

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

EXCERPTO DO RELATORIO SOBRE
OS SERVIÇOS DA ESTRADA EM
DEZEMBRO DE 1921, APRESENTADO

AO EXMO. SR. DR. J. PIRES DO RIO
M.D. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

P E L O



ENGº ARLINDO GOMES RIBEIRO DA LUZ

DIRECTOR DA ESTRADA



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

**RESUMO DO RELATORIO SOBRE
OS SERVIÇOS DA ESTRADA EM
O ANNO DE 1921, APRESENTADO**

**AO EXMO. SR. DR. J. PIRES DO RIO
M.D. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS**

PELO

**ENGº ARLINDO GOMES RIBEIRO DA LUZ
DIRECTOR DA ESTRADA**



Cumprindo o disposto no art. 149 das Instruções Regula- mentares desta Estrada, approvadas por portaria de 9 de Janei- ro de 1920, cabe-nos o dever de apresentar a V. Exa. as primei- ras informações relativas aos serviços desta Estrada no exer- cicio de 1921.

Os dados relativos ao movimento financeiro que agora a- presentamos, terão que soffrer ainda ligeiras alterações. O exercicio financeiro encerra-se, com o periodo adicional, em 31 de Maio proximo e só depois de encerrado o exercicio po- dem ser tomados definitivamente os elementos constitutivos da receita e despesa.

Esses dados definitivos serão incluídos no relatorio an- nual desta Directoria.

I - MOVIMENTO FINANCEIRO

Para attender as necessidades da Estrada, no exercicio de 1921, tivemos os seguintes creditos:

Art. 81 da lei 4.242 de 5 de Janeiro de 1921..... 12.534:980\$000

Augmentos provisorios creados pelo De- creto 3.990, de Janeiro de 1920..... 1.336:000\$000

Saldo que passou para 1921, do credito aberto pelo Decreto 14.156, de 4 de Maio de 1920..... 10.242:268\$735

Credito aberto pelo Decreto 15.221, de 29 de Dezembro de 1921..... 5.494:359\$866

Total Rs. 29.607:608\$601



Por conta desses credits dispendemos o total de Rs....
27.319:406\$022, verificando-se, pois, um saldo de 2.287:810\$179,
nas seguintes verbas:

Orçamentaria.....	161:600\$724
Augmentos provisorios.....	45:371\$642
Credits extraordinarios.....	<u>2.080:837\$813</u>
Total	<u>2.287:810\$179</u>

Fazemos, a seguir, uma apreciação destacada de cada um dos credits concedidos á Estrada em 1921.

A verba orçamentaria, concedida pelo art. 81 da Lei nº 4.242, de 5 de Janeiro de 1921, foi de 12.534:980\$000. Essa verba assim se desdobrava:

Para as Divisões do quadro.....	9.534:980\$000
Para a V Divisão Provisoria.....	3.000:000\$000

De accordo com os titulos da tabella explicativa, a verba para attender as despesas das Divisões do quadro, teve a seguinte distribuição, que apreciaremos em relação com o dispendido:

	Credito	Despeza	Saldo
Pessoal titulado	1.444:980\$000	1.396:430\$780	48:549\$220
" jornaleiro	3.960:000\$000	3.946:690\$050	13:309\$950
Diarias - Pessoal Titulado.....	60:000\$000	42:007\$000	17:993\$000
Zona Palustre...	120:000\$000	114:384\$268	5:615\$732
Eventuaes.....	100:000\$000	63:332\$860	36:667\$140
Material.....	3.750:000\$000	3.744:103\$859	5:896\$141
Serviço Sanitário:			
Pessoal....	55:000\$000	46:069\$200	8:930\$800
Material...	<u>45:000\$000</u>	<u>44:792\$438</u>	<u>207\$562</u>
Total	9.534:980\$000	9.397:810\$455	137:169\$545



A verba para attender as despesas da 5a.Divisão Provisória,foi assim distribuida e dispendida:

	Credito	Despeza	Saldo
Pessoal titulado	133:200\$000	125:773\$758	7:426\$242
" jornaleiro	1.552:320\$000	1.551:616\$738	703\$262
Diarias - Pessoal titulado.....	24:480\$000	12:271\$000	12:209\$000
Material.....	<u>1.290:000\$000</u>	<u>1.285:907\$325</u>	<u>4:092\$675</u>
Total	3.000:000\$000	2.975:568\$821	24:431\$179

Do credito de 1.336:000\$000,destinado a attender o pagamento da gratificação extraordinaria creada pelo decreto nº 3.990,de Janeiro de 1920, dispendeu-se a importancia de Rs. 1.290:628\$358, restando, pois, um saldo da importancia de Rs. 45:371\$642.

Os quadros seguintes demonstram, por Divisão, a applicação desses creditos,destinados a attender o pagamento do pessoal da Estrada, inclusive a gratificação extraordinaria acima referida.



DIVISÕES DO QUADRO

Divisões	Pessoal Titulado	Pessoal Jornaleiro	Augmentos Provisórios	Diarias	Zona Palustre	Total
1a. Divisão..	369:720\$379	84:022\$613	59:878\$249	12:856\$000		526:477\$241
2a. Divisão..	572:310\$782	737:643\$226	316:649\$552	11:345\$000	27:618\$355	1.665:566\$915
3a. Divisão..	206:208\$467	1.918:910\$286	586:758\$204	14.319\$000	69:999\$925	2.796:195\$882
4a. Divisão..	<u>248:191\$152</u>	<u>1.206:113\$925</u>	<u>321:499\$817</u>	<u>3:487\$000</u>	<u>16:765\$988</u>	<u>1.796:067\$882</u>
Total.....	1.396:430\$780	3.946:690\$050	1.284:785\$822	42:007\$000	114:384\$268	6.784:297\$920
Credito.....	<u>1.444:980\$000</u>	<u>3.960:000\$000</u>	<u>1.329:490\$000</u>	<u>60:000\$000</u>	<u>120:000\$000</u>	<u>6.914:470\$000</u>
Saldo.....	48:549\$220	13:309\$950	44:704\$178	17:993\$000	5:615\$732	130:172\$080

V DIVISÃO PROVISORIA

	Pessoal Titulado	Pessoal Jornaleiro	Augmentos Provisórios	Diarias	Total
Despesa.....	125:773\$758	1.551:616\$738	5:842\$536	12:271\$000	1.695:504\$032
Credito.....	<u>133:200\$000</u>	<u>1.552:320\$000</u>	<u>6:510\$000</u>	<u>24:480\$000</u>	<u>1.716:510\$000</u>
Saldo.....	7:426\$242	703\$262	667\$464	12:209\$000	21:005\$968



Os creditos extraordinarios elevaram-se ao total de Rs. 15.736:628\$601 e destinaram-se a aquisiçãõ do seguinte material de tracção e de transporte, machinas motrizes e operatri- zes para as novas officinas, trilhos e accessorios de linha:

- machinas para as novas officinas e sua installaçãõ.....	2.589:753\$291
- 150 vagões, inclusive despesas de transporte e desembaraço na Alfandega.....	3.714:162\$900
- 10 locomotivas "Consolidation", inclusive despesas de transporte.....	2.565:138\$600
- Trilhos e accessorios para a linha....	4.517:428\$997
- transporte de trilhos.....	229:307\$000
- uma serra vertical.....	40:000\$000
	<u>13.655:790\$788</u>

Verifica-se, pois, em taes creditos, um saldo na importancia de 2.080:837\$813.

