizer, a nossa nacionalidade de uma reverencia forçada ás nossas vizinhas e amigas Republicas platinas, a Argentina, o Paraguay e o Uruguay.

Não é debalde que aqui venho perante este tão selecto auditorio tratar de assumpto cuja importancia é para todo o paiz da maior relevancia, e para a minha exposição permitti que solicite a vossa generosa benevolencia e attenção, subordinando-me desde já á mais rigorosa critica, diante da qual me inclinarei, certo de que não encontrarei tribunal mais competente, nem juiz mais imparcial, tal é o valor moral do instituto que neste momento me acolhe com a sua habitual fidalguia.

Permitti mais, senhores, antes de iniciar a minha exposição, que saliente os intuitos nobres, uteis e elevados que determinaram a creação desta notavel instituição nacional, e que por mais de uma vez e por tantas occasiões tem tratado de problemas de tanta vitalidade para o nosso paiz, o qual muito lhe deve, com o seu concurso e valor, na conquista dos seus maiores desenvolvimentos materiaes.

E' assim que o Brazil deve as suas riquezas que fazem o seu patrimonio, em grande parte, ao concurso da engenharia nacional.

Sem ella não teriamos apparelhados os nossos invejaveis portos, as nossas estradas de ferro e de rodagem e os nossos monumentos, que constituem o melhor da nossa fortuna.

Quando, senhores, o paiz está passando por grande crise financeira e economica é, certamente, a nossa classe uma das que mais soffrem.

E, entretanto, espiritos ha em todos os paizes, em todas as sociedades, que censuram e clamam contra a fortuna que sorri aos que em commettimento de certa importancia tiveram para esse «desideratum», ao lado do trabalho constante, methodico, a clarividencia e o espirito inventivo, cauteloso e director. Mas, senhores, se em vez do triumpho os emprehendedores esbarram com o desastre e o fracasso, nem um lenitivo, nem um consolo que lhes mitigue ao menos a sua situação moral, encontram.



Triste sorte de quem no labor honesto adquire certa independencia!!

E, senhores, quando olho para a humanidade má e invejosa, me assaltam sempre ao espirito aquellas judiciosas palavras de Alexandre Herculano no seu immortal «Eurico»:

«Oh! homem, animal que ri e chora, o rei da criação: qual és tu mais: feroz, estúpido ou ridiculo?»

Mas se a humanidade é invejosa, o que fazer? Desculpa-a? Desculpemol-a.

Como eu quizera ver em cada brasileiro um abastado!! Como me sentiria contente se visse a fortuna encher os nossos lares!!

E, se assim fosse, o nosso paiz seria rico, respeitado, admirado e invejado.

São as fortunas de seus filhos que fazem a prosperidade das nações e suas riquezas.

Haja em vista a opulenta França, a austera Inglaterra, os Estados Unidos da America, onde existem fortunas accumuladas, e por isso mesmo vivendo na abastança seus filhos, emprestando seus capitaes aos paizes pobres e assim augmentando as suas riquezas com o trabalho daquelles.

Peço desculpa de ter divagado um tanto fóra do fim que aqui me trouxe.

Vou agora entrar no assumpto principal desta minha palestra.

Foi no Governo do benemerito Conselheiro Rodrigues Alves, tendo por ministro da Viação o illustre membro desta casa, o Dr. Lauro Muller, que no começo de seu Governo e neste mesmo club prometteu só fazer engenharia e administração, libertando-se da politica apaixonada, que apenas serve para atrophiar os paizes que se entregam a ella exclusivamente.

E foi por isso que tivemos naquelle quatriennio um dos governos mais fecundos da Republica, deixando em sua passagem traços indeleveis e inesqueciveis de melhoramentos materiaes que marcarão para sempre na nossa historia uma época de trabalho e de brilhante prosperidade.

Ainda hoje temos bôas recordações daquelle Governo que sempre viveu em boa harmonia com esta nobre instituição, que só procura na defesa de seus grandes problemas augmentar o nosso patrimonio nacional, descortinando novos horizontes, rasgando sertões invios até então occultos e desconhecidos, onde se escondem riquezas apreciaveis.

Completaram-se dez annos no dia 15 de Novembro passado que bati, na então Villa de Baurú, de 600 habitantes, (hoje uma grande cidade do Estado de S. Paulo, com mais de 10 mil), a primeira estaca da exploração da linha, numa extensão de 1.273 kilometros de Baurú ao rio Paraguay, inaugurada a 12 de Outubro passado, pelo Governo que acaba de terminar o seu quatriennio.



Escolhi esse dia por ser o da nossa independencia politica e a data mais memoravel da nossa historia contemporanea.

Tinha como engenheiro chefe o nosso distincto collega João Feliciano da Costa Ferreira, secundado por outros não menos distinctos, taes como: Misseno José Taveira, unico que ainda se conserva até hoje nos trabalhos da estrada, Bicalho Tostes, Olavo Humel, Carlos Linden, Eduardo Gomes, Gonzaga de Campos, Rodolpho Baptista, Francisco Paula Guimarães, e Sylvio S. Martin; sendo fiscaes do lado de S. Paulo o Dr. Aristoteles Pereira, e do lado de Corumbá, o Engenheiro Gravatá, os quaes prestaram relevantes serviços. Comecei pois o estudo dos 100 primeiros kilometros que tinham sido precedidos de um reconhecimento rapido, porque o terror dos selvagens não me permittia estabelecer reconhecimentos positivos e definitivos nesses sertões, designados nessa época na carta geographica e official do Estado de S. Paulo como terrenos desconhecidos e ainda não penetrados.

A exploração desses primeiros kilometros, me trazia sérias apprehensões e por momentos temia um desastre nesse ingente trabalho.

Dos collegas que acabo de enumerar foi atacado pelos indios o Engenheiro Humel, recebendo uma flexada no braço, que o aleijou, obrigando-o a deixar o serviço.

Foram victimados pelas febres inclementes do lugar os Engenheiros Carlos Linden, Francisco de Paula Guimarães e ultimamente ainda o Engenheiro Sylvio Saint Martin, que as adquirio nos pantanaes de Aquidauana.

Outros distinctos engenheiros tive como chefes da construção, que se distinguiram tambem, e foram elles: José Praxedes e Guimarães Carneiro, e no trafego Cerqueira Lima.

Muitos collegas em S. Paulo me qualificaram de temerario e visionario, augurando mal o exito dessa ousada empreitada.

Para facilitar o reconhecimento e consequentes estudos de todo o sertão, numa extensão de cerca de 500 kilometros, até ás margens do rio Paraná, tentei e muito acertadamente organizar uma commissão aparelhada com tudo quanto fosse necessario para uma longa exploração de rios.

Organizei portanto essa commissão, chefiada pelo nosso distincto collega Gonzaga de Campos, tendo como auxiliares distinctos engenheiros como C. Williams, Queiroz Botelho e outros.

O fim dessa commissão era levantar com precisão o rio Tieté, que serviria de base de operações para os reconhecimentos parciaes por dentro das mattas e, esse reconhecimento fez Gonzaga de Campos de distancia em distancia, abrindo longas picadas perpendiculares ao rio de um e outro lado, que serviram mais tarde para a exploração por dentro das mesmas.

Esse trabalho, que durou cerca de quatro mezes, teve o mais feliz exito, indicando a directriz geral da linha de Baurú a



Cuyabá, segundo a orientação 46° N. O., direcção esta que deu origem ao nome da Companhia E. de F. Noroeste do Brasil.

Esse trabalho tambem determinou a passagem da linha no rio Tieté no kilometro 322 (Canal do Inferno), com uma ponte de 350 metros, no valor calculado de 600 contos.

Resultou ainda do mesmo reconhecimento que a travessia do Paraná seria no Salto de Urubúpungá, quéda importante de 17 metros com uma descarga approximada de 4.500 m. c., capaz de produzir uma força virtual de 1.000.000 de cavallos vapor.

A ponte sobre o rio Paraná teria 1.000 metros de extensão, com uma altura de cerca de 144 metros, decrescendo até 5 metros nos encontros sobre o canal principal, com vãos de 40 a 50 metros, sendo um maior de 100 metros.

Antes da grande ponte de 1.000 metros seria necessaria uma outra de 200 com 7 de altura, no bracinho, dividida em vãos de 20 a 30 metros onde fórma o rio uma ilha.

Grandes trabalhos de movimento de terra seriam necessarios antes da ponte de 200 metros e da de mil, dous aterros de um kilometro cada um.

Eram estes os primitivos projectos de estudos para o traçado a Cuyabá, passando pela serra dos Bahús, mudado pelo Governo Rodrigues Alves, em Outubro de 1914, em vez de Uberaba a Coxim, como determinava a primitiva concessão do Governo Provisorio, sendo ministro o General Glycerio, ao Banco União de S. Paulo, que depois de estudar 200 kilometros já approvados pelo Governo em 1893 teve de abandonal-os pela difficuldade de levantar capitaes.

Portanto, ao illustre General Glycerio, se deve o primeiro decreto.

Dez annos depois, em 1903, de volta de uma viagem á Europa, onde vi a tendencia de capitaes a emigrar, pude reviver a idéa da construcção dessa Estrada e procurei o Dr. João Teixeira Soares, nome muito acatado nos circulos financeiros da Europa, e pedi-lhe para tentar o levantamento dos capitaes precisos para tão grande empreendimento, o que foi felizmente por elle conseguido.

O Governo, tendo nessa occasião adquirido a Sorocabana, achou que convinha valorisal-a, fazendo partir de um de seus extremos a estrada, e aproveitando-a para servir a Cuyabá, ainda a conselho do Dr. Teixeira Soares, que sempre procurou elevar o Brasil no Extranjeiro, tendo o seu nome ligado aos maiores empreendimentos que contribuem para o augmento da nossa fortuna e prosperidade, de que gozavamos.

A crise pela qual estamos passando não determina pobreza; significa apenas que estavamos gastando mais do que recebiamos. Com dedicação honesta ao Governo e algum patriotismo voltaremos sem duvida aos bons tempos que lá se vão.



Tenhamos confiança no futuro porque ao Brasil estão reservadas grandes surpresas agradáveis com o terminar da guerra européa, se soubermos desenvolver as nossas fontes de renda nas margens das nossas estradas.

Foi, pois, no Governo Rodrigues Alves modificado o traçado primitivo desta estrada, passando a ser o ponto inicial Baurú, em demanda da cidade de Cuyabá, no Estado de Matto Grosso, dando-se começo aos estudos da nova linha a 15 de Novembro de 1904. Em Julho de 1905, oito mezes depois, o Exmo. Sr. Ministro da Viação, Dr. Lauro Muller, inaugurava pessoalmente em Baurú a construcção dos trabalhos e, em Setembro de 1916, 13 mezes depois, o mesmo Ministro entregava ao trafego 100 kilometros, com sete estações, dando-se-lhe o seu nome á ultima desta primeira secção.

Faziam parte da Directoria os distinctos collegas Teixeira Soares e Pedro Nolasco, occupando a presidencia o Dr. Soares.

Esses illustres collegas muito contribuíram para a rapida execução das obras, que eu dirigia na qualidade de empreiteiro geral.

Assim continuaram ellas em direcção a Cuyabá, e os estudos á direita do rio Tieté e respectiva locação até perto do Paraná, quando em fins de 1906 o Governo do benemerito Conselheiro Affonso Penna deu então ordem de não se proseguir mais em direcção a Cuyabá e ser feito um reconhecimento com presteza em direcção a Corumbá até as fronteiras da Bolivia.

Já em data anterior o illustre engenheiro Emilio Schnoor havia publicado um importante memorial do projecto de uma linha até as divisas da Bolivia para servir Matto-Grosso.

E foi essa linha que o Governo Affonso Penna mandou reconhecer, sendo encarregado dos estudos o referido Engenheiro Emilio Schnoor; pois ninguem melhor do que elle poderia fazel-o; pois já tinha imaginado esse projecto.

Tive portanto de mudar os estudos para a margem esquerda do Tieté, suspendendo os da margem direita, sempre, porém, em direcção a Itapura que era ponto forçado, quer para Cuyabá, quer para Corumbá, enquanto o illustre engenheiro Schnoor procedia ao reconhecimento para Corumbá, afim de determinar a possibilidade dessa linha até a fronteira da Bolivia e proceder depois aos estudos respectivos.

Com essa provavel alteração eu perderia os estudos e a locação da primeira directriz, uma vez demonstrada a possibilidade da linha para a Bolivia, aproveitando os estudos da margem esquerda para atravessar o Tieté em Itapura e o Paraná em Urubúpungá, ou abandonaria o da margem esquerda e voltaria ao primeiro da margem direita, conforme a conveniencia economica e vantagens technicas dos dous traçados comparados entre si. Os trabalhos continuaram portanto com a mesma actividade,



independente dos que estavam sendo executados pelo distincto profissional Emilio Schnoor, com proficiencia e rapidez.

Em Janeiro de 1908, esse engenheiro reconheceu a possibilidade do traçado de Itapura a Corumbá, apesar das difficuldades encontradas nos pantanaes de Esperança e Miranda (mostra photographias).

Esses trabalhos foram tambem acompanhados pelo nosso distincto collega Arrojado Lisboa, que escreveu uma importante obra sobre a zona, salientando as suas riquezas.

Em vista desse resultado, o Governo do benemerito brasileiro de saudosa memoria, Affonso Penna, por acto de 24 de Março de 1908, approvou a modificação do «contrato da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e autorizou a contractar com a mesma Companhia a construcção e o arrendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi a fronteira do Brasil com a Bolivia».

O trecho de Itapura a Cuyabá, cuja concessão ficou sem effeito, «foi substituido pela Estrada de Ferro Itapura a Corumbá e dahi a fronteira do Brasil com a Bolivia, a qual seria de propriedade da União, construida pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e arrendada pelo prazo de 60 annos á mesma Companhia, que não teria direito a indemnisação alguma em virtude da annullação da concessão referente ao trecho de Itapura a Cuyabá».

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

O engenheiro Schnoor verificou pelos estudos que o custo da Estrada seria de 44:584\$000, ouro, ou 80:333\$ de nossa moeda.

O Governo pôde obter da Companhia a construcção da linha á razão de 40:000\$ ouro, ou 72:000\$ papel, preço esse que soffreu o abatimento de 10 % sobre o do orçamento, reduzido ainda de 16 % pela fórmula do pagamento em titulos ao par, que só encontraram collocação o 84 %.

Para se ajuizar com segurança que esse preço não foi exagerado, basta o confronto com os das outras estradas:

O preço da E. de F. Madeira-Mamoré é de 191:000\$; o trecho de Cachoeira a S. Paulo foi de 100:000\$; a média kilometrica da bitola estreita da Paulista é de 99:325\$800; a da S. Paulo Rio Grande é de 66:292\$866; a da E. de F. Sorocabana é de 58:000\$; a da bitola estreita da E. de F. Central do Brasil até 1907 era de 67:000\$; a das E. de F. Federaes Brasileiras é de 87:314\$550; a da Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil é de 85:324\$322; e a da *Noroeste do Brasil*, Itapura a



Corumbá é de réis 72:000\$; que, com o desconto de 16 %, ficará reduzido a 60:480\$ se o direito da Companhia não fôr reconhecido de lhe pertencer a differença de 16 % typo dos titulos lançados nas praças da Europa, e entregue toda a somma ao Governo sem desconto.

Assignado o contracto com o Governo para a construcção da linha de Itapura a Corumbá e arrendamento respectivo, a Companhia iniciou logo os trabalhos da construcção dentro do territorio de Matto-Grosso, atacando dos dous lados: no rio Paraguay e á margem direita do Paraná.

A essa medida imposta pelo então Chefe da Inspectoria Federal das Estradas de Ferro, o nosso digno Presidente Dr. Paulo de Frontin, se deve o acabamento rapido da Estrada que com muita sabedoria e patriotismo elle soube impulsionar os seus trabalhos.

A elle, o autor da duplicação da linha da Central, cabe sem duvida a maior contribuição nos dous mais importantes melhoramentos realizados no paiz nestes ultimos oito annos: a estrada de ferro de Matto-Grosso com 1.273 kilometros, e a duplicação da linha da Central na serra do Mar, trabalho ingente e de folego, de um valor inestimavel.

Só este ultimo empreendimento bastaria para immortalizar um nome e tornal-o glorioso nas paginas da Historia Patria e nos Annaes da Engenharia Universal.

Em Março de 1908 estavam portanto os trabalhos da construcção da linha da Noroeste atacados até o kilometro 300, quando o Presidente Penna inaugurava a 16 de Fevereiro do mesmo anno as estações Affonso Penna (klm. 125) e Miguel Calmon, (no klm. 202).

Restavam portanto 261 kilometros para a linha alcançar o rio Paraná no kilometro 463.

E como levar a Matto-Grosso material, pessoal e tudo mais necessario para a construcção da Estrada?

Só um recurso me restava, era o de me servir do rio Tieté cheio de corredeiras como meio de transporte, alcançar a grande cachoeira do mesmo que alguns dos collegas conhecem (mostra photographias) com uma altura de 12 metros, capaz de produzir uma força de 44 mil cavallos vapor, com uma descarga de 300 m. c., baldear as cargas em costas de burros, em carroças, carros de boi, etc., retomar o Tieté abaixo dessa grande queda, descel-o até o Paraná, atravessar este acima do Jupia. Jupia é o lugar escolhido para a construcção da ponte.

Para essa escolha grandes discussões se levantaram havendo opiniões divergentes.

O illustre engenheiro Emilio Schnoor apresentava duas soluções: lançar a ponte em Urubupungá e esta solução obrigava uma outra sobre o rio Sucuriú, grande affluente do Paraná; ou atravessar o Paraná entre a fóz do Sucuriú e Jupia.



Devido a essas divergencias de opiniões o Dr. Frontin mandou ao local duas commissões: a primeira chefiada pelo nosso distincto collega Valentim Dunhan que desceu e subio o rio Tieté, dispendendo nessa viagem mais de 18 dias devido á subida em canôa a varejão e á viagem a cavallo até a ponta dos trilhos então no kilometro 320.

Uma segunda commissão foi chefiada pelo provecto engenheiro Sampaio Corrêa, que de accôrdo com a primeira determinou a passagem do Paraná no lugar denominado Rebojo do Jupia, que ficou acceita definitivamente, e que havia já sido indicada pelo illustre professional Gonzaga de Campos como vereis pelo seu trabalho que offereço á Bibliotheca do Club.

Realmente parece que a natureza preparou aquelle lugar para a ponte que se vae construir, o que é urgente.

Ella terá 950 metros, com um vão principal 150^m, 2 de 100^m, 15 de 40^m, onde todo o Paraná se lança em um canal de 100 metros de largura, cuja profundidade se desconhece, ficando as suas margens a descoberto durante a estiagem, onde se poderá trabalhar a secco talvez mais de 8 mezes no correr do anno, sobre um fundo de rocha.

Continuaram os trabalhos da construcção, com todas essas difficuldades atacados em quatro pontos principaes: 1.º do kilometro 320 para Itapura; 2.º de Itapura ás margens do Paraná; 3.º em Matto-Grosso da margem direita deste rio a Campo Grande e o 4.º ataque nas margens do rio Paraguay em Porto Esperança, em direcção a Campo Grande onde seria o encontro das duas linhas.

Os trabalhos do lado do rio Paraguay custaram sacrificios de toda sorte e até de vidas.

O transporte do material da Europa para aquelle ponto ficava mais caro do que o seu custo, devido ás diversas baldeações que soffria dos transatlanticos para os pequenos vapores ou chatas para subirem o rio, de Buenos Aires até Assumpção e Corumbá.

A's vezes esse material gastava 6 e mais mezes para chegar ao seu destino devido ás vasantes e outras vezes as chatas carregadas de trilhos e materiaes da Europa desapareciam no fundo do rio com as grandes enchentes.

As febres, que daquelles lados se desenvolveram, sacrificaram muitas vidas, e não poucos engenheiros tiveram de se retirar affectados de impaludismo e béri-béri.

Tambem a falta de dormentes tornou-se um problema muito serio, e tive de procural-os na Bahia e Espirito Santo por preços elevadissimos, que levavam mezes a chegar ao seu destino. Não se encontravam trabalhadores.

Para vencer tamanhas difficuldades tive a felicidade de encontrar collegas que se distinguiram pelo seu patriotismo e amor professional.



Foram esses engenheiros: Prospero Ariani, Fernando Esquerdo, Kesselring, Queiroz Botelho, Pedro Versiani e Antonio Penido, que prestaram relevantissimos serviços, lutando todos; distinguindo-se com especialidade Antonio Penido, que quasi sacrificou a vida com as febres do logar e a polynevrite, muito commum naquellas paragens.

O engenheiro Penido occupou o logar primeiramente de Chefe da Empreza que construia e da qual eu era Director.

Posteriormente, indo eu occupar na Directoria um logar, passou elle a ser empreiteiro geral da construcção da linha até Campo Grande.

Foi de uma dedicação e energia invejaveis, que com prazer torno publico esse meu sentimento a seu respeito.

Dedicando-se a esse trabalho só visava como eu a conclusão da obra.

Do lado de S. Paulo confiados os trabalhos ao provector profissional Francisco de Monlevade, auxiliado pelos engenheiros Arthur Maciel, Mello Mattos, Arthur Cangussú e Albano de Souza — pôde elle tambem vencer as grandes difficuldades, não pela natureza do terreno, mas pelas climatericas e de transporte de pessoal e material, que tudo chegava demorado e caro no logar da obra.

Convidando esses dois distinctos profissionaes para empreiteiros, só tive o intuito de engajar nessa obra a responsabilidade de dois nomes conhecidos, proporcionando assim certa garantia para a sua terminação.

Teve tambem grande parte nesse trabalho o distincto profissional Sampaio Corrêa, que me substituiu por algum tempo, vencendo os maiores embaraços e sendo obrigado a estabelecer diversos hospitaes que agasalhavam centenas de trabalhadores colhidos pelas febres e feridas de máo character adquiridas naquelles sertões, a exemplo do que tinha sido feito nas duas primeiras secções pelo distincto facultativo o Dr. Jayme Tigre de Oliveira.

Sampaio Corrêa e eu fomos victimas das febres, tendo ambos estado bem mal.

Eram seus auxiliares os engenheiros: Dolabella, Henrique Novaes, José Luiz Baptista e outros muitos.

Além desses profissionaes faziam parte da sua commissão os medicos Arthur Neiva e Ruy Pinheiro e pharmaceuticos Rego Barros e Diogo Cunha necessarios ao serviço.

A commissão medica montou um bello hospital em Itapura, afim de nelle serem tratados os trabalhadores que não obedecendo ao regimen da quinisação systematica, fossem atacados pela terrivel malaria.

Sampaio Corrêa iniciou os trabalhos entre Itapura e Jupiá na margem esquerda do Paraná e fez a revisão dos estudos até Campo Grande.



Tomou pois a direcção desses trabalhos por ter eu sido atacado de febres, obrigado a uma viagem a Europa. Concluiu o trecho de Anhangahy a Itapura, 97 kilometros na parte da concessão Federal da linha Baurú a Itapura.

Conseguiu construir em menos de um anno 97 kilometros, e inaugurar o trafego do ultimo trecho a 13 de Maio de 1910, dentro do prazo fixado no contracto.

Ainda convidando Sampaio Corrêa para trazer o seu concurso a esta obra, associando a ella o seu nome, pensei em ter ao meu lado profissionaes de prestigio, que me garantissem o seu exito.

Ficaram pois entregues ao trafego a 13 de Maio de 1910 os 437 kilometros de Baurú a Itapura ponto terminal da concessão Federal com garantia de juros.

Uma vez aberto todo o trafego da Noroeste tornava-se mais facil a construcção em Matto Grosso entregue ao Dr. Francisco de Monlevade.

A Companhia adquirio dois rebocadores de 200 cavallos de força, com 27 metros de comprimento e 14 de largo e 6 chalanas que foram montadas para servirem de Ferry-Boat para o transbordo dos wagões e locomotivas da margem esquerda para a direita.

E' ainda por este systema que se faz todo o trafego de Baurú a Porto Esperança emquanto não fôr construida a ponte sobre o rio Paraná.

Corria tudo muito regularmente, quer na secção em trafego da Noroeste, quer nos trechos em construcção em Matto Grosso com uma parte já em trafego, quando o Governo em 27 de Outubro de 1913 entendeu *rescindir* com a Companhia o contrato de construcção e arrendamento do trafego da linha Itapura a Corumbá, sob o pretexto de que a Companhia se tinha tornado insolvavel, (Doc. Off.) e que o prazo para a conclusão das obras estava esgotado, não convindo mais prorogal-o, desprezando a clausula de arbitramento para o caso de duvidas.

A Companhia para não crear difficuldades ao Governo, desejosa de ver concluida a Estrada, sujeitou-se a essa injusta decisão, levando comtudo o seu protesto a juizo.

O Governo e a Companhia eram duas partes contractantes e uma dellas não podia a seu arbitrio rescindir o contracto, o que só compete ao poder judiciario.

Esse proceder quando adoptado pelos governos tem custado milhares de contos de reis aos cofres nacionaes.

E seja contado de passagem: que por um acto identico ainda ha dias a Prefeitura pagou á Companhia de Construcções Urbanas mil e tantos contos a que fôra condemnada por sentença dos tribunaes passada em julgado.

Penso que uma lei deverá existir responsabilizando por seus haveres os causadores desses prejuizos ao Thesouro.



O governo avocando a si a continuação dos trabalhos, teve felizmente a bôa inspiração de nada modificar no que vinha sendo feito, quando faltavam apenas a conclusão dos ultimos 221 kilometros, para se encontrarem os trilhos.

Nomeou uma commissão de quatro engenheiros chefiada pelo engenheiro Carlos Euler que continuou os trabalhos, conservando os dois empreiteiros já citados: Penido e Monlevade, que deviam se encontrar em Campo Grande.

Faltava ao Governo todo o material fixo que já a Companhia havia adquirido, que o cedeu e fez o transporte do mesmo na sua linha, de forma a facilitar a marcha dos trabalhos que elle se propunha a concluir.

Infelizmente como acontece em todos os serviços administrativos essa commissão está custando caro á Nação, além da grande somma que o Estado dispende no acabamento da construcção que ainda continúa e o custeio do trafego já entregue ao publico desde 12 de Outubro p. passado, de Tres Lagôas ao Rio Paraguay.

Pôde portanto em um anno ligar os trilhos e hoje se poderá ir do Rio de Janeiro ao Rio Paraguay em tres dias, com 2.207 kilometros, conservando uma velocidade média de 35 kilometros por hora, e com mais 6 horas de navegação a Corumbá.

Apezar de não estarem ainda definitivamente concluidos os trabalhos, poderá ser mantido um trafego regular para satisfazer as exigencias da zona.

Serão precisos mais os dispendios de réis 2.000:000\$ para a construcção da ponte sobre o rio Paraná e outro tanto para o alevantamento do *grade* no pantanal de Esperança com mais de 100 pontilhões para se garantir das enchentes dos rios Paraguay e Miranda.

Uma estrada porém, da importancia da Noroéste do Brasil, que liga os portos de Santos e Rio de Janeiro ao longinquo Corumbá, nas margens do Paraguay, deve estar aparelhada para ter um trafego, que não só permitta uma velocidade um pouco maior, mas que tambem pelas suas condições de segurança possa ser feito de modo economico.

A ponte do Paraná e o levantamento do *grade* do aterro do pantanal de Esperança, em uma extensão de 40 kilometros, devem ser executados quanto antes, bem como os aqueductos necessarios.

As enchentes ahi, dos rios Paraguay e Miranda são periodicas, além de interromperem o trafego, acarretam despesas de conservação que tornam uma medida de vulgar economia o seu acabamento.

A Noroéste está ligada em Baurú com as duas principaes Estradas de S. Paulo: a Paulista e a Sorocabana, com as quaes está promovendo o trafego mutuo, estando já assignado com a segunda, e em breve com Itapura a Corumbá.

Todo o seu traçado obedece ás melhores condições technicas.



Os seus raios são no minimo de 150 metros poucas vezes empregados e as rampas maximas de 2 % em raros casos.

Na linha de Itapura a Corumbá o raio minimo é de 300 metros e a rampa maxima de 1 % limites attingidos em casos excepcionaes.

Tomando portanto o Exmo. Sr. Ministro da Viação o encargo do restante da construcção e trafego creou para o Governo uma situação anomala.

Não quero entrar em apreciações se o Governo estava ou não autorizado a proseguir administrativamente com esses serviços, utilizando-se de uma somma que tinha sido levantada por emprestimo, por titulos na Europa, para a CONSTRUÇÃO de uma estrada contractada com uma Companhia, e se dessa verba podia e póde ainda lançar mão para custear um trafego que pela sua grande extensão de linha, quasi toda pastoril, deve ser dispendioso e pouco remunerador por muito tempo.

Para que não houvessem difficuldades que poderiam ser creadas, colloquei-me, sob o ponto de vista nacional, apezar de reconhecer que o acto do Ministro fôra injusto e talvez prejudicial ao Estado.

Assim procedendo, fui mais brasileiro do que Director, respeitando o que havia proposto o Dr. Soares, com o intuito de que a estrada fosse concluida o mais depressa possivel, o que felizmente conseguimos.

Tenho verdadeiro entusiasmo por este emprehendimento, porque o imaginei, o iniciei e desejei concluir.

Tenho a consciencia sã e satisfeita de haver feito com isso alguma coisa de util para a minha Patria.

Penso que o Ministro que deixou a pasta da Viação não andou acertado avocando a si o contracto que pertencia á Noroéste.

Senão vejamos:

A Noroéste linha tronco com 437 kilometros, terá o seu trafego remunerado e sua renda augmentada de uma maneira animadora.

Em 7 annos ella subio de 17:568\$, que era em 1906, a 1.034:696\$730, em 1913.

As despezas foram em 1906 de 64 contos de réis, em 1913 de 1.448 com o augmento de sua linha.

No 1.º semestre deste anno tivemos uma receita de 627 contos, contra uma despeza de 874.

Por estes dados se vê que a receita augmenta, enquanto que o accrescimo da despeza é pequeno em relação ao augmento daquella.

Tenho por isso fundadas esperanças de que em pouco tempo teremos uma receita que cobrirá as despezas, devendo até apresentar saldo, devido ao desenvolvimento que vai tendo a zona tributaria, accrescida do trafego da linha de Itapura a Corumbá.



Cerca de 12 milhões de pés de café já estão plantados e a lavoura de cereaes se desenvolve em toda a zona. Outras culturas estão se creando, como o fumo, a alfafa, superior a que recebemos da Argentina, e o cacáo, que se vai agora iniciar.

As terras e o clima muito se prestam para essas lavouras.

Muitas fazendas se tem aberto e as povoações surgem como por encanto.

A zona da Noroéste será o grande celeiro de Matto-Grosso, de S. Paulo e do Rio de Janeiro, pela uberidade de suas terras e pelo seu rapido povoamento.

A parte da linha de Itapura a Porto Esperança, no rio Paraguay, 837 kilometros, é composta de grandes campos de criação, que dará «deficit» ainda durante muitos annos, que calculo em cerca de mais de 2.000 contos conforme o quadro que confeccionei e passo a ler.

Se as duas estradas fossem uma só, esse «deficit» poderia ser diminuido com o saldo da primeira e redução completa do pessoal administrativo da segunda.

Estou convencido de que o Governo só tem uma medida a tomar: fazer a fusão das duas linhas, da forma que lhe parecer mais conveniente aos interesses publicos, diminuindo assim o encargo annual e forçado de mais de 2.000 contos e se o não fizer arrepender-se-ha pelos grandes dispendios de que não poderá se furtar.

A Noroéste, além das vantagens que trouxe para o paiz, é uma linha necessaria ao Brasil sob o ponto de vista politico e estrategico.

Ella civilizou centenas de selvagens que infestavam aquella região.

Já se encontra perto da estação de Legru, no kilometro 177, um acampamento de indios domesticados, aquelles mesmos que, durante a construcção, dizimaram a flexas e cacetadas dezenas de trabalhadores e dous engenheiros.

Sobre esses incidentes lhes vou narrar alguns factos dos quaes de um fomos testemunhas, o Dr. Sampaio Corrêa e eu.

Em Maio de 1907 viajavamos para os trabalhos, quando o nosso trem ficou retido na estação Legru, onde se deveria dar o cruzamento com o trem da carreira sahido de Miguel Calmon, kilometro 202.

Como o trem demorasse, accusando um atrazo de quasi uma hora, despachei um portador ao seu encontro.

Pouco depois chegava o trem trazendo em um vagão cinco cadaveres com as cabeças decepadas pelos indios, que haviam atacado toda a turma de conserva, no momento em que (às 7 horas), descarregavam as ferramentas.

Esse facto alarmou toda a estrada, e os jornaes de S. Paulo o descreveram com côres negras. Foi o quanto bastou para que os trabalhadores atemorizados começassem a abandonar o serviço.



O Sr. Dr. Sampaio Corrêa, havia trazido do Rio trezentos e tantos, que aguardavam em Baurú, o embarque para o serviço.

Vendo os troncos sem cabeças, desertaram todos e nem um só seguiu para o trabalho.

Outra feita os indios atacaram uma turma de serradores de dormentes, matando dous.

Houve nova debandada.

Nessa ocasião fui obrigado a consentir que se fizesse uma batida no matto até o acampamento desses indios bravios.

Travou-se então, um conflicto entre os indios e os trabalhadores.

Em outra ocasião atacaram uma turma composta de um agrimensor e quatro operarios na linha já em trafego.

Estes se refugiaram em uma casa de turma no kilometro 270.

Não podendo os indios matal-os incendiaram a casa onde todos morreram queimados.

Na zona flagellada pelos selvagens só se podia trabalhar tendo turmas armadas de carabinas para garantir os trabalhadores que recebiam tambem como ferramenta uma carabina. Para o lado de Esperança, os trabalhadores eram transportados pelo Lloyd.

Tive mais no correr dos trabalhos a grande difficuldade causada pela guerra dos jornaes italianos de S. Paulo, que tiveram repercursão na Italia, aconselhando aos seus patricios a não trabalharem na estrada, porque a Empreza os pagava a tiros ou os enforcava e depois os atirava ao rio.

Fui obrigado a pedir ao Governo uma syndicancia.

Todas estas difficuldades foram vencidas com uma tenacidade e paciencia evangelicas.

Ainda este anno em Abril, rebentou em toda a linha uma grande parede, a primeira em dez annos de trabalho.

Já o Governo estava então de posse da linha de Itapura a Corumbá.

O Governo de S. Paulo pôde felizmente evitar que a parede tivesse consequencias funestas, mandando para Baurú, uma grande força de policia que esperou o trem dos paredistas e os deteve ameaçando-os.

Até que o Governo fornecesse á Companhia recursos devidos para pagamento aos trabalhadores mal aconselhados, permaneceram em Baurú, mais de 800, depois de terem feito depredações na linha, arrancando trilhos e destruindo obras de arte.

O que mais me sorprehendeu de tudo isso foi o resultado do inquerito, que o Governo de S. Paulo, pelo Secretario da Segurança Publica, mandou abrir por officiaes de sua confiança.

Ficou verificado pelo inquerito que interesses occultos promoveram aquella parede e sobre esse assumpto não desejo me estender e passo sem commentario.

Por ahi se pôde avaliar quanto esforço tem sido necessario empregar para evitar o desmoronamento de uma estrada, a mais



necessaria ao Brasil, e que nestes ultimos tempos tem soffrido a guerra a mais injusta que se póde imaginar.

