SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

0763. 075843/11 CX330/2017

INTERESSADO:

Rede de viveiros Ferina Rio grande do Sul

ASSUNTO: CÓDIGO:

OUTROS DADOS:

SERVIÇO NACIONAL DE PROTOCOLO - SENAPRO -

MOVIMENTAÇÕES

SEQ	SIGLA	CÓDIGO	DATA	SEQ	SIGLA	CÓDIGO	DATA
01	projeto pacuno		/ /	15			/ /
02			/ /	16			/ /
03			/ /	17			/ /
04			/ /	18			/ /
05			/ /	19			/ /
06			/ /	20			/ /
07			/ /	21			/ /
08			/ /	22			/ /
09			/ /	23			/ /
10			/ /	24			/ /
11			/ /	25			/ /
12			/ /	26			/ /
13			/ /	27			/ /
14			/ /	28			/ /

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:

SEDAP/PR - IMPRESSO Nº 47

V.F.R.G.S. 2,1

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TESOURO NACIONAL
DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO

RIO DE JANEIRO, D. F.

AUTUAÇÃO

Representação nº 6, de 11-9-1941, do Dactilógrafo classe D - Laura Xavier Lopes, em exercício na Delegação da Contadoria Geral da República, sobre patrimônio da Rede de Viação Ferrea Rio Grande do Sul.-

75.848 de 941

75848/41

DISTRIBUIÇÃO

17 SET 1941

Dr. Delegação da Contadoria 18-9-41

7 OUT 1941

26 NOV 1941

Dr. Walter 26-11-41

9 DEZ 1941

aguardar

M.F. - T.N. - DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TESOURO NACIONAL
DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO

MINUTA Canal 104

SERVIÇO DE CONTABILIDADE

EXERCICIO DE 19 41 MÊS DE SETEMBRO DE 1941

4.06.- ESTRADAS DE FERRO

a 11.- VARIAÇÕES NO PATRIMÔNIO

Rs. 34.373:927$1

4.06.022 - Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul

Diferença, a favor do patrimônio, lançada à vista do processo protocolado na Contadoria Geral da República sob nº P.I. 3 846/40 - (P.G. 66 323/40)) que cita o relatório da Rede de Viaçao supra, de 1939, e em cumprimento à ordem do sr. Contador Geral exarada a fl. 31 do mesmo processo

34 373 927 1

34 373 927 1

Delegação da C.G.R. junto à Diretoria do Domínio da Uniao, em 10-10-1941.-

Ruth Martins Stumpf
aux. 13

Saldo 682.998:550$6

V I S T O:

F. Eurico dos Santos
Chefe

NOTA:- Esta Delegação está envidando esforços no sentido de obter um exemplar do relatório supra mencionado.

Aviso nº 45

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TESOURO NACIONAL
DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO

Deleg. da C.G.R. junto à Diret. do Domínio da União

PROTOCOLLO DO THESOURO NACIONAL
SET. 1941
N.º 18848

Representação nº 6

Sr. Chefe,

A partir de 31 de janeiro adicional ao exercício de 1940 até a presente data, esta Delegação tem incorporado o valor de rs. 648 624:623$5, para a sub conta "4.06.022-Rede de Viação Ferrea Rio Grande do Sul", à vista da relação apresentada em 31/10/1940, pela Rede de Viação supra à Contafiscal Rio Grande do Sul, a qual enviou a esta Delegação, os avisos dos lançamentos acompanhados da mesma relação.

2.- Entretanto, no processo protocolado na Contadoria Geral da República sob número P.I. 3 846/40 e no Tesouro Nacional sob número P.G. 66 323/40, o sr. Contador Geral, determina que se aumente o patrimônio da Rede de Viação Ferrea Rio Grande do Sul, para rs. 682 998:550$640, valor esse que consta do relatório referente ao ano de 1939 , da supracitada Rede.

3.- O relatório a que se refere o sr. Contador Geral da República, não foi remetido a esta Delegação e nem à Diretoria do Domínio da União, a qual tem registado em sua ficha R. 5 341 (Rede de Viação Ferrea Rio Grande do Sul) o valor de rs. 665 860:606$800 e para a Estrada de Ferro Jacuí (R. 3 585), rs. 3 116:190$140, tendo sido o primeiro valor colhido no relatório de 1938, apresentado em 1939, pela Rede de Viação Ferrea Rio Grande do Sul.

Laura

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TESOURO NACIONAL
DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO

Proponho, pois, que se solicite à Rede de Viação Férrea Rio Grande do Sul, o seu relatório de 1939, e se possivel, o de 1940, caso já esteja impresso.

Delegação da C.G.R. junto à Diretoria do Domínio da União, em 11 de setembro de 1941.-

Laura Xavier Lopes
Laura Xavier Lopes
Dactilóg.-D

* * *

Este processo tem estado nesta Delegação à espera de uma solução a um pedido verbal que foi feito ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro, nesta Capital, no sentido de ser telegrafado à Diretoria da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, solicitando os relatórios impressos de que é objeto a representação de fls. 3.

2 Como até a presente data não foram eles enviados à Diretoria do Domínio da União, lembro, aqui, a conveniência de a mesma Diretoria designar um funcionário para verificar, pessoalmente, naquele Departamento de Estradas qual o andamento do pedido a que alude o item primeiro desta informação.

Delegação da C.G.R., 3-10-41

F. Eurico dos Santos
chefe

A ficha de registo do imóvel em causa, de acôrdo com o relatório de 39, consigna o valor de 665:060:000$000, de fórma que, havendo tão sómente um entendimento verbal entre esta Diretoria e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, quanto à remessa oficial do aludido relatório e, se possivel,

Tambem, do de 940, sólicito, para satisfação
deste fim, que o processo seja encaminhado
ao Serviço de Comunicações, para que se
digne de aguardar.

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO
SECÇÃO DE REGISTO
EM 6 DE 10 1941
Eugenio Jacob
CHEFE

De acordo. —

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO
Em 9 de outubro de 1941
CHEFE DA DIVISÃO

Verificado. Em 25.11.41
José de Souza Nunes
aux esc. XL

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TESOURO NACIONAL
DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO

J.D.

Processo 75 848/41

Na ficha nº 5 341, que trata da Viação Férrea Rio Grande do Sul, já está anotado o valor de 682.998:550$640, de acordo com o processo nº 77 621/41.

Como até esta data não foram enviados a esta Diretoria os relatórios da Rêde de Viação Férrea do Rio Grande do Sul, referentes aos anos de 1 939 ou 1 940, caso este já esteja impresso, os quais foram solicitados verbalmente ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro, nesta Capital, penso que se deveria designar um funcionário para pessoalmente, verificar se já foram os mesmos conseguidos.-

Secção de Registo, 1-12-41

Walter Trindade
Aux. esc. VII

De acordo. Solicito a designação de um funcionário, para o fim indicado na informação acima.

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO
SECÇÃO DE REGISTO
EM 2 DE 12 1941
Eugenio Gracia
CHEFE

Ao Sr. Ferreira

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO
Em 9 de Dezembro de 41
CHEFE DA DIVISÃO

× ×

Não tendo sido feito oficialmente o pedido do Relatorio, fiz presente deste ao Sr. Chefe do escritorio de Rêde nesta Capital - Avenida Rio Branco - 183 - 2º — Comprometeu-se a enviar, immediatamente, via aerea, carta á séde da Rêde, solicitando o Relatorio de 1940.

Por ali passarei em 5 do mez proximo, quando provavelmente hajam recebido res-

posta, afim de receber o Relatorio que entregarei, então, no Serviço de Comunicações para ser anexado a este. Pode, assim, ficar aguardando no S. C.-

Em 24-Dezembro-1941

A. Lecourt Pereira

Of. adm. cl. I-M 160058

Aguarde-se

DIRETORIA DO DOMINIO DA UNIÃO
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO

Em 24 de Dezembro de 1941

CHEFE DA DIVISÃO

Verificado.

Em 27. 2. 42

Jaé de Souza Nunes

aux. exc. XI

Em anexo o Relatorio de 1940 da D. G. da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

Em 3. Março. 1942

A. Lecourt Pereira

Of. adm. cl. I. M. 160058

Proc. 7584/41

Foi atualisado o valor deste processo, na ficha 5341. Assim, penso que o proc. deve ser mandado ao Serviço de Contabilidade para os devidos fins

MINISTÉRIO DA FAZENDA
TESOURO NACIONAL
DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO

P. 75848/41

Sem o Registo, em 4/3/42
Acary de Moraes.
Eng. Chefe 1ª Secção

De acordo. O solicitado seja o processo encaminhado ao Serviço de Contabilidade, para os devidos assentamentos, e, em seguida, restituído a esta Divisão. +

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO
SECÇÃO DE REGISTO
EM 5 DE 3 1942
Eugenio Braga
CHEFE

Encaminhe-se, como requer o interessado. -

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTRO
Em 6 de março de 42
CHEFE DA SECÇÃO

Pela minuta n. 70, de março do corrente exercício, foi atualisado o valor da Viação Ferrea do R. G. do Sul
À vista da informação supra, proponho a restituição do processo à Divisão de Cadastro e Registo
Serv. de Contabilidade, 16/3/942
Laura Nunes Lopes
Dactilog. - D

— x —

De acordo. Restitua-se à Divisão de Cadastro e Registo #

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO
SERVIÇO DE CONTABILIDADE
Em 17 de 3 de 1942
Heraclides Bde Barcellos

Tendo esta Diretoria já recebido Relatórios iguais ao anexo ao processo, a achando-se ultimado o assunto, vae pelo arquivamento do processo. +

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA UNIÃO
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO
SECÇÃO DE REGISTO

EM 20 DE 3 1942
Eugenio Jaco
CHEFE

De acordo. –

DIRETORIA DO DOMÍNIO DA U
DIVISÃO DE CADASTRO E REGISTO

Em 23 de março de 1942
CHEFE DA DIVISÃO

Imprima-se.
Diretoria do Domínio da União
Em 23 março 1942
Ulpiano de Abreu
DIRETOR

11/4/942

Anexo ao Processo nº 75848-41

Viação Férrea do Rio Grande do Sul

RELATÓRIO
DE 1940

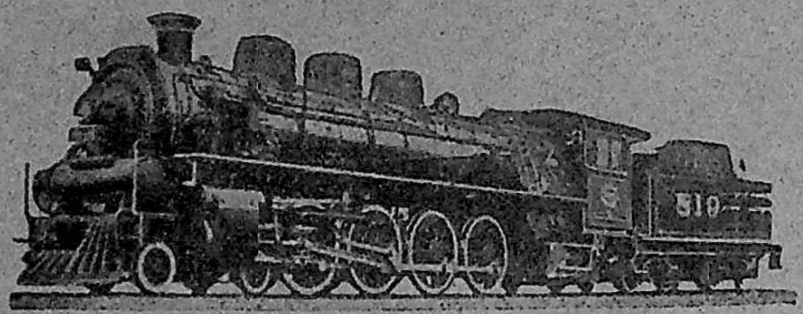
APRESENTADO AO

Sr. Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

PELO TEN. CEL. ENGENHEIRO

JOÃO VALDETARO DE AMORIM E MELLO

DIRETOR GERAL DA VIAÇÃO FÉRREA



1941

OF. GRÁF. DA LIVRARIA DO GLOBO — BARCELLOS, BERTASO & CIA.
PÔRTO ALEGRE

Viação Férrea do Rio Grande do Sul

Viação Férrea do Rio Grande do Sul

RELATÓRIO
DE 1940

APRESENTADO AO

Sr. Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

PELO TEN. CEL. ENGENHEIRO

JOÃO VALDETARO DE AMORIM E MELLO

DIRETOR GERAL DA VIAÇÃO FÉRREA

Com os meus cumprimentos, tenho o prazer de oferecer a V. Excia. o presente exemplar do Relatório dos serviços da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, referente ao ano de 1940.

Pôrto Alegre, dezembro de 1941.

João Valdetaro de Amorim e Mello
Diretor Geral

OF. GRAF. DA DIVISÃO DE ...
PÔRTO ALEGRE
FILIAIS: SANTA MARIA, PELOTAS, RIO GRANDE E RIO DE JANEIRO

INTRODUÇÃO

Senhor Secretário!

Tenho a honra de apresentar-vos o RELATÓRIO dos principais serviços da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, realizados no exercício de 1940.

Assumi a direção da Viação Férrea, no dia 18 de outubro de 1940, data em que fui honrado por S. Excia. o Sr. Coronel Oswaldo Cordeiro de Farias, digno Interventor Federal neste Estado, com a investidura no elevado cargo de Diretor Geral dêste importante departamento industrial. Anteriormente, a administração desta Estrada esteve entregue, até 18 de setembro do mesmo ano, à direção do ilustre eng.º Octacilio Pereira, que, por ter sido designado para uma comissão nos Estados Unidos, a transmitiu ao eng.º José Simeão Soeiro de Souza, nomeado interinamente, e que exerceu o mesmo cargo até a primeira data acima referida.

Cumpre-me, dêsse modo, relatar a vida administrativa de um exercício, no qual a minha ação dirigente se fez sentir, apenas, no período final, pouco mais de dois meses, cabendo a maior parte do ano à competente orientação do primeiro daqueles engenheiros.

Nas minuciosas informações prestadas pelos departamentos desta Estrada, e que vão adiante registadas, encontrareis elementos para um juízo aproximado das condições em que se encontra esta ferrovia. Consigno, todavia, na Introdução, fatos notáveis e faço referências a dados outros característicos, que, pela sua importância, merecem especial menção.

RESULTADOS GERAIS

As contas de custeio da Viação Férrea, isto é, aquelas referentes apenas à exploração industrial da rêde, abstração feita das contas patrimoniais (Fundo de Melhoramentos e Subvenção da União), encerraram-se, em 1940, com o seguinte resultado:

Receita bruta	109.034:070$300
Despesa de custeio.....	109.783:041$000
DEFICIT	748:970$700

Comparando entre si essas cifras, segundo à expressão sintética usada nas estradas de ferro, que é o coeficiente de tráfego (relação por cento entre a despesa de custeio e receita bruta), chega-se ao seguinte valor para êsse número-índice:

Coeficiente de tráfego, em 1940..... 100,69

As razões do deficit apresentado podem ser perquiridas, mais adiante, nos elementos componentes da receita e da despesa. Desde já, porém, pode-se dizer que, apesar da elevação contínua dos valores das mercadorias, tem permanecido inalterável, nos últimos anos, o sistema tarifário da Rêde.

Êsse assunto, de importância capital para o desenvolvimento normal dos serviços da Viação Férrea, deve, em minha opinião, ser resolvido sem mais tardança, com os cuidados que o caso exige. Cabe aqui dizer, de passagem, que o que se pede ao público, para equilíbrio das contas de custeio, é apenas uma parte do custo dos transportes, pois que alí não são levadas em conta as importantes parcelas de juros e amortização do capital. Só com essa medida, já está o Poder Público dispensando um grande auxílio à circulação e ao fomento da riqueza, não sendo, pois, justo que a êsse amparo se venha ainda a juntar mais a sobrecarga dos deficits.

No quadro que segue podem se apreciar os resultados gerais dos últimos 6 anos:

ANOS	Receita bruta	Despesa de custeio	Saldo	Coeficiente de Tráfego
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	+ 14.062:583$920	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	+ 12.201:705$330	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	+ 13.179:000$100	86,86
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	— 4.627:042$150	104,44
1939	110.324:698$700	107.945:475$700	+ 2.379:223$000	97,84
1940	109.034:070$300	109.783:041$000	— 748:970$700	100,69

Ao deficit verificado deve-se juntar ainda, como fato mais importante, o declínio havido, em 1940, na linha sempre crescente da receita bruta. Também, a receita por tonelada-quilômetro, seja por aumento de percurso em determinadas espécies, seja pelo maior vulto do transporte de mercadorias classificadas em tabelas mais baixas, declinou de $155, em 1939, para $153, em 1940.

Examinando-se a parcela de mais significação, ou sejam os transportes de mercadorias por conta do público, verifica-se, também, que nesse título, a receita por tonelada-quilômetro baixou de $122, em 1939, para $118, em 1940. Êsse fato é particularmente importante e confirma, ainda uma vez, a necessidade da revisão das tarifas.

RECEITA

A seguir apresentam-se, comparativamente com o ano anterior, os principais elementos que compõem a receita de custeio:

1. — TRANSPORTES ORDINÁRIOS DE VIAJANTES

CLASSES	NÚMERO		VIAJANTES-QUILÔMETRO		RECEITA	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939
1.ª	1.366.590	1.332.518	139.208.396	134.229.617	12.691:369$500	12.468:221$000
2.ª	1.046.271	1.024.111	73.481.548	73.705.885	5.746:499$600	5.722:756$600
Totais.....	2.412.861	2.356.629	212.689.944	207.935.502	18.437:869$100	18.190:977$600

O título Transportes Ordinários abrange somente as contas do público, eliminadas as contas dos Governos Federal, Estadual, Municipais, das Emprêsas e de Capital.

1.ª CLASSE

As diferenças em 1940 se exprimem como segue:

\+ 34.072 viajantes, ou seja um acréscimo de 2,55%
\+ 4.978.779 viajantes-quilômetro, ou seja um acréscimo de 3,70%
\+ 223:148$500, ou seja um acréscimo de 1,78%.

2.ª CLASSE

\+ 22.160 viajantes, ou seja um acréscimo de 2,16%
— 224.337 viajantes-quilômetro, ou seja uma diminuição de 0,30%
\+ 23:743$000, ou seja um acréscimo de 0,40%.

Somados os transportes ordinários aos efetuados por conta dos Governos, das Emprêsas e por conta de Capital, obtêm-se os seguintes resultados para os

2. — TRANSPORTES DE VIAJANTES EM SERVIÇO REMUNERADO

CLASSES	NÚMERO		VIAJANTES-QUILÔMETRO		RECEITA	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939
1.ª	1.413.722	1.370.243	152.998.540	145.362.997	13.820:463$500	13.392:761$600
2.ª	1.102.279	1.073.393	91.422.939	86.974.134	6.798:734$600	6.474:093$200
Totais.....	2.518.001	2.443.636	244.421.479	232.337.131	20.619:198$100	19.866:854$800

Na comparação geral de ambas as classes, verificam-se os seguintes aumentos:

\+ 74.365 viajantes, ou seja um aumento de 3,04%
\+ 12.084.348 viajantes-quilômetro, ou seja um aumento de 5,20%
\+ 752:343$300, ou seja um aumento de 3,78%.

3. — BAGAGENS

Os transportes de bagagens, em serviço remunerado, são assim representados:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1939	1.114,929	400.874	272:545$900
1940	987,028	352.834	239:921$400
Diferenças em 1940..	— 127,901 ou — 11,47 %	— 48.040 ou — 11,98 %	— 32:624$500 ou — 11,97 %

O decréscimo, como se vê, foi geral. Apesar da pequena importância dêste título nos resultados gerais, deve-se notar, entretanto, que o transporte de bagagens vem decrescendo de ano para ano.

4. — ENCOMENDAS

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1939	33.323,535	5.887.701	3.784:526$800
1940	35.444,841	6.241.672	3.895:129$900
Diferenças em 1940..	+ 2.121,306 ou + 6,36 %	+ 353.971 ou + 6,01 %	+ 110:603$100 ou + 2,92 %

Pelo confronto acima, verifica-se que os transportes de encomendas foram superiores em 1940.

5. — ANIMAIS

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1939	118.548,300	41.287.464	6.792:084$700
1940	156.839,750	60.188.546	9.189:226$800
Aumento em 1940...	+ 38.291,450 ou + 32,29 %	+ 18.901.082 ou + 45,77 %	+2.397:142$100 ou + 33,96 %

No quadro acima estão reunidos os transportes efetuados nos trens de viajantes e nos trens de carga. Como se vê essa espécie de transporte progrediu em todos os títulos, apresentando consideráveis aumentos.

6. MERCADORIAS

A comparação que segue é de todas a mais importante, pelo vulto dos transportes de mercadorias.

Mercadorias por conta do Público e Governos

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1939	1.694.423,379	546.783.077	66.361:351$800
1940	1.522.779,234	521.959.910	62.340:253$400
Diferenças em 1940..	— 171.644,145 ou — 10,12%	— 24.823.167 ou — 4,53 %	—4.021:098$400 ou — 6,05 %

Infelizmente, no ano relatado, os índices representativos do transporte de mercadorias, ao invés do progresso contínuo que se vinha verificando desde 1932, apresentaram-se com sinais negativos.

De 1.694.423 toneladas transportadas, em 1939, baixaram a 1.522.779, em 1940, número que encontra equivalente em 1938, com 1.529.426 toneladas.

Igualmente a receita, que foi de 66.361:351$800, em 1939, baixou a 62.240:253$400, em 1940, igualando quasi a de 1938, que foi de 62.278:045$400.

Mercadorias por conta do Público

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1939	1.351.079,087	504.971.918	61.520:294$300
1940	1.231.993,866	465.842.802	54.906:718$900
Diferenças em 1940..	— 119.085,221 ou — 8,81 %	— 39.129.116 ou — 7,75 %	—6.613:575$400 ou — 10,75 %

Considerando-se apenas os transportes acima, que são aqueles realizados por conta do público e que representam de fato a circulação da riqueza do Estado, verfiica-se que a carga transportada baixou, de 1.351.079 toneladas em 1939, para 1.231.994 toneladas em 1940, número próximo ao registado em 1938, que foi de 1.185.740 toneladas.

A receita correspondente, porém, apresenta índices mais apreensivos, pois que, de 61.520 contos em 1939, apurou-se apenas 54.907 em 1940, o que equivale ao arrecadado em 1937, cujo montante foi de 54.872 contos de réis.

Os resultados gerais dos transportes em trens de carga, juntando-se às mercadorias também os animais, podem-se apreciar nos quadros que seguem:

Comparativo dos transportes em trens de carga
Pêso em toneladas

DESIGNAÇÃO	Em 1939	Em 1940	Diferenças	Percentagens
Agricultura	426.944	370.275	— 56.669	— 13 %
Matas	316.900	295.376	— 21.524	— 7 %
Minas	235.015	235.248	+ 233	+ — %
Manufaturas	239.823	229.902	— 9.921	— 4 %
Produtos de animais	132.397	101.193	— 31.204	— 24 %
Mercadorias p/c Público	1.351.079	1.231.994	— 119.085	— 9 %
Animais p/c Público	112.606	150.442	+ 37.836	+ 33 %
Total p/c Público	1.463.685	1.382.436	— 81.249	— 5 %
Materiais p/c Governos	62.861	56.167	— 6.694	— 11 %
Animais p/c Governos	3.391	3.734	+ 343	+ 10 %
Total p/c Governos	66.252	59.901	— 6.351	— 9 %
Conta Capital da Viação Férrea..	280.483	234.618	— 45.865	— 16 %
Total estranho ao Público	346.735	294.519	— 52.216	— 15 %
TOTAL GERAL ..	1.810.420	1.676.955	— 133.465	— 7 %

Comparativo dos transportes em trens de carga
Receita em contos de réis

DESIGNAÇÃO	Em 1939	Em 1940	Diferenças	Percentagens
Agricultura	15.305	14.019	— 1.286	— 8 %
Matas	15.056	13.979	— 1.077	— 7 %
Minas	7.258	6.848	— 410	— 5 %
Manufaturas	15.884	14.342	— 1.542	— 10 %
Produtos de animais	8.017	5.719	— 2.298	— 29 %
Mercadorias p/c Público	61.520	54.907	— 6.613	— 17 %
Animais p/c Público	6.289	8.529	+ 2.240	+ 36 %
Total p/c Público	67.809	63.436	— 4.373	— 6 %
Materiais p/c Governos	2.163	3.701	+ 1.538	+ 71 %
Animais p/c Governos	186	299	+ 113	+ 61 %
Total p/c Governos	2.349	4.000	+ 1.651	+ 70 %
Conta Capital da Viação Férrea..	2.678	3.732	+ 1.054	+ 39 %
Total estranho ao Público	5.027	7.732	+ 2.705	+ 54 %
TOTAL GERAL ..	72.836	71.168	— 1.668	— 2 %

Os transportes de mercadorias, eliminados os títulos referentes a animais, apresentam-se, desde 1932, com os seguintes algarismos:

ANOS	Toneladas	Receita
1932	959.785	35.321:590$440
1933	1.032.604	44.282:252$400
1934	1.082.980	47.570:260$910
1935	1.193.121	51.660:861$520
1936	1.284.946	54.781:936$000
1937	1.392.019	59.782:991$100
1938	1.529.326	62.278:045$400
1939	1.694.423	66.361:351$800
1940	1.522.779	62.340:253$400

E' de notar, porém, que neste quadro, em que só figuram transportes remunerados, acham-se também incluidos os transportes por conta dos Governos Federal, Estadual, Municipais e, ainda, os transportes assaz vultosos das contas de Capital.

Eliminando-se tais lançamentos, que não guardam nenhuma relação com a circulação da riqueza do Estado, e que podem eventualmente atingir grandes cifras, a demonstração do transporte de mercadorias tomará o novo aspeto:

ANOS	Toneladas	Receita
1932	728.119	32.912:170$340
1933	813.821	40.338:320$900
1934	851.124	40.584:197$200
1935	979.361	47.457:600$100
1936	1.027.998	50.437:209$200
1937	1.131.662	54.872:565$400
1938	1.185.740	57.842:319$100
1939	1.351.079	61.520:294$300
1940	1.231.994	54.906:718$900

Essa é a contribuição propriamente do Público, no transporte de mercadorias. Representa a evolução da circulação das mercadorias riograndenses, pelo trilho, numa curva já

escoimada das influências acidentais. Como se vê, essa linha, continuamente progressiva desde 1932, apresenta em 1940 a sua primeira e forte depressão.

7. — RECEITA TOTAL

Acrescentando-se aos dados já registados os resultantes das diversas rendas especiais, obtem-se o total da receita, em 1940, que, comparativamente com o ano anterior e discriminadamente, aparece como segue:

DESIGNAÇÃO	1939	1940
Viajantes	20.681:139$300	21.442:903$200
Bagagens	272:545$900	239:921$400
Encomendas	3.784:526$800	3.895:129$900
Animais em trens de viajantes	317:278$700	361:187$100
Animais em trens de carga ..	6.474:806$000	8.828:039$700
Mercadorias	66.361:351$800	62.340:253$400
Taxas de carga, descarga, baldeação, expedição e notas..	1.170:837$800	1.124:174$000
Aluguel ou receita dos carros restaurantes	2:052$700	13:133$500
Manobras de carros e vagões..	432:397$500	357:458$100
Percurso e estadias de carros e vagões	171:336$100	237:931$000
Ingressos	85:379$300	91:116$200
Armazenagens	221:703$100	191:614$500
Comissões sôbre cobranças para terceiros	16:395$300	18:001$000
Tomada e entrega a domicílio	37:558$800	38:808$000
Rádio, telégrafo e telefones ..	194:984$800	195:415$700
Concessões	46:439$400	69:739$500
Venda de material inservível.	631:072$000	157:382$400
Fornecimento d'água	59:059$600	56:551$400
Fornecimento de energia elétrica	63:135$500	73:884$500
Alugueis de próprios	184:020$500	183:003$000
Taxa ad-valorem	8.155:423$600	7.863:228$700
Receitas diversas	961:254$200	1.255:194$100
TOTAL	110.324:698$700	109.034:070$300

Pelos dados acima, e como já se viu, a receita arrecadada em 1940 foi menor do que a de 1939 em 1.290:628$400, ou seja em menos de 1,16 %.

Eliminando também no total da receita, tal como foi feito para a parcela referente a mercadorias, todas as contas que não sejam as do Público, obtem-se a relação abaixo:

ANOS	Receita p/c. do Público
1932	45.213:894$940
1933	54.527:360$000
1934	55.026:624$700
1935	63.848:468$900
1936	70.101:695$600
1937	79.257:590$000
1938	84.706:670$000
1939	89.601:028$500
1940	87.223:880$200

DESPESA

Como se vê do seguinte demonstrativo, a despesa em 1940 ultrapassou a de 1939 em 1.837:565$300, tendo diminuido de 189:299$200 a verba "Pessoal" e aumentado de... 2.026:864$500 a verba "Material".

1. — COMPARAÇÃO DA DESPESA NOS 2 ÚLTIMOS ANOS

ANOS	Pessoal	Material	Total
1939	55.755:191$300	52.190:284$400	107.945:475$700
1940	55.565:892$100	54.217:148$900	109.783:041$000
Diferenças em 1940..	— 189:299$200 ou — 0,34 %	+2.026:864$500 ou + 3,88 %	+1.837:565$300 ou + 1,70 %

Resultou para o custo final da tonelada-quilômetro a importância de

$154.417.

2. — CUSTO DA TONELADA-QUILÔMETRO NOS 4 ÚLTIMOS ANOS

O custo dessa unidade de tráfego, nos quatro últimos anos foi de:

Em 1937	$145.419
Em 1938	$172.506
Em 1939	$151.923
Em 1940	$154.417

3. — DESPESA COM O PESSOAL

Discriminando-se a despesa da verba "Pessoal" pelas Divisões, obtem-se o quadro que segue:

DIVISÕES	1939	1940	Diferenças em 1940
Administração Central	5.438:555$900	5.608:913$700	+ 170:357$800
Tráfego	18.147:060$600	17.925:069$200	— 221:991$400
Locomoção	17.282:399$300	17.539:224$500	+ 256:825$200
Via e Edifícios	14.887:175$500	14.492:684$700	— 394:490$800
TOTAIS	55.755:191$300	55.565:892$100	— 189:299$200

4. — NÚMERO DE EMPREGADOS

Se se tomar agora em consideração o "Efetivo do Pessoal", apanhado que se refere a todo o pessoal da Viação Férrea, inclusive os serviços de custeio, os serviços por conta de Capital, de terceiros e outros, verifica-se que o total das diárias pagas, nos anos em comparação, foi de:

Em 1939	4.682.924 diárias
Em 1940	4.592.940 diárias

tendo cabido a cada diária os valores médios

Em 1939	13$534
Em 1940	13$646

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

Em 1939 ..... 13.805 empregados
Em 1940 ..... 13.382 empregados

Os empregados distribuiram-se por Divisão do modo que segue:

DIVISÕES	1939	1940	Diferenças em 1940
Administração Central (Diretoria, 1.ª Divisão e Almoxarifado	904	940	+ 36
Tráfego	3.591	3.513	— 78
Locomoção	4.096	4.135	+ 39
Linha e Edifícios	4.469	4.311	— 158
Estudos e Construções	745	483	— 262
TOTAIS	13.805	13.382	— 423

5. — DESPESA COM O MATERIAL

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

DIVISÕES	1939	1940	Diferenças em 1940
Administração Central (Diretoria, 1.ª Divisão e Almoxarifado)	4.281:661$600	4.105:509$000	— 176:152$600
Tráfego	2.195:996$100	2.686:226$200	+ 490:230$100
Locomoção	36.538:640$100	37.770:379$900	+1.231:739$800
Linha e Edifícios....	9.173:866$600	9.655:033$800	+ 481:167$200
TOTAIS	52.190:164$400	54.217:148$900	+2.026:984$500

MOVIMENTO GERAL DE CUSTEIO

Resumindo, o exercício de 1940 encerrou-se com o seguinte resultado, comparativamente com o ano anterior:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo
1939	110.324:698$700	107.945:475$700	+2.379:223$000
1940	109.034:070$300	109.783:041$000	— 748:970$700
Diferenças em 1940..	—1.290:628$400 ou — 1,16 %	+1.837:565$300 ou + 1,70 %	—3.128:193$700

EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS

Os índices gerais da eficiência dos serviços, expressos pelo custo das unidades produzidas, são representados, nos 4 últimos anos, pelos valores que seguem:

1. — CUSTO DA TONELADA E DO TREM-QUILÔMETRO

ANOS	Custo da tonelada-quilômetro	Custo do trem-quilômetro
1937	$145.419	12$799.0
1938	$172.506	15$299.4
1939	$151.923	15$073.8
1940	$154.417	14$776.6
Diferenças de 1940 sôbre 1939.....	+ $002.494	— $297.2

2. — DISCRIMINAÇÃO DO CUSTO DA TONELADA-QUILÔMETRO

Os diversos elementos do custo da tonelada-quilômetro, apreciam-se como segue:

DESPESA PARA:	Em 1940	Em 1939
o serviço das estações	$011.233	$011.420
o serviço das locomotivas	$050.512	$048.318
o serviço dos trens	$006.101	$006.077
as indenizações e os acasos	$001.011	$000.747
as miscelâneas	$014.847	$014.412
o total referente à condução	$083.704	$080.974
a conservação da linha e dependências....	$033.965	$033.864
a conservação do material	$023.253	$023.623
a administração e diversos	$013.495	$013.462
o total do custeio	$154.417	$151.923

3. — DISCRIMINAÇÃO DO CUSTO DO TREM-QUILÔMETRO

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

DESPESA PARA:	Em 1940	Em 1939
o serviço das estações	1$074.9	1$133.1
o serviço das locomotivas	4$833.7	4$794.0
o serviço dos trens	$583.8	$603.0
as indenizações e os acasos	$096.7	$074.1
as miscelâneas	1$420.8	1$430.0
o total referente à condução	8$009.9	8$034.2
a conservação da linha e dependências....	3$250.2	3$360.0
a conservação do material	2$225.1	2$343.9
a administração e diversos	1$291.4	1$335.7
o total do custeio	14$776.6	15$073.8

CONTAS DE CAPITAL

Além dos elementos que precedem e que são referentes às contas de custeio, cabe aqui fazer uma ligeira exposição

das contas de capital ou patrimoniais: Conta "Fundo de Melhoramentos" e Conta "Subvenção da União".

A — CONTA "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

A conta "Fundo de Melhoramentos" foi creada pelo Decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que promoveu a inovação do contrato da Viação Férrea.

1. Recursos da Conta

Os recursos que constituem o "Fundo de Melhoramentos" são os seguintes:

a) produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos melhoramentos;
b) produto de uma taxa adicional de dez por cento sôbre as tarifas, que estiverem em vigor;
c) conjunto de outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelas reservas dêsse fundo.

O vulto dos melhoramentos a executar, desproporcionadamente superior à arrecadação proveniente dos itens a) e b), obrigou o Estado a lançar mão da faculdade prevista no item c).

2. Movimento da Conta, até 31 de dezembro de 1940

Até 31 de dezembro de 1940, a receita apurada e proveniente dos recursos previstos nos itens a) e b) elevou-se a 131.258:007$030 e a despesa total a 273.018:458$200, havendo, pois, a diferença de 141.760:451$170.

Essa diferença assim se distribue:

Receita	131.258:007$030
Despesa que corre diretamente pela arrecadação	174.330:245$150
Deficit	43.072:238$120

Despesas com a Variante Barreto-Diretor A. Pestana, garantidas por emissão de apólices pelo Govêrno do Estado —

Saldo	44.799:283$300
Despesas com a construção do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí	9.450:380$650
Despesas com a aquisição de material, garantidas pela emissão de promissórias avalizadas pelo Govêrno do Estado — Saldo	44.438:549$100
SOMA	141.760:451$170

3. Movimento da Conta em 1940

O movimento dessa conta em 1940 foi o seguinte:

RECEITA ORDINÁRIA		
Taxa de 10 %		9.254:538$500
DESPESA ORDINÁRIA		
Obras custeadas diretamente	1.949:377$590	
Comissão de 5% sôbre a conta de Melhoramentos	3.246:219$150	
Serviços de juros relativos à Variante Barreto-Diretor A. Pestana ..	3.722:576$100	
Resgate da 3.ª promissória emitida a favor da Brasunido S/A para aquisição de materiais	4.238:821$700	
Apólices resgatadas durante o ano	1.824:000$000	14.980:994$540
Deficit		5.726:456$040

4. Contas, com responsabilidade do Estado

A situação das contas do "Fundo de Melhoramentos", com responsabilidade do Estado, é a seguinte:

a) Variante Barreto-Diretor A. Pestana

Despesa realizada pela Emprêsa Construtora	47.868:283$300

Apólices emitidas	47.850:000$000	
Pagamento em moeda corrente	18:283$300	47.868:283$300

b) **Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí**

Despesa realizada	9.450:380$650
Importância entregue pelo Estado	8.481:817$700
A ENTREGAR	968:562$950

c) **Aquisição de materiais fornecidos pela Brasunido**

Títulos emitidos por conta do "Fundo de Melhoramentos"	58.883:338$300
Títulos já resgatados	14.444:809$200
TÍTULOS A RESGATAR	44.438:549$100

Somando as parcelas, acima, ao deficit antes assinalado, na importância de 43.072:238$120, obtem-se o total de .... 88.479:350$170 que, no relatório apresentado pela Contabilidade, aparece como excesso de despesa sôbre a receita.

5. Insuficiência de pagamentos da Conta

Considerando como consolidada a dívida com a Brasunido, pela emissão de notas promissórias, a insuficiência de pagamentos relativa à conta "Fundo de Melhoramentos", em 31 de dezembro de 1940, assim se desdobra:

Importância de responsabilidade da Viação Férrea	43.072:238$120
Idem do Estado, em dinheiro	968:562$950
SOMA	44.040:801$070

6. Dívida consolidada e pagamento em dinheiro

A importância da dívida que é considerada consolidada e mais o pagamento em dinheiro feito pelo Estado montam a:

Variante Barreto-Diretor A. Pestana	47.868:283$300	
Apólices resgatadas	3.069:000$000	44.799:283$300
Títulos da Brasunido		44.438:549$100
Pagamentos feitos pelo Govêrno do Estado por conta do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí		8.481:817$700
		97.719:650$100

7. Resumo geral da Conta "Fundo de Melhoramentos"

À importância, acima, que abrange a dívida consolidada e mais o pagamento em dinheiro feito pelo Estado, juntando-se a parcela anterior, de 44.040:801$070, relativa à insuficiência de pagamentos, chega-se ao total de 141.760:451$170, quantia já encontrada no Movimento da Conta até 31 de dezembro de 1940, e que representa diferença entre a importância arrecadada e a despesa efetuada pela conta "Fundo de Melhoramentos".

Descontada dessa quantia a importância correspondente aos saldos das contas de "Lucros e Reservas" e "Subvenção da União", e considerando-se os resultados da exploração dos hortos florestais e as baixas nos bens patrimoniais da Estrada de Ferro do Riacho, no montante de 46.848:215$220, obtem-se 94.912:235$950, que representa, exatamente, a insuficiência do ativo.

B — CONTA "SUBVENÇÃO DA UNIÃO"

O Decreto-Lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, autorizou a subvenção de 200 mil contos de réis para o reaparelhamento da Viação Férrea, em quotas anuais de 20 mil contos de réis.

Em 1939, foram recebidas duas semestralidades, no valor de 20.000 contos de réis e dispendidos, em diversas obras 9.511:248$300, encerrando-se pois o exercício com um saldo de 10.488:751$700.

No ano de 1940, foram, igualmente, recebidos 20.000 contos de réis, tendo as despesas montado a 12.541:104$910. O movimento total desta conta, até 31 de dezembro de 1940, é, pois, assim discriminado:

Importância recebida	40.000:000$000
Despesas efetuadas	22.052:353$210
SALDO	17.947:646$790

As obras realizadas por conta da "Subvenção da União" encontram-se discriminadas, adiante, nos relatórios parciais das Divisões.

TARIFAS

Em 1940 vigoraram ainda as tarifas aprovadas pelo Ministério da Viação, em 1926, com as alterações que lhe têm sido introduzidas, nesse largo período, no intuito de ajustá-las, de algum modo, aos interêsses da Viação Férrea e da economia riograndense.

E' verdade que, além das modificações esporádicas, houve dois aumentos, de ordem geral, ambos de 10 %, verificados, um em 15 de janeiro de 1930, e o outro em 1.º de dezembro de 1932. O primeiro refere-se à taxa especial para a formação do "Fundo de Melhoramentos", e o segundo constitue um aumento na tarifa propriamente dita.

As velhas tarifas de 1926 estão, assim, já muito desfiguradas com as sucessivas alterações. Encontram-se, todavia, muito aquém do ponto que lhes ditam as imperiosas necessidades da Viação Férrea.

Cumpre recordar, neste momento, que a Estrada, nos anos de 1938 e 1939, empenhou-se numa revisão geral de suas tarifas, tendo designado uma comissão especial para êsse fim, em 30 de abril de 1938. Essa comissão, após longos estudos, apresentou os seus trabalhos em 18 de outubro de 1939. A Diretoria da Viação Férrea, após o exame e aprovação dos referidos trabalhos, encaminhou-os ao Govêrno do Estado, em 18 de janeiro de 1940.

Por motivos que não nos cabe discutir, essa projetada revisão de tarifas não logrou resultado.

O problema, porém, continua de pé, e hoje, particularmente agravado, em virtude da situação geral decorrente da guerra européia.

Relatando, embora, o exercício de 1940, cumpre-me consignar, aquí, que alimento as mais fundadas esperanças de resolver o importante assunto, contando com novas tarifas para 1942, não só com o apôio do Govêrno do Estado, mas também das classes conservadoras.