Esse saldo está ainda onerado pelo pagamento de Rs.. 63.525,20 francos belgas, devidos á firma Amaro da Silveira & Cia., pelo fornecimento de trilhos e accessorios. Está, o mesmo saldo, onerado, ainda, pelo pagamento de \$22.945,00, devido á Middletown Car Company, resto de suas contas de fornecimento de vagões.

Reduzida á moeda nacional a importancia desses debitos, no cambio do dia, verificamos que aquelle saldo fica reduzido á importancia de 1.879:667\$441.

Receita

A lei orçamentaria relativa ao exercicio de 1921, estimou a receita da Noroeste em 5.500:000\$000.

A arrecadação da Estrada, em sua receita propria, attingiu, porem, ao total de 6.490:228\$199, tendo havido, portanto, entre a receita prevista e a arrecadada um excesso de 990:228\$199. A arrecadação total da Estrada attingiu, entre-



tanto, a Rs. 6.877:398\$959, e o quadro seguinte demonstra, especificadamente, essa arrecadação:

Titulos	Propria	Extranha	Total
Imposto do sello		14:982\$544	14:982\$544
Imposto de transporte.....		296:245\$550	296:245\$550
Renda de Proprios nacionaes.	28:750\$762		28:750\$762
Taxa de viação..		68:957\$900	68:957\$900
Renda do Telegrapho Nacional....		6:396\$210	6:396\$210
Renda da Estrada	6.422:383\$700		6.422:383\$700
Montepio da Viação.....		481\$900	481\$900
Idem da Fazenda.		106\$656	106\$656
Renda extr.- Indemnisações.....	7:188\$627		7:188\$627
Renda eventuaes.	31:905\$110		31:905\$110
Totnes	6.490:228\$199	387:170\$760	6.877:398\$959

Em o anno de 1920, a receita prevista foi de 5.000:000\$, tendo sido a arrecadação da receita propria de 6.453:258\$585 e da extranha de 319:009\$820, no total de 6.772:268\$405.

Comparada a arrecadação entre os dois ultimos exercicios, verifica-se que em 1921, houve um augmento na arrecadação total de Rs. 105:130\$554, assim descriminado:

na renda propria.....	36:969\$614
na renda extranha.....	68:160\$940

Não obstante accusar o exercicio de 1921 pequeno augmento sobre o de 1920, os dados estatisticos apurados, e que oportunamente serão annexados ao relatorio annual, salientam o enorme accrescimo no transporte de todas as mercadorias, notadamente no de café que accusou um augmento na exportação de 90,96%.



Este transporte realizou-se porem em pequeno percurso, quasi que exclusivamente no trecho de São Paulo o que, não obstante, concorreu para manter certa estabilidade na receita da Estrada, que de outra forma seria fortemente desfalcada pela crise commercial de Matto Grosso, em consequencia da peste bovina, que levou o Governo a determinar a prohibição do transporte de animaes e seus productos derivados.

Despeza

A despeza effectuada decompõe-se, de accordo com a escripturação ainda sujeita a ligeiras rectificações, em

despeza de custeio.....	12.796:594\$905
despeza de capital.....	<u>14.062:940\$544</u>
Total.....	26.859:535\$449

Comparada a despeza de custeio com a receita, teremos:

receita.....	6.490:228\$199
despeza.....	<u>12.796:594\$905</u>
deficit.....	6.306:266\$706

Ha a considerar que o deficit accusado é uma consequencia da anormalidade verificada na vida actual da Estrada, dada a remodelação por que a mesma está passando, remodelação imprescindivel pelas más condições em que o Governo recebeu a Estrada Baurú-Itapura e que vem grandemente affectar seu custeio. Notadamente no que diz respeito a via - permanente, seu estado exigia excessivo cuidado e grande dispendio de material, de modo a permittir o trafego. Assim é que, por occasião da substituição dos trilhos, no anno passado, medida que que se tornara inadiavel dada a fragilidade e extrema usura dos existentes, verificou-se, em alguns trechos, o emprego de 2.000 dormentes por kilometro, o que se fazia necessario á segurança da linha, quando a quantidade normal seria no caso de 1.400. A despeza de custeio está accrescida, pois, e grandemente, pela situação da via-permanente e nella figura o total



de 2.573:323\$400 correspondente a aquisição de trilhos para substituição dos antigos. Bem que se elevasse a Rs..... 4.784:632\$757 o custo total dos trilhos e acessórios adquiridos, a conta de custeio foi levada somente o peso correspondente dos trilhos substituídos, pois os novos trilhos são de 32^k,24 e os antigos eram de 20^k,00.

Felizmente, passado o período das despesas de custeio acidentalmente elevadas devido ao fraco aparelhamento da Estrada, concluído o sacrifício a que está obrigado o Governo para acabamento da construção, terá a Noroeste situação de seguro equilíbrio financeiro, tão auspiciosas são as possibilidades economicas em franca manifestação de excepcional vitalidade.

É o que nos mostra a exposição seguinte.

II - DESENVOLVIMENTO DO TRAFEGO

A renda da Estrada a partir de 1914 foi a seguinte:

1914.....	1.847:375\$335
1915.....	1.804:072\$772
1916.....	2.411:006\$067
1917.....	3.820:547\$743
1918.....	4.293:216\$235
1919.....	5.381:124\$990
1920.....	6.453:258\$585
1921.....	6.490:228\$199

Esses totaes attestam o augmento extraordinario que vem tendo nossa arrecadação, augmento esse que só não se accentuou em 1921 pelas razões já expostas da paralisação do commercio mattogrossense. Assim é que, cessada que foi essa causa, bons symptomas já se manifestam na arrecadação do corrente exercicio que vai excedendo em muito as anteriores, como se verifica pela arrecadação já apurada nos mezes de Janeiro e Feve-



reiros ultimos, em confronto com a de igual periodo em 1921:

Mezes	1921	1922	Diferença para mais
Janeiro	405:894\$580	626:454\$380	220:559\$800
Fevereiro	378:166\$140	624:959\$935	246:793\$795

Juntamos, ainda, os seguintes quadros, pelos quaes se verificam os resultados geraes do trafego, as unidades transportadas nos ultimos oito annos, e a demonstração geral dos generos e animaes transportados.