Antes de concluir me seja licito fazer mais uma pequena série de considerações que completem esta minha exposição.

Com a construcção da Noroéste não foram, meus senhores, atendidas sómente as exigencias estrategicas de ha muito reclamadas pela Nação, e as faceis communicações com os paizes vizinhos; communicações que dentro em pouco se estenderão até o Pacifico, através da Bolivia.

Não. Foram abertos ao nosso paiz e principalmente ao Estado de S. Paulo, novos e grandiosos horizontes.

Quando construia a Noroéste, imaginei estudar uma linha que ligasse o Pacifico com o Atlantico com um percurso total de 4.594 kilometros, sendo do Rio a Corumbá 2.294, e de Corumbá ao Pacifico, no porto de Malengo, no Perú, 2.300, passando por Santa Cruz de la Cierra, Cochabamba, La Paz; ou directamente ao porto de Antofogasta, no Chile, com um percurso tambem approximado de 2.300 kilometros de Corumbá.

Esse traçado será executado pelos nossos vindouros, como vimos de executar aquelle de nossos antepassados, a Noroéste.

Quem percorrer os 437 kilometros, que se alongam de Baurú a Itapura, verificará que sem solução de continuidade não existe em todo o paiz um tão vasto percurso de linha ferrea, onde a par de um feracissimo sólo se descortinam mattas privilegiadas que se perdem nas orlas do horizonte, tudo desafiando a cubiça do homem.

E além do mais, senhores, é a via larga que nos põe em contacto com o mais rico dos Estados do Brasil, o Estado de Matto Grosso ainda desconhecido e inexplorado.

Não é uma declaração de fantasia a que lhes exponho e contra a qual se levantaria a madureza dos conceitos e a reflexão, que só a pratica dos annos e da idade nos póde dar.

Mas, senhores, as lavouras de café, como já tive occasião de affirmar, vão surgindo como se obedecessem ao impulso de uma vara magica.

A Noroéste começa a ser povoada por uma pleiade de pioneiros fluminenses e mineiros, como os que outr'ora povoaram as margens da Paulista e principalmente da Mogyana.

E', com o concurso de tão excellentes elementos de competencia e de trabalho, cheios de ambição legitima, que a Noroéste será, dentro de muito pouco tempo, um dos maiores celeiros da Nação.

E, senão, vejamos: a grandeza do Far-West americano se fez com a plantação intermina dos seus milharaes, formando um dos mais sorprendentes golpes de vista, que ao olhar do homem é dado observar, e sobre aquelle typo de lavoura a Republica Americana firmou a sua hegemonia como paiz agricola. Espero que, dentro de poucos annos, a Noroéste, tambem pela possivel



diversidade de culturas adaptaveis ao seu sólo, virá occupar, senão papel preponderante, pelo menos um dos primeiros lugares entre as estradas de ferro brasileiras, que servem de apoio á nossa grandeza e desenvolvimento.

A composição geologica do sólo por ella atravessado não deixará falhar o nosso prognostico, quanto ao successo que lhe está reservado no futuro.

De um lado as terras de massapé roxo, de roxo puro e as terras baixas, estas em mais de 100 kilometros de extensão, são symptomaticas de que a mais favoravel polycultura, sobresahindo a importante industria e cultura da borracha será a caracteristica preponderante daquella vasta região.

De outro lado, a bellissima conformação topographica, onde o sólo se desdobra por collinas de declives suaves e ligeiros, nos indica que para alli continuará a affluencia de elementos empreendedores e com elles consequentemente uma massa accentuada de bons colonos.

E será, dando vida a essas regiões fadadas á riqueza, que conseguiremos attingir os nossos grandes destinos, dando ao paiz os meios de sahir da premente situação por que passa neste momento, e só assim resolveremos os nossos problemas economicos que estão subordinados positivamente á grandeza e á prosperidade da agricultura nacional, e para cujo *desideratum* não devemos medir esforços nem sacrificios!!

Assim, pois, meus senhores, concluindo, faço ardentes votos para que a Noroéste preencha os seus grandes destinos.

Não cabe aqui destacar elogios a este ou áquelle, porque muitos foram os Brasileiros que trabalharam nesta obra meritoria.

Desde 1870, ao terminar a campanha do Paraguay, nos governos monarchicos, os nossos estadistas pensavam na realisação deste problema que julgavam sem solução, e que, apesar da clarividencia da execução deste trabalho patriotico, não tiveram a necessaria coragem de abordal-o, cabendo aos governos da Republica realizal-o, dando o exemplo de que devemos marchar para a frente na senda do progresso.

Todos aquelles que se interessam pelo progresso da patria e conhecem as difficuldades que assoberbaram a execução desta grande obra, farão a devida justiça, dando a sua gloria, não aos seus executores, não áquelles que nella empregaram os seus capitães, mas sim á Republica, aos seus governos que, a par dos maiores tropeços e difficuldades, e assoberbados por lutas successivas, têm, não obstante, sabido comprehender o progresso e a felicidade da patria. E, meus senhores, não ha negal-o, a Noroéste é um exemplo frisante do que affirmo. Tenho concluido.»



EXPOSIÇÃO

SOBRE A

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

PELO

Dr. João Teixeira Soares





Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

A leitura do brilhante parecer do illustre Sr. Dr. Carlos Peixoto sobre o ORÇAMENTO DA RECEITA me obriga a dizer algumas palavras a respeito da construcção da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, afim de defender a responsabilidade dos que collaboraram num contracto que não pôde de modo algum ter concorrido para a formação do juizo que S. Ex. manifestou acerca do regimen a que ficou elle sujeito.

A construcção daquella linha foi contractada com a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, da qual eu era então Presidente, o que me dá'o direito e me põe na obrigação de explicar os antecedentes e desenvolvimento da questão.

O governo, levado por motivos de ordem internacional, entendera dever providenciar com urgencia sobre a extensão de nossa rêde ferro-viaria até ás margens do rio Paraguay, e parece ter julgado preferivel o alvitre, que tivera a approvação do nosso Club de Engenharia, de levar essa viação até á fronteira da Bolivia, para assim poder estabelecer a ligação com o systema ferro-viario deste paiz.

Como fossem as linhas da Companhia Noroeste as que se achavam então mais adiantadas naquella direcção, entendeu o Governo ser preferivel entrar em accôrdo com ella para a realização do plano que decidira executar.

Não sendo possivel á Companhia levantar de prompto, por meio de garantia de juros, a grande somma de capitaes necessarios, sem serem feitas novas concessões, que tornassem os titulos da Companhia mais procurados, o Governo, depois de muitos exames da questão, resolveu adoptar o regimen da lei n. 1.126, de 15 de Dezembro de 1903.

O Governo teve motivos para não resgatar o trecho da linha já construido sob o regimen de garantia de juros, ficando toda a linha propriedade sua e sujeitando-se ás mesmas condições de arrendamento, como parecia ser preferivel ao interesse publico.

A mudança, pois, do traçado e do regimen não foi de iniciativa da Companhia e nem negocio por ella promovido; foi acto muito estudado e reflectido do Governo, que entendeu assim consultar interesses nacionaes da maior relevancia.



Disso se convenceu a Companhia, que não hesitou em colaborar para a sua realização, tanto mais quanto a modificação do traçado dava á sua estrada uma enorme importancia strategica e commercial.

Tendo a Directoria da Companhia exposto ao Exmo. Sr. Conselheiro Affonso Penna, Presidente da Republica, julgar impossivel a construcção da linha pelo preço e no praso exigidos, em vista das difficuldades que offereciam as pessimas circumstancias locaes, declarou-lhe S. Ex. não ser licito ao Governo faser larguezas simplesmente por se preverem difficuldades que podem falhar, accrescentando que, na execução, uma vez verificada a importancia dos damnos causados, poderia o Governo ter justificativa para actos de equidade, apezar de, tanto elle como o seu Ministro, julgarem o preço já muito elevado.

Isto pareceu-me justo, e o communiquei ao Dr. Joaquim Murtinho e Senador Azeredo, declarando que, se elles me garantissem o concurso para a obtenção de uma equidade em occasião opportuna, eu envolveria a Companhia nesse grande empreendimento, nos termos propostos pelo Governo, por mim considerados inexequiveis.

Como aquelles illustres matto-grossenses, vissem que, se fosse abandonado o projecto naquella ôccasião, ficaria adiado indefinidamente aquelle melhoramento indispensavel ao engrandecimento do seu Estado, prometteram o concurso pedido em caso de ficar provado que o prazo e o preço eram insufficientes.

Sabia perfeitamente a Companhia só poder collocar abaixo do par os titulos que ia receber em pagamento e que os trabalhos nas margens dos rios Tieté, Paraná e Paraguay seriam carissimos por causa do pessimo clima, e ainda mais que, nas margens dos rios Paraguay e Miranda, teria de construir muitas dezenas de kilometros sobre pantanos.

Sabia tambem que a obrigação de iniciar os serviços do lado do Paraguay e de accelerar os trabalhos da linha de Baurú, para concluir 230 kilometros no primeiro anno, justamente com as outras difficuldades acima apontadas, lhe viria causar enorme excesso de despeza, cujo total não podia prever.

Certa, porém, estava a Companhia de que os esforços por empregar não deixariam de ser reconhecidos pelo Governo e alcançariam o desejado effeito de justificar actos de equidade. Se a empreza não colhesse lucros, ao meños evitaria a ruina, e isso lhe bastava, pois conhecia bem que, em futuro proximo, o valor da estrada seria enorme e de natureza a compensar os sacrificios que estava resolvida a fazer.

O Governo não poderia crear, no estrangeiro, titulos e guardal-os em carteira, como fez aqui, para ir entregando em pagamento á medida do avançamento das obras, porquanto para que taes titulos sejam validos alli é necessario annunciar-lhes a



emissão publica e que realmente elles sejam subscriptos. Por causa disto o Governo, no interesse commum, realizou com a Companhia um accôrdo, certamente o melhor que elle tem feito para a emissão de titulos.

A Companhia não pôde realizar a venda dos titulos tão vantajosamente como esperava, porque teve de negociar-os na época em que o Estado de São Paulo estava tratando do grande emprestimo da valorisação, o qual, além do endosso da União, teria a garantia do «stock» de café, e por isso a Companhia teve de acceitar para o seus o mesmo preço que os banqueiros offerciam por aquelles titulos, incontestavelmente de maior valor.

Nessas condições, a proposta da Companhia de depositar o valor *par* dos titulos tornou-se extremamente onerosa.

O prospecto da Companhia ao encetar os trabalhos era o seguinte:

O Governo compromettia-se a pagar por kilometro de linha, o maximo de 40 contos, em titulos que foram vendidos com 15 % de desconto.

O Governo descontaria 15 % dos pagamentos parciaes, perdendo a Companhia o direito á restituição das sommas desse desconto, se não realizasse a obra;

Assim, os 40 contos, ouro, ficavam reduzidos a 28, ou 47 contos, papel.

A Companhia teria, fóra dos trabalhos, uma despesa certa de:

2:000\$000	para os estudos,
1:500\$000	para a administração,
10:000\$000	para o excesso de transporte do material metallico (trilhos e accessorios, pontes, material telegraphico, etc.)
900\$000	para a fiscalização, — sommando tudo
em	14:000\$000

A Companhia se comprometteu a indemnizar o Governo da differença dos juros pagos pela parte da emissão que, em cada periodo, fosse julgada feita em excesso sobre as necessidades do contrato, e os juros pagos pelos estabelecimentos bancarios, onde esse excesso ficasse depositado á disposição do Governo.

Por essa obrigação e pelos juros da somma adiantada, para refazer a differença entre o producto dos titulos e o nominal depositado, previa a Companhia uma despesa por kilometro de 2:500\$000, o que, junto ás despesas acima, veio reduzir a réis 30:100\$000, papel, o saldo disponivel.

Era pois esta somma de 30:100\$000, papel, por kilometro, com que a Companhia devia realmente contar para a execução de todos os serviços e para a compra de todo o material necessario, e para o accrescimo de despesas pelo excesso de rapidez a dar ao trecho da linha, sujeito á garantia de juros.

Nessas condições não é licito suppor que fosse a ganancia dos lucros da empreitada que attrahira a Companhia, entretanto



ella poz mãos á obra, resolutamente, e chegou a accôrdo com os empreiteiros para que os serviços fossem entregues a profissionaes nos quaes se pudesse depositar a maxima confiança. Do lado de Baurú, foram os serviços entregues ao Dr. Sampaio Corrêa, e do lado de Esperança ao Dr. Antonio Penido, devendo ambos, com a acquiescencia dos empreiteiros, e para evitar delongas, entender-se directamente com a Companhia.

Por seu lado, a Inspectoria Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro tambem se dirigia directamente a esses engenheiros acerca de todos os assumptos technicos, e ordenou-lhes o estudo de muitas variantes que, tornando o traçado sob o ponto de vista technico, um dos melhores de nossas estradas de ferro, o fizeram tambem mais oneroso do que o estudado pela Companhia para o orçamento.

Esses dous distinctos profissionaes empregaram o melhor de seus esforços, correndo mesmo risco de vida, e a ambos oportunamente fornecia sempre a Companhia amplos recursos. Infelizmente, do lado de Baurú, os Indios, as febres horriveis das margens do Tieté e, do lado de Esperança, o mau clima e as difficuldades de recrutamento de pessoal e regular fornecimento do material, tornaram um verdadeiro insuccesso as tentativas feitas com os melhores elementos.

Houve um periodo de desorientação e desanimo por causa desse insuccesso mas, tendo a Companhia adquirido o concurso de sub-empregado de grande capacidade e recurso, deu-se um renascimento de confiança.

O sacrificio imposto á Companhia de subdividir o seu serviço, iniciando-o tambem do lado de Esperança, aggravou-se extraordinariamente com o facto de tornar-se quasi impossivel a manutenção de pessoal numeroso no serviço, porque o seu recrutamento se tornou extremamente difficil, devido ás más noticias espalhadas sobre o clima em geral e ás seducções e maus conselhos dados ao mesmo, na sua passagem pelo Rio da Prata.

Um engenheiro francez, proecto em serviços de estradas de ferro, que veio cheio de esperanças substituir o Dr. Antonio Penido, já fóra do serviço por doente, nada pôde fazer e voltou inutilizado para o seu paiz.

Sem esse pesadissimo sacrificio, entretanto, não seria possivel ter hoje toda a linha entregue ao trafego.

Os primeiros passos da Companhia inspiraram confiança a todos e por isso o Governo, reconhecendo as condições apertadas em que o contrato a collocara, veio em seu soccorro, fazendo-lhe adeantamentos, que lhe permittiram diminuir a sua divida relativa á somma que tivera de depositar para completar o valor par de seus titulos. Desse modo pôde ella applicar todos os seus recursos e credito nas obras que corriam cheias de difficuldades e sem dar esperança alguma sobre a época exacta da conclusão.



Quando veio o novo Governo, em 1910, deu-se a campanha de diffamação não só contra a Companhia Noroeste como também contra outras, parecendo, porém, visar mais directamente a minha pessoa e a de outro director da Companhia. Apregoavam que a Noroeste recebia 67 contos, papel, ou 40 contos ouro, por serviços que sub-empreitara por 25 contos, papel, etc.

Tendo sentido o retrahimento do credito das Companhias, procurei os dous Ministros do Governo, com quem tinha relações e fiz-lhes ver que a campanha ameaçava a vida das Companhias as quaes não podiam prescindir de credito para a sua existencia.

Essas allegações depunham mais contra o Governo do que contra a Companhia, pois é natural que os empreiteiros procurem contratar pelo maior preço possível e sub-contratar pelo menor; o que não se explicava era que, denunciado o facto de margem tão lesiva para os cofres publicos, o Governo deixasse de apurar o caso e conservasse, exercendo cargos de confiança, funcionarios que collaboraram na confecção de taes orçamentos. Mais grave ainda é que o Governo continuasse a fazer, por maior preço contratos de estradas de ferro em regiões mais proximas e de clima mais favoravel.

A campanha perdeu o apoio official e decresceu.

Não podendo recorrer ao Governo para a melhoria dos preços da construcção, a Companhia, cujos recursos diminuíram com os grandes «deficits» do trafego da linha de Baurú a Itapura, procurava novos recursos, e, tendo rescindido o contrato de sua empreitada, que ella reconheceu inexecuvel por causa do seu preço baixo, buscava adquirir novo empreiteiro com recursos sufficientes e ao qual, além do que recebia do Governo, entregaria obrigações de segunda hypotheca de sua linha de Baurú.

As suas tentativas nesse sentido foram demoradas, como era natural.

O novo Ministro da Viação, prestou, infelizmente, ouvido condescendente á campanha de diffamação que recommençára, de modo que, quando estavam concluidas, na Europa, as combinações tendentes a fornecer á Companhia os recursos e elementos necessarios para concluir a sua tarefa e fazer face aos «deficits» do trafego, foi deferido o seu requerimento de prorogação de prazo, sob as inaceitaveis condições, porém, de perder a isenção de direitos de importação para o seu material, e a obrigação de abrir o trafego, desde logo, de um trecho de linha que iria augmentar o seu «deficit», impondo-se-lhe ainda a execução da ponte sobre o rio Paraná num prazo de tempo absolutamente insufficiente.

Ficou por isso suspenso o arranjo combinado. Voltei ao Brasil e procurei vêr se obtinha do Sr. Ministro a reconsideração desse despacho, que elle promettera e já fôra requerida, fundada nas razões que eram expostas, entre ellas a demonstração cabal, por meio das contas da Empreza das quaes resaltava a impossibilidade de poder a Companhia supportar novos onus.



O requerimento da Companhia pedindo reconsideração do despacho foi indeferido.

Foram applicadas á Companhia multas continuas, e, entre ellas uma por não cumprimento de condição da prorrogação que ella não aceitara, e a respeito da qual se tinha recusado a assignar o termo lavrado no Ministerio, e, cousa curiosa, mandou-se cobrar judicialmente esta multa cuja intimação, apesar da Companhia ter sua séde nesta Capital, foi feita em Baurú, onde o caso produziu excitação no animo do pessoal, cujos pagamentos não andavam em dia, porque os do Governo á Companhia se achavam atrasados.

Os serviços da Companhia, sujeitos a uma engrenagem um tanto complicada, e esparsos por sitios tão affastados do centro, resentiram-se sempre disso e os males se aggravaram com a severidade anormal que o Governo estava exercendo contra a Companhia, pela applicação continua de multas e o indeferimento systematico de seus pedidos.

Os pagamentos do Governo á Companhia, que já se achavam muito atrasados, foram suspensos, porque o Thesouro apresentou uma conta á Companhia por differença de juros, de 12 milhões de francos, isto é, o total dos juros da emissão dos titulos do Governo, durante os 3 primeiros annos!!!

A situação tornou-se extremamente critica, e, se não fosse o grande prestigio e dedicação dos sub-empregados, ter-se-hiam dado graves desordens, que poderiam damnificar a propriedade do Estado.

Procurei o Dr. Barbosa Gonçalves, então ministro da Viação, ao qual me ligam sentimentos de velha amizade, afim de vêr se era possivel qualquer solução que, salvaguardando os direitos do Thesouro e o interesse publico, fosse a menos onerosa e desairosa para a Companhia; verificando que S. Ex. conhecia mal a questão propuz em requerimento que o Governo assumisse a direcção dos trabalhos por conta da Companhia; e só fizesse pagamentos aos executores das obras e fornecedores do material por empregar, os quaes segundo me diziam eram credores de dominio, a quem, em caso de caducidade de contrato, o Governo teria de pagar para poder tomar conta da linha. Propuz mais, no mesmo requerimento, que o Governo ficasse com a direcção dos serviços até ter conhecimento exacto do assumpto, para então poder deliberar como lhe parecesse mais equitativo.

Parecia que estas medidas, evitando desastres e a inturupção das obras, em nada prejudicavam os interesses do Thesouro.

Foram, porém, baldados os esforços de todos os interessados, e, tendo um senhor Senador por Matto-Grosso intervindo no assumpto com receio de paralyzação das obras, o Snr. Ministro melindrou-se e fez-se entrevistar por um dos principaes órgãos opposicionistas, fazendo crêr que resistia a pretensões exorbitantes da Companhia.



Quaes eram essas pretenções? A Companhia requeria a prorrogação de prazo sem onus inexequíveis. Não sendo assim, não a acceitava. Pedio ainda que o Governo assumisse a direcção dos trabalhos, como é de regra em quasi todos os contratos, até que se julgasse habilitado a tomar as providencias que lhe parecessem acertadas!!!

Comprehende-se que, desde que o Governo se mostrava resolvido a ir até a caducidade, a Companhia só tinha um interesse, que ella se desse com brevidade, porque as delongas com o regimen vexatorio, adoptado pelo Governo só lhe poderiam causar damnos moraes e materiaes, ainda que fossem evitadas as paredes suceptiveis de damnificar as obras já feitas.

A Companhia não podia esperar uma mudança tão radical dos nossos habitos administrativos e da attitude do Governo para com ella.

Até hoje ainda nenhuma Companhia concluiu uma obra sem repetidas prorogações do prazo marcado, e a Noroeste, apesar de tambem não o ter feito, havia conseguido, no emtanto, uma média nunca attingida nem esperada no Brasil, entregando promptos, 180 kilometros por anno.

Além disso, não era comprehensivel que o Governo viesse encontrar jámais algum interesse para o Thesouro em chamar a si a linha, a menos que não tivesse em vista algum pretendente, julgado mais idoneo, o qual, se existia, não appareceu.

E' ainda de extranhar que o Governo, julgando-se credor da Companhia, tenha, como o fez, procurado por todos os meios e modos anniquillar o seu credito, pondo-a em difficuldades sérias, senão na impossibilidade de obter recursos para saldar o seu debito, quando fosse verificado e reclamado.

Não me consta que até hoje o Governo tenha reclamado alguma da Companhia; entretanto, na mesma occasião em que elle se via na impossibilidade de effectuar o pagamento da garantia de juros vencida, escrevia, numa mensagem ao Congresso, que a Companhia estava insolvavel!!!

As Companhias de Estradas de Ferro não procuram lucros de empreitada; para não correr risco lançam mão de empreiteiros geraes que lhes garantam, com os recursos por ellas obtidos, dar-lhes a estrada prompta e acabada.

Tratando-se em geral de regiões pouco povoadas, as obrigações emittidas pelas companhias não podem obter grandes preços. Se ha banqueiros que as compram e revendem com grandes lucros, é que elles preparam os mercados para esse fim, sem no emtanto participarem as Companhias desses lucros.

Parece vir do erro de attribuir taes lucros ás Companhias, o pretexto das asseverações de que ellas ou seus interessados têm grandes vantagens.



As vantagens procuradas pelos promotores de taes negocios consistem na aquisição, por preços baixos, das acções das Companhias.

Procura-se construir a estrada com o producto dos emprestimos; e quando esse intuito é conseguido, tem-se as acções por preços commodos; se não é conseguido, ao excesso eventual da despesa da construcção, junta-se o *deficit* do trafego nos primeiros tempos.

Tratando-se de paizes novos, que as estradas devem desenvolver, contam os promotores da empresa ter conservado, em mãos, um titulo de grande valor no futuro.

Esse systema se ainda não enriqueceu muita gente, não causou, como se apregôa, tão graves damnos ao nosso Thesouro e permittio que o Brasil construísse a maioria de suas estradas de ferro mais economicamente do que qualquer outro paiz.

Na Noroeste as previsões da Companhia excederam a toda a espectativa; nunca se deu no Brasil, uma transformação tão extraordinaria; a vasta região se povoou e os terrenos se valorizaram com uma rapidez incrível.

Os banqueiros interessados na Companhia favoreceram a construcção de estradas de ferro na Bolivia com a condição de ser, pelo Governo daquelle paiz, adoptado o plano de trazer o mais rapidamente possivel um dos principaes ramos á fronteira brasileira, de modo a entroncar-se com a Noroeste.

Do exposto fica patente que o contracto da Noroeste não foi um negocio promovido pela Companhia, que esta não foi seduzida pelos grandes lucros da empreitada, e, finalmente, que não foi ella que atirou a linha aos hombros do Governo e sim este que lh'a arrancou das suas mãos.

Seja como fôr, está o paiz de posse de um poderoso instrumento para a sua defesa e seu progresso, por cuja falta ha meio seculo elle esteve exposto a desastres. E' realmente para desanimar ver exposta á desconsideração publica a empresa que o realizou e delle não teve as vantagens que podia legitimamente esperar.

Rio de Janeiro, 15 de Dezembro de 1914.

JOÃO TEIXEIRA SOARES



RELATORIO
DO
SUPERINTENDENTE

.....
1916



Baurú, 31 de Março de 1917.

Tenho a honra de remetter á v. s. o. relatorio desta
Superintendencia relativo ao anno de 1916 p. passado.

Saudações.

Ao Illmo. Sr.

DR. JOAQUIM MACHADO DE MELLO

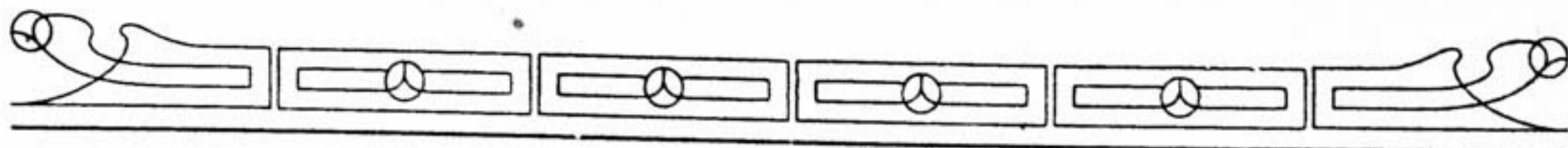
D. D. Presidente da Directoria

RIO

M. J. Machado da Costa

Superintendente.





Resultados financeiros

Os resultados financeiros do anno de 1916 são os mais lisongeiros que tem registado o Trafego da Estrada. Houve um augmento de 41 % sobre a receita de 1915 e de 52 % sobre a receita media dos tres annos anteriores, excluindo os transportes em serviço da construcção da Estrada, conforme consta dos seguintes dados:

Extensão do trafego em 31 de Dezembro de 1916, 436 klm. 345 mt.	
A receita geral de 1916 foi	1.549:475\$500
e a despesa geral foi	1.978:752\$700
havendo um deficit de	429:277\$299
A relação da despesa para a receita é de	127, 70 %
tendo sido em 1915 de	132, 45 %

Comparando com o anno de 1915, temos:

Receita geral de 1916	1.549:475\$500
Receita geral de 1915	1.090:807\$267
Augmento da receita em 1916—41, 14 % ou	451:668\$233
Despesa Geral de 1916	1.978:752\$700
Despesa Geral de 1915	1.454:115\$340
Augmento da despesa em 1916—36, 07 % ou	524:637\$360

Comparando com a media dos tres annos precedentes, e excluindo os transportes em serviço da Construcção: —

Receita geral de 1916	1.549:475\$500
Receita media de 1913, 1914 e 1915	1.017:911\$582
Augmento da receita em 1916—51, 22 % ou	531:563\$918
Despesa geral de 1916	1.978:752\$700
Despesa media de 1913, 1914 e 1915.	1.534:181\$597
Augmento de despesa em 1916—28, 98 % ou	444:501\$103

No anno de 1916, houve, pois, um deficit de 429:277\$200.

Justifica-se, porem, este deficit pela deficiencia do aparelhamento da Estrada, que torna excessivamente caro o seu custeio, e pela construcção de obras novas que se tornaram indispensaveis ao desenvolvimento do trafego e segurança da linha. E' assim que a falta de officinas efficientes, além de tornar mais caro todos



os serviços pelo maior custo da mão de obra, obriga-nos a mandar fazer as reparações mais importantes das locomotivas e carros nas officinas de outras estradas, com augmento de despesas, que muito sobrecarregam o custeio.

Alem disso, a escassez do material rodante, em face do desenvolvimento que vae tendo o Trafego, obriga-nos a uma despesa da mesma natureza, com o aluguel de locomotivas e carros de outras estradas.

Estão actualmente em serviço da nossa Estrada tres locomotivas da Companhia Mogyana e uma da Companhia Paulista, e o transporte de mercadorias é feito em grande parte por vagões das Companhias Paulista e Sorocabana.

Por outro lado, a Via Permanente exige um intenso serviço de conservação, aggravado com a circumstancia de um trilho de 20 kilos para locomotivas de 12 toneladas por eixo, e a falta de um grande numero de obras accessorias, indispensaveis á segurança da linha. Já este anno fizeram-se muitas obras novas e substituíram-se 170.000 dormentes, isto é, mais 80.000 dormentes, ou 144.000\$000, do que seria preciso em condições normaes. O quadro n.º 8 resume todas as despesas e obras extraordinarias que concorreram para a aggravação do deficit.

A estas causas, que concorrem para prejudicar a situação financeira da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, devemos acrescentar como a principal e mais prejudicial a seus interesses, as bases das tarifas em vigôr, de que passamos a tratar.

Tarifas

Cumpre-me salientar bem a causa principal da depressão da renda da Estrada e da permanencia do seu deficit.

Ao passo que a Paulista, a Mogyana, a Sorocabana e outras estradas, mais bem situadas e em melhores condições de trafego, gosam da vantagem de uma taxa cambial, que lhes permite actualmente elevar seus fretes de 40 0/0, a Noroeste continúa a cobrar os seus transportes por uma tarifa minima, calculada ao cambio de 20, e isto numa crise de cambio baixo e de carestia de todos os materiaes de custeio, que tem obrigado todas as empresas de transportes a elevarem consideravelmente os seus fretes.

A Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, em requerimento ao Governo Federal, reclamou contra esta injustiça e expoz a sua situação precaria, devida á insufficiencia dos fretes, que não lhe permite fazer um serviço a contento do publico, nem melhorar a sua situação economica, e pediu autorização para adoptar uma tarifa cambial, a exemplo das Estradas visinhas, ás quaes se tornou indispensavel esta concessão especial, para poderem offerecer ao publico as vantagens que de facto offerecem.



O Governo porem indeferiu este requerimento, persistindo, assim, para a Noroeste uma situação precaria, que não lhe permittirá melhorar os seus serviços, nem satisfazer as necessidades reclamadas pelo grande desenvolvimento da zona a que serve.

E' esta uma questão que deve ficar de pé, para que a Noroeste póssa attingir o grau de prosperidade a que tem direito, e para a qual solicito especialmente a attenção da Directoria.

O quadro numero 3 dá o resumo do movimento commercial da Estrada desde o anno de 1906, em que se inaugurou o trafego, com uma extensão de 48 kilometros, até o ultimo anno.

Trafego

Os quadros annexos representam o movimento do Trafego desde o seu inicio até a presente data, notando-se um notavel augmento no anno de 1916.

O serviço de passageiros, sobretudo, já excede á capacidade dos nossos trens, tornando-se indispensavel o seu augmento, o que será levado a effeito pela inauguração, em 2 de Janeiro proximo futuro, de um trem diario entre Baurú e Araçatuba.

No dia 13 de Outubro do corrente anno foi inaugurada a estação de NOGUEIRA situada no ki'ometro 36.

Acham-se em estado adiantado de construcção as estações de Cincinato Braga, no kilometro 100 e Biriguy, no kilometro 262, que poderão ser inauguradas no proximo mez de Março.

Ha pedidos da população para a abertura de estações em novos centros de producção, que são objectos de estudos da Administracção, estando já projectada e dependendo de approvação do Governo, uma estação de terceira classe no kilometro 64.

Annexo a este o relatorio do Chefe do Trafego no qual este distincto funcionario apresenta dados e informações interessantes relativos aos diversos serviços a seu cargo, sobre os quaes não careço insistir.

Locomoção

O serviço de tracção e locomoção resente-se não só da falta de material rodante, como principalmente dos meios para reparar o que se acha em serviço. A construcção de officinas, em Baurú, convenientemente aparelhadas para reparação de locomotivas e carros, é assumpto sobre o qual não preciso insistir, como uma medida das mais urgentes e indispensaveis á regularidade dos serviços da Estrada. Para este fim a Estrada já adquiriu a area de terreno necessario á margem da linha, em Baurú, e fez a acquisição de machinismos para uma serraria no valor de



45:000\$000, e aguarda apenas os recursos necessários para início das obras e montagens destes machanismos. No quadro numero 9, entre as obras novas reclamadas, consignamos a verba de 600:000\$000 para as officinas.

E' tambem necessario construir depositos para carros e locomotivas nas Estações de Baurú, Cincinato Braga, M. Calmon, Araçatuba e Itapura, assim como armazens para guardar materiaes de consumo.

A insufficiencia das caixas d'agua é outro motivo de apreensão para o serviço do Trafego. Situadas a uma distancia media de 50 kilometros, com pequena capacidade e alimentadas a bomba, é com difficuldade que um trem de carga faz este percurso, podendo o simples desarranjo de uma bomba trazer grandes perturbações ao movimento dos trens.

E' urgente, pois, que se installe mais oito caixas dagua, que constam da relação das obras novas a executar e cuja urgencia se accentúa com o desenvolvimento que promette o trafego no proximo anno.

No relatorio annexo do Chefe da Locomoção, que com grande competencia e dedicacão tem desempenhado as funcções de seu cargo, encontram-se dados e esclarecimentos completos, sobre todos os serviços desta repartição

Material Rodante

A despeito das difficuldades acima referidas, acha-se o material rodante em bom estado de conservacão, graças ao esforço do nosso pessoal e ao auxilio prestado pelas officinas das Companhias Paulista e Mogyana.

No corrente anno o material rodante foi accrescido de tres carros de primeira classe e tres de segunda classe, comprados á Companhia Edificadora, e de 10 vagões para mercadorias, transformados de 10 pranchas nas officinas da Companhia Mogyana.

O Governo Federal, pelo aviso nº 16 de 28 de Janeiro de 1916, determinou que a Estrada adquirisse o material rodante que consta da relação numero 9. Com a acquisição deste material ficamos com um effectivo sufficiente para todas as necessidades do Trafego.

Via Permanente

Muito intenso foi o serviço da conservacão da Via Permanente, conforme já tive occasião de referir, tendo-se feito muitos trabalhos de consolidacão de aterros, lastramento e obras novas.



Foi aberta a exploração da pedreira de Araçatuba, que já tem fornecido pedras para a construção de boeiros e consolidação de diversos trechos da linha.

No relatório do Chefe da Linha, anexo ao presente, acham-se expostos com notável proficiência todos os dados e esclarecimentos relativos a esta Repartição.

Obras Novas

Muitas obras foram executadas e iniciadas no anno findo conforme constam da relação numero oito.

Entre estas figuram como principaes a construção de uma plataforma com 130 metros de comprimento e boas accomodações para passageiros, na estação de Baurú; augmento do edificio do restaurante e plataforma na estação de Presidente Penna, reclamado pelo cruzamento dos trens de passageiros e refeições naquella estação. Edificios para o Almoxarifado, armazem de viveres, deposito de materiaes e de inflammaveis em Baurú. Armazem para mercadorias na estação de Itapura. Desvios nas estações de Jacutinga, Presidente Alves, Presidente Penna e Baurú; boeiros e drenos na linha e outras obras de menor importancia.

No quadro n.º 9 indicamos as obras novas que julgamos mais urgentes, e as despesas para a consolidação da Via Permanente, assim como o material rodante exigido pelo Aviso n.º 16 de 28 de Janeiro de 1916, do Ministerio da Viação, tendo sido já adquirida uma parte deste material, conforme consta do mesmo quadro.