Um razoável aumento, que, aliás, vem encontrar os produtos em alta, é indispensável, justo e oportuno. E, sem essa

providência, a Viação Férrea ficará impedida de atender necessidades fundamentais.

TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Continua, a contento geral, o tráfego rodoviário em conexão com o ferroviário, de Bento Gonçalves para Alfredo Chaves e Prata, e de Santa Barbara para Palmeira e Iraí.

Êsses serviços têm progredido e, com o mehoramento das estradas de rodagem, tendem a tomar um grande vulto. A 1.ª Divisão apresentou, mesmo, um estudo sôbre as possibilidades econômicas de estender-se até Lagoa Vermelha o tráfego rodoviário de Bento Gonçalves a Alfredo Chaves e Prata. Tal prolongamento, bem como outros que também são necessários, não foi todavia inaugurado, em virtude de pretender a Viação Férrea, levar a cabo, nesse terreno, uma ação de maior envergadura.

EXTENSÃO DA RÊDE

A extensão total das linhas da Viação Férrea, em 31 de dezembro de 1940, era de

3.396,175 Km.

estando aí incluidos os 22,072 Km. do ramal de Pôrto Alegre ao Matadouro Modêlo.

Verificou-se durante o ano um aumento de 5,010 Km, referente à inauguração do trecho de Esquina a Santa Rosa.

SERVIÇO JURíDICO

Durante o ano de 1940, deram entrada no Gabinete do Advogado da Viação Férrea 144 novos expedientes. Foram exarados pareceres, prestadas e pedidas informações e expedida correspondência em número de 244, com a seguinte discriminação:

Minutas de contratos, quitações, expedientes, etc.....	24
Contratos	7
Multa contratual	2
Reparação civil de dano ocorrido	4
Liquidação de débito da Viação Férrea, decorrente de sentença judicial	2
Prescrição de ação judiciária	3
Mandato	2
Posse	1

Imposto de sêlo do papel	2
Isenção de impostos	1
Seguro obrigatório contra fogo, etc.	1
Desconto em fôlhas de pagamento	1
Contagem de tempo de serviço militar	1
Gratificação de 10 %	3
Licença-prêmio	1
Promoção de funcionário	1
Requerimentos de certidões	11
Outros assuntos	14
Taxa ad-valorem	2
Juros da dívida ativa da Viação Férrea	1
Extravios de volumes	4
Entrega de mercadorias	1
Desvios e ramais	1
Edificações em terrenos da Viação Férrea	3
Fornecimento de água	2
Processos de desapropriação solucionados	10
Idem, em andamento	31
Idem, certidões negativas	6
Idem, remessa de certidões negativas	6
Idem, sinopse dos títulos de propriedade	5
Compra e venda	2
Doação	1
Informações prestadas	57
Informações pedidas	3
Correspondência	28
Total	244

Além do que foi apontado, o advogado da Viação Férrea acompanhou, no período relatado, cinco processos criminais, que a Justiça Pública moveu contra empregados da rêde por delitos culposos, de acidentes do tráfego, e ocorridos um em Pôrto Alegre, um em Novo Hamburgo e três em Alegrete. Foram conseguidas quatro absolvições. Um dos acusados, tendo previamente prestado fiança, aguarda o resultado da apelação que interpôs da sentença que o condenou a dois meses de prisão celular.

INSPETORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Com a remoção do eng.º Alipio Gonçalves Rosauro de Almeida, para o Rio de Janeiro, voltou novamente à chefia

do 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas, hoje Departamento Nacional de Estradas de Ferro, o eng.º José Alexandre Alcaraz. Em substituição a êsse engenheiro, que foi, também, removido para o 4.º Distrito, em Belo Horizonte, foi designado o eng.º Evandro Ribeiro para a Chefia do 7.º Distrito.

Foram mantidas, com todos os funcionários dêsse importante órgão federal de fiscalização, as mais amistosas relações. A sua ação, exercida na forma do contrato em vigor, teve sempre a maior facilidade da Administração e, assim, todos os problemas de interêsse mútuo foram resolvidos com harmonias de vistas.

COMISSÃO DE RÊDE

Continuou em serviço junto à Viação Férrea a Comissão de Rêde, composta de oficiais do Exército e de engenheiros da Estrada.

O lugar de Comissário Militar continuou ainda, no ano relatado, a ser exercido pelo Major Fernando Pires Besouchet. O Major José Luiz Bettanio Guimarães foi desligado, por ter sido designado para outra comissão.

Os engenheiros representantes da Viação Férrea na Comissão de Rêde são o Comissário Técnico, eng.º José Borges de Leão, e o Adjunto, eng.º João Corrêa Pires.

A Comissão de Rêde deu sua eficiente e expontânea colaboração à organização dos transportes que a Estrada realizou para as unidades que tomaram parte nas manobras militares dêsse ano.

Cumpre destacar aqui que a Viação Férrea vem mantendo com os representantes do Estado Maior do Exército, membros dessa Comissão, as relações mais cordiais e tudo faz para bem atender as suas solicitações no interêsse superior de sua elevada missão.

MANOBRAS MILITARES

Realizaram-se, no Estado, no comêço do ano, as grandes manobras militares do Exército. A parte de transportes, concernente à Viação Férrea, foi desempenhada a contento geral, tendo a Estrada, no fim dos trabalhos, recebidos do sr. General Comandante da Região, o seguinte desvanecedor ofício:

"Êste Comando tem a maior satisfação em cumprir o dever de dirigir a essa Direção os seus

mais sinceros agradecimentos pela maneira eficaz, solícita e patriótica com que a Viação Férrea do Rio Grande do Sul cooperou na Manobra, permitindo rápida e segura concentração da tropa e pronto escoamento após o exercício, além das facilidades de toda a ordem que tanto ajudaram a Direção da Manobra.

(a) **Gen. E. Leitão de Carvalho**
Cmt. da 3.ª R. M.

SEGURO COLETIVO

Continuou a vigorar na Viação Férrea a apólice de seguro em grupo, emitida, em 1.º de agôsto de 1934, pela Companhia Nacional de Seguros de Vida "Sul América". Essa companhia, de acôrdo com as suas tradições, vem cumprindo pronta e regularmente o contrato firmado.

SOCIEDADES FERROVIÁRIAS

Funcionam em diversos núcleos ferroviários do Estado, prestando bons serviços, as seguintes associações, que são mantidas pelo próprio pessoal:

1) Caixa de Aposentadoria e Pensões
2) Cooperativa dos Empregados
3) Associação dos Ferroviários Sul-Rio Grandenses
4) Club Ferroviário
5) Mutualidade de Ferroviários — Pôrto Alegre
6) Amparo Mútuo
7) Associação dos Empregados da Viação Férrea — Santa Maria e Rio Grande
8) Associação Beneficente dos Operários — Santa Maria
9) Sociedade Pecúlio do Aposentado
10) Previdência dos Telegrafistas
11) Biblioteca Profissional dos Operários das Oficinas de Santa Maria
12) Grêmio Apolo Cacequiense — Cacequí
13) Rio Grandense F. B. Clube — Santa Maria
14) Sociedade de Cultura e Beneficência — Bagé
15) Sociedade Beneficente 21 de abril — Santa Maria
16) Sociedade Ferroviária de Auxílio Mútuo — Cruz Alta
17) Departamento Desportivo da Viação Férrea, que tem, hoje, o nome de Nacional Atlético Clube.

Existem, além das relacionadas acima, outras sociedades de caráter desportivo, em vários pontos do Estado, também creadas e mantidas por ferroviários.

Apesar dos bons serviços prestados por todas essas sociedades, o seu número, como se vê, é evidentemente excessivo, prestando-se a uma grande dispersão de esforços e de economias. Por êsse motivo, pensa esta Diretoria em promover um movimento no sentido da unificação das referidas sociedades.

Essa idéia, que parece será bem acolhida, trará, a meu ver, os melhores resultados para a classe ferroviária.

AQUISIÇÃO DE TRILHOS E ACESSÓRIOS NOS ESTADOS UNIDOS

Em concorrência pública aprovada pelo Govêrno do Estado, em despacho de 5 de junho de 1940, e pelo sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, em aviso n.º 2347, de 7 de agôsto do mesmo ano, foram adquiridos à "Inland Steel Company", de Chicago, trilhos e acessórios para 280 Km. de linha. O respectivo contrato de compra e venda foi assinado, no Rio de Janeiro, a 10 de setembro de 1940, entre o Govêrno do Estado e aquela companhia americana, de acôrdo com as condições que haviam sido estabelecidas no edital de concorrência n.º 1941, publicado e amplamente divulgado na imprensa local.

Para a fabricação do referido material foram adotadas as especificações standard americanas, com ligeiras modificações de adaptação às necessidades da Viação Férrea. Os trilhos foram encomendados com o peso de 37,2 Kg. por metro corrente e com o comprimento de 16 metros. Foi essa a primeira vez que o Brasil importou trilhos de comprimento superior a 12 metros e pela primeira vez também a América do Norte os fabricou para o comércio externo.

Para fiscalizar a fabricação dêsse material, foi nomeada, pelo Govêrno do Estado, uma comissão composta dos eng.os Octacílio Pereira, Attila do Amaral, Alfredo da Costa Pereira, Fernando Abott Torres e do sr. Josué Piccini, sob a chefia do primeiro, a qual partiu daqui na segunda quinzena de setembro, chegou aos Estados Unidos em outubro e iniciou os serviços de fiscalização nos primeiros dias de novembro.

Afim de serem colocados os trilhos, no trecho previsto, compreendido entre Barreto e Santa Maria, foi estabelecido, pelo eng.º chefe da 4.ª Divisão, um programa de serviço que

permitia a restauração total do dito trecho num espaço de tempo não superior a 6 meses, si os trilhos pudessem ser desembarcados em Pôrto Alegre antes de 1.º de março de 1941, como fôra estabelecido no contrato.

Para realização do referido programa, o trecho a ser refeito foi dividido em 8 secções, atendidas cada uma por três turmas, com tarefas determinadas de um modo prático e racional.

Pela primeira vez, também, o que ressalto de uma maneira particular, foram dadas providências para que os trilhos, antes de serem colocados na linha, fossem selecionados, sob o ponto de vista de sua composição química e de sua situação no respectivo lingote de fundição, afim de se possibilitar, assim, o emprêgo daqueles que ofereciam maiores garantias de resistência justamente nas curvas e nos trechos cujas condições de trabalho mais severas exigissem o melhor material.

À Comissão nomeada pelo Govêrno do Estado, além dos trabalhos propriamente de fiscalização, foram cometidos encargos de estudos e observação de assuntos do interêsse da Viação Férrea.

Êsses encargos se distribuem como segue:

Ao eng.º Attila do Amaral: Estudar as relações e cooperação das vias férreas americanas com os serviços rodoviários.

Ao eng.º Alfredo da Costa Pereira: Estudar os processos de tratamento das madeiras empregadas para dormentes e os processos de soldagem das juntas de trilhos.

Ao eng.º Fernando Abott Torres: Estudar carros-motores e composições Diesel para serviço de passageiros, e organização de oficinas e suas relações com os depósitos.

Ao sr. Josué Piccini: Estudar a organização de oficinas e depósitos, e fundição de aço.

Até 31 de dezembro do ano em relato a Comissão continuava ainda nos Estados Unidos, no desempenho das importantes incumbências que lhe foram confiadas.

SUB-DIRETORIA

Por decreto n.º 161, de 17 de outubro de 1940, do Govêrno do Estado, foi creado, na Viação Férrea, o cargo de Sub-Diretor. Essa providência foi aprovada pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, conforme se vê pela portaria n.º 227, de 24 de março dêste ano.

Para o cargo de Sub-Diretor foi nomeado, por decreto n.º 584, de 18 de outubro de 1940, o eng.º José Simeão Soeiro de Souza, que tomou posse do lugar na mesma data da nomeação.

AMPLIAÇÃO DE PODERES DA DIRETORIA

"Decreto n.º 182, de 6 de dezembro de 1940

Amplia as atribuições do Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, autorizando-lhe a reorganizar os serviços internos e a resolver os casos omissos no regulamento e dá outras providências.

"O Interventor Federal no Estado do Rio Grande do Sul, usando de atribuições que lhe conferem os arts. 6.º, n.º I e 7.º n.º 1 do decreto-lei n. 1.202, de 8 de abril de 1939, e

considerando que a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, pelo gráu de desenvolvimento a que atingiram a extensão das suas linhas, o seu tráfego e o volume dos seus transportes, exige uma reorganização administrativa dos seus serviços, a qual, no entanto, deve se processar lenta e progressivamente;

considerando que o decreto n.º 161, de 17 de outubro dêste ano, creou o cargo de Sub-Diretor, diretamente subordinado ao Diretor Geral, ficando sob sua autoridade os serviços do Tráfego, da Locomoção, da Via Permanente e outros mais, que, a critério do Diretor Geral, forem julgados de toda a conveniência lhe atribuir;

considerando que, pelos motivos expostos, se torna necessário dar maior amplitude às atribuições administrativas do Diretor Geral, concedendo-lhe, também, a faculdade de reorganizar os serviços internos da rêde que estejam reclamando modificações urgentes para adatá-los às normas industriais e prática comercial que convém à sua exploração,

DECRETA:

Art. 1.º — Fica o Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul autorizado a introduzir nos serviços internos da rêde as modificações que sirvam para atender melhor as necessidades dos transportes e a exploração comercial da rêde.

Art. 2.º — Cabe ao Diretor Geral tomar as medidas administrativas, que, de conformidade com o estabelecido no artigo precedente, forem, a seu juízo, julgadas imprecindíveis para a consecução do objetivo em vista, assim como a resolver

os casos omissos no regulamento, que foi aprovado pelo decreto n.º 4.009, de 24 de janeiro de 1928.

Parágrafo único — Essas medidas administrativas podem alcançar a transferência de funcionários, cujos cargos, nos têrmos do regulamento referido e de acôrdo com as instruções até agora vigentes, forem de nomeação do Govêrno do Estado, respeitada a equivalência da hierarquia e proventos materiais dos mesmos.

Art. 3.º — Fica revogado o art. 328.º do regulamento, aprovado pelo decreto n.º 4.009, de 24 de janeiro de 1928.

Art. 4.º — O Diretor Geral da Viação Férrea é autorizado a baixar as portarias, que julgar convenientes, para realizar as medidas previstas no artigo primeiro.

Art. 5.º — Revogam-se as demais disposições em contrário.

Palácio do Govêrno, em Pôrto Alegre, 6 de dezembro de 1940.

(a) **O. Cordeiro de Farias**
(a) **A. Meirelles Leite".**

E, assim, Sr. Secretário, dou por finda a Introdução ao RELATÓRIO de 1940, na qual julguei de meu dever passar em revista os fatos mais notáveis ocorridos no mesmo ano e pôr em especial relêvo os índices numéricos que mais impressionam, pela sua significação, às administrações ferroviárias e definem os resultados práticos dos transportes realizados.

Orientado, com êsses elementos resumidos e mais os relatórios que adiante se seguem, nos quais cada departamento desta via férrea historia pormenorizadamente as suas atividades, durante o ano transato, podeis bem apreciar a ação da administração da Viação Férrea no exercício findo.

E, não desejando passar sem uma especial referência o trabalho dos nossos dedicados servidores, tenho o prazer de declarar-vos que todos os auxiliares da administração, senhores engenheiros sub diretor e ajudatnes, chefes de Divisão e de Serviço e todo o pessoal ferroviário que empregou sua atividade nesta Estrada em 1940, fazem jús aos meus melhores agradecimentos pelo auxílio prestimoso e eficiente colaboração que, todos, sem distinção de categorias, emprestaram aos serviços da Rêde, mantendo íntegro o bom nome e o prestígio de que sempre a Viação Férrea usufruiu no seio do povo riograndense.

Pôrto Alegre, em 31 de outubro de 1941.

Ten. Cel. Eng.º João Valdetaro de Amorim e Mello
Diretor Geral

ALMOXARIFADO

O movimento de entradas, durante o ano de 1940, foi inferior ao de 1939 e o de saídas, superior, conforme demonstra o quadro seguinte:

ANOS	ENTRADAS	SAÍDAS
1939	59.486:800$710	54.925:704$310
1940	50.536:736$740	55.462:049$640
Diferenças.....	— 8.950:063$970	+ 536:345$330

Acha-se assim discriminado, em 1940, o movimento geral do Almoxarifado:

Existência em 1.º de janeiro de 1940...	25.463:612$160
ENTRADAS:	
por compras	45.846:204$700
por objetos manufaturados nas Oficinas e na Fábrica de Artefactos de Cimento..	4.147:271$400
por devoluções	561:584$040
Total	76.018:672$300
A deduzir:	
Faltas verificadas em Inventários.....	18:323$400
Total Geral	76.000:348$900
Saídas durante o ano.....	55.462:049$640
Saldo para 1941.....	20.538:299$260

As importâncias dispendidas com a aquisição e confecção de materiais, em 1940, incluídas as despesas de manipulação e outras, — estão assim representadas, comparativamente com as do ano de 1939:

MATERIAIS	1939	1940
Carvão Nacional	16.253:833$530	20.338:912$160
Carvão briquete	9.509:564$060	641:981$520
Lenha	6.137:402$510	7.472:578$390
Dormentes de lei.....	6.296:077$190	5.335:307$640
Madeiras	1.055:762$190	988:831$980
Acessórios para trilhos.....	1.381:929$510	952:255$640
Diversos e papelaria.....	17.712:933$210	14.136:267$570
Materiais de linha.....	—	127:341$200
Totais	58.347:502$200	49.993:476$100
Diferença para menos em 1940	—	8.354:026$100

Essas parcelas representam somente os valores dos materiais que passaram pelo estoque do Almoxarifado. As aquisições de materiais imputados diretamente às contas de saídas, não estão, pois, nelas incluídas.

Verifica-se pelo demonstrativo supra, que o movimento de compras, em 1940, foi inferior ao de 1939, em 8.354:026$100, devido às restrições, em consequências das dificuldades decorrentes da atual conflagração européia, nas compras de materiais de procedência estrangeira, principalmente de carvão em briquetes, que não foi comprado em 1940, e a importância que nesse título aparece é relativa à manipulação do que já havia em estoque e às despesas portuárias e alfandegárias atrasadas.

Essa restrição forçada nas compras, não teve, porém, maiores reflexos, graças à medida de previdência tomada em 1937 e 1938, pela qual os estoques de alguns materiais de procedência estrangeira, de maior consumo, foram reforçados, diante da iminência da guerra, já então em franca efervescência.

Não fôra isso, estaria, agora, a Viação Férrea privada de muitos dêsses materiais ou pagando-os, quando houvesse possibilidade de sua importação, por preços quase proibitivos.

O saldo de 20.538:299$260 transposto para o exercício de 1941, é constituído pelas parcelas seguintes:

Acessórios para trilhos.....	683:966$550
Dormentes de lei.....	1.375:990$250
Carvão nacional	439:800$980
Carvão em briquete	2.075:835$260
Lenha	780:065$480
Nó de pinho	137:252$110
Ferro em barras e chapas.....	1.748:875$700
Aço em barras e chapas.....	1.135:206$820
Latão em barras e chapas.....	129:717$130
Cobre em barras e chapas.....	100:277$200
Cobre para fundição.....	130:696$190
Madeiras	298:522$540
Bronze fundido	211:887$390
Ferro fundido	256:920$570
Parafusos e porcas.....	374:944$410
Tubos para caldeiras.....	209:638$790
Aros para locomotivas e veículos...	1.291:433$540
Eixos de aço	166:018$120
Molas para locomotivas e veículos..	751:835$630
Papelaria e objetos para escritório.	351:973$680
Gasolina e querosene.....	61:230$190
Óleos diversos	291:871$190
Materiais de linha	879:125$260
Materiais para construção de 22 carros de passageiros.....	461:631$530
Materiais diversos	6.141:085$270
Desincrustante Dearborn, fórmula 300	52:497$480
Total.....	20.538:299$260

Recebimento de carvão nacional

Foram recebidas do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, durante o ano de 1940, — 326.558,890 toneladas dêsse combustível, nos seguintes portos:

Pôrto de:	Quantidade	Média mensal aproximada
	T	T
Rio Grande	13.554,390	1.129,532
Pelotas	68.868,160	5.739,013
Cabo aéreo	209.159,860	17.429,990
Pôrto Alegre	34.976,480	2.914,710
	326.558,890	27.213,245

Consumo de carvão nacional

Nesse mesmo período, foram consumidas 325.720,550 toneladas, contra 287.996,008 ditas em 1939. Houve, conseguintemente, sôbre êste último ano, um acréscimo de 37.724,542 toneladas.

O consumo mensal foi:

	T
Janeiro	27.107,390
Fevereiro	23.885,990
Março	27.518,570
Abril	24.233,490
Maio	28.252,070
Junho	30.916,130
Julho	32.946,730
Agôsto	30.412,990
Setembro	25.818,140
Outubro	27.325,060
Novembro	24.328,560
Dezembro	22.975,430
Total	325.720,550

O movimento geral do ano de 1940, em números redondos, comparado com o do ano de 1939, assim se apresenta:

MOVIMENTO GERAL	1939	1940
	T	T
Saldo em 1.º de janeiro.....	6.964	5.670
Recebimento durante o ano.....	286.490	326.559
Ajuste de inventário.....	212	175
	293.666	332.404
Consumidas durante o ano.....	287.996	325.720
Saldo real em 31/12.....	5.670	6.684

Carvão briquete

Em 1.º de janeiro de 1940, havia um saldo dêsse combustível de 20.517,882 toneladas, e durante o ano não houve recebimento dêsse combustível, pelos motivos já expostos.

Em resumo, o movimento geral do ano foi:

	T
Saldo em 1.º/1/940.....	20.517,882
Ajuste de inventário	131,240
Total	20.649,122
Consumidas durante o ano.....	12.858,918
	T
Saldo para 1.º/1/941.....	7.790,204

Foram consumidas, pois, menos 24.388,290 toneladas em relação ao ano de 1939, cujo consumo atingiu a 37.247,208 toneladas.

Lenha

As entradas de lenha durante o ano foram de 688.883,500 metros cúbicos, na importância de 7.477:723$890, inclusive 14.730 metros cúbicos extraídos dos Hortos Florestais da Viação Férrea, situados nos municípios de São Leopoldo, Montenegro, Santana, Itaquí e Uruguaiana, no valor de.... 160:985$040 e mais 5.145,500 metros cúbicos no valor de 5:145$500 de ajuste de inventários, com todas as despesas de manipulação e transporte.

Resumindo:

	m³	
Entradas por compra, de diversos	669.008	7.311:593$350
Entradas por compra, dos Hortos	14.730	160:985$040
Entradas por ajuste de inventários	5.145,5	5:145$500
	m³	
Total.....	688.883,5	7.477:723$890

O preço médio de saída do ano, foi de 10$643 por metro cúbico.

O consumo dêsse combustível, foi de 715.378 metros cúbicos em 1940 e, em 1939, de 547.690 metros cúbicos.

O saldo recebido do ano anterior foi de 66.002 m³.

Nós de pinho

Atingiram a 44.994 metros cúbicos as entradas de nós de pinho em 1940, no valor de 953:545$850, inclusive despesas de manipulação e transporte.

Foram consumidos 40.624,500 metros cúbicos nesse mesmo período, contra 20.070 metros cúbicos em 1939.

Dormentes padrão

Entraram durante o ano de 1940 — 590.852 peças, no valor de 5.249:736$810, inclusive todas as despesas de manipulação e transporte. Êsse ano recebeu do anterior um saldo de 201.282 peças.

O consumo foi de 654.902 peças nesse mesmo ano, e de 571.928 em 1939.

Dormentes especiais

O total de dormentes especiais para desvio, pontes e linha internacional, entrado durante o ano, alcançou a 4.708 peças, no valor de 73:476$380, com as respectivas despesas de manipulação e transporte.

Foram consumidas, em 1940, — 10.098 peças e, em 1939, — 20.338.

O saldo em 1.º de janeiro de 1940, era de 15.103 peças.

Moirões

Em 1.º de janeiro de 1940, havia um saldo de 10.511 peças dêsse material.

As entradas foram, no decorrer do ano, de 5.067 peças, na importância de 19:688$780.

Foram gastas 8.643 peças, nesse ano, contra 17.768 em 1939.

Resumo geral dos fornecimentos feitos pelo Almoxarifado em 1940

PRIMEIRO SEMESTRE

GNAÇÃO	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Central	28:423$000	14:704$600	36:520$800	31:849$700	31:572$200	81:043$8
.....	94:969$900	106:800$000	100:396$100	106:176$000	109:712$200	108:611$7
.....	2.873:193$500	2.809:603$700	2.920:432$000	3.016:522$900	3.213:373$200	3.182:916$5
os.....	602:736$300	634:928$300	739:592$200	766:710$400	789:169$700	604:257$8
nto e Diversos..	532:723$900	584:633$600	617:101$000	630:699$600	749:655$900	689:298$1
1.º SEMESTRE	4.132:046$600	4.150:670$200	4.414:042$100	4.551:958$600	4.893:483$200	4.666:127$9

SEGUNDO SEMESTRE

GNAÇÃO	Julho	Agôsto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Central	39:240$900	47:144$600	42:364$700	33:789$800	30:232$700	29:450$5
.....	131:880$900	176:558$600	106:112$200	141:878$700	105:907$600	121:715$5
.....	3.277:756$900	3.058:311$700	2.751:500$800	2.908:377$500	2.717:498$700	2.600:248$5
s.....	784:515$700	1.127:059$900	843:133$500	799:265$900	838:735$200	752:091$7
to e Diversos..	818:275$100	967:024$500	654:623$800	674:795$600	874:610$300	688:397$8
2.º SEMESTRE	5.051:669$500	5.376:099$300	4.397:735$000	4.558:107$500	4.566:984$500	4.191:904$0

R E S U M O :

PRIMEIRO SEMESTRE	26.808:328$600	
SEGUNDO SEMESTRE	28.142:499$800	54.950:828$400
, creditado às saídas mensais:		
PRIMEIRO SEMESTRE	274:004$880	
SEGUNDO SEMESTRE	237:216$360	511:221$240
		55.462:049$640

DEPARTAMENTO DO PESSOAL

O Departamento do Pessoal entrou, em 1940, no seu terceiro ano de existência. E' lícito dizer-se que o trabalho se processou com bem maior eficiência, não obstante estar, ainda, no período de organização a Secção de Assentamentos.

Na Secção em referência, cujo volume de trabalho avulta de dia para dia, já foram fichados com os respectivos históricos perfeitamente regularizados, cêrca de 2.500 funcionários. Restam, assim, para serem fichados, aproximadamente, 10.000 ferroviários.

A organização dêsse serviço é de molde a permitir que sejam fichados no menor lapso de tempo possível, considerável número de empregados, o que traz, visíveis vantagens para os trabalhos, em geral, dêste Departamento.

Para fichar um empregado são necessários os seguintes elementos:

1.º — Fôlha de admissão (X — 16);
2.º — Ficha de identificação (X — 16 bis);
3.º — Exame médico;
4.º — Fotografia.

Com êsses elementos é considerado fichado um funcionário admitido aos serviços da Viação Férrea.

Na Secção de Assentamentos registram-se, também, promoções, remoções e demissões, mediante os respectivos documentos que são remetidos àquela Secção pela Divisão competente. Enfim, toda a alteração sofrida na situação de qualquer funcionário, fica perfeitamente consignada na ficha respectiva.

Procura-se dar mais impulso a êsse serviço para assim obter do mesmo o máximo de eficiência possível.

O movimento geral do Departamento do Pessoal no ano de 1940, foi o seguinte:

Secção de Expediente

Licenças-prêmio	20
Tratamentos de saúde, interêsse e férias	6.617
Indenizações por acidente do trabalho	62
Pagamentos relativos a funerais	84
Gratificações adicionais	269
Pagamentos de vencimentos atrasados	8
Total geral	7.060

Secção de Assentamentos

Foram registrados nesta Secção 7.302 funcionários, assim discriminados:

Diretoria	32
Departamento do Pessoal	23
Almoxarifado	855
1.ª Divisão	326
2.ª Divisão	2.075
3.ª Divisão	2.138
4.ª Divisão	1.442
5.ª Divisão	411
Total geral	7.302

Em 1940 foram nomeados 41 escriturários de 4.ª classe, sendo 38 aprovados no concurso realizado no ano de 1938 e 3 no efetuado em 1940.

Gabinete Jurídico

Deram entrada no Gabinete Jurídico, durante o ano de 1940, 614 expedientes e foram emitidos os seguintes pareceres:

Gratificações adicionais	88
Inquéritos Administrativos e assuntos relativos	65
Correção de nomes	199
Auxílio para funerais	20
Aposentadorias e Pensões	2
Contagem de tempo de serviço e antiguidade	51
Diferença de vencimentos	8
Estabilidade funcional	8

Honorários médicos	2
Acidentes do trabalho e assuntos conexos	103
Férias regulamentares	4
Fornecimento de certidão	11
Movimento de pessoal	5
Naturalização de estrangeiros	5
Serviço Militar	6
Pedidos de reintegração	7
Remessas e petições perante a Justiça do Trabalho	16
Contestações e razões perante a Justiça Ordinária	23
Vencimentos atrasados e impagos	23
Duração do trabalho ferroviário	6
Quotas de subsistência	3
Exonerações de funcionários	8
Outros assuntos	59
Total	722

Para representar a Viação Férrea em ações que a mesma foi parte, o Gabinete Jurídico se fez presente, em 1940, nos fôros de Canôas, São Leopoldo, Cachoeira, Rio Pardo, Santa Maria, Cruz Alta, Passo Fundo, José Bonifácio, São Borja, São Gabriel, Bagé e Rio Grande.

Secção de Fôlhas de Pagamento

Afim de completar as finalidades precipuas do Departamento do Pessoal, está em estudos a organização da Secção de Fôlhas de Pagamento e atividades correlatas, o que vem sendo elaborado atendendo-se à moderna mecanização dos serviços.

A Secção em apreço virá preencher uma grande e visível lacuna, e trará um maior rendimento para os serviços comuns da Secção de Expediente, hoje grandemente sobrecarregada, com ocupações que, propriamente, não lhe dizem respeito.

Comissão de Inquéritos Administrativos

Durante o ano de 1940 funcionou com a devida regularidade a Comissão de Inquéritos Administrativos, que passou a ser subordinada a êste Departamento.

No exercício de 1940, essa Comissão realizou 26 inquéritos, assim especificados:

Abandono do cargo	10
Embriaguês	5
Improbidade	4
Furto	2
Apropriação indébita	2
Insubordinação	1
Agressão à mão armada	1
Atos atentatórios à moral	1
Total	26

Enquanto que no ano de 1939 foram realizados 46 inquéritos, no ano findo foram realizados, apenas, 26, o que muito vem abonar a disciplina que reina no meio ferroviário.

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO

O resultado da exploração do tráfego, em 1940, foi o seguinte:

Receita bruta	109.034:070$300
Despesa de custeio.....	109.783:041$000
Déficit	748:970$700
Coeficiente de tráfego.....	100,69 %

Receita orçada para 1940.....	116.098:600$000
Receita arrecadada em 1940.....	109.034:070$300
Diferença para menos da orçada	7.064:529$700

Despesa orçada para 1940.....	116.098:600$000
Despesa realizada em 1940.....	109.783:041$000
Diferença para menos da orçada.	6.315:559$000

Resultados por mês

MESES	Receita	Despesa	Saldo	Déficit	Coeficiente
Janeiro	9.411:980$900	8.899:710$600	512:270$300	—	94,56 %
Fevereiro	9.439:027$800	8.675:771$400	763:256$400	—	91,91 %
Março	11.247:201$400	8.977:941$000	2.269:260$400	—	79,82 %
Abril	9.625:910$300	9.414:712$400	211:197$900	—	97,81 %
Maio	9.799:617$400	9.512:375$000	287:242$400	—	97,07 %
Junho	9.072:599$000	9.281:986$700	—	209:387$700	102,31 %
Total do 1.º semestre	58.596:336$800	54.762:497$100	3.833:839$700	—	93,46 %
Julho	8.886:204$500	9.685:229$600	—	799:025$100	108,99 %
Agôsto	7.717:571$000	9.721:107$100	—	2.003:536$100	125,96 %
Setembro	7.333:761$200	8.928:764$000	—	1.595:002$800	121,75 %
Outubro	8.826:947$400	9.139:969$300	—	313:021$900	103,55 %
Novembro	8.674:591$000	8.819:781$300	—	145:190$300	101,67 %
Dezembro	8.998:658$400	8.725:692$600	272:965$800	—	96,97 %
Total do 2.º semestre	50.437:733$500	55.020:543$900	—	4.582:810$400	109,09 %
Total do ano	109.034:070$300	109.783:041$000	—	748:970$700	100,69 %
Média mensal	9.086:172$525	9.148:586$750	—	62:414$225	—

Discriminação da receita, por espécie, nos últimos doze anos

U L O S	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
.....	12.249:771$800	12.681:760$180	10.651:417$810	12.400:274$440	11.318:320$800	12.013:784$400	12.570:496$200	14.610:499$200	18.292:707$800	19.518:916$700	19.866:854$800
.....	364:252$180	320:407$220	305:650$200	244:880$300	327:095$100	277:855$500	316:296$600	300:685$500	316:592$300	300:670$100	272:545$900
.....	3.214:043$920	3.141:755$130	2.472:640$630	3.194:019$900	2.700:270$400	2.659:472$900	2.902:803$800	3.587:115$900	3.937:961$700	4.006:042$600	3.784:526$800
.....	49.181:744$250	37.533:835$180	36.887:768$650	35.321:590$440	44.282:252$400	47.570:260$910	51.660:861$520	54.781:936$000	59.782:991$100	62.278:045$400	66.361:351$800
ns de carga	2.194:182$800	3.708:126$900	2.357:763$400	1.863:543$120	1.853:921$500	2.099:342$100	2.581:418$800	3.108:508$800	4.658:662$000	5.257:009$800	6.474:806$000
ns de passageiros..	145:898$920	285:619$480	145:611$600	357:635$640	222:294$900	276:655$100	333:873$900	227:311$700	279:946$500	322:856$300	317:278$700
.....	118:208$380	101:293$860	91:577$960	141:026$120	150:886$100	146:545$100	158:402$000	181:170$600	210:044$750	198:939$000	194:984$800
.....	159:852$230	135:485$650	104:488$450	91:954$200	98:483$000	165:574$900	185:141$800	138:601$500	165:735$400	195:216$500	221:703$100
.....	4.782:064$640	3.843:267$300	3.633:735$440	3.428:689$100	3.777:454$500	3.848:335$400	4.754:725$100	6.319:488$800	7.492:313$700	7.907:133$600	8.155:423$600
.....	3.662:824$660	3.808:047$550	3.147:242$140	4.191:113$890	4.313:269$610	4.554:188$860	4.726:170$500	4.091:235$400	5.177:045$000	2.449:920$450	4.675:223$200
.....	76.072:843$780	65.559:588$450	59.827:896$280	61.234:727$150	69.044:248$310	73.612:015$170	80.190:190$220	87.346:553$400	100.314:000$250	104.117:900$250	110.324:698$700

virtude de nova classificação de contas, o título "Passageiros" aparece, em 1940, acrescido da parcela de 826:766$600, referente a "Leitos e poltronas". Também o título "Mercadorias" foi acrescido de 1.1
dentes a "Carga, descarga, baldeação e notas". Essas parcelas, pelo critério anterior, estariam incluídas no título "Rendas diversas".

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

A N O S	Receita	Despesa	Saldo	Déficit	Coeficiente
1920 — 6 meses.....	9.396:385$350	9.658:552$690	—	262:167$340	102,79
1921	31.758:541$990	30.230:737$680	1.527:804$310	—	95,19
1922	35.777:771$020	34.836:213$720	941:557$300	—	97,37
1923	35.596:644$650	39.475:139$410	—	3.878:494$760	110,90
1924	42.819:258$790	46.619:488$110	—	3.800:229$320	108,88
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	106,38
1926	51.612:356$810	55.364:602$530	—	3.752:245$720	107,27
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	97,43
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	96,38
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	—	93,15
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	102,00
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	103,52
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	99,72
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	91,28
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	—	87,10
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	—	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	—	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	—	86,86
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	—	4.627:042$150	104,44
1939	110.324:698$700	107.945:475$700	2.379:223$000	—	97,84
1940	109.034:070$300	109.783:041$000	—	748:970$700	100,69
Totais.....	1.388.961:397$840	1.343.532:424$130	45.428:973$710	—	96,73

NOTA: Êste quadro aparece, êste ano, com algumas alterações, em virtude do ajuste de certas contas entre os Contratantes (1920, 1921 e 1922), bem como por fôrça de diversas glosas feitas pelas Juntas de Tomadas de Contas.