RESULTADOS GERAIS DO TRAFEGO DO ANNO DE 1921

Designação	Importancias	Por kilometro	Por trem kilometro	Por vehiculo kilometro	Por locomotiva kilometro
Receita.....	6.490:228.199	5:101\$434	5\$103	\$846	4\$513
Despesa de Custeio	12.796:594\$905	10:058\$340	12\$034	1\$667	8\$900
Deficit.....	6.306:366\$706	4:956\$915	5\$931	\$821	4\$387

PERCURSOS DE TREMS, VEHICULOS E LOCOMOTIVAS

Designação	Em serviço remunerado	Em serviço da Estrada	Total
Trens.....	1.063.355	467.442	1.530.797
Vehiculos.....	7.674.277	1.045.366	8.719.643
Locomotivas.....	1.437.683	530.345	1.968.028

Numero medio de vehiculos por trem-kilometro:

Em serviço remunerado..... 7,2

Em serviço da Estrada..... 2,2



III - TRAFEGO

Durante o anno de 1921, correram na Estrada 21.670 trens, fazendo o percurso total de 1.530.797 kilometros.

O quadro seguinte mostra, separadamente o numero de cada um desses trens, o seu respectivo percurso e o percurso medio realizado:

Designação	Remunerados		De Serviço		Medias por dia	
	Nº	Percurso	Nº	Percurso	De Trens	Do Percurso
Passageiros.....	1.670	495.284			4,5	1.356
Mixtos.....	2.148	211.555			5,8	579
Cargas.....	3.078	352.978			8,4	967
Especiaes de passageiros.	19	3.538			0,05	9
Inspeção, pagamentos, etc.			1.366	83.823	3,7	229
Lastros.....			10.977	273.647	30,0	749
Lenha, dormentes, etc.....			2.344	105.626	6,4	289
Socorro.....			68	4.346	0,18	11
	<u>6.915</u>	<u>1.063.355</u>	<u>14.755</u>	<u>467.442</u>	<u>59,3</u>	<u>4.193</u>

NOTA: Os especiaes de mercadorias pagas, figuram como trens de carga.

Nos lastros, cada viagem effectuada e' considerada como um trem.



Dos 1.670 trens de passageiros correram atrasados 394 e no horario 1.276. Dos 2.148 trens mixtos correram atrasados 761 e no horario 1.387. Dos 3.078 trens de cargas correram atrasados 527 e 2.551 no horario.

O percurso de carros e vagões no anno de 1921, foi o seguinte:

Especie	Em serviço remunerado		Em serviço da Estrada	
	Carregados	Vazios	Carregados	Vazios
1a. Classe..	677.688			41.760
2a. Classe..	805.964			60.178
Mixtos.....	248.123			12.770
Bagagens....	657.570			48.098
Cobertos....	2.578.101	543.528	97.253	62.193
Gondolas....	893.546	541.072	283.552	197.369
Gaiolas.....	499.206	229.479	38.956	12.146
Reservados..			<u>191.091</u>	
	<u>6.360.198</u>	<u>1.314.079</u>	610.852	<u>434.514</u>

RESUMO:

Em serviço remunerado: Carregados	6.360.198	
Vazios....	<u>1.314.079</u>	7.674.277
Em serviço da Estrada: Carregados	610.852	
Vazios....	<u>434.514</u>	<u>1.045.366</u>
Total.....		8.719.643

$\frac{0}{0}$

A 5 de Janeiro de 1921 foi suspenso o trafego alem de Itapura, devida a travessia do rio Paraná, sendo restabelecido a 11 do mesmo mez. Ainda a 18 de Janeiro, pelo mesmo motivo, foi novamente suspenso o trafego, restabelecendo-se, definiti-



vamente, a 23 de Fevereiro.

De 1º de Fevereiro a 16 de Julho de 1921, devido as enchentes dos pantanaes proximos ao rio Paraguay, foi suspenso o trafego, alem da estação de Salobra, correndo nesse periodo somente um trem mixto por semana alem de Salobra.

0
—
0

A 15 de Novembro de 1921 entrou em vigor o actual horario geral dos trens, organizado de accordo com as novas condições geracs da linha e melhor attendendo as novas conveniencias da Estrada e do publico.

Os passageiros que de Baurú demandavam Porto Esperança tiveram, assim, uma redução de tres horas e quarenta e nove minutos de viagem.

Os trens de carga deixaram de ser facultativos, passando a correr em dias certos.

0
—
0

O numero de passageiros transportados durante o anno foi de 92.597 em 1a. classe e 450.497 de 2a. classe. Em 1920 foram transportados 89.303,5 de 1a. classe e 357.657,5 de 2a. classe. Houve, pois, em 1921, um augmento de 96.133,5 passageiros.

O percurso medio dos passageiros foi de 128 kilometros nos de 1a. classe e 70 kilometros nos de 2a. classe.

Em 1921 foram despachados 4.811.866 kilos de encomendas e bagagens, com o percurso total de 733.827.247 kilometros.

No anno anterior as bagagens e encomendas attingiram ao volume de 4.263.688 kilos, com o percurso total de 1.004.025.936 kilometros.

O transporte de mercadorias durante o anno de 1921 apre-



sentou um aumento sobre o anno de 1920 de 24.049.875 kilos. No anno de 1921 foram transportados 167.944.875 kilos de mercadorias e no anno anterior esses transportes attingiram ao total de 143.895.000 kilos.

O numero de animaes transportados foi, em 1921, de 22.495 cabeças. Dessas 10.195 foram transportadas por trens de passageiros e 12.300 por trens de mercadorias.

0
—
0

Com a entrada em serviço de grande numero de vagões novos da Noroeste, foi melhorado, sensivelmente, o intercambio de material rodante com a Companhia Paulista, que era, em 1920, muito desfavoravel á Noroeste.

Pesa, ainda, nesse intercambio, a falta de gondolas apropriadas ao transporte de madeiras. No trecho de São Paulo, onde mais accentuado é o commercio de madeiras, esse transporte é quasi todo feito em gondolas alugadas á Cia. Paulista. No momento a Estrada já contractou o fornecimento de 70 gondolas destinadas a este serviço.

O quadro seguinte mostra a tonelagem das mercadorias transportadas pela Noroeste e as importancias pagas, reciprocamente, pela Paulista e Noroeste, pelo aluguel de vehiculos:

Annos	Tonelagem de mercadorias transportadas	Importancias pagas	
		Pela Noroeste	Pela Paulista
1919	128.865.665	396:050\$000	8:565\$000
1920	133:932.367	334:883\$300	7:515\$000
1921	167.944.875	124:370\$000	9:690\$000

Vê-se, pelos dados acima, que apesar do aumento de trafego, o debito da Noroeste com a Paulista vae diminuindo franca-



mente, com tendencia a desaparecer.

—
0
—

O numero de estações em trafego era, em 31 de Dezembro de 1921, de 61, sendo 4 postos telegraphicos. Dessas estações 33 estão situadas nos 462 kilometros de linha que atravessam o Estado de São Paulo, e 28 nos 811 kilometros de linha que atravessam o Estado de Matto Grosso.