Estas despesas, incluindo o material rodante, importam na quantia de 4.736:253\$025 que, naturalmente, não poderão ser realisadas em um só anno e sim distribuidas por tres ou quatro annos successivos, conforme permittirem os recursos da Estrada.

Ha, alem destas obras, outras a executar, como sejam, substituição das pontes provisórias de madeira, estação de primeira classe em Baurú, rotundas para locomotivas etc., que, por serem menos urgentes, deixamos de tratar no presente relatório.

Serviço Sanitario

A despeito de lhe ter sido negada pelo Governo Federal a auctorisação que pediu para consignar uma verba especialmente para este serviço, a Administração da Estrada tem empregado todos os meios a seu alcance para attenuar as condições de insalubridade da zona, aggravadas este anno pelas chuvas mais abundantes. Alem dos meios de prophylaxia fornecidos ao pessoal, a Companhia tem soccorrido com medicamentos, e serviço medico e hospitalar aos empregados accommettidos de impaludismo.



Confiamos, porem, que o Governo, mais bem inspirado pelos deveres de humanidade que assistem á Administração da Estrada, reconsidere o seu acto, concedendo-lhe os recursos pedidos para que, com mais amplitude, póssa attender a tão humanitarios deveres.

Pessoal

O pessoal da Estrada tem correspondido á confiança da Administração distinguindo-se todos no cumprimento dos seus deveres, cumprindo esta Superintendencia consignar aqui um voto de louvor a todos e especialmente aos senhores Chefes de serviço.

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa

SUPERINTENDENTE



QUADROS ESTATISTICOS

E

DIAGRAMMAS



Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

Numero dos Quadros e Diagrammas Annexos ao Relatorio:

- 1—Quadro das estações em 31 de Dezembro de 1916.
- 2—Quadro da receita e despesa geraes desde 1906 até 1916.
- 3—Quadro demonstrativo da receita e despesa desde 1906 até 1916.
- 4—Quadro das receitas e despesas medias desde 1906 até 1916.
- 5—Quadro do movimento de passageiros desde 1906 até 1916.
- 6—Quadro demonstrativo da receita do anno de 1916.
- 7—Quadro da distribuição da despesa no anno de 1916.
- 8—Quadro das obras novas e serviços extraordinarios executados em 1916.
- 9—Quadro das obras novas e serviços urgentes a executar.
- 10—Diagramma da receita e despesas geraes desde 1906 até 1916.
- 11—Diagramma da receita e despesa medias por kilometro trafegado desde 1906 até 1916.
- 12 e 12 bis—Diagramma da receita e despesa medias por trem e por vehiculo kilometro desde o anno de 1906 até 1916.
- 13—Diagramma do numero de passageiros transportados desde 1906 até 1916.
- 14—Diagramma de passageiros klm. desde 1906 até 1916.
- 15—Diagramma de passageiros klm. desde 1906 até 1916.
- 16—Diagramma dos transportes effectuados nos annos de 1914, 1915 e 1916.
- 17—Diagramma da receita e despesa durante o anno de 1916.
- 18—Diagramma dos percursos medios.
- 19—Estatistica do numero de pés de café existentes na zona.

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa



Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

Quadro das estações em 31 de Dezembro de 1916

Estações	Situação klm.	Altitude metros	Data da inauguração
Baurú	0	491.000	27 de Outubro 1906
Val de Palmas	10	564.000	1 " " 1909
Presidente Tibiriçá.	25	543.600	27 " " 1906
Nogueira	36	515.600	13 " " 1916
Jacutinga	48	460.000	26 " " 1916
Kilometro 64.	64	519.000	((Estação projectada)
Presidente Alves	71	557.200	27 de Outubro 1906
Toledo Piza	83	549.800	1 de Junho 1909
Lauro Müller	92	536.800	27 de Outubro 1906
Cincinato Braga.	100	500.000	(não inaugurada)
Presidente Penna	125	416.000	16 de Fevereiro 1908
Albuquerque Lins	151	396.400	16 " " 1908
Hector Legrú	178	411.000	16 " " 1908
Miguel Calmon.	202	416.400	16 " " 1908
Pennapolis	220	390.000	2 de Dezembro 1908
General Glycerio	240	371.000	1 de Outubro 1908
Biriguy	261	383.190	(não inaugurada)
Araçatuba	281	386.200	2 de Dezembro 1908
Corrego Azul	301	311.600	31 de Dezembro 1908
Aracanguá.	322	294.660	1 de Maio 1909
Anhangahy	340	290.000	1 " " 1909
Manso do Bacury	357	288.000	13 " " 1910
Lussanvira.	387	289.100	13 " " 1910
Ilha Secca.	404	287.000	13 " " 1910
Itapura	437	277.000	13 " " 1910

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa



Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

Quadro da receita geral e despesa geral de 1906 a 1916

Anno	Extensão em Trafego	Receita	Despeza	Deficit
1906	48	17:568\$030	64:602\$323	47:034\$293
1907	92	143:981\$321	250:274\$506	106:293\$185
1908	202	171:850\$370	399:956\$801	228:106\$431
1909	327	426:933\$739	818:856\$801	391:923\$062
1910	402	574:181\$840	797:928\$757	223:746\$917
1911	437	867:907\$200	1.148:398\$660	280:491\$460
1912	437	1.171:525\$240	1.305:502\$340	133:977\$100
1913	437	1.295:992\$180	1.497:159\$380	201:167\$200
1914	437	1.276:190\$950	1.651:270\$070	375:079\$120
1915	437	1.097:807\$267	1.454:115\$340	356:308\$073
1916	437	1.549:475\$500	1.978:752\$700	429:277\$200

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Quadro demonstrativo da Receita e Despeza dos annos de 1906 até 1916

DESIGNAÇÃO	4.º Trimestre 1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
RECEITA											
Viajantes	7:378\$720	47:947\$290	70:194\$060	93:529\$076	114:172\$659	182:678\$440	289:854\$750	340:377\$060	321:838\$770	379:678\$010	534:170\$080
Mercadorias	8:220\$000	25:743\$800	55:717\$200	108:232\$000	126:952\$460	200:684\$590	412:637\$860	540:761\$270	450:898\$000	559:991\$770	816:737\$970
Bagagens e encomendas	565\$700	3:491\$100	6:528\$250	10:281\$750	12:560\$680	17:303\$820	35:811\$980	43:818\$140	46:723\$420	62:855\$630	91:014\$740
Animaes	25\$400	548\$600	1:662\$400	2:630\$500	3:535\$820	10:138\$990	20:631\$850	54:775\$330	35:426\$700	32:680\$500	30:344\$840
Carros	44\$700	69\$500	51\$000	167\$500	491\$000	509\$300	821\$250	2:140\$280	1:093\$900	1:553\$420	1:040\$320
Aluguel de trens	—	340\$000	3:100\$000	—	—	—	—	—	—	—	—
Telegrapho	93\$600	1:299\$140	2:622\$600	4:930\$560	7:905\$240	11:053\$210	12:882\$690	14:465\$330	14:160\$260	20:289\$027	27:653\$540
Rendas eventuaes	1:239\$910	64:541\$891	31:974\$860	8:139\$600	18:412\$601	30:223\$970	34:768\$300	38:359\$320	51:089\$708	40:749\$910	48:214\$010
Transportes em serviço da Construcção	—	—	—	199:022\$753	290:151\$380	415:314\$880	364:116\$560	261:295\$450	354:960\$200	—	—
TOTAL GERAL	17:568\$030	143:981\$321	171:850\$370	426:933\$739	574:181\$840	867:907\$200	1.171:525\$240	1.295:992\$189	1.276:190\$950	1.097:807\$267	1.549:475\$500
DESPEZA											
Inspectoria Geral, Contadoria e Thesouraria	11:279\$314	24:106\$675	17:425\$200	41:567\$696	54:884\$220	77:708\$510	92:568\$840	98:614\$450	172:689\$430	106:418\$960	114:924\$350
Telegrapho, conservacção da linha	1:492\$638	7:224\$947	8:804\$870	16:276\$240	14:202\$990	11:874\$910	16:914\$850	26:492\$660	13:346\$480	10:959\$500	19:181\$810
Almoxarifado	2:431\$954	6:615\$277	3:727\$500	2:014\$735	1:200\$000	1:200\$000	6:284\$660	7:508\$570	10:766\$150	14:616\$500	12:955\$720
Trafego.	4:508\$402	9:906\$331	9:992\$050	10:851\$468	13:968\$770	13:631\$360	13:386\$210	13:796\$220	19:435\$630	20:142\$750	18:881\$000
{ Serviço Central	1:502\$000	3:463\$284	7:516\$880	13:872\$278	37:670\$500	28:779\$650	33:586\$460	34:760\$720	49:537\$360	32:354\$120	36:360\$670
{ Serviço das estações	7:887\$835	18:803\$234	38:594\$226	85:078\$190	134:244\$090	136:678\$790	148:030\$080	170:492\$818	175:765\$920	129:507\$130	184:951\$600
Locomoção	1:845\$325	6:731\$301	6:874\$090	6:650\$696	13:579\$510	8:467\$450	3:485\$230	650\$190	3:613\$120	5:282\$940	11:616\$930
{ Serviço da tracção	6:507\$944	28:251\$928	48:944\$630	80:420\$178	113:462\$140	165:350\$950	231:369\$880	227:798\$600	208:561\$180	169:684\$540	240:619\$480
{ Serviço das officinas e depositos	6:751\$921	40:305\$775	72:648\$055	127:911\$112	76:097\$935	97:074\$730	137:599\$740	144:398\$800	128:903\$700	126:926\$470	317:584\$810
{ Serviço Central	1:829\$830	5:468\$440	3:375\$990	9:260\$074	8:990\$400	14:327\$880	8:542\$950	7:032\$670	16:220\$590	18:915\$640	17:961\$400
Via Permanente.	161\$575	541\$720	146\$790	878\$080	3:093\$100	3:894\$400	488\$627	228\$210	602\$110	1:073\$660	400\$280
{ Policia da Via Permanente	18:403\$585	95:896\$941	174:276\$271	419:218\$432	314:078\$402	536:831\$730	543:391\$550	685:377\$230	590:100\$360	647:223\$750	729:111\$090
{ Conservacção da Linha	—	2:958\$663	7:540\$149	1:948\$818	12:456\$680	22:852\$640	16:829\$150	23:283\$230	47:006\$550	47:128\$010	56:628\$120
{ Conservacção de edificios	—	—	—	3:208\$834	—	27:225\$760	181\$440	7:322\$720	21:723\$880	—	50:149\$060
{ Obras Novas	—	—	—	—	—	2:500\$000	1:274\$840	717\$000	98\$000	44:876\$490	74:962\$370
Serviço Commercial	—	—	—	—	—	—	51:567\$840	48:685\$300	192:903\$610	79:004\$880	94:464\$010
Conselho de Administracção e Direcção Superior	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL GERAL	64:602\$323	250:274\$506	399:956\$801	818:856\$801	797:928\$757	1.148:398\$660	1.305:502\$340	1.497:159\$380	1.651:270\$070	1.454:115\$340	1.978:752\$700
DEFICIT											
Deficit total	47:034\$293	106:293\$185	228:106\$431	391:923\$062	223:746\$917	280:491\$460	133:977\$100	201:167\$200	375:079\$120	356:308\$073	429:277\$200
Extensão em trafego (media durante o anno)	48	92	202	327	402	437	437	437	437	437	437

Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

4

QUADRO das receitas e despesas medias desde 1906 até 1916

Anno	Extensão em trafego	POR K.LM TRAFEGADO		POR TREM K.LM		POR VEHICULO K.		POR UNIDADE DE TRAFEGO E POR KLM.		OBS.
		Receita	Despeza	Rec.	Desp.	Rec.	Desp.	Rec.	Desp.	
1906	48	365\$896	2:322\$775	4\$359	27\$672	0\$664	4\$221	—	—	
1907	92	1:180\$349	2:720\$592	2\$053	5\$711	0\$426	1\$203	—	—	
1908	202	850\$744	1:979\$984	1\$707	3\$973	0\$440	1\$020	—	—	
1909	327	1:305\$607	2:504\$149	1\$998	2\$985	0\$411	0\$614	—	—	
1910	402	1:428\$313	1:984\$897	2\$226	3\$094	0\$393	0\$547	—	—	
1911	437	1:986\$057	2:627\$685	2\$785	3\$685	0\$502	0\$666	—	—	
1912	437	2:680\$832	2:989\$707	4\$035	4\$566	0\$770	0\$860	0\$068	0\$110	
1913	437	2:965\$657	3:425\$994	3\$960	4\$572	0\$602	0\$695	0\$068	0\$079	
1914	437	2:920\$345	3:778\$650	3\$860	4\$994	0\$592	0\$765	0\$073	0\$095	
1915	437	2:512\$144	3:327\$495	4\$063	5\$396	0\$592	0\$644	0\$066	0\$088	
1916	437	3:545\$710	4:528\$038	4\$998	6\$383	0\$577	0\$738	0\$061	0\$079	

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa.



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

5

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS desde 1906 a 1916

Anno	Extensão em tração	N.º Passageiros Transportados			Passageiros - Kilometros			Percurso medio de um passageiro		
		1.a cl.	2.a cl.	TOTAL	1.a cl.	2.a cl.	TOTAL	1.a cl.	2.a cl.	TOTAL
1906	48	97	3.676,5	3.773,5	4.610	174.485	179.095	47,5	47,4	47,4
1907	92	593	17.746	18.339	41.510	1.135.011	1.176.521	70,0	63,9	64,2
1908	292	1.019	18.475	19.464	88.922	1.685.000	1.773.922	45,6	90,7	91,0
1909	327	1.091	23.020,5	24.111,5	99.713	2.313.953	2.413.666	91,3	100,5	100,1
1910	402	1.840,5	26.292,5	28.133	171.364	2.780.600	2.951.964	93,1	105,7	104,9
1911	437	5.333	46.602	49.935	633.114	4.400.685	5.033.199	118,7	98,6	100,7
1912	437	10.051	72.334	82.385	847.554	5.845.267	6.692.821	84,3	80,8	81,2
1913	437	12.463	83.007	95.470	1.392.248	6.898.406	8.290.654	111,7	83,1	86,8
1914	437	10.469	71.284	81.753	1.264.298	6.343.130	7.607.428	120,7	88,9	93,0
1915	437	12.706	78.455	91.161	1.817.648	7.056.853	8.876.501	143,0	89,9	97,3
1916	437	16.805	110.989	127,794	2.540.829	10.005.744	12.546.473	151,1	90,1	98,1

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa.



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Demonstração da RECEITA e DESPEZA do anno de 1916.

MEZES	RECEITA					DESPEZA			SALDO OU DEFFICIT	OBS.
	Viajantes	Encommendas e Animaes	Mercadorias e Animaes	Telegrammas e Rendas Div.	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL		
Janeiro	36:956\$200	6:462\$340	49:091\$610	4:868\$020	97:378\$170	67:114\$100	45:705\$750	112:819\$850	15:441\$680	
Fevereiro	38:622\$610	7:974\$710	56:554\$600	5:013\$160	108:165\$080	66:961\$530	49:241\$260	116:202\$790	8:037\$710	
Março	33:708\$840	6:500\$110	60:179\$850	4:453\$870	104:842\$670	70:025\$700	51:638\$260	121:663\$960	16:821\$290	
Abril	34:911\$920	7:568\$250	56:285\$140	6:794\$000	104:559\$310	68:260\$760	57:208\$010	125:468\$770	20:909\$460	
Maió	40:173\$510	9:556\$630	62:961\$360	5:634\$250	118:325\$750	70:529\$450	96:391\$790	166:921\$240	48:595\$490	
Junho	39:678\$460	7:870\$480	59:248\$360	7:253\$990	114:051\$290	69:859\$950	89:225\$780	159:085\$730	45:034\$440	
Despezas do Es- cript. Central .	—	—	—	—	—	—	—	37:795\$900	37:795\$900	
TOTAL 1.º Semestre .	224:051\$540	45:932\$520	343:320\$920	34:017\$290	647:322\$270	412:751\$490	389:410\$850	839:958\$240	192:635\$970	
Julho	55:691\$380	8:528\$640	89:928\$480	7:440\$780	161:589\$280	72:029\$900	77:806\$980	149:836\$880	11:752\$400	SALDO
Agosto	48:411\$710	9:351\$070	79:607\$350	6:362\$690	143:734\$820	77:355\$830	100:581\$370	177:937\$200	34:202\$380	
Setembro	47:142\$750	12:344\$670	90:937\$300	6:340\$190	156:764\$910	83:567\$100	79:717\$610	163:284\$710	6:519\$800	
Outubro	63:979\$360	13:185\$290	72:481\$050	7:373\$180	157:018\$880	87:583\$250	73:074\$930	160:658\$180	3:639\$300	
Novembro	49:148\$260	11:254\$390	69:632\$340	6:580\$510	136:615\$510	94:546\$400	120:856\$870	215:403\$270	78:787\$760	
Dezembro	45:743\$070	9:271\$650	83:362\$200	8:052\$910	146:429\$820	99:533\$270	115:472\$830	215:006\$310	68:576\$280	
Despezas do Es- crip. Central .	—	—	—	—	—	—	—	56:668\$110	56:668\$110	
TOTAL 2.º Semestre .	310:118\$540	63:935\$710	485:948\$720	42:150\$260	902:153\$230	514:615\$750	567:510\$600	1.138:793\$460	236:641\$230	
TOTAL do anno. .	534:170\$080	109:868\$230	829:269\$640	76:167\$550	1.549:475\$500	927:367\$240	956:921\$450	1.978:752\$700	429:277\$200	

- 61 -



Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa.

Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

Quadro da distribuição da DESPEZA no anno de 1916

DESIGNAÇÃO	TOTAL	POR KLM.
Administração e Direcção Geral . .	222:344\$080	508\$797
Telegrapho	19:181\$810	43\$894
Trafego	240:193\$270	549\$641
Locomoção	569:821\$220	1:303\$939
Via Permanente.	747:267\$350	1:709\$993
Obras Novas	106:982\$600	244\$812
Serviço Commercial	72:962\$370	166\$952
Total . .	1.978:752\$700	4:528\$038

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa.



Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

OBRAS NOVAS e SERVIÇOS EXTRAORDINARIOS executados no anno de 1916

1.º SEMESTRE		
Aluguel de locomotivas das estradas extranhas	4:422\$240	
Idem de vagões idem, idem	17:515\$000	
Materiaes fornecidos pela Cia. Mogyana	4:810\$430	
Reparação de materiaes nas Estradas extranhas.	17:895\$500	44:643\$170
2.º SEMESTRE		
Modificação do traçado para a estação de Biriguy	4:532\$600	
Estação de Birigny	20:000\$000	
Estação de Cincinato Braga	18:000\$000	
Mobilia para as estações de Biriguy e C. Braga	4:000\$000	
Armazem para mercadorias na est. Itapura	12:000\$000	
Terraplenagem e desvios em Baurú	4:900\$000	
Demolição, edificios e remoção materiaes em Baurú	3:200\$000	
Edificio para o Almojarifado	12:000\$000	
Armazem para materiaes em Baurú	3:000\$000	
Plataforma para passageiros em Baurú	9:200\$000	
Construcção de boeiro em Baurú	2:800\$000	
Desvios em V. Palmas, P. Alves e Jacutinga	3:000\$000	
Terraplenagem na estação de P. Penna	3:856\$000	
Augmento da plataforma em P. Penna	3:700\$000	
Augmento do restaurant em P. Penna	2:600\$000	
Novos desvios em P. Penna	3:400\$000	
Caixa d'agua em P. Penna	4.000\$000	
Trabalhos extraordinarios na consolidação da linha	60:000\$000	
Machinismos para uma serraria	36:300\$000	
Concertos de loc. nas officinas extranhas	30:887\$000	
Aluguel de loc. das Companhias extranhas	10:550\$000	
Idem de vagões idem, idem	35:921\$280	
Restauração de 10 vagões nas off. da C. Mogyana	20:000\$000	
Pago por diversos serviços á Cia. Paulista	15:200\$000	321:046\$880
TOTAL		365:690\$050

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa.

Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

Obras Novas mais urgentes a executar

<i>Obras novas exigidas</i> <i>pelo aviso 16 de 28 de Janeiro de 1916:</i>		
Roçada entre os klms. 281 e 437	312:000\$000	
Levantamento do grade no klm. 392	8:199\$750	
3 boeiros nos klms. 295 e 392	2:398\$647	
Ampliação da estação de Jacutinga	7:842\$417	
Ampliação da estação de P. Alves	7:842\$417	
Construcção da estação de T. Piza	28:503\$250	
Adaptação da estação T. Piza para casa do Chefe .	1:767\$606	
Construcção da estação de L. Muller	25:562\$590	
Adaptação da est. de L. Muller para casa do Chefe .	2:192\$045	
Construcção da estação de Pennapolis	31:478\$845	
Adaptação da est. Pennapolis para casa do Chefe .	1:425\$536	429:213\$103
<i>Obras projectadas e urgentes:</i>		
Augmento do escriptorio em Baurú	20:325\$200	
8 caixas d'agua, encanamentos e accessorios, respectivamente nos klms. 16, 83, 181, 231, 255, 301, 357 e 415	96:000\$000	
Armazem na estação de P. Penna	15:000\$000	
Construcção de doze desvios, respectivamente, em C. Braga, P. Penna, Calmon, Araçatuba, Itapura e Baurú	36:000\$000	
Construcção de sete armazens para mercadorias, respectivamente em V. Palmas, A. Lins, H. Legrú, M. Calmon, Glycerio, P. Tibiriçá e Nogueira	105:000\$000	
Construcção e installação completa das officinas para a reparação de carros e locomotivas	600:000\$000	
Armazem para mercadorias em Baurú	41:839\$242	
Construcção de uma estação de 3. ^a classe no k. 64	26:000\$000	
Modificação do traçado e desvios no k. 64	18:000\$000	
Construcção de uma estação 2. ^a classe em Araçatuba	43:836\$480	
Conclusão da terraplenagem e desvios em Baurú	8:000\$000	
Idem, idem, idem em Presidente Penna	8:000\$000	
2 boeiros abertos em P. Penna	3:500\$000	
40 casinhas para residencia do pessoal, distribuidas pelas estações	200:000\$000	
Reservatorio para 200.000 litros, hydrantes, encanamentos e accessorios em Baurú	31:139\$000	
Casa para o Engenheiro Residente em Araçatuba	12 000\$000	
Mobilia para as estações de Araçatuba e k. 64	4:000\$000	
Consolidação da linha e obras novas entre as estações de Araçatuba e Itapura, 156 klms.	312:000\$000	
Idem, idem de Baurú á Araçatuba	150:000\$000	
A TRANSPORTAR	1.730:639\$922	429:213\$103



TRANSPORTE	1.730:639\$922	429:213\$103
Construcção de um posto telegraphico no k. 144	4:400\$000	
Construcção de 4 depositos para carros, respectivamente, em Baurú, Calmon, Araçatuba e Itapura	60:000\$000	
Construcção de 4 depositos para locomotivas, respectivamente, em C. Braga, Calmon, Araçatuba e Itapura	120:000\$000	
Construcção de quatro depositos para materiaes, respectivamente, nas mesmas estações . . .	20:000\$000	
Construcção de dois triangulos de reversão, respectivamente, em Lussanvira e C. Braga .	32:000\$000	1.967:039\$922
<i>Material Rodante, exigido pelo aviso 16 de 28 de Janeiro de 1916 :</i>		
15 locomotivas	1.200:000\$000	
3 carros de 1. ^a classe	120:000\$000	
5 carros de 2. ^a classe	180:000\$000	
3 vagões correio-bagagem	90:000\$000	
50 vagões de 20 toneladas	500:000\$000	
30 vagões de 16 toneladas	240:000\$000	
20 pranchas de 20 toneladas	120:000\$000	
10 pranchas de 10 toneladas	50:000\$000	
10 gaiolas para transportes de animaes	100:000\$000	
2 vagões para inflammaveis	50.000\$000	
TOTAL	2.650:000\$000	
A DEDUZIR:		
3 carros de 1. ^a classe, já adquiridos	120:000\$000	
3 carros de 2. ^a classe, já adquiridos	90: 00\$000	
10 vagões de 20 toneladas, para mercadorias, já adquiridos	100:000\$000	
	310.000\$000	2.340:000\$000
TOTAL GERAL		4.736:253\$025

“ Quatro mil setecentos e trinta e seis contos, duzentos e cincoenta e tres mil e vinte e cinco réis ”.

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. J. Machado da Costa.

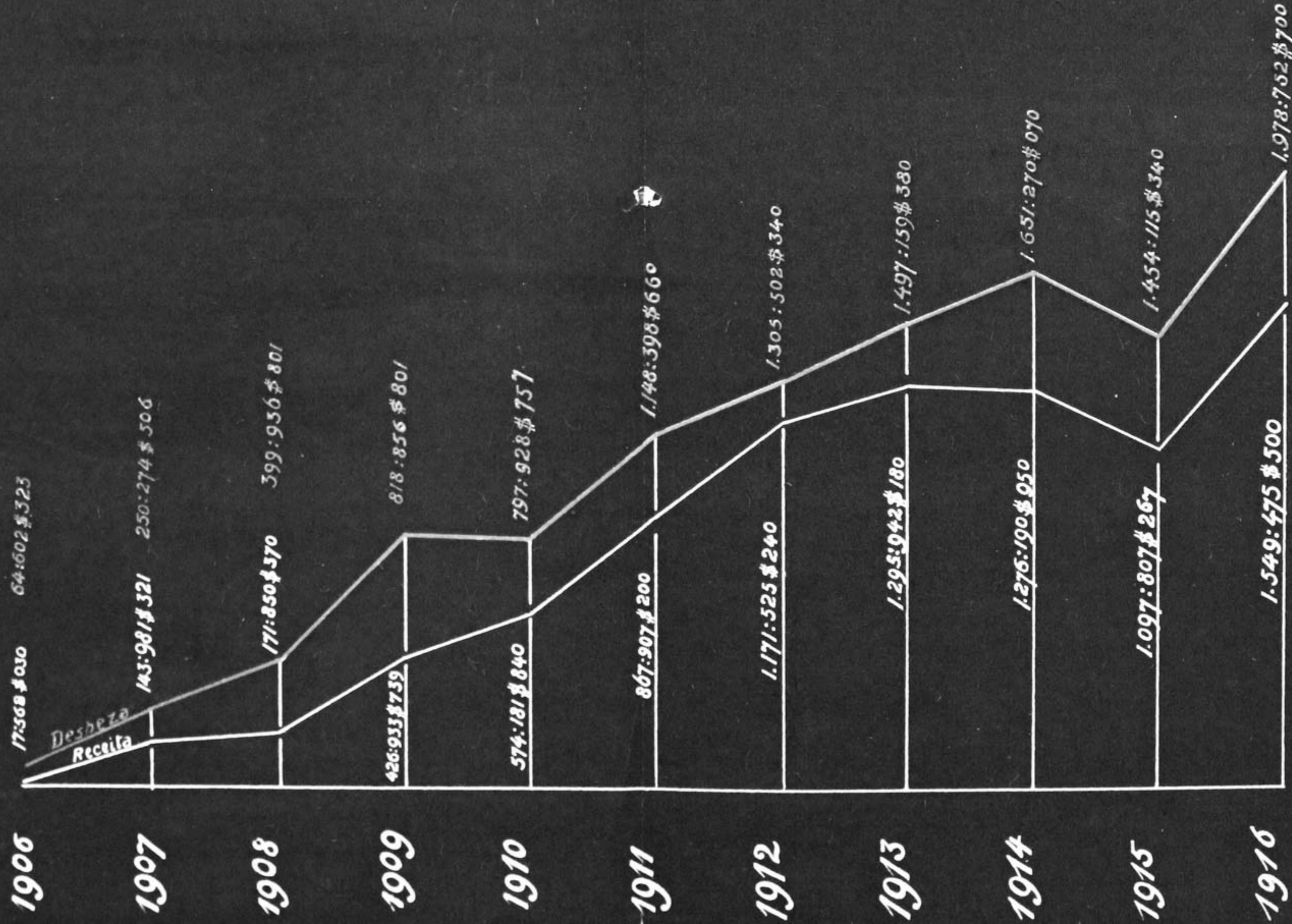


Diagramma

da receita geral e da despesa geral
de 1906 a 1916
17.. 20 contos

E. F. N. O. B.

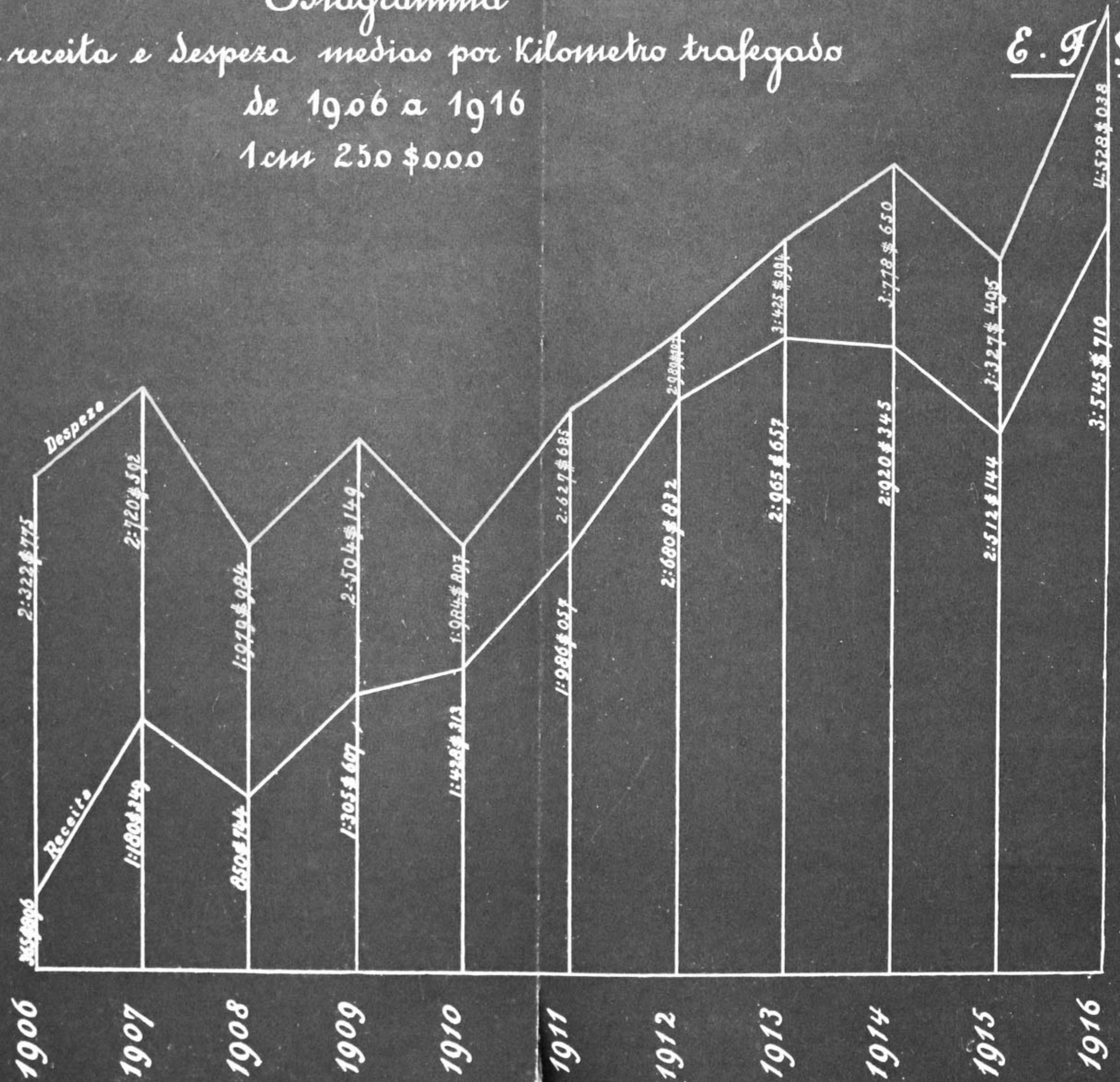
10



Diagramma

da receita e despesa medias por kilometro trafegado
de 1906 a 1916
1cm 250 \$0.00

E. F. N. O. B.



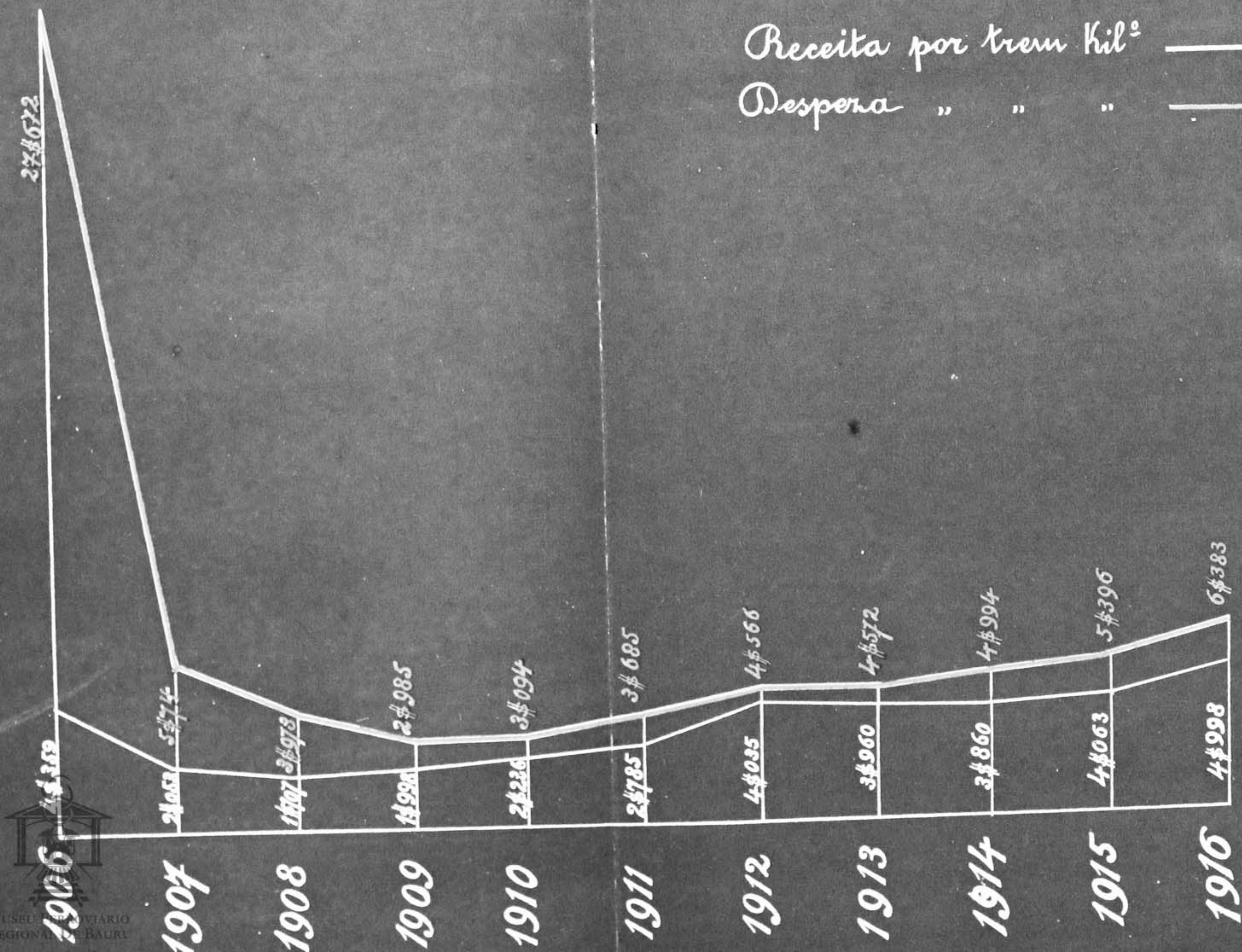
Diagramma

das despesas e receitas medias por trem-Km
de 1906 a 1916

1 un = 2 \$000

12

Receita por trem Kil^o 
Despesa " " " 