Discriminação da receita pelas diversas contas

CONTAS	1939		1940	
	Receita	% do total	Receita	% do total
Público	89.601:028$500	92,30 %	87.323:880$200	88,90 %
Govêrno Federal	3.444:805$800	3,55 %	5.893:711$300	6,00 %
Governos Estaduais, Municipais e Emprêsas	1.334:234$000	1,37 %	1.234:648$500	1,25 %
Fundo de Melhoramentos e Subvenção da União	2.697:295$700	2,78 %	3.782:430$200	3,85 %
Total	97.077:364$000	100,00 %	98.234:670$200	100,00 %
Rendas diversas	13.247:334$700	—	10.799:400$100	—
Total da receita	110.324:698$700	—	109.034:070$300	—

Demonstração da despesa de custeio, por semestre e por Divisão, em 1940

T f T U L O S	Pessoal	Material	Total	% do total
1.° Semestre				
Administração Central	2.848:247$500	2.012:200$300	4.860:447$800	8,87
Tráfego	8.967:624$300	1.417:824$100	10.385:448$400	18,96
Locomoção	8.723:746$100	19.215:289$400	27.939:035$500	51,02
Via Permanente	7.215:908$700	4.361:656$700	11.577:565$400	21,15
Total do 1.° Semestre	27.755:526$600	27.006:970$500	54.762:497$100	100,00
2.° Semestre				
Administração Central	2.760:666$200	2.093:308$700	4.853:974$900	8,82
Tráfego	8.957:444$900	1.268:402$100	10.225:847$000	18,59
Locomoção	8.815:478$400	18.555:090$500	27.370:568$900	49,75
Via Permanente	7.276:776$000	5.293:377$100	12.570:153$100	22,84
Total do 2.° Semestre	27.810:365$500	27.210:178$400	55.020:543$900	100,00
Total do ano				
Administração Central	5.608:913$700	4.105:509$000	9.714:422$700	8,85
Tráfego	17.925:069$200	2.686:226$200	20.611:295$400	18,77
Locomoção	17.539:224$500	37.770:379$900	55.309:604$400	50,38
Via Permanente	14.492:684$700	9.655:033$800	24.147:718$500	22,00
Total geral	55.565:892$100	54.217:148$900	109.783:041$000	100,00

Demonstração da receita de 1940, por semestre

TÍTULOS	Número e toneladas	Passageiros quilômetro e Toneladas quilômetro	Receita	% do total
1.º Semestre				
Passageiros	1.335.086	133.177.838	11.145:802$500	19,02
Bagagens	555,373	192.522	133:651$200	0,23
Encomendas	18.203,169	3.273.260	2.099:749$600	3,58
Mercadorias	769.977,458	265.469.501	32.073:945$200	54,74
Animais em trens de passageiros	1.099,500	225.281	139:145$700	0,24
Animais em trens de carga	108.171,500	39.189.547	6.170:157$200	10,53
Rendas diversas	—	—	6.833:885$400	11,66
Total do 1.º Semestre	—	—	58.596:336$800	100,00
2.º Semestre				
Passageiros	1.183.303	111.243.641	10.300:162$200	20,42
Bagagens	431,655	160.312	106:270$200	0,21
Encomendas	17.241,672	2.968.412	1.795:380$300	3,56
Mercadorias	752.801,776	256.490.409	31.390:482$200	62,24
Animais em trens de passageiros	1.564,950	360.025	222:041$400	0,44
Animais em trens de carga	46.003,800	20.413.693	2.657:882$500	5,27
Rendas diversas	—	—	3.965:514$700	7,86
Total do 2.º Semestre	—	—	50.437:733$500	100,00
Total do ano				
Passageiros	2.518.389	244.421.479	21.445:964$700	19,67
Bagagens	987,028	352.834	239:921$400	0,22
Encomendas	35.444,841	6.241.672	3.895:129$900	3,57
Mercadorias	1.522.779,234	521.959.910	63.464:427$400	58,21
Animais em trens de passageiros	2.664,450	585.306	361:187$100	0,33
Animais em trens de carga	154.175,300	59.603.240	8.828:039$700	8,10
Rendas diversas	—	—	10.799:400$100	9,90
Total do ano.....	—	—	109.034:070$300	100,00

Quadro discriminativo das mercadorias cujos transportes foram remuneradores, em 1940, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada quilômetro ($154417), comparadas com o ano anterior

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1939	1940	1939	1940
Agricultura				
Açúcar	16.162.137	15.464.891	$176	$174
Fumo	7.775.701	6.340.153	$205	$199
Minas				
Águas minerais, naturais	326.240	414.800	$160	$155
Gasolina (acondicionada)	5.415.140	5.182.480	$271	$270
óleos minerais (acondicionados)	2.755.400	1.852.980	$162	$179
Querosene	1.911.469	1.900.062	$276	$273
Manufaturas				
Produtos não codificados	4.034.297	3.433.974	$330	$334
Aço, ferro, etc.	2.817.238	1.892.192	$189	$183
Acessórios para automóveis	303.864	303.997	$490	$457
Ácidos diversos para fins industriais	101.196	87.001	$276	$294
Aguardente e alcool	2.060.821	2.041.731	$242	$229
Aparelhos sanitários	236.992	289.516	$322	$328
Arames liso e farpado	2.054.291	884.559	$161	$175
Balaios, cestas e vassouras	276.322	274.381	$177	$156
Banha vegetal	4.852	5.621	$233	$227
Barrís vazios	1.295.397	1.328.343	$210	$201
Borracha (artigos de)	25.481	17.849	$515	$543
Bebidas nacionais	714.682	555.421	$225	$237
Bebidas estrangeiras	16.185	13.779	$650	$627
Calçados	672.941	649.672	$301	$288
Camas, fogões e móveis metálicos	699.004	516.119	$358	$338
Canos metálicos diversos	252.211	284.254	$301	$295
Cantaria	122.277	119.371	$404	$376

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1939	1940	1939	1940
Caramelos e bombons	697.119	637.212	$217	$213
Cerveja	3.630.640	3.839.848	$210	$200
Charutos e cigarros.....	496.377	434.498	$517	$516
Chapéus e roupas feitas.....	373.846	320.085	$512	$525
Conservas enlatadas ou em vidros	1.108.945	956.188	$217	$217
Couros curtidos	337.087	297.297	$278	$270
Doces, compotas e passas....	756.920	745.502	$400	$348
Drogas e medicamentos.....	969.481	834.380	$458	$433
Especiarias	200.810	169.615	$447	$503
Espelhos, perfumarias, etc.....	448.811	404.026	$664	$647
Extratos vegetais para curtumes	167.388	145.018	$148	$170
Ferragens	1.928.852	1.417.524	$375	$406
Fôlhas de flandres e têlhas de zinco	515.318	465.873	$318	$307
Formicidas e inseticidas.....	135.018	114.259	$168	$189
Louças e obras de vidro.....	454.188	433.105	$368	$352
Máquinas e instrumentos para fins agrícolas	881.765	515.390	$149	$146
Máquinas para fins industriais	612.126	539.707	$309	$325
Máquinas diversas	303.505	292.007	$420	$399
Massas alimentícias	354.629	406.691	$256	$242
Material elétrico e aparelhos..	268.538	270.261	$488	$467
Móveis novos	843.934	837.458	$432	$439
Mudanças	1.188.186	1.184.051	$196	$195
óleos vegetais comestíveis.....	464.367	492.748	$232	$221
óleos vegetais não comestíveis	130.199	71.789	$357	$411
Papel	1.052.380	1.105.027	$190	$189
Fósforos	213.020	220.461	$528	$486
Sabão e velas	1.149.550	1.211.684	$225	$219
Salames	75.987	48.051	$157	$164
Soda cáustica	950.281	780.787	$170	$162
Tecidos nacionais e estrangeiros	2.021.382	1.530.550	$481	$482
Tintas e vernizes.....	304.875	294.006	$410	$409

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1939	1940	1939	1940
Vasilhame não especificado...	514.841	365.933	$246	$247
Veículos: automóveis armados	575.152	587.616	$524	$539
Veículos: automóveis desarmados	21.135	10.482	$309	$178
Veículos diversos armados....	33.511	54.088	$305	$257
Veículos diversos desarmados.	78.283	77.625	$271	$228
Vidro em placas ou chapas...	240.004	168.899	$315	$313
Vinho nacional em garrafas..	1.573.152	1.145.122	$189	$183
Vinho nacional em barrís....	11.527.758	11.573.023	$173	$172
Produtos de animais				
Bacalhau e similares.....	118.644	88.122	$265	$247
Banha	9.690.773	5.587.676	$161	$160
Charque	18.666.825	13.159.267	$156	$156
Crina animal	132.196	162.300	$195	$192
Couros frescos, secos ou salgados	7.790.555	4.956.142	$155	$195
Mel	160.587	106.666	$194	$204
Toucinho	989.504	688.496	$165	$171

Aí figuram os títulos dos apanhados estatísticos cujo transporte deixa à Viação Férrea margem de lucro, o qual foi absorvido, em grande parte, na proteção às mercadorias que necessitam de tarifas baixas. No quadro que segue, vêem-se as mercadorias cujo transporte foi superior a 10.000 toneladas, no ano de 1940. Êsse quadro tem especial importância, pois nele se podem procurar os produtos de resistência na circulação da rêde, que são aqueles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-quilômetro superior ao custo da mesma unidade ($154.417). Êsses produtos, conforme se verifica, foram os seguintes: AÇÚCAR — FUMO — GASOLINA — VINHO NACIONAL — BANHA — CHARQUE — COUROS FRESCOS, SECOS OU SALGADOS — ANIMAIS BOVINOS (GRANDES).

Grandes transportes (mais de 10.000 toneladas) da Viação Férrea, em 1940, comparados com os de 19

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada-quilômetro		Percurso médio	
	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939	19
Agricultura										
ar	35.844	34.022	16.162.137	15.464.891	2.842:967$900	2.697:159$000	$176	$174	451	4
z beneficiado	58.189	45.753	22.557.203	19.338.012	1.732:244$800	1.544:817$100	$077	$080	388	4
z com casca	67.617	49.027	17.059.839	9.971.962	1.129:424$600	710:217$700	$066	$071	252	2
nha de mandioca	25.314	25.441	8.666.550	8.812.268	707:805$100	689:863$300	$082	$078	342	3
nha de trigo	36.015	31.989	9.595.932	8.010.832	1.136:706$900	937:078$000	$118	$117	266	2
nhas, farelos e fubás diversos	13.522	13.030	4.242.336	3.700.095	367:116$900	337:921$800	$087	$091	314	
io	39.065	38.507	19.333.104	22.222.372	1.374:208$600	1.519:578$400	$071	$068	495	
o	23.190	16.953	7.775.701	6.340.153	1.592:860$400	1.263:885$000	$205	$199	335	
o	6.518	14.818	3.754.779	8.034.849	222:314$300	488:715$300	$059	$061	576	
o	21.350	28.672	10.004.142	17.055.330	649:989$500	1.088:964$000	$065	$064	469	
o em grão	27.127	13.647	6.586.899	2.323.352	610:608$700	280:649$500	$093	$121	243	
Matas										
a	66.228	56.499	3.116.041	2.854.411	384:437$800	329:411$600	$123	$115	470	
eira	247.630	235.732	143.366.108	135.404.934	14.596:315$700	13.568:481$200	$102	$100	579	
Minas										
a	43.126	46.965	3.439.176	3.597.810	303:691$700	293:341$800	$088	$082	80	
	15.520	15.283	3.606.322	4.617.359	416:441$500	489:319$300	$115	$106	232	
ento	16.751	14.599	6.825.078	5.264.977	845:967$900	653:256$800	$124	$124	407	
olina	12.341	11.408	5.415.140	5.182.480	1.466:659$600	1.397:400$000	$271	$270	439	
a calcárea	15.373	15.460	8.025.218	8.195.809	262:542$700	265:610$500	$033	$032	522	
a p.ª construção e outras	43.963	45.590	2.827.027	2.635.703	267:343$500	242:660$000	$095	$092	64	
	55.028	48.286	23.971.214	21.925.428	2.223:704$500	2.045:345$100	$093	$093	436	
Manufaturas										
os, têlhas e ladrilhos	40.948	39.022	5.309.481	4.853.238	450:695$200	429:259$500	$085	$088	130	
o nacional em barrís	49.506	48.825	11.527.758	11.573.023	1.990:425$600	1.987:139$000	$173	$172	233	
Produtos de animais										
a	21.046	13.112	9.690.773	5.587.676	1.564:439$500	895:416$500	$161	$160	460	
que	41.336	29.989	18.666.825	13.159.267	2.916:759$400	2.054:683$500	$156	$156	452	
os frescos, secos ou salados	20.057	13.410	7.790.555	4.956.142	1.203:820$800	769:067$800	$155	$195	388	
a e sebo	16.759	12.910	7.706.396	5.763.063	852:323$500	650:063$900	$111	$113	460	
	11.411	11.349	4.212.774	4.198.227	648:601$100	615:744$500	$154	$147	369	
s para adubo e cinzas de os	11.944	13.664	6.226.295	7.534.776	228:431$000	275:996$700	$037	$037	521	
ais por conta do público										
os grandes	86.467	121.870	27.206.260	41.366.830	4.766:138$900	6.617:081$700	$175	$160	315	
s	18.043	19.683	9.966.146	13.598.078	1.102:869$200	1.458:970$900	$111	$107	552	

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro

MESES	1939	1940
Janeiro	$163.553	$138.509
Fevereiro	$166.101	$139.101
Março	$156.998	$141.614
Abril	$138.815	$150.369
Maio	$154.528	$148.391
Junho	$161.003	$155.164
Julho	$154.082	$154.333
Agôsto	$158.646	$185.661
Setembro	$154.898	$177.322
Outubro	$134.082	$155.163
Novembro	$144.963	$155.295
Dezembro	$139.777	$159.091
Total do ano.....	$151.923	$154.417

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro, desde 1920

ANOS	Despesas	ANOS	Despesas
1920	$107.591	1931	$160.324
1921	$144.495	1932	$156.660
1922	$125.559	1933	$157.626
1923	$133.769	1934	$144.133
1924	$136.918	1935	$133.590
1925	$144.236	1936	$140.932
1926	$150.118	1937	$145.419
1927	$153.638	1938	$172.506
1928	$154.092	1939	$151.923
1929	$143.474	1940	$154.417
1930	$162.685		

Receita e Despesa desde 1898

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o início do arrendamento, em 1898, até 1940, foi o seguinte:

ANOS	Receita total	Despesa total	Receita líquida	Coeficiente
1898.....	1.317:079$440	1.136:855$074	180:224$366	86,3 %
1899.....	1.733:201$845	1.562:882$102	170:319$743	90,2 %
1900.....	1.703:929$020	1.725:323$515	**21:394$495**	101,2 %
1901.....	1.606:082$969	1.455:068$047	151:014$922	90,6 %
1902.....	1.673:138$161	1.374:005$777	299:132$384	82,1 %
1903.....	1.853:727$000	1.556:426$121	297:300$879	83,9 %
1904.....	2.007:712$730	1.598:385$326	409:327$404	79,6 %
1905.....	2.961:068$820	2.126:534$722	834:534$098	71,8 %
1906.....	5.473:162$200	4.193:934$407	1.279:227$793	76,6 %
1907.....	6.432:044$738	5.142:343$217	1.289:701$521	79,9 %
1908.....	7.935:974$371	5.641:104$181	2.294:870$190	71,1 %
1909.....	9.146:348$509	5.592:416$116	3.553:932$393	61,1 %
1910.....	10.711:041$160	7.231:321$248	3.479:719$912	67,5 %
1911.....	12.016:543$950	8.541:190$580	3.475:353$370	71,1 %
1912.....	12.932:888$456	8.019:749$625	4.913:138$831	62,0 %
1913.....	14.432:705$220	9.603:542$615	4.829:162$605	66,5 %
1914.....	12.560:722$545	9.246:349$436	3.314:373$109	73,6 %
1915.....	12.742:855$159	10.034:842$251	2.708:012$908	78,7 %
1916.....	14.301:763$890	12.629:217$610	1.672:546$280	88,3 %
1917.....	16.912:354$138	14.708:135$025	2.204:219$113	87,0 %
1918.....	21.424:209$303	18.751:091$937	2.673:117$366	87,6 %
1919.....	22.386:636$661	22.758:577$288	**371:940$627**	101,6 %
1920.....	22.243:452$396	23.760:417$038	**1.516:964$642**	106,82%
1921.....	31.758:541$990	30.230:737$681	1.527:804$309	95,19%
1922.....	35.777:771$020	34.836:213$722	941:557$298	97,37%
1923.....	35.596:644$650	39.485:139$410	**3.888:494$760**	110,92%
1924.....	42.819:258$790	46.625:488$110	**3.806:229$320**	108,89%
1925.....	53.124:937$080	56.511:839$520	**3.386:902$440**	106,38%
1926.....	51.612:356$810	55.391:102$530	**3.778:745$720**	107,32%
1927.....	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	97,43%
1928.....	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	96,38%
1929.....	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	93,15%
1930.....	65.559:588$450	66.870:250$400	**1.310:661$950**	102,00%
1931.....	59.827:896$280	61.931:660$090	**2.103:763$810**	103,52%
1932.....	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	99,72%
1933.....	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	91,28%
1934.....	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	87,10%
1935.....	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	82,46%
1936.....	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	86,03%
1937.....	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	86,86%
1938.....	104.117:900$250	108.744:942$400	**4.627:042$150**	104,44%
1939.....	110.324:698$700	107.945:475$700	2.379:223$000	97,84%
1940.....	109.034:070$300	109.783:041$000	**748:970$700**	100,69%

Os números indicados em negrito são deficitários.

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

Esta quota deixou de ser paga pelo Govêrno do Estado, ao Govêrno Federal, em virtude dos têrmos do contrato aprovado pelo Decreto n.º 15.438, de 18 de abril de 1922.

Movimento de mercadorias nos anos de 1939 e 1940

ESPECIFICAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada quilômetro	
	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940
Produtos de agricultura	426.944,292	370.274,893	155.933.822	143.321.598	15.304:788$900	14.019:045$900	$098	$098
Produtos de matas.....	316.900,131	295.376,012	147.131.274	138.912.688	15.055:932$800	13.978:588$900	$102	$101
Produtos de minas.....	235.014,502	235.248,142	65.969.337	63.699.035	7.258:110$800	6.847:887$800	$110	$108
Produtos manufaturados	239.823,143	229.901,707	77.109.784	75.255.834	15.884:600$200	14.342:238$000	$206	$191
Produtos de animais....	132.397,019	101.193,112	58.827.701	44.653.647	8.016:861$600	5.718:958$300	$136	$128
Por conta do Govêrno Federal	38.660,168	45.010,957	14.639.460	18.803.409	1.760:444$600	3.380:621$000	$120	$180
Por conta do Govêrno Estadual	24.050,273	10.923,000	2.494.768	2.461.907	402:255$100	304:585$800	$161	$124
Por conta dos Governos Municipais e Emprêsas	150,618	233,410	3.436	215.671	519$400	16:036$900	$151	$074
Por conta do Fundo de Melhoramentos	26.616,361	29.898,551	9.464.724	14.813.902	1.296:420$600	1.935:956$600	$137	$131
Por conta do Reaparelhamento da Viação Férréa (Subv. da União)	253.866,872	204.719,450	15.208.771	19.822.219	1.381:417$800	1.796:334$200	$091	$091
Taxa de carga, descarga, baldeação, Exp. e Notas	—	—	—	—	1.170:837$800	1.124:174$000	—	—
Total Geral.....	1.694.423,379	1.522.779,234	546.783.077	521.959.910	67.532:189$600	63.464:427$400	$121	$199

NOTA: Os dados registados em 1939 diferem ligeiramente dos apresentados no Relatório anterior, devido a nova aglutinação estatística dos subtítulos.

ANOS	Extensão média em tráfego (Km.)	NÚMERO DE PASSAGEIROS			Bagagens (toneladas)	Encomendas (toneladas)	NÚMERO DE ANIMAIS		Mercadorias (toneladas)	OBSERVAÇÕES
		1.ª classe	2.ª classe	Total			em trens de passageiros	em trens de carga		
1898	492,875	38.279	16.404	54.683	990	Incluído no título "Bagagens"	Incluído no título "Animais em trens de carga"	170	44.661	De 15-3-1898 até 31-12-1898
1899	492,875	47.922	20.620	68.542	1.408			2.496	55.513	
1900	584,564	47.301	20.259	67.560	995			2.919	57.336	
1901	584,564	39.866	15.525	55.391	810			1.969	55.320	
1902	584,564	36.583	14.257	50.840	659			1.738	67.447	
1903	584,564	41.340	17.224	58.564	749			2.048	74.731	
1904	584,564	44.399	19.479	63.878	812			2.371	84.210	
1905	1 392,765	78.872	49.452	128.324	1.775			10.040	143.503	
1906	1.415,120	163.007	87.491	250.498	2.942		9.559	52.980	220.298	
1907	1.530,919	201.012	97.293	298.305	3.152		15.761	102.685	245.586	
1908	1.530,919	343.424	123.565	466.989	4.296		—	112.321	312.686	
1909	1.705,218	378.203	144.716	522.919	4.969		37.026	74.437	345.931	
1910	2.081,391	461.422	164.635	626.057	6.251		42.084	88.449	437.171	
1911	2.168,927	554.397	197.884	752.281	7.870		43.051	71.357	473.671	
1912	2.168,927	651.855	218.635	870.490	7.478		56.611	81.006	569.090	
1913	2.169,605	727.680	232.993	960.673	9.212		21.983	98.262	670.410	
1914	2.169,605	710.991	212.914	923.905	1.814	6.441	1)	122.589	544.888	
1915	2.172,085	652.371	184.939	837.310	1.259	6.857	2) 7.632	133.733	561.590	
1916	2.172,085	648.868	184.926	833.794	889	7.609	32.146	92.602	621.592	
1917	2.172,085	617.043	185.102	802.145	1.137	9.251	15.784	119.453	727.208	
1918	2.172,085	631.340	251.044	882.384	1.351	12.679	15.863	93.125	753.063	
1919	2.225,889	792.093	318.924	1.111.017	1.321	18.670	18.682	138.976	698.440	
1920	2.252,791	828.401	409.653	1.238.054	1.726	28.841	17.112	110.943	644.724	
1921	2.279,973	710.939	466.117	1.177.056	1.948	17.715	11.761	104.338	660.950	
1922	2.402,745	725.201	620.321	1.345.522	2.509	17.206	11.184	114.051	778.274	
1923	2.430,555	756.813	739.982	1.496.795	4.410	17.416	18.019	171.382	802.425	
1924	2.513,334	914.104	882.996	1.797.100	7.559	24.934	17.334	188.242	807.461	
1925	2.606,275	981.612	960.706	1.942.318	8.400	31.174	16.661	180.880	873.065	
1926	2.606,275	977.504	955.234	1.932.738	4.971	26.873	13.445	79.597	862.823	
1927	2.606,275	843.482	971.264	1.814.746	3.160	23.253	11.572	73.286	921.192	
1928	2.613,478	856.499	1.129.029	1.985.528	2.351	24.670	8.072	130.082	940.259	
1929	2.648,498	834.762	1.276.284	2.111.046	1.921	23.975	7.733	182.474	1.013.353	
1930	2.648,180	683.903	1.238.098	1.922.001	1.718	22.961	7.986	280.657	788.765	
1931	2.652,687	619.322	1.161.502	1.780.824	1.617	21.696	5.566	193.271	801.290	
1932	2.709,482	543.904	961.904	1.505.808	1.262	24.458	11.674	147.067	959.785	
1933	2.809,304	527.758	755.450	1.283.208	1.509	21.703	6.495	137.057	1.032.605	
1934	3.008,046	551.605	777.149	1.328.754	1.293	22.306	8.212	172.760	1.082.980	
1935	3.000.278	612.460	815.743	1.428.203	1.375	25.016	7.633	203.344	1.193.121	
1936	3 029,286	784.614	894.720	1.679.334	1.354	29.039	8.229	258.699	1.284.946	
1937	3.107,567	1.088.646	972.627	2.061.273	1.346	32.258	10.004	377.034	1.392.019	
1938	3.337,402	1.231.032	1.021.624	2.262.656	1.252	33.812	10.039	414.825	1.529.326	
1939	3.351,282	1.370.243	1.073.393	2.443.636	1.115	33.324	10.202	487.693	1.694.423	
1940	3.369,511	1.416.110	1.102.279	2.518.389	987	35.445	10.658	602.384	1.522.779	

Nº		1939	1940
1	Receita bruta	110.324:698$700	109.034:070$300
2	Despesa de custeio	107.945:475$700	109.783:041$000
3	Receita líquida	2.379:223$000	748:970$700
4	Relação por cento da despesa de custeio para a receita bruta	97, 84	100, 69
5	Extensão em tráfego (tronco e ramais)	3.351, 282	3.369, 511
6	Extensão dos desvios particulares e da Estrada	411, 367	417, 539
7	Número de estações e paradas	310	310
8	Receita total por quilômetro de linha	32:920$148	32:359$018
9	Despesa total por quilômetro de linha	32:210$204	32:581$297
10	Receita líquida por quilômetro de linha	709$944	222$279
11	Despesa total da Administração Central (Diretoria)	9.720:337$500	9.714:422$700
12	Despesa total da 1.ª Divisão		
13	Despesa total da 2.ª Divisão	20.343:056$700	20.611:295$400
14	Despesa total da 3.ª Divisão	53.821:039$400	55.309:604$400
15	Despesa total da 4.ª Divisão	24.061:042$100	24.147:718$500
16	Número total de toneladas de pêso útil retribuído (Viajantes a 70 quilos)	2.018.465	1.892.338
17	Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído (Viajantes a 70 quilos)	610.622.715	605.852.465
18	Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído (Viajantes a 500 quilos) (1)	710.527.682	710.953.701
19	Percurso médio de um viajante (serviço retribuído)	95, 1	97, 1
20	Percurso médio de uma tonelada de bagagens (serviço retribuído)	359, 6	357, 5
21	Percurso médio de uma tonelada de encomendas (serviço retribuído)	176, 7	176, 1
22	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retribuído)	220, 3	219, 7
23	Percurso médio de uma tonelada de mercadorias (serviço retribuído)	322, 7	342, 8
24	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuído)	351, 1	386, 6
25	Número total de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuído)	2.443.636	2.518.389
26	Número de viajantes-quilômetro (serviço retribuído)	232.337.131	244.421.479
27	Número de viajantes-quilômetro por quilômetro de linha (serviço retribuído)	69.328	72.539
28	Número total de toneladas de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuído)	36.989	39.096
29	Número de toneladas-quilômetros de bagagens, encomendas e ani-		

36	Número de toneladas-quilômetro de animais em trens de carga por quilômetro de linha (serviço retribuído)	12.152	17.689
37	Receita média por viajante (serviço retribuído)	8$130	8$187
38	Receita média por viajante-quilômetro (serviço retribuído)	$085.5	$084.4
39	Receita média por tonelada de bagagens (serviço retribuído)	244$451	243$075
40	Receita média por tonelada-quilômetro de bagagens (serviço retribuído)	$680	$680
41	Receita média por tonelada de encomenda (serviço retribuído)	113$569	109$893
42	Receita média por tonelada-quilômetro de encomendas (serviço retribuído)	$643	$624
43	Receita média por tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retribuído)	124$399	135$558
44	Receita média por tonalada-quilômetro de animais em trens de viajantes (serviço retribuído)	$565	$617
45	Receita média por tonelada de mercadorias (serviço retribuído)	39$165	40$938
46	Receita média por tonelada-quilômetro de mercadorias (serviço retribuído)	$121.4	$119.4
47	Receita média por tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuído)	55$818	57$260
48	Receita média por tonelada-quilômetro de animais em trens de carga (serviço retribuído)	$159.0	$148.1
49	Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes, por quilômetro de linha	7:233$413	7:453$733
50	Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por carro-quilômetro retribuído	1$738.6	1$840.3
51	Receita de mercadorias e animais em trens de carga por quilômetro de linha	21:733$819	21:121$253
52	Receita de mercadorias e animais em trens de carga por total vagão-quilômetro retribuído	1$398	1$313
53	Relação por cento dos vagões-quilômetro vazios para os carregados (serviço retribuído)	38, 23	42, 77
54	Relação por cento das locomotivas-quilômetro (total geral) para os trens-quilômetro (total geral)	162, 79	160, 71
55	Número médio aproximativo de veículos carregados (retribuídos) por trem-quilômetro (retribuído) (2)	8, 2	8, 0
56	Número médio de viajantes-quilômetro (serviço retribuído) por carro-quilômetro (serviço retribuído)	16, 7	17,9
57	Número médio de viajantes-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de viajantes e mixtos..	89, 5	93, 5
58	Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuído) por vagão-quilômetro carregado (serviço retribuído)	15,6	15, 3
59	Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de mercadorias, animais	110, 7	113, 1

	Despesa média por trem-quilômetro retribuído para:		
62	o serviço das estações	1$133.1	1$074.9
63	o serviço das locomotivas	4$794.0	4$833.7
64	o serviço dos trens	$603.0	$583.8
65	as indenizações e os acasos	$074.1	$096.7
66	as miscelâneas	1$430.0	1$420.8
67	o total das despesas de condução	8$034.2	8$009.9
68	a conservação da linha e dependências	3$360.0	3$250.2
69	a conservação do material	2$343.9	2$225.1
70	a administração e diversos	1$335.7	1$291.4
71	o total das despesas de custeio	15$073.8	14$776.6
72	Receita bruta por trem-quilômetro retribuído	15$406.0	14$675.8
73	Receita líquida por trem-quilômetro retribuído	$332.2	$100.8
	Despesa média por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído para: (3)		
74	o serviço das estações	1$142.0	1$123.3
75	o serviço das locomotivas	4$831.8	5$051.2
76	o serviço dos trens	$607.7	$610.1
77	as indenizações e os acasos	$074.7	$101.1
78	as miscelâneas	1$441.2	1$484.7
79	o total das despesas de condução	8$097.4	8$370.4
80	a conservação da linha e dependências	3$386.4	3$396.5
81	a conservação do material	2$362.3	2$325.3
82	a administração e diversos	1$346.2	1$349.5
83	o total das despesas de custeio	15$192.3	15$441.7
84	Receita bruta por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído	15$527.1	15$336.3
85	Receita líquida por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído	$334.8	$105.4
	Locomotivas-quilômetro		
86	Percurso efetivo não incluindo os serviços da linha	7.593.171	8.040.677
87	Percurso suplementar	4.767.645	4.881.857
88	Percurso em serviço da linha	313.840	319.355
89	Percurso total	12.674.656	13.241.889
	Percurso dos trens		
90	Viajantes — Números de trens	11.874	11.750
	Viajantes — Trens-quilômetro	2.226.941	2.218.471
91	Especiais de viajantes — Números de trens	175	235
	Especiais de viajantes — Trens-quilômetro	27.523	67.361
92	Mixtos — Números de trens	5.179	4.813
	Mixtos — Trens-quilômetro	341.678	326.976
93	Mercadorias — Números de trens	37.236	35.301
	Mercadorias — Trens-quilômetro	4.242.011	4.308.667
94	Animais — Números de trens	2.451	3.714
	Animais — Trens-quilômetro	322.976	508.044
95	Total retribuído — Números de trens	56.915	55.813
	Total retribuído — Trens-quilômetro	7.161.129	7.429.519
96	Em serviço da Estrada — Números de trens	7.244	8.955
	Em serviço da Estrada — Trens-quilômetro	432.042	611.158
97	Total geral (não incluindo os trens em serviço de conservação da linha) — Números de trens	64.159	64.768
	Total geral (não incluindo os trens em serviço de conservação da linha) — Trens-quilômetro	7.593.171	8.040.677
98	Em serviço de conservação da linha — Números de trens	7.109	7.313
	Em serviço de conservação da linha — Trens-quilômetro	313.840	319.355

99	Total de carros-motores.....	Número de carros-motores.....	10.805	10.388
		Carros-motores-quilômetro	780.467	778.037
	Percurso de veículos			
100	Total de carros em serviço retribuído	Quilômetros	13.943.340	13.647.688
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	253.003.366	245.440.116
101	Total de vagões de mercadorias em serviço retribuído.	Quilômetros	39.961.752	38.069.843
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	470.889.900	450.366.655
102	Total de vagões gradeados em serviço retribuído	Quilômetros	12.134.932	16.127.156
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	160.917.881	222.554.935
103	Total de vagões em serviço retribuído	Quilômetros	52.096.684	54.196.999
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	631.807.781	672.921.590
104	Total de carros e vagões em serviço retribuído	Quilômetros	66.040.024	67.844.687
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	884.811.147	918.361.706
105	Carros em serviço da Estrada	Quilômetros	1.048.483	974.187
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	16.092.939	14.697.676
106	Vagões em serviço da Estrada	Quilômetros	9.278.737	11.214.400
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	85.562.699	100.969.930
107	Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha)	Quilômetros	76.367.244	80.033.274
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	986.466.785	1.034.029.312
108	Vagões em serviço de conservação da linha.....	Quilômetros	2.686.245	2.931.126
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	24.188.968	27.668.345

(1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa, os viajantes foram convertidos em peso à razão de 500 quilos por viajante.

(2) Para obter os veículos-quilômetro carregados "aproximativos" consideram-se dois vagões vazios iguais a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.

(3) Para os fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído, os viajantes foram convertidos em pêso à razão de 500 quilos por viajante.

NOTA: — Os números indicados em negrito são deficitários.

Resultados gerais e unidades de tráfego desde 1928

a) POR TONELADA-QUILÔMETRO LíQUIDA

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
1928	429.316.460	$159.873	$154.092	$005.781	—
1929	493.932.957	$154.015	$143.474	$010.541	—
1930	411.042.493	$159.496	$162.685	—	$003.189
1931	386.291.017	$154.878	$160.324	—	$005.446
1932	389.776.964	$157.102	$156.660	$000.442	—
1933	399.850.612	$172.675	$157.626	$015.049	—
1934	444.852.138	$165.475	$144.133	$021.342	—
1935	495.003.158	$161.999	$133.590	$028.409	—
1936	533.200.362	$163.816	$140.932	$022.884	—
1937	599.198.325	$167.414	$145.419	$021.995	—
1938	630.381.001	$165.166	$172.506	—	$007.340
1939	710.527.682	$155.271	$151.923	$003.348	—
1940	710.953.701	$153.363	$154.417	—	$001.054

b) POR TREM-QUILÔMETRO

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
1928	5.366.583	12$789.6	12$327.1	$462.5	—
1929	5.879.540	12$938.5	12$053.0	$885.5	—
1930	5.424.966	12$084.8	12$326.4	—	$241.6
1931	5.144.366	11$629.8	12$038.7	—	$408.9
1932	5.034.837	12$162.2	12$128.0	$034.2	—
1933	5.510.158	12$530.3	11$438.3	1$092.0	—
1934	6.051.543	12$164.1	10$595.3	1$568.8	—
1935	6.207.518	12$918.2	10$652.8	2$265.4	—
1936	6.189.408	14$112.2	12$140.9	1$971.3	—
1937	6.807.973	14$734.8	12$799.0	1$935.8	—
1938	7.107.800	14$648.4	15$299.4	—	$651.0
1939	7.161.129	15$406.0	15$073.8	$332.2	—
1940	7.429.519	14$675.8	14$776.6	—	$100.8

c) POR QUILÔMETRO DE LINHA EM TRÁFEGO

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
1928	2.613.478	26:262$414	25:312$747	949$667	—
1929	2.648.498	28:722$801	26:757$112	1:965$689	—
1930	2.648.180	24:756$470	25:251$399	—	494$929
1931	2.652.687	22:553$696	23:346$765	—	793$069
1932	2.709.482	22:600$160	22:536$517	63$643	—
1933	2.809.304	24:576$994	22:435$067	2:141$927	—
1934	3.008.046	24:471$705	21:315$523	3:156$182	—
1935	3.000.278	26:727$587	22:040$493	4:687$094	—
1936	3.029.286	28:834$040	24:806$125	4:027$915	—
1937	3.107.567	32:280$559	28:039$621	4:240$938	—
1938	3.337.402	31:197$290	32:583$711	—	1:386$421
1939	3.351.282	32:920$148	32:210$204	709$944	—
1940	3.369.511	32:359$018	32:581$297	—	222$279

MOVIMENTO FINANCEIRO

Ao iniciar-se o exercício de 1940, a Viação Férrea contava com os seguintes recursos:

Em caixa { Tesoureiro	58:695$400
Em caixa { Pagadores	74:486$300
Banco do Rio G. do Sul — Conta Variante	248:958$600
Banco do Brasil — Pôrto Alegre	145:921$200
Banco do Brasil — Rio Grande	49:889$600
Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro	14:904$000
Caixa das estações	6:209$600
Caixa Auxiliar — Mancarrão	3:615$300
Caixa Auxiliar — Rio Grande	1:226$500
Banco do Rio G. do Sul — c/Aviso 120 dias	6.085:337$300
Depósitos Especiais e Cauções	7:020$000
Total disponível	6.696:263$800

A deduzir

Banco do Rio G. do Sul — Conta devedora	2.524:478$800
Disponibilidade líquida	4.171:785$000

Em consequência do movimento de fundos, os saldos existentes em 31 de dezembro de 1940, passaram a ser êstes:

Em caixa { Tesoureiro	101:193$400
Em caixa { Pagadores	113:927$400
Banco do Rio G. do Sul — Conta Variante	833:669$200
Banco do Brasil — Pôrto Alegre	546:096$500
Banco do Brasil — Rio Grande	1:077$100
Caixa das estações	6:239$600
Caixa Auxiliar — Mancarrão	191$800
Caixa Auxiliar — Rio Grande	859$300
Banco do Rio G. do Sul — c/Aviso 120 dias	4.376:861$600
Banco do Rio G. do Sul — c/Aviso 90 dias	1.041:466$600
Banco do Brasil — Rio de Janeiro	7.081:123$800
Procuradoria — Rio de Janeiro	1:000$000
Depósitos Especiais e Cauções	9:340$000
Total disponível	14.113:046$300

A deduzir

Banco do Rio G. do Sul — Conta devedora	2.968:868$710
Disponibilidade líquida	11.144:177$590

ANÁLISE DAS PRINCIPAIS CONTAS

BENS PATRIMONIAIS

O valor dos bens patrimoniais da Viação Férrea, escriturados até 31 de dezembro de 1940, se eleva a 705.287:714$610 contra 402.714:553$000, a quanto montou o inventário procedido em 1928.

Valor dos bens segundo inventário realizado em 1927-1928:

Patrimônio da União		314.162:224$590
Capital do Estado.....		88.552:328$410
Total do inventário.....		402.714:553$000
Valor do acervo da Estrada de Ferro Barra do Quaraim-São Borja, segundo indenização paga em 1937.....		16.408:786$600
Total geral		419.123:339$600
Valor dos bens retirados do serviço até 1939	8.761:804$200	
Valor dos bens retirados do serviço em 1940:		
2 motores a gás pobre, da instalação de luz e fôrça do Depósito de Diretor A. Pestana.	143:898$400	
Faixa de terra abandonada em consequência da construção da variante Ferreira-Santa Maria, alienada ao snr. Ernesto Pertille	574$500	
Idem idem, idem, alienada ao snr. José Dillon Pertille	159$300	8.906:436$400
Total líquido		410.216:903$200

Acréscimos

Melhoramentos autorizados pelo decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928:

Já aprovados em Tomada de Contas.....	238.263:088$100	
Dependendo de aprovação	34.755:370$100	273.018:458$200
Reaparelhamento autorizado pelo decreto-lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, (Subvenção da União) dependendo de aprovação		22.052:353$210
Total do ativo fixo.....		705.287:714$610

MELHORAMENTOS

Esta conta regista os dispêndios com obras e aquisições que devem correr por conta do "Fundo de Melhoramentos", criado pelo decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que deve ser constituído da seguinte forma:

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

O total acumulado do "Fundo de Melhoramentos" era, em 31 de dezembro de 1940, de 184.539:108$030 e assim se discrimina:

Receita:

A)	Renda líquida de 1929	5.215:054$040	
	Renda líquida de 1932	172:438$570	
	Renda líquida de 1933	4.212:128$250	
	Renda líquida de 1934	6.647:168$990	
	Renda líquida de 1935	9.887:057$920	
	Renda líquida de 1936	11.062:953$260	
	Renda líquida de 1937	13.362:484$700	
	Renda líquida de 1939	2.379:223$000	52.938:508$730

As parcelas acima figuram já com as alterações provenientes de glosas feitas pelas Juntas de Tomadas de Contas.

Despesas efetuadas por conta do "Fundo de Melhoramentos" até 1939 e em 1940

DESIGNAÇÃO	Total até 1939	Despesa em 1940	Total geral
onstrução do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí.....	9.450:380$650	—	9.450:380$6
onstrução do ramal de Jaguarí a São Borja.....	5.259:083$620	408:401$600	5.667:485$2
onstrução do ramal de D. Pedrito a Santana.....	836:210$600	735:568$900	1.571:779$5
onservação extraordinária do trecho de Santiago a São Borja	15:179$300	—	15:179$3
onservação, alargamento de aterros e aumento do número de dormentes de Jaguarí a Curussú.....	52:242$400	—	52:242$4
amal de acesso ao pôrto de Uruguaiana.....	3:318$300	—	3:318$3
onstrução do ramal de Santa Maria a Pelotas.....	—	233:519$100	233:519$1
onstrução do ramal de Santiago-São Luiz-Cêrro Azul..	—	625:890$900	625:890$9
umento do número de dormentes em diversas linhas..	1.660:626$000	—	1.660:626$0
onstrução de cêrcas ao longo da linha.....	1.908:184$920	—	1.908:184$9
astramento da linha com pedra britada — 1.º plano....	33.687:926$420	—	33.687:926$4
astramento da linha com pedra britada — 2.º plano....	1.242:811$900	—	1.242:811$9
ubstituição de trilhos.....	10.539:062$930	—	10.539:062$9
ubstituição de trilhos entre Montenegro e Caxias.....	2.538:802$500	—	2.538:802$5
ubstituição de trilhos entre São Sebastião e Bagé.....	1.929:230$200	—	1.929:230$2
quisição de 280 kms. de linha para substituição entre Santa Maria e Barreto.....	22.174:810$600	—	22.174:810$6
uplicação da linha férrea entre o entroncamento da Variante e a estação de Navegantes.....	291:139$600	—	291:139$6
mprêgo de materiais especiais de linha no trecho de Santa Maria a Passo Fundo.....	300$100	**300$100**	—
ubstituição de trilhos e aparelhos de desvios entre Cacequí e São Sebastião.....	199:424$000	11:664$000	211:088$0
parelhamentos diversos	1.182:624$850	**100:839$200**	1.081:785$6
nstalações elétricas	207:200$610	—	207:200$6
recho de Mauá a Jaguarão.....	223:957$720	—	223:957$7
inhas telegráficas	511:694$060	—	511:694$0
ariante entre Barreto e Diretor A. Pestana.....	56.910:578$870	4.697:094$520	61.607:673$3
utras variantes	3.117:944$240	43$900	3.117:988$1
nstalações sanitárias	427:185$430	**209$000**	426:976$4
aquinários	2.802:671$930	—	2.802:671$9
umento de linhas e construção de triângulos.....	1.847:095$600	6:294$700	1.853:390$3
esvios	1.744:568$570	4:618$000	1.749:186$5
difícios	9.587:521$020	49:579$400	9.637:100$4
nstalações hidráulicas	1.857:640$290	**79:075$310**	1.778:564$9
bras de arte.....	8.940:467$660	10:252$500	8.950:720$1
aterial rodante	66.664:196$710	42$800	66.664:239$5
estauração da B. G. S.....	3.632:642$140	—	3.632:642$1
nóveis	3.881:629$240	43:925$400	3.925:554$6
TOTAIS.....	255.328:352$980	6.646:472$110	261.974:825$0

TA: Os valores registados em negrito representam créditos.

B) Taxa de 10% em 1930	5.632:816$530	
Taxa de 10% em 1931	5.362:521$100	
Taxa de 10% em 1932	5.297:651$870	
Taxa de 10% em 1933	5.869:903$900	
Taxa de 10% em 1934	6.007:818$700	
Taxa de 10% em 1935	6.794:178$700	
Taxa de 10% em 1936	7.330:187$800	
Taxa de 10% em 1937	8.416:791$800	
Taxa de 10% em 1938	8.914:994$300	
Taxa de 10% em 1939	9.438:095$100	
Taxa de 10% em 1940	9.254:538$500	78.319:498$300
C) AUXÍLIO DO ESTADO		
Para a Variante de Barreto - Diretor A. Pestana	47.868:283$300	
3069 apólices resgatadas pela Viação Férrea até 1940.....	3.069:000$000	
	44.799:283$300	
Para o Ramal Severino Ribeiro	8.481:817$700	53.281:101$000
Total da Receita.....		184.539:108$030
Despesa:		
Em 1929	13.215:615$930	
Em 1930	6.395:931$600	
Em 1931	19.866:430$210	
Em 1932	14.767:087$680	
Em 1933	10.762:465$950	
Em 1934	23.844:604$290	
Em 1935	33.882:597$110	
Em 1936	22.356:342$060	
Em 1937	26.837:718$350	
Em 1938	76.805:991$430	
Em 1939	6.593:568$370	
Em 1940	6.646:472$110	
Comissão até 31 de dezembro de 1938, reconhecida em tomada de Contas..	11.043:633$110	273.018:458$200
Excesso da Despesa sôbre a Receita.....		88.479:350$170

VARIANTE ENTRE BARRETO E DIRETOR A. PESTANA

Entre as obras custeadas pelo "Fundo de Melhoramentos" está a construção da variante de Barreto a Diretor A. Pestana que foi inicialmente financiada pela emprêsa construtora e logo coberta a despesa com apólices emitidas pelo Estado, para serem resgatadas com recursos daquele fundo.