A 15 de Novembro foi aberto ao trafego publico geral o posto telegraphico do km. 58, que tomou o nome de Araribá. A 1º de Junho foram abertos ao trafego proprio os postos telegraphicos de Coroados e Guatambú, situados, respectivamente, nos kilometros 251 e 271. A 20 de Janeiro o posto telegraphico Monlevade passou á cathegoria de estação.

Neste anno, com o fechamento dos pateos, deu-se inicio á cobrança de ingressos nas estações de Pennapolis, Aquidauana, Campo Grande, Tres Lagôas e Promissão.

—
0
—

Foram, este anno, atravessados em Jupia, 4.127 vehiculos. No anno anterior esse numero foi de 4.405, tendo havido, portanto, este anno, um decrescimo de 278 vehiculos.

—
0
—

Foi concluida este anno a 3a. linha telegraphica de Araçatuba a Tres Lagôas, ligando-se á 3a. linha existente entre Baurú e Araçatuba. Com esse melhoramento o trafego telegraphico entre Baurú e Tres Lagôas, pode ser attendido com mais presteza e eficiencia.



IV - LINHA E EDIFÍCIOS

Extensão em tráfego - 1.272 kms. + 236.

Devido ás providencias tomadas nos anteriores exercicios, não só quanto á material como ao pessoal, a conservação foi mais regular offerecendo, toda a linha, franca e segura circulação aos trens, tornando-se possível a adopção de maiores velocidades, que serviram de base ao novo horario organizado pelo Tráfego.

O 1º trecho, de Baurú a Lins, onde o estado de conservação da linha era precaria devido á fragilidade e extrema usura dos trilhos ficou sensivelmente melhorado com a substituição dos trilhos de 20 kilos de peso, pelos de 32^k,25 por metro corrente no trecho de linha comprehendido entre as estações de Baurú e Lauro Muller, levada a effeito nos mezes de Agosto a Dezembro.

Outro trecho fraco, de Araçatuba a Jupia, á margem do rio Tieté soffreu tambem grande reparação, com o augmento das turmas de conserva e serviços em horas extraordinarias, trabalhos esses feitos nos mezes de secca, de Agosto a Novembro. O trecho de Araçatuba a Lussanvira foi completamente reparado e acha-se em muito boas condições de conservação. O trecho restante de Lussanvira a Jupia, embora tambem melhorado, ainda deixa muito a desejar. Esses melhoramentos permittiram a circulação de locomotivas mais pesadas que favoreceram a regularização dos horarios.

No trecho de Matto Grosso a linha soffreu sensivel melhora com a substituição intensa de dormentes, serviços de lastro e inicio de empedramento da linha na 5ª. Residencia.

$\frac{0}{0}$



Em Junho começaram a chegar os novos trilhos e acesso-

rios de 32^k,25 por metro corrente contractados com os srs. Amaro da Silveira & Cia. e fabricados nas usinas Acières Renis Burbach Esch Dudelange e Terres Rouges Esch Belval do Grão Ducado de Luxemburgo. Em 15 de Agosto teve inicio a substituição dos trilhos antigos de 20 kilos, a partir do kilometro um. Essa substituição terminou no dia 12 de Dezembro na primeira chave da estação de Lauro Muller, não tendo sido feita a substituição nos pateos das estações de Tibiriçá, Nogueira e chegada de Piza.

Nesse espaço de tempo (120 dias) foram trocados trilhos na extensão de 75^{km},810, o que deu uma media diaria de 640 metros.

Dos antigos tipos de accessorios, foi a seguinte a substituição, no decorrer do anno de 1921, em comparação com as do anno anterior:

	1921	1920
Talas de junção, tipos B e C.....	1.687	174
Talas de junção tipo A.....	6.964	4.608
Parafusos tipo B.....	14.367	8.345
Parafusos tipo A.....	30.984	32.279
Pregos de linha.....	168.870	171.017

Durante o anno de 1921 foram substituidos 254.078 dormentes, sendo:

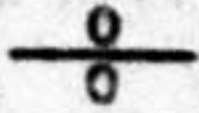
no Estado de São Paulo..... 104.761
no Estado de Matto Grosso..... 149.317

No anno anterior o numero de dormentes substituidos elevou-se a 266.453.

É verdadeiramente animador o estado geral do madeiramento de toda a linha, cuja substituição tem sido feita nos ultimos tres annos de maneira methodica e intensiva, alliada á



bõa qualidade dos dormentes empregados. Podemos, assim, assegurar, que no proximo exercicio de 1923 será normal a substituição de dormentes.



Como inicio de um grande programma para o lastramento com pedra de toda a linha, foi organizado na pedreira da 5a. Residencia no kilometro 1114, um serviço continuo de britamento de pedra com dois britadores, um delles com a capacidade de britar 80 m3. por dia e outro, transferido da 4a. Residencia, com a capacidade de 50 m3., podendo dar os dois pedra britada para o lastramento de 120 metros de linha por dia, em media.

O serviço foi iniciado a partir do kilometro 1.104, caixa d'agua de Agachy em direcção a Miranda.

Temos, actualmente, á serviço do departamento da Linha, em exploração tres pedreiras: uma na 2a. Residencia, em Araçatuba; outra em Terenos, na 4a. Residencia; e outra, finalmente, na 5a. Residencia, no kilometro 1.114. O preço do metro cubico de pedra tem sido de 18\$982 na de Araçatuba; de 12\$142 na de Terenos; e de 9\$000 na do kilometro 1.114.

No momento já foi pedida ao Ministerio auctorisação para adquirir uma installação de britadores para a 1a. Residencia. É pensamento da Administração da Estrada dotar cada Residencia de uma installação completa para exploração de pedreiras e britamento de pedra, para o indispensavel e urgente empedramento da linha.

O serviço normal de lastramento de terra foi intensificado com o fornecimento de locomotivas mais efficientes para os trens de lastro, permittindo assim a limpeza das valletas e reforço de aterros, trazendo com isso uma grande melhoria no exgottamento de toda a linha.

As turmas de conserva realizaram, este anno, os seguin-



tes serviços:

Capinação ml.	4.231.280
Reçada ml.	824.931
Valletas novas ml.	170.079
Valletas limpas ml.	392.297
Juntas niveladas nº	56.281
Escavação m3.	517.624
Curvas melhoradas ml.	209.510
Linha nivelada ml.	797.197
Linha lastrada com terra ml.	490.153
Linha lastrada com pedra ml.	28.899
Linha reformada completamente ml.	95.592
Barreiras removidas m3.	22.172

No decorrer do anno foram assentados muitos desvios, quer para os serviços da Estrada, quer particulares. Sobresahem os desvios para as officinas novas, que attingiram á extensão de 1.779 metros. Para facilitar o serviço de cruzamentos dos trens no trecho paulista, e em proseguimento ao programma iniciado no anno anterior, foram assentados dois desvios no kilometro 57, na variante construida durante o anno, para servir a um posto telegraphico que se denominou "Araribá".