Diagramma

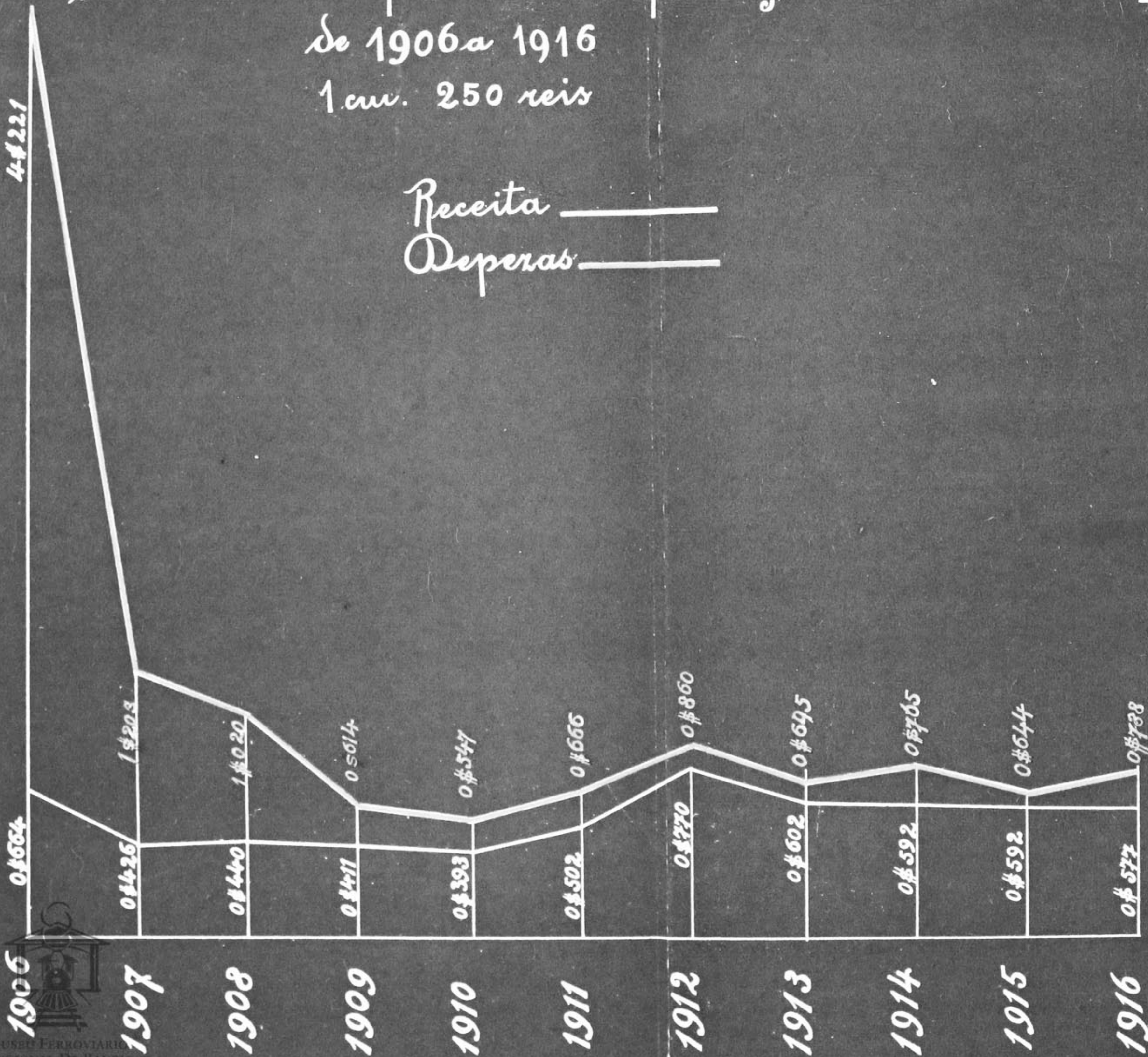
das receitas e despesas medias por vehiculo Km.

de 1906 a 1916

1 cm. 250 reis

E. F. N. O. B.

12 bis



Diagramma

do numero de passageiros transportados
de 1906 a 1916

1 = 1000 passageiros

E. F. N.O. B.

13

Passageiros de 1^a classe
" 2^a
das 2 classes

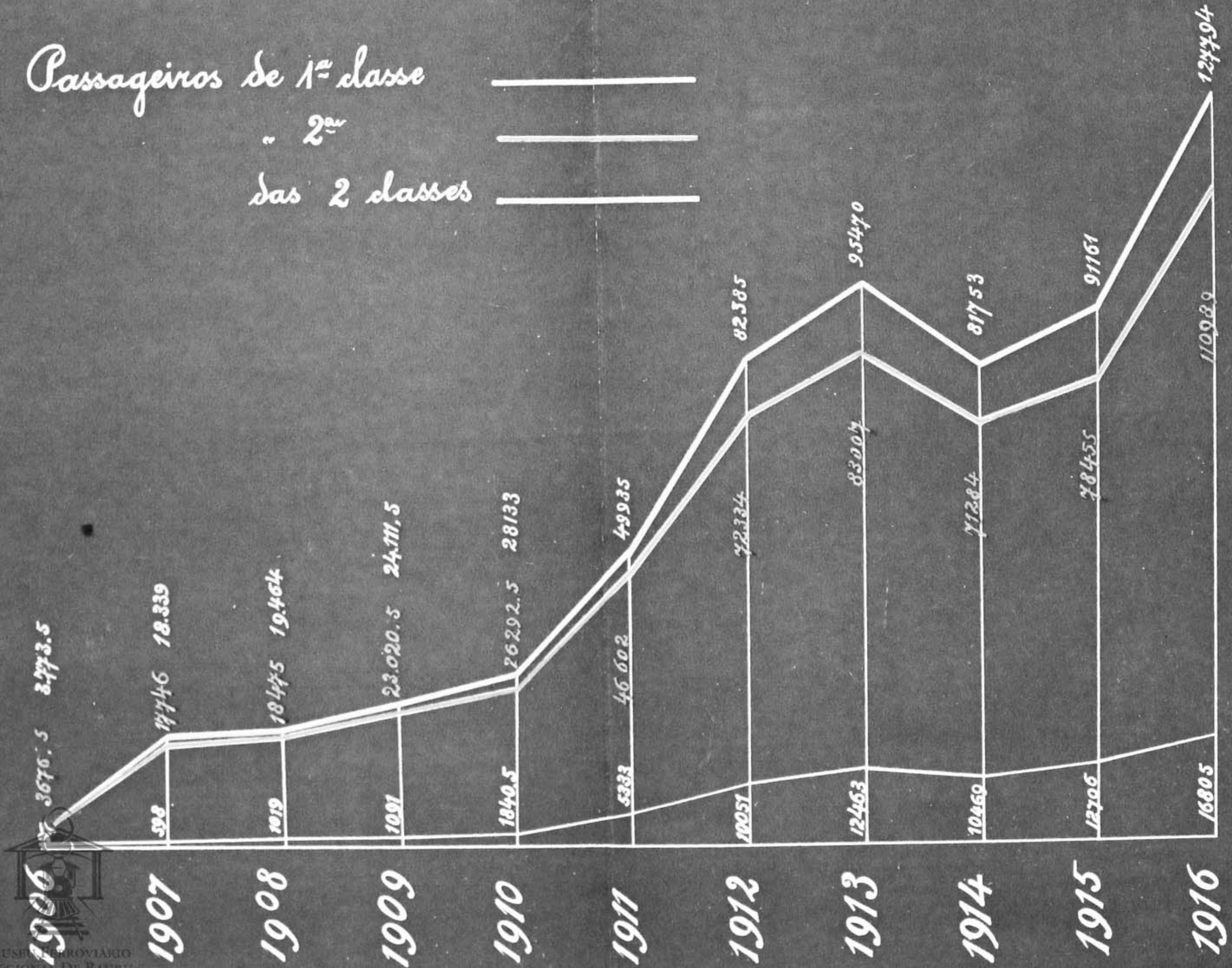
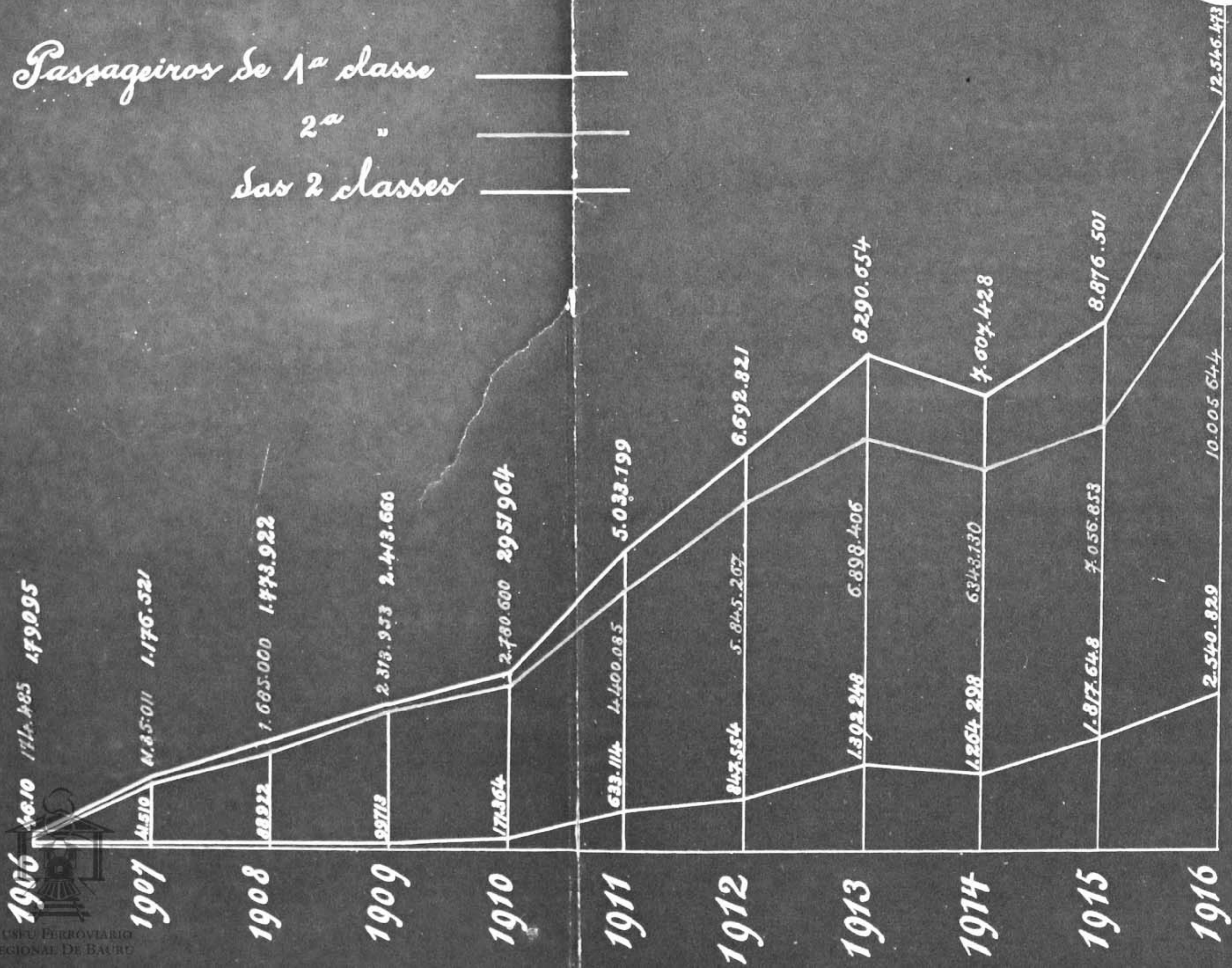


Diagramma
do numero de passageiros kilometro
de 1906 a 1916
1^a 2^a 100.000 passageiros Km.

E. F. N. O. B.

Passageiros de 1^a classe
2^a "
das 2 classes

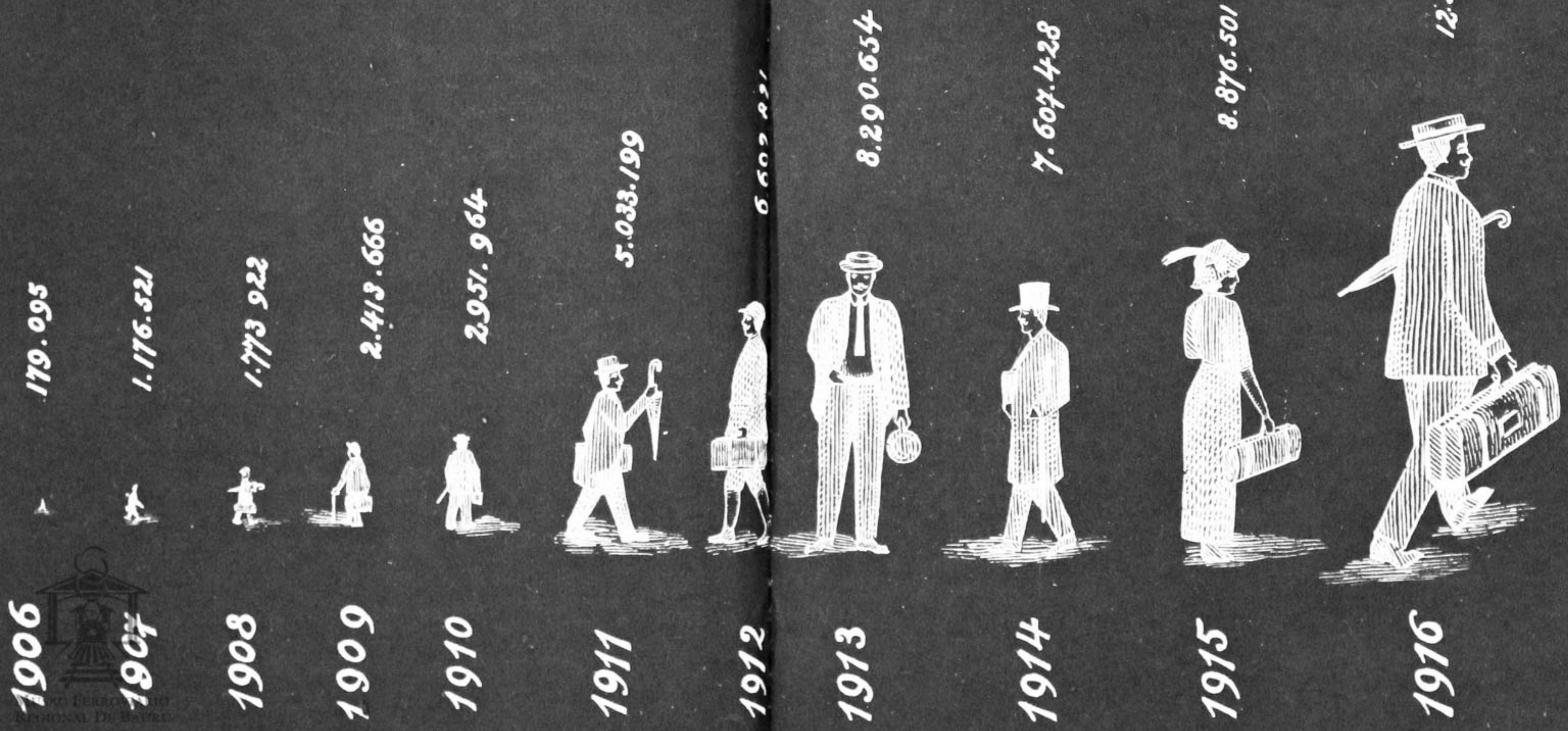


14

Diagrama
do numero de passagens-kilometro
de 1906 a 16
17m 200 000 passageiros km.

E. F. N. O. B.

15



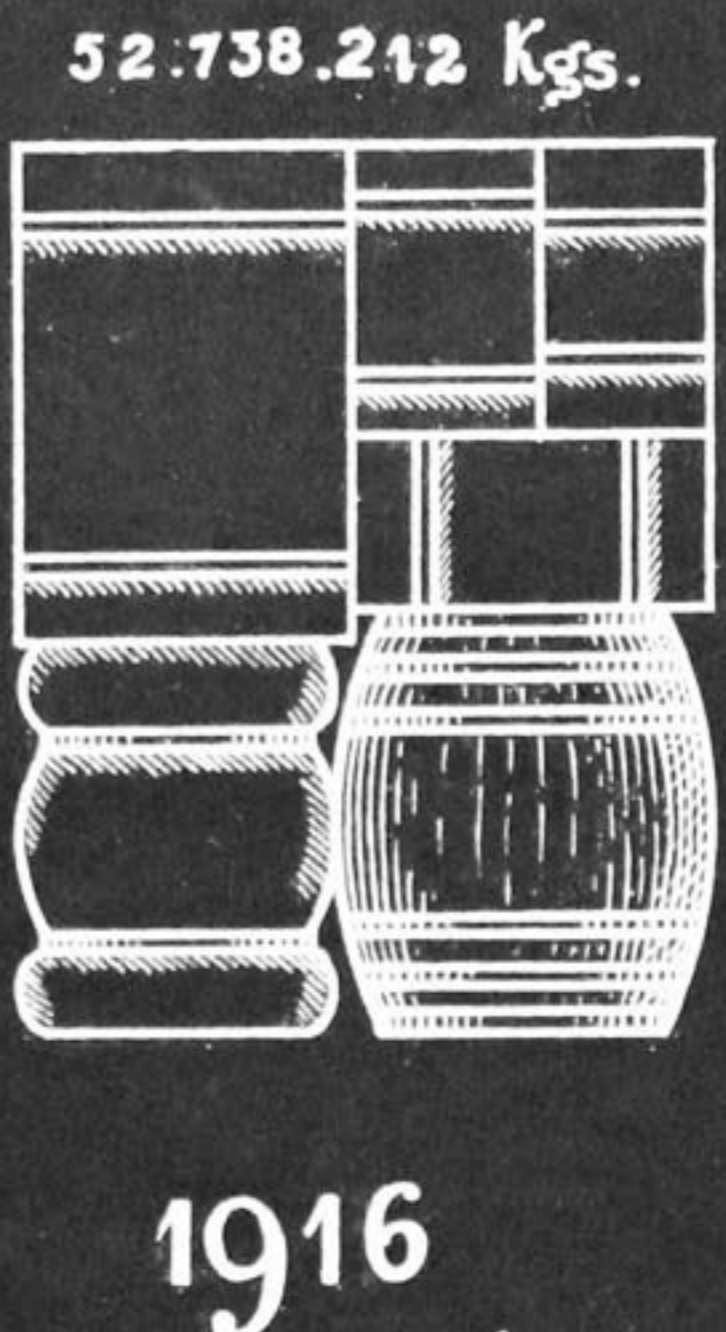
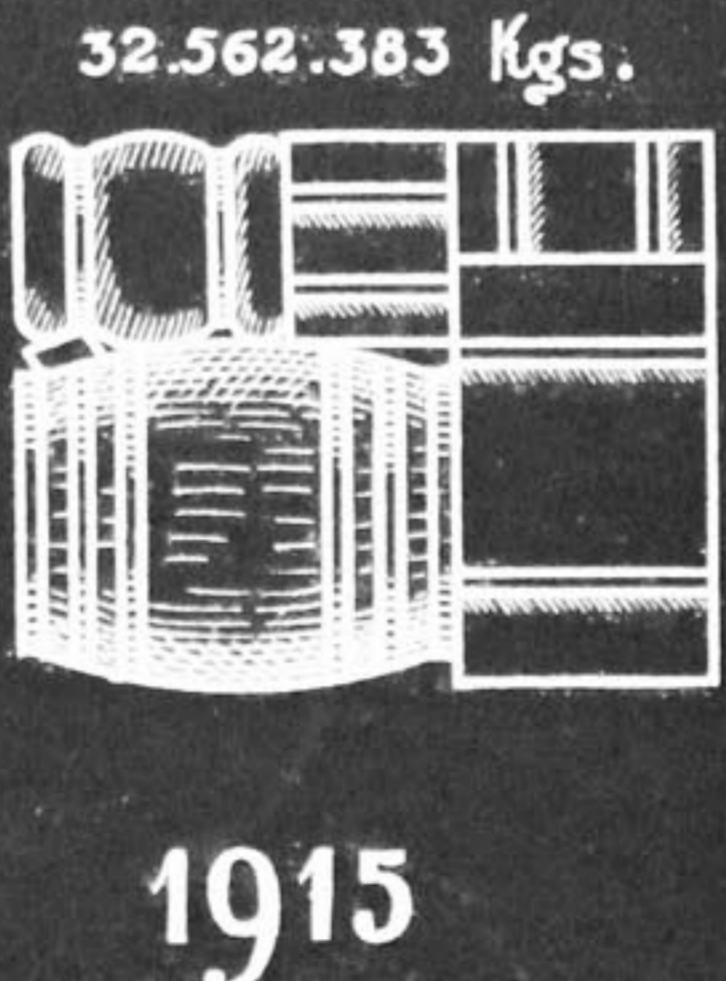
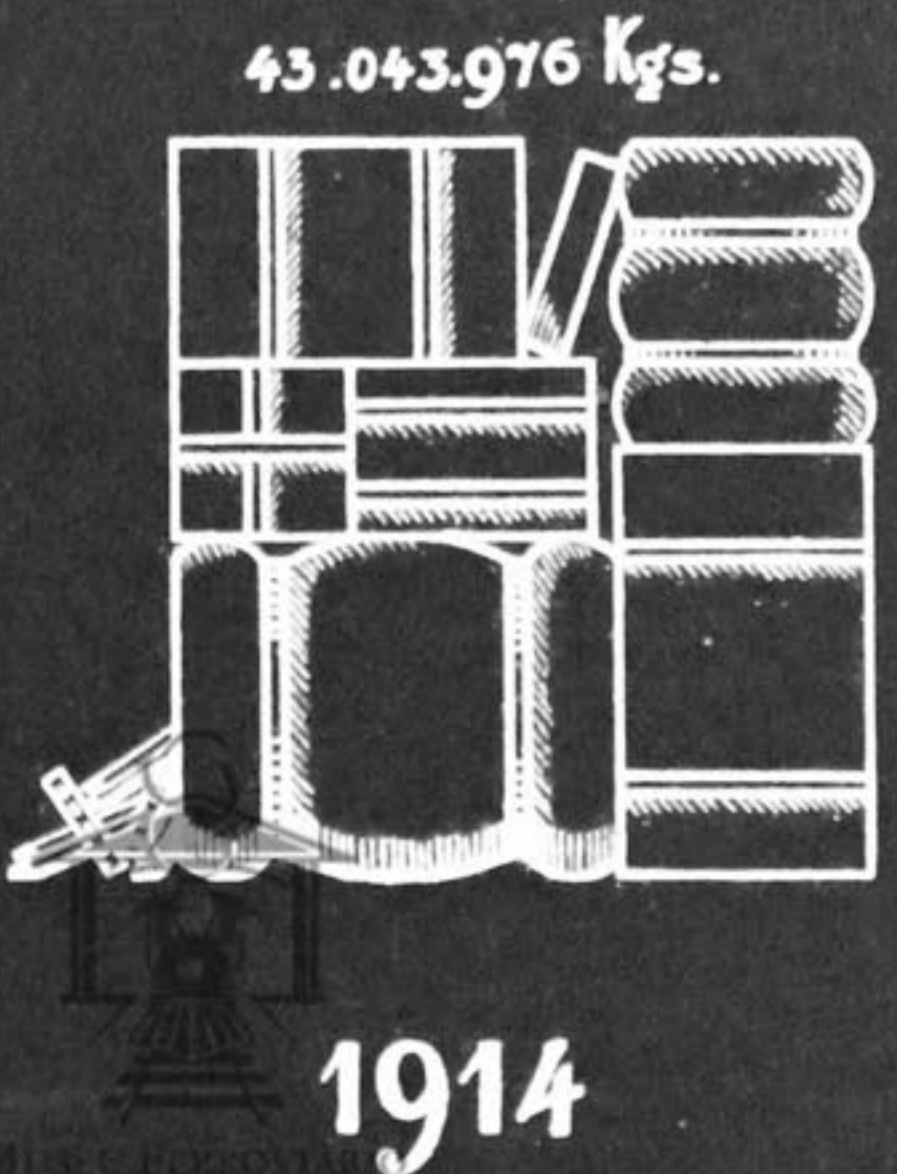
Transportes efectuados durante os annos
1914, 1915, 1916

E. F. N. O. B.

16



Café



Mercadorias

Diagramma

da receita e despesa durante o anno de 1916

E. F. N. O. B

1 cm = 20 contos

17

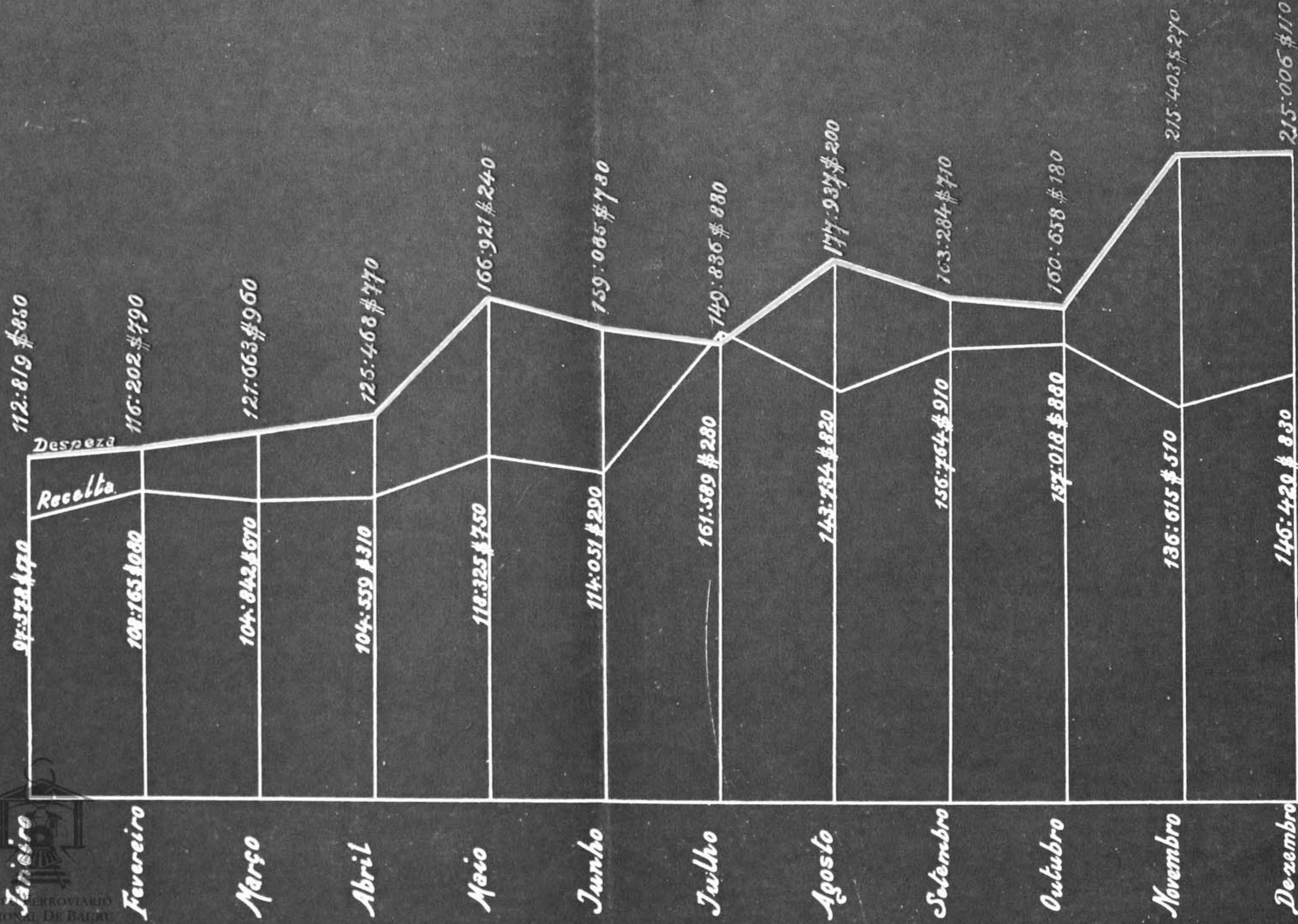
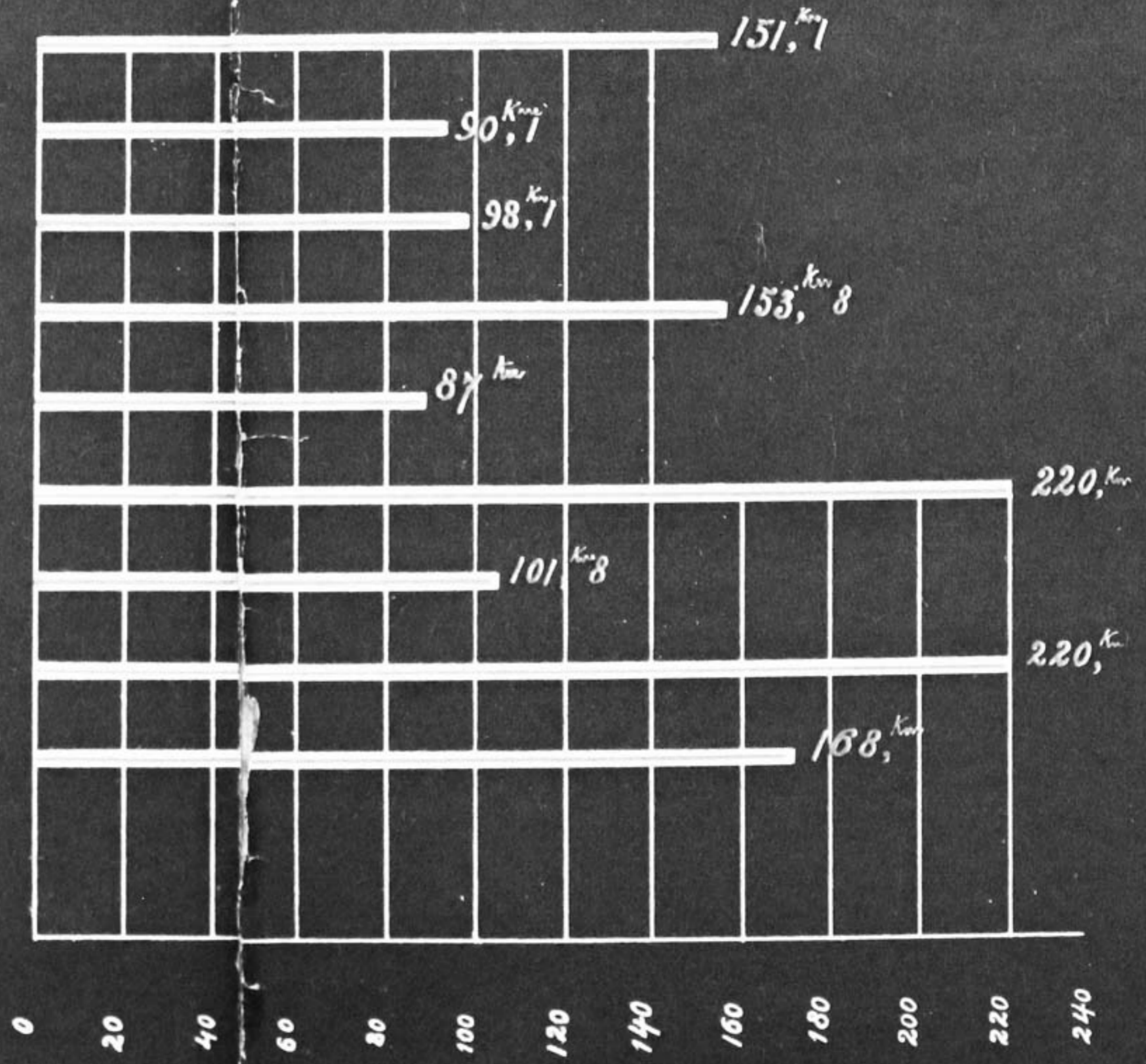
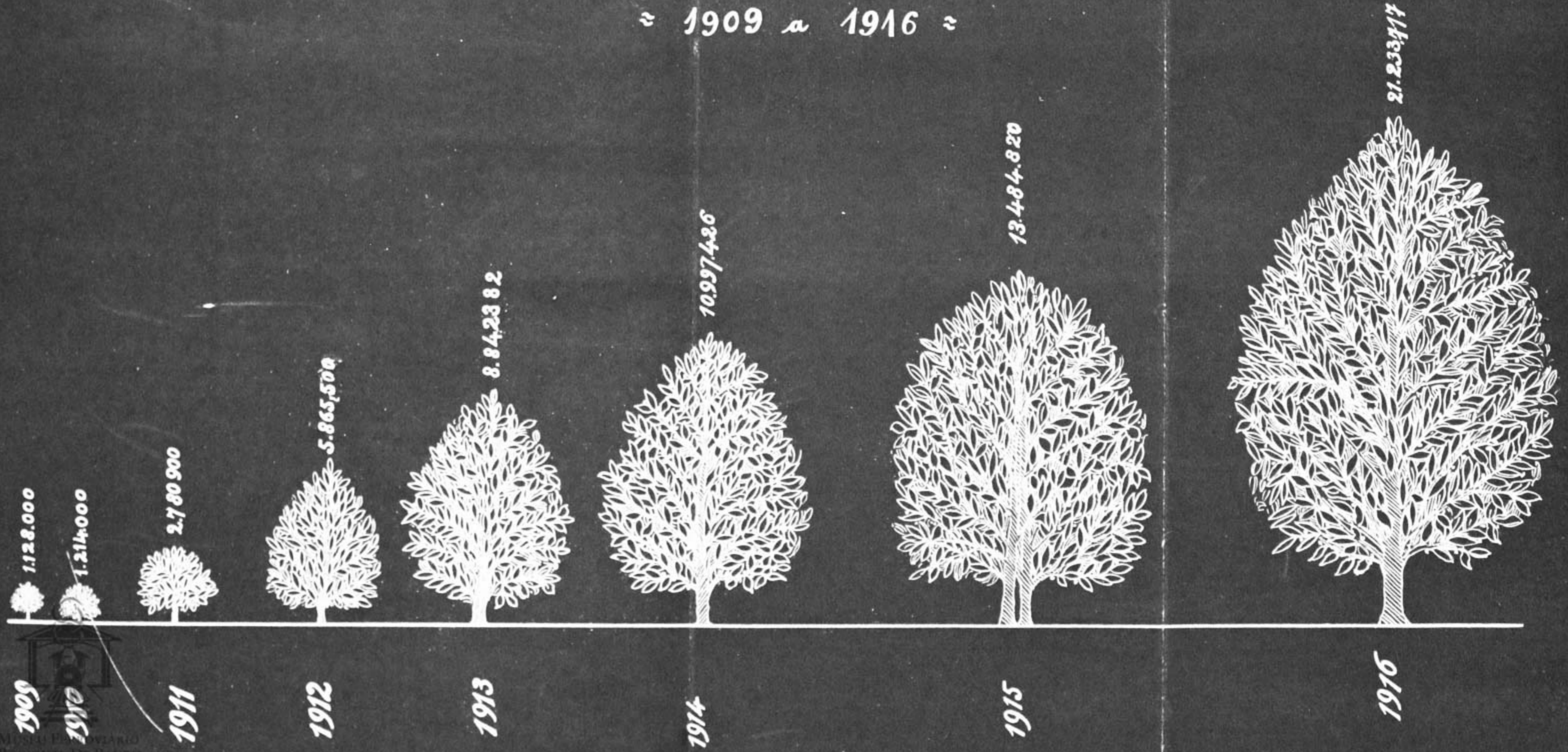


Diagramma dos percursos medios em 1916 1 cm = 20 kms

- De 1 passageiro de 1ª classe
- " " " " 2ª
- " " " " qualquer classe
- = 1 tonelada de bagagens e encomendas
- 1 animal por trem de passageiro
- " " " " mercadorias
- " " " " qualquer trem
- " 1 tonelada de café
- " " " mercadorias



Estadística do numero de pés de café existentes
na zona da Estrada nos annos de
≈ 1909 a 1916 ≈



RELATORIO DO TRAFEGO



Baurú, 31 de Março de 1917.