O custo desta obra, inclusive o financiamento, eleva-se até agora a 61.607:673$390, soma esta que se constitue da seguinte maneira:

Custo dos trabalhos.....	27.650:007$322
Comissão de 10 %	2.765:000$653
Comissão de 3 %	829:499$955
Comissão de 3 ½ %	1.674:650$000
Juros trimestrais de 9%	1.156:290$040
Resgate de "coupons" pela Emprêsa.....	4.693:760$000
Total	38.769:207$970
Menos: bonificação e juros.....	109:910$250
Total das faturas da Emprêsa.....	38.659:297$720
Deságio das apólices — tipo 85.....	7.176:087$900
Juros de mora na emissão.....	2.032:897$680
Crédito total da Emprêsa.....	47.868:283$300

Para pagar êsse crédito o Estado emitiu, em séries e em diversas épocas, a medida das necessidades, 47850 títulos do valor nominal de 1:000$000 e juros de 8 % ao ano. A diferença entre um e outro valor, constituída de diferentes parcelas fracionárias, foi paga em moeda corrente.

Daquele total de títulos, foram sorteados em 1939 — 1.º sorteio — 1.712 títulos dos quais foram resgatados, até 31 de dezembro de 1940, 1.548.

O segundo sorteio, realizado em 1940, comtemplou 1.893 títulos dos quais foram resgatados, até 31 de dezembro dêsse ano, 1.521.

Após a inauguração do tráfego pela Variante em 1938, o serviço de juros passou a ser atendido pela Viação Férrea, na forma contratual. Até 31 de dezembro de 1939 foram resgatados, nessas condições, 170.127 "coupons" e durante o ano de 1940 mais 90.951, ou sejam ao todo 261.078 "coupons".

Com êsse resgate a Viação Férrea dispendeu Rs. ..... 10.593:237$300, inclusive a comissão do Banco. Durante a construção a Viação Férrea prestou ainda serviços e forneceu materiais no valor de 3.146:152$790, o que elevou o custo da obra aos 61.607:673$390.

ALMOXARIFADO

O valor dos materiais existentes nos armazéns do Almoxarifado em 1.º de janeiro de 1940, era de 25.463:612$160 e passou a ser 20.538:299$260 no fim do exercício, em consequência do seguinte movimento:

Saldo em 1.º de janeiro.....		25.463:612$160
Entradas		
Materiais adquiridos	38.112:487$700	
Materiais desembaraçados	3.337:419$000	
Sobras de inventários....	59:202$300	
Obras em andamento nas Oficinas	4.092:085$200	
Fabrico de artefactos de cimento	52:186$200	
Produção dos Hortos Florestais	122:571$600	
Despesas portuárias e alfandegárias	370:555$100	
Manipulação de materiais	2.912:959$600	
Diversos	1.073:151$400	50.132:618$100
Saídas		
Para custeio	46.468:989$200	
Para melhoramentos	20:553$200	
Para reaparelhamento...	2.240:695$900	
Diversos	6.327:692$700	55.057:931$000
Existência em 31 de dezembro de 1940....		20.538:299$260

Os valores das existências do Almoxarifado no último quinquênio foram êstes:

1935	13.088:321$400
1936	11.307:417$360
1937	12.245:277$960
1938	20.902:515$760
1939	25.463:612$160

A importação de materiais para os serviços da rêde sofreu violenta queda neste ano, devido à guerra européia. Em 1939 a importação de materiais foi de 14.772:325$700, ao passo que, em 1940, essas operações atingiram a apenas .. 2.768:808$700. Estas aquisições, segundo a sua origem, foram faturadas nas seguintes moedas:

Libras esterlinas	87.328-7-8	660:936$500
Dólares U. S.	64.187,51	1.334:957$200
Reich Mark	75.215,86	435:655$100
Pesos Argentinos O/S.....	24.582,00	120:021$600
Florins	96,00	1:058$400
já convertido em m/n.....		216:179$900
Total		2.768:808$700

A especificação do material importado é a seguinte:

Metais em barra, lingotes e chapas.....	587:758$800
Arames — Arruelas, contrapinos, pregos, parafusos, rebites, etc.	25:440$000
Material para soldagem em geral e fundição	34:151$400
Óleos, graxas e materiais para lubrificação	526:236$300
Materiais para vedação e isolantes — Canos em geral e acessórios para encanamento	84:791$700
Material para iluminação e sinal na linha — Material telegráfico, telefônico e elétrico	159:318$400
Material para limpeza e desinfecção — Produtos químicos, tintas, vernizes e explosivos	92:889$600
Couros e artefactos de couro — Cordoalho, estofamento, tecidos	9:245$800
Ferramentas e máquinas ferramentas — Brochas e pincéis.....	38:542$500
Material para a Via Permanente — Constr. e linha	366:154$300
Material para locomotivas e veículos.....	844:279$900
	2.768:808$700

GOVÊRNO FEDERAL

Em junho de 1939, funcionários da Contadoria Central da República, constituídos em comissão, estiveram na Contabilidade, para verificar o débito da União com a Viação Férrea até 31 de dezembro de 1938, e apurar a aplicação de adiantamentos recebidos por conta daquele débito.

Foi apurado então, tudo de conformidade com os lançamentos da Contabilidade — que não sofreram, por parte daquela comissão, impugnação de qualquer espécie — um saldo a favor da Viação Férrea de Rs. 737:700$900.

Em consequência e por despacho do Sr. Ministro da Fazenda devem ser consideradas como liquidadas todas as contas anteriores àquela data, descontando-se, na ocasião do pagamento daquele saldo, o que a Viação Férrea houver recebido posteriormente a 1.º de janeiro de 1939, de contas anteriores, por estarem consideradas naquele saldo. Êsse encontro de contas deve ser procedido por ocasião das Tomadas de Contas e, como até agora, depois daquela determinação, nenhuma foi realizada, essa operação não teve ainda execução. A situação então demonstrada modificou-se grandemente passando a Viação Férrea a ser devedora, por se haver recebido, de contas anteriores a 1938, importância superior ao saldo então demonstrado e reconhecido. A situação atual é esta:

Saldo a favor da Viação Férrea em 31-12-1938		737:700$900
Quantias recebidas no 1.º semestre de 1939.....	2.100:088$840	
Quantias recebidas no 2.º semestre de 1939.....	832:553$130	
Quantias recebidas no 1.º semestre de 1940.....	11:122$300	
Quantias recebidas no 2.º semestre de 1940.....	1:171$000	2.944:935$270
Saldo a favor da União.....		2.207:234$370

Em face do exposto, logo que se verifiquem as tomadas de contas regulares, a Viação Férrea deverá recolher, dentro de 30 dias, os saldos semestrais a favor da União.

Em consequência dêsse encontro de contas, que permite encerrar todos os títulos de débitos anteriores a 1938, foram abertos livros e títulos novos para o registo das operações posteriores a essa data.

A situação das contas de operações realizadas com a União, e que se referem a êstes dois últimos exercícios, é a seguinte:

Contas devedoras

Transportes 1939/1940	7.614:885$900
Trabalhos e fornecimentos 1939/1940.....	41:048$200
Tráfego mútuo telegráfico.....	7:217$250
Batalhão Ferroviário	192:948$100
Total	7.856:099$450

Contas credoras

Recebimentos em duplicatas.....	9:502$600
Empréstimo à Cia. S. Jerônimo — Saldo...	292:404$000
Ministério do Trabalho — Quota de Previdência	7:226$100
Conselho Nacional do Trabalho.....	11:112$800
Total	320:245$500

As três últimas parcelas estão sendo pagas, com regularidade, cada mês, tendo ficado a primeira na dependência de esclarecimentos por parte da União.

GOVÊRNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

A situação das diversas contas mantidas para registo das operações com o Estado é a seguinte:

Contas devedoras

a) **Pagáveis mediante processo**

Transportes	2.350:362$300	
Trabalhos e fornecimentos..	428:566$040	
Construção trecho V. Nova-Matadouro Modêlo	256:307$800	
Coustrução trecho B. Gonçalves-V. Mattos	267:847$000	
Pôrto e Barra do Rio Grande	130:503$990	3.433:587$130

b) **Paralisadas**

Capital aplicado na E. F. do Riacho	335:215$600	
Prejuízo na exploração da E. F. do Riacho	1.192:812$200	1.528:027$800

c) **Justificando provisões de fundos**

Materiais do Almoxarifado..	20.631:967$960	
Hortos florestais	3.274:313$280	
Prejuízos na exploração da rêde	21.589:061$590	
Ramal de Quaraí.....	9.170:380$650	54.665:723$480
Total do débito do Estado.....		59.627:338$410

Contas credoras

a) **Provisão de fundos**

Tesouro do Estado.....	36.103:913$180	
Ramal de Quaraí.....	8.481:817$700	44.585:730$880

b) **Paralisada**

Material fornecido para o ramal de Santa Rosa.....	1.572:031$900
Total do crédito.....	46.157:762$780

Balanceando-se as contas devedoras e credoras indicadas nos itens — a — verifica-se que nessas categorias de contas o Estado deve à Viação Férrea 10.079:992$600.

As contas indicadas nos itens — b — pela sua natureza, não podem ser balanceadas. O crédito de 1.572:031$900 que representa o valor de material pago pelo Estado para ser aplicado no ramal Santa Rosa — de sua propriedade — deverá ser acrescido do valor do inventário dêsse ramal, e será então considerado patrimônio do Estado. Como tal deverá figurar entre as contas do capital fixo.

O débito no total de 1.528:027$800, porém, é considerado como cobrável, pois representa inversão de fundos, autorizada pelo Estado em um ramal não encorporado à rêde enquanto era explorado de sua conta.

Com o acréscimo desta quantia o débito do Estado passa a ser de 11.608:020$400. Esta quantia deve ser considerada como insuficiência de capital, pois é ela constituída de prejuízos na exploração, não reembolsados pelo Estado, custo de hortos florestais e acréscimos no valor de materiais em ser no Almoxarifado, que é financiado pelo Estado.

As contas indicadas no item — c — são cobráveis mediante processo e estão sendo encaminhadas pelo Procurador. Não têm sido, porém, pagas em dinheiro, mas em encontro de contas contra créditos do Tesouro, os quais ultimamente têm sido representados unicamente pelo resgate, por êle efetuado, das letras da Brasunido. Neste momento, o que à Viação Férrea resta reembolsar do valor da última letra resgatada eleva-se ao total de 3.046:750$900 que, pôsto em confronto com o débito do Estado, representado pelas contas do item — c — ou sejam 3.433:587$130, apresenta um saldo, a favor da Estrada, de 386:836$230.

A Viação Férrea solicitou ao Govêrno do Estado a nomeação de uma comissão para fazer um levantamento dessas contas e propõe um encontro de contas final, para o que já foram fornecidos elementos suficientes ao Tesouro do Estado e foram também indicados os representantes da Viação Férrea.

Não são aquí considerados como responsabilidade do Estado os resultados da exploração dos hortos florestais, por isso que essa exploração está sendo feita em proveito exclusivo da Viação Férrea, à qual deverão ser atribuídos os lucros ou prejuízos que se verificarem.

Feita em conjunto a demonstração acima exposta, passa-se a analisar separadamente cada uma das contas alí indicadas:

Conta transportes

O movimento desta conta, neste ano, foi êste:

Saldo do ano anterior.....	2.415:559$200
Contas transferidas	136$700
Transportes neste ano.....	1.525:980$200
Total do débito.....	3:941:676$100
Pagamentos em encontro de contas, anulações e transferências.....	1.591:313$800
Saldo em 31 de dezembro.....	2.350:362$300

Êste débito refere-se aos seguintes exercícios:

1932 e anteriores	33:432$600
1933	70:681$900
1934	19:034$700
1935	237:886$100
1936	52:011$800
1937	355:020$600
1938.	76:119$100
1939	434:297$000
1940	1.071:878$500
	2.350:362$300

TRABALHOS E FORNECIMENTOS

Nesta conta registamos o valor de serviços e fornecimentos requisitados por diversos departamentos do Estado. O saldo é de 428:566$040 e assim se constitue:

Brigada Militar:

2.º Batalhão da Reserva — Cacequí	7:813$740	
2.º Batalhão de Infantaria	19$000	
Quartel em Marcelino Ramos	700$400	8:533$140
Gabinete do Snr. Interventor		15:225$300

Secretaria das Obras Públicas:

Secretaria das Obras Públicas	46:120$200
Diretoria da Viação Terrestre	744$000
Serviço de transporte entre Palmares, Osório e Tôrres	15:666$500
Departamento autônomo de Estradas de Rodagem	229$500
Construção do Monumento aos Ferroviários	6:102$700
Estudos do ramal Canela-Passo do Salso	55:863$300
Construção do ramal Venâncio Aires-S. Cruz-Candelária	3:756$200
Estudos da construção do ramal Caxias-Flores da Cunha	45:434$000

Comissariado da 2.ª Exposição-Feira-Estadual, de Sta. Maria	18:719$900	
Construção do ramal Giruá-Santa Rosa	52:484$000	
Construção do prolongamento do ramal-Caxias-Flores da Cunha	184$800	
Conservação do ramal Vila Nova ao Matadouro Modêlo.....	5:357$200	
Conservação do ramal Carlos Barbosa a Alfredo Chaves.....	16:307$800	
Reparação e substituição de dormentes nas linhas do Pôrto.	21:938$500	
Instalação telegráfica na estação de Santa Rosa	538$600	288:988$200
Secretaria do Interior		4:612$900
Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio:		
Diretoria da Agricultura, Indústria e Comércio.....	11:156$500	
Pôsto Zootécnico da Serra.....	116$000	11:272$500
Secretaria da Educação e Saúde Pública.....		375$900
Diversos		99:558$100
		428:566$040

CONSTRUÇÃO DO TRECHO DE VILA NOVA AO MATADOURO MODÊLO

As despesas com esta construção, já concluída, até dezembro de 1939, importaram em 1.362:495$600, tendo havido uma sobra de material no valor de 15:262$500 que deduzido do total acima, dá o custo real da construção, contabilizado em 1.347:233$100. O saldo, ainda impago, das faturas encaminhadas ao Govêrno do Estado, montava em 31 de dezembro de 1940 em 256:307$800.

CONSTRUÇÃO DO TRECHO DE BENTO GONÇALVES A VERÍSSIMO DE MATOS

Para a conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves, compreendido entre a cidade

a extensão de 20 quilômetros, foi aberta concorrência pública, cujo edital foi publicado no jornal "A Federação" do dia 11-5-1935.

O contrato para a construção desta obra foi celebrado em 30-12-1936, entre o Govêrno do Estado, representado pela Secretaria dos Negócios das Obras Públicas, e o empreiteiro Heitor Mazzini.

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

DIREÇÃO GERAL DO PÔRTO E BARRA DO RIO GRANDE

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

O saldo devedor desta conta em 31 de dezembro de 1940 era de Rs. 130:503$990, sendo o de 1.º de janeiro de .... 110:730$790.

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

Intercâmbio do Material Rodante.....	25:205$700
Conservação de linhas.....	98:380$300
Pedágio sôbre a ponte do Rio S. Gonçalo.....	419$000
Trabalhos e Fornecimento.....	4:812$690
Transportes	1:686$300
Total	130:503$990

CAPITAL DA ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Esta conta fôra aberta para registar os investimentos a serem feitos para melhoramentos e reaparelhamento desta Estrada. Tendo sido, porém, suspenso o seu tráfego, aqueles melhoramentos não tiveram execução, representando o saldo apenas o seguinte:

Aquisição e adaptação de 6 auto-ônibus em auto trilhos	332:056$000
Construção de um girador	3:159$600
Total	335:215$600

EXPLORAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Quando foi suspenso o tráfego dessa estrada, que estava sendo realizado de conta e por ordem do Govêrno do Estado, os prejuízos com essa exploração se elevaram a 1.192:812$200, os quais ainda perduram, por não ter sido reembolsado êsse valor e nem encorporada essa estrada à rêde geral, como foi solicitado, caso em que a referida quantia deveria ser amortizada pelo saldo da Viação Férrea.

MUNICIPALIDADE

Os débitos de diversas Prefeituras, condensados nesta conta, montam a 68:561$990.

Êste saldo assim se discrimina:

Pôrto Alegre	39:409$500
Jaguarí	823$400
São Gabriel	17:335$360
Uruguaiana	8:453$320
São Vicente	138$810
Dom Pedrito	872$300
Bom Jesús	194$500
Caxias	375$300
Montenegro — credor	96$800
Santa Maria	1:056$300
	68:561$990

CONTAS A RECEBER

Foi o seguinte o movimento desta conta, em 1940:

Saldo em 1.º de janeiro	320:446$420
Débitos escriturados	562:697$100
Total	883:143$520
Cobranças realizadas	503:123$900
Saldo em 31 de dezembro de 1940	380:019$620

JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

Com esta Companhia, que tem sua sede em Erebango e que explora o tráfego do ramal ferroviário que liga essa estação da Viação Férrea à de Quatro Irmãos, centro da colônia israelita, é mantido intercâmbio de material rodante e consequentes reparos de que carece êsse material. Em 31 de dezembro de 1940, existia um saldo de 2:957$000 a favor desta companhia.

FERRO CARRIL CENTRAL DEL URUGUAI

Sob êsse título registamos as operações decorrentes do convênio de tráfego mútuo de passageiros, que está sendo realizado pela estação de Jaguarão, assim como as que resultam do intercâmbio de material rodante, que se processa pela de Livramento, em virtude do terceiro trilho que demanda o Frigorífico Armour. O saldo no fim do exercício, a favor da Viação Férrea, era de 41:798$200.

TRÁFEGO MÚTUO RODOVIÁRIO

Nesta conta se aprecia o movimento de tráfego rodoviário para os municípios de Alfredo Chaves, Prata, Palmeira e Iraí, contratado com a firma J. Mello & Cia. O total dos fretes, no ano relatado, elevou-se a 556:605$400.

PROVISÕES PARA RISCOS DIVERSOS

Em face do vulto da despesa a que estava sujeita a Viação Férrea para manter os seus bens segurados, cêrca de 600 contos de réis anuais, foi proposta ao Govêrno do Estado a instituição de um fundo constituído pela separação mensal da quantia de 50:000$000, tornando-se, assim, a Viação Férrea a própria seguradora. Com a modalidade citada, iniciada em novembro de 1935, realizou-se a economia de 2.952:308$600 até 31 de dezembro de 1940. Dessa reserva estão depositados no Banco do Rio Grande do Sul 783:934$100.

SEGURO COLETIVO DOS FUNCIONÁRIOS

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

A contribuição anual tem sido:

1934.....	88:756$800
1935.....	457:062$900
1936.....	544:277$800
1937.....	630:066$900
1938.....	707:251$300
1939.....	714:470$700
1940.....	696:526$300
Total	3.838:412$700

Nem todos os sinistros têm sido pagos por intermédio da Viação Férrea, visto que muitos dêles são liquidados diretamente entre a Companhia e os herdeiros.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

A receita desta instituição, no ano de 1940, arrecadada pela Viação Férrea, inclusive a sua contribuição, importou em 7.585:983$000, assim especificada:

Contribuição dos empregados.....	2.089:081$500
Contribuição do empregador.....	2.089:081$500
Quota de Previdência.....	2.054:276$000
Arrecadações diversas	1.353:544$000
Total da receita.....	7.585:983$000

As prestações de empréstimos, descontadas em fôlhas de pagamento, importaram em 3.066:296$700.

O saldo credor desta conta, que passou para 1941, é de 1.780:629$800 e corresponde aos meses de novembro e dezembro, estando, pois, em dia o recolhimento da renda mensal, que está sendo feito de acôrdo com um acórdão do Conselho Nacional do Trabalho.

TÍTULOS A PAGAR

O saldo que apresenta esta conta, em 31 de dezembro, na importância de 53.102:338$800, corresponde ao compromisso da Viação Férrea para

11	Notas Promissórias, assinadas em março de 1937, pelo Diretor Geral e avalizadas pelo Tesouro do Estado, no valor de 4.238:821$700 cada uma, a favor da Brasunido S. A., em garantia do pagamento do material encomendado de acôrdo com o contrato celebrado em 22-3-1937, constante de trilhos e acessórios, material rodante e de tração. O vencimento dessas Notas Promissórias é a 22 de março de cada ano, sendo a última em 1951, estando sujeitas ao juro de 9% a/a. em caso de mora.....	46.627:038$700
7	Notas Promissórias, sendo 6 de 500:000$ e 1 de 436:450$900, assinadas pelo Diretor Geral, em outubro de 1940, a favor do Banco do Rio Grande do Sul, em garantia do pagamento do crédito que nos abriu em conta corrente. Os vencimentos destas Promissórias se darão no último dia de cada mês.....	3.436:450$900
20	Notas Promissórias assinadas pelo Govêrno do Estado e avalizadas pelo Banco do Brasil, a favor da Inland Steel Company, Chicago, em pagamento de 75% do valor dos trilhos e acessórios para 280 quilômetros de linha, correspondente ao primeiro embarque, de acôrdo com o contrato celebrado em 10-9-1940. Nestas Promissórias, que têm vencimentos trimestrais e sucessivos, a partir de 1-6-941, estão incluídos os juros de 6% sôbre o saldo devedor a contar de 1-3-1941....	3.038:849$200
Total		53.102:338$800

CONTAS A PAGAR

Durante o ano foram processadas e escrituradas 7.974 contas, no total de 46.549:857$800.

O movimento desta conta foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro de 1940.....	13.921:356$450
Créditos escriturados	46.549:857$800
Total	65.471:214$250
Pagamentos realizados	55.159:010$210
Saldo para o ano de 1941.....	10.312:204$040

INDENIZAÇÕES A PAGAR

Sob êste título são registados os processos para indenização ao público dos prejuízos por avarias, extravios e incêndios de mercadorias submetidas a despacho, como determina o decreto número 2.681, de 7 de dezembro de 1912. As indenizações processadas durante o ano de 1940 importaram em 90:666$200, dos quais 85:495$600 correram por conta da Viação Férrea e 5:170$600 por conta dos empregados.

INDENIZAÇÕES POR ACIDENTES DO TRABALHO

Em consequência da lei n.º 3.724, reformada pelo decreto n.º 24.637, de 10 de julho de 1934, a Viação Férrea despendeu durante o ano de 1940 a quantia de 471:838$700, com assistência médica e hospitalar, indenizações e diárias pagas aos funcionários que sofreram acidentes do trabalho.

Essa despesa assim se desdobra, por espécie:

Indenizações

Por lesões temporais	9:899$500	
Por lesões parciais permanentes.	13:307$400	
Por lesões totais permanentes...	26:264$000	
Por mortes	86:810$000	136:280$900

Salários

1.ª Divisão	5:343$600	
2.ª Divisão	28:947$600	
3.ª Divisão	71:415$900	
4.ª Divisão	45:696$700	
5.ª Divisão	7:181$500	158:585$300

Assistência médica e hospitalar

1.ª Divisão	10:502$500	
2.ª Divisão	39:227$100	
3.ª Divisão	84:833$200	
4.ª Divisão	42:404$700	176:972$500
Total		471:838$700

PESSOAL A PAGAR

Nesta conta são escriturados os vencimentos e salários do pessoal admitido a título efetivo e que é pago pelas fôlhas mensais, para se conhecer com mais presteza a despesa com a mão de obra, pelas categorias consignadas no orçamento, cujo confronto e contrôle torna-se, assim, mais fácil.

O total dos vencimentos e salários processados em 1940 elevou-se a 62.679:159$200, assim distribuídos por divisões:

1.ª Divisão	6.365:185$000
2.ª Divisão	17.751:745$000
3.ª Divisão	21.208:678$500
4.ª Divisão	15.352:060$700
5.ª Divisão	2.001:490$000
Total	62.679:159$200

Em 1939 o total das fôlhas foi de 63.382:686$900 e, em 1938, montou em 65.193:999$100.

SALÁRIOS NÃO RECLAMADOS

Para esta conta são transferidos os salários dos empregados que, por qualquer motivo, não compareceram na ocasião do pagamento. Decorridos dois anos, sem reclamação, êstes salários tornam-se propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rio Grande do Sul, de acôrdo com o decreto n.º 20.465, em seu artigo 8.º, item 4.

O saldo, existente em 31 de dezembro de 1940, importou em 75:187$300.

RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

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

O saldo das operações, que em 31 de dezembro de 1940 era favorável à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, montava em 1.881:040$800.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

O montante das transações realizadas durante o ano de 1940, com a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, pode ser resumido nos seguintes títulos gerais:

Saldo em 1.º de janeiro de 1940.....		1.797:459$250
Crédito:		
Fornecimentos ao pessoal	26.026:259$200	
Quotas para integralização de ações	625:382$200	
Cobranças na Tesouraria.	18:604$400	
Transferências de salários	3:376$300	
Hospitalizações e medicamentos fornecidos	78:344$000	
Pernoites de animais.....	2:338$800	
Abastecimento de trens especiais	57:623$900	
Carros restaurante -- 50% dos prejuízos	51:416$200	
Diversos fornecimentos...	23:274$500	
Indenizações por avaria e falta de mercadorias...	1:826$600	26.888:446$100
		28.685:905$350
Débito:		
Pagamentos efetuados....	25.070:000$000	
Materiais fornecidos	121:363$400	
Vencimentos do pessoal em serviço e trabalhos executados	79:485$900	

Transportes concedidos em conta corrente	229:720$500	
Carros restaurantes -- 75% dos lucros	13:133$500	
Diversos	968$700	25.514:672$000
Saldo credor em 31 de dezembro de 1940..		3.171:233$350

Pelo aviso n.º 1.547, de 22 de maio de 1938, foram aumentados os favores concedidos pelo aviso n.º 68, de 17 de maio de 1931, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

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

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

De conformidade com o disposto no art. 14 do decreto n.º 20.465, de 1.º de outubro de 1931, do total da taxa de previdência arrecadada do público para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, devem ser deduzidos 3% para o Conselho Nacional do Trabalho, devendo ser depositados na Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional, neste Estado.

No decurso do exercício de 1940, essa porcentagem produziu a quantia de 69:583$500, contra 71:094$600, em 1939.

ASSOCIAÇÕES FERROVIÁRIAS BENEFICENTES

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

Êsses descontos, durante o ano de 1940, importaram em 3.074:966$400, que acrescidos do saldo de 1939, na importância de 534:867$700 e mais 55$000 recebidos pela Tesouraria, somam 3.609:889$100.

Por conta dessa quantia foram pagos:

Revista "O Ferroviário"	14:924$500
Departamento Desportivo da Viação Férrea	11:657$100
Associação dos Ferroviários Sul Rio Grandeses	1.881:992$700

Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea	242:914$400
Previdência dos Telegrafistas da Viação Férrea	9:606$000
Associação Ferroviária de Auxílio Mútuo...	97:454$300
Pecúlio do Aposentado.....	792:510$800
Clube Ferroviário Pôrto Alegrense.....	5:819$000
	3.056:878$800
Saldo a pagar.....	553:010$300
	3.609:889$100

MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

A êste Ministério é creditado, de acôrdo com a Lei 159, de dezembro de 1935, o excesso entre a taxa de 2% — Quota de Previdência — arrecadada para a Caixa de Aposentadoria e Pensões (depois de deduzidos 3% para o Conselho Nacional do Trabalho) e a contribuição mensal dos empregados para a mesma instituição. Êste excesso, que deve ser recolhido ao Banco do Brasil, juntamente com a receita da Caixa de Aposentadoria e Pensões, até o dia 15 do segundo mês seguinte ao que se referir, elevou-se, em 1940, a 195:591$500, contra 144:802$000, em 1939. O saldo que apresenta esta conta, na importância de 7:226$100, é correspondente ao excesso de 3:977$400 verificado em novembro e 3:248$700 de dezembro.

COMPANHIA ITALO-BRASILEIRA DE SEGUROS GERAIS

Está em vigor na Viação Férrea, desde 1937, o seguro contra acidentes pessoais nos trens e no recinto das estações, contratado com a Companhia Italo-Brasileira de Seguros Gerais, pelo prazo de cinco anos, segundo têrmo aditivo de 25 de junho de 1938.

Durante o ano de 1940 foram vendidos 231.176 "tickets" representativos dêsse seguro, ao preço de $300 cada um.

A companhia concessionária abona por êsse serviço $030 à Viação Férrea e $100 ao bilheteiro em cada "ticket" emitido.

CAUÇÕES EM DINHEIRO

Durante o ano relatado, foi o seguinte o movimento de cauções, em dinheiro, depositadas em garantia de negócios com a Viação Férrea:

Saldo em 1.º de janeiro.....	179:011$310
Total recebido em 1939.....	254:870$900
Total	433:882$210
Total restituído	248:335$100
Saldo em 31 de dezembro de 1940.....	185:547$110

CAUÇÕES EM TÍTULOS

O movimento de cauções em títulos, com a mesma finalidade das cauções em dinheiro, foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro.....	1.328:735$500
Títulos recebidos	583:168$700
Total	1.911:904$200
Títulos restituídos	894:835$800
Saldo em 31 de dezembro de 1940.....	1.017:068$400

LUCROS E PERDAS

O saldo desta conta que era de 15.275:776$920, em 1.º de janeiro de 1940, passou a ser de 15.096:923$150, em 31 de dezembro do mesmo ano, em consequência da transferência, por encerramento, de saldos de diversas contas de resultados.

2.ª DIVISÃO

TRÁFEGO

TRÁFEGO, MOVIMENTO E TELÉGRAFO

Despesas

A despesa total da 2.ª Divisão, durante o ano de 1940, foi de 20.611:295$400, assim discriminada:

Pessoal	17.925:069$200
Material	1.410:501$300
Diversos	1.275:724$900
Total.....	20.611:295$400

No ano de 1939 a despesa total foi de 20.343:056$700, assim distribuída:

Pessoal	18.152:606$400
Material	1.179:206$700
Diversos	1.011:243$600
Total.....	20.343:056$700

Comparando-se os dados acima indicados verifica-se que a despesa de 1940 foi superior à do exercício de 1939, na importância de 268:238$700.

O quadro, a seguir, especifica a despesa total da 2.ª Divisão durante o ano de 1940:

Despesa do Tráfego, por espécie, em 1940

ESPÉCIE DA DESPESA	Pessoal	Material	Diversos	Total
Superintendência	1.680:290$500	23:372$300	69:134$900	1.772:797$700
Papelaria	2:636$100	491:401$600	1:075$100	495:112$800
Empregados dos trens.....	3.674:721$400	—	40:176$700	3.714:898$100
Telégrafo, eletricidade e cronometria	3.190:746$900	139:823$900	124:794$000	3.455:364$800
Abastecimento dos trens.....	126:329$200	220:192$700	99:842$700	446:364$600
Empregados das estações.....	8.843:992$900	—	186:791$200	9.030:784$100
Abastecimento das estações.....	169:743$100	415:925$200	258:634$700	844:303$000
Custeio da Secção de Reclamações..	74:328$900	—	—	74:328$900
Indenizações	525$900	—	301:269$900	301:795$800
Indenizações por ferimentos pessoais	24:894$900	368$000	39:495$600	64:758$500
Colisões e descarrilamentos.....	74:916$300	93:437$400	17:402$800	185:756$500
Aluguel do material rodante.....	—	—	85:424$700	85:424$700
Impressão de bilhetes.....	61:943$100	25:980$200	266$400	88:189$700
Despesas dos carros restaurantes....	—	—	51:416$200	51:416$200
Despesas diversas do Tráfego.....	—	—	—	—
Totais.....	17.925:069$200	1.410:501$300	1.275:724$900	20.611:295$400

DADOS PRINCIPAIS REFERENTES AO SERVIÇO DO TRÁFEGO

Pêso útil retribuído

Em 1940 ..... 710.953.701 Ton/Km.
Em 1939 ..... 710.527.682 Ton/Km.

Diferença para mais..... 426.019 Ton/Km.

Custo dos serviços do tráfego, por tonelada-quilômetro

Em 1940 ..... 28,991 réis
Em 1939 ..... 28,631 réis

Diferença para mais..... 0,360 réis

Número de toneladas-quilômetro por empregado

Em 1940 ..... 185.724
Em 1939 ..... 200.318

Diferença para menos..... 14.594

Indenizações pagas

Em 1940 ..... 90:666$200
Em 1939 ..... 187:863$800

Diferença para menos..... 97:197$600

Incêndios de vagões

Em 1940 70
Em 1939 23

Diferença para mais..... 47,

assim discriminada:

ESPECIFICAÇÃO	ANOS	
	1940	1939
Princípios de incêndios, sem prejuízo.....	55	18
Princípios de incêndios, com prejuízo.....	15	5
Incêndios totais	0	0
Totais dos incêndios.....	70	23

imento de viajantes, animais e toneladas-qu ilômetro de bagagens, encomendas e mercado- rias — Serviço não remunerado

MESES	NÚMERO DE VIAJANTES			Número de Animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe	Nos carros motores		Bagagens	Encomendas	Mercadoria
eiro	9.026	5.241	Computados em 1.ª cls.	11	3.735	105.048	9.643.1
ereiro	9.555	4.503	Idem	17	5.877	53.065	9.634.1
ço	11.549	5.101	Idem	21	3.997	57.510	9.382.7
l	11.513	5.815	Idem	14	7.171	63.183	9.655.8
o	8.715	4.965	Idem	14	5.515	71.552	11.758.
ho	8.024	4.222	Idem	23	4.669	74.582	12.456.
o	10.019	5.642	1.117	21	1.764	97.451	12.289
sto	8.431	5.841	1.633	21	657	172.538	15.479
mbro	10.430	5.137	1.212	10	1.710	109.604	11.709
ubro	11.616	5.989	1.156	12	1.374	100.747	12.07
embro	11.728	4.390	1.017	15	6.421	172.186	11.93
embro	16.641	4.415	1.051	44	9.317	72.851	10.11
Totais de 1940.....	127.247	61.261	7.186	223	52.207	1.150.317	136.14
Totais de 1939.....	93.800	58.826	Incl. 1.ª cls.	186	29.636	910.822	117.12
Diferença sôbre 1939	+ 33.447	+ 2.435	Prejudicado	+ 37	+ 22.571	+ 239.495	+ 19.02

Movimento de viajantes, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço remunerado

MESES	NÚMERO DE VIAJANTES						Número de Animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe	Trens de Subúrbios	Trens especiais	Transportes Fúnebres	Total		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	133.294	87.512	Computados em 1.ª cls.	668	Computados em 1.ª cls.	221.474	62.082	31.791	477.655	46.448.214
Fevereiro	137.621	93.807	Idem	36	Idem	231.464	69.473	47.645	542.629	43.997.102
Março	151.331	121.457	Idem	72	Idem	272.860	64.451	35.799	618.752	41.279.721
Abril	105.900	101.717	Idem	176	Idem	207.793	64.726	30.133	534.460	45.327.411
Maio	104.327	95.446	Idem	36	Idem	199.809	73.486	24.924	524.759	45.810.204
Junho	109.787	91.827	Idem	72	Idem	201.686	61.386	22.230	575.005	42.606.849
Julho	106.573	91.646	7.031	365	—	205.615	51.199	26.599	541.421	47.405.699
Agôsto	92.375	77.824	5.886	216	—	176.301	34.675	21.269	478.474	39.673.641
Setembro	96.979	75.123	4.615	432	—	177.149	33.575	20.636	433.785	38.366.297
Outubro	103.515	89.298	5.553	2.842	4	201.212	38.645	20.365	471.274	46.158.611
Novembro	100.755	81.499	4.860	2.050	—	189.164	35.671	26.482	487.066	43.977.498
Dezembro	112.314	95.123	23.253	3.172	—	233.862	23.673	44.961	556.392	40.908.663
Totais de 1940	1.354.771	1.102.279	51.198	10.137	4	2.518.389	613.042	352.834	6.241.672	521.959.910
Totais de 1939	1.369.129	1.073.393	Incl. 1.ª cls.	1.114	Incl. 1.ª cls.	2.443.636	497.895	400.874	5.887.701	546.783.077
Diferenças sôbre 1939	— 14.358	+ 28.886	Prejudicado	+ 9.023	Prejudicado	+ 74.753	+ 115.147	— 148.040	+ 353.971	— 24.823.167

Movimento do último sexênio — Serviço remunerado

VIAJANTES

ANOS	NÚMERO DE VIAJANTES						RECEITA		Percurso médio Kms.
	Primeira classe	Segunda classe	Trens de subúrbios	Trens especiais	Transportes fúnebres	Total	Por viajante	Por viajante-Km.	
1935	612.460	815.743	Computados em 1.ª classe			1.428.203	8$816	$083	106,4
1936	784.614	894.720	Computados em 1.ª classe			1.679.334	8$700	$084	103,1
1937	1.088.646	972.627	Computados em 1.ª classe			2.061.273	8$874	$083	106,4
1938	1.241.032	1.021.624	Computados em 1.ª classe			2.262.656	8$627	$086	100,1
1939	1.370.243	1.073.393	Computados em 1.ª classe			2.443.636	8$130	$086	95,1
1940	1.354.771	1.102.279	51.198	10.137	4	2.518.389	8$187	$084	97,1

BAGAGENS

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	RECEITA			Percurso médio quilômetros
			Total	Por tonelada	Por tonelada-quilômetro	
1935	1.374,596	470.006	316:296$600	230$101	$673	342
1936	1.353,655	431.158	300:685$500	222$128	$697	319
1937	1.345,701	454.262	316:592$300	235$261	$697	338
1938	1.252,226	424.599	300:670$100	240$108	$708	339
1939	1.114,929	400.874	272:545$900	244$453	$680	360
1940	987,028	352.834	239:921$400	243$075	$680	358

ENCOMENDAS

ANOS	Toneladas	Toneladas Quilômetros	RECEITA			Percurso médio Quilômetro
			Total	Por tonelada	Por tonelada Quilômetro	
1935	25.016,314	4.592.758	2.902:803$800	116$036	$632	184
1936	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900	123$025	$659	187
1937	32.257,924	5.963.397	3.937:961$700	122$077	$660	185
1938	33.812,064	6.285.386	4.006:042$600	118$479	$637	186
1939	33.323,535	5.887.701	3.784:526$800	113$569	$643	177
1940	35.444,841	6.241.672	3.895:129$900	109$893	$624	176

Movimento de mercadorias nos anos de 1940 e 1939 — Serviço retribuído

MESES	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA						Percurso médio de 1 tonelada (Kms.)	
					Total		Por tonelada		Por tonelada-quilômetro			
	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939
Janeiro	136.131	114.013	46.448.214	42.786.087	5.319:497$700	5.210:066$900	39$076	45$697	$115	$122	341	375
Fevereiro	125.494	110.290	43.997.102	38.780.165	4.950:440$700	4.827:272$600	39$448	43$769	$113	$124	351	352
Março	126.253	126.591	41.279.721	46.316.072	5.953:289$300	5.721:262$600	47$154	45$195	$144	$124	327	366
Abril	132.834	216.184	45.327.411	52.524.807	5.447:287$700	5.909:696$200	41$008	27$336	$120	$113	341	243
Maio	129.742	150.753	45.810.204	47.311.316	5.443:148$300	5.745:525$700	41$954	38$112	$119	$121	353	314
Junho	119.524	142.022	42.606.849	45.175.570	4.960:281$500	5.533:886$600	41$500	38$965	$116	$123	357	318
Julho	134.574	144.765	47.405.699	45.925.673	5.236:679$500	5.443:714$100	38$913	37$604	$110	$119	352	317
Agôsto	119.142	142.191	39.673.641	46.892.897	4.590:639$700	5.659:479$400	38$531	39$802	$118	$121	333	330
Setembro	116.489	147.405	38.366.297	44.516.160	4.421:322$900	5.477:293$500	37$955	37$158	$115	$123	329	302
Outubro	133.633	141.324	46.158.611	48.701.346	5.476:379$400	5.788:196$300	40$981	40$956	$119	$119	345	345
Novembro	128.237	125.690	43.977.498	42.950.964	5.403:601$000	5.395:417$400	42$138	42$926	$123	$126	343	342
Dezembro	120.726	133.196	40.908.663	44.912.020	5.137:685$700	5.649:540$500	42$557	42$412	$126	$126	339	337
Taxas de carga, descarga, baldeação, exp. e notas	—	—	—	—	1.124:174$000	1.170:837$800	—	—	—	—	—	—
Totais e médias	1.522.779	1.694.423	521.959.910	546.783.077	63.464:427$400	67.532:189$600	40$938	39$165	$119	$121	343	323

Tráfego mútuo com as Estradas de Ferro do Norte

Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias, procedentes do Norte

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE VIAJANTES		PÊSO EM TONELADAS		DIFERENÇA SÔBRE 1939	
	1940	1939	1940	1939	Número de viajantes	Pêso em tons.
Viajantes de 1.ª classe.....	7.381	7.054	—	—	+ 327	—
Viajantes de 2.ª classe.....	10.027	12.098	—	—	— 2.071	—
Bagagens e encomendas.....	—	—	612,849	598,360	—	+ 14,489
Mercadorias	—	—	39.496,047	30.527,481	—	+ 8.968,566
Totais.....	17,408	19.152	40.108,896	31.125,841	— 1.744	+ 8.983,055

Tráfego mútuo com as Estradas de Ferro do Norte

Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias, destinados ao Norte

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE VIAJANTES		PÊSO EM TONELADAS		DIFERENÇA SÔBRE 1939	
	1940	1939	1940	1939	Número de viajantes	Pêso em tons.
Viajantes de 1.ª classe.....	7.813	7.188	—	—	+ 625	—
Viajantes de 2.ª classe.....	8.829	10.387	—	—	— 1.558	—
Bagagens e encomendas.....	—	—	296,399	266,027	—	+ 30,372
Mercadorias	—	—	43.909,122	46.632,918	—	— 2.723,796
Totais.....	16.642	17.575	44.205,521	46.898,945	— 933	— 2.693,424

SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Os serviços da Secção de Reclamações foram atendidos devidamente durante o ano, fazendo-se a liquidação dos processos nos prazos regulamentares.