O numero de desvios novos assentados foi de 13, com a extensão total de 7.152 metros.

Foram construidos durante o anno 6.040 metros de cerca e reparados 81.037 metros.. A Estrada possui, assim, 635.580 metros de linha cercada.

0
—
0

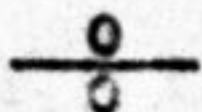
No anno de 1921 foi assentada uma caixa d'agua metalica de 10.000 lts. na explanada da estação de Promissão (km.178).

Em Lins foi construida pela 5a. Divisão uma caixa de cimento armado, para 50.000 litros.



As caixas d'agua de Calmon e Glycerio foram afastadas do local primitivo por assim o exigir a construcção das respectivas estações.

Em Araçatuba foi feito o abastecimento d'agua para o Hospital e casas de moradia.



Este departamento construiu, durante o anno, as seguintes obras de arte:

- um boeiro no km. 58
- uma passagem superior em Lins
- um boeiro no km. 325
- um pontilhão no km. 1159 + 710
- um pontilhão no km. 1193 + 510

Foram, durante o anno, reparadas as seguintes estações:

Baurú

Tibirigá

Nogueira

Avoby

P. Alves

L. Muller

Cincinato

Penna

Monlevade

Lins

Pennapolis

Coroados

Biriguy

Guatembú

Araçatuba

Corrego Azul

Aracanguá



Anhangaty
Bacury
Jupia
Cervo
Arapua
Duritysal
Rio Branco
Ribeirão Claro
Agua Clara
Rio Pardo
Balbano
Ligação
Lagôa Rica
Campo Grande
Martinho
Piraputanga
Correntes
Aquidauana
Taunay
Miranda
Guaycurús
Carandésal
Porto Esperança

Foram augmentadas as seguintes:

Terenos
Piraputanga
Rio Pardo

Foram construidas, para residencia e moradia de pessoal,
as seguintes casas:

uma para os trabalhadores da turma 6
uma casa para feitor e trabalhadores da turma 32
uma casa para o Mestre de Linha do 3º Districto em
Calmon



uma casa para o Mestre de Linha do 5º Distrito em Itapura

uma casa para o Auxiliar Technico em Miranda

Foi iniciada a construção das casas para o Conductor Technico e para o Armazenista da 1ª. Residencia em Calmon, e para os Armazenistas da 3ª. e 5ª. Residencia em Tres Lagôas e Miranda, respectivamente.

Além desses serviços foram feitos muitos outros de reconstrução, augmento e reparação nas casas de turmas e casas para moradia de pessoal.

As casas das turmas 128 e 142 foram demolidas por um temporal.

Em 1920 foi feita a construção de parte do Hospital de Araçatuba, consistindo no corpo central e uma das enfermarias. Em 14 de Outubro começou a funcionar o Hospital no novo edificio, que ficou, então em condições de hospitalisar os empregados doentes.

0
—
0

Para attender as suas necessidades montou esta Divisão uma serraria em Calmon, uma caieira em Miranda, e montou, em 1921, uma olaria em Tres Lagôas.

Durante o anno a serraria de Calmon produziu 831^{mt},869 de madeira, a caieira de Miranda 430.000 litros de cal, a olaria de Tres Lagôas, que começou a funcionar em Maio, produziu, até Dezembro, 505.000 tijolos.

0
—
0

Afim de melhorar as condições technicas do traçado no trecho de Baurú a Araçatuba, esta Divisão vem procedendo a diversos estudos para a construção de variantes.

Durante o anno foi terminada e inaugurada a variante do



km. 55 ao 59, foram iniciados os serviços de construção da variante do km. 27 a Nogueira e feitos os estudos e projectos de uma variante de Tibiriçá a Val de Palmas. Acha-se, também, em estudos, uma variante entre Baurú e Val de Palmas.

Essas variantes trazem um encurtamento apreciável no traçado e melhoram, extraordinariamente, as suas condições técnicas.

0
—
0

Proseguiram os serviços de levantamento do cadastro da linha iniciados em 1920. Em 31 de Agosto foi esse serviço suspenso temporariamente. Possuimos estudos de 495 kilometros de linha, isto é, de 38% da extensão total.

V - LOCOMOÇÃO

Com a inauguração das officinas modernas, construídas em Baurú, acha-se este departamento definitivamente aparelhado para satisfazer as necessidades da Estrada no que diz respeito a reparação e conservação de todo o material rodante da Estrada. A inauguração desse edificio teve lugar a 12 de Outubro de 1921, e acha-se, desde essa data, em perfeito funcionamento.

Foi em 1921 concluída a montagem de mais 10 locomotivas type "Consolidation" das vinte "Pacific" e "Consolidation" adquiridas da The Baldwin Locomotive Works, ficando, assim, elevado a 77 o numero total de locomotivas desta Estrada. Dessas locomotivas, em 31 de Dezembro ultimo, 12,9% achavam-se fóra



de serviço, em reparação; 40,3% estavam em bom estado; 27,3% em estado regular e 19,5% em mau estado.

Entraram em serviço mais seis carros de passageiros, sendo dois de primeira classe, construídos nas oficinas da Companhia Paulista e quatro de segunda classe, construídos nas oficinas da Estrada em Baurú. Em 31 de Dezembro estavam em adiantado estado de construção nas oficinas da Estrada em Baurú, um carro restaurant, um carro de segunda classe, 2 carros de primeira classe e um carro correio-bagagem.

Foram recebidos e montados e já se acham em serviço 150 vagões cobertos, de lotação de 24.000 kilos, sendo 30 desses vagões com cabine e 120 sem cabine. Esses vagões foram adquiridos da Middletown Car Company.

0
—
0

O percurso total das locomotivas da Estrada foi de..... 1.968.028 kilometros, contra 1.529.355 no anno anterior.

Esse percurso é assim discriminado:

Rebocando trens de:	Percurso total
Passageiros.....	495.284 ✓
Especiaes de passageiros.....	3.538 ✓
Mixtos.....	211.555 ✓
Cargas.....	352.978 ✓
De serviço.....	189.449 ✓
Lastros.....	273.647 ✓
Soccorros.....	4.346 ✓
Machinas escoteiras e experiencias...	62.903 ✓
Manobras.....	<u>374.328</u> ✓
Total.....	1.968.028

Desse percurso uma locomotiva percorreu mais de 60.000



kilometros, seis locomotivas percorreram mais de 40.000 kilometros, vinte e quatro percorreram mais de 30.000 kilometros, vinte e quatro percorreram mais de 20.000 kilometros, 12 percorreram mais de 10.000 kilometros, seis percorreram mais de 3.000 kilometros e uma percorreu menos de 100 kilometros.