Annexo ao presente tenho a honra de remetter a v. s.
o relatorio da repartição do Trafego. referente ao anno de 1916
p. passado.

Saude e Fraternidade.

Ao Illmo. Sr.

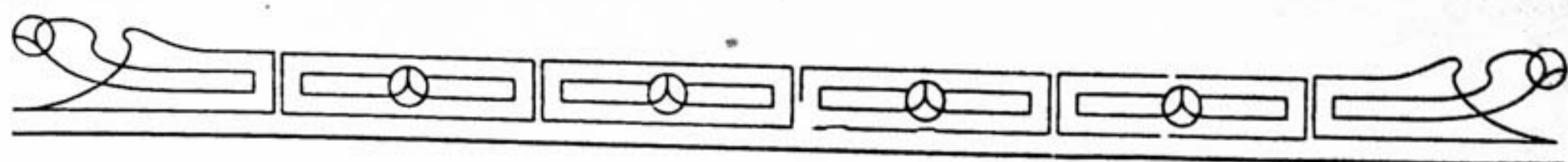
DR. M. J. MACHADO DA COSTA

NESTA

M. Brandão,

Chefe do Trafego.





Trafego

O movimento geral do Trafego desta Estrada, no que diz respeito á sua renda, proveniente dos transportes de passageiros e mercadorias, no anno de 1916, subiu consideravelmente, na proporção de 41 % comparado com o do anno de 1915 e de 22 % comparado com o do anno de 1914, sendo que, neste anno de 1914, os transportes de trilhos, dormentes e outros materiaes para a construcção da linha de Itapura á Corumbá, que passou a pertencer ao Governo Federal, em virtude da rescisão do contracto da Noroeste do Brazil, contribuíram para elevar-lhe a renda e, consequentemente, a proporção comparativa feita com o anno de 1916.

Não obstante, pelos quadros que se encontram annexos ao presente relatorio, sob numeros 1 e 2, em que se acham comparados os transportes de viajantes em 1.^a e 2.^a classes, encomendas e bagagens, animaes, telegrammas, café, mercadorias e diversos, em unidades distinctas de quantidade ou peso, bem como pela renda produzida e arrecadada em nossas estações— se poderá concluir que o movimento do trafego continúa como sempre a crescer, já pelo movimento da zona, que vae constantemente recebendo novos e salutaes incrementos com a abertura de lavouras em pequena e grande escala, já pelo progresso das localidades servidas pela Estrada, onde, em nenhuma dellas, esmorece a iniciativa do trabalho commercial e industrial.

As grandes difficuldades que se esperavam, decorrentes da conflagração Européa e que vieram trazer uma grave crise para todas as fontes de energia, fazendo antever um estacionamento bastante precario, não conseguiram, comtudo, coarctar o movimento de nossas estações que, como se verifica ainda pelo quadro n.º 2, annexo ao presente relatorio, a renda por ellas arrecadada foi sempre em proporção ascendente aos annos anteriores, apresentando um coefficiente sempre maior.

Estabelecendo-se a relação das diversas rendas de transportes nos tres ultimos annos de 1914, 1915 e 1916, em ligeira analyse chegaremos a conhecer os seguintes resultados, que attestam eloquentemente o desenvolvimento de nosso trafego.



Viajantes

DESIGNAÇÃO	1914	1915	1916
Em 1. ^a classe — quantidade	10.469	12.706	16.805
Em 2. ^a classe — quantidade	71.284	78.455	110.988
Totales	81.753	91.161	127.793

Estes transportes produziram a seguinte renda :

Em 1914	321:838\$770
Em 1915	380:678\$010
Em 1916	534:170\$080

O percurso medio por passageiro kilometro foi o seguinte :

DESIGNAÇÃO	1914	1915	1916
Em 1. ^a classe	121	143	151
Em 2. ^a classe	89	90	90, 1

Taes transportes, que tiveram um augmento consideravel, principalmente no trecho comprehendido entre as estações de Baurú e Araçatuba, em que a locomoção de passageiros se faz com mais intensidade, abarrotam a lotação dos carros de nossos trens mixtos, sem contarmos com o numero de passagens fornecidas aos immigrants e empregados da Estrada, que, embora em pequeno numero, frequentemente viajam em nossas linhas.

Esse movimento, já de si tão grande e em graduação ascendente de mez para mez, já não póde ser feito com os nossos trens mixtos M. 1 e M. 2, que circulam entre Baurú e Araçatuba tres vezes por semana, o que nos obrigará a fazel-os correr diariamente nesse trecho a partir de 1.^o de Janeiro de 1917.



Encommendas e bagagens

Estes transportes tiveram bastante desenvolvimento nos tres ultimos annos, conforme consta do seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	1914	1915	1916
Kilos transportados	552.202	675.752	1.031.086
Renda produzida	46:723\$420	62:855\$630	91:014\$740
Percurso medio de uma tonelada	136	160	154

Animaes

O numero de animaes transportados no corrente anno, tanto em trens de passageiros como no de mercadorias, da mesma forma que os outros transportes, elevou-se consideravelmente. Comparando-se os tres ultimos annos temos o seguinte resultado:

DESIGNAÇÃO	1914	1915	1916
Cabeças - Trens passageiros . .	2.293	3.830	5.048
" - Trens mercadorias . .	5.325	1.384	8.078
Renda total	35:426\$700	33:680\$500	30:344\$840
PERCURSO medio de um animal			
Trens passageiros . .	200	140	87
Trens mercadorias . .	206	137	220

Comquanto houvesse no anno de 1916 maior numero de cabeças transportadas, o rendimento produzido foi inferior aos annos anteriores, dada a circumstancia capital de que no anno de 1914 os transportes de gado, procedentes do Estado de Matto Grosso, foram feitos em maior escala. Em compensação, os transportes de suinos, feitos a maior parte entre as nossas estações, vieram elevar grandemente o numero de animaes transportados por trens de mercadorias no anno de 1916.



Telegrammas

E' esta uma renda que se desenvolve na razão directa do nosso trafego, acompanhando o progresso das localidades da zona.

Comparando-se os ultimos tres annos, temos o seguinte resultado:

DESIGNAÇÃO	1914	1915	1916
Telegrammas taxados	17.632	23.010	33.609
Renda produzida	14:160\$027	20:298\$027	27:953\$540

Café

O transporte de café em nossa linha, este anno, foi bastante animador, subindo numa media de 122 0/0 comparado com o do anno anterior e de 337 0/0 comparado com o do anno de 1914.

Comparando-se os ultimos tres annos, temos o seguinte resultado :

DESIGNAÇÃO	1914	1915	1916
Kilos transportados	1.529.108	3.005.099	6.684.182
Renda produzida	35:602\$010	51:070\$130	100:709\$910
Percurso medio de uma tonelada	206	137	220

Annexo ao presente relatorio, encontra-se, sob. n.º 3, um quadro demonstrativo do café despachado pelas estações durante os ultimos tres annos, pelo qual se poderá apreciar o crescimento dos despachos feitos nas nossas principaes estações.

Tomando-se em consideração as innumeradas plantações de café feitas nos annos de 1913 e 1914, temos que, para o proximo anno, que será então o inicio da colheita da primeira safra, esses transportes crescerão ainda mais.

A elaboração de uma estatistica dos cafeeiros plantados na zona para, por ella, podermos, approximadamente, apreciar a safra futura, salvo as intemperies eventuaes, é trabalho que de-



manda de informações muito seguras e a que não se poderá chegar, nem pelas informações dos fazendeiros e lavradores, nem pelo numero de pés computados pelas municipalidades para a cobrança dos impostos.

Todavia, devemos considerar que uma estatística elaborada com os dados fornecidos pelas municipalidades é sempre de maior fé que aquellas confeccionadas pelas informações extra-officiaes. Anexo ao presente relatorio, encontra-se uma estatística dos cafeeiros existentes nos diversos municipios da zona e que foi confeccionada de accordo com os dados fornecidos pelas Camaras Municipaes de Baurú, Pirajuhy e Pennapolis.

Louvados nesses dados e tendo-se em vista a uberdade da região, é de presumir-se um futuro promissor nesta especie de transportes.

Mercadorias e diversos

São estas as rendas de maior relevancia para a Estrada, cujos transportes de importação e exportação tambem cresceram bastante. Não tanto, porem, deve-se aos transportes de importação que, apesar de augmentados, não apresentam um coefficiente maior que os transportes de exportação. Neste caso estão os grandes transpostes de fumo, de cereaes, aguardente e madeiras em tóras, lavradas e serradas — sahidos da nossa zona, não só para o Estado de São Paulo como para o de Matto Grosso, escoando-se por todas as praças commerciaes.

Abastado e riquissimo celeiro, se assim continuar a nossa região ha de, em breve, apresentar um movimento collossal nos transportes de cereaes, cuja cultura tem sido feita em grande escala.

Comparando-se, em globo, os transportes de mercadorias feitos nos ultimos tres annos, temos o seguinte resultado :

DESIGNAÇÃO	1914	1915	1916
Kilos transportados	43.043.976	32.562.383	52.738.212
Renda produzida	793:660\$410	529:961\$410	743:209\$790
Percurso medio de uma tonelada	208	160	168

Nesta comparação nota-se que o movimento apresentado no anno de 1914 foi superior ao dos dois annos subsequentes. Isto, porem, é devido ao facto de se haver feito neste anno elevado numero de transportes de trilhos, dormentes e materiaes



para a Estrada de Ferro de Itapura á Corumbá, que attingiram a um total de 354:960\$200. Deduzindo-se, pois, essa importancia da renda apresentada no anno de 1914, teremos um accrescimo de 91:261\$520 no anno de 1915 e de 304:609\$900 no anno de 1916.

Trens

O serviço de trens, como consecuencia resultante do augmento de transportes, tambem teve o seu augmento relativo. Pelo quadro comparativo que se segue, nota-se especialmente o augmento dos trens facultativos para os transportes de cargas, materiaes e lastros.

TRENS	1914		1915		1916	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Mixtos	602	130.983	626	136.781	626	136.781
Cargas	1.632	199.584	1.044	132.693	1.209	173.237
Lastros	568	58.289	715	61.121	742	83.363
TOTAES	2.802	388.856	2.385	330.595	2.577	393.381

Pela repartição do Trafego, o custo do trem kilometro foi o seguinte :

\$740 no anno de 1914

\$675 no anno de 1915

\$767 no anno de 1916

Vagões

E' de grande monta a falta de vagões para os diversos transportes de nosso trafego. Isso nos tem compellido a utilizar vagões das Estradas Sorocabana R. Company, Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, sendo que, de estadia, durante o anno de 1916, tivemos que pagar ás duas primeiras Estradas a quantia de 53:436\$280, havendo, a estadia de nossos vagões naquellas Estradas, rendido unicamente a quantia de 6:972\$520.

Este serviço obedece ao regimen de intercambio de material rodante adoptado nas Estradas de Ferro que mantem trafego mutuo. A falta, porem, de vagões nossos para attender ao serviço de nosso trafego não tem permittido que o intercambio seja mais ou menos equitativo. E, assim, entraram para a nossa linha,



durante o anno de 1916, 2.229 vagões das estradas estranhas, o que representa uma media de sete vagões por dia, sem contarmos os Domingos e dias feriados em que não circulam trens de mercadorias.

Estações

Funcionam regularmente vinte e duas estações e dois postos telegraphicos, respectivamente em Cincinato Braga, no kilometro 100 e Biriguy, no kilometro 262, havendo-se feito a inauguração na estação NOGUEIRA, no kilometro 36, a 13 de Outubro do corrente anno de 1916.

A maior parte, porém, das estações, não comporta o movimento de mercadorias, pela exiguidade notória de seus armazens, especialmente as estações de Jacutinga, Presidente Alves, Toledo Piza, Lauro Müller, Presidente Penna, Albuquerque Lins, Pennapolis e Araçatuba, cujos armazens carecem de augmento já.

Inclue-se nesse caso a estação de Itapura que, annualmente, com as periodicas enchentes do Rio Paraná, que difficulta a sua travessia na Estrada de Ferro Itapura á Corumbá, a ponto de paralyzar o seu trafego — lucta com sérias difficuldades para o armazenamento das mercadorias que ficam ali retidas a espera de transportes da Estrada de Ferro de Itapura á Corumbá, não obstante haver a Noroeste do Brazil procurado, em tempo opportuno, vencer essa anomalia, fazendo construir, no corrente anno, um grande armazem naquella estação.

Pessoal

O pessoal da repartição do trafego, comprehende tres secções: serviço central, com 6 empregados; serviço das estações, com 131 empregados; e, serviço dos trens, com 18 empregados — havendo, pois, ao todo, 155 empregados.

Nos quadros annexos, sob numeros 5, 6, 7 e 8, encontram-se discriminadas e comparadas nos ultimos tres annos, as despesas occorridas com o pessoal e material empregados nos serviços de trens, nos serviços das estações e nos serviços da Administração Central.

O pessoal desta repartição tem se esforçado para, na medida de suas forças, dar completa exacção dos seus deveres. Entretanto, faz-se mister notar que a sua remuneração, principalmente nas estações da zona palustre, é muito deficiente, o que, até certo ponto, não permite a admissão de empregados verdadeiramente habilitados para o serviço.



Releva notar ainda a falta de commodos naquellas estações e a falta, quasi completa, de recursos que possam offerecer-lhe a estabilidade precisa naquella região.

As febres palustres, por sua vez, têm atacado o pessoal e não é sem grandes difficuldades que se o consegue para desempenhar os cargos naquellas estações, sendo forçoso manter sempre, no tempo das chuvas, empregados de reserva para a substituição immediata dos que adoecem.

Linha Telegraphica

O departamento da linha telegraphica, cujos serviços e despesas estão descriminados em um annexo ao presente relatorio, está sob a fiscalização desta repartição.

A linha telegraphica que possuímos e que é servida por dois fios unicamente, sendo um para o telegrapho MORSE e outro para o INGLEZ, não é bastante para comportar os serviços que temos em nossa linha.

A' grande quantidade de telegrammas particulares, referida em outra parte deste relatorio, devemos accrescer o consideravel serviço telegraphico da Estrada propriamente dito, telegrammas passados por todas as repartições em grande numero, e por todas as estações nos serviços de avisos e licenças de trens, etc.

Dando-se preferencia aos telegrammas de serviço, como determina o regulamento, temos que, o serviço privado soffre com isso grande atrazo, o que, possivelmente, não offerce ao publico e ao commercio em geral as vantagens que poderíamos offercer si, para isso, tivéssemos mais um fio telegraphico directo entre as estações de Baurú e Calmon.

Accidentes

Apenas um accidente importante, mas infelizmente de muita gravidade, occorreu durante o anno.

Teve logar na tarde de 3 de Junho de 1916, as 17 horas. Quando regressava da turma 29, onde fôra levar o pessoal da via permanente que durante o dia se empregara nas immediações da estação de Pennapolis no carregamento de dormentes, a mil e quinhentos metros da turma, no kilometro 228, na entrada de uma curva, em pleno campo, descarrilou o tender da locomotiva 83, que vinha de recúo, resultando tombar a locomotiva, que ficou atravessada sobre a linha.

Neste accidente, pereceu soterrado pela locomotiva, o Mestre de linha Antonio Fernandes, ficando gravemente ferido no braço



esquerdo o machinista Horacio Lima, bem como queimado em diversas partes do corpo, tendo-se felizmente restabelecido e sendo preciso soffrer a amputação do braço.

Os demais accidentes foram de pequena importancia, não resultando delles, prejuizos pessoaes ou materiaes.

Trafego Mutuo

Com a entrada da Noroeste para a Contadoria Central, em 1.º de Maio do corrente anno, mantemos, actualmente, trafego mutuo com as seguintes Estradas de Ferro:

São Paulo Railway Company
Companhia Paulista de Estradas de Ferro
Companhia Mogyana de Estradas de Ferro
Sorocabana R. Company
São Paulo Northern Railroad Company
Companhia Estrada de Ferro do Dourado
Companhia Ferroviaria São Paulo Goyaz
Companhia Campineira de T. L. e Força
Estrada de Ferro Itatibense
Estrada de Ferro Funilense
Estrada de Ferro São Paulo e Minas
Estrada de Ferro Melhoramentos de Monte Alto
Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá

Eis, pois, em resumo, o relatorio desta Repartição.

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. Brandão

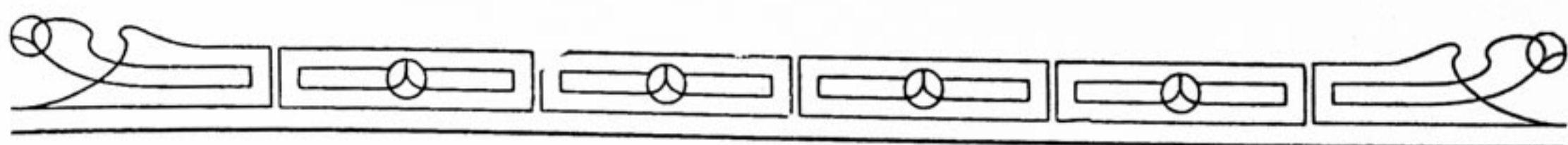
CHEFE DO TRAFEGO.



RELATORIO
DA
INSPECTORIA DO TELEGRAPHO

ANNO DE 1916





A extensão total das linhas telegraphicas é de 874 kilometros e das linhas telephonicas existentes unicamente em Baurú é de 4.500 metros.

As officinas do telegrapho, durante o anno, executaram os seguintes serviços na conservação das linhas e aparelhos :

Defeitos corrigidos nos aparelhos	42
Isoladores substituidos.	900
Postes de madeira substituidos	1.308
Postes de trilhos em lugar dos de madeira	51
Arame empregado em amarração e escoras	2100 ^m
Derrubada de matta que podia damnificar a linha	45 ^{km.}
Zincos fundidos	1445
Aparelhos concertados e reformados	19
Installação de um aparelho Morse em Nogueira	

A titulo de experiencia, foram installados aparelhos "Spagnolettis" nas estações de Baurú, Val de Palmas, Presid. Tibiriçá, Nogueira e Jacutinga.

Alem desses serviços e outros para a conservação da rede telegraphica e telephonica, a officina do telegrapho executou serviços de installação e modificação de luz electrica na explanada de Baurú e em carros de passageiros.

Atravessando a linha ferrea, em todo o percurso, por um picadão relativamente estreito, a linha telegraphica suspensa em postes de madeira tem soffrido quasi que diariamente interrupções. Para essa anormalidade concorrem ainda as tempestades, derrubadas de matto pelos particulares e as queimadas frequentes, factos esses que se poderiam evitar depois de concluido o alargamento do picadão, já iniciado.

Pessoal

1	Inspector
1	Auxiliar
5	Guarda-fios
4	Trabalhadores



Despezas

Pessoal	14:746\$720
Material	4:435\$090

Despeza media mensal :

Pessoal	1:228\$893
Material	369\$591

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

Ewald Hinke



Quadro comparativo das unidades transportadas nos ultimos tres annos e seus productos:

DESCRIMINAÇÃO	1914		1915		1916	
	Pezo ou Quan. ^t Producto		Pezo ou Quan. ^t Producto		Pezo ou Quan. ^t Producto	
<i>« Trens de Passageiros »</i>						
Viajantes em 1. ^a classe	10.469	88:684\$030	12.706	125:592\$180	16.805	193:862\$550
Viajantes em 2. ^a classe	71.284	233:154\$740	78.455	254:085\$830	110.988	340:307\$530
Enc., bagagens, etc. (kilos)	552.202	46:723\$420	675.752	62:855\$630	1.031.086	91:014\$740
Animaes, por cabeça	2.293	9:404\$400	3.830	13:293\$740	5.048	18:853\$490
Telegrammas (quantidade)	17.632	14:160\$260	23.010	20:298\$027	33.609	27:953\$540
TOTAES		392:126\$850		476:125\$407		671:991\$850
<i>« Trens de Mercadorias »</i>						
Café	1.529.108	35:602\$010	3.005.099	51:070\$130	6.684.182	100:709\$910
Mercadorias	43.043.976	771:350\$090	32.562.383	510:475\$060	52.738.212	717:068\$380
Animaes	5.235	26:022\$300	1.384	19:386\$760	8.078	11:491\$350
Diversos	--	22:310\$000	—	19:486\$350	—	26:141\$470
TOTAES		855:284\$400		600:418\$300		855:411\$110



Quadro demonstrativo da renda, discriminada por estação, nos ultimos 3 annos

ESTAÇÕES	1914		1915		1916	
	Passageiros	Mercadorias	Passageiros	Mercadorias	Passageiros	Mercadorias
Baurú	161:317\$800	615:687\$500	193:130\$177	406:969\$400	327:725\$330	489:788\$500
Val de Palmas	2:493\$320	3:331\$500	5:598\$150	4:177\$810	6:808\$310	5:697\$270
Pres. Tibiriçá	3:006\$550	3:649\$500	3:343\$890	3:435\$070	4:221\$080	4:912\$190
Nogueira	—	—	—	—	834\$370	2:127\$190
Jacutinga	21:682\$060	18:854\$300	19:593\$850	17:513\$060	25:170\$270	26:039\$370
Pres. Alves	14:445\$350	17:817\$400	17:251\$800	17:524\$810	25:594\$260	31:936\$400
Toledo Piza	14:257\$260	17:895\$800	16:691\$370	25:237\$710	23:205\$500	29:594\$210
Lauro Muller	7:423\$200	5:769\$500	9:970\$420	10:297\$520	11:836\$000	16:710\$610
Cincinato Braga.	178\$200	—	264\$300	—	510\$920	—
Pres. Penna	13:771\$730	6:927\$400	20:797\$470	16:912\$400	36:723\$760	28:909\$720
Alb. Lins	8:233\$110	92:553\$300	9:883\$300	7:424\$160	21:613\$300	29:256\$860
Hector Legrú	1:601\$820	190\$500	1:491\$050	729\$630	2:680\$370	1:826\$630
Miguel Calmon.	12:724\$050	18:165\$300	11:857\$660	13:237\$830	17:046\$240	24:336\$790
Pennapolis	28:437\$100	28:410\$500	27:862\$750	18:205\$860	37:622\$980	51:266\$840
General Glycerio	3:715\$800	5:268\$050	5:193\$370	8:463\$300	6:846\$300	14:956\$050
Biriguy	378\$600	—	526\$350	—	1:018\$820	—
Araçatuba	59:946\$800	5:838\$600	62:649\$130	9:743\$550	40:919\$540	17:208\$450
Corrego Azul	562\$300	190\$400	798\$820	481\$710	980\$160	135\$180
Aracanguá.	983\$550	182\$500	605\$300	175\$700	914\$380	392\$390
Anhangahy	179\$750	80\$100	249\$560	286\$500	407\$390	206\$410
Manso do Bacury	313\$400	9\$100	673\$790	102\$610	124\$300	10\$140
Lussanvira.	334\$800	76\$500	575\$760	147\$900	1:788\$800	206\$790
Ilha Secca	352\$850	26\$450	651\$780	102\$800	384\$580	68\$339
Itapura	35:787\$450	14:360\$500	65:455\$360	42:208\$970	77:004\$890	79:924\$790
TOTAES	392:126\$850	855:284\$400	476:125\$407	600:418\$300	671:991\$850	855:411\$110



Quadro demonstrativo do café despachado pelas Estações, durante os ultimos 3 annos

ESTAÇÕES	1914		1915		1916	
	Pezo	Frete	Pezo	Frete	Pezo	Frete
Baurú	416.059	28:823\$610	317.440	24:625\$830	317.915	19:717\$130
Val de Palmas	759.934	1:505\$100	1.260.255	2:526\$180	1.312.590	3:178\$200
Presidente Tibiriçá.	4.738	20\$200	21.079	101\$620	23.035	90\$200
Nogueira	—	—	—	—	143.140	1:052\$090
Jacutinga	84.639	1:073\$600	251.406	4:735\$300	1.006.547	11:171\$430
Presidente Alves	65.236	902\$700	342.852	4:686\$490	1.094.976	14:934\$550
Toledo Piza	167.559	2:809\$700	641.292	10:845\$480	1.083.720	15:928\$540
Lauro Muller	21.468	159\$700	69.236	734\$210	454.847	2:891\$240
Cincinato Braga.	—	—	—	—	—	—
Presidente Penna	356	2\$400	993	7\$250	306.014	4:010\$400
Albuquerque Lins	155	2\$200	22.336	377\$400	346.349	7.457\$130
Hector Legrú	—	—	—	—	60	2\$240
Miguel Calmon.	2.449	92\$700	45.153	1:204\$680	58.356	519\$830
Pennapolis	5.585	188\$800	32.680	1:219\$700	510.679	19:411\$390
General Glycerio	480	17\$400	170	2\$080	4.575	44\$910
Biriguy	—	—	—	—	—	—
Araçatuba	30	\$700	190	3\$210	20.769	290\$020
Corrego Azul	—	—	—	—	—	—
Aracanguá.	—	—	—	—	—	—
Anhangahy	—	—	—	—	—	—
Manso do Bacury	—	—	—	—	—	—
Lussanvira!	—	—	—	—	—	—
Ilha Secca.	—	—	—	—	—	—
Itapura	420	3\$200	17	\$700	610	10\$610
TOTAL GERAL	1.529.108	35:602\$010	3.005.099	51:070\$130	6.684.182	100:709\$910



**Estatística dos cafeeiros existentes na zona,
em 31 de Dezembro de 1916, segundo informações colhidas nas
Municipalidades de Baurú, Pirajuhy e Pennapolis**

Municipios	Estações	Quantidade em franca producção	Quantidade por produzir	Quantidade TOTAL
<i>Baurú</i>	Baurú	1.404.317	125.000	1.529.317
	Val de Palmas			
	P. Tibiriçá . . .			
	Nogueira			
<i>Pirajuhy</i>	Jacutinga . . .	470.600	530.800	1.001.400
	P. Alves	1.496.000	1.307.000	2.803.000
	T. Piza	2.400.000	7.800.000	10.200.000
	L. Muller			
Cincin. Braga .				
P. Penna				
<i>Pennapolis</i>	A. Lins	1.550.000	4.150.000	5.700.000
	H. Legrú			
	M. Calmon . . .			
	Pennapolis . . .			
	G. Glycerio . . .			
	Biriguy			
Araçatuba . . .				
TOTAES		7.320.917	13.912.800	21.233.717

Pelos calculos approximados, pode-se, sem exaggero, computar a producção do proximo anno de 1917, em 10.980.000 kilos ou, sejam, 60, 87 % mais do que no anno de 1916.

Baurú, 31 de Dezembro de 1916.

M. Brandão

Chefe do Trafego.



**Quadro das despesas do Pessoal de Trem e Material,
nos 3 ultimos annos:**

ANNO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1914 .	47:759\$450	1:777\$910	49:537\$360
1915 .	31:371\$050	983\$070	32:354\$120
1916 .	33:631\$200	2:719\$470	36:350\$670

**Despeza do pessoal de trem e material, durante
o anno de 1916:**

MEZ	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro .	2:760\$600	26\$750	2:787\$350
Fevereiro .	2:740\$000	47\$000	2:885\$000
Março . .	2:779\$000	434\$450	3:213\$460
Abril . . .	2:659\$900	71\$970	2:731\$870
Maio . . .	2:831\$300	506\$230	3:337\$530
Junho . . .	2:715\$700	178\$390	2:894\$090
Julho . . .	2:714\$400	54\$950	2:769\$350
Agosto . .	2:820\$000	229\$140	3:049\$140
Setembro .	2:810\$000	99\$860	2:909\$860
Outubro . .	2:736\$600	944\$590	3:681\$190
Novembro .	3:016\$000	9\$200	3:025\$200
Dezembro .	2:947\$700	116\$930	3:064\$630
TOTAES	33:631\$200	2:719\$470	36:350\$670



Quadro das despesas do pessoal e material das estações e serviço Central, nos tres ultimos annos:

ANNO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1914 .	169:308\$560	25:892\$990	195:201\$550
1915 .	121:973\$650	27:676\$230	149:649\$880
1916 .	159:226\$110	42:496\$490	201:722\$600

Despeza com o pessoal e material das estações e Serviço Central em 1916:

MEZ	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro .	10:964\$900	2:995\$710	13:960\$610
Fevereiro .	10:982\$000	2:081\$810	13:063\$810
Março .	12:037\$850	2:713\$130	14:750\$980
Abril .	12:535\$410	2:683\$750	15:219\$160
Maio .	12:663\$600	3:058\$020	15:721\$620
Junho .	12:743\$550	2:914\$270	15:657\$820
Julho .	13:845\$400	3:379\$520	17:224\$920
Agosto .	14:000\$550	4:216\$580	18:217\$130
Setembro .	14:215\$450	4:910\$070	19:125\$520
Outubro .	14:842\$050	4:241\$220	19:083\$270
Novembro	15:265\$250	4:692\$740	19:957\$990
Dezembro	15:130\$100	4:609\$670	19:739\$770
TOTAL .	159:226\$110	42:496\$490	201:722\$600



RELATORIO
DA
LOCOMOÇÃO



Baurú, 31 de Março de 1917.

Annexo ao presente tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Locomoção, referente ao anno de 1916 p. passado.

Saudações.

Ao Illmo. Snr.

DR. M. J. MACHADO DA COSTA

D. D. Superintendente da E. Ferro Noroeste do Brazil

BAURÚ

W. Schmidt

Chefe da Locomoção





MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1916

Material em serviço, em reparação e em construção era o seguinte:

DESCRIÇÃO	Total
Locomotivas	20
Carros especiaes	4
Carros de primeira classe	8
Carros de segunda classe	12
Carros bagagem – correio	4
Carro mixto	1
Carros bagagem – animaes	2
Vagões typo C	30
Vagões typo C D	12
Vagões typo M	30
Gondolas G R	20
Gaiolas	4

LOCOMOTIVAS

Durante o segundo semestre foram alugadas 3 locomotivas da Comp. Mogyana, numeros 103, 104 e 109.

CARROS DE PASSAGEIROS

Foram adquiridos da Companhia Edificadora – Rio de Janeiro – 6 carros de passageiros, 3 de primeira e 3 de segunda classe.

CARROS BAGAGEM – CORREIO

Durante o anno foram reconstruidos 2 carros bagagem – correio e acham-se em construção 2 carros bagagem – animaes.

VAGÕES

Entraram em serviço 10 vagões typo M, dos quaes 3 de 25 toneladas e os sete restantes de 20 tons. Acham-se em construção na Comp. Mogyana mais 20 vagões de 20 tons. do mesmo typo M.



ESTADO DO MATERIAL

Descrição	Locomotivas	Carros	Vagões
Em bom estado	9	13	30
Em estado regular	6	10	38
Em reparação	5	6	8
Em construção.	—	2	20
Total	20	31	96

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Durante o anno de 1916 o percurso de locomotivas foi de 416.399 kilometros dos quaes :

Em serviço do trafego	313.391
Em serviço de lastro e outros	103.008
	<u>416.399</u>

No anno de 1915 o percurso total, foi de 343.015 kilometros. O augmento de percurso em 1916 foi postanto de 73.384 kilometros.

Pelo seguinte quadro passo a descriminar os diversos percursos, conforme os trens existentes:

MEZES	Espec.	Passag.	Cargas	Carg.to	Lastro	Manobra	TOTAL
Janeiro	695	11.362	9.731	4.318	1.823	1.770	29.699
Fevereiro	2.840	10.925	10.906	3.315	770	1.740	30.496
Março	1.827	11.799	11.285	3.439	—	1.830	30.180
Abril	1.155	10.925	10.183	3.141	—	1.770	27.174
Maio	1.155	11.362	12.652	2.709	—	1.860	29.738
Junho	2.012	11.799	12.299	3.506	—	1.740	31.356
Julho	2.262	11.362	17.100	5.530	—	1.800	38.054
Agosto	2.597	11.799	17.416	2.870	3.319	1.860	39.861
Setembro	1.521	11.362	17.760	2.462	3.094	1.770	37.969
Outubro	4.763	11.362	19.269	1.311	4.460	1.770	42.935
Novembro	2.891	11.362	18.852	3.888	2.756	1.770	41.519
Dezembro	1.406	11.362	19.157	851	2.902	1.740	37.418
TOTAL	25.124	136.781	176.610	37.340	19.124	21.420	416.399

EXISTENCIA E UTILISAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS

Percurso em kilometros	Numero de locomotivas
de 100 a 5.000	2
de 5.000 a 10.000	4
de 10.000 a 15.000	2
de 15.000 a 20.000	1
de 20.000 a 25.000	2
de 25.000 a 30.000	2
de 30.000 a 35.000	3
de 35.000 a 40.000	3
Superior a 40.000	1



Os maiores percursos couberam ás locomotivas :

Numero 32 que fez o percurso de	40.787
" 23 " " " " " "	39.699
" 41 " " " " " " "	39.167

PERCURSO DE VEHICULOS

Foi o seguinte o percurso de carros e vagões durante o anno de 1916 :

MEZES	CARROS	VAGÕES	TOTAL
Janeiro	63.334	159.591	222.925
Fevereiro	66.386	153.019	219.405
Março	66.022	153.539	219.561
Abril	67.017	155.627	222.644
Maió	73.875	168.902	242.777
Junho	70.330	156.053	225.383
Julho	77.478	192.344	269.822
Agosto	88.114	195.723	283.837
Setembro	75.253	209.156	284.409
Outubro	84.926	208.905	293.831
Novembro	72.339	173.151	245.500
Dezembro	73.544	179.129	252.673
Total (1916).	878.618	2.104.149	2.982.767
Anno de 1915	721.042	1.681.925	2.402.967
Diferença de 1915 para 1916	157.576	422.224	579.800

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS

Importaram em 136:346\$590 as despesas de reparação de locomotivas durante o anno de 1916, conforme discriminação do quadro que se segue :

MEZES	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro	3:632\$700	1:871\$290	5:503\$990
Fevereiro	3:716\$100	2:491\$240	6:207\$340
Março	4:010\$950	2:981\$490	6:992\$440
Abril	3:762\$000	3:955\$680	7:717\$680
Maió	4:228\$100	3:422\$880	7:650\$980
Junho	4:466\$000	14:997\$510	19:463\$510
Julho	4:300\$300	10:103\$040	14:403\$340
Agosto	4:436\$450	9:548\$690	13:985\$140
Setembro	4:827\$550	3:622\$900	8:450\$450
Outubro	4:952\$400	13:311\$640	18:264\$040
Novembro	5:198\$300	11:609\$810	16:808\$110
Dezembro	6:019\$000	4:880\$570	10:899\$570
TOTAL	53:549\$850	82:796\$740	136:346\$590



Referidas essas despesas á unidade de trabalho, locomotiva-kilometro, o custo da reparação foi de \$327.