Indenizações totais pagas

Em 1940	90:666$200
Em 1939	187:863$800
Diferença para menos.....	97:197$600,

conforme se depreende do quadro a seguir:

Indenizações processadas pela Contabilidade e realmente pagas nos anos de 1940 e 1939

RESPONSÁVEIS	1940	1939	Diferenças para mais ou para menos
Indenizações totais pagas..	90:666$200	187:863$800	— 97:197$600
Por conta da Viação Férrea	56:358$300	135:003$800	— 78:645$500
Por conta de provisões para riscos diversos	29:618$700	47:107$400	— 17:488$700
Por conta de funcionários da Viação Férrea.....	4·634$600	5:060$700	— 426$100
Contas a receber	54$600	691$900	— 637$300

Deram lugar a essas indenizaçõ

Indenizações pagas nos anos de 1940 e 1939

CAUSAS	1940		1939		DIFERENÇAS	
	Importâncias pagas	Percentagens sôbre o total	Importâncias pagas	Percentagens sôbre o total	Mais	Menos
Incêndios	29:618$700	32,67	46:838$800	24,93	—	17:220$100
Acidentes	44:213$900	48,76	119:839$200	63,78	—	75:625$300
Extravios	4:979$500	5,50	12:534$300	6,67	—	7:554$800
Furtos e roubos	1:439$100	1,59	—	—	1:439$100	—
Gcteiras nos carros	—	—	—	—	—	—
Maus carregamentos	1:784$800	1,96	650$000	0,35	1:134$800	—
Águas por frestas	5:448$800	6,00	2:855$800	1,52	2:593$000	—
Avarias por motivos diversos	1:089$500	1,21	2:098$400	1,12	—	1:008$900
Violações	—	—	2:154$200	1,14	—	2:154$200
Avarias por querosene	—	—	781$800	0,42	—	781$800
Deteriorações	720$600	0,80	111$300	0,07	609$300	—
Ácidos, corrosivos, etc.	1:371$300	1,51	—	—	1:371$300	—
Totais	90:666$200	100,00	187:863$800	100,00	7:147$500	104:345$100

Verifica-se, pois, que, no total das indenizações pagas no ano de 1940, houve um decréscimo de 97:197$600 sôbre o ano anterior.

Leilão de sobras

Nos meses de fevereiro e setembro foram efetuados leilões de mercadorias abandonadas, de acôrdo com o artigo 159 das Instruções Regulamentares, tendo produzido o total líquido de 16:279$000.

Sobras existentes

Existem no depósito de sobras, em Pôrto Alegre, 150 volumes para serem oportunamente vendidos em leilão.

DESVIOS PARTICULARES

Durante o ano os desvios particulares sofreram as seguintes alterações:

Abertos ao tráfego

26 de janeiro — Foi aberto ao tráfego o desvio do qual é usuária a firma M. Sigal, situado no Km. 190,420 da linha de Cacequí a Rio Grande.

Fechados ao tráfego

13 de março — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 10,164 da linha de Santa Maria a Uruguaiana, da firma Loureiro & Barros.

1.º de julho — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 366,420 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre, da Prefeitura Municipal de São Leopoldo.

13 de agôsto — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 5,076 do ramal de Taquara, da firma Provenzano & Sanches.

1.º de setembro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 98,797 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, da firma Pontes & Cia.

28 de setembro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 145,410 da linha de Cacequí a Rio Grande, da firma Dario Borba.

11 de outubro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 190,420 da linha de Cacequí a Rio Grande, da firma M. Sigal.

16 de dezembro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 500,085 da linha de Bagé a Rio Grande, da firma Miguel Irigon & Irmão.

Transferidos

8 de janeiro — Foi transferido, da firma Santos, Duarte & Cia. Ltda. para a firma Santos & Cia. Ltda., o uso do desvio situado no Km. 601,700 da linha de Cacequí a Rio Grande.

9 de abril — Foi transferido, da firma Guilherme Rodolpho Ritzel para a Sociedade Matadouro Santamariense, o uso do desvio situado no Km. 4,598 da linha de Santa Maria a Uruguaiana.

30 de abril — Foi transferido, da firma Santo Meneghetti para a firma W. Rinaldo Dieterich & Cia., o uso do desvio situado no Km. 385,603 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

9 de julho — Foi transferido, da firma Jorge Glasherster & Cia. para a firma Carlos Matte Sobrinho, o uso do desvio situado no Km. 330,060 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

27 de julho — Foi transferido, do Banco do Rio Grande do Sul para o Instituto Sul Riograndense de Carnes, o uso do desvio situado no Km. 327,664 da linha de Cacequí a Rio Grande.

20 de agôsto — Foi transferido, da firma F. Matarazzo & Cia. para a firma Sociedade Anônima Indústrias Reunidas F. Matarazzo, o uso do desvio situado no Km. 534,829 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

30 de agôsto — Foi transferido, da firma Curt G. Rheingantz para a firma José Faustini, o uso do desvio situado no Km. 546,938 da linha de Cacequí a Rio Grande.

27 de dezembro — Foi transferido, da firma José Faustini para a firma Cerâmica Pelotense Ltda., o uso do desvio situado no Km. 546,938 da linha de Cacequí a Rio Grande.

ESTAÇÕES

Mudança de nome

11 de janeiro — Passou a denominar-se "General Câmara" a estação "Margem do Taquarí" situada no Km. 262 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

INTERRUPÇÕES DO TRÁFEGO

Durante o ano de 1940 houve as seguintes interrupções do tráfego, motivadas por desmoronamentos e inundações:

24 de março — Caiu uma barreira no Km. 138,8, entre a parada Lobo d'Ávila e a estação de Santiago, motivo por que a linha esteve interrompida das 14 às 22 horas do mesmo dia. Houve apenas a detenção de um trem de lenha.

14 de junho — No Km. 546 entre as estações de Bororé e Olavo Barreto Viana, as águas cobriram a linha numa extensão de 600 metros e com a altura até de 70 centímetros. Por êsse motivo foram suprimidos os trens M-53, do dia 14, no trecho de Bororé a São Borja, e M-54, do dia 15, no trecho de São Borja a Itaquí.

15 de junho — O trem M-34, que corre de Quaraí a Alegrete, no Km. 334,150 foi atingido por uma barreira que causou avarias na locomotiva que o tracionava. Êsse trem sofreu, em consequência dêsse fato, o atraso de 3,30 horas.

15 de junho — Verificaram-se alguns desmoronamentos de atêrro entre as estações de Dilermando de Aguiar e Vila Clara, principalmente no Km. 29,800, onde foi baldeado o trem P-36, que corre de São Borja a Santa Maria. Em consequência dêsses desmoronamentos, foram suprimidos 2 trens de carga em Dilermando de Aguiar, 1 em Vila Clara e 1 em Mata.

15 de junho — À tarde começaram a cair barreiras e a desmoronar aterros, em diversos pontos da linha entre Santa Maria e Pinhal.

Em consequência dêsses fatos, houve as seguintes alterações na escala dos trens:

— O N-4, que corre de Marcelino Ramos a Santa Maria, foi suprimido em Pinhal e o tabuleiro regressou a Tupanciretã afim de proporcionar hospedagem aos viajantes.

— O trem P-22, que corre de Passo Fundo a Santa Maria, foi suprimido em Ourupú e o tabuleiro regressou a Cruz Alta, também para proporcionar hospedagem aos viajantes.

— O trem P-21, que corre de Santa Maria a Passo Fundo, foi suprimido. Foram também suprimidos 4 trens de carga em Santa Maria, 4 em Val de Serra, 3 em Cruz Alta e 2 em Pinhal.

ALTERAÇÕES DE HORÁRIOS

Durante o ano de 1940 foram efetuadas as seguintes alterações nos horários dos trens de viajantes e dos carros-motores:

15 de janeiro — Foi reiniciado o tráfego dos carros-motores A-55 e A-56, entre Pelotas e Beira-Mar.

Na mesmo data começaram a ser efetudas as viagens S-53 e S-54, entre Marítima e Vila Siqueira, por carros-motores em dupla tração.

2 de fevereiro — Passaram a correr, aos sábados, o trem P-8, de Taquara a Canela, em prosseguimento do trem P-6, de Pôrto Alegre a Taquara, e, aos domingos, o trem P-11 em lugar do trem P-9, de Taquara a Pôrto Alegre.

17 de fevereiro — Foram efetuadas as seguintes alterações :

— Foram suprimidas as viagens dos carros-motores A-18, aos sábados, de Ildefonso Pinto a Canela, e A-23, às segundas-feiras, de Canela a Ildefonso Pinto.

— Na linha de Ildefonso Pinto a Canela o carro-motor A-20 foi suprimido às sextas-feiras, para correr em seu lugar o carro-motor A-18.

— Foram suprimidos os trens P-8, de Taquara a Canela, aos sábados, e o P-7, de Canela a Taquara, às segundas-feiras.

— Foi suprimido o tráfego do trem P-11, de Taquara a Pôrto Alegre, aos domingos, para trafegar em seu lugar, nesses dias, o trem P-9.

— Foi iniciado o tráfego dos trens diretos E-6, aos sábados, de Pôrto Alegre a Canela, e E-5, às segundas-feiras, de Canela a Pôrto Alegre.

— O carro-motor A-1, efetuado de Caxias a Ildefonso Pinto, teve modificado o seu horário de partida para às 5,25 horas e o de chegada para às 9,41 horas.

5 de março — Foi suprimido o tráfego dos carros-motores A-55 e A-56, entre Pelotas e Beira-Mar.

25 de março — Foram suprimidas as viagens dos trens S-53 e S-54, no ramal do Casino.

4 de abril — Passaram a correr no ramal do Casino somente os trens S-42 e S-51 e os carros-motores A-63, A-66, A-67 e A-70, sendo suprimidos os demais.

5 de abril — Foram suprimidos os carros-motores A-18, de Ildefonso Pinto a Canela, às sextas-feiras, e A-17, de

Canela a Ildefonso Pinto, aos sábados. Foram também suprimidos os trens diretos E-5 e E-6, entre Pôrto Alegre e Canela.

— Na mesma data foi determinado que corressem, aos sábados, o carro-motor A-18, de Ildefonso Pinto a Canela, e, às segundas-feiras, o carro-motor A-17, de Canela a Ildefonso Pinto.

— Os carros-motores A-8 e A-7, da linha de Ildefonso Pinto a Taquara, passaram nessa data a correr, o primeiro às têrças e quintas-feiras, até Canela, e o segundo às quartas e sextas-feiras, com procedência dessa estação.

16 de julho — Foi inaugurado o tráfego dos carros-motores A-57, de Jaguarão a Marítima, e A-58, de Marítima a Jaguarão.

1.º de dezembro — No ramal do Casino foram suprimidos os carros-motores A-63 e A-66 e passaram a trafegar mais os trens S-43, S-46, S-47 e S-52.

28 de dezembro — Foi reiniciado o tráfego dos trens diretos E-6, aos sábados, de Pôrto Alegre a Canela, e E-5, às segundas-feiras, de Canela a Pôrto Alegre.

29 de dezembro — No ramal do Casino foram suprimidas as viagens dos carros-motores A-67 e A-70, e passaram a correr mais os trens S-41, S-44 e S-50.

ATRASOS DE TRENS DE VIAJANTES, MIXTOS E CARROS-MOTORES

Trens de viajantes

Durante o ano de 1940 os atrasos dos trens de viajantes foram em número de 2.998, o que, sôbre o total de 11.702 trens, representa 25,6%. Em 1939 o número de trens atrasados alcançou 23% do total, ou seja 2,6% a menos do que em 1940.

O atraso médio por trem demorado foi de 38,1 minutos contra 40,1 minutos no ano de 1939.

O atraso médio geral dos trens de viajantes foi de 9,7 minutos, enquanto que, em 1939, foi de 9,2 minutos.

Trens mixtos

Foram efetuados 4.813 trens mixtos, dos quais atrasaram-se 1.263, ou seja 26,3% do total de trens mixtos, contra 34,9% no ano anterior.

O atraso médio por trem demorado foi de 42,2 minutos, contra 30,9 minutos no ano anterior.

O atraso médio geral dos trens mixtos, em 1940, foi de 10,6 minutos, e, em 1939, de 10,8 minutos.

Carros-motores

Sôbre um total de 9.992 viagens de carros-motores houve 1.317 atrasos, o que representa 13,1% do total, contra 15,5% no ano anterior.

O atraso médio por carro-motor demorado foi de 25,9 minutos, contra 24,6 minutos em 1939.

O atraso médio geral dos carros-motores foi de 3,4 minutos em 1940, e de 3,8 minutos em 1939.

MOVIMENTO

NÚMERO DE TRENS EFETUADOS

Serviço retribuído:

Durante o ano de 1940 circularam 55.814 trens do serviço público retribuído, com um total de 7.149.293 quilômetros e o percurso médio por trem de 128 quilômetros, contra 56.915 trens com o total de 6.972.731 quilômetros e o percurso médio por trem de 122,5 quilômetros em 1939.

Houve, assim, em 1940, uma redução de 1.101 trens do serviço público retribuído, porém o percurso total efetuado pelos mesmos acusou um acréscimo de 176.562 quilômetros, e, o percurso médio por trem, de 5,5 quilômetros.

Os 1.101 trens, que em 1940 correram a menos do que em 1939, são assim discriminados:

A menos: 117 trens de passageiros,
366 trens mixtos e
1.936 trens de carga.

A mais: 54 trens especiais de passageiros,
1.251 trens de animais e
13 trens de gado vazios.

Serviço não retribuído:

Em serviço não retribuído circularam 16.267 trens com o total de 1.178.536 quilômetros de percurso, numa média de 72,4 quilômetros por trem, contra 14.353 trens, 919.058 quilômetros e o percurso médio de 64,0 quilômetros por trem em 1939.

Em relação a 1939 houve o aumento de 1.914 trens e de 259.478 quilômetros de percurso, como também de 8,4 quilômetros no percurso médio por trem.

NÚMERO DE VEÍCULOS POR ESPÉCIE DE TREM

Serviço retribuído:

O número total de veículos movimentados em transporte retribuído foi de 684.002, com a média de 12,2 por trem, contra 716.821 veículos, com a média de 12,5 por trem, em 1939.

Houve, portanto, um decréscimo de 11.321 veículos no total, e de 0,3 na média de veículos por trem.

A média de vagões por trem de carga, em 1940, foi de 15,2 e, em 1939, de 15,6; houve, assim, a redução de 0,4 veículo por trem.

Serviço não retribuído:

O total de veículos movimentados em 1940, no serviço não retribuído, foi de 114.048, com a média de 7 veículos por trem; em 1939 êsses números alcançaram, respectivamente, a 92.550 e 6,2.

Houve, pois, em 1940, em relação a 1939, o aumento de 21.498 veículos transportados e de 0,8 veículos, em média, por trem, no serviço não retribuído.

PERCENTAGEM ENTRE VAGÕES CARREGADOS E VAZIOS

A percentagem dos vagões do serviço remunerado, transportados vazios, em relação

de 43,6 contra 38,8 em 1939, acusando uma diferença de 4,8 para mais.

Quanto ao percurso efetuado pelos vagões do serviço público, transportados vazios, em relação aos que o foram carregados, a percentagem foi, em 1940, de 42,7, e, em 1939, de 38,2.

O transporte dos vagões vazios resulta do desequilíbrio da tonelagem em quasi todas as linhas, obrigando o material vazios a percorrer grandes extensões.

PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES

Movimentaram-se, em 1940, 798.050 veículos, com o total de 82.964.400 veículos-quilômetro, contra 809,371 veículos e 79.053.489 veículos-quilômetro, em 1939.

Houve, assim, a diferença de 11.321 veículos movimentados a menos, em 1940, ao passo que o total de veículos-quilômetro sofreu uma alteração de 3.910.911 para mais.

APROVEITAMENTO DOS TRENS DE CARGA

A percentagem do aproveitamento dos trens de carga, em 1940, foi em média de 82,1 na procedência e de 83,4 no destino, sendo o aproveitamento médio geral de 82,7%, contra 84,4% no ano de 1939.

Essa percentagem sofre o desequilíbrio existente entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, sucedendo que muitos trens são organizados com aproveitamento insignificante para que as locomotivas possam regressar completamente lotadas.

VAGÕES CARREGADOS, COMPLETOS

O quadro a seguir discrimina os carregamentos efetuados de **vagões completos,** por espécie de mercadoria:

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1940	1939	Mais	Menos
Cereais	6.347	8.681	—	2.334
Produtos de charqueada.....	2.814	3.751	—	937
Produtos do país.....	1.171	1.354	—	183
Outras mercadorias	26.141	27.091	—	950
Madeiras	13.930	14.857	—	927
Animais	21.119	16.334	4.785	—
Total dos vagões carregados pelos expedidores	71.522	72.068	4.785	5.331
Armazéns (pequenas expedições)	15.710	16.380	—	670
Total retribuído	87.232	88.448	4.785	6.001

Diferença real para menos: 1.216 vagões.

Os quadros a seguir discriminam, por espécie, várias parcelas do quadro anterior:

CEREAIS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1940	1939	Mais	Menos
Milho	1.048	921	127	—
Feijão	1.193	1.331	—	138
Arroz	3.002	4.455	—	1.453
Trigo	518	1.075	—	557
Diversos	586	899	—	313
Totais.....	6.347	8.681	127	2.461

Diferença real para menos: 2.334 vagões.

PRODUTOS DE CHARQUEADA	ANOS		DIFERENÇAS	
	1940	1939	Mais	Menos
Ossos	705	689	16	—
Chifres	12	24	—	12
Graxa	83	120	—	37
Cinza	75	94	—	19
Charque	1.185	1.638	—	453
Couros salgados	355	569	—	214
Diversos	399	617	—	318
Totais.....	2.814	3.751	16	953

PRODUTOS DO PAÍS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1940	1939	Mais	Menos
Lã	974	991	—	17
Couros secos	135	251	—	116
Diversos	62	112	—	50
Totais.....	1.171	1.354	—	183

Diferença real para menos: 183 vagões.

MERCADORIAS DIVERSAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1940	1939	Mais	Menos
Alfafa	1.504	1.163	341	—
Batatas	39	86	—	47
Banha	474	726	—	252
Vinho	1.963	2.017	—	54
Erva-mate	122	172	—	50
Fumo	1.075	1.620	—	545
Farinha de trigo.....	781	821	—	40
Farinha de mandioca.....	943	994	—	51
Laranjas	38	74	—	36
Diversos	19.202	19.418	—	. 216
Totais.....	26.141	27.091	341	1.291

Diferença real para menos: 950 vagões.

MADEIRAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1940	1939	Mais	Menos
Bruta	8.021	8.725	—	704
Aplainada	653	548	105	—
Caixas	816	841	—	25
Diversos	4.440	4.743	—	303
Totais.....	13.930	14.857	105	1.032

Diferença real para menos: 927 vagões.

INTERCÂMBIO DE VAGÕES COM AS ESTRADAS DE FERRO DO NORTE

Durante o ano de 1940 trafegaram na Viação Férrea 2.645 veículos pertencentes à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e à Estrada de Ferro Sorocabana, os quais venceram o aluguel de 210:890$000, correspondente a 21.556 estadias e a 245 multas, assim discriminadas:

DESIGNAÇÃO	Veículos	Estadias	Multas	Importâncias
Rêde de Viação ..	1.853	15.053	135	143:550$000
E. F. Sorocabana.	792	6.503	79	67:340$000
Totais	2.645	21.556	214	210:890$000

Em 1939 circularam nas nossas linhas 1.670 veículos das Estradas de Ferro do Norte, que venceram 13.035 estadias e 175 multas, na importância total de 100:495$000.

Nas linhas das Estradas de Ferro do Norte foi o seguinte o movimento de vagões da Viação Férrea:

VEÍCULOS		ESTADIAS		MULTAS		IMPORTÂNCIAS	
1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939
2.003	1.629	19.597	16.954	4.268	3.544	237:210$000	182:515$000

INTERCÂMBIO DE VAGÕES COM A JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

O tráfego de vagões da J. C. A. em nossas linhas foi de 273 veículos, contra 438 no ano anterior. Venceram êles 2.643 estadias, na importância de 13:215$000, ao passo que, no ano anterior, êsses números foram, respectivamente, 3.848 e 19:240$000.

Nas linhas da J. C. A. trafegaram 228 vagões nossos, que

Demonstrativo do número de trens, percurso total e médio, durante o ano de 1940, comparado com o ano de 1939

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANOS DE						DIFERENÇA EM 1940					
	1940			1939			PARA MAIS			PARA MENOS		
	Quantidade de trens	PERCURSO		Quantidade de trens	PERCURSO		Quantidade de trens	PERCURSO		Quantidade de trens	PERCURSO	
		Total trens-km.	Médias kms. por trem		Total trens-km.	Médias kms. por trem		Total trens-km.	Médias kms. por trem		Total trens-km.	Médias kms. por trem
1.° — Serviço Público												
Viajantes	11.754	2.202.342	187,3	11.871	2.212.253	186,3	—	—	1,0	117	9.911	—
Mixtos	4.813	331.088	68,7	5.179	341.292	66,0	—	—	2,7	366	10.204	—
Especiais viajantes	232	63.294	272,8	178	24.522	137,7	54	38.772	135,1	—	—	—
Animais, carregados	2.399	501.528	209,0	1.148	287.520	250,4	1.251	214.008	—	—	—	41,4
Animais, vazios	1.311	153.262	116,9	1.298	145.290	111,9	13	7.972	5,0	—	—	—
Cargas	35.305	3.897.779	110,4	37.241	3.961.854	106,3	—	—	4,1	1.936	64.075	—
Total retribuído	55.814	7.149.293	128,0	56.915	6.972.731	122,5	—	176.562	5,5	1.101	—	—
2.° — Serviço da Estrada												
Especiais viajantes	253	37.341	147,5	381	60.086	157,7	—	—	—	128	22.745	10,2
Levantamento e socorro	376	15.231	40,5	411	17.793	43,2	—	—	—	35	2.562	2,7
Baldeação	—	—	—	5	166	33,2	—	—	—	5	166	33,2
Tabuleiro	6	296	49,3	42	1.567	37,3	—	—	12,0	36	1.271	—
Experiência	313	9.075	28,9	371	11.684	31,4	—	—	—	58	2.609	2,5
Carvão	1.049	102.696	97,8	420	21.391	50,9	629	81.305	46,9	—	—	—
Lenha	5.139	461.106	89,7	3.845	315.982	82,1	1.294	145.124	7,6	—	—	—
Lastro	7.313	546.731	74,7	7.109	484.463	68,1	204	62.268	6,6	—	—	—
Transporte operários	1.818	6.060	3,3	1.769	5.926	3,3	49	134	—	—	—	—
Outros serviços	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total serviço estrada	16.267	1.178.536	72,4	14.353	919.058	64,0	1.914	259.478	8,4	—	—	—
Total geral	72.081	8.327.829	115,5	71.268	7.891.789	110,7	813	436.040	4,8	—	—	—

Diferença total em 1940

Trens	813 para mais
Percurso	436.040 para mais
Percentagem por trem	1,1 para mais

Demonstrativo do número médio de veículos por espécie de trem, durante o ano de 1940, comparado com o ano de 1939

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANOS DE						DIFERENÇA EM 1940			
	1940			1939			PARA MAIS		PARA MENOS	
	Número de trens	Número de carros	Média de carros por trem	Número de trens	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem
1.º — Serviço Público										
Viajantes	11.754	72.567	6,1	11.871	73.774	6,2	—	—	1.207	0,1
Mixtos	4.813	32.426	6,7	5.179	35.822	6,9	—	—	3.396	0,2
Especiais viajantes	232	2.459	10,5	178	788	4,4	1.671	6,1	—	—
Gado, carregado	2.399	21.397	8,9	1.148	13.908	12,1	7.489	—	—	3,2
Gado, vazio	1.311	17.170	13,0	1.298	10.316	7,9	6.854	5,1	—	—
Cargas	35.305	537.983	15,2	37.241	582.213	15,6	—	—	44.230	0,4
Total retribuído	55.814	684.002	12,2	56.915	716.821	12,5	—	—	32.819	0,3
2.º — Serviço da Estrada										
Especiais viajantes	253	762	3,0	381	889	2,3	—	0,7	127	—
Levantamento e socorro	376	1.134	3,0	411	1.344	3,2	—	—	210	0,2
Baldeação	—	—	—	5	22	4,4	—	—	22	4,4
Tabuleiro	6	18	3,0	42	137	3,2	—	—	119	0,2
Experiência	313	549	1,7	371	821	2,2	—	—	272	0,5
Carvão	1.049	16.448	15,6	420	4.536	10,8	11.912	4,8	—	—
Lenha	5.139	44.934	8,7	3.845	33.019	8,5	11.915	0,2	—	—
Lastros	7.313	44.077	6,0	7.109	46.132	6,4	—	—	2.055	0,4
Transporte operários	1.818	6.126	3,3	1.769	5.650	3,1	476	0,2	—	—
Outros serviços	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Serviço Estrada	16.267	114.048	7,0	14.353	92.550	6,2	21.498	0,8	—	—
Total Geral	72.081	798.050	11,0	71.268	809.371	11,3	—	—	11.321	0,3

Diferença dos carros transportados entre 1940 e 1939

Serviço Retribuído	32.819 para menos
Serviço da Estrada	21.498 para mais
Serviço total	11.321 para menos

Demonstrativo do percurso total e médio de carros e vagões, por tipo, durante o ano de 1940, comparado com o ano de 1939

CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS E VAGÕES	ANOS DE						DIFERENÇA					
	1940			1939			PARA MAIS			PARA MENOS		
	Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO	
		Total veículos-km.	Média		Total veículos-km.	Média		Total veículos-km.	Média		Total veículos-km.	Média
Carros de 1.ª classe	31.543	5.796.532	183,7	31.755	5.832.179	183,6	—	—	0,1	212	35.647	—
Carros de 2.ª classe	21.515	3.012.995	140,0	23.558	3.126.024	132,6	—	—	7,4	2.043	113.029	—
Carros mixtos	422	18.847	44,6	571	25.071	43,9	—	—	0,7	149	6.224	—
Carros bagageiros	19.942	3.347.823	167,8	21.238	3.357.182	158,0	—	—	9,8	1.296	9.359	—
Carros dormitórios	2.679	929.974	347,0	2.717	916.115	337,1	—	13.859	9,9	38	—	—
Carros restaurantes	2.484	755.257	304,0	2.734	922.965	337,5	—	—	—	250	167.708	33,5
Carros de serviço	6.442	760.447	118,0	7.095	812.287	114,4	—	—	3,6	653	51.840	—
Vagões gradeados em trens de viajantes	11.044	1.586.687	143,6	11.111	1.549.512	139,4	—	37.175	4,2	67	—	—
Vagões gradeados em trens de gado	57.901	6.758.651	116,7	13.908	3.569.455	256,6	43.993	3.189.196	—	—	—	139,9
Vagões gradeados em trens de gados, vazios	21.397	5.846.621	273,2	10.316	1.234.798	119,6	11.081	4.611.823	153,6	—	—	—
Vagões gradeados com mercadorias	17.170	1.956.292	113,9	55.881	6.032.424	107,9	—	—	6,0	38.711	4.076.132	—
Vagões fechados de 4 eixos	362.540	32.085.888	88,5	385.507	32.343.224	83,8	—	—	4,7	22.967	257.336	—
Vagões fechados de 2 eixos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vagões plataformas de 4 eixos	239.389	19.863.973	82,9	238.565	19.066.580	79,9	824	797.393	3,0	—	—	—
Vagões plataformas de 2 eixos	3.582	244.413	68,2	4.415	265.673	60,1	—	—	8,1	833	21.260	—
Total geral	798.050	82.964.400	103,9	809.371	79.053.489	97,6	—	3.910.911	6,3	11.321	—	—

Diferença em número de vagões e percurso entre 1940 e 1939

Número de vagões movimentados ... 11.321 para menos

Percurso ..... 3.910.911 para mais

TELÉGRAFO

O serviço de conservação das linhas telegráficas e telefônicas, em 1940, correu normalmente. Os defeitos registados foram removidos com a necessária brevidade, tendo havido 1078 horas de interrupções a mais do que em 1939.

Nos serviços de reparação e conservação foi dispendida, em materiais, a importância de 47:319$000, contra 33:566$300 no ano anterior, ou seja uma diferença para mais de..... 13:752$700.

Em 31 de dezembro de 1940 a Viação Férrea possuía em tráfego:

a)	linhas de fio de ferro, telegráficas e fonopóricas	9.356 kms.
b)	linhas de fio de cobre, telegráficas e fonopóricas	2.521 kms.
c)	linhas de cobre e de ferro, telefônicas ...	322 kms.
	Total.....	12.199 kms.

Possuía, ainda, 6.511 metros de cabos subterrâneos, aéreos e subfluviais. Na mesma data tinha a Viação Férrea 9 aparelhos radio-telegráficos transmissores e 6 receptores; 337 aparelhos telegráficos, dos quais 171 impressores e 166 auditivos; 25 translações; 270 fonoporos; 306 telefones; 1 P. A. B. X. com 100 telefones e 4 citofones.

Construções e reconstruções de linhas telegráficas

Os serviços de construções de linhas telegráficas continuaram intensos em 1940, com as instalações de condutores de fio de cobre para aparelhos seletivos, iniciadas em 1939, no trecho de Bagé a Rio Grande, de acôrdo com o plano de reaparelhamento por conta da Subvenção da União.

Discriminam-se, a seguir, os serviços executados durante o ano:

1 — No trecho de Bagé a Rio Grande foi concluída a instalação de uma linha de fio de cobre de 3 mm. de diâmetro, que, com idêntica linha que alí já existia e que servia ao circuito fonopórico, formou o circuito duplo destinado ao fun-

cionamento dos aparelhos de chamadas seletivas. Êsse serviço foi iniciado a 12 de maio de 1939 e concluído a 17 de janeiro de 1940.

Os aparelhos de chamadas seletivas, com a respectiva estação central, foram encomendados à firma TELEFONAK-TIENBOLAGET L. M. ERICSSON, da Suécia, vencedora da concorrência n.º 1.894, aberta a 21 de setembro de 1939 e encerrada a 20 de outubro do mesmo ano. Porém, em face das dificuldades de transportes transoceânicos, advindas da guerra européia, o embarque foi grandemente retardado e os aparelhos chegaram a Pôrto Alegre em fins de abril de 1941.

As despesas totais com a construção da linha atingiram a 176:840$800 e o custo dos seletivos foi de 24.630 coroas suecas, ou seja cêrca de 124:000$000.

No quadro a seguir, constam as despesas orçadas e realizadas até esta data, de conformidade com o orçamento n.º 16:

DESIGNAÇÃO	DESPESAS		DIFERENÇAS	
	Orçadas	Realizadas	Para mais	Para menos
Material	194:864$200	276:452$100	81:587$900	—
Diversos	—	727$900	727$900	—
Mão de obra	70:560$000	23:560$800	—	46:999$200
Administração ...	13:271$200	13:271$200	—	—
Total	278:695$400	314:012$000	35:316$600	—

A diferença verificada para mais na despesa realizada provém da inesperada elevação de preços que tiveram os materiais, principalmente o fio de cobre que, orçado à razão de 5$900 o quilo, foi adquirido a 7$600 o quilo.

2 — No trecho de Passo Fundo a Giruá foram feitas as instalações de condutores de fio de cobre para aparelhos seletivos.

O serviço foi iniciado a 12 [illegible]

aparelhos seletivos, para a compra dos quais não foi aberta concorrência.

As despesas realizadas com êsse serviço, até 26 de outubro, foram de 406:754$300. Os aparelhos seletivos, tomando-se como base o preço da última compra, deverão orçar em 80:000$000, de modo que o montante da despesa será de cêrca de 486:000$000, excluída a quota "Administração".

No quadro a seguir, constam as despesas orçadas e realizadas, como também a estimada para a compra dos aparelhos seletivos, de conformidade com o orçamento n.º 18:

DESIGNAÇÃO	Despesas		Diferenças prováveis	
	Orçadas	Realizadas e estimadas	Para mais	Para menos
Material	329:496$800	441:499$400	112:002$600	—
Mão de obra	87:696$000	44:020$100	—	43:675$900
Diversos	—	1:234$800	1:234$800	—
Administração ...	20:859$600	20:859$600	—	—
Total	438:052$400	507:613$900	69:561$500	—

Neste serviço provavelmente haverá um excesso sôbre a despesa orçada, de cêrca de 70:000$000, dada a elevação de 63,6% no preço do fio de cobre, que, orçado à razão de 5$900 o quilo, foi adquirido a 9$270 o quilo.

3 — No trecho de Diretor A. Pestana a Caxias e ramal de Bento Gonçalves foi iniciado, a 21 de novembro, o serviço de instalações de condutores de fio de cobre para aparelhos seletivos, não tendo sido possível ultimá-lo até o fim do ano, a-pesar-de fazer parte do plano de reaparelhamento de 1940.

As despesas verificadas até 31 de dezembro de 1940 foram as seguintes, de conformidade com o orçamento n.º 23:

DESIGNAÇÃO	Despesas orçadas	Despesas realizadas até 31-12-940
Material	307:732$400	94:476$400
Mão de obra	58:396$800	8:739$300
Diversos	—	518$800
Administração	18:306$500	—
Total	384:435$700	103:734$500

Examinando-se os trabalhos executados por conta do Plano de Reaparelhamento, nota-se que, no ano relatado, foi concluída uma instalação de 279,5 quilômetros, com igual desenvolvimento; foi iniciada e concluída uma outra de 348 quilômetros, com um desenvolvimento de 402 quilômetros, e iniciada, ainda, uma terceira, de 210 quilômetros, com o desenvolvimento de 339 quilômetros, representando tudo uma grande melhoria dos meios de comunicação e consequentemente da segurança do tráfego dos trens.

4 — No mês de maio foi criada a turma telegráfica provisória n.º 3, para fazer o serviço da remoção das linhas telegráficas em parte da Variante de Diretor A. Pestana a Barreto, em terrenos pertencentes ao Campo de Aviação do Exército.

Êsse serviço foi iniciado a 2 de maio e concluído a 1.º de junho seguinte, com as seguintes despesas, de conformidade com o orçamento n.º 6:

Material	7:228$900
Mão de obra	2:204$500
Diversos	267$600
Administração	485$000
Total	10:186$000

Conservação de baterias

Foi dispendida a importância de 46:561$800, contra 35:935$500

Balanças

Durante o ano foram fornecidas 2 balanças novas, 71 foram substituídas para consêrto e 38 foram consertadas no próprio local em que se achavam em uso.

Relógios

Durante o ano foram fornecidos 3 relógios novos, dos quais um elétrico, 84 foram substituídos para consêrto e 3 foram consertados no próprio local em que se achavam em uso.

Bilheteiras

Durante o ano foi fornecida uma bilheteira nova, 37 foram substituídas para consêrto e nenhuma foi consertada no próprio local em que se achava em uso.

Carimbadores

Durante o ano foi fornecido 1 carimbador novo, 54 foram substituídos para consêrto e 2 foram consertados no próprio local em que se achavam em uso.

Cofres

Durante o ano foram fornecidos 3 cofres novos, 8 foram substituídos para consêrto e 2 foram consertados no próprio local em que se achavam em uso.

Lacres de chumbo

Pela oficina telegráfica foram fornecidos 3.607 quilos de lacres de chumbo. A devolução de lacres usados foi de 910 quilos, dando uma percentagem de aproveitamento de 25%.

Sub-oficinas das secções telegráficas

Durante o ano de 1940 foram consertados nas sub-oficinas das secções os seguintes aparelhos:

DESIGNAÇÃO	Quantidade por secção						Totais
	Administração	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	
Telefones	108	19	61	12	73	28	301
Campaínhas	364	2	1	5	22	1	395
Businas	—	110	3	11	146	51	321
Sounders	—	1	11	4	30	14	60
Relais	—	26	37	25	49	33	170
Fonoporos	—	27	3	7	40	18	95
Translações	—	—	1	2	—	—	3
Transmissores	—	—	—	1	—	5	6
Centro telefônico	—	—	—	—	1	—	1
Fones	—	10	3	4	8	12	37
Vibradores	—	3	27	8	25	—	63
Manipuladores	—	4	2	—	22	12	40
Bobinas	—	3	1	7	28	16	55
Ap. auditivo	—	—	—	2	15	12	29
Ap. impressor	—	—	1	1	2	5	9
Microfones	—	—	—	—	14	—	14

Oficinas Telegráficas de Jacuí

Funcionou com regularidade, durante o ano, a Oficina Telegráfica de Jacuí. A despesa realizada [illegible]

DESIGNAÇÃO	Vencimentos	Materiais	Totais
Administração	49:290$300	—	49:290$300
Usina	15:712$100	32:602$000	48:314$100
Eletricidade	18:138$300	2:456$000	20:594$300
Mecânica	23:047$600	8:835$100	31:882$700
Ferramentaria	6:204$500	3:029$700	9:234$200
Ferraria	9:445$400	4:359$800	13:805$200
Fundição	7:213$000	17:927$100	25:140$100
Funilaria	9:447$300	9:264$500	18:711$800
Pintura	7:935$600	1:001$700	8:937$300
Marcenaria	65:493$300	43:980$900	109:474$200
Niquelagem	5:090$900	208$400	5:299$300
Rádio	6:496$500	1:216$000	7:712$500
Instaladores	8:280$000	—	8:280$000
Total de 1940 ...	231:794$800	124:881$200	356:676$000
Total de 1939 ...	225:030$800	109:456$000	334:486$800
Diferenças	+ 6:764$000	+ 15:425$200	+ 22:189$200

Defeitos de linhas e aparelhos

Durante o ano registaram-se 1.150 defeitos de linhas, com a duração total de 5.516 horas e 20 minutos, contra 912 defeitos com a duração de 4.438 horas e 28 minutos, no ano de 1939. Houve, êste ano, 238 defeitos a mais com uma duração de 1.077 horas e 52 minutos. Tal aumento justifica-se pelos fortes temporais que no mês de dezembro caíram, de forma acentuada, na 2.ª secção, onde houve 30 postes tombados, 20 quebrados e 30 semitombados.

O quadro a seguir consigna o número de defeitos por secção e respectiva duração em horas:

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					TOTAIS		DIFERENÇA EM HORAS, PARA	
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1940	1939	Mais	Menos
Número de defeitos	151	309	281	230	179	1.150	912	238	—
Tempo de duração	h 676.20	h 1.261.10	h 1.323.50	h 1.498.10	h 756.50	h 5.516.20	h 4.438.28	h 1.077.52	—
Duração média por defeito	h 4.28	h 4.04	h 4.42	h 6.30	h 4.30	h 4.47	h 4.52	—	h 0.05

Tráfego radiotelegráfico

ESTAÇÕES		TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
Prefixos	Locais	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
PSG — 2	Pôrto Alegre	33.116	1.033.560	31,210	13.832	449.974	32,531
PSG — 3	Pôrto Alegre	5.381	231.532	43,027	22.213	976.008	43,938
PSG — 4	Santa Maria	7.185	195.658	27,231	33.626	1.030.091	30,633
PSG — 5	Bagé	11.773	524.854	44,581	1.492	47.877	32,088
PSG — 6	Rio Grande	5.025	188.076	37,428	2.190	78.531	35,858
PSG — 7	Passo Fundo	15.280	728.698	47,689	1.662	54.454	32,764
Total de 1940		77.760	2.902.378	37,324	75.015	2.636.935	35,152
Total de 1939		83.007	2.831.134	34,10	80.864	2.837.142	35,08
Diferenças		— 5.247	+ 71.244	+ 3,224	— 5.849	— 200.207	+ 0,72

Tráfego telegráfico

O tráfego telegráfico durante o ano de 1940 foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
Viação Férrea ...	1.037.540	39.174.094	37,756	1.203.633	49.859.725	41,424
Público	116.880	1.708.026	14,613	123.866	1.751.989	14,144
Govêrno Federal..	2.235	92.102	41,208	2.098	104.614	49,863
Govêrno Estadual.	3.307	121.662	36,789	2,130	85.515	40,147
Total de 1940 ..	1.159.962	41.095.884	35,428	1.331.727	51.801.843	38,898
Total de 1939 ..	1.150.769	42.036.236	36,52	1.673.745	50.497.662	30,17
Diferenças	+ 9.193	— 940.352	— 1,092	— 342.028	+ 1.304.181	+ 8,728

Automóveis de linha

Continuam prestando excelentes serviços na conservação e inspeção das linhas telegráficas os automóveis de linha.