0
—
0

O consumo de lenha, elevou-se, em 1921, ao total de....
209.935.70 m³. O balanço desse material é o seguinte:

Saldo de 1920.....	45.497.90	
Entregue pelo Almoxarifado em 1921.....	<u>207.667.70</u>	253.165.60
Consumidos.....		<u>209.935.70</u>
Saldo em 31 de Dezembro de 1921....		43.229.90 m ³

O consumo foi assim distribuido:

Empregado nas locomotivas.....	171.367,5 m ³ .
Empregado nas bombas.....	12.860
Empregado nas officinas.....	<u>25.708,2</u>
	209.935,7 m ³ .

O consumo medio de lenha por kilometro, foi de 0^m3,087, contra 0^m3,114 no anno anterior.

0
—
0

O quadro seguinte mostra as despesas feitas com as locomotivas em serviço:

Descrição	Unidade	Quantidade	Importancia
Lenha.....	M ³ .	171.367,5	817:692\$402
Oleo Engine.....	Litro	16.583,5	26:561\$752
Oleo Valve.....	Litro	19.280,5	42:728\$723
Oleo Car.....	Litro	11.072	18:736\$915
Estopa.....	Kilo	5.638	4:546\$591
Kerozene.....	Litro	2.512	2:008\$520
Oleo fino.....	Litro	1.538,5	2:440\$800
Carbureto.....	Kilo	3.005	2:185\$896
Outros materiaes.....	-	-	14:400\$408
Pessoal.....	-	-	518:222\$341
Total.....			1.449:524\$348

O custo total de uma locomotiva-kilometro, foi, pois, de \$736.

0
—
0

Foi durante o anno reparado o seguinte material:- 51 locomotivas, 50 carros e 85 vagões, assim descriminados:

Material	Reparações			Total
	Grandes	Medias	Pequenas	
Locomotivas	20	22	9	51
Carros	23	9	18	50
Vagões	53	19	13	85

Alem desse serviço, foi feita a montagem de 10 locomotivas "Consolidation" e 150 vagões para mercadorias.

A fundição das officinas produziu 26.006 kilos de bronze e 89.589 de ferro.

0
—
0

O quadro seguinte mostra a existencia, em 31 de Dezembro de 1921, de locomotivas, carros e vagões, rebocadores, chatas e guindastes, em serviço, em reparação, em reconstrucção e em mau estado.

Material	Em serviço	Em re- paração	Em recons- trucção	Em mau estado	Total
Locomotivas..	52	10	-	15	77
Carros:					
de 1a. classe	13	-	2	1	16 ✓
de 2a. classe	15	-	1	-	16 ✓
reservados...	4	-	-	-	4 ✓



Material	Em serviço	Em re- paração	Em recons- trução	Em mau estado	Total
Carros:					
pagador.....	1	-	-	-	1 ✓
dormitorios..	2	-	-	-	2 ✓
restaurant...	-	-	1	-	1 ✓
mixtos.....	5	-	-	-	5 ✓
bagagem-cor- reio.....	10	1	1	-	12 ✓
bagagem-ani- maes.....	3	-	-	-	3 ✓
Vagões:					
cobertos - di- versos types.	280	5	5	19	309 ✓
gondolas P ..	26	8	-	17	51 ✓
Idem G-OR-T..	146	7	-	29	182 ✓
gaiolas.....	54	2	1	3	60 ✓
Rebocadores..	2	-	-	-	2 ✓
Chatas.....	5	-	-	-	5 ✓
Guindastes...	5	-	-	3	8 ✓

VI - 5a. DIVISÃO PROVISÓRIA

Na realização do vasto programma, que lhe foi comminado, proseguiu a 5a. Divisão, no decorrer do exercicio, na execução de obras novas, concluindo algumas iniciadas no exercicio anterior, proseguindo a construção de outras, e iniciando e con-
cluindo dentro do anno, outras muitas.



Entre as obras, cuja construção, vinda do passado exercício continuará ainda no vindouro, avulta a construção da ponte do Paraná, cujos trabalhos de alvenaria tiveram no decorrer do anno notavel impulso.

Devidamente aproveitada a grande capacidade do aparelhamento mecanico installado para taes serviços, foram na epoca da estiagem concluidos os dois encontros da ponte e construidos oito pilares intermediarios com um total de 7.665 metros cubicos de concreto. Com o concreto feito no exercicio anterior sóbe esse total a 8.055 metros cubicos. Para a conclusão total das alvenarias falta apenas a execução dos quatro pilares da "cantilever" cuja construção não poude ser feita por depender do conhecimento prévio da superstructura que ia ser encomendada e mesmo da recepção de algumas de suas peças.

Com a eficiencia de trabalho attingida esses pilares estarão concluidos logo nos primeiros mezes da estiagem do anno corrente.

Foi com os serviços executados dispendida a importancia de 1.217:425\$078, sendo de 1:838:835\$308 o total gasto até 31 de Dezembro com todos os trabalhos da ponte do Paraná em sua phase actual. Aham-se incluidos nessa importancia..... 103:635\$000, valor das installações mecanicas feitas.

Proseguiram tambem os serviços de aterro e desaterro para o preparo da esplanada da rotunda e das novas officinas em Baurú, sendo durante o anno extrahidos e transportados 28,412 metros cubicos de terra, que com os 20,080 m³. extrahidos em 1920 dá o total de 48,452 até 31 de Dezembro. Foram dispendidos 99:898\$091 com a extracção e transporte desses 48,452 m³., sendo de 35,150 metros quadrados a área da esplanada obtida, cuja parte em aterro é de 23,680 m².

Foram concluidas em 1921 as obras seguintes, iniciadas no

anno anterior:



- 1) ponte do rio Pardo;
- 2) deposito de locomotivas de Agua Clara;
- 3) installação para britamento de pedra em Jupia;
- 4) serviço de cadastro.

A ponte do rio Pardo, com 50 metros de vão, foi feita com o aproveitamento da antiga ferragem do rio Paraná. Tanto os trabalhos de reforço, como os de montagem, foram feitos por administração.

A installação para exploração da pedreira e britamento de pedra em Jupia montada de modo definitivo e perfeitamente aparelhada, continuará, findo os trabalhos da ponte do Paraná, a prestar á Estrada relevantes serviços, com o fornecimento de pedra para o lastramento da linha e para outros misteres.

Resolvida pela Directoria a execução dos serviços de cadastro da Estrada, ficou a 5a. Divisão incumbida do trecho de Campo Grande a Porto Esperança, que mais de perto a interessava por comprehender a zona dos pantanaes, em que futuramente deverão ser feitas as obras de levantamento do grade. Iniciados em Novembro de 1920, foram concluidos os trabalhos em Agosto de 1921, com o levantamento de 379 kilometros.

Algumas obras foram iniciadas em 1921, cuja conclusão só em 1922 se dará. São ellas:

- 1) preparo da ponte metallica sobre o rio Aquidauana no kilometro 990;
- 2) alvenarias d'essa mesma ponte;
- 3) posto medico de Tres Lagôas.