Durante o anno soffreram reparação geral 12 locomotivas, das quaes 2 feitas pela Comp. Paulista e 4 pela Comp. Mogyana. As outras locomotivas soffreram reparações leves.

CARROS E VAGÕES

Importaram as despesas com conservação e reparação de Carros e Vagões durante o anno de 1916, em 99.538\$000, conforme quadro abaixo discriminado :

MEZES	PESSOAL.	MATERIAL.	TOTAL
Janeiro . .	2:295\$350	2:967\$440	5:262\$790
Fevereiro .	2:584\$400	1:645\$420	4:229\$820
Março . .	2:637\$050	1:866\$520	4:503\$570
Abril . .	2:649\$100	3:974\$120	6:623\$220
Maio . .	2:879\$300	2:833\$720	5:713\$020
Junho . .	2:470\$000	3:074\$980	5:544\$980
Julho . .	2:518\$750	2:533\$140	5:051\$890
Agosto . .	3:513\$100	6:196\$510	9:709\$610
Setembro .	3:682\$550	5:282\$530	8:965\$080
Outubro .	4:373\$300	14:614\$880	18:988\$180
Novembro	3:890\$600	7:143\$100	11:033\$700
Dezembro .	4:887\$500	9:024\$640	13:912\$140
TOTAL.	38:381\$000	61:157\$000	99:538\$000

A unidade de trabalho por 1000 vagões-kilometro importa em 33\$371.

REPARAÇÕES DE CARROS E VAGÕES

DESCRIMINAÇÃO	Grandes	Medias	Leves	TOTAL
Carros	10	8	4	22
Vagões	12	15	18	45
Total . .	22	23	22	67



DESPEZAS GERAES DAS OFFICINAS

As despesas geraes das officinas, que comprehendem, conservação, installações, machina fixa, etc., montaram durante o anno de 1916 em 55:570\$220, conforme descriminação do quadro abaixo:

MEZES	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro . . .	618\$550	764\$420	1:382\$970
Fevereiro . .	976\$100	3:457\$430	4:443\$530
Março . . .	880\$700	1:193\$240	2:003\$940
Abril . . .	861\$200	1:560\$210	2:421\$410
Maió . . .	956\$150	4:196\$450	5:152\$600
Junho . . .	838\$350	1:793\$110	2:631\$460
Julho. . .	707\$450	1:127\$610	1:835\$060
Agosto . . .	951\$700	1:211\$750	2:163\$450
Setembro . .	1:251\$000	6:551\$230	7:802\$230
Outubro . . .	1:296\$700	2:831\$370	4:128\$070
Novembro. .	1:938\$050	13:360\$500	15:298\$550
Dezembro . .	1:478\$200	4:768\$750	6:246\$950
TOTAL.	12:754\$150	42:816\$070	55:570\$220



FORNECIMENTO A DIVERSOS

MEZES	ALMOXARIFADO		VIA PERMANENTE		TRAFEGO		DIVERSOS		TOTAL	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Janeiro .	1:692\$200	1:823\$780	420\$100	655\$440	52\$750	43\$570	26\$750	9\$540	2:191\$800	2:532\$330
Fevereiro .	1:289\$350	1:928\$760	420\$050	421\$390	33\$550	42\$310	55\$250	36\$700	1:798\$200	2:429\$160
Março .	1:207\$400	2:626\$930	402\$150	1:516\$420	88\$800	308\$040	—	—	1:698\$400	4:451\$390
Abril .	1:291\$750	2:325\$350	168\$200	1:050\$430	9\$400	3\$550	3\$750	—	1:473\$100	3:379\$330
Maió .	1:131\$400	2:321\$430	185\$900	2:394\$380	14\$200	44\$800	55\$950	7\$860	1:387\$450	4:768\$470
Junho .	1:191\$350	3:260\$150	292\$750	497\$540	13\$150	18\$000	—	—	1:497\$250	3:775\$690
Julho .	1:294\$750	1:521\$150	459\$500	840\$900	73\$600	60\$390	23\$250	44\$970	1:851\$100	2:467\$410
Agosto .	1:190\$950	2:559\$270	369\$050	1:138\$240	78\$250	93\$870	10\$800	208\$860	1:649\$050	4:000\$240
Setembro .	1:368\$350	1:367\$490	186\$850	721\$180	176\$250	164\$750	131\$350	172\$880	1:862\$800	2:426\$300
Outubro .	1:327\$250	939\$600	299\$000	1:589\$140	76\$900	22\$630	127\$050	258\$430	1:830\$200	2:809\$800
Novembro	1:893\$300	1:309\$700	682\$400	1:604\$320	18\$450	6\$470	503\$500	644\$100	3:097\$650	3:564\$590
Dezembro	2:037\$500	3:729\$450	1:153\$750	3:132\$350	141\$850	207\$730	480\$200	138\$230	4:413\$300	7:207\$760
TOTAL	16:915\$550	25:713\$060	5:639\$700	15:561\$730	777\$200	1:016\$110	1:417\$850	1:521\$570	24:750\$300	43:812\$470

Durante o anno de 1916 foram executados serviços nas officinas de Baurú, para outras repartições e para extranhos na importancia de (pessoal e material) 68:562\$770, descriminados pelas diversas repartições conforme o quadro acima.



DESPEZAS TOTAES DA TRACÇÃO

As despesas totaes da Tracção durante o anno de 1916 subiram a 240:619\$480, conforme o quadro que se segue:

Mezes	Pessoal	Material	Total
Janeiro	7:350\$200	8:544\$140	15:894\$340
Fevereiro	7:053\$530	9:653\$570	16:707\$100
Março	7:521\$500	11:099\$610	18:621\$110
Abril	7:060\$550	11:536\$180	18:596\$730
Maio	7:123\$000	11:962\$600	19:085\$600
Junho	7:190\$000	11:195\$640	18:385\$640
Julho	7:701\$400	12:139\$330	19:840\$730
Agosto	8:442\$780	16:871\$510	25:314\$290
Setembro	8:217\$700	12:084\$670	20:301\$370
Outubro	8:332\$200	13:218\$690	21:550\$890
Novembro	9:037\$500	13:383\$890	22:421\$390
Dezembro	9:277\$900	14:172\$390	23:900\$290
TOTAL .	94:758\$260	145:861\$220	240:619\$480

Diferença de 1915 para 1916 : —

	Pessoal	Material	Total
Anno de 1916.	94:758\$260	145:861\$220	240:619\$480
Anno de 1915.	77:098\$360	92:586\$180	169:684\$540
Diferença	17:659\$900	53:275\$040	70:934\$940

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Foram entregues ao Almojarifado para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 30.710 kilos de ferro fundido moldado e 13.326 kilos de bronze fundido moldado. Foram empregados durante o anno de 1916, 34.606,75



kilos de ferro fundido moldado na importancia de 11:867\$070 e 9.912,5 kilos de bronze fundido moldado na importancia de 16:762\$740 nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições, conforme o quadro seguinte:

Descrição	FERRO FUNDIDO		BRONZE FUNDIDO	
	Kilos	Importancia	Kilos	Importancia
Rep. de locomotivas	17.668,3	6:159\$610	4.329,5	7:470\$370
" " carros . . .	8.210,5	2:805\$720	1.313,5	2:245\$510
" " vagões . . .	3.928	1:298\$860	1.265	2:280\$450
Serviços diversos . . .	4.799,95	1:602\$880	3.004,5	4:766\$410
Total . . .	34.606,74	11:867\$070	9.912,5	16:762\$740

Preços medios de fundição foram :

Ferro Fundido em obras . . . kilo \$342,9
 Bronze Fundido em obras . . . " 1\$691

CONSUMO TOTAL MENSAL DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

Foram gastos durante o anno de 1916, 35.276 m³ de lenha na importancia de 109:573\$670, 26.860 litros de oleo na importancia de 23:029\$320 e 4.651 kilos de estopa na importancia de 4:789\$080 conforme o quadro que se segue:

Mezes	LENHA		OLEOS		ESTOPA	
	M/3	Importancia	Litros	Importancia	Kilos	Importancia
Janeiro. . .	2.168	7:111\$040	1.356	1:094\$700	230	288\$600
Fevereiro . .	2.341	7:538\$020	2.123	1:747\$350	300	246\$000
Março . . .	2.714	8:828\$710	2.113	1:759\$520	322	233\$060
Abril . . .	2.900	9:512\$000	1.879	1:606\$580	318	283\$020
Maio . . .	2.893	9:603\$260	2.437	1:780\$750	359	337\$520
Junho . . .	2.901	8:816\$290	2.093	1:744\$870	390	408\$650
Julho . . .	3.170	9:350\$550	2.411	2:026\$440	430	451\$600
Agosto . . .	3.246	8:115\$730	2.536	2:135\$740	493	517\$950
Set.	2.767	8:991\$250	2.572	2:167\$290	502	627\$500
Out.	3.417	10:592\$200	2.216	1:885\$000	402	502\$400
Nov.	3.335	10:308\$480	2.481	2:468\$070	431	431\$000
Dez.	3.426	10:806\$140	2.643	2:613\$010	474	459\$780
Total . . .	35.276	109:573\$670	26.860	23:029\$320	4.651	4:789\$080



Consumo mensal de Lubrificantes e Estopa (Locomotivas e Vehiculos)

MEZES	LOCOMOTIVAS				VEHICULOS			
	OLEOS		ESTOPA		OLEOS		ESTOPA	
	Litros	Importancia	Kilos	Importancia	Litros	Importancia	Kilos	Importancia
Janeiro	8.836	667\$500	172	41\$040	570	427\$500	58	47\$560
Fevereiro	1.170	1:032\$600	170	139\$400	953	714\$750	130	106\$600
Março	1.181	1:051\$200	182	132\$810	932	708\$320	140	102\$200
Abril	1.047	990\$900	155	137\$950	832	615\$680	163	145\$070
Maió	1.142	1:053\$000	157	147\$640	1.025	727\$750	202	189\$880
Junho	1.124	1:037\$500	190	198\$650	959	707\$370	200	210\$000
Julho	1.368	1;365\$050	208	218\$500	1.043	761\$390	222	233\$100
Agosto	1.469	1:356\$630	222	233\$400	1.067	778\$910	271	284\$550
Setembro	1.519	1:398\$600	226	282\$500	1:053	768\$690	276	345\$000
Outubro	1.436	1:315\$600	212	265\$000	780	569\$400	190	237\$400
Novembro	1.518	1:582\$110	208	208\$000	963	885\$960	223	223\$000
Dezembro	1.486	1:548\$570	209	202\$730	1.157	1:064\$440	265	247\$050
Total	15.296	14:229\$160	2.311	2:307\$620	11.344	8:730\$160	2:340	2:381\$410



Consumo medio de combustivel, lubrificantes e estopa por Locomotiva – kilometro :

Locomotivas – kilometro,	combustivel	metros	0,084	.	valor	\$263
"	lubrificantes	litros	0,036	.	"	\$034
"	estopa	kilos	0,005	.	"	\$005

Consumo medio de lubrificantes e estopa por 1.000 vehiculos – K.lm :

1.000 vehiculos – kilometros,	lubrificantes	litros	3,803	.	valor	2\$927
"	estopa	kilos	0,784	.	valor	\$798

Consumo TOTAL vehiculos – kilometro foi de 3,725 ou por vehiculo – kilometro 0,003.

AS DESPEZAS TOTAES DA LOCOMOÇÃO (excepto Tracção) DURANTE O ANNO DE 1916 MONTARAM EM 329:201\$740 de accordo com o quadro que se segue :

MEZES	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro . .	7:786\$600	5:772\$840	13:559\$440
Fevereiro .	8:516\$600	7:760\$650	16:277\$250
Março . .	8:768\$700	6:189\$310	14:958\$010
Abril . .	8:512\$300	9:953\$470	18:465\$770
Maio . .	9:303\$550	10:522\$460	19:826\$010
Junho . .	9:014\$350	20:029\$420	29:043\$770
Julho . .	8:766\$500	14:252\$290	23:018\$790
Agosto . .	10:191\$250	37:031\$780	47:223\$030
Setembro .	11:061\$100	15:519\$900	26:581\$000
Outubro .	11:922\$400	30:081\$060	42:003\$460
Novembro	12:626\$950	32:210\$630	44:837\$580
Dezembro	13:994\$700	19:412\$930	33:407\$630
Total .	120:465\$000	208:736\$740	329:201\$740

Diferença 1915 e 1916 :

ANNO de 1916 .	120:465\$000	208:736\$740	329:201\$740
ANNO de 1915 .	76:625\$490	55:583\$920	132:209\$410
Diferença	43:839\$510	153:152\$820	196:992\$330



TELEGRAMMAS

Durante o anno de 1916 foram expedidos e recebidos em serviço da Locomoção e Tracção 4.042 telegrammas contendo 96.986 palavras, o que dá uma média de 24 palavras por telegramma conforme o quadro que se segue:

MEZES	BAURU'		M. CALMON		ARAÇATUBA		TOTAL	
	Teleg.	Palavras	Teleg.	Palavras	Teleg.	Palavras	Teleg.	Palavras
Janeiro	159	3.834	72	1.960	60	1.150	291	6.944
Fevereiro	192	4.400	87	2.415	31	713	310	7.528
Março	173	4.229	63	1.686	82	1.874	318	7.780
Abril	155	3.624	74	2.015	105	1.951	334	7.590
Maió	152	3.838	74	2.018	95	2.733	321	7.589
Junho	178	4.194	79	2.308	88	1.229	345	7.731
Julho	222	5.503	70	1.920	508	2.176	400	9.599
Agosto	226	4.846	86	2.448	129	2.873	441	10.167
Setembro	172	3 290	103	2.822	88	1.887	363	7.999
Outubro	163	4.072	90	3.085	87	1.975	340	9.132
Novembro	145	3.941	77	2.262	68	1.612	290	7.815
Dezembro	151	3.394	71	1.994	67	1.715	289	7.103
TOTAL	2.088	49.165	946	26.933	1.008	20.888	4.042	96 986



QUADRO N. 9

Especificação das Locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1916

TYPO	Numero de locomotivas de cada typo	Peso -- Locomotiva e tender	Peso em Marcha	Peso adherente	Coeficiente de adherencia	CALDEIRA				PISTÕES		RODAS MOTRIZES		RODAS DE APOIO		Expansão	OBSERVAÇÕES		
						Tipo	Superfície de aquecimento		Comprimento dos tubos	Timbre	Curso	Diámetro	Numero	Diámetro	Numero			Diámetro	
							Directa	Tubular											
	3	62000	32000	28500	1,7	TYPO COMMUM	7,00	82,000	2,90	150	500	406	6	1,060	2	0,70	SIMPLES EXPANSÃO	Belga	
	1	19500	11500	10200	1,7		3,02	26,97	2,49	160	406	235	4	0,820				Baldwin (Estados Unidos)	
	1	46000	26000	26000	1,7		6,04	60,38	3,10	150	355	350	6	0,900				Belga	
	1	45000	25000	22200	1,7		4,60	38,54	2,05	160	460	320	6	0,990				Belga	
	1	28800	16800	16700	1,7		4,10	33,60	3,45	160	460	300	6	0,965				Baldwin (Estados Unidos)	
	2	64500	39500	34000	1,7		9,20	89,37	3,21	160	559	432	6	1,120	2	0,66			Baldwin (Estados Unidos)
	2	54900	29900	25400	1,7		7,78	83,69	2,86	160	457	371	6	1,067	2	0,70			Baldwin (Estados Unidos)
	1	56000	30000	25500	1,7		7,40	76,41	3,04	160	559	381	6	1,067	2	0,70			Baldwin (Estados Unidos)
	3	64500	39500	34500	1,7		10,39	132,14	3,68	160	508	432	8	1,067	2	0,71			Baldwin (Estados Unidos)
	2	63300	36300	29000	1,7		8,20	67,18	3,60	160	508	406	6	1,143	4	0,61			Baldwin (Estados Unidos)
	3	44000	24000	19000	1,7	6,51	56,82	2,75	140	457	356	6	1,028	4	0,66		Sharp Stewart (Inglaterra) (Alugadas da Mogyana)		



Especificações dos carros e vagões existentes em 31 de Dezembro de 1916

Descrição	Procedencia	Serie	Lotação de cada veículo	Peso morto de cada veículo	NUMEROS			OBSERVAÇÕES
					Em serviço	Em reparação	Total	
Carros especiais	Brazil	—	—	16.170	3	—	3	Directoria e inspecção linha
" "	Belgica	—	—	10.450	1	—	1	Pagador
Carros de passageiros	"	1. ^a Classe	39 Lugares	15.000	3	1	4	2 com 36 e 2 c/ 39 lugares
" "	"	1. ^a Classe	36 Lugares	10.450	1	—	1	
" "	Brazil	1. ^a Classe	36 Lugares	8.400	3	—	3	Novos
" "	E. Unidos	2. ^a Classe	60 Lugares	12.650	4	1	5	
" "	Belgica	2. ^a Classe	80 Lugares	14.610	3	1	4	
" "	Brazil	2. ^a Classe	48 Lugares	8.000	3	—	3	Novos
Carro mixto	Belgica	Mixto	42 Lugares	10.600	—	1	1	
Carro Bagagem — Correio	"	—	5.000	9.400	2	2	4	
Carro Bagagem — Animaes	Brazil	—	15.000	10.400	—	—	2	Em construcção
Vagões para animaes	Belgica	G	12.000	9.700	4	—	4	
Vagões fechados (mercadorias).	"	C	12.000	7.990	28	2	30	
Vagões fechados (mercadorias).	"	C. D.	20.000	10.550	11	1	12	
Vagões fechados (mercadorias).	Brazil	M	20.000	12.230	7	20	27	20 em construcção
Vagões fechados (mercadorias).	"	M	25.000	12.800	3	—	3	Novos
Gondolas	Belgica	G. R.	12.000	8.730	17	3	20	
					TOTAL .		127	



DESPEZAS TOTAES DA LOCOMOÇÃO

MEZES	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro	15:136\$800	14:316\$980	29:453\$780
Fevereiro	15:570\$130	17:414\$220	32:984\$350
Março	16:290\$200	17:288\$920	33:579\$120
Abril	15:572\$850	21:489\$650	37:062\$500
Maior	16:426\$550	22:485\$060	38:911\$610
Junho	16:204\$350	31:225\$060	47:429\$410
Julho	16:467\$900	26:391\$620	42:859\$520
Agosto	18:634\$030	53:903\$290	72:537\$320
Setembro	19:278\$800	27:603\$570	46:882\$370
Outubro	20:254\$600	43:299\$750	63:554\$350
Novembro	21:664\$450	45:594\$520	67:258\$970
Dezembro	23:722\$600	33:585\$320	57:307\$920
Total 1916	215:223\$260	354:597\$960	569:821\$220
Anno 1915	153:723\$850	148:170\$100	301:893\$950
Diferença de 1915 para 1916	61:499\$410	206:427\$860	267:927\$270

DESPEZAS DA LOCOMOÇÃO SUBDIVIDIDAS PELAS DIVERSAS VERBAS

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	9:650\$000	1:966\$930	11:616\$930
Salario de mestres e contra-mestres	6:130\$000		6:130\$000
Despezas geraes offs. Conducção de trens	12:754\$150	42:816\$070	55:570\$220
Rep. de locomotivas	94:758\$260	145:861\$220	240:619\$480
" " carros	53:549\$850	82:796\$040	136:346\$590
" " vagões	23:027\$600	40:806\$880	63:834\$480
" " vagões	15:353\$400	20:350\$120	35:703\$620
Augmento de material rodante		20:000\$000	20:000\$000
Total	215:223\$260	354:597\$960	569:821\$220

As despèzas totaes da locomoção em 1916, referidas a unidade de trabalho, dão o seguinte resultado:

Por trem — kilometro	1\$368
Por vehiculo — kilometro	\$191



O numero de empregados, durante o anno de 1916, em serviço da Locomoção foi o seguinte:

Administração	2
Tracção	61
Officinas	119
Bombeiros.	10
Total	192

CONCLUSÃO

O custo demasiado de quasi todos os serviços feitos na Locomoção, como por exemplo: Reparação de Locomotivas—que sahiu a \$327 por locomotiva—kilometro, vem mais uma vez corroborar a falta com que lutamos de machinismos aperfeiçoados e em quantidade sufficiente para podermos attender a tempo os serviços affectos a esta repartição.

Na secção mechanica é que se nota a maior difficuldade porque os machinismos que possuímos são antiquissimos e portanto, de rendimento quasi nullo.

Na secção de madeira, que era a mais desapparelhada de todas, tem actualmente todos os machinismos necessarios, porém, todos ainda por montar.

Na secção de ferraria, fundição, carpintaria, etc., tambem se nota a falta absoluta de espaço.

Na Tracção os depositos de M. Calmon, Araçatuba e Baurú, são insufficientes para o movimento de locomotivas, ficando sempre uma ou duas locomotivas expostas ao tempo. Em nenhum desses depositos possuímos abrigos para carros, ficando os mesmos durante o anno inteiro expostos ao tempo. Torna-se necessario, pois, a construcção de depositos maiores para locomotivas e carros em Baurú, M. Calmon e Araçatuba e mais dois novos, em Itapura e Cincinato Braga.

W. Schmidt.



Demonstração dos diagrammas da Locomoção

- I — Despesas totaes da Locomoção por trem-kilometro e por vehiculo-kilometro.
- II — Comparação das despesas totaes da Locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos.
- III — Despesas subdivididas nas diversas verbas.
- IV — Despesas da Locomoção.
- V — Despesas da Tracção.
- VI — Despesas das Officinas.
- VII — Despesas de carros e vagões.
- VIII — Reparação de locomotivas.
- IX — Serviços executados para o Almoxarifado, Via Permanente, Trafego e diversos.
- X — Despesas de lubrificantes.
- XI — Despesas de estopa.
- XII — Despesas de combustivel.
- XIII — Despesa e consumo de estopa para as locomotivas e consumo por locomotiva-kilometro.
- XIV — Despesa e consumo de lubrificante para locomotiva e consumo medio por locomotiva-kilometro.
- XV — Despesas de lubrificante para vehiculos e por 1000 vehiculos-kilometro.
- XVI — Despesas de estopa para vehiculos e por 1000 vehiculos-kilometro.
- XVII — Percurso de locomotivas.
- XVIII — Percurso de vehiculos.
- XIX — Telegrammas da Locomoção.



Despesas totaes da Locomoção por trem - kilometro & por vehiculo - kilometro

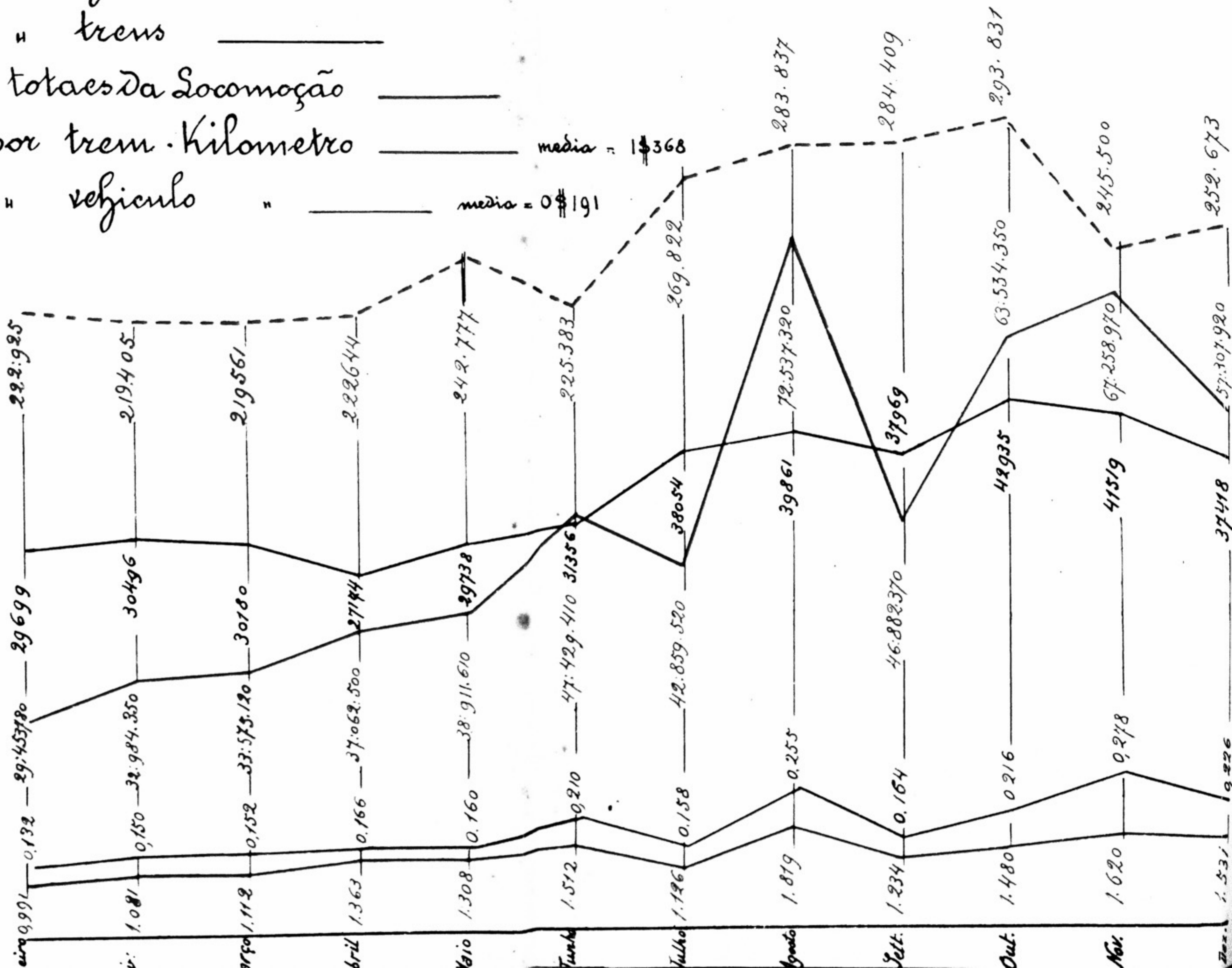
Percurso dos vehiculos -----

" " trens _____

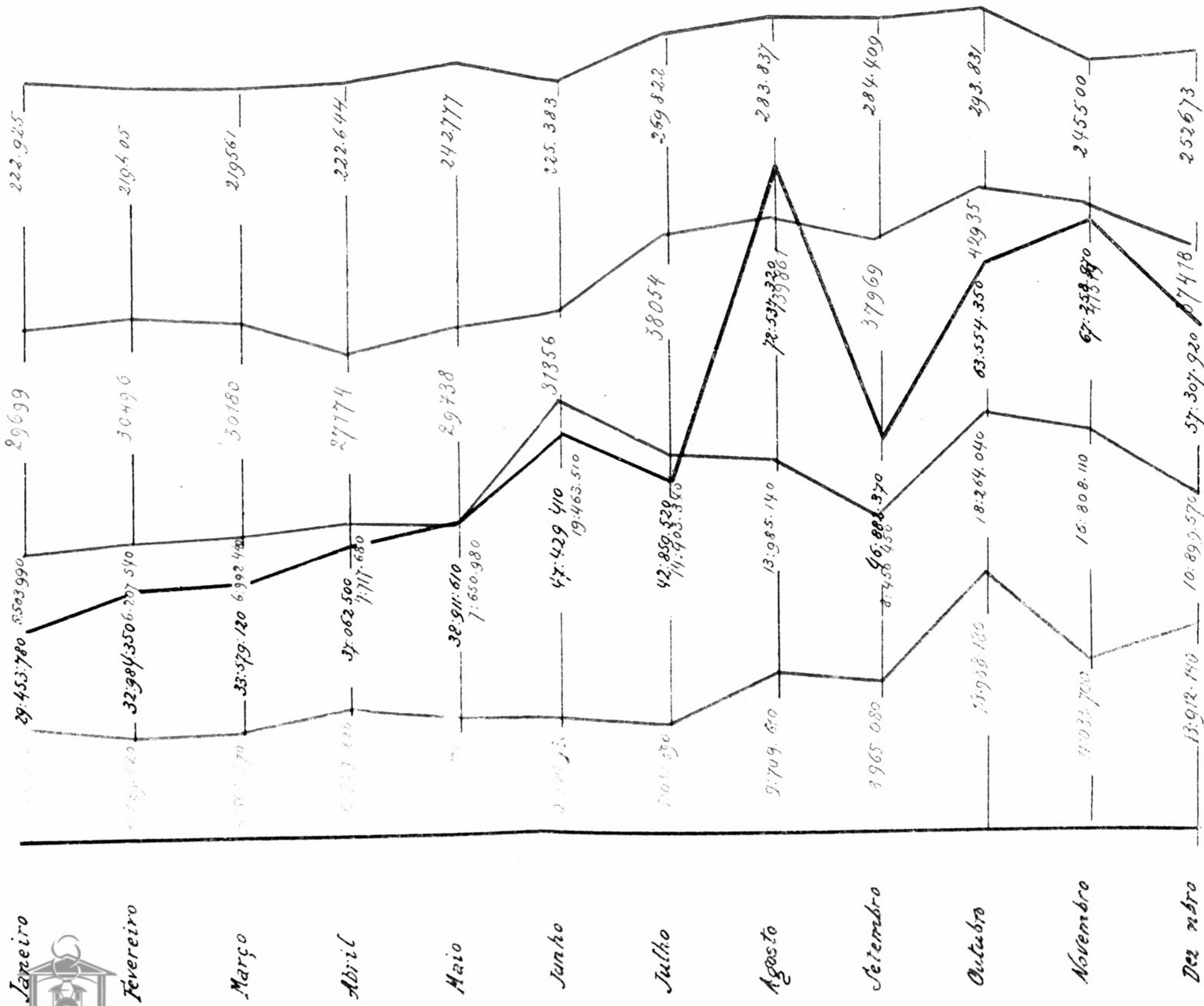
Despesas totaes da Locomoção _____

" por trem - kilometro _____ media = 1\$368

" " vehiculo " _____ media = 0\$191



Comparação das despesas totaes da locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos



Percurso dos vehiculos
 MUSEU FERROVIÁRIO
 REGIONAL DE BAURIL
 Das locomotivas

Reparação das locomotivas
 " dos vehiculos
 Despesa total da locomoção

Despesas subdivididas nas diversas verbas

Total = 569:821\$220

1 cm = 10 contos

Pessoal _____

Material _____

Administração



Despesas geraes, Officinas



Condução de trens



Rep^{ção} de Locomotivas



Rep^{ção} de carros



Rep^{ção} de vagões



Salário de mestre e contador



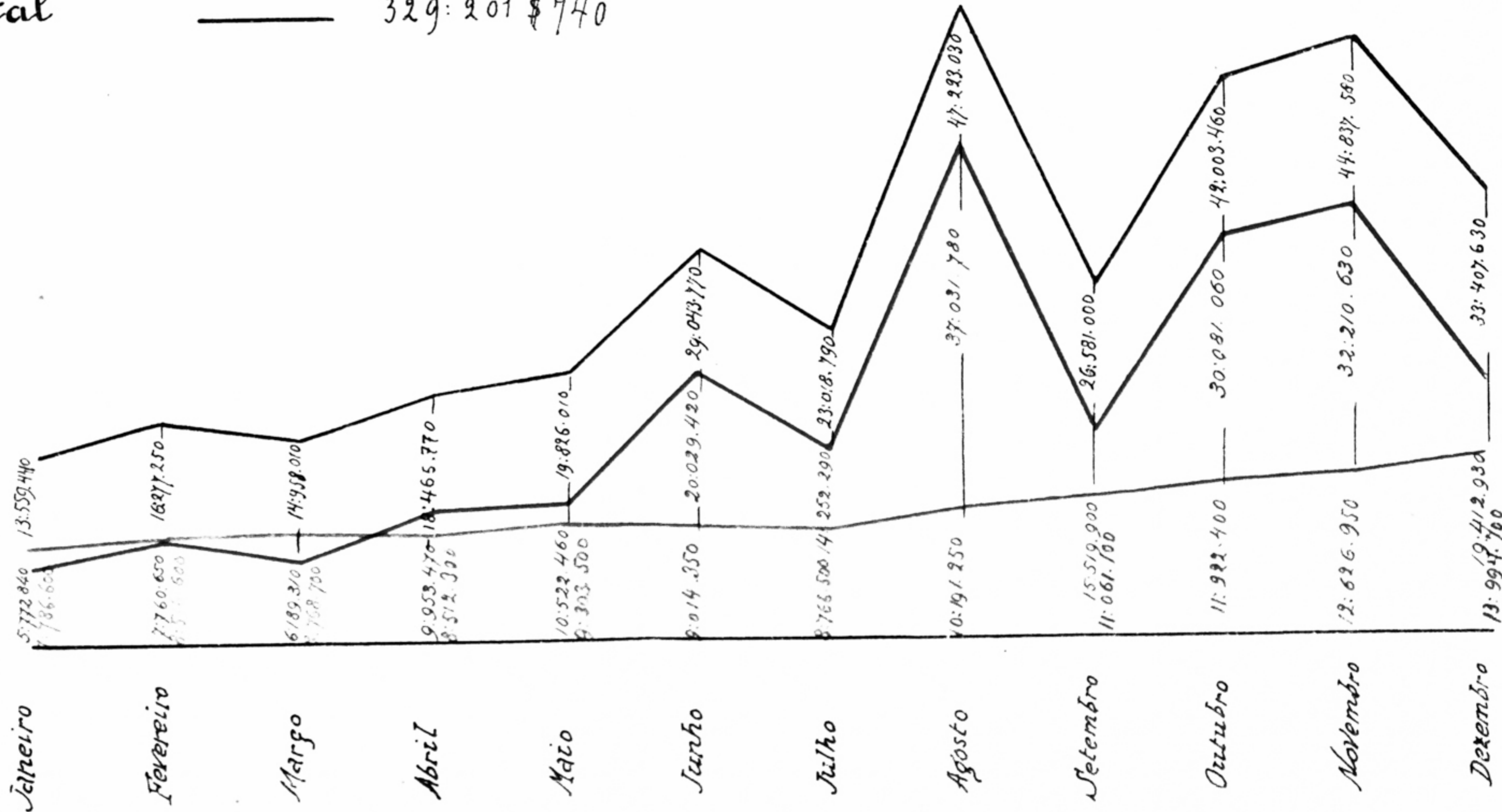
Aug^{to} material rodante



Despesas da Locomoção

1 cm = 5 contos

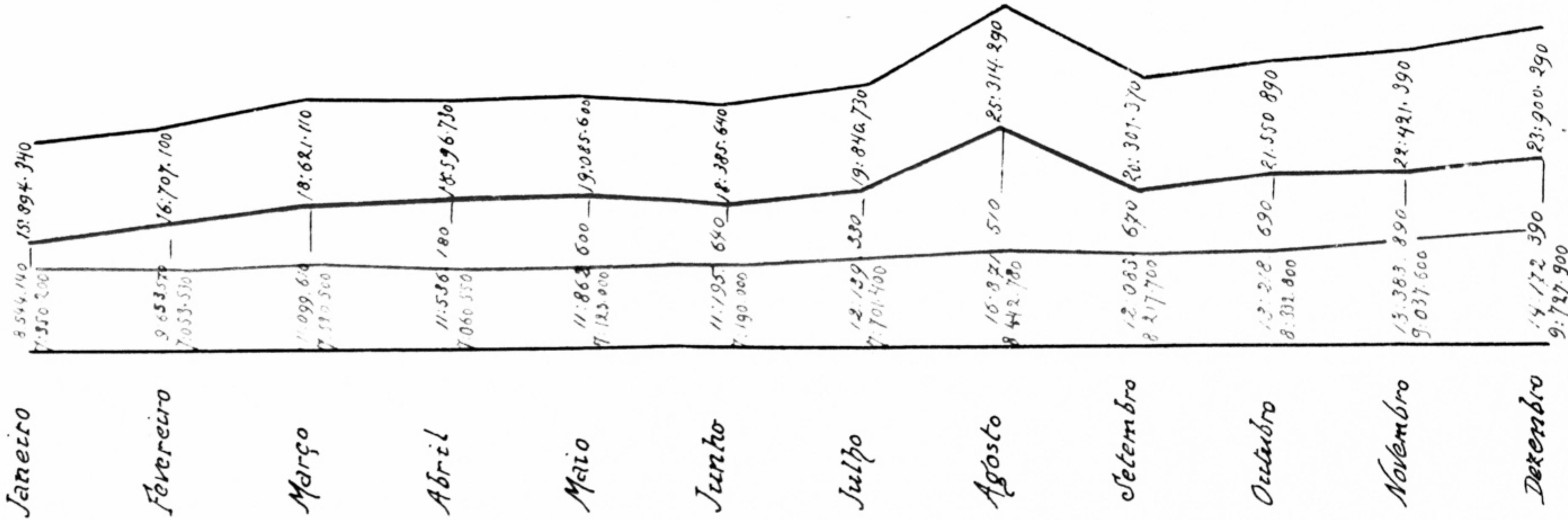
Pessoal	_____	120:465 \$ 000
Material	_____	208:736 \$ 740
Total	_____	329:201 \$ 740