Em 1940 percorreram 120.025 quilômetros, contra .... 129.464 em 1939.

As despesas realizadas foram:

Em 1940	37:333$400
Em 1939	36:020$600
Diferença para mais	1:312$800

O custo médio por quilômetro foi de 310 réis, contra 285 réis em 1939.

O quadro a seguir indica detalhadamente as despesas verificadas no custeio dos automóveis de linha:

Despesa com o custeio dos automóveis de linha, em serviço do telégrafo, em 1940

NÚMERO DO AUTOMÓVEL	Percurso efetuado Km.	GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesas com conservação e condução	CONSUMO E CUSTO POR QUILÔMETRO					DESPESA	
							GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com conservação e condução		
		Consumo litros	Custo	Consumo litros	Custo		Consumo litros	Custo	Consumo litros	Custo		Gasolina, óleo, conservação e condução	Por quilômetro percorrido
1 — MNT	12.284	1.440	2:305$600	16	52$800	1:529$200	0,119	$189	0,001	$004	$124	3:887$600	$318
2 — SME	25.193	2.484	4:051$300	81	269$800	3:390$100	0,099	$161	0,003	$010	$168	7:711$200	$306
3 — CY	28.576	3.461	5:691$200	145	495$000	3:180$600	0,117	$200	0,005	$017	$111	9:366$800	$318
4 — BGÉ	23.392	2.412	3:922$100	25	83$200	2:624$700	0,103	$168	0,001	$003	$113	6:630$000	$284
5 — PFE	24.262	2.250	3:735$100	53	176$800	3:543$400	0,093	$154	0,002	$007	$165	7:455$300	$307
6 — UGE	6.318	630	1:041$600	55	182$900	1:058$000	0,099	$165	0,009	$003	$168	2:282$500	$360
Totais de 1940	120.025	12.677	20:746$900	375	1:260$500	15:326$000	0,105	$173	0,003	$010	$127	37:333$400	$310
Totais de 1939	129.464	14.983	21:971$100	406	1:300$800	12:748$700	0,115	$169	0,003	$010	$098	36:020$600	$285
Diferenças ±	— 9.439	— 2.306	— 1:224$200	— 31	— 40$300	+ 2:577$300	— 0,010	+ $004	0	0	+ $029	+ 1:312$800	+ $025

3.ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

OFICINAS E TRAÇÃO

Despesas

A despesa total da 3.ª Divisão (LOCOMOÇÃO), no ano de 1940, atingiu à soma de 55.309:604$400, sendo ..... 17.539:224$500 de pessoal e 37.770:379$900 de material e combustíveis.

Comparando a despesa de 1940 com a de 1939, verifica-se que houve um acréscimo de despesa de 1.488:565$000, sendo 256.825$200 com pessoal e 1.231:739$800 com material, conforme mostra a discriminação que segue:

Pessoal

1940	17.539:224$500
1939	17.282:399$300
Diferença para mais em 1940.....	256:825$200

Material

1940	37.770:379$900
1939	36.538:640$100
Diferença para mais em 1940.....	1.231:739$800

O acréscimo de 256:825$200 na verba pessoal foi motivado pelas admissões necessárias aos serviços de reparação e conservação do material rodante e de tração, em consequência do intenso tráfego de trens no primeiro semestre.

O acréscimo de 1.231:739$800 na verba material provém da maior despesa com combustíveis, resultante do maior consumo e do preço unitário de aquisição mais elevado. A verba combustíveis elevou-se de 27.698:937$500, em 1939, para 29.053:869$900, em 1940, sobrevindo, assim, uma despesa a mais de 1.354:932$400.

As despesas da 3.ª Divisão, no ano de 1940, classificadas por conta e comparadas com as de 1939, constam do quadro seguinte:

Quadro demonstrativo das despesas da 3.ª Divisão durante o ano de 1940, comparadas com as do ano de 1939

Conta	DESIGNAÇÃO	DESPESA DE 1940			DESPESA DE 1939			DIFERENÇA EM 1940		Média mensal em 1940
		Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Mais	Menos	
61	Superintendência	1.074:341$700	72:394$600	1.146:736$300	1.052:624$500	62:224$900	1.114:849$400	31:886$900	—	95:561$400
62	Papelaria	—	89:927$300	89:927$300	64$600	79:590$900	79:655$500	10:271$800	—	7:493$900
63	Conservação de locomotivas	2.406:346$100	1.430:358$700	3.836:704$800	2.244:161$700	1.117:916$200	3.362:077$900	474:626$900	—	319:725$400
63 e	Conservação de carros-motores	91:567$500	79:209$600	170:777$100	96:763$700	109:022$900	205:786$600	—	35:009$500	14:231$400
64	Empregados nas locomotivas	5.937:080$700	18:625$200	5.955:705$900	5.799:414$400	21:646$200	5.821:060$600	134:645$300	—	496:308$800
64 g	Condutores de carros-motores	103:725$800	4:263$000	107:988$800	103:380$300	4:140$300	107:520$600	468$200	—	8:999$100
65	Combustíveis para locomotivas	514:785$400	27.360:166$100	27.874:951$500	507:737$200	26.143:172$700	26.650:909$900	1.224:041$600	—	2.322:912$600
65 g	Combustíveis para carros-motores	—	523:795$400	523:795$400	—	440:322$400	440:322$400	83:473$000	—	43:649$600
66	Lubrificantes para locomotivas	—	510:958$000	510:958$000	—	480:637$000	480:637$000	30:321$000	—	42:579$800
66 a	Lubrificantes para carros-motores	—	20:785$300	20:785$300	—	15:638$500	15:638$500	5:146$800	—	1:732$100
67	Abastecimentos diversos às locomotivas	26:018$300	363:771$100	389:789$400	17:945$200	350:208$600	368:153$800	21:635$600	—	32:482$500
67 a	Abastecimentos diversos aos carros-motores	—	37$900	37$900	—	337$000	337$000	—	299$100	3$200
68	Conservação de carros	397:839$500	354:387$700	752:227$200	377:909$300	419:625$300	797:534$600	—	45:307$400	62:685$600
69	Conservação de vagões	650:805$900	719:235$800	1.370:041$700	610:641$700	683:331$300	1.293:973$000	76:068$700	—	114:170$100
70	Conservação de vagões de serviço	83:699$100	22:007$700	105:706$800	83:140$100	20:928$100	104:068$200	1:638$600	—	8:808$900
71	Custeio das instalações hidráulicas	521:829$700	753:561$700	1.275:391$400	521:975$500	667:760$500	1.189:736$000	85:655$400	—	106:282$600
72	Despesas gerais dos Depósitos	343:840$000	490:126$300	833:966$300	349:224$600	435:722$200	784:946$800	49:019$500	—	69:497$200
73	Lubrificantes para os trens	50:649$100	165:925$300	216:574$400	51:016$200	169:917$100	220:933$300	—	4:358$900	18:047$900
74	Reparação de locomotivas	2.476:601$600	2.192:715$900	4.669:317$500	2.555:290$900	2.486:642$700	5.041:933$600	—	372:616$100	389:109$800
74 e	Reparação de carros-motores	131:551$300	113:235$600	244:786$900	109:889$600	97:165$000	207:054$600	37:732$300	—	20:398$900
75	Reparação de carros	873:930$300	770:772$500	1.644:702$800	954:150$700	922:285$500	1.876:436$200	—	231:733$400	137:058$600
76	Reparação de vagões	971:897$800	1.226:661$900	2.198:559$700	1.102:921$000	1.411:341$200	2.514:262$200	—	315:702$500	183:213$300
77	Reparação de vagões de serviço	302:446$600	402:185$100	704:631$700	253:804$400	343:126$300	596:930$700	107:701$000	—	58:719$300
78	Despesas diversas	580:268$100	85:272$200	665:540$300	490:343$700	55:937$300	546:281$000	119:259$300	—	55:461$700
	Total	17.539:224$500	37.770:379$900	55.309:604$400	17.282:399$300	36.538:640$100	53.821:039$400	2.493:591$900 1.488:565$000	1.005:026$900	—
	Média mensal	1.461:602$000	3.147:531$700	4.609:133$700	1.440:199$900	3.044:886$700	4.485:086$600	124:047$100	—	4.609:133$700

Pessoal em 31 de dezembro de 1940

DISCRIMINAÇÃO	NÚMERO DE EMPREGADOS		Diferença em 1940
	em 1940	em 1939	
Administração	65	65	—
Oficinas e eletricidade	1.676	1.606	+ 70
Tração	2.424	2.374	+ 50
Totais	4.165	4.045	+ 120

O acréscimo no número de empregados, nas Oficinas, Eletricidade e Tração, foi motivado pela intensificação verificada nesses serviços.

Materiais e combustíveis

A despesa de materiais e combustíveis em 1940, em comparação com a do ano anterior, foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	1940	1939	Diferença em 1940
Materiais diversos ...	8.716:510$000	8.839:702$600	— 123:192$600
Combustíveis	29.053:869$900	27.698:937$500	+ 1.354:932$400
Totais	37.770:379$900	36.538:640$100	+ 1.231:739$800

A verba combustíveis abrange as parcelas seguintes:

DESIGNAÇÃO	1940	1939	Diferença em 1940
Combustíveis para trens remunerados.	27.355:476$000	26.140:711$000	+ 1.214:765$000
Combustíveis para oficinas, depósitos e postos de visita...	1.293:664$900	1.203:006$800	+ 90:558$100
Combustíveis para instalações hidráulicas	404:729$000	355:219$700	+ 49:509$300
Totais	29.053:869$900	27.698:937$500	+ 1.354:932$400

Com pessoal para abastecimento de combustíveis aos tenderes dispendeu-se, na 3.ª Divisão, em 1940, a importância de 518:451$600. Esta despesa está incluída na verba pessoal, anteriormente mencionada, com 516:177$000 para os trens remunerados e 2:274$600 para outros serviços da 3.ª Divisão.

Sendo a verba para combustíveis a de maior vulto da Viação Férrea, figura, a seguir, o demonstrativo das despesas com os combustíveis consumidos em todos os trens, remunerados ou não, e o coeficiente em relação:

À receita da Viação Férrea

DESIGNAÇÃO	1940	1939
Despesa com combustíveis	30.631:852$200	28.827:191$500
Receita da Viação Férrea	109.034:070$300	110.324:698$700
Coeficiente	28,08 %	26,12 %

À despesa total da Viação Férrea

DESIGNAÇÃO	1940	1939
Despesa com os combustíveis	30.631:852$200	28.827:191$500
Despesa total da Viação Férrea....	109.783:041$000	107.945:475$700
Coeficiente	27,90 %	26,70 %

À despesa da 3.ª Divisão

DESIGNAÇÃO	1940	1939
Despesa com os combustíveis	30.631:852$200	28.827:191$500
Despesa da 3.ª Divisão	55.309:604$400	53.821:039$400
Coeficiente	55,38 %	53,56 %

LOCOMOTIVAS

Existência

Em 31 de dezembro de 1940 existiam 302 locomotivas, relacionadas a seguir, por tipo:

Double-Ender	18
American	16
Mogul	75
Consolidation	51
Ten-Wheel	27
Mikado	35
Mallet (Compound)	17
Mallet (Simplex)	12
Pacific	5
Mountain	36
Garratt	10
Total	302

Nesse total não está incluída a locomotiva tipo Consolidation n. 41 P. R. G., pertencente ao Pôrto e Barra do Rio Grande, emprestada, há vários anos, à Viação Férrea.

Situação

A situação geral das locomotivas, em 31 de dezembro de 1940, era a seguinte:

Em serviço:		
Em bom estado	139	
Em regular estado	90	
Em mau estado	41	270
Imobilizadas nos Depósitos:		
Em bom estado	—	
Em mau estado	—	
Em reparação intermediária	3	
Aguardando reparação	—	3
Nas Oficinas:		
Em reparação	26	
Aguardando reparação	2	
Aguardando baixa	1	29
Total		302

As 270 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1940, estavam assim distribuídas:

Em trens de passageiros	39
Em trens mixtos	12
Em trens de carga	114
Em trens de lastro	34
Em trens de lenha	21
Em trens de carvão	3
Em serviço de manobras	34
Em reserva	8
Alugadas	5
Total	270

Melhoramentos introduzidos nas locomotivas

Dentre os melhoramentos introduzidos nas locomotivas, destacam-se os seguintes:

Pelas Oficinas de Santa Maria

Foarm colocados dispositivos "May" nas caixas de fumaça das locomotivas ns. 604, 613, 703, 704, 802, 806, 808, 811, 817 e 819.

Foram dotadas de cinzeiros para armazenar cinza, com aberturas laterais e portas, movidas a vapor, as locomotivas ns. 523, 604, 704, 806, 808 e 811.

Foram modificadas as tomadas dágua dos tênderes das locomotivas ns. 216, 306, 312, 321, 373, 415, 422, 451, 452, 453, 510, 511, 520, 533, 534, 508, 523, 604, 613, 632, 701, 702, 704, 711, 806, 811, 814 e 840.

Pelas Oficinas de Rio Grande

Foi colocada placa tubular de chapa de aço especial, soldada a eletrogênio pela parte interna e externa, na locomotiva 517.

Foram colocados dispositivos "May" nas caixas de fumaça das locomotivas ns. 626, 909, 615, 812, 403, 823, 410, 630, 629, 412, 607 e 628.

Foram colocadas fornalhas de aço especial, soldadas a eletrogênio pela parte interna e externa, nas locomotivas ns. 83, 89, 90 e 320.

Foram modificados os truques, para adaptação de molas SEL, nas seguintes locomotivas:

— molas SEL-127, na locomotiva 90
— molas SEL-137 e 143, nas locomotivas 403, 401 e 410
— molas SEL-137, na locomotiva 412.

Foram dotadas de cinzeiros para armazenar cinza, com aberturas laterais e portas, movidas a vapor, as locomotivas ns. 909, 403, 812 e 823.

Foi modificado o truque da locomotiva 410 e colocado, para armazenar cinza, com aberturas laterais e portas, cinzeiro acionado a vapor.

Foi transformado o truque traseiro da locomotiva n. 629, para tipo Franklim, usado nas locomotivas ns. 501-520.

Dispositivo "May"

Em prosseguimento ao programa de melhorar o mais possível a tiragem das locomotivas, com o fim de aumentar a sua eficiência, foi colocado o dispositivo "May" em mais 22 locomotivas.

Abaixo vão relacionadas as locomotivas que já receberam êste melhoramento:

Ten-Wheel: 401, 403, 405, 408, 410, 412, 417, 451, 452 e 453.

Mikado: 525.

Mallet: 604, 607, 613, 615, 621, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630 e 631.

Pacific: 703 e 704.

Mountain: 801, 802, 804, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 817, 819, 822, 823 e 824.

Garratt: 901, 904, 905, 906, 907, 908, 909 e 910.

Êste melhoramento, que teve início em 1937, já foi adaptado em 49 locomotivas e prosseguirá até que tôdas as locomotivas modernas fiquem aparelhadas com o dispositivo "May". Êste dispositivo também será colocado nas locomotivas de tipo antigo, que comportarem tal melhoramento.

Percurso das locomotivas

Durante o ano de 1940 o percurso simples das locomotivas atingiu a 13.241.888,7 quilômetros, que, comparado com o percurso do ano anterior, que foi de 12.674.655,4 quilômetros, apresenta um acréscimo de 567.233,3 quilômetros.

O percurso simples das locomotivas, por espécie de trem, consta do quadro seguinte:

Trem	PERCURSO		Diferença em 1940	
	1940	1939		
	Kms.	Kms.		Kms.
Passageiros	2.218.470,9	2.226.939,4	—	8.468,5
Especiais de passageiros	67.362,1	27.522,4	+	39.839,7
Mixtos	326.977,3	341.677,0	—	14.699,7
Carga	4.308.666,4	4.242.011,1	+	66.655,3
Animais	508.043,5	322.977,8	+	185.065,7
Inspecção	57.706,8	67.882,3	—	10.175,5
Lastro	342.811,8	329.975,9	+	12.835,9
Transporte de lenha	508.349,8	323.019,7	+	185.330,1
Socôrro	21.641,4	25.006,9	—	3.365,5
Dupla tração	196.969,2	180.939,4	+	16.029,8
Escoteiras	240.986,5	237.039,6	+	3.946,9
Manobras	3.884.324,0	3.826.843,6	+	57.480,4
Sob pressão	559.579,0	522.820,3	+	36.758,7
Total	13.241.888,7	12.674.655,4	+	567.233,3

Percurso médio das locomotivas

O percurso médio das locomotivas em serviço, em 1940, comparado com o percurso médio das locomotivas em serviço, no ano anterior, consta do quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	1940	1939
Número médio mensal de locomotivas em serviço, excetuando-se as imobilizadas	270	277
Percurso anual das locomotivas ...	13.241.888,7	12,674.655,4
Percurso médio mensal das locomotivas	1.103.490,7	1.056.221,2
Percurso médio anual de uma locomotiva	49.044,0	45.756,8
Percurso médio mensal de uma locomotiva	4.087,0	3.813,0
Percurso médio diário de uma locomotiva	136,2	127,1

Reparação de locomotivas

O número de locomotivas reparadas em 1940 e respectivas despesas constam do quadro seguinte:

OFICINAS	Quantidade	Despesas	Custo médio
Santa Maria	54	2.273:243$000	42:097$100
Rio Grande	51	2.395:121$500	46:963$200
Totais	105	4.668:364$500	44:460$600

No quadro que segue verifica-se, comparativamente, nos cinco últimos anos, o número de locomotivas reparadas e as despesas realizadas:

ANO	Número de locomotivas reparadas		DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Média mensal	Média por locomotiva
1936	135	11,25	4.183:716$700	348:643$100	30:990$900
1937	138	11,50	5.047:992$100	420:666$000	36:579$700
1938	131	10,91	5.472:826$100	456:068$800	41:777$300
1939	129	10,75	5.070:827$300	422:568$900	39:308$700
1940	105	8,75	4.668:364$500	389:030$400	44:460$600

Conservação de locomotivas

A despesa com a conservação de locomotivas no ano de 1940 foi de 3.836:704$800 contra 3.362:077$900 no ano de 1939, ou sejam mais 474:626$900.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1940, foi dado baixa do inventário, por se acharem imprestáveis, às locomotivas 7, 101 e 105.

Aguarda baixa, por estar imprestável, a locomotiva n. 2.

Percurso das locomotivas e veículos

O percurso das locomotivas e veículos, nos cinco últimos anos, figura no quadro seguinte:

ANO	Locomotivas	Veículos	Relação entre o percurso dos veículos e o das locomotivas
1936	11.109.355,6	62.562.191	5,631
1937	11.850.013,2	69.180.196	5,837
1938	12.580.156,1	73.630.339	5,852
1939	12.674.655,4	79.053.489	6,237
1940	13.241.888,7	82.964.400	6,265

CARROS

Existência

Em 31 de dezembro de 1940, existiam 306 carros, assim discriminados:

Carros para o serviço do público:

1.ª classe	85	
1.ª classe com bufete	19	104
2.ª classe		70
Mixto (1.ª e 2.ª classe)		1
Correios	5	
Correios bagagem	53	58

Auxiliar de correio	2	
Dormitórios	16	
Restaurantes	12	
Reservados	2	
Transporte de doentes e cadáveres	1	
Transporte de presos e alienados.	1	267

Carros para o serviço interno da Viação Férrea

Reservados	2	
Administração	8	
Inspecção	22	
Auxiliar de inspecção da Diretoria	2	
Pagadores	5	39
Total geral		306

Situação

Dos 306 carros existentes em 31 de dezembro de 1940, estavam à disposição do tráfego 291 e achavam-se imobilizados 15, assim discriminados:

Em tráfego:

Em bom estado	281	
Em regular estado	5	
Em mau estado	5	291

Imobilizados:

Em reparação	11	
Aguardando reparação	3	
Aguardando baixa solicitada	1	15
Total geral		306

Reparação de carros

Durante o ano de 1940, deram saída das Oficinas 117 carros reparados, sendo 74 de pequenas e médias reparações, 32 de grandes reparações e 11 reconstruídos.

A despesa com êsses serviços foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	Oficinas	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Pequenas e médias reparações	Quilôm. Três	469:745$600	50	4,17	9:394$900
Pequenas e médias reparações	Rio Grande.	244:591$900	24	2,00	10:191$300
Totais	—	714:337$500	74	6,17	9:653$200
Grandes reparações	Quilôm. Três	408:226$400	22	1,83	18:555$700
Grandes reparações	Rio Grande.	185:505$600	10	0,83	18:550$600
Totais	—	593:732$000	32	2,67	18:554$100
Reconstruções .	Quilôm. Três	350:804$200	9	0,75	38:978$200
Reconstruções .	Rio Grande.	59:156$100	2	0,16	29:578$100
Totais	—	409:960$300	11	0,92	37:269$100
Total por Oficina	Quilôm. Três	1.228:776$200	81	5,92	17:306$700
Total por Oficina	Rio Grande.	489:253$600	36	3,00	13:590$400
Total geral..	—	1.718:029$800	117	9,75	14:684$000

No quadro que segue, verifica-se, comparativamente, nos cinco últimos anos, o número de carros reparados e as despesas realizadas:

ANO	NÚMERO			DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Existente	Reparados p/ano	Reparados p/mês	Por ano	Por mês	Por carro
1936	304	166	13,83	1.845:312$600	153:776$050	11:116$300
1937	304	162	13,50	2.078:457$500	173:204$791	12:830$000
1938	305	159	13,25	2.554:535$600	212:877$966	16:066$300
1939	306	110	9,16	1.827:342$200	152:278$516	16:612$200
1940	306	117	9,75	1.718:029$800	143:169$150	14:684$000

Conservação de carros

A despesa com a conservação de carros, no ano de 1940, atingiu à soma de 752:227$200, contra 797:534$600 em 1939, ou sejam menos 45:307$400.

Vestíbulos e foles de intercomunicação

Durante o ano de 1940, foram dotados de vestíbulos e foles de intercomunicação nove carros e substituídos em dois outros os foles "standard" por foles tipo "Pullman".

A situação em 31 de dezembro, dos carros dotados de vestíbulos e foles, era a seguinte:

CARROS	Carros dotados de vestíbulos e foles, pela V. Férrea	Carros adquiridos com vestíbulos e foles	Total dos carros dotados de vestíbulos e foles
1.ª classe	18	24	42
1.ª classe com bufete	3	15	18
2.ª classe	31	3	34
Dormitórios	11	5	16
Restaurantes	8	4	12
Correios bagagem	25	6	31
Total	96	57	153

Baixa do inventário

Durante o ano de 1940, não se registou pedido de baixa de carros, continuando, ainda, com pedido de baixa o carro de 1.ª classe n. 471.

Melhoramentos introduzidos nos carros

Dentre os melhoramentos introduzidos nos carros de passageiros, destaca-se o seguinte:

Aumento de lugares nos carros de passageiros "Famillelureux"

Foram substituídos em 5 carros de 1.ª classe, sendo 3 bufetes, os bancos simples por bancos duplos, o que resultou em um aumento de 57 lugares.

Com os 10 carros já modificados nos anos anteriores, tem-se um total de 15 carros com bancos modificados, ou seja um acréscimo total de 173 lugares, que corresponde a um aumento de 4,3 carros sôbre os carros de bancos duplos de um lado e simples do outro.

CARROS-MOTORES

A Viação Férrea, em 1940, continuou a intensificar o tráfego de carros-motores para os trechos de Pelotas-Rio Grande-Vila Siqueira, Rio Grande-Jaguarão, Pôrto Alegre-Canela, Pôrto Alegre-Caxias, Montenegro-Barreto e Pôrto Alegre-Santa Cruz.

Pelas Oficinas de Santa Maria, foi construído um carro-motor com lotação para 36 passageiros, de número 104, entregue ao tráfego no mês de julho.

Situação

Em 31 de dezembro de 1940, existiam 28 carros-motores, assim discriminados:

Em serviço:

Em bom estado	10	
Em regular estado	6	
Em mau estado	7	23

Nas Oficinas:

À disposição do tráfego	1	
Em reparação	2	
Aguardando reparação		
Aguardando baixa	2	5
Total geral		28

Percurso e consumo de gasolina

O percurso efetuado pelos carros-motores em 1940 foi de 884.283 quilômetros, o consumo de gasolina de 350.068 litros, na importância de 523:795$400, e o consumo de lubrificantes de 5.580 litros, na importância de 20:785$300.

Conservação de carros-motores

Foi dispendida a importância de 170:777$100 na conservação dos carros-motores, sendo 79:209$600 com material e 91:567$500 com pessoal.

Reparação de carros-motores

Durante o ano de 1940, deram saída das Oficinas de Santa Maria 13 carros-motores reparados.

A despesa de reparação importou em 244:786$900, sendo 113:235$600 com material e 131:551$300 com pessoal.

O consumo de materiais e as despesas realizadas com os carros-motores, desde o início do tráfego dos mesmos, estão relacionados, ano por ano, no quadro seguinte:

Despesas com gasolina, óleo lubrificante, reparação, conservação e quilometragem dos carros-motores, nos anos de 1934 a 1940

ANO	Percurso efetuado	GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a reparação, conservação e condução	CONSUMO E CUSTO POR QUILÔMETRO					DESPESAS TOTAIS	
		Consumo	Custo	Consumo	Custo		GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com reparação, conservação e condução	Gasolina, óleo, reparação, conservação e condução	Por quilômetro percorrido
							Consumo	Custo	Consumo	Custo			
	Km.	Lt.		Lt.			Lt.		Lt.				
1934	251.635,8	71.219,00	50:798$100	1.763,30	5:515$300	—	0,282	$202	0,007	$022	—	—	—
1935	313.060,8	116.527,30	113:101$900	2.073,00	6:505$100	—	0,372	$361	0,007	$021	—	—	—
1936	394.233,6	112.718,00	109:680$100	2.251,00	6:270$000	107:267$500	0,285	$278	0,006	$016	$272	223:218$000	$336
1937	575.672,5	164.777,80	146:866$400	2.344,30	6:983$900	257:147$300	0,286	$255	0,004	$012	$447	410:999$600	$774
1938	765.557,6	240.347,25	321:825$000	3.692,35	11:880$100	398:567$400	0,314	$420	0,005	$016	$521	732:272$500	$956
1939	832.706,0	311.865,95	440:322$400	4.312,30	15:638$500	511:905$300	0,374	$529	0,005	$018	$615	967:866$200	1$162
1940	884.283,1	350.068,50	523:795$400	5.580,05	20:785$300	523:552$800	0,396	$592	0,006	$024	$592	1.068:133$500	1$208

VAGÕES

Existência

Em 31 de dezembro de 1940, para o serviço do público e da Viação Férrea, existiam 3.482 vagões, conforme discriminação que segue abaixo:

Plataformas de 5 toneladas com 2 eixos ...	35	
Plataformas de 10 toneladas com 2 eixos ...	13	
Plataformas de 8 toneladas.....	12	
Plataformas de 10 toneladas.....	101	
Plataformas de 13 toneladas.....	198	
Plataformas de 14 toneladas.....	6	
Plataformas de 16 toneladas.....	172	
Plataformas de 20 toneladas.....	21	
Plataformas de 24 toneladas.....	156	
Plataformas de 25 toneladas.....	35	
Plataformas de 28 toneladas.....	434	1.183
Fechados de 10 toneladas.....	44	
Fechados de 12 toneladas.....	49	
Fechados de 13 toneladas.....	47	
Fechados de 16 toneladas.....	107	
Fechados de 20 toneladas.....	51	
Fechados de 24 toneladas.....	545	
Fechados de 28 toneladas.....	785	1.628
Frigoríficos de 13 toneladas.....		10
Tanques de 25.000 litros		15
Gradeados de 10 toneladas.....	1	
Gradeados de 13 toneladas.....	12	
Gradeados de 16 toneladas.....	10	
Gradeados de 20 toneladas.....	8	
Gradeados de 24 toneladas.....	60	
Gradeados de 28 toneladas.....	302	393
		3.229

Gôndolas de aço de 30 toneladas com descarga automática, para transporte de pedra britada	50	
Gôndolas de aço de 30 toneladas com descarga automática, para transporte de carvão	45	95
	1	
Oficina telegráfica	1	
Oficina de eletricidade	13	
Oficina de reparação de bombas	6	
Oficina de reparação de pontes	10	
Desinfecção de prédios	1	
Usina elétrica	22	54
Socorro	11	
Serviço de inspecção do Tráfego (caboose)	32	
Dormitórios de trens de lenha	28	
Dormitórios de trens de lastro	2	
Dormitórios de turmas telegráficas	3	
Transporte de operários das Oficinas do Quilômetro Três	1	
Serviço de variantes da 5.ª Divisão	13	
Serviço de operários da Via Permanente	1	
Serviço de aferição de balanças	2	
Serviço da Caixa de Aposentadoria e Pensões	1	97
Serviço do Almoxarifado	2	
Guindastes de trens de socorro	1	
Guindastes de trens de socorro, de 3 eixos	4	7
Guindastes de trens de socorro, de 2 eixos		
Total geral		3.482

Os veículos acima relacionados são todos de quatro eixos, com exceção dos que têm indicação especial.

A existência por tipo é a seguinte:

Plataformas	1.183	
Fechados	1.779	
Frigoríficos	10	
Tanques	15	
Gradeados	393	
Gôndolas de aço com descarga automática	95	
Guindastes	7	3.482

A existência de vagões em 1939 era de 3.481 que, comparada com a existência de 3.482 em 1940, dá um vagão a mais em 1940, proveniente da aquisição de um vagão gôndola de aço para transporte de carvão, que havia sido encomendado pelo Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração.

Estão em serviço na Viação Férrea e não figuram na relação acima oito guindastes movidos a vapor, para o transbordo de carvão, dos quais seis nos Depósitos e dois recolhidos às Oficinas de Santa Maria, para reparação geral.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1940 não se deu baixa de vagões do inventário. Estão aguardando baixa solicitada, imprestáveis para o serviço, quer pelo uso, quer por avarias, 72 vagões.

Estão retirados do serviço por imprestáveis, com baixa a solicitar, 10 vagões, sendo 2 nas Oficinas do Quilômetro Três e 8 nas Oficinas de Rio Grande.

Aquisição e incorporação de vagões

No decorrer do ano de 1940, a Viação Férrea, por intermédio do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, adquiriu um vagão gôndola de aço, de 30 toneladas, com descarga automática, para o transporte de carvão nacional.

Reparação de vagões

Durante o ano de 1940, deram saída das Oficinas 1.130 vagões reparados, sendo:

OFICINAS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Km. Três.....	2.453:759$000	906	75,50	2:708$343
Rio Grande ...	502:439$800	224	18,66	2:243$000
Total em 1940	2.956:198$800	1.130	94,16	2:616$105
Total em 1939	3.053:259$500	1.175	97,91	2:598$500

No quadro que segue, verifica-se, comparativamente, nos cinco últimos anos, o número de vagões reparados e as despesas realizadas:

Ano	Número de vagões reparados		Despesa de reparação		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Por mês	Por vagão
1936	980	81,66	1.843:319$700	153:609$975	1:880$900
1937	1059	88,25	2.685:118$500	223:759$875	2:535$500
1938	1037	83,91	3.060:464$300	255:038$691	2:951$800
1939	1175	97,91	3.053:259$500	254:438$291	2:598$500
1940	1130	94,16	2.956:198$800	246:349$900	2:616$100

Alteração de lotação de vagões

Durante o ano de 1940, foram feitas as seguintes alterações nas lotações de vagões:

Plataforma de 25 toneladas para 16 toneladas (reconstruído) 1
Plataforma de 24 toneladas para 28 toneladas 8
Fechado de 13 toneladas para 24 toneladas (reconstruído) 1
Gradeado de 16 toneladas para 20 toneladas.. 1

Com as alterações efetuadas, houve um aumento total de 38 toneladas na capacidade dos vagões.

Conservação de vagões

A conservação de vagões, pelos postos de visita, no ano de 1940, importou em 1.475:748$500, contra 1.293:973$000 em 1939, ou sejam, mais 181:775$500.

Freio a vácuo

A situação dos veículos dotados de freio a vácuo, em 31 de dezembro de 1940, excluídos os que aguardavam baixa, era a seguinte:

Vagões com instalações completas .	2.309	
Vagões com conduta (sem cilindros)	209	
Vagões sem instalações	892	3.410
Carros com instalações completas ..	294	
Carros com conduta (sem cilindros)	11	
Carros sem instalação	—	305
Total.....		3.715

No total de veículos existentes, existem 70,07 % com instalações completas, 5,92 % com conduta de vácuo sem cilindro e 24,01 % sem instalações de freio a vácuo.

Truques dotados de eixos "standard"

A situação, em 31 de dezembro de 1940, dos veículos dotados de truques com eixos "standard", excluídos os que aguardavam baixa, era a seguinte:

Carros e vagões dotados de truques com eixos "standard" (mangas de 4 ¼" × 8")	2.598
Carros e vagões dotados de truques com eixos de maiores dimensões (mangas de 5" × 9")	23
Carros e vagões dotados de truques com eixos de menores dimensões	1.094
Total.....	3.715

No total de veículos existentes, existem 69,94 % com truques dotados de eixos "standard", 29,44 % com truques dotados de eixos de menores dimensões e 0,62 % com truques dotados de eixos de maiores dimensões.

Em 1940, foi feita a substituição de truques com eixos de menores dimensões por truques dotados de eixos "standard", com mangas de 4 ¼" × 8", em dois vagões, e adquirido um vagão gôndola de aço, para transporte de carvão

nacional, com truques dotados de eixos com mangas "standard", de 4 ¼" × 8". Em dois carros de bagagem, procedeu-se à substituição dos truques dotados de eixos com mangas "standard", por truques tipo "Pullman", com mangas de 5" × 9", confeccionados pelas Oficinas do Quilômetro Três.

Engates

Durante o ano de 1940, foram colocados aparelhos de choque e tração "Tandem Standard" em um carro e seis vagões.

A situação em 31 de dezembro de 1940 dos veículos dotados de engates automáticos e engates de pino e manilha, comparada com a de 1939, excluídos os que aguardavam baixa, consta do quadro que segue:

ANO	CARROS					VAGÕES					CARROS E VAGÕES				
	Dotados de engates automáticos		Dotados de engates de pino e manilha		Total de carros em serviço	Dotados de engates automáticos		Dotados de engates de pino e manilha		Total de vagões em serviço	Dotados de engates automáticos		Dotados de engates de pino e manilha		Total de carros e vagões em serviço
	Quantidade	% sôbre o total	Quantidade	% sôbre o total		Quantidade	% sôbre o total	Quantidade	% sôbre o total		Quantidade	% sôbre o total	Quantidade	% sôbre o total	
1940	294	96,99	11	3,01	305	2.800	82,11	610	17,89	3.410	3.094	83,28	621	16,72	3.715
1939	294	96,99	11	3,01	305	2.797	81,98	615	18,02	3.412	3.091	83,15	626	16,85	3.717

Melhoramentos introduzidos nos vagões

Dentre os melhoramentos introduzidos nos vagões, destacam-se os seguintes:

Vagões "caboose"

Para melhor satisfazer as exigências dos serviços do tráfego, onze vagões da série 7.000, sendo 3 de 10 toneladas e 8 de 12 toneladas, foram transformados em vagões "caboose", continuando essa transformação a ser feita em mais três vagões do mesmo tipo.

Vagões para transporte de leprosos

Por medida de higiene, um vagão fechado de 24 toneladas, de n.º 3.616, foi transformado e adaptado para o transporte de leprosos.

Vagões para transporte de suínos

Foi colocado piso duplo em 12 vagões gradeados para o transporte de suínos, perfazendo, assim, um total de 42 vagões para êsse fim.

Vagões dormitórios para trens de lenha

Foram transformados 15 vagões fechados, 8 de 10 toneladas e 7 de 16 toneladas, em vagões dormitórios para os trens de lenha, sendo um em substituição de um vagão dormitório completamente destruído em acidente e os demais por ter aumentado o número de trens de transporte de lenha.

Truques tipo "Dalman"

Foram confeccionados, nas Oficinas Mecânicas de Santa Maria, dois truques integrais, de aço, tipo "Dalman" e colocados, em 31 de agôsto, a título de experiência, no vagão gôndola n.º 11.518, empregado no transporte de carvão.

Portas nas cabeceiras

Foram colocadas portas em uma das cabeceiras de 9 vagões fechados de 10 e 12 toneladas, destinados ao transporte de tábuas no ramal de Canela, afim de facilitar os carregamentos e as descargas.

COMBUSTÍVEIS

A despesa com os combustíveis consumidos na Viação Férrea, no decorrer do anó de 1940, atingiu a 32.504:900$200, inclusive a importância de 637:598$800, correspondente à despesa efetuada com o pessoal necessário para o abastecimento dos tênderes.

Excluída a despesa do serviço de abastecimento dos tênderes, o consumo e o custo dos combustíveis, revertidos a carvão estrangeiro, comparados com os de 1939, foram os seguintes:

Combustíveis consumidos em todas as Divisões

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1940.....	228.818,926	31.867:301$400	139$268
1939.....	215.124,277	30.043:211$900	139$655
Diferença em 1940.....	+ 13.694,649	+ 1.824:089$500	— $387

Em 1940 houve, em relação a 1939, um aumento de .... 13.694,649 toneladas no consumo de combustível, correspondente a um aumento de despesa de 1.824:089$500.

Combustíveis consumidos na 3.ª Divisão

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1940.....	207.612,720	29.053:869$900	139$942
1939.....	196.988,399	27.698:937$500	140$610
Diferença em 1940.....	+ 10.624,321	+ 1.354:932$400	— $668

Combustíveis consumidos em trens remunerados

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1940.....	194.789,324	27.355:476$000	140$436
1939.....	184.794,500	26.140:711$000	141$458
Diferença em 1940.....	+ 9.994,824	+ 1.214:765$000	— 1$022

Combustíveis consumidos em trens não remunerados

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1940.....	20.318,021	2.638:777$400	129$873
1939.....	16.326,049	2.082:197$900	127$538
Diferença em 1940.....	+ 3.991,972	+ 556:579$500	+ 2$335

Combustíveis consumidos em trens em geral

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1940.....	215.107,345	29.994:253$400	139$438
1939.....	201.120,549	28.222:908$900	140$328
Diferença em 1940.....	+ 13.986,796	+ 1.771:344$500	— $890

As quantidades totais e as importâncias dos combustíveis consumidos, por espécies, durante os anos de 1940 e 1939, estão mencionadas no quadro seguinte:

Consumo e custo de combustíveis, por espécie, em todas as Divisões da Viação Férrea, em 1940, comparados com os de 1939

ESPÉCIE DE COMBUSTÍVEL	1940			1939		
	Quantidade	Custo médio	Custo total	Quantidade	Custo médio	Custo total
	T			T		
Carvão briquete	12.858,918	227$697	2.927:942$900	37.247,208	206$225	7.681:333$100
Carvão Cardiff	—	—	—	—	—	—
Carvão coque	364,707	391$778	142:884$300	373,360	325$586	121:560$900
Carvão de forja	227,781	240$847	54:860$600	846,306	233$362	197:496$200
Carvão nacional	325.720,550	62$125	20.235:658$700	287.996,008	56$641	16.312:400$000
	M3			M3		
Lenha	715.378,000	10$685	7.644:314$900	547.690,000	9$782	5.357:544$300
Nós de pinho	40.624,500	21$209	861:640$000	20.070,000	18$578	372:877$400
Total convertido em carvão estrangeiro	228.818,926	139$268	31.867:301$400	215.124,277	139$655	30.043:211$900

NOTA: 1) A conversão do combustível a carvão estrangeiro é feita na seguinte base: 1 ton. de carvão estrangeiro equivale a 2,5 tons. de carvão nacional, a 10 m³ de lenha, e a 3 m³ de nó de pinho.