A Divisão realizou ainda, dentro do exercicio as obras seguintes:

- 1) quatro grupos de casas em Agua Clara;
- 2) preparo d'uma ponte metallica de 29^m 40 para o correjo de Antas;



- 3) ponte provisoria para a montagem da mesma e movimento de terra para mudança da linha;
- 4) serviços nas officinas novas de Baurú, compreendendo paredes divisorias de madeira, deposito de materias, seções de pintura e modelagem, prateleiras e mobilias;
- 5) installação volante de montagem de pontes;
- 6) estação de Alegre;
- 7) abastecimento d'agua em Lins e installação de tanque de oleo no respectivo deposito de locomotivas;
- 8) preparo de seis pontilhões de 4^m,00 e um de 10^m,00 com aproveitamento da ferragem da antiga ponte do Paraná;
- 9) reconhecimento de 60 kilometros do ramal do Rio Feio;
- 10) estudos de campo para o pontilhão da sahida de Baurú;
- 11) adaptação de uma estação provisoria em Tres Lagôas;
- 12) prateleiras para o Almojarifado.

Com a execução de obras por empreitada e por tarefa, dispendeu a Divisão a importancia de 903:319\$373, empregados nas obras abaixo descriminadas:

- 1) estação de Tres Lagôas;
- 2) estação de Calmon;
- 3) estação de Glycerio e movimento de terra na respectiva esplanada;
- 4) estação de Promissão;
- 5) installações sanitarias de Araçatuba, compreendendo privadas, canalizações, fósas septicas e poços de absorpção;



- 6) installações sanitarias nas novas officinas, incluindo tambem fôssas septicas e pódos;
- 7) installações sanitarias em Lins;
- 8) edificio para os escriptorios de Trafego em Baurú e augmento do escriptorio da V Divisão;
- 9) edificio para a Inspectoria de Telegrapho;
- 10) modificações internas no escriptorio do Almo-xarifado;
- 11) obras complementares do edificio do Almo-xarifa-do, comprehendendo muro, casa para o guarda noctur-no, installações sanitarias e augmento da plata-forma;
- 12) prateleiras do Almo-xarifado;
- 13) exgotamento das aguas pluviaes das officinas novas;
- 14) vigas em concreto armado, paredes em rib-lath e lanternins no escriptorio da Locomoção nas no-vas officinas;
- 15) armarios e divisões internas nos escriptorios do Trafego e da 5a. Divisão;
- 16) muros com gradil em Araçatuba;
- 17) pintura a oleo das tesouras do telhado das offi-cinas;
- 18) calhas e conductores no edificio do Almo-xarifado;
- 19) desmontagem, transporte, fundações e montagem nas novas officinas de machinas já pertencentes á Estrada;
- 20) construcção dos dois encontros da ponte sobre o correjo de Antas;
- 21) tres grupos de casas em Araçatuba;
- 22) quatro grupos de casas em Lins;
- 23) dois grupos de casas em Monlevade e postos tele-



- graphicos em Guayçára e Guarantan;
- 24) edificios para deposito, escriptorio da tracção e casa de bombeiro em Tres Lagôas;
 - 25) dois grupos de casas para pessoal titulado e casa de bombeiro em Calmon;
 - 26) dois grupos de casas para pessoal titulado e casa de bombeiro em Glycerio;
 - 27) tres grupos de casas em Araribá, Guatambú e Coroados, adaptadas para servirem de moradia e de postos telegraphicos;
 - 28) um grupo de casas em Capituva, com adaptação para posto telegraphico e dois grupos em Promissão;
 - 29) obras complementares no abrigo de locomotivas de Lins, em tres grupos de casas de Araçatuba e na estação de Rio Pardo;
 - 30) abertura de duas picadas entre os rios Aguapehy e Tieté;
 - 31) construcção de parte das alvenarias da ponte sobre o rio Aquidauana, no kilometro 990;
 - 32) concerto do rebocador "Conde de Frontin";
 - 33) fabricação de 150.000 tijolos.

Além das obras cujos serviços lhe competiam executar, a Divisão fiscalizou e dirigiu a execução do contracto celebrado para o fornecimento e assentamento das machinas motrizes e operatrizes das novas officinas, cujas despesas foram custeadas pelo credito especial de 12.300:000\$000, concedido pelo decreto nº 14.156 de 4 de Maio de 1920.

As machinas adquiridas importaram em 3.875:944\$706. Foram além dellas installadas outras machinas, que a Estrada já possuia, no valor de 190:000\$000. As despesas totaes de installação foram de 265:015\$568. O custo total dos edificios da officina e de uma casa de força montou a 1.162:251\$851. É



portanto de 5.493:212\$125 o valor total das officinas.

O escriptorio tecnico da Divisãõ estudou e organizou durante o anno 56 projectes.

A despesa com a administração da Divisãõ, incluindo o escriptorio central e as residencias, foi de 162:067\$185, correspondendo a 5,8% do valor das obras executadas no decorrer do anno pela Divisãõ e custeada por suas verbas.

$\frac{0}{0}$

São essas, em resumo, as informações relativas ao exercicio de 1921, que tenho a honra de apresentar a V. Exa.

Baurú, 30 de Abril de 1922.

Director.



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

(Modelo 205)

DEMONSTRAÇÃO dos ANIMAES despachados por TRENS DE PASSAGEIROS durante o anno de 1921

Especie	Trafego Proprio			Importação			Exportação			Total Geral		
	Percorso	Quant.	Produto	Percorso	Quant.	Produto	Percorso	Quant.	Produto	Percorso	Quant.	Produto
Gado vacum.....	37.349	380	2:785\$400	26.997	189	2:109\$420	1.229	14	93\$210	65.575	583	4:988\$030
Gado cavallar e muar	373.811	3.863	29:016\$800	104.929	740	7:914\$700	8.485	73	644\$360	487.225	4.676	37:575\$860
Gado suino.....	90.624	1.338	1:848\$300	38.545	469	771\$450	-	-	-	129.169	1.807	2:619\$780
Pequenos animaes....	205.860	2.451	4:236\$800	81.226	620	1:693\$580	7.282	58	146\$560	294.368	3.129	6:076\$940
Somma.....	707.644	8.032	37:887\$300	251.697	2.018	12:489\$150	16.996	145	884\$130	976.337	10.195	51:260\$580

PERCURSOS E RECEITAS MEDIAS POR UNIDADE

Especie	Trafego Proprio		Importação		Exportação		Total Geral	
	Percorso	Receita	Percorso	Receita	Percorso	Receita	Percorso	Receita
Gado vacum.....	98	7\$330	142	11\$160	87	6\$657	112	8\$555
Gado cavallar e muar	96	7\$511	141	10\$695	116	8\$826	104	8\$035
Gado suino.....	67	1\$381	82	1\$644	-	-	71	1\$449
Pequenos animaes....	83	1\$728	131	2\$731	125	2\$526	94	1\$942
Por total.....	88	4\$717	124	6\$188	117	6\$097	95	5\$028