Despesas da tração 240:619\$480

1 cm = 5 contos

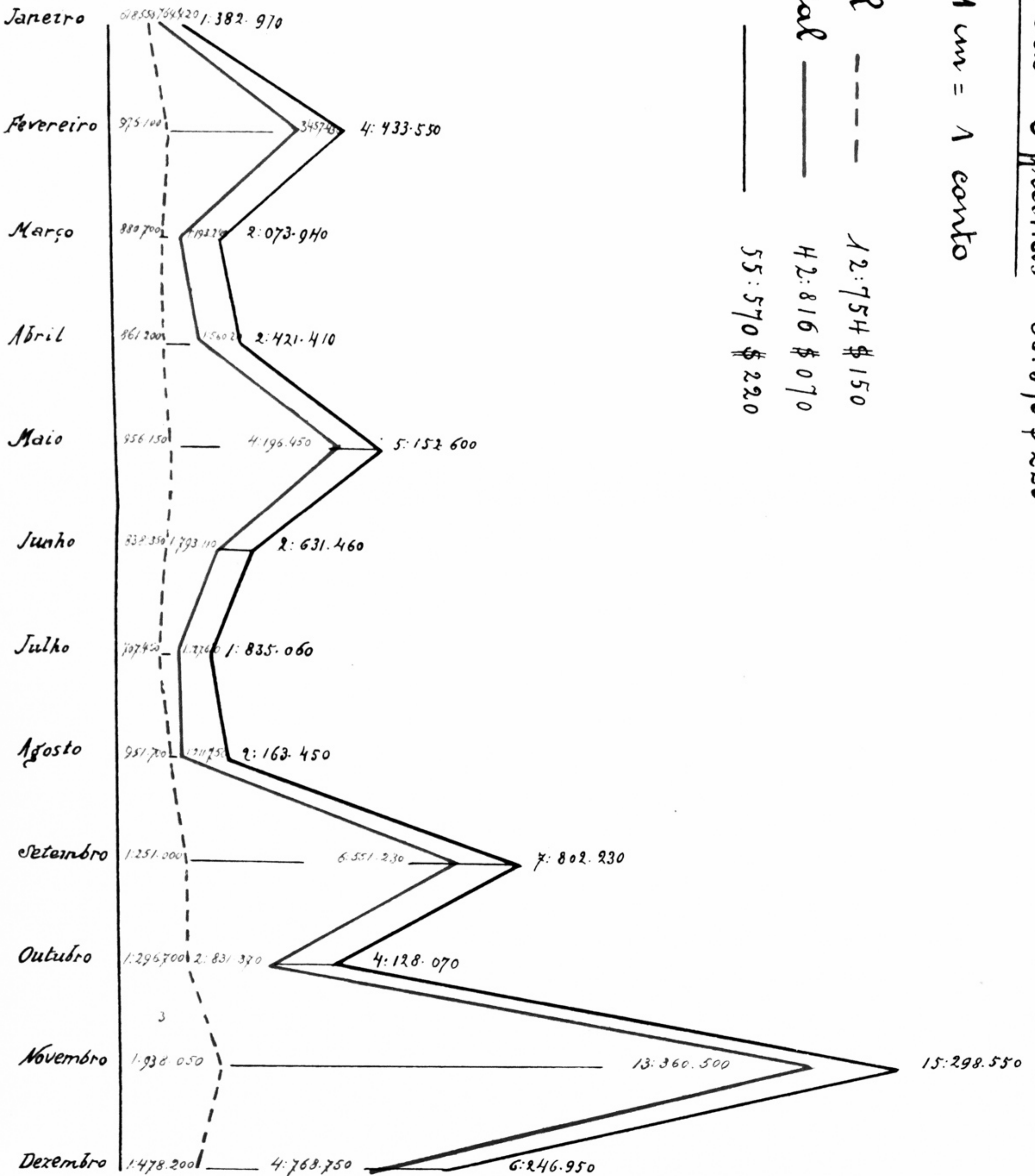
Pessoal _____
 Material _____
 Total _____



Despesas das Oficinas 55:570 \$ 220

1 cm = 1 conto

Pessoal ----- 12:754 \$ 150
 Material ----- 42:816 \$ 070
 Total ----- 55:570 \$ 220

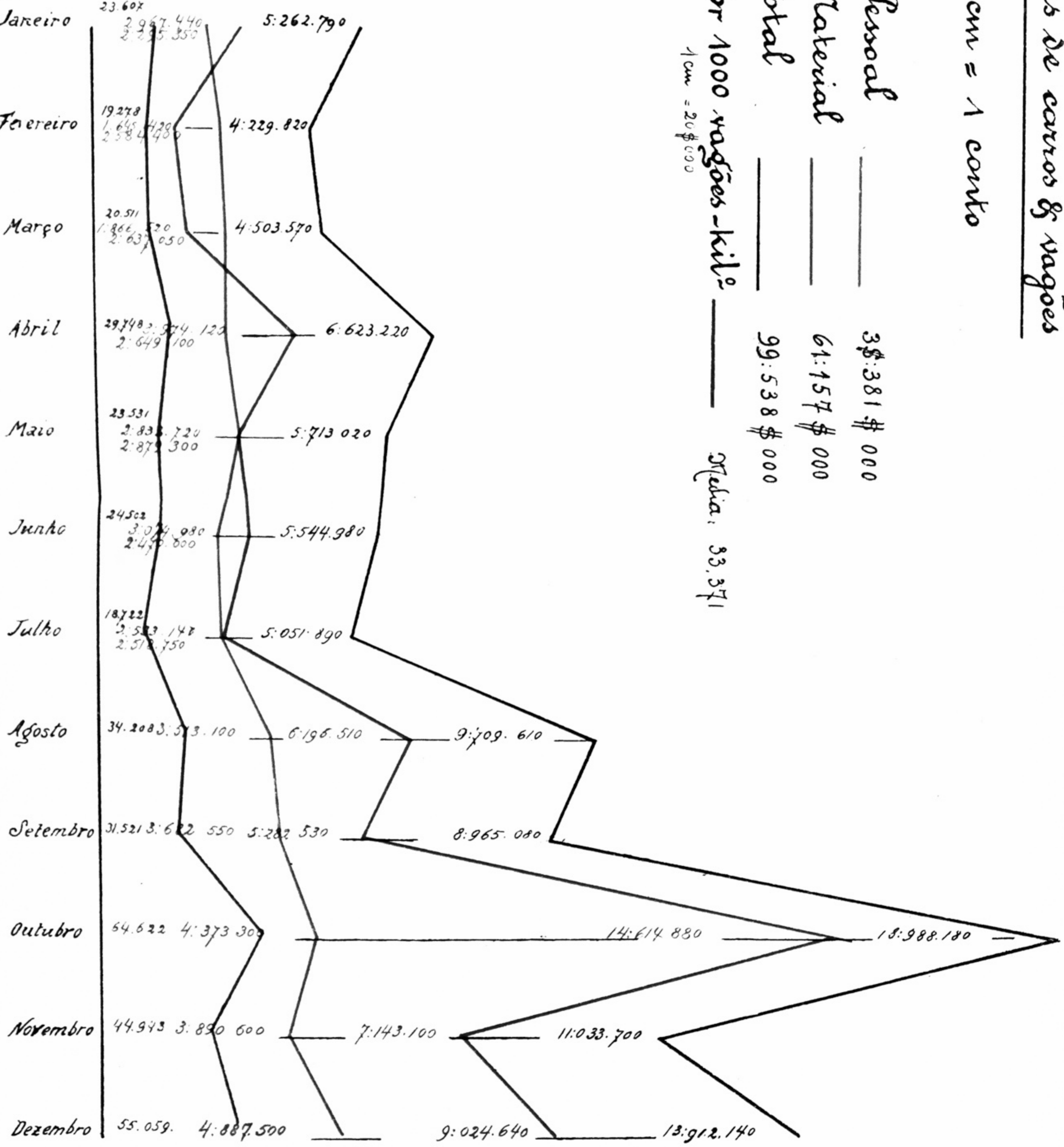


Despesas de carros & vagões

1 cm = 1 conto

Pessoal _____ \$:381 \$ 000
 Material _____ \$:157 \$ 000
 Total _____ \$:538 \$ 000

Por 1000 vagões-kilô _____
 Média: 33,371
 1 cm = 20 \$ 000



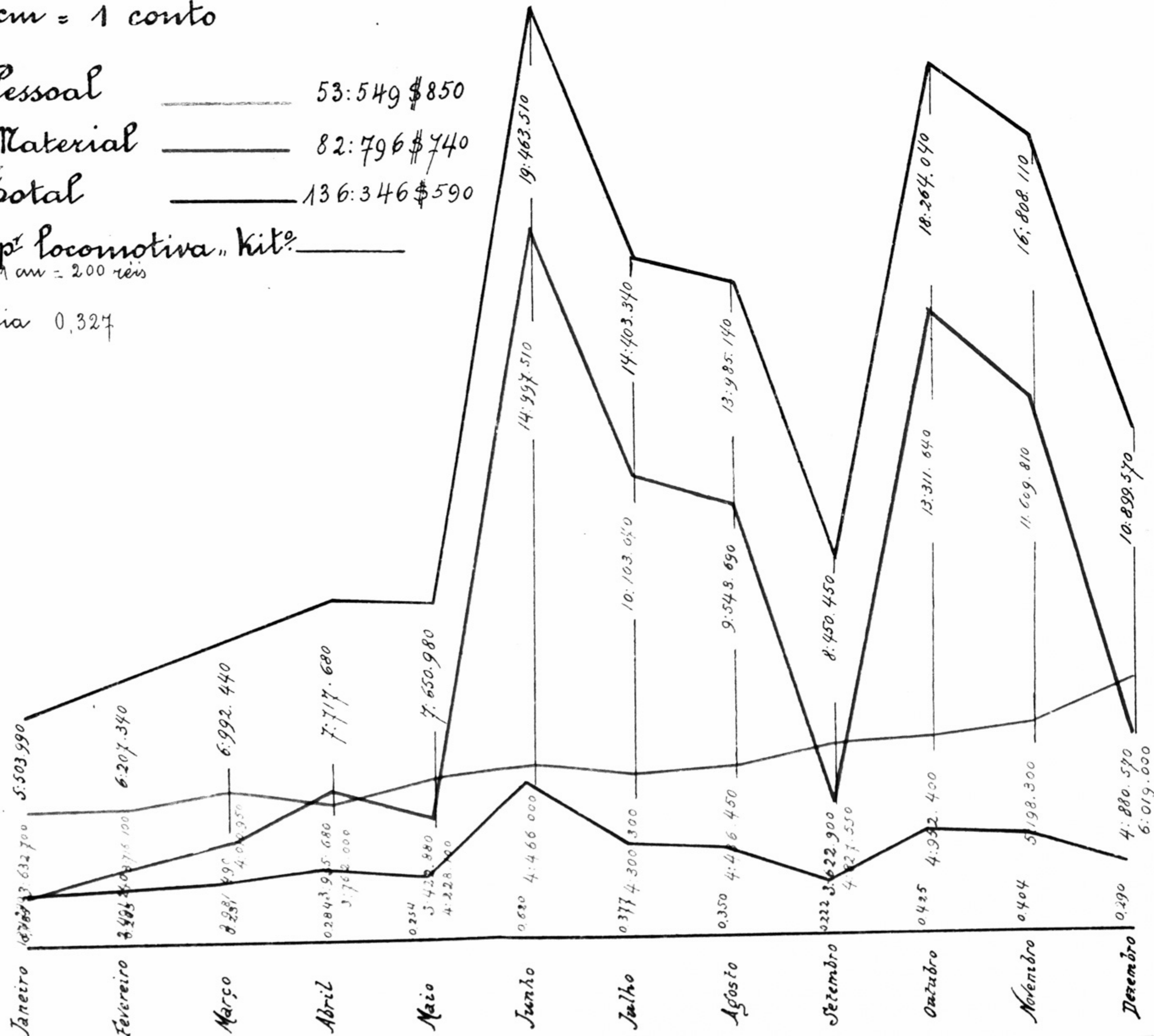
Reparação de Locomotivas

1cm = 1 conto

Pessoal	_____	53:549	\$850
Material	_____	82:796	\$740
Total	_____	136:346	\$590

Reparação p^r locomotiva "Kit" _____
1 cm = 200 réis

Media 0,327



Serviços executados para o almoxarifado, Via permanente, Craquego & diversos.

25 m = 1 conto

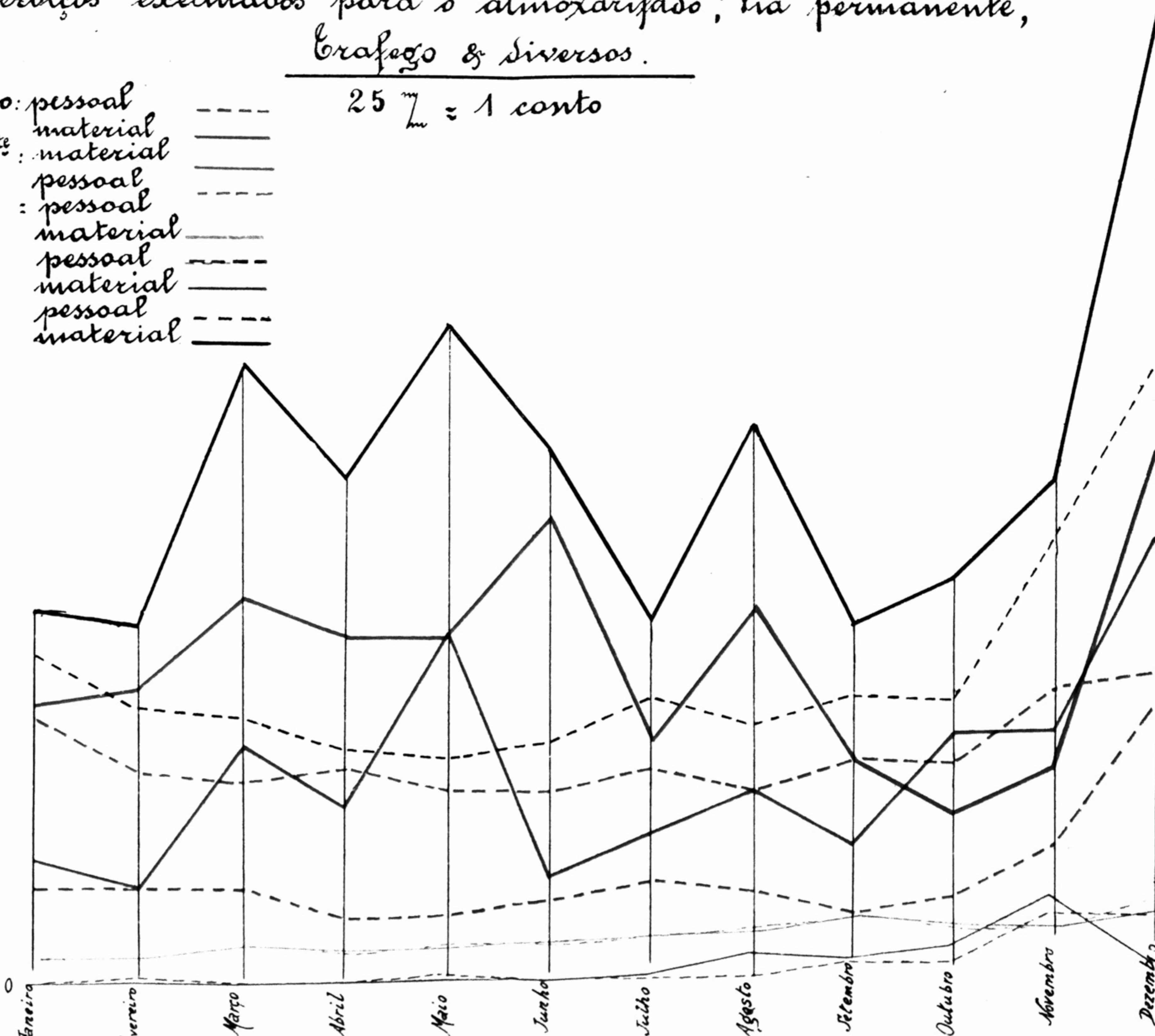
Almoxarifado: pessoal -----
 " material -----
 Via Permanente: material -----
 Craquego: pessoal -----
 " material -----
 Diversos: pessoal -----
 " material -----
 Total: pessoal -----
 " material -----

4

3

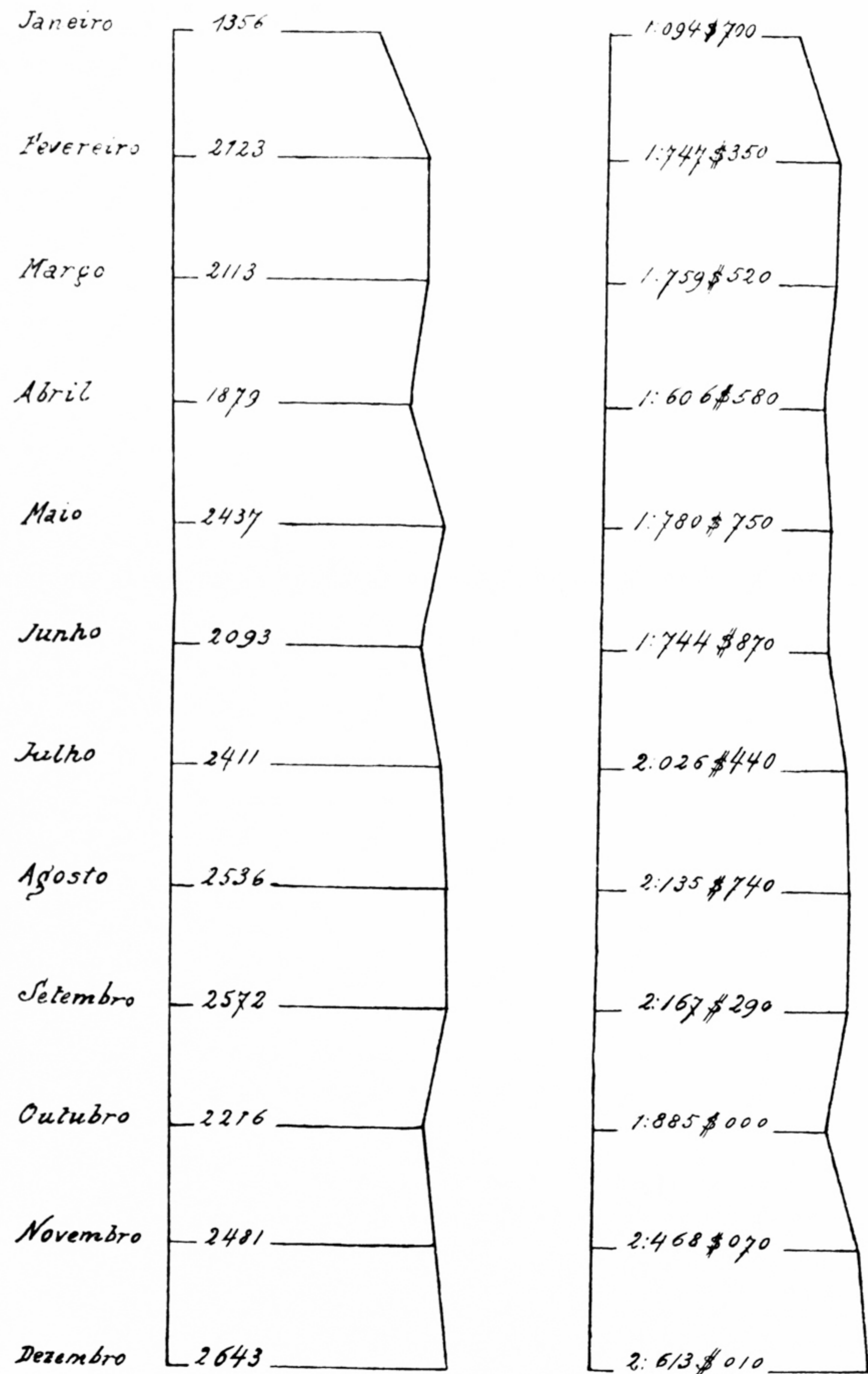
2

1



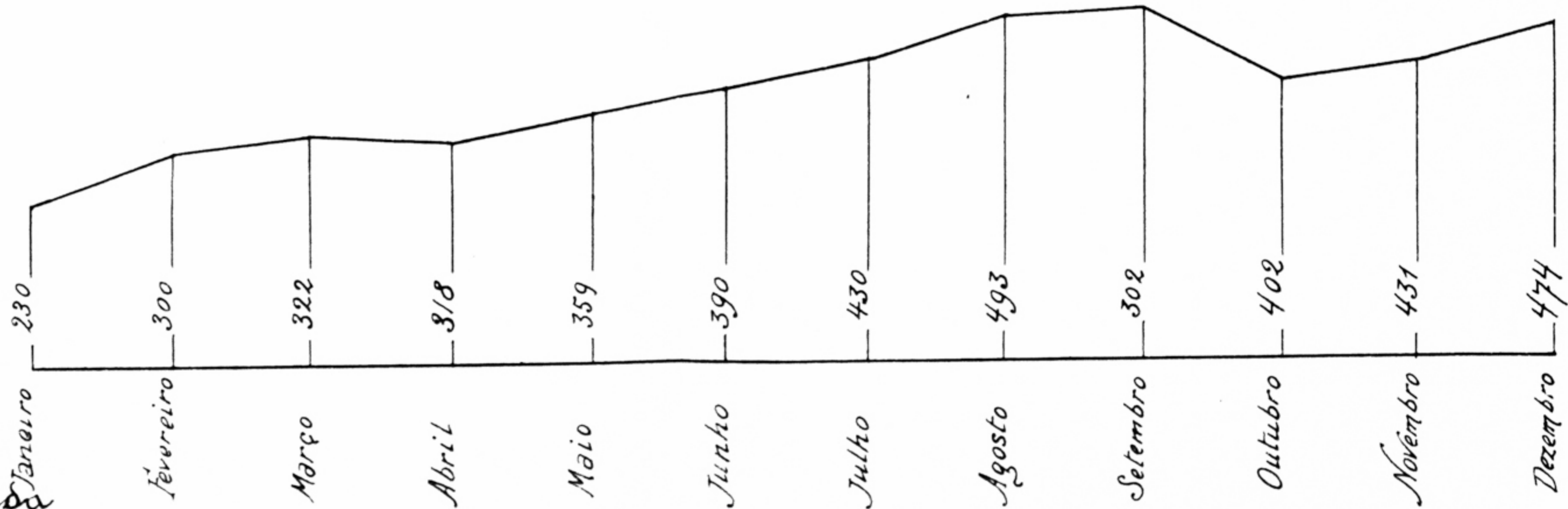
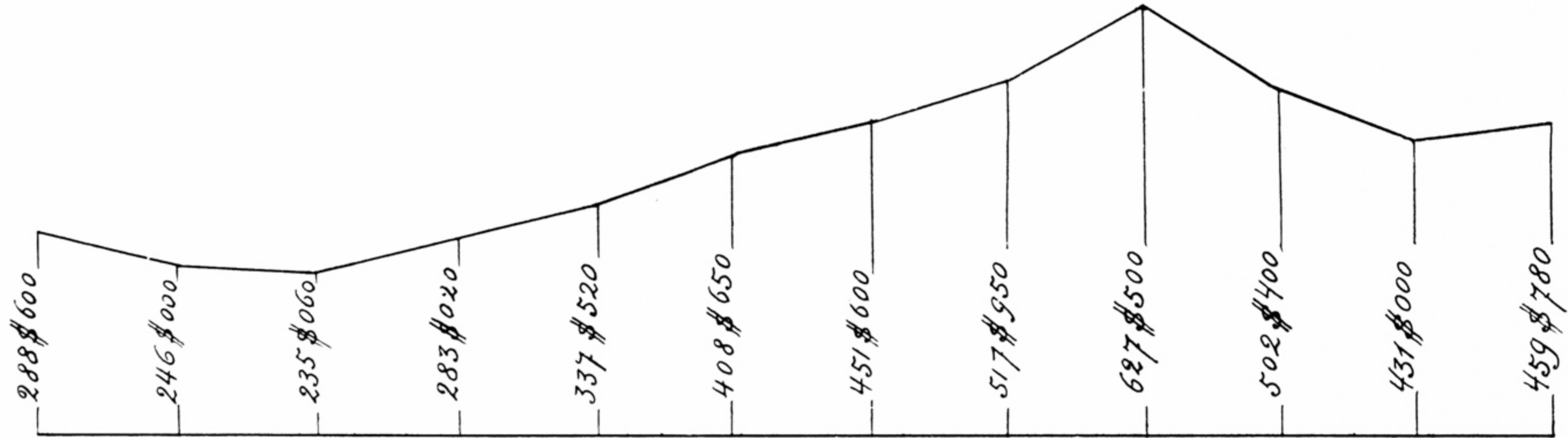
Despesas de Lubrificantes

1 cm = 1:000 \$ 000



Despesas de estopa

1 cur = 100 \$ 000

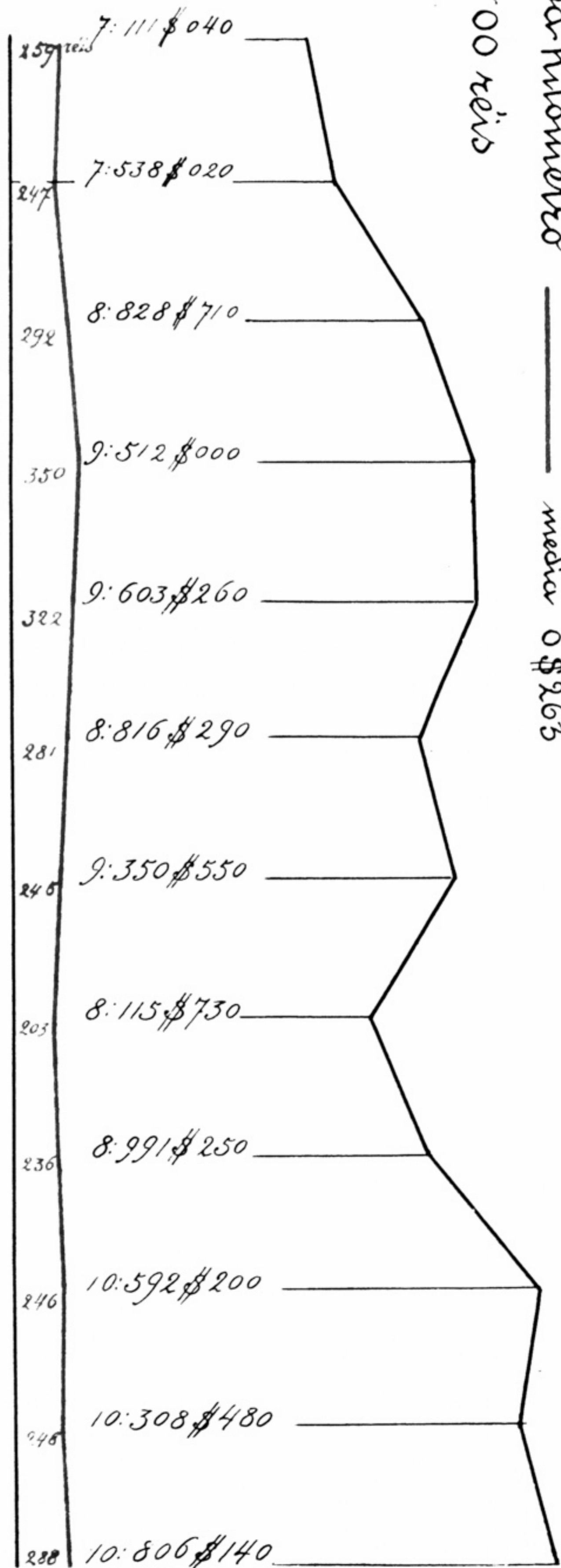


Despesas de combustivel 109:573 \$ 690

1 cm ≈ 1:000 \$ 000

Por locomotiva-kilometro _____ media 0 \$ 263

1 cm ≈ 400 réis



Semha consumida

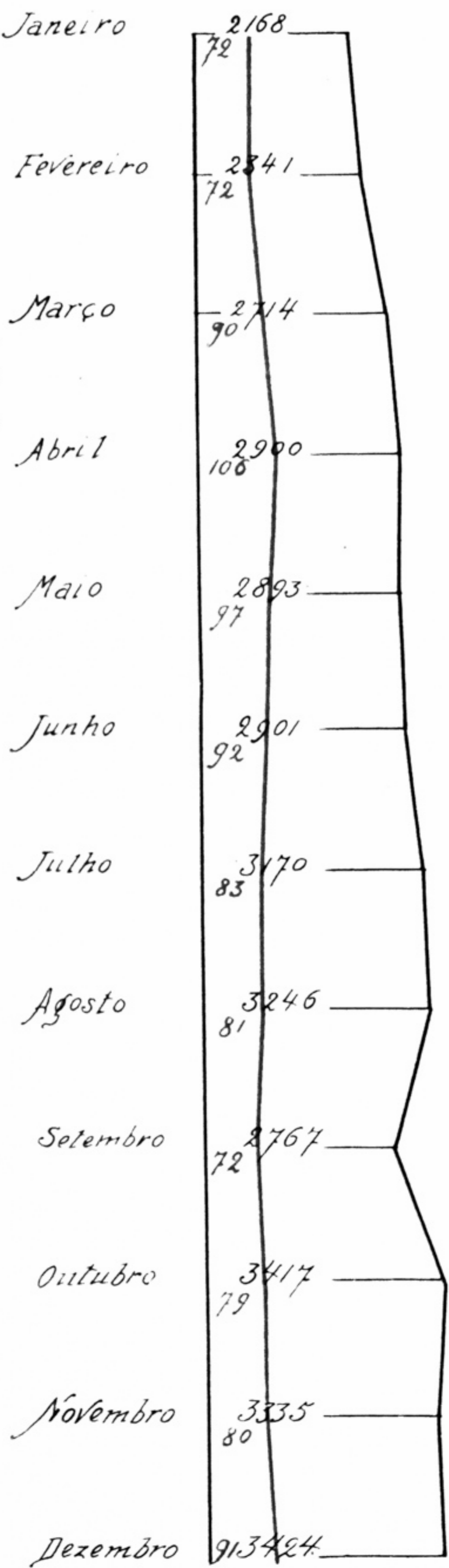
35276 m³
Por Locomotiva-Kilometro

media. 0 m³, 084

MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE CURITIBA

1 cm ≈ 1000 m³

1 cm ≈ 100 dm³



Despesas e consumo de estopa para as locomotivas

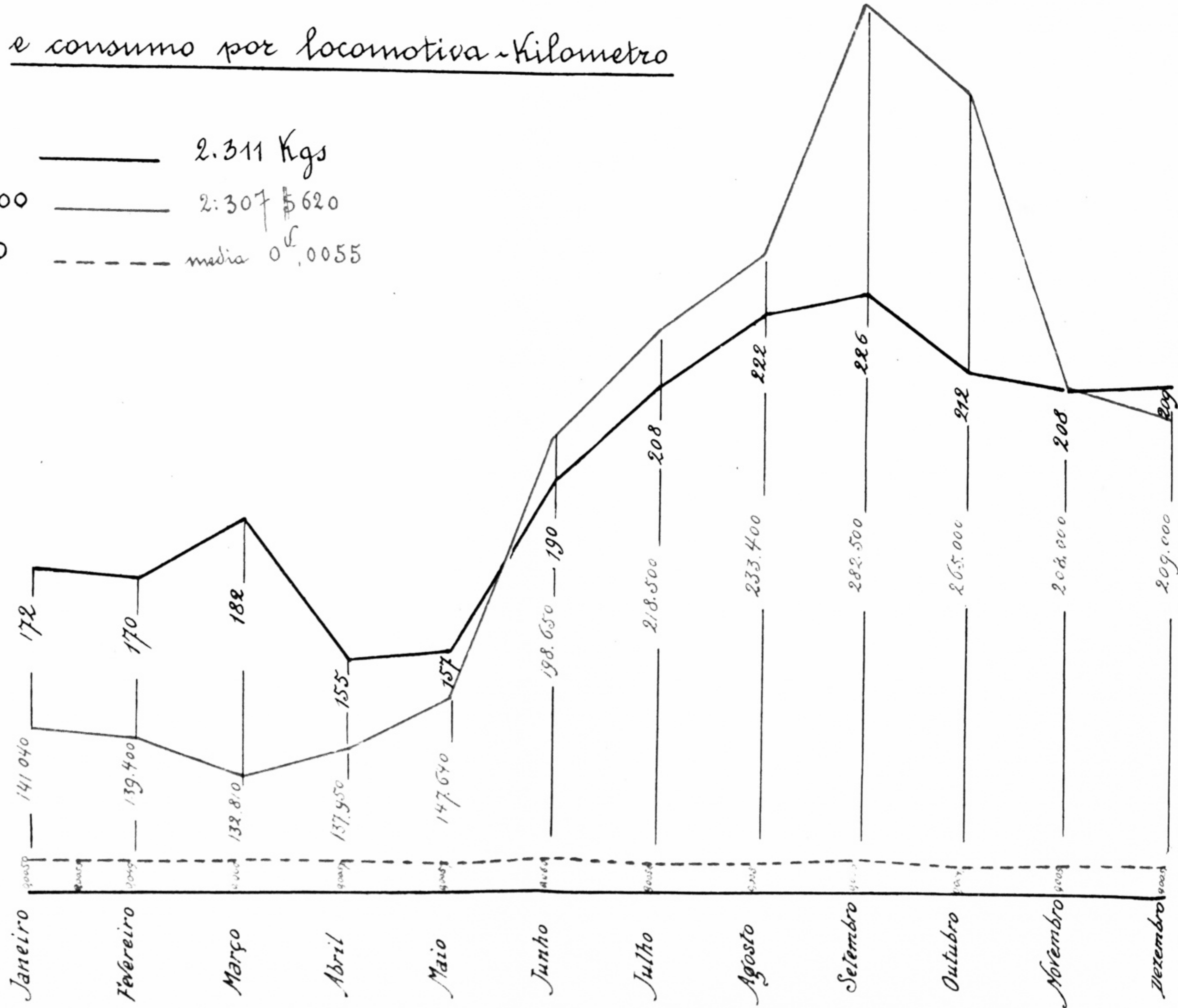
e consumo por locomotiva-kilometro

1 cur = 10 Kg

1 cur = 10 \$000

1 cur = 0,010

————— 2.311 Kgs
 ————— 2:307 \$620
 - - - - - media 0,0055

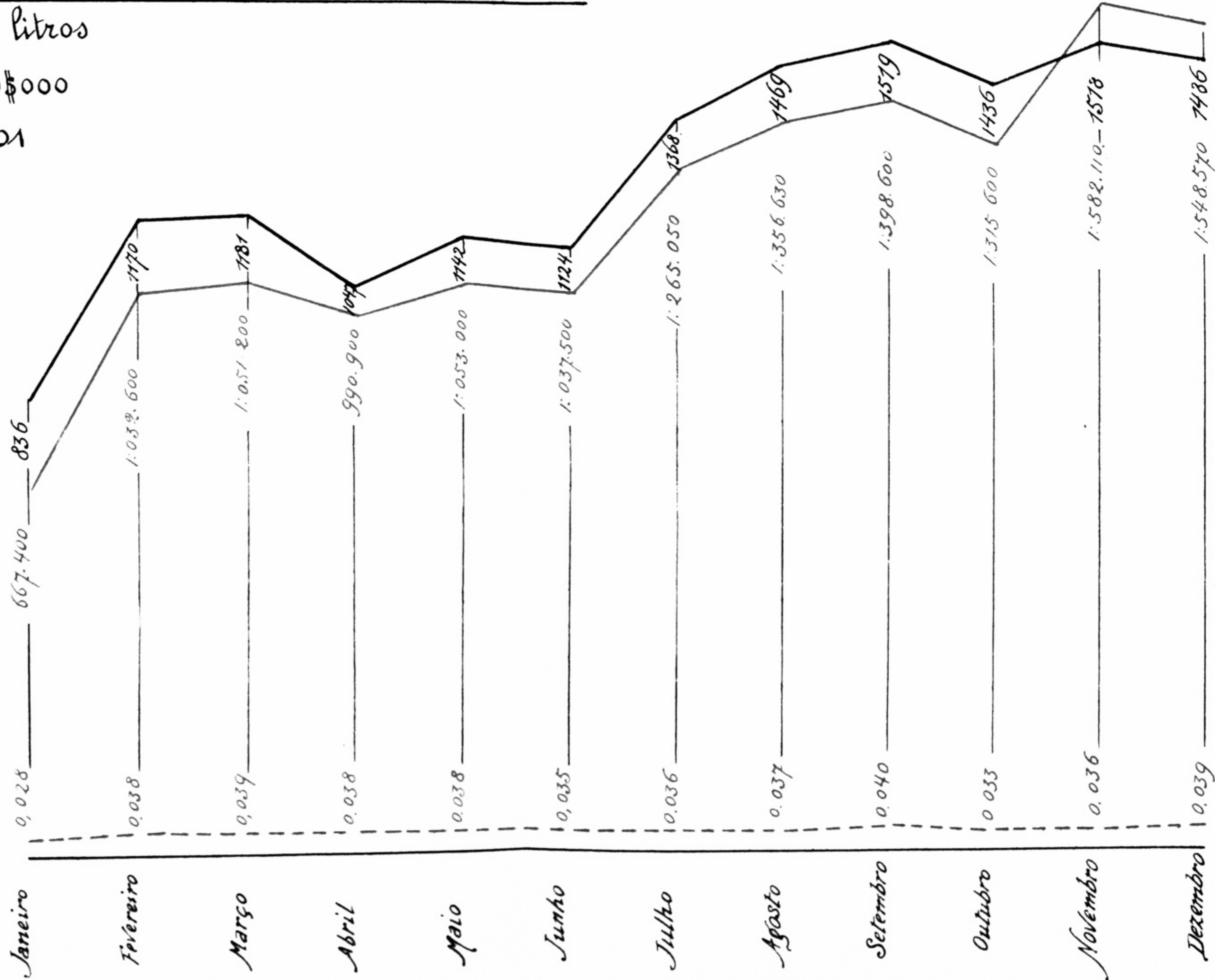


Despesas e consumo de lubrificantes para locomotivas e consumo medio por locomotiva-Kilometro