2) No custo total acima, não estão incluídas as despesas efetuadas com o pessoal para o abastecimento dos tênderes. Adicionadas essas importâncias, teremos as seguintes cifras totais:

Custo total em 1940..... 31.867:301$418 + 637:598$800 = 32.504:900$200

Custo total em 1939..... 30.043:211$923 + 604:282$600 = 30.647:494$500

Preços médios anuais dos combustíveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento, desde 1920

ANOS	Carvão briquete	Carvão Cardiff	Carvão coque	Carvão de forja	Carvão nacional	Lenha	Nós de pinho
1920	150$804	—	—	—	47$845	5$787	10$610
1921	238$333	—	—	—	68$660	6$255	11$200
1922	96$954	—	—	—	53$916	6$900	11$141
1923	118$900	—	—	—	52$175	6$516	12$116
1924	114$166	—	—	—	54$000	6$826	13$616
1925	98$250	73$833	146$666	102$100	54$416	7$891	16$558
1926	76$500	82$833	146$725	76$175	49$508	7$825	17$258
1927	126$545	80$000	175$868	124$274	50$374	8$689	17$440
1928	89$553	78$200	144$109	110$121	46$078	9$346	15$935
1929	92$106	88$383	129$434	104$105	48$850	8$584	15$921
1930	108$494	—	136$018	122$077	49$405	9$089	14$999
1931	116$061	—	143$185	119$372	65$032	9$342	15$069
1932	125$183	—	145$758	121$150	49$198	9$551	14$852
1933	117$366	—	96$124	81$600	49$580	8$993	14$047
1934	105$905	—	96$400	81$700	51$351	9$098	14$085
1935	97$818	—	111$309	108$157	58$635	8$978	14$194
1936	129$043	—	120$000	121$500	55$682	8$932	13$830
1937	154$457	—	151$759	138$956	56$624	9$130	16$786
1938	216$449	—	226$725	169$258	57$098	9$726	17$180
1939	206$225	—	325$586	233$362	56$641	9$782	18$578
1940	227$697	—	391$778	240$847	62$125	10$685	21$209

asumo e custo de combustíveis por espécie e por natureza do serviço, na 3.ª Divisão, nas demais divisões e em conta de Melhoramentos, durante o ano de 1940

SERVIÇO	CARVÃO COQUE		CARVÃO DE FORJA		CARVÃO BRIQUETE		CARVÃO NACIONAL		LENHA		NÓS DE PINHO		Importân dos combusti
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	
trens:	T		T		T		T		m3		m3		
.....	—	—	—	—	11.785,184	2.672:989$910	290,976,820	18.070:678$930	549.577,500	5.870:139$980	34.967,000	741:667$180	27.355:476
.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
rviços da 3.ª Divisão:													
ita	23,372	9:720$606	102,576	23:960$458	750,473	181:072$772	9.148,480	572:977$157	47.290,000	504:643$355	61,000	1:290$590	1.293:664
.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
.....		—	—	—	—	—	1.437,820	89:252$279	29.624,500	315:434$510	2,000	42$200	404:728
.....	23,372	9:720$606	102,576	23:960$458	12.535,657	2.854:062$682	301.563,120	18.732:908$366	626.492,000	6.690:217$845	35.030,000	742:999$970	29.053:869
ões:													
Diretoria	—	—	—	—	4,202	1:041$255	149,170	9:094$431	147,000	1:548$470	35,000	742$240	12:426
agadores	—	—	—	—	32,707	7:633$237	708,870	43:908$914	2.049,000	21:663$390	225,000	4:774$580	78:180
ransporte de carvão e lenha	—	—	0,050	12$682	36,167	8:248$186	14.300,220	888:732$058	46.928,500	506:042$960	4.014,500	85:140$310	1.488:176
, particulares, etc.	341,035	133:047$795	0,670	169$953	2,336	545$949	177,920	10:774$623	6.612,000	70:491$532	212,000	4:511$320	219:541
amentos, etc.	0,300	115$892	2,300	567$830	13,690	3:079$360	625,600	39:027$994	1.414,000	14:981$530	169,500	3:586$180	61:358
serviço da linha	—	—	—	—	213,156	48:374$086	7.763,910	483:927$953	27.481,500	294:159$395	938,500	19:885$480	846:346
Residências	—	—	100,022	24:639$039	6,003	1:466$773	99,670	6:328$533	1.709,000	18:257$870	—	—	50:692
.....	—	—	22,163	5:510$619	15,000	3:491$380	332,070	20:955$792	2.545,000	26:751$900	—	—	56:709
.....	341,335	133:163$687	125,205	30:900$123	323,261	73:880$226	24.157,430	1.502:750$298	88.886,000	954:097$047	5.594,500	118:640$110	2.813:431
.....	364,707	142:884$293	227,781	54:860$581	12.858,918	2.927:942$908	325.720,550	20.235:658$664	715.378,000	7.644:314$892	40.624,500	861:640$080	31.867:301

Carvão nacional

O contrato celebrado a 10 de julho de 1937, entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, para o fornecimento mensal de 21.000 toneladas de carvão nacional, pelo prazo de 10 anos, a partir de 1.º de maio de 1937, continua em vigor.

A 25 de novembro de 1938, foi lavrado, entre as partes acima mencionadas, um têrmo aditivo ao contrato já referido, pelo qual o Consórcio se obriga a fornecer a mais, mensalmente, até 8.000 toneladas de carvão, sendo 4.000 toneladas a partir de 1.º de setembro de 1938 e 4.000 toneladas a partir da data em que começar a produzir o poço n. 5 da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo, tendo a Viação Férrea preferência nessa produção.

A 31 de maio de 1940, foi lavrado, entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, um "Têrmo de Acôrdo" para fixação do preço de carvão nacional a vigorar durante o ano de 1940, em obediência ao contrato de 10 de julho de 1937.

Consumo e custo de combustíveis convertidos a carvão estrangeiro, no serviço dos trens
Resultados por unidades de tráfego, nos últimos 15 anos

ANOS	CARVÃO CONSUMIDO			Percurso das locomotivas	Percurso dos trens	Toneladas-quilômetro brutas	CONSUMO			CUSTO		
	Quantidade	Importância	Preço unitário				Por locomotiva quilômetro	Por trem quilômetro	Por tonelada-quilômetro bruta	Por locomotiva quilômetro	Por trem quilômetro	Por tonelada-quilômetro bruta
	T.			Km.	Km.		Kg.	Kg.	Kg.			
1926	136.771,386	13.328:150$879	97$448	8.982.535	6.031.425	950.359.785	15,226	22,676	0,143.9	1$483.7	2$209.7	$014.0
1927	133.633,362	14.671:833$425	109$791	9.113.220	5.866.052	1.066.294.770	14,663	22,780	0,125.3	1$609.9	2$501.1	$013.7
1928	142.763,113	14.732:297$215	103$194	9.736.979	6.208.096	1.127.169.052	14,662	22,996	0,126.6	1$513.0	2$373.0	$013.0
1929	157.763,627	16.496:679$881	104$565	10.562.275	6.680.491	1.281.996.308	14,932	23,615	0,123.0	1$561.8	2$469.3	$012.8
1930	133.906,497	14.832:268$118	110$765	10.269.950	6.204.190	1.139.604.318	13,038	21,583	0,117.5	1$444.2	2$390.6	$013.0
1931	121.813,187	16.235:361$573	133$280	9.890.925	5.928.646	1.112.527.745	12,315	20,546	0,109.4	1$641.4	2$738.4	$014.5
1932	118.361,510	13.451:670$703	113$649	9.683.409	5.829.461	1.109.732.845	12,223	20,304	0,106.6	1$389.1	2$307.5	$012.1
1933	125.641,378	14.207:536$923	113$080	10.159.911	6.091.008	1.231.509.627	12,366	20,627	0,102.0	1$398.3	2$332.5	$011.5
1934	140.397,522	15.928:896$427	113$455	10.876.930	6.689.717	1.373.536.420	12,907	20,987	0,102.2	1$464.4	2$381.1	$011.6
1935	147.735,485	17.837:394$371	120$738	11.287.478	6.909.491	1.468.323.485	13,088	21,381	0,100.6	1$580.2	2$581.5	$012.1
1936	150.478,501	18.556:924$676	123$319	11.109.356	6.900.275	1.486.670.339	13,545	21,807	0,101.2	1$670.3	2$689.3	$012.4
1937	172.700,987	22.705:349$560	131$472	11.850.013	7.519.323	1.620.686.459	14,573	22,967	0,106.5	1$916.0	3$019.6	$014.0
1938	193.869,641	29.495:313$976	152$139	12.580.156	7.891.111	1.757.864.615	15,410	24,568	0,110.2	2.344.5	3$737.7	$016.7
1939	201.120,549	28.827:191$523	143$332	12.674.655	7.907.011	1.885.340.194	15,867	25,435	0,106.6	2$274.3	3$645.7	$015.2
1940	215.107,345	30.631:852$160	142$402	13.241.889	8.360.031	1.963.498.387	16,244	25,730	0,109.5	2$313.2	3$664.0	$015.6
Diferenças em 1940	+ 13.986,796	+ 1.804:660$637	— $930	+ 567.234	+ 453.020	+ 78.158.193	+ 0,377	+ 0,295	+ 0,002.9	+ $038.9	+ $018.3	+ $000.4

LUBRIFICANTES

A 23 de outubro de 1937, foi celebrado, entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, um novo contrato para o fornecimento de óleos e lubrificantes para locomotivas, tênderes, carros e vagões, pelo período de três anos.

Os lubrificantes para a lubrificação do material rodante e de tração, são dos tipos seguintes:

Standard Locomotive Valve Oil (óleo A) — para válvulas e cilindros de locomotivas.

Standard Locomotive Engine Oil Heavy (óleo B) — para peças frias de locomotivas.

Standard Car Oil Heavy (óleo C) — para eixos de tênderes e veículos.

Óleo consumido pelo contrato

De acôrdo com os têrmos do contrato celebrado entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, considera-se "óleo dentro do contrato" todo o que fôr utilizado na lubrificação de locomotivas e veículos em tráfego, excluindo-se o consumo relativo à lubrificação inicial das locomotivas e tênderes, novos ou saídos das Oficinas, em viagens de experiências, bem assim os óleos empregados na lubrificação de máquinas fixas, máquinas-ferramentas, transmissão de Oficinas e Depósitos, locomotivas de manobras das Oficinas, instalações hidráulicas e outros fins.

Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) na Viação Férrea, em 1940 e 1939

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1940	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTÂNCIA		Diferença em 1940
	1940	1939		1940	1939	1940	1939	
óleo A	83.967,60	80.636,00	+ 3.331,60	2$950	2$833	247:704$400	228:501$000	+19:203$400
óleo B	177.125,00	164.557,00	+ 12.568,00	1$800	1$706	302:883$800	280:826$800	+22:057$000
óleo C	115.621,75	129.300,50	— 13.678,75	1$770	1$659	204:650$500	214:514$600	— 9:864$100
óleo recuperado	43.056,00	43.193,00	— 137,00	—	—	—	—	—
Totais ...	419.770,35	417.686,50	+ 2.083,85	—	—	755:238$700	723:842$400	+31:396$300

OBSERVAÇÃO: — O óleo recuperado não tem preço.

Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) nas locomotivas e veículos, em 1940 e 1939

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1940	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTÂNCIA		Diferença em 1940
	1940	1939		1940	1939	1940	1939	
óleo A	66.584,52	63.670,31	+ 2.914,21	2$950	2$833	196:424$300	180:378$000	+16:046$300
óleo B	150.645,32	141.134,75	+ 9.510,57	1$800	1$706	271:161$600	240:775$900	+30:385$700
óleo C	70.980,00	81.100,00	— 10.120,00	1$770	1$659	125:634$600	134:544$900	— 8:910$300
óleo recuperado	31.465,00	31.768,00	— 303,00	—	—	—	—	—
Totais ...	319.674,84	317.673,06	+ 2.001,78	—	—	593:220$500	555:698$800	+37:521$700

OBSERVAÇÃO: — O óleo recuperado não tem preço.

Enchimento

O óleo empregado no enchimento é o do tipo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluído nos demais demonstrativos e médias que figuram neste capítulo, sôbre o consumo de lubrificantes por espécie.

Consumo de enchimento nas locomotivas, tênderes e veículos em tráfego

DESIGNAÇÃO	Quantidade em quilos	Importância	Custo unitário
Nas locomotivas e tênderes...	46.923,5	91:228$900	1$944
Nos carros e vagões	85.474	165:918$100	1$941
Totais	132.397,5	257:147$000	1$942

Além do consumo acima, foram gastos mais 48.249 quilos de enchimento, na importância de 93:824$500, com a lubrificação de locomotivas, carros e vagões em reparação nas Oficinas, o que perfaz o consumo global de 180.646,5 quilos, na importância de 350:971$500.

Graxa para lubrificação de truques

O consumo de graxa especial para conservação de truques (center plate), durante o ano de 1940, atingiu a 894 quilos, na importância de 1:300$300, correspondente ao preço de 1$454 o quilo.

Estôpa

O consumo total de estôpa nova na 3.ª Divisão, no ano de 1940, foi de 118.841 quilos, na importância de 260:432$300, sendo 51.291 quilos na importância de 141:889$800, utilizados na fabricação de enchimento e 67.550 quilos, na importância de 118:542$500, empregados no serviço de limpeza.

Óleo de limpeza

O consumo de óleo de limpeza na 3.ª Divisão foi de 140.276 litros, na importância de 93:505$800.

Querosene

O consumo total de querosene na 3.ª Divisão foi de 51.875 litros, na importância de 59:211$100, sendo 16.624 litros, na importância de 19:085$900, empregados nas locomotivas e Depósitos.

Óleo iluminante

O consumo total de óleo iluminante na 3.ª Divisão foi de 224 litros, na importância de 233$400.

CONTRÔLE DE DESPESA DA 3.ª DIVISÃO

Durante o ano de 1940, continuou a Secção de Contrôle de Despesas executando os seguintes serviços:

— Cálculo dos pedidos de materiais retirados pelas Oficinas, para os serviços de reparação em locomotivas e carros e apuração dessas despesas por locomotiva e por carro.

— Organização dos processos encaminhados à aprovação do Govêrno Federal, relativos a obras a executar em conta "Subvenção da União".

— Confecção de quadros mensais comparativos das despesas realizadas em contas de custeio, com a justificação dos excessos verificados nessas contas.

Além dêsses serviços, que são os de caráter permanente, outros mais foram executados nessa Secção, destacando-se dentre êles a coletânea de dados para diversos estudos, elaboração do relatório anual da 3.ª Divisão e as previsões das despesas orçamentárias para o exercício de 1941.

ESTUDOS TÉCNICOS

A-pesar-da insuficiência de pessoal, que constitue o obstáculo maior a que a Secção de Estudos Técnicos possa alcançar o volume de produção desejável, para o integral preenchimento de suas finalidades, muitos trabalhos foram executados, no decorrer do ano de 1940, entre os quais destacam-se os seguintes:

— Estudo e revisão geral dos desenhos das molas, em uso no material rodante e de tração da Viação Férrea, com o objetivo de reduzir os tipos existentes.

— Revisão das tabelas de lotação das locomotivas da Viação Férrea, para diversos trechos, apresentando novo estudo, afim de adaptá-las aos horários em vigor.

— Organização de um boletim de reparação de veículos, reforma dos antigos boletins de reparação de locomotivas e tênderes, e contrôle dos serviços de reparação executados pelas Oficinas.

— Elaboração de especificações para a aquisição de aparelhos de solda elétrica, eletro-bomba centrífuga, compressores de ar a vapor, aparelhos para limpeza de locomotivas, guindastes para transbordo de carvão, etc.

— Foram executados diversos projetos de alteração e melhoramentos em locomotivas, carros, vagões, carros-motores, máquinas e aparelhos diversos da locomoção.

— Foram elaborados diversos projetos de melhoramentos para Depósitos, Postos de Visita, Usinas Elétricas, constantes de abrigos de carros-motores, carvoeiras, secadores de areia, etc., destinados a Rio Grande, Cruz Alta, Ivo Ribeiro, Ramiz Galvão, Bagé, Cacequí, Taquara, São Gabriel, Cêrro Chato e Santiago.

— Foram organizadas as relações de previsão e providenciadas as aquisições de diversos materiais destinados à construção de carros dormitórios, restaurantes e 1.ª classe, que está sendo executada pelas Oficinas de Rio Grande.

— Estudo e organização de um fichário para as máquinas-ferramentas dos Depósitos e das Oficinas da Locomoção.

— Revisão geral do inventário da 3.ª Divisão, procedido pelas Oficinas e Inspetorias.

— Estudo sôbre o reaparelhamento das Oficinas de Rio Grande, com maquinário capaz de aumentar a sua capacidade de produção.

— Estudo e orçamento de máquinas-ferramentas e fôrça motriz para o novo Depósito de Cruz Alta.

— Revisão e padronização dos pendurais de freio usados nos veículos da Viação Férrea.

— Estudos e pareceres sôbre diversas concorrências para a aquisição de materiais destinados aos serviços da 3.ª Divisão.

— Confecção de grande número de desenhos, fotocópias e trabalhos mimeografados, não só para o serviço da 3.ª Divisão, como para diversas repartições da Viação Férrea.

OFICINAS

Durante o ano de 1940, verificou-se o seguinte movimento nas Oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Quilômetro Três:

Produção das oficinas

A produção das Oficinas foi a seguinte:

— 105 locomotivas reparadas, com a média mensal de 8,75 contra 10,75 em 1939.

— 117 carros, sendo 74 pequenas e médias reparações, 32 grandes reparações e 11 reconstruções, com a média mensal de 9,75 contra 9,17 em 1939.

— 1.130 vagões reparados, com a média mensal de 94,16 contra 97,92 em 1939.

O custo global da reparação de locomotivas, carros e vagões, atingiu à importância de 9.342:593$100, contra .... 9.951:429$000 em 1939, assim discriminadas:

	1940	1939
— Locomotivas	4.668:364$500	5.070:827$300
— Carros	1.718:029$800	1.827:342$200
— Vagões	2.956:198$800	3.053:259$500
	9.342:593$100	9.951:429$000

A média do custo das reparações, por unidade, foi a seguinte:

	1940	1939
— Locomotivas	44:460$600	39:308$700
— Carros	14:684$000	16:621$200
— Vagões	2:616$100	2:598$500

Reparação de carros-motores

Durante o ano de 1940, foram executadas pelas Oficinas de Santa Maria 13 reparações em carros-motores.

Reparação de autos de linha da Viação Férrea

Durante o ano de 1940, foram executadas, pelas Oficinas de Santa Maria, 27 reparações em autos de linha a serviço da Viação Férrea, assim discriminados:

— em serviço do Tráfego	6
— em serviço da Via Permanente	21
Total.....	27

Reparação de autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

Foram executadas, pelas Oficinas de Santa Maria, 19 reparações em autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões.

Construção de carros de passageiros, tipo Pullman

De acôrdo com o programa de serviços a serem executados por conta da "Subvenção da União", ficou estabelecida a construção, nas oficinas desta Viação Férrea, de 22 carros, metálicos, destinados ao serviço de trens de passageiros, os quais obedecerão ao tipo e características dos adquiridos da fábrica Pullman Car Manufacturing. Êsses veículos serão construídos em 3 lotes, sendo, o primeiro, composto de 3 carros de 1.ª classe, 2 dormitórios e 1 restaurante.

Serviços executados para o Almoxarifado

A fundição de ferro, de bronze e de aço nas Oficinas atingiu às seguintes quantidades:

OFICINAS	FERRO FUNDIDO			BRONZE FUNDIDO			AÇO FUNDIDO		
	Quilos	Importância	Custo unitário	Quilos	Importância	Custo unitário	Quilos	Importância	Custo unitário
Santa Maria	517.098,5	374:154$950	$724	145.021,5	423:178$440	2$918	107.825,1	190:390$160	1$766
Rio Grande	266.690,0	200:624$620	$752	88.803,0	219:665$190	2$474	—	—	—
Totais em 1940 e custo unitário..	783.788,5	574:779$570	$733	233.824,5	642:843$630	2$749	107.825,1	190:390$160	1$766
Totais em 1939 e custo unitário..	772.562,0	604:938$200	$783	227.134,0	668:426$500	2$943	120.075,65	182:856$100	1$523

Melhoramentos nas Oficinas de Santa Maria

Os melhoramentos a registar são os seguintes:

— Conclusão da construção da ponte rolante de 20 toneladas, do pavilhão central, e a construção da instalação da laminagem de ferro, para o aproveitamento da sucata da Viação Férrea, iniciadas em fins do ano de 1939.

— Instalação de 3 motores elétricos para acionar a ponte rolante das Oficinas.

— Instalação de 1 motor elétrico de 65 HP para acionar o laminador das Oficinas.

Fundição de aço

A fundição de aço, que foi iniciada em junho de 1938, nas Oficinas de Santa Maria, continuou, em 1940, satisfazendo as necessidades prementes da rêde na produção de peças, com bons resultados econômicos e relativa emancipação industrial da Viação Férrea.

Laboratório de análises

O Laboratório de Análises, instalado nas Oficinas de Santa Maria, destinado às análises de carvão e ensaios de diversos materiais, como óleos, tintas, vernizes, artefactos de borracha e outros, continuou em pleno funcionamento durante o ano de 1940.

Melhoramentos nas Oficinas de Rio Grande

Os melhoramentos executados nessas Oficinas, durante o ano de 1940, foram os seguintes:

— Construção de um pavilhão destinado aos escritórios.

— Construção de uma prensa hidráulica com a capacidade de 150 toneladas, destinadas aos serviços das Oficinas.

— Montagem de um tôrno de rodas e confecção da armação para suportar uma talha patente destinada ao mesmo tôrno, serviço êste que ficou também em andamento ao se findar o exercício.

— Instalação de 1 motor elétrico de 3 HP na Secção de Carpintaria.

— Instalação de 1 motor elétrico de 41 HP para acionar a transmissão da Secção de Carpintaria.

— Instalação de 1 rêde elétrica trifásica de 380 volts, para acionar os aparelhos de solda elétrica.

— Pelas Oficinas de Rio Grande foi construído um pavilhão para armazém do Almoxarifado, faltando porém terminar a pavimentação de paralelepípedos de pedra, que ficou em andamento.

Melhoramentos nas Oficinas do Quilômetro Três

Em obediência às medidas de economia recomendadas, se constataram somente os seguintes melhoramentos introduzidos nas Oficinas do Quilômetro Três, durante o ano de 1940:

— Calçamento parcial do pavilhão da Secção de Carpintaria Mecânica com paralelepípedos de madeira.

— Conclusão da montagem da caixa dágua de 100 m³ de capacidade.

— Instalação de 1 motor elétrico.

INSPETORIA DE ELETRICIDADE

Durante o ano relatado, decorreram normalmente os serviços a cargo da Inspetoria de Eletricidade, os quais compreendem as usinas geradoras de fôrça e luz, a iluminação das locomotivas e dos carros e a fiscalização da energia elétrica fornecida à Viação Férrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

A energia elétrica fornecida pelas usinas particulares e da Viação Férrea para iluminação e fôrça motriz atingiu, em 1940, como se verifica pelo quadro a seguir, a 2.737.340 quilowats/hora, na importância total de 1.117:074$100, ou sejam 229.284 quilowats/hora, por mês, em média, na importância de 94:521$300, com o custo médio de $410 o quilowat/hora, o mesmo, portanto, do ano de 1939.

Energia elétrica fornecida pelas usinas particulares e da Viação Férrea para iluminação e fôrça motriz

USINAS	NATUREZA DO SERVIÇO	DESPESA COM PESSOAL E MATERIAL		NÚMERO DE KWS. FORNECIDOS		CUSTO MÉDIO kw/hora	TIPO DE FÔRÇA MOTRIZ
		Durante o ano	Média mensal	Durante o ano	Média mensal		
Santa Maria	Fôrça e luz ...	234:235$500	19:519$600	793.839	66.153	$300	Máquina fixa e semi-fixa de 200 e 100 HP.
Inspetor Goulart .	Luz	8:590$900	2:147$700	6.984	1.746	1$230	Locomóvel de 15 HP.
Quilômetro Três .	Fôrça	162:737$100	15:561$400	264.693	22.058	$610	Máquinas semi-fixas de 100 e 80 HP.
Cacequi	Fôrça e luz ...	45:474$900	3:789$600	137.559	11.463	$330	Máquina semi-fixa de 60 HP.
Ramiz Galvão ...	Fôrça e luz ...	37:560$600	3:130$100	137.028	11.419	$270	Máquina semi-fixa de 60 HP.
Ivo Ribeiro	Fôrça e luz ...	70:663$500	5:888$600	130.581	10.882	$540	Máquina semi-fixa de 50 HP.
Bagé	Fôrça e luz ...	39:736$800	3:311$400	106.146	8.845	$370	Locomóvel de 40 HP.
Passo Fundo	Fôrça e luz ...	41:694$600	3:474$600	95.120	7.935	$440	Máquina semi-fixa de 40 HP.
Marcelino Ramos.	Fôrça e luz ...	32:045$100	2:670$400	28.089	2.341	1$140	Locomóvel de 25 HP.
Cêrro Chato	Fôrça e luz ...	20:982$300	1:748$500	20.673	1.723	1$010	Locomóvel de 25 HP.
Montenègro	Fôrça e luz ...	31:411$500	2:617$600	56.160	4.680	$560	Locomóvel de 25 HP.
Cruz Alta	Fôrça e luz ...	46:185$900	3:848$800	99.978	8.332	$460	Locomóvel de 40 HP.
Jacuí	Fôrça e luz ...	49:444$800	4:120$400	27.147	2.262	1$820	Locomóvel de 25 HP.
Rio Grande	Fôrça	236:383$200	19:698$600	640.023	53.335	$370	Grupo conversor de 300 HP. Estação transformadora de 600 KVA.
Diretor A. Pestana	Fôrça e luz ...	59:927$400	4:994$000	193.320	16.110	$310	Estação transformadora de 100 KVA.
Total geral.....	.....	1.117:074$100	94:521$300	2.737.340	229.284	$410	

Construção da usina elétrica em Inspetor Goulart

Ficou terminada e entrou em funcionamento, em 31 de julho de 1940, a instalação elétrica da Parada Inspetor Goulart, a qual consta do seguinte:

USINA — Montagem de um locomóvel a vapor com as seguintes características:

Fabricante	H. Lang
Potência	15 HP.
Rotações	165 R. P. M.
N.º de registo	049

Dotado de grelhas móveis para queima de carvão nacional e conjugado por meio de correia a uma transmissão com eixo de 80 mm. x 5,m50 de comprimento, sôbre 3 mancais de bronze, provida de 2 polias de madeira que, por sua vez, acionam um dínamo de corrente contínua, com as seguintes características:

Fabricante	La Français Eletric
Potência	13,5 HP.
Tensão	220 volts
Rotações	1.050 R. P. M.
N.º de registo	D-21

A distribuição de corrente elétrica é feita por um quadro ao qual estão fixados: 1 voltímetro, 1 amperímetro, 1 chave geral de 100 amperes, 2 seguranças de 100 amperes e 6 chaves para distribuição de 60 amperes, com as respectivas seguranças.

Da data de sua inauguração (31 de julho) até ao fim do ano de 1940, essa usina produziu 6.984 quilowats/hora de energia, com a despesa total de 8:590$900, conforme consta do quadro anterior.

INSPETORIAS DE TRAÇÃO

Prêmios de economia de combustíveis

A 12 de setembro de 1940, reuniu-se em Pôrto Alegre a comissão nomeada pela Diretoria para proceder à escolha dos maquinistas e foguistas a serem contemplados com os prêmios de economia de combustíveis relativos ao ano de 1939.

Essa Comissão, da qual também fazia parte um representante do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, após meticuloso exame, classificou os seguintes maquinistas e foguistas merecedores dos prêmios, cuja classificação foi aprovada pela Diretoria:

Com o 1.º prêmio:

Secção	MAQUINISTAS	FOGUISTAS
1.ª	Tito Gregorio	Abady Araneda
2.ª	Octavio Ferreira	Aristides Severo Oliveira
3.ª	Ayrés Paré	Almiro Antunes
4.ª	João Francisco Oliveira	Gentil Alvares Martinez
5.ª	Hygino Souza	João Cesar Martins

Com o 2.º prêmio:

Secção	MAQUINISTAS	FOGUISTAS
1.ª	Antonio Ismael de Souza	João Baptista Rangel
2.ª	João Castro	Jacy Gonçalves
3.ª	Orvalino Bastos	Oswaldo Martins
4.ª	Dorvalino Fraga	João Albuquerque Costa
5.ª	José Marcelino Oliveira	Felisbino Luiz Almeida

Com o 3.º prêmio:

Secção	MAQUINISTAS	FOGUISTAS
1.ª	João Luiz Medeiros	Aurino Soares
2.ª	João Augusto Silva	Adayr dos Santos Freitas
3.ª	João Noroefé	Manoel Ferreira
4.ª	José Lopes	Ary Xavier Mendes
5.ª	Salustiano Sathes	Oscar Rodrigues

Emblema de mérito

Para proceder à escolha dos maquinistas merecedores do "Emblema de Mérito", instituído em 1928 pela 3.ª Divisão, correspondente ao ano de 1939, a comissão para tal fim nomeada reuniu-se em Pôrto Alegre, em setembro de 1940.

Depois de detidamente examinados os assentamentos dos candidatos indicados pelos srs. Inspetores de Tração, a Comissão opinou pela concessão do prêmio aos seguintes maquinistas, o que foi aprovado pela Diretoria Geral:

1.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Manoel Sergio Alves
2.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Enedino Soares Campello
3.ª Secção — maquinista de 1.ª classe Alcides Miranda
4.ª Secção — maquinista de 2.ª classe Idalino Vargas
5.ª Secção — maquinista de 4.ª classe Alvino Barbosa Oliveira

Tratamento de água e lavagem de caldeiras

O tratamento de água e a lavagem de caldeiras pelo sistema Dearborn, iniciado em 27 de abril de 1933, continuou a ser feito pela Dearborn Chemical Company, durante o ano de 1940, com bons resultados.

As lavagens das caldeiras estacionárias e das caldeiras das locomotivas, que eram, antes do tratamento Dearborn, realizadas 3 vezes ao mês, passaram a ser feitas mensalmente.

Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

O transporte de médicos em autos de linha, reiniciado em janeiro de 1933, continuou a ser feito em 1940 com regularidade.

Êsses veículos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, continuam a ser reparados, conservados e conduzidos pela 3.ª Divisão, de acôrdo com o convênio celebrado entre a Viação Férrea e a Junta Administrativa da referida Caixa.

Em 31 de dezembro de 1940 estavam em serviço 10 autos de linha e aguardando reparação, nas Oficinas, 2.

As despesas com a reparação, conservação e condução dêsses autos, que em 1939 atingiram a 66:414$100, em 1940 atingiram a 74:049$600, ou sejam mais 7:635$500 do que as do ano anterior.

INSPETORIA DO MATERIAL RODANTE

Durante o ano de 1940, correram com regularidade os serviços afetos à Inspetoria do Material Rodante.

Aparelhos vendedores de copos "Dixie"

Foram instalados aparelhos vendedores de copos "Dixiè" em mais 30 carros de passageiros, sendo em 19 carros de 1.ª classe com bufete e 11 carros dormitórios.

4.ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE

LINHA E EDIFÍCIOS

DESPESAS

As despesas realizadas durante o ano, com esta Divisão, atingiram a cifra de

24.147:718$500,

sendo:

Pessoal	14.492:684$700
Material	9.655:033$800
Total	24.147:718$500

As despesas efetuadas em 1939, alcançaram o total de

24.061:042$100,

assim compreendidas:

Pessoal	14.887:175$500
Material	9.173:866$600
Total	24.061:042$100

Feita a comparação com 1940, verifica-se ter havido um acréscimo de 86:676$400, proveniente do seguinte:

Pessoal

Redução do número de pessoal	— 394:490$800

Material

Emprêgo a mais de 106.110 dormentes	481:167$200
Total do excesso	86:676$400

Pelo quadro a seguir verifica-se a despesa realizada na 4.ª Divisão, durante o ano de 1940, em comparação com a orçada para êsse mesmo período e com a realizada no exercício de 1939.

Despesa realizada na conservação da Linha e Edifícios, durante o ano de 1940, comparada com a orçada no mesmo ano e com a realizada no exercício de 1939

Sub-Conta	LINHA E EDIFÍCIOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	Despesa orçada em 1940	Despesa realizada em 1939	DIFERENÇAS			
							Entre a despesa orçada e a realizada em 1940		Entre a despesa realizada em 1939 e 1940	
							Para mais	Para menos	Para mais	Para menos
1	Superintendência	2.098:312$400	175:237$100	2.273:549$500	2.388:260$000	2.324:229$400	—	114:710$500	—	50:679$900
2	Papelaria	162$300	69:545$400	69:707$700	80:000$000	74:597$300	—	10:292$300	—	4:889$600
3	Polícia da linha	926:517$900	25:492$600	952:010$500	1.039:400$000	934:467$900	—	87:389$500	17:542$600	—
4-a	Reparação da linha	7.760:717$400	110:145$000	7.870:862$400	8.238:031$000	8.133:249$300	—	367:168$600	—	262:386$900
4-b	Acidentes	25:145$900	192$000	25:337$900	28:000$000	25:503$700	—	2:662$100	—	165$800
4-c	Substituição de dormentes (mão de obra)	1.052:240$800	4:169$500	1.056:410$300	725:995$000	926:808$600	330:415$300	—	129:601$700	—
4-d	Substituição de trilhos (mão de obra)	64:363$900	—	64:363$900	110:000$000	219:630$600	—	45:636$100	—	155:266$700
5	Substituição de dormentes (material)	—	5.655:330$200	5.655:330$200	4.000:000$000	4.669:404$100	1.655:330$200	—	985:926$100	—
6	Substituição de trilhos (material)	—	346$200	346$200	5:000$000	243:206$200	—	4:653$800	—	242:860$000
7	Lastros	231:124$400	1:113$900	232:238$300	222:000$000	233:606$000	10:238$300	—	—	1:367$700
8	Reparação de pontes, boeiros, bretes e balanças	268:354$400	237:119$100	505:473$500	700:000$000	658:795$500	—	194:526$500	—	153:322$000
9	Reparação de cêrcas, portões e guarda-gados	177:362$500	99:709$000	277:071$500	356:000$000	318:255$200	—	78:928$500	—	41:183$700
10	Reparação das linhas telegráficas	10:109$300	52:713$300	62:822$600	30:000$000	35:153$000	32:822$600	—	27:669$600	—
11	Outros materiais empregados na linha	144:926$200	1.135:714$200	1.280:640$400	1.060:000$000	1.518:909$400	220:640$400	—	—	238:269$000
12	Ferramentas da linha	230:556$600	319:318$600	549:875$200	640:000$000	618:104$300	—	90:124$800	—	68:229$100
13	Conservação de edifícios e dependências	607:110$400	709:934$700	1.317:045$100	1.650:000$000	1.245:529$800	—	332:954$900	71:515$300	—
14	Reparação de bombas, pulsômetros e reservatórios	207:180$700	178:633$000	385:813$700	522:000$000	394:759$400	—	136:186$300	—	8:945$700
15	Trens de serviço	688:499$600	880:320$000	1.568:819$600	1.570:000$000	1.485:429$400	—	1:180$400	83:390$200	—
16	Despesas diversas da linha	—	—	—	—	1:403$000	—	—	—	1:403$000
	Totais	14.492:684$700	9.655:033$800	24.147:718$500	23.364:686$000	24.061:042$100	2.249:446$800	1.466:414$300	1.315:645$500	1.228:969$100
	Diferenças para mais	—	—	—	—	—	783:032$500	—	86:676$400	—

Comparativo entre a despesa de custeio imputada e a orçada, durante os meses de Janeiro a Dezembro de 1940

PESSOAL				DIFERENÇAS		MATERIAL		DIFERENÇAS		DESPESA TOTAL		DIFERENÇAS	
Imputada	Dias	Custo médio do jornal	Orçada	Para mais	Para menos	Imputada	Orçada	Para mais	Para menos	Imputada	Orçada	Para mais	Para
1.200:295$500	104.728	11$461	1.264:057$100	—	63:761$600	639:348$900	683:000$000	—	43:651$100	1.839:644$400	1.947:057$100	—	1
1.176:547$600	98.480 ¾	11$946	1.264:057$100	—	87:509$500	669:867$100	683:000$000	—	13:132$900	1.846:414$700	1.947:057$100	—	1
1.202:289$400	104.248	11$532	1.264:057$100	—	61:767$700	765:392$000	683:000$000	82:392$000	—	1.967:681$400	1.947:057$100	20:624$300	
1.222:992$500	104.671 ½	11$841	1.264:057$100	—	41:064$600	805:157$600	683:000$000	122:157$600	—	2.028:150$100	1.947:057$100	81:093$000	
1.204:892$100	103.832 ¾	11$604	1.264:057$100	—	59:165$000	832:032$500	683:000$000	149:032$500	—	2.036:924$600	1.947:057$100	89:867$500	
1.208:891$600	104.078	11$615	1.264:057$100	—	55:165$500	649:858$600	683:000$000	—	33:141$400	1.858:750$200	1.947:057$100	—	
1.212:660$000	107.518	11$278	1.264:057$100	—	51:397$100	820:032$100	683:000$000	137:032$100	—	2.032:692$100	1.947:057$100	85:635$000	
1.205:769$200	106.571 ¼	11$314	1.264:057$100	—	58:287$900	1.168:801$900	683:000$000	485:801$900	—	2.374:571$100	1.947:057$100	427:514$000	
1.228:733$900	109.201	11$252	1.264:057$100	—	35:323$200	883:525$900	683:000$000	200:525$900	—	2.112:259$800	1.947:057$100	165:202$700	
1.224:311$700	109.853 ¾	11$144	1.264:057$100	—	39:745$400	835:683$900	683:000$000	152:683$900	—	2.059:995$600	1.947:057$100	112:938$500	
1.204:077$200	105.778 ¾	11$382	1.264:057$100	—	59:979$900	789:374$800	683:000$000	106:374$800	—	1.993:452$000	1.947:057$100	46:394$900	
1.201:224$000	105.512	11$384	1.264:057$900	—	62:833$900	795:958$500	683:000$000	112:958$500	—	1.997:182$500	1.947:057$900	50:124$600	
14.492:684$700	1.264.473 ¾	11$461	15.168:686$000	—	676:001$300	9.655:033$800	8.196:000$000	1.548:959$200	89:925$400	24.147:718$500	23.364:686$000	1.079:394$500	2
—	—	—	—	—	—	—	—	89:925$400	—	—	—	296:362$000	
—	—	—	—	—	—	—	—	1.459:033$800	—	—	—	783:032$500	
—	—	—	—	—	676:001$300	—	—	—	—	—	—	—	

Despesas realizadas em 1940, nos diversos serviços abaixo discriminados, com o respectivo custo médio anual

CONTA		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	QUANTIDADE	UNIDADE	CUSTO MÉDIO ANUAL POR UNIDADE
N.º	Designação						
3	Polícia e guarda da linha	926:517$900	25:492$600	952:010$500	3.396,175	Km.	280$318
4-a	Nivelamento	1.090:812$700	—	1.090:812$700	1.092.328,000	Ml.	0$998
4-a	Desgolpeamento	1.687:495$300	—	1.687:495$300	415.668,000	Golpe	4$059
4-a	Repregação	650:312$800	—	650:312$800	1.036.110,000	Ml.	0$627
4-a	Capinas e roçadas ..	888:580$900	—	888:580$900	38.373.851,000	M.²	0$023
4-b	Acidentes	25:145$900	192$000	25:337$900	688	N.º	36$828
4-d	Substituição de trilhos	64:363$900	—	64:363$900	144.409,000	Ml.	0$445
5	Substituição de dormentes	1.052:240$800	5.659:499$700	6.711:740$500	633.231	Peça	10$599
7	Lastros	231:124$400	1:113$900	232:238$300	108.315,500	Ml.	2$144
9	Reparação de cêrcas .	177:362$500	99:709$000	277:071$500	1.325.642,000	Ml.	0$209
	Totais	6.793:957$100	5.786:007$200	12.579:964$300	—	—	—

PESSOAL

Efetivo

O número médio de empregados no serviço da 4.ª Divisão, Via Permanente, no ano de 1940, foi de 4.331, assim distribuído:

Escritório Central	65
1.ª Residência	319
2.ª Residência	330
3.ª Residência	476
4.ª Residência	509
5.ª Residência	407
6.ª Residência	336
7.ª Residência	348
8.ª Residência	265
9.ª Residência	325
10.ª Residência	432
11.ª Residência	353
Inspetoria hidráulica	166
Total	4.331

Constata-se um decréscimo, em média, de 231 empregados em relação a 1939, decréscimo êsse oriundo da compressão de despesa levada a efeito, pois foram dispensados operários das diversas residências e extintas algumas turmas extraordinárias.

Empregados aposentados

Durante o ano foram, pela Caixa de Aposentadoria e Pensões, concedidas as seguintes aposentadorias:

Ordinárias	6
Por invalidez	53
Compulsórias	10

Pensões

Aos herdeiros dos empregados falecidos, foram concedidas 38 pensões.