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

(Modelo 205)

DEMONSTRAÇÃO DAS UNIDADES TRANSPORTADAS NOS ANOS DE 1914 A 1921

Verbas	Unidade	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Bilhetes.....	Numero	130.504	150.543	169.252	254.165	280.519	340.377	446.961	543.094
Encomendas e bagagens	Kilos	612.201	1.154.170	1.647.690	2.464.990	2.765.165	3.490.329	4.263.688	4.811.866
Animaes em trens de passageiros.....	Numero	4.004	6.035	11.352	9.589	9.435	10.105	11.038	10.195
Telegrammas.....	Numero	36.014	38.205	53.628	67.939	91.101	104.174	113.271	121.632
Café.....	Kilos	2.117.097	3.487.443	7.231.415	8.421.872	9.556.132	4.245.782	9.963.082	19.026.425
Outras mercadorias....	Kilos	68.289.287	45.090.208	70.462.766	104.033.846	116.708.760	128.865.665	133.932.367	148.918.450
Animaes em trens de mercadorias.....	Numero	8.821	4.625	11.178	11.429	13.707	13.763	11.791	12.300

NOTA: - O movimento dos annos de 1914 a 1918, representa a somma das unidades transportadas pelas linhas de Baurú a Itapura e Itapura a

Corumbá, que hoje formam a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

(Modelo 205)

DEMONSTRAÇÃO dos GÊNEROS despachados durante o anno de 1921.

Especie	Trafego Proprio				Receita media	Importação				
	Percurso	Peso	Produto	Percurso medio		Percurso	Peso	Produto	Percurso medio	Receita media
Assucar...	184.113.178	727.808	31:615800	252	438439	389.741.267	2.274.234	83:0158030	369	368502
Algodao...	96.715.035	1.045.079	15:5268900	92	148857	235.930	1.038	488290	227	468522
Aguardente	42.929.484	481.638	10:2448200	89	218269	22.014.714	123.561	4:992490	178	408405
Cereaes...	3.900.918.489	15.502.760	316:5738900	251	208420	15.113.415	46.131	1:1648940	327	258252
Café.....	356.259.140	2.809.291	65:5898600	126	238347	19.020.077	74.222	3:8578750	254	518975
Couros....	77.153.364	232.766	10:8288400	331	468520	44.450	406	108160	109	258024
Fumo.....	6.955.642	37.473	1:6808900	185	448856	30.610.046	38.504	5:7688320	792	1498810
Madeiras..	2.911.413.022	26.150.096	154:9498000	101	58925	1.674.071	9.867	1148140	167	118568
Sal.....	154.678.689	913.442	17:3598500	169	198400	1.957.021.257	3.970.360	201:3138930	492	508704
Tecidos...	7.345.596	65.051	1:7168500	112	268386	213.553.472	502.723	40:1948730	424	798954
Xarque....	505.282.575	619.073	31:4868900	816	508861	6.437.085	46.455	7738000	138	168639
Diversos..	4.125.123.779	25.910.139	430:1968330	159	168603	7.044.092.994	21.173.531	999:0758250	322	478185
Somma.....	12.368.887.993	74.494.616	1.087:7678930	166	148601	9.699.558.778	28.261.032	1.340:3288030	343	478426

	Exportação				Receita media	Total Geral				
	Percurso	Peso	Produto	Percurso medio		Percurso	Peso	Produto	Percurso medio	Receita media
Assucar...	39.036.040	543.044	6:6608460	71	128265	612.890.485	3.545.086	121:2918290	172	348213
Algodao...	248.339.486	1.530.101	39:5978090	162	258878	345.290.451	2.576.218	55:1728280	134	218415
Aguardente	2.701.608	37.746	7468630	71	198780	67.645.806	642.945	15:9838320	105	248859
Cereaes...	2.804.447.745	18.464.176	309:3458050	151	168753	6.720.479.649	34.013.067	627:0838890	197	188436
Café.....	1.874.326.535	16.142.912	429:3538570	116	268597	2.249.605.752	19.026.425	498:8008920	118	258745
Couros....	378.249.033	381.275	43:2558740	992	1138449	455.446.847	614.447	54:0948300	741	888037
Fumo.....	11.123.839	73.275	2:6488170	151	368140	48.689.527	149.252	10:0978390	326	678653
Madeiras..	2.871.823.998	20.647.299	186:9898810	139	98056	5.784.911.091	46.807.262	342:0528950	123	78307
Sal.....	570.640	2.180	1458130	261	668573	2.112.270.586	4.885.982	218:8188560	432	448784
Tecidos...	958.027	4.097	2338310	233	568948	221.857.095	571.871	42:1448540	387	738695
Xarque....	1.128.318.983	1.038.029	63:4708440	1.086	618145	1.640.038.643	1.703.557	95:7308340	962	568194
Diversos..	1.055.530.461	6.325.093	168:3418380	166	268614	12.224.747.234	53.408.763	1.597:6128960	228	298912
Somma.....	10.415.426.395	65.189.227	1.250:7868780	159	198187	32.483.873.166	167.944.875	3.678:8828740	193	218905

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

(Modelo 205)

Demonstração dos animais despachados por trens de MERCADORIAS durante o anno de 1921

Especie	Trafego Proprio			Importação			Exportação			Total Geral		
	Percurso	Quant.	Producto	Percurso	Quant.	Producto	Percurso	Quant.	Producto	Percurso	Quant.	Producto
Gado vacum.....	1.418.394	3.720	33:989\$500	31.372	271	1:894\$170	213	3	3\$790	1.449.979	3.994	35:887\$460
Gado cavallar e muar	64.032	188	3:195\$900	1.020	11	65\$620	593	9	37\$500	65.645	208	3:299\$020
Gado suino.....	836.398	6.083	8:319\$900	121.212	1.185	1:460\$420	74.292	778	777\$590	1.031.902	8.046	10:557\$910
Pequenos animais....	4.057	52	49\$100	-	-	-	-	-	-	4.057	52	49\$100
Summa.....	2.322.881	10.043	45:554\$400	153.604	1.467	3:420\$210	75.098	790	818\$880	2.551.583	12.300	49:793\$490

PERCURSOS E RECEITAS MEDIAS POR UNIDADE

Especie	Trafego Proprio		Importação		Exportação		Total Geral	
	Percurso	Receita	Percurso	Receita	Percurso	Receita	Percurso	Receita
Gado vacum.....	381	9\$136	115	6\$989	71	1\$263	363	8\$985
Gado cavallar e muar	340	16\$999	92	8\$964	65	4\$169	315	18\$860
Gado suino.....	137	1\$367	102	1\$232	95	\$999	128	1\$312
Pequenos animais....	78	\$944	-	-	-	-	78	\$944
Por total.....	231	4\$536	104	2\$331	95	\$836	207	4\$048