1 cur = 100 litros

1 cur = 100 \$ 000

1 m = 0,01



Despesas de lubrificante para veículos

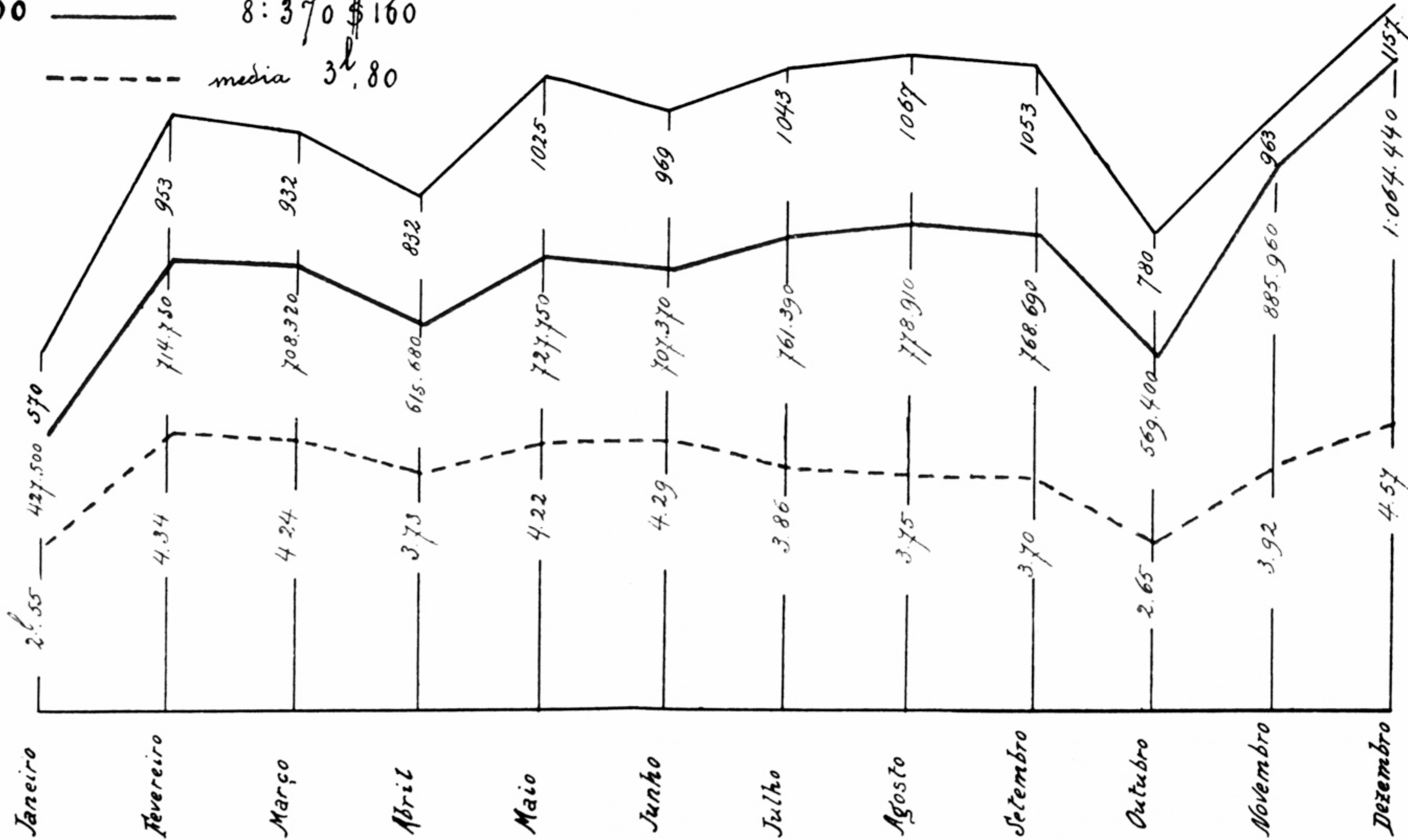
e por 1000 veículos - Kilometro

1 cm = 100 Kg

1 cm = 100 \$ 000

1 cm = 1 Kg/m

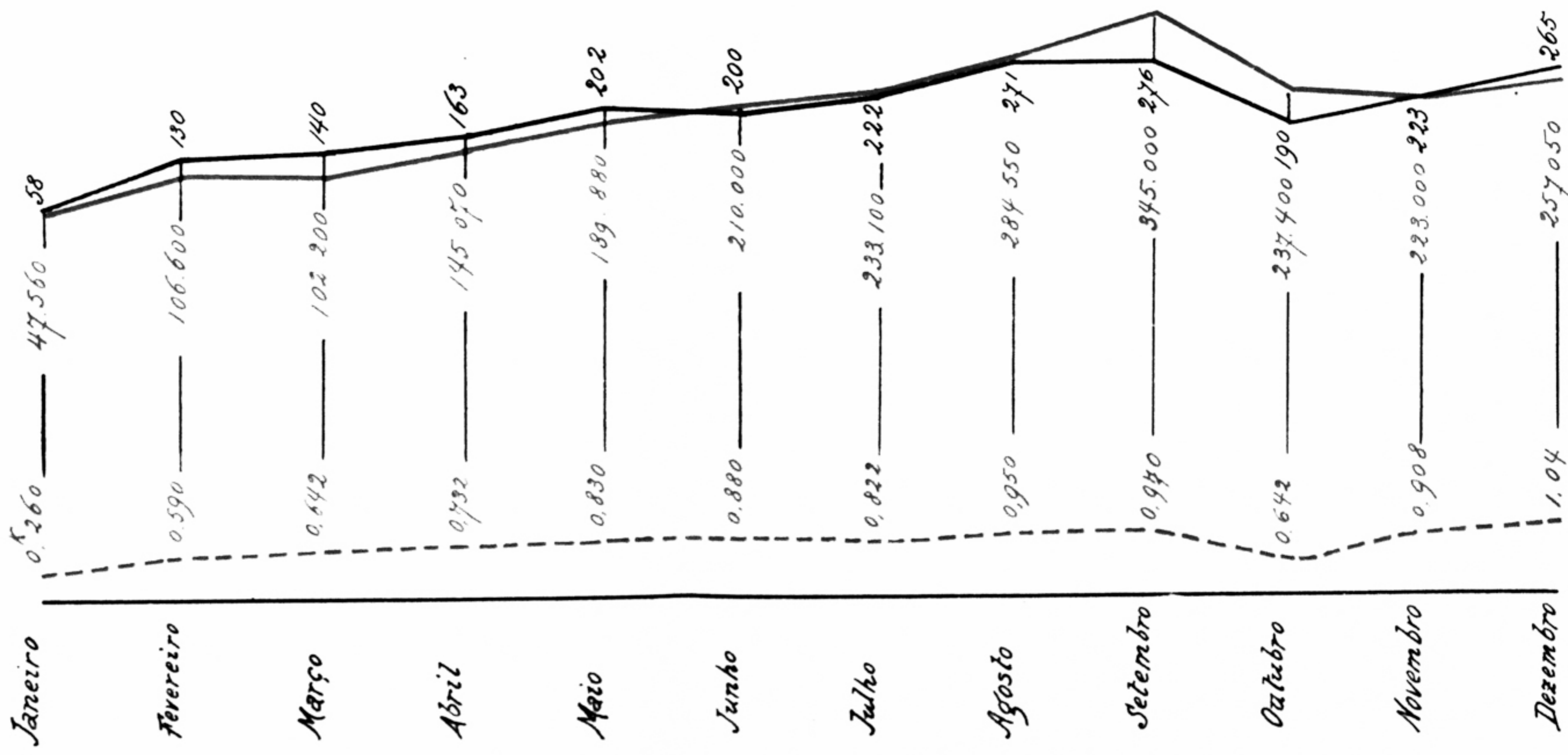
11344 Kgs
8:370 \$ 160
media 3^l.80



Despesas de estopa para vehiculos

e por 1000 vehiculos-kilometro

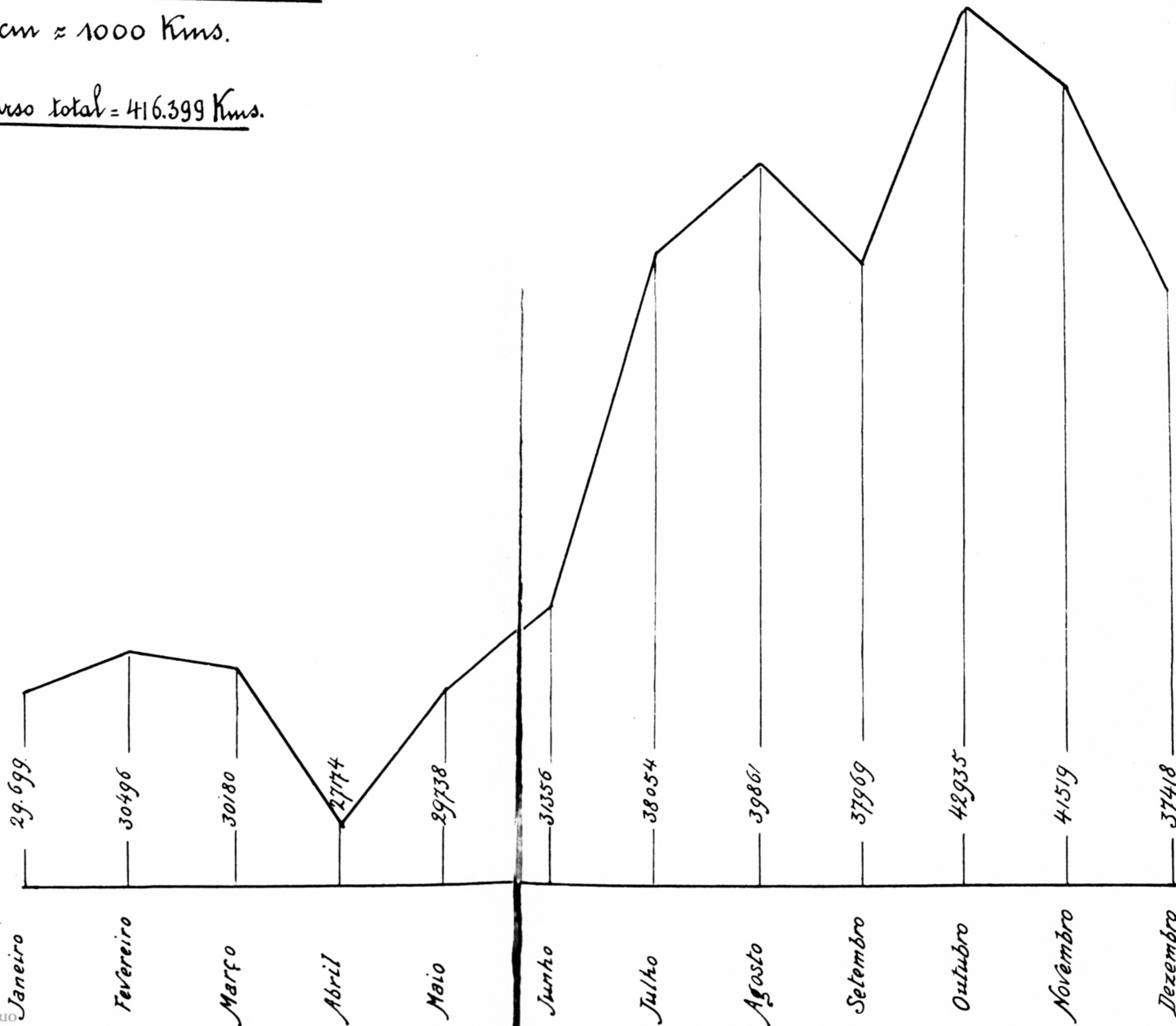
1 cm = 100 Kgs ——— 2340 Kgs
 1 cm = 100 \$000 ——— 2:381 \$410
 1 cm = 1 Kg - - - - - media 0^u 784



Percurso de locomotivas

1 cm \approx 1000 Kms.

Percurso total = 416.399 Kms.



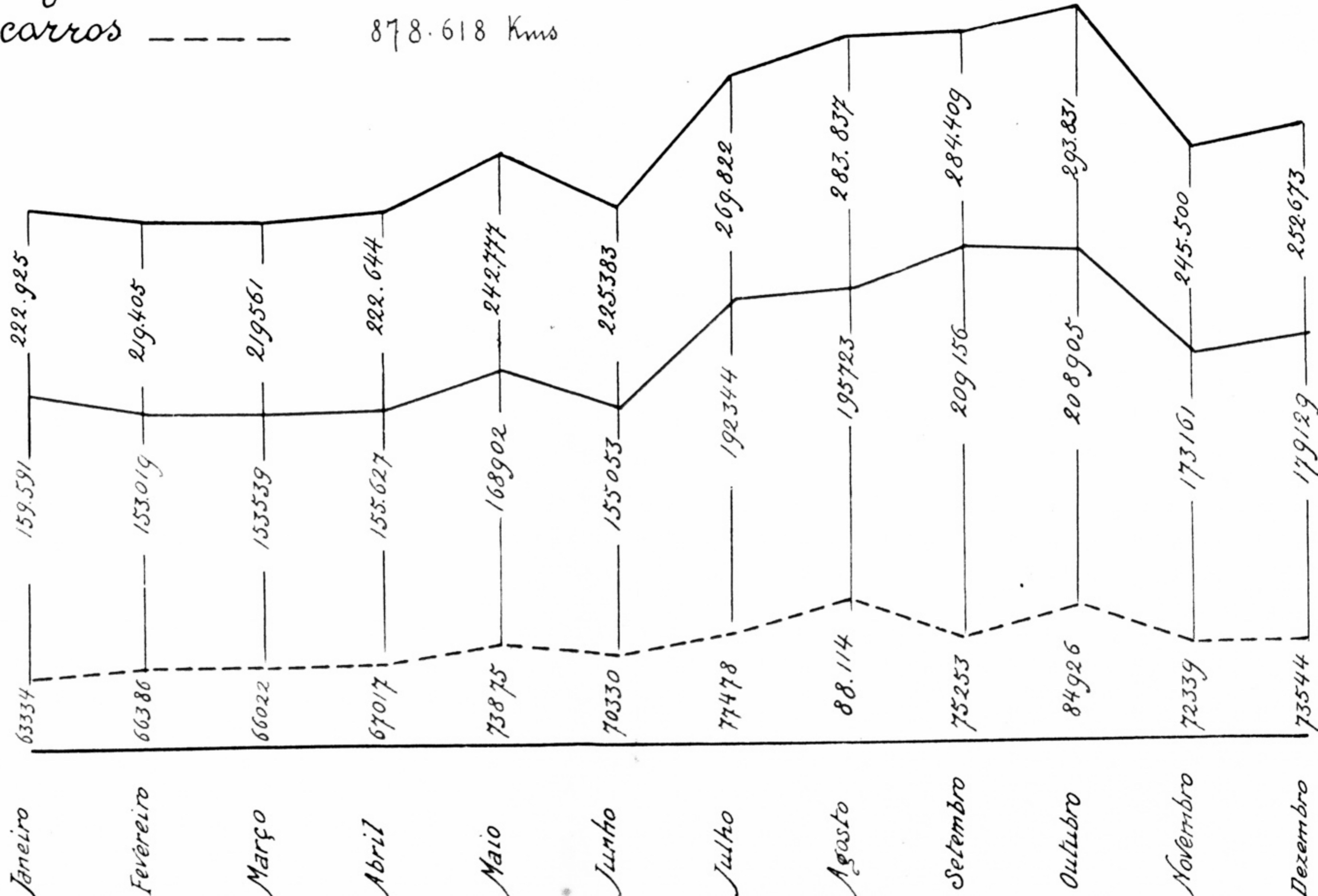
Percurso dos vehiculos

1 cm = 20.000 Kms

Percurso total _____

” vagões _____ 2.104.149 Kms.

” carros ----- 878.618 Kms

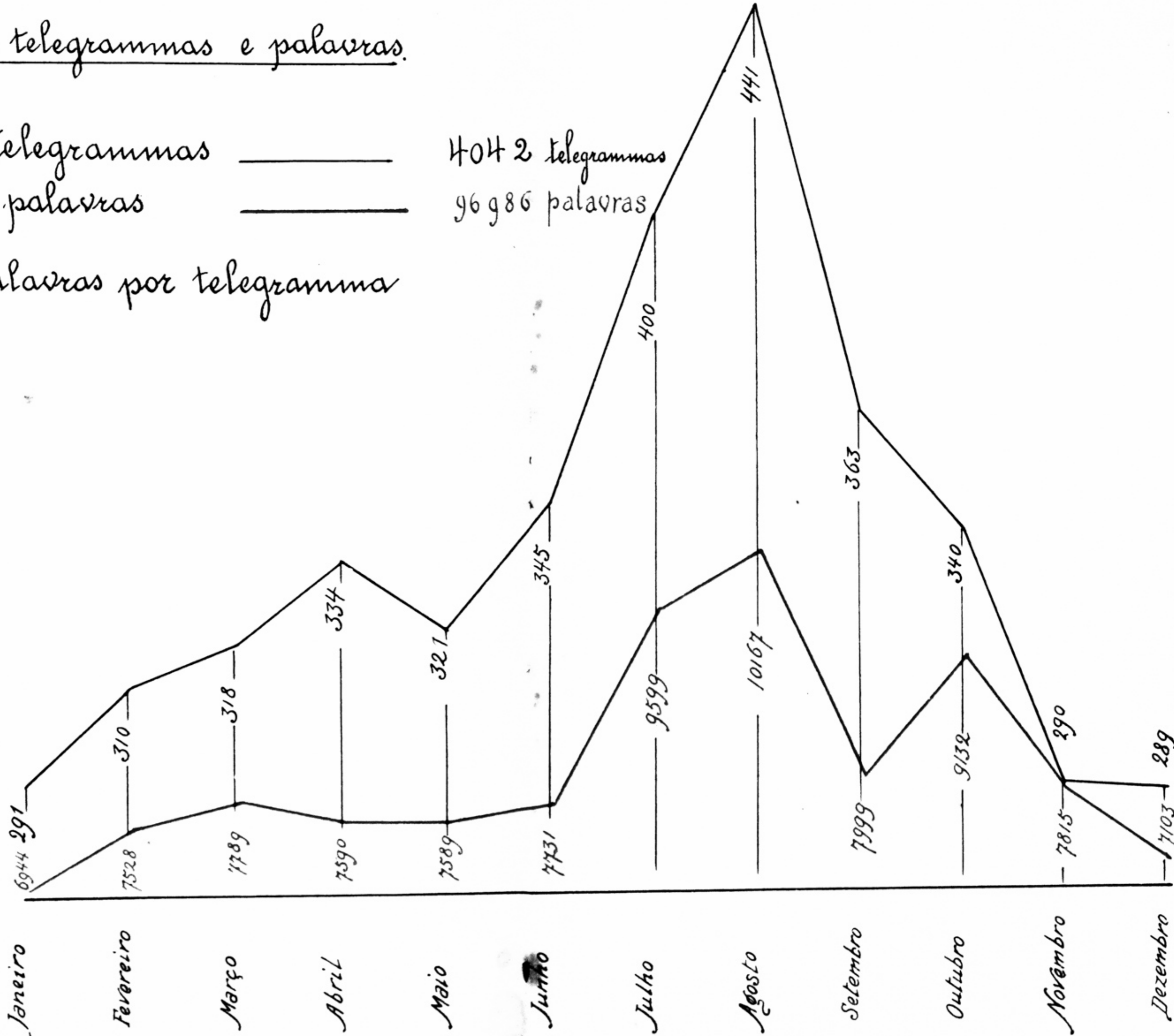


Numero de telegrammas e palavras.

1 cm \approx 10 telegrammas
 1 cm \approx 500 palavras

4042 telegrammas
 96986 palavras

Media = 24 palavras por telegramma



RELATORIO DA LINHA



Baurú, 31 de Março de 1917.

Com este passo ás vossas mãos o relatorio dos trabalhos executados durante o anno de 19.6 pela repartição da Linha.

Saude e Fraternidade.

Ao Illmo. Snr.

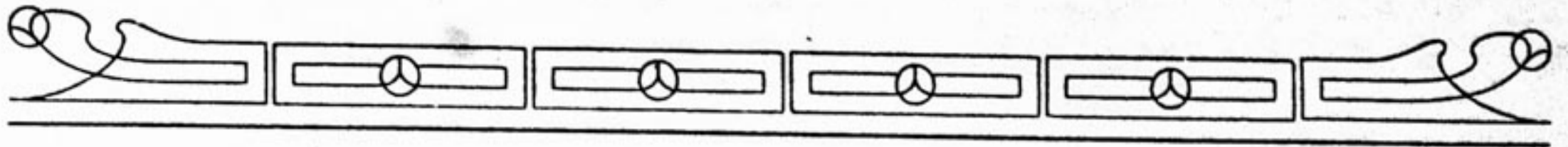
DR. MANOEL JOSE' MACHADO DA COSTA

M. D. Superintendente da E. F. Noroeste do Brazil

Manoel Moreira Pedroso

CHEFE DA LINHA.





Conservação da Linha

Em 1.º de Janeiro de 1916 foi a linha dividida em 6 trechos, criando-se mais um lugar de Mestre de Linha.

A antiga divisão era a seguinte:

1.º Trecho:	K. 1 a K. 104.	13 turmas.	104 Kilometros.
2.º "	K. 104 a K. 216.	14 "	112 "
3.º "	K. 216 a K. 320.	13 "	104 "
4.º "	K. 320 a K. 378.	7 "	58 "
5.º "	K. 378 a K. 436.	7 "	58 "

A nova divisão, actualmente em vigor, foi assim feita:

1.º Trecho:	K. 1 a K. 88.	11 turmas.	88 Kilometros.
2.º "	K. 88 a K. 176.	11 "	88 "
3.º "	K. 176 a K. 256.	10 "	80 "
4.º "	K. 256 a K. 320.	8 "	64 "
5.º "	K. 320 a K. 378.	7 "	58 "
6.º "	K. 378 a K. 436.	7 "	58 "

Essa alteração teve por fim principal, diminuindo de 40 kilometros o antigo 3.º trecho, fazer com que o Mestre de Linha respectivo, Theodoro Navega, se occupasse mais com o trecho entre Araçatuba e Aracanguá, melhorando-o, o que foi conseguido.

O estado de conservação da linha entre Baurú e Aracanguá é bom, salvo em alguns pontos da turma 19, k. 144 a k. 152.

O 5.º trecho, do k. 320 ao k. 378, comquanto ainda não esteja em bom estado, manda a justiça reconhecer que está muito melhor do que estava em 1.º de Janeiro de 1916, devido aos esforços e a tenacidade do Mestre de Linha João Baptista, nomeado n'essa data.

O 6.º trecho, do k. 378 ao k. 436, onde o terreno é mais humido continúa em máo estado.

A causa principal que tem impedido o melhoramento dos 5.º e 6.º trechos, situados na zona em que reinam as febres palustres, é a dificuldade de se collocar e conservar pessoal bom n'essa zona, não obstante a vantagem dos salarios mais elevados.

Para se melhorar essa extensão de 116 kilometros, será preciso organizar no tempo da secca duas turmas de lastro, com



24 homens cada uma pelo menos, fazendo-as pernoitar em casas munidas de telas de arame nas janellas para defendel-as dos mosquitos, propagadores das febres.

Uma d'essas turmas começaria o serviço em Aracanguá em direcção a Lussanvira e a outra viria de Itapura até encontrar-se com a primeira. Um serviço medico estabelecido em Araçatuba auxiliaria muito essa empresa.

Por falta de locomotiva e por não se poder lastrar nos tempos das aguas, foi supprimida em 31 de Janeiro, a turma de lastro que trabalhava no 5.º e 6.º trechos, sendo distribuidos pelas turmas d'esses trechos os 24 homens que a compunham.

A turma de carregamento de lenha e dormentes, composta de 10 homens, primitivamente a cargo do Almojarifado, passou para a linha em 1.º de Fevereiro, sendo supprimida em 1.º de Setembro e ficando o pessoal distribuido pelas turmas do 1.º, 3.º e 4.º trechos.

Dous bons empregados, que excellentes serviços préstaram á Estrada, falleceram no mez de Junho; um, o Mestre de Linha Antonio Fernandes, victima do desastre occorrido no dia 3, no kilometro 228; e o outro, o encarregado dos Materiaes, Manoel Grillo, antigo Mestre de Linha, fallecido em Baurú no dia 26, depois de longa enfermidade.

Em 22 de Julho foi nomeado Auxiliar da Linha, com residencia em Araçatuba, o sr. Joaquim Duarte, homem pratico e de acção, que tem prestado bons serviços e, em 20 de Outubro, foi nomeado Engenheiro Residente o Engenheiro Civil Oscar Machado da Costa, que, pelo seu solido preparo e actividade, já tem prestado excellentes serviços na organização dos projectos de obras d'arte e na revisão dos calculos das pontes metallicas.

Os serviços executados pelas turmas de conservação, durante o anno foram os seguintes:

Capinação	8.201.236 ^{m 2}
Roçada	3.655.610 ^{m 2}
Repregação	384.877 ^m
Rampagem dos cortes	80.854 ^{m 3}
Lastragem dos aterros	366.973 ^{m 3}
Limpeza das valletas	253.395 ^m
Cercas feitas	15.336 ^m
Linha telegraphica concertada	57.514 ^m

Os materiaes substituidos durante o anno foram os seguintes:

Dormentes	170.768
Trilhos	132
Pregos	47.465
Tallas de junção	1.138
Parafusos	5.955



Postes telegraphicos	273
Isoladores	87
Chaves	6
Corações	12
Agulhas	18
Calços	120
Contra-trilhos	18

Dos 170.768 dormentes, 134.586 eram de peroba e 36.182 de faveiro.

Nos 132 trilhos que foram substituídos estão incluídos 75 trilhos de 25 kilos por metro, que foram assentados no kilometro 424.

Conservação de Edifícios

Durante o anno foram feitos pela turma de pedreiros os seguintes serviços de conservação de edificios:

Demolição da platibanda geral do grupo de 21 casas de Villa Machado.

Reparação e emboço do telhado geral do mesmo grupo de casas.

Barra cimentada de 0,50 de altura na frente da Villa Machado.

Caição interna e externa e concertos diversos nas 21 casas da Villa Machado.

Demolição das platibandas, reparação e emboço dos telhados, caiação e pintura interna e externa e diversos pequenos concertos nas duas casas lateraes e isoladas de Villa Machado.

Augmento de 1 metro de altura e outras modificações no pilar da caixa d'agua em Araçatuba.

Emboço dos telhados e caiação, interna e externa, das casas das turmas n.ºs 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16 (15 casas).

Reparação do telhado da estação de P. Tibiriçá.

Caição interna e externa e abertura de uma porta na estação de Nogueira.

Obras Novas

Os serviços novos executados durante o anno foram os seguintes:

EM BAURU'

Uma plataforma de 138^m de comprimento e 9^m de largura, incluindo 5^m de rampas de acesso de cada lado.



Prolongamento de 2 boeiros.

Um barracão de 37^m X 6^m,10, com a frente e um lado de tijollos e o resto de taboas, coberto de telhas curvas para o Armazem e o Almoxarifado.

Modificações dos desvios.

EM VAL DE PALMAS

Prolongamento de 182^m de desvios.

EM JACUTINGA

Augmento de 350^m de desvio e assentamento de 2 chaves.

EM PRESIDENTE ALVES

Augmento de 189^m no desvio.

Desvio de 185^m para a machina de beneficiar café do snr. Manoel Ferreira Jorge, que fez o movimento de terra.

EM TOLEDO PIZA

Augmento de 220^m no desvio.

EM CINCINATO BRAGA

Estação de 3.^a classe, em construcção, estando parte rebocada. Essa estação ficou no Klm. 99^k,745^m.

Uma casa de madeira, coberta de telhas, para o portador da estação.

EM PRESIDENTE PENNA

Augmento de 730^m de desvio, incluindo um desvio por traz da estação, sobre um aterro novo.

Demolição da cosinha por traz da estação e construcção de uma outra de 4^m X 3^m, a um lado da estação, feita de tijollos e coberta de telhas.

Augmento de 6^m de frente do restaurante da estação, com baldrame de tijo'os e paredes de taboas, coberta de telhas chatas.

Augmento de 58^m da plataforma da frente da estação.

Uma plataforma de 100^m por traz da estação.

Uma caixa d'agua de madeira para 20.000 litros montada sobre um suporte de madeira.

Uma casa de 6^m,30 X 5^m, 30 para o pessoal da estação, construida de taboas e coberta de telhas chatas.

NO KILOMETRO 126

Desvio de 380^m de extensão para a fazenda dos snrs. José Zucchi & Irmão. Esse desvio começa no Klm. 125^k,459^m. O movi-



mento da terra foi feito pelos proprietarios da fazenda, sendo os trilhos assentados pela Estrada.

NO KILOMETRO 211

Preparação do leito da modificação da linha de 672^m,80 de extensão, com escavação em terra de 845^m,584. Essa modificação começa no Klm. 209^k,945.

EM BIRIGUY

Preparação do leito da modificação da linha de 400^m,25 de extensão, com uma escavação em terra de 586^m,849. Essa modificação foi feita para se obter uma tangente de 220^m de nivel para a estação.

Estação de 3.^a classe em construcção, faltando a pintura e assentamento de portas e janellas. Essa estação ficou situada no kilometro 260,741 e na cóta 383^m,190.

EM ARAÇATUBA

Um poço de 3^m,60 de diametro e 12 de profundidade, com revestimento de tijolos.

Esse poço foi feito para fornecer á caixa estabelecida perto do Deposito de locomotivas.

Um accrescimo de 11^m,30 X 3^m para duas cosinhas e dois quartos nas casas dos empregados. Esse accrescimo foi construido de tijolos e coberto de telhas curvas.

EM ITAPURA

Um armazem de 40^m X 9^m, construido de taboas e coberto de telhas curvas.

Alem desses serviços, foram feitos poços novos nas turmas 2, 3, 5, 10, 39, 40 e 47; 5 caixões com sarilhos para os poços das turmas 34, 36, 41, 42 e 47 e 6 mezas para os trolleis das turmas 36, 41, 42, 45, 47 e 53.

Termino aqui o que tinha a dizer sobre os serviços da Linha no anno de 1916.

Baurú, 23 de Fevereiro de 1917.

M. Pedroso

CHEFE DA LINHA.