EXTENSÃO DA RÊDE

A extensão da rêde em 31 de dezembro de 1940, era a seguinte:

Santa Maria a Pôrto Alegre	390.650,63 mts.
Variante Barreto — Diretor A. Pestana	60.294,20 „
Duplicação na linha de S. Maria a P. Alegre	7.242,00 „

Santa Maria a Uruguaiana	374.320,75	„
Santa Maria a Marcelino Ramos	531.542,21	„
Cacequí a Rio Grande	489.735,10	„
Entroncamento a Santana	158.563,70	„
Salso a São Borja	216.658,00	„
Uruguaiana a Barra do Quaraim	75.283,80	„
Dilermando de Aguiar — Santiago — São Borja	304.887,00	„
Montenegro a Caxias	117.293,71	„
Rio dos Sinos a Taquara	53.317,00	„
Taquara a Canela	56.995,60	„
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	19.300,00	„
Margem a Margem do Taquarí	2.115,00	„
Ramiz Galvão a Santa Cruz	30.311,45	„
Alegrete a Quaraí	115.385,60	„
Cruz Alta a Santo Ângelo	109.387,00	„
Santo Ângelo a Santa Rosa	71.608,80	„
São Sebastião a Dom Pedrito	55.007,70	„
Bazílio a Jaguarão	113.623,99	„
Pelotas a Pelotas Fluvial	3.296.50	„
Junção a Beira Mar	17.283,70	„
Pôrto Alegre a Matadouro Modêlo	22.072,00	„
Total	3.396.175,44	mts.

A extensão da rêde, em 31 de dezembro de 1939, era de 3.391.165,44 metros, havendo, assim, em 1940, um acréscimo de de 5.010,00 metros, proveniente da conclusão do trecho de Esquina a Santa Rosa, no ramal de Santo Ângelo a Santa Rosa.

DESVIOS

a) Pertencentes à Viação Férrea

Em 1.º de janeiro de 1940 a extensão dêsses desvios era de 370.312,65 mts., em 31 de dezembro do mesmo ano passou a ser de 377.466,80 mts., resultando, portanto, um aumento de 7.154,15 metros.

b) Pertencentes a Particulares

A sua extensão era de 42.067,62 metros em 1.º de janeiro de 1940.

De acôrdo, porém, com as alterações procedidas, essa extensão foi aumentada para 42.430,82 mts. em 31 de dezembro do mesmo ano.

MÃO DE OBRA E MATERIAL EMPREGADO NA CONSERVAÇÃO DA LINHA, NOS DIVERSOS TRABALHOS

a) Conservação em geral

Os trabalhos de conservação, pelas diversas linhas, foram os seguintes:

Nivelamento	1.092.328 ml.
Desgolpeamento.....	415.838 golpes
Repregação	1.036.110 ml.
Capinas	30.262.281 m².
Roçadas	8.291.570 m².
Limpeza de valetas.....	1.520.416 ml.

b) Substituição de dormentes

Foram substituídos nas diversas linhas e ramais, no ano de 1940, 633.231 dormentes, ou sejam 106.110 dormentes mais do que no ano de 1939 em que a substituição foi, tão somente, de 527.121 peças.

A média quilométrica aumentou para 187,67 contra.. 156,46 do ano anterior.

Em quadros que figuram mais adiante se apreciam as quantidades empregadas pelas diversas linhas e residências, com indicações das médias quilométricas comparadas às do ano anterior assim como as despesas respectivas e referentes a mão de obra e material.

Orçaram em 6.711:740$500 as despesas com a "substituição de dormentes", compreendendo:

Material	5.659:499$700
Pessoal	1.052:240$800
Total	6.711:740$500

Daí resultou ser o custo médio do dormente empregado de 10$575 distribuído da seguinte forma:

Valor médio da peça	8$937
Despesa média da mão de obra ..	1$638
Total	10$575

O quadro abaixo estabelece fácil confronto entre o material empregado em conta de Custeio e as despesas correspondentes a êste ano e ao anterior:

DESIGNAÇÃO	ANOS		Em 1940	
	1939	1940	Mais	Menos
Quantidade substituída .	527.121	633.231	106.110	—
Despesas				
Material	4.681:675$2	5.659:499$7	977:824$5	—
Pessoal	914:537$5	1.052:240$8	137:703$3	—
Total	5.596:212$7	6.711:740$5	1.115:527$8	—
Custo				
Média da peça	8$881	8$937	0$056	—
Da mão de obra	1$714	1$638	—	0$076
Total	10$595	10$575	—	—

Dêste confronto constata-se que o aumento da despesa, na importância de 1.115:527$800, foi devido ao emprêgo de 106.110 dormentes para mais.

Trabalhos de conservação executados nas diferentes linhas e ramais, durante o ano de 1940

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Repregação ml.	Capinas m²	Roçadas m²	Limpeza de valetas ml.
Santa Maria a Pôrto Alegre	131.773	48.684	137.554	4.147.930	2.261.120	167.224
Santa Maria a Uruguaiana	140.055	38.961	89.539	3.208.395	369.000	123.090
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	17.875	14.531	1.492	216.680	145.900	27.550
Santa Maria a Marcelino Ramos	166.940	84.092	275.424	5.071.666	720.480	78.500
Cacequi a Rio Grande	235.857	61.781	124.988	3.435.240	500.100	364.634
Entroncamento a Santana	28.724	10.607	72.191	1.014.140	556.850	42.429
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	99.038	25.588	73.651	3.296.850	915.150	177.745
Uruguaiana a São Borja	46.282	25.992	34.546	1.464.520	337.760	133.125
Uruguaiana a Barra do Quaraim	18.543	8.016	5.689	698.720	4.900	51.834
Montenegro a Caxias	27.974	19.267	57.715	1.932.300	980.100	36.440
Rio dos Sinos a Taquara	12.190	4.014	19.387	249.420	206.290	33.576
Taquara a Canela	12.895	7.698	6.517	397.030	787.330	18.879
Carlos Barbosa a Alfredo Chaves	3.263	3.475	7.888	179.900	168.600	4.080
General Câmara a Margem	1.460	440	3.770	38.180	4.160	1.265
Ramiz Galvão a Santa Cruz	6.930	1.956	6.652	268.950	6.300	9.775
Alegrete a Quaraí	43.085	10.116	18.767	797.620	9.980	50.330
Cruz Alta a Santo Ângelo	22.205	19.681	46.485	1.441.600	77.600	30.130
Santo Ângelo a Santa Rosa	23.503	6.243	15.143	904.150	85.550	22.530
São Sebastião a Dom Pedrito	16.771	5.013	6.668	499.130	2.000	57.242
Bazílio a Jaguarão	27.501	12.210	22.965	876.460	152.400	86.188
Pelotas a Pelotas Fluvial	440	148	1.680	16.000	—	250
Junção a Vila Siqueira	2.490	4.422	3.062	37.200	—	—
Ildefonso Pinto a Matadouro Modêlo	6.534	2.903	4.337	70.200	—	3.600
Totais	1.092.328	415.838	1.036.110	30.262.281	8.291.570	1.520.416

Trabalhos de conservação executados nas diferentes residências, durante o ano de 1940

DESIGNAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Repregação ml.	Capinas m²	Roçadas m²	Limpeza de valetas ml.
1.ª Residência....	64.434	39.602	52.175	1.346.460	1.218.520	113.159
2.ª „	96.718	49.132	138.253	4.488.340	2.581.480	111.110
3.ª „	114.243	33.072	105.470	2.743.740	796.100	117.290
4.ª „	75.307	21.250	115.737	2.208.370	810.000	94.369
5.ª „	128.706	30.994	83.821	2.375.830	353.450	323.011
6.ª „	138.051	47.218	60.157	1.896.590	175.500	156.733
7.ª „	126.115	35.795	57.576	2.813.875	224.280	118.790
8.ª „	74.855	35.137	41.328	2.382.840	371.380	194.899
9.ª „	85.958	54.946	138.775	3.686.090	163.550	74.845
10.ª „	92.308	43.779	170.175	3.172.896	710.880	43.855
11.ª „	95.633	24.913	72.643	3.147.250	886.430	172.355
Totais.....	1.092.328	415.838	1.036.110	30.262.281	8.291.570	1.520.416

uantidade de dormentes substituídos no exercício de 1940, confrontada com a do ano a

RESIDÊNCIAS E LINHAS	Extensão quilométrica	TOTAIS	MÉDIA DOS DORMENTES SUBSTITUÍDOS P/KM.		DIFERENÇ	
			1939	1940	Para mais	Par
Residência	239	40.121	143,55	167,87	24,32	
„	337	56.345	166,40	167,19	0,79	
„	277	77.073	262,42	278,24	15,82	
„	303	60.868	167,44	200,88	33,44	
„	305	88.923	188,09	291,55	103,46	
„	308	63.843	164,72	207,28	42,56	
„	349	47.399	140,61	135,81	—	
„	313	27.506	41,60	87,87	46,27	
„	328	55.617	175,99	169,56	—	
„	325	74.989	191,47	230,73	39,26	
„	290	40.547	82,84	139,81	56,97	
Totais	3.374	633.231	—	—	—	
Média geral de dormentes por km. ..	—	—	156,46	187,67	31,21	
ta Maria a Pôrto Alegre	391	89.733	229,81	229,49	—	
iante Barreto a Diretor A. Pestana ..	68	3.766	28,51	55,38	26,87	
ta Maria a Uruguaiana	374	77.400	194,21	206,95	12,74	
ta Maria a Marcelino Ramos	532	119.764	201,42	225,12	23,70	
equí a Rio Grande	490	133.969	200,37	273,40	73,03	
roncamento a Santana	159	38.262	165,48	240,64	75,16	
tenegro a Caxias	117	20.864	146,88	178,32	31,44	
dos Sinos a Taquara	53	11.112	140,98	209,66	68,68	
uara a Canela	57	11.154	143,82	195,68	51,86	
los Barbosa a Alfredo Chaves	19	3.399	139,15	178,89	39,74	
niz Galvão a Santa Cruz	30	3.664	172,36	122,13	—	
Aguiar-Santiago-São Borja	305	41.428	80,04	135,82	55,78	
z Alta a Santa Rosa	181	25.251	162,35	139,50	—	
Sebastião a Dom Pedrito	55	9.558	117,67	173,78	56,11	
ílio a Jaguarão	114	10.073	85,93	88,35	2,42	
ção a Vila Siqueira	17	2.350	376,17	138,23	—	
grete a Quaraí	115	6.417	33,06	55,80	22,74	
Quaraim-Itaquí-São Borja	292	25.067	37,36	85,84	48,48	
eral Câmara a Margem	2	—	—	—	—	
otas a Pelotas Fluvial	3	—	—	—	—	
Totais	3.374	633.231	—	—	—	
Média geral de dormentes por km. ..	—	—	156,46	187,67	31,21	

Quantidades de dormentes empregados pelas diversas contas

TRIMESTRES	C/Custeio	C/Subvenção da União	Conta terceiros	Total
1.°	139.640	—	470	140.110
2.°	146.476	1.251	385	148.112
3.°	173.476	148	512	174.136
4.°	173.639	45	—	173.684
Total.....	633.231	1.444	1.367	636.042

Dormentes empregados em conta de custeio

DORMENTES	1939	1940	DIFERENÇAS	
			Para mais 1939	Para mais 1940
Padrão	509.925	624.981	—	115.056
Desvio	10.201	4.623	5.578	—
Ponte	5.639	2.915	2.724	—
Especial	1.356	712	644	—
Total.....	527.121	633.231	8.946	115.056

Custo médio por dormente empregado

ANO	CUSTO MÉDIO		
	Mão de obra	Material	TOTAL
1939	1$714	8$881	10$595
1940	1$638	8$937	10$575

Quantidade de dormentes substituídos nas diversas linhas e residências confrontada com o custo médio do ano anterior

S E LINHAS	Total geral dos diversos tipos de dormentes	Custo da mão de obra	Custo do material	CUSTO TOTAL	TOTAL DORMENTES SUBSTITUÍDOS		CUSTO MÉDIO DE UM DORMENTE		DIFERENÇAS		OBSERVAÇÕES
					Em 1939	Em 1940	Em 1939	Em 1940	Para menos	Para mais	
.....	40.121	90:813$100	358:995$070	449:808$170	34.309	40.121	10$580	11$211	—	$631	Para efeito do cálculo do custo médio, na parte que se
.....	56.345	117:621$600	505:548$320	623:169$920	56.080	56.345	10$893	11$059	—	$166	de obra, foram tomados em consideração os 8.941 dormentes
.....	77.073	124:165$300	689:185$430	813:350$730	72.691	77.073	10$542	10$534	$008	—	distribuídos:
.....	60.868	104:740$500	546:189$030	650:929$530	50.737	60.868	10$594	10$678	—	$084	
.....	88.923	131:432$700	792:135$990	923:568$690	57.369	88.923	11$337	10$330	1$007	—	1.ª Residência..... — S. Maria a Pôrto Al
.....	63.843	116:767$100	571:676$750	688:443$850	50.736	63.843	10$913	10$713	$200	—	2.ª „ .... — S. Maria a Uruguaian
.....	47.399	65:982$300	423:576$360	489:558$660	49.075	47.399	10$198	10$297	—	$099	3.ª „ ..... 831 — S. Maria a Marcelino
.....	27.506	35:542$100	250:261$150	285:803$250	13.023	27.506	11$917	10$388	1$529	—	4.ª „ ..... 550 — Cacequí a Rio Grande
.....	55.617	100:329$700	493:622$880	593:952$580	56.847	55.617	10$099	10$679	—	$580	5.ª „ ..... 3.442 — Entroncamento a San
.....	74.989	120:181$200	668:956$100	789:137$300	62.230	74.989	10$207	10$511	—	$304	6.ª „ ..... 2.531 — Bazílio a Jaguarão ..
.....	40.547	44:665$200	359:352$620	404:017$820	24.024	40.547	9$866	9$964	—	$098	7.ª „ ..... 1.052 — Junção a Vila Siqueir
											8.ª „ ..... 30 — Uruguaiana a São Bor
.....	633.231	1.052:240$800	5.659:499$700	6.711:740$500	527.121	633.231	10$505	10$575	$020	—	9.ª „ ..... — —
											10.ª „ ..... 505 —
											11.ª „ ..... — —
o Alegre	89.733	155:952$000	805:999$450	961:951$450	89.857	89.733	10$645	10$715	—	$070	Total..... 8.941 — Total.....
Diretor A. Pestana	3.766	8:391$200	33:567$080	41:958$280	1.939	3.766	10$651	11$141	—	$490	
uaiana	77.400	108:220$800	696:810$510	805:031$310	72.636	77.400	10$343	10$377	—	$034	No total do custo do material empregado pelas diversas
elino Ramos	119.764	197:874$600	1.066:981$220	1.264:855$820	107.158	119.764	10$195	10$549	—	$354	incluídas: a importância de 4:169$500 dispendida com diárias
de	133.969	217:566$400	1.196:590$220	1.414:156$620	98.182	133.969	11$994	10$489	1$505	—	a importância de 1:215$700, decorrente da despesa realiza
antana	38.262	64:262$000	341:695$160	405:957$160	26.312	38.262	10$490	10$607	—	$117	de 16.000 acessórios para parafusos de dormentes de aço, de ac
s	20.864	52:867$200	185:466$450	238:333$650	17.186	20.864	10$913	11$423	—	$510	discriminação:
guara	11.112	23:609$800	99:270$570	122:880$370	7.472	11.112	11$405	11$058	$347	—	
.....	11.154	34:861$700	98:695$890	133:557$590	8.198	11.154	11$326	11$973	—	$647	**6.ª Residência — Linha de Cacequí a Rio Gra**
lfredo Chaves	3.399	8:269$500	30:146$120	38:415$620	2.644	3.399	11$022	11$302	—	$280	
nta Cruz	3.664	5:455$500	32:455$290	37:910$790	5.171	3.664	10$216	10$346	—	$130	Pessoal 73
São Borja	41.428	46:781$500	367:176$830	413:958$330	24.415	41.428	9$922	9$992	—	$070	Material 48
Rosa	25.251	47:393$000	224:043$150	271:436$150	28.574	25.251	10$108	10$749	—	$641	
m Pedrito	9.558	17:581$100	84:694$270	102:275$370	6.472	9.558	10$713	10$700	$013	—	e a importância de 759$800, oriunda de diversos materiai
.....	10.073	21:118$100	89:962$730	111:080$830	9.797	10.073	10$887	10$872	$015	—	Residência (linha de Cacequí a Rio Grande), a saber:
eira	2.350	3:542$400	21:616$300	25:158$700	6.395	2.350	9$754	10$692	—	$938	
.....	6.417	9:258$400	57:106$150	66:364$550	3.803	6.417	10$127	10$341	—	$214	ferro em chapa 57
ão Borja	25.067	29:235$600	227:222$310	256:457$910	10.910	25.067	11$440	10$228	1$212	—	ferro (perfil L) 14
											óleo combustível 3
.....	633.231	1.052:240$800	5.659:499$700	6.711:740$500	527.121	633.231	10$595	10$575	$020	—	

c) Trilhos — emprêgo e substituição

Os trilhos retirados da linha, por se acharem fraturados, foram em número de 172, num total de 1.698,73 metros.

A substituição de trilhos, na linha principal, alcançou a 23.532,0 metros de trilhos de 20 - 30 - 32 e 37 quilos, sendo que somente a linha de Santa Maria a Marcelino Ramos foi beneficiada com 10.540 metros lineares de trilhos.

Em 31 de dezembro de 1940 a extensão de trilhos pelos seus diferentes tipos, na linha corrente, foi a seguinte:

Tipo 20 Kgs.	784.453,80 mts.
Tipo 23 Kgs.	435.441,92 mts.
Tipo 25 Kgs.	622.622,29 mts.
Tipo 30 Kgs.	135.705,40 mts.
Tipo 32 Kgs.	1.291.262,24 mts.
Tipo 37 Kgs.	125.879,79 mts.
Tipo 45 Kgs.	810,00 mts.
Total	3.396.175,44 mts.

Neste total está incluída a extensão de 7.152,70 metros relativa ao terceiro trilho do desvio Armour e linha divisória, em Santana do Livramento sendo: 2.705,70 do tipo 32 Kgs., 3.922,00 do tipo 30 Kgs. e 525,00 do tipo 23 Kgs.

d) Lastramento da linha

Êsse serviço continua sendo feito com material de várias espécies, tais como, terra, areia, areião, cinza, cascalho, seixos rolados e pedra britada. Dêsses, é a pedra britada a que tem merecido especial atenção, pela importância que representa para a conservação da linha e sua segurança.

Foi de 183.947 metros lineares o total contemplado com o lastramento de pedra britada, sendo que, em alguns trechos de pequena extensão, êle se fez para completar o já existente.

Daquela quantidade, 75.739 metros lineares destinaram-se à linha Entroncamento a Santana, 46.386 metros lineares à linha de Cacequí a Rio Grande e 44.987 metros lineares à linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, e o restante, em menores extensões, às demais linhas.

A extensão total da rêde lastrada com pedra britada, no fim de 1940, ficou em 1.925.748,14 mts. e representa cêrca de 56,70 % da quilometragem da linha corrente.

A produção da pedra britada, durante o ano, foi de .... 138.129,000 metros cúbicos, contra 135.187,090 metros cúbicos, no ano anterior, havendo, assim, um acréscimo de .... 2.941,910 metros cúbicos.

As pedreiras que tiveram trabalhos de extração e britação, dirigidos pela 4.ª Divisão, foram a da Volta do Felizardo, no Km. 4,250 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos e a de Passo Fundo no Km. 358 da mesma linha.

As outras duas pedreiras, constantes dêste Relatório, foram administradas pelas firmas Rubem Corrêa Ferreira da Silva e Alberto Dallagnol, que fornecem, por contrato, a pedra britada à Viação Férrea.

O montante da despesa global, com a produção e aquisição da pedra britada foi, em 1940, de 1.201:583$730 e, em 1939, de 1.254:720$530. Do confronto entre essas despesas, resulta uma diferença para menos, em 1940, de 53:136$800.

Embora tenha havido aumento na produção da pedra em 2.941,910 metros cúbicos, sôbre o exercício de 1939, a despesa com êsse serviço foi inferior, no ano de 1940, em 53:136$800, isto porque no ano de 1939 a Viação Férrea teve em funcionamento duas pedreiras que, ocasionando despesas, não foram exploradas compensadoramente.

O custo médio total, com a produção, transporte e nivelamento da pedra britada para o lastramento da linha foi o seguinte:

Em 1940	24$366
Em 1939	21$043

A diferença observada entre estas duas médias, de 3$323 para mais, no último ano, tem a sua explicação, principalmente, em virtude de maiores percursos feitos pela pedra britada das pedreiras de Santana e Passo Fundo, que foi empregada em locais distantes da sua extração.

As pedreiras, porém, que demonstraram os resultados obtidos com o serviço de exploração por conta da Viação Férrea, são as seguintes, com os algarismos indicadores de sua produção, despesa respectiva e custo unitário:

DESIGNAÇÃO DA PEDREIRA	Quantidade produzida em m³	Despesa correspondente	Custo do m³ no vagão
	1 9 4 0		
Volta do Felizardo	35.502,900	252:654$140	7$116
Passo Fundo	33.655,000	280:080$090	8$322
Total	69.157,900	532:734$230	7$703
	1 9 3 9		
Volta do Felizardo	41.848,000	306:733$258	7$330
Passo Fundo	25.931,000	261:828$552	10$097
Santo Amaro	3.848,000	67:477$825	17$536
Total	71.627,000	636:039$635	8$879
Diferença em 1940...	— 2.469,100	— 103:305$405	— 1$176

Foi lastrada e relastrada com pedra britada uma extensão total de 183.947 metros lineares, como a seguir se discrimina:

Lastramento novo	181.132 ml.
Relastramento	2.815 ml.
Total	183.947 ml.

ntidade e espécie de lastro, em metros lineares, empregado nas diversas linhas, durante o ano de 1940, comparativamente com o ano de 1939

LINHAS E RAMAIS	ANO DE 1940							ANO DE 1939						
	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml.	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	T
ta Maria a Pôrto Alegre	59	—	—	—	400	—	600	860	—	—	—	—	—	
ta Maria a Uruguaiana	5.006	140	592	—	—	—	910	10.296	200	160	—	—	—	
ta Maria a Marcelino Ramos	44.987	—	—	—	—	—	936	28.624	—	350	—	—	—	
iante Barreto a Diretor A. Pestana	490	—	—	—	—	—	—	5.646	—	—	—	390	—	
equí a Rio Grande	46.386	915	—	520	1.138	—	790	57.324	3.590	—	—	542	—	
roncamento a Santana	75.739	500	—	—	100	—	119	37.230	—	—	—	120	—	
Aguiar — Santiago — São Borja	6.892	2.161	200	—	—	—	8.646	6.223	2.339	7.281	—	—	—	1
guaiana a Barra do Quaraim	200	70	965	—	—	—	5.693	145	1.015	890	—	—	1.140	
tenegro a Caxias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
dos Sinos a Taquara	—	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	
uara a Canela	—	—	137	—	—	—	60	—	—	260	—	—	—	
los Barbosa a Alfredo Chaves	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
eral Câmara a Margem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
niz Galvão a Santa Cruz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	795	—	
grete a Quaraí	615	100	6.648	—	—	—	1.985	1.955	—	9.620	—	—	—	
z Alta a Santo Ângelo	—	—	—	—	—	—	3.400	5.150	—	—	—	—	—	
to Ângelo a Santa Rosa	200	—	—	—	—	—	5.365	—	—	—	—	—	—	
Sebastião a Dom Pedrito	2.223	745	—	—	—	—	795	500	2.873	—	—	—	—	
ílio a Jaguarão	180	3.762	—	—	—	—	—	600	6.707	28	—	—	—	
otas a Pelotas Fluvial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
ção a Vila Siqueira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
efonso Pinto a Matadouro Modêlo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
uguaiana a São Borja	970	377	2.085	—	—	—	9.824	190	1.301	1.683	—	—	—	2
Total	183.947	8.770	10.627	520	2.238	—	39.123	154.743	18.025	20.272	—	1.847	1.140	5
Total em 1939	154.743	18.025	20.272	—	1.847	1.140	54.340							
Diferenças em 1940 Para mais	29.204	—	—	520	391	—	—							
Diferenças em 1940 Para menos	—	9.255	9.645	—	—	1.140	15.217							

Rendimento e despesa com a produção e e

LOCAL DAS PEDREIRAS	NÚMERO MÉDIO DE JORNAIS EM SERVIÇO		Número de jornais no ano	Dias úteis de serviço da turma	FUNCIONAMENTO DAS BRITADORAS		PRODUÇÃO DE PEDRA BRITADA EM M³			EXPLOSIVOS GASTOS QUILOS	
	Mensal	Diário			Dias	Horas	Anual	Média mensal	Por dia útil de serviço	Total	Por m³ de pedra britada
Volta do Felizardo	1.825	71	21.900 ½	308	280	2.200	35.502,900	2.958,575	115,266	769,000	0,021
Passo Fundo	1.824	72	21.896	302	294	2.085	33.655,000	2.804,583	111,440	1.240,490	0,036
Santana (I)	—	—	—	—	—	—	43.803,600	3.650,300	—	—	—
Saibro (II)	—	—	—	—	—	—	25.167,500	2.097,291	—	—	—
Total do ano de 1940	3.649	143	43.796 ½	610	574	4.285	138.129,000	11.510,749	206,706	2.005,490	0,028
Total do ano de 1939	4.286	171	46.633	752	641	3.852	135.187,090	11.265,591	210,900	1.957,300	0,027
Diferenças sobre 1939	— 637	— 28	— 2.836 ½	— 142	— 67	+ 433	+ 2.941,910	+ 245,158	— 4,194	+ 48,190	+ 0,001

279 a 290

I — Pedra fornecida, sob contrato, pelo snr. Alberto Dallagnol
II — Pedra fornecida, sob contrato, pelo snr. Rubem Corrêa Ferreira da Silva

égo da pedra britada, no lastramento da linha, no ano de 1940

DESPESAS EFETUADAS COM:										TOTAL GERAL	CUSTO DO M³ DE PEDRA BRITADA			
MATERIAIS							PESSOAL							
Inflamáveis	Combustíveis	Lubrificantes	Diversos	Conservação de máquinas, ferramentas e desvios	Arrendamento da pedreira	Total	Extração e britação	Conservação de máquinas, ferramentas e desvios	Total		Carregado no vagão	Transportado à linha	Lastrado e nivelado	Total
9:927$880	5:530$810	1:963$160	502$480	4:770$010	—	22:694$340	224:130$100	5:829$700	229:959$800	252:654$140	7$116	19$380	2$270	28$766
7:304$660	377$400	2:186$550	836$150	547$830	—	21:252$590	243:773$400	15:054$100	258:827$500	280:080$090	8$322	8$866	1$860	19$048
—	—	—	—	—	12:000$000	12:000$000	—	—	—	403:217$500	9$205	12$078	3$783	24$866
—	—	—	—	—	4:800$000	4:800$000	—	—	—	265:632$000	10$554	12$113	2$158	24$825
7:232$540	5:908$200	4:149$710	1:338$630	5:317$840	16:800$000	60:746$930	467:903$500	20:883$800	488:787$300	1.201:583$730	8$699	13$093	2$574	24$366
5:537$050	18:222$480	4:149$230	2:307$920	31:444$250	20:116$200	101:777$130	510:756$200	42:091$300	552:847$500	1.254:720$530	9$281	9$294	2$468	21$043
:695$490	— 12:314$280	+ $480	— 969$290	— 26:126$410	— 3:316$200	— 41:030$200	— 42:852$700	— 21:207$500	— 64:060$200	— 53:136$800	— $582	+ 3$799	+ $106	+ 3$323

e) Aparelhos de desvios

O número de aparelhos empregados em substituição aos em mau estado e na construção de desvios novos, atingiu ao total de 62, sendo 26 do tipo 32 Kgs., 22 do tipo 30 Kgs., 7 do tipo 23 Kgs. e 7 do tipo 20 Kgs.

f) Obras de arte

Foram construídas 2 pontes, modificadas 3, pintadas 29 e reparadas 25.

Pontilhões: reparados 12, modificados 2 e pintado 1.

Boeiros: construídos 4, reconstruído 1 e reparados 27.

Foi construído, também, 1 muro de arrimo.

O quadro seguinte especifica êsses trabalhos distribuídos pelas linhas e ramais.

LINHAS E RAMAIS	N.° de obras	Total das despesas	Custo médio
Rio dos Sinos a Taquara	3	2:208$200	736$066
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	1	156$100	156$100
Montenegro a Caxias	8	26:169$060	3:271$132
Ramiz Galvão a Santa Cruz...	2	1:040$380	520$190
Pôrto Alegre a Santa Maria..	104	164:049$950	1:577$403
Entroncamento a Santana ...	12	8:020$630	668$385
Santa Maria a Uruguaiana ...	85	154:563$180	1:818$390
Barra Quaraim-Itaquí-S. Borja	45	22:524$030	500$534
São Sebastião a Dom Pedrito.	1	829$340	829$340
Cacequí a Rio Grande	55	61:760$700	1:122$921
Bazílio a Jaguarão	3	1:311$100	437$033
Junção a Vila Siqueira	1	86$600	86$600
Cruz Alta a Santa Rosa	11	5:328$010	484$364
Santa Maria a Marcelino Ramos	38	26:306$210	692$268
Dilermando Aguiar a S. Borja	26	38:601$610	1:484$677
Soma	395	512:955$100	1:298$620
Crédito errôneo feito a esta CONTA	.....	7:481$600	
		505:473$500	

g) Balança de pesar carros

Continuaram em perfeito estado de funcionamento as 13 balanças existentes na Rêde, assim distribuídas:

ESTAÇÕES	Comprimento	Capacidade
Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre		
Santa Maria	12,200	50 tons.
Montenegro	12,100	50 tons.
Diretor A. Pestana	12,300	50 tons.
Margem	12,500	50 tons.
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos		
Cruz Alta	12,192	50 tons.
Carasinho	12,190	50 tons.
Passo Fundo	12,100	50 tons.
Linha de Cacequí a Rio Grande		
Bagé	12,100	50 tons.
Pelotas	12,200	50 tons.
Rio Grande	12,200	50 tons.
Linha de Santa Maria a Uruguaiana		
Cacequí	12,100	50 tons.
Ramal de Entroncamento a Santana		
Santana	12,150	50 tons.
Ramal de C. Barbosa a B. Gonçalves		
Garibaldi	11,800	40 tons.

h) Bretes e embarcadouros de animais

São os seguintes os bretes e embarcadouros existentes na Rêde e que se mantiveram em bom estado de conservação:

Quilômetro	LOCAL	Brete	Embarcadouro
	Linha de S. Maria a P. Alegre		
0+000	Santa Maria	—	embarcadouro
3+716	Otávio Lima	—	embarcadouro
163+483	Pederneiras	brete	—
272+397	Barreto	brete	—
385+135	Diretor A. Pestana	—	embarcadouro
	Linha de S. Maria a Uruguaiana		
1+947	Inspetor Goulart	—	embarcadouro
44+156	Dilermando de Aguiar	brete	—
67+910	São Lucas	—	embarcadouro
112+890	Cacequí	brete	—
216+798	Palma	brete	—
231+820	Alegrete	—	embarcadouro
273+642	Guassu-Boi	brete	embarcadouro
301+304	Ibirocaí	—	embarcadouro
311+421	Plano Alto	—	embarcadouro
333+953	Carumbé	brete	—
350+735	Pindaí-Mirim	—	embarcadouro
373+743	Uruguaiana	—	embarcadouro
	Linha de S. Maria a M. Ramos		
34+799	Val de Serra	brete	—
79+293	São João	—	embarcadouro
84+353	Parada São Luiz	—	embarcadouro
95+881	Tupanciretã	—	embarcadouro
158+571	Cruz Alta	brete	—
258+777	Pinheiro Marcado	brete	—
378+952	Coxilha	—	embarcadouro
502+274	Viadutos	—	embarcadouro

Quilômetro	LOCAL	Brete	Embarcadouro
	Cacequí a Rio Grande		
	Tiarajú	brete	—
178+609	São Sebastião	brete	embarcadouro
282+273	Bagé	brete	—
319+970	Charqueada Santo Antônio..	—	embarcadouro
341+265	Candiota	brete	—
377+718	Pedras Altas	brete	—
406+327	Parada Lajeado	—	embarcadouro
435+873	P. Brete Cêrro Chato	brete	—
441+821	Eng.° Ivo Ribeiro	brete	—
498+548	Povo Novo	brete	—
567+180	Quinta	brete	—
583+069			
	Ramal D. Aguiar a Jaguarí		
64+679	Taquarichim	brete	—
	Ramal Entroncamento a Santana		
133+905	São Simão	—	embarcadouro
154+689	Côrte	—	embarcadouro
279+454	Santana	brete	—
	Ramal Bazílio a Jaguarão		
111+882	Jaguarão	—	embarcadouro
	Ramal Pelotas a Pelotas Fluvial		
2+536	Pelotas Fluvial	brete	—
	Ramal de Uruguaíana a Barra do Quaraim		
	Parada Francisco Borges ...	—	embarcadouro
	Barra do Quaraim	brete	—
	Ramal de Uruguaiana a S. Borja		
	Olavo Barreto Viana	—	embarcadouro
	Ibicuí	—	embarcadouro
	São Borja	—	embarcadouro
	Ramal de C. Alta a Santa Rosa		
177+800	Esquina	brete	—

i) **Giradores**

São os seguintes os giradores na Rêde, cujo funcionamento foi normal:

SITUAÇÃO	Comprimento
	m
Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre	
Cachoeira	13,90
Pôrto Alegre	13,90
Linha de Santa Maria a Uruguaiana	
Alegrete	14,00
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos	
Carasinho	14,00
Capo-Erê	14,00
Marcelino Ramos	25,00
Linha de Cacequí a Rio Grande	
Ibaré	14,00
Bagé	25,00
Pedras Altas	14,00
Pelotas	16,00
Ramal Costa do Mar	
Marítima	12,00
Beira Mar	6,50
Ramal de Entroncamento a Santana	
Rosário	14,00
Ramal de Rio dos Sinos a Taquara	
Hamburgo Velho	14,00
Taquara	13,00
Ramal de Taquara a Canela	
Quilômetro 41	6,50
Quilômetro 44	6,50
Ramal de Couto a Santa Cruz	
Santa Cruz	13,85

j) **Triângulos de reversão**

Os existentes, que figuram na relação abaixo, continuam em bom estado de conservação.

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
Santa Maria a Pôrto Alegre			
Santa Maria	recinto	esquerdo	ligado
Jacuí	fora	direito	—
Couto	—	esquerdo	106,00
João Rodrigues	fora	"	100,00
Santo Amaro	"	"	40,00
Margem do Taquarí	recinto	direito	ligado
Barreto	fora	"	"
Montenegro	"	esquerdo	"
Rio dos Sinos	recinto	"	"
Diretor A. Pestana	"	direito	98,00
Santa Maria a Uruguaiana			
Canabarro	recinto	esquerdo	96,33
Dilermando de Aguiar ...	fora	direito	ligado
Cacequí	recinto	esquerdo	"
Tigre	"	"	morta
Guassú Boi	"	"	100,00
Uruguaiana	"	"	ligado
Entroncamento a Santana			
Entroncamento	recinto	esquerdo	ligado
Santana	"	"	"
Cacequí a Rio Grande			
São Gabriel	recinto	direito	87,00
São Sebastião	"	"	ligado
Parada Augusto Duprat..	"	esquerdo	150,00
Seival	"	"	27,00
Biboca	"	"	ligado
Cêrro Chato	"	direito	49,00
Eng.º Ivo Ribeiro	"	"	42,80
Junção	"	"	ligado
Rio Grande	"	"	"
Marítima	fora	"	"

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
Ramal Costa do Mar			
Vila Siqueira	recinto	direito	94,00
Santa Maria a Marcelino Ramos			
Pinhal	recinto	direito	81,00
Val de Serra	"	"	morta
Tupanciretã	"	esquerdo	60,00
Cruz Alta	"	direito	43,80
Santa Bárbara	"	esquerdo	31,60
Pinheiro Marcado	fora	direito	149,00
Passo Fundo	recinto	"	33,80
Bôa Vista do Erechim ...	fora	esquerdo	83,00
Cruz Alta a Giruá			
Alto União	recinto	direito	70,00
Ijuí	"	"	50,00
Santo Ângelo	"	esquerdo	34,00
Giruá	"	"	ligado
Montenegro a Caxias			
Carlos Barbosa	fora	esquerdo	49,00
Caxias	"	"	64,00
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves			
Garibaldi	recinto	esquerdo	90,00
Bento Gonçalves	"	direito	80,00
Alegrete a Quaraí			
Severino Ribeiro	recinto	esquerdo	43,05
D. Aguiar-Santiago-São Borja			
Jaguarí	recinto	esquerdo	86,00
São Sebastião a Dom Pedrito			
Dom Pedrito	recinto	esquerdo	25,00

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
Bazílio a Jaguarão			
Bazílio	fora	direito	62,00
Jaguarão	recinto	"	52,00
Taquara a Canela			
Taquara	fora	esquerdo	ligado
Canela	recinto	direito	"
Uruguaiana a São Borja			
Ibicuí	recinto	direito	—
Tuparaí	"	esquerdo	—
Recreio	"	"	—
São Borja	"	direito	—
Uruguaiana a Barra do Quaraim			
Barra do Quaraim	recinto	direito	—

k) Acessórios de linha

A discriminação exposta em quadro a seguir, apresenta os materiais empregados na conservação da linha e na construção e aumento de desvios, por conta de custeio.

l) Edifícios

Em quadro mais adiante, podem-se apreciar os trabalhos realizados em edifícios, com uma despesa total de ..... **1.317:045$100.**

ACESSÓRIOS DE LINHA

Quantidade e espécie de materiais empregados na reparação da linha e

MESES	Grampos de trilhos P.	Tirefonds P.	Talas de junção P.	Parafusos de trilhos P.	Arruelas de parafusos P.	Parafusos de desvio P.	Selas de apôio P.	Cunhas para dormentes de aço P.	Retensores P.	Parafusos de selas P.	APARELHOS DE DESVIO			
											Tipo 20 Kgs.	Tipo 23 Kgs	Tipo 30 Kgs.	Tipo 32 Kgs.
Janeiro	92.313	12.623	1.584	31.288	25.193	137	58	122	—	100	4	1	2	3
Fevereiro	89.151	20.256	3.183	43.028	34.588	526	—	588	—	—	—	1	3	5
Março	85.034	12.868	2.514	37.738	27.028	50	151	966	—	—	—	1	4	3
Abril	90.276	18.577	2.333	43.966	25.598	89	457	3.160	—	—	—	—	2	5
Maio	92.853	12.765	2.977	41.140	31.056	297	799	1.772	—	—	—	—	—	2
Junho	71.213	10.110	1.202	30.674	24.474	52	82	482	—	—	1	3	1	1
Julho	91.485	14.949	1.353	39.738	28.424	271	91	1.416	—	—	—	1	—	3
Agôsto	118.502	17.123	2.296	45.215	26.756	179	374	584	—	—	1	—	2	2
Setembro	101.963	16.539	2.552	34.096	19.393	157	242	332	—	728	1	—	—	2
Outubro	102.763	15.329	2.511	29.104	18.688	269	147	224	—	—	—	—	8	—
Novembro	117.481	5.625	3.441	32.408	18.741	173	646	665	—	—	—	—	—	—
Dezembro	111.829	13.924	2.994	22.802	17.206	102	317	1.484	34	—	—	—	—	—
Totais	1.164.863	170.688	28.940	431.197	297.145	2.302	3.364	11.795	34	828	7	7	22	26

aumento de desvios, etc., durante o ano de 1940

Corações de aparelhos de desvio P.	Lanças de aparelhos de desvio P.	Contralanças de aparelhos de desvio P.	Coxinetes de aparelhos de desvio P.	Tirantes de aparelhos de desvio P.	Caixa de manobras P.	Protetores de lanças P.	Almofadas de selas P.	Orelha para centro de lança P.	Orelha para ponta de lança P.	Parafusos de castanhas P.	Parafusos de coxinetes P.	Caranguejos para aparelhos de desvio P.	Parafusos de caranguejos P.
—	—	—	64	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
—	—	—	36	2	—	—	—	6	6	1.560	80	—	—
—	—	—	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	41	2	—	—	1.100	—	4	—	—	4	8
1	2	—	37	18	3	—	—	—	—	1.500	—	36	—
1	—	—	16	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	3	4	8	—	—	—	—	—	—	—	6	—
—	1	—	46	—	—	12	900	4	3	—	—	76	140
1	8	—	54	3	—	21	—	5	—	800	—	8	16
—	—	—	—	7	—	22	—	—	—	—	—	—	—
—	2	—	16	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—
5	13	3	387	63	3	73	2.000	19	13	3.860	80	130	164

Resumo geral dos trabalhos executados em edifícios no exercício de 1940, com custo médio

LINHAS E RAMAIS	N.º de obras	Total das despesas	Custo médio da obra
Rio dos Sinos a Canela....	26	35:686$950	1:372$344
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	24	4:929$890	205$412
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	12	11:623$910	968$659
Montenegro a Caxias.....	46	33:417$330	726$463
Ramiz Galvão a Santa Cruz	5	6:670$470	1:334$094
Santa Maria a Pôrto Alegre	296	323:383$780	1:092$512
Santa Maria a Uruguaiana	288	190:222$190	660$493
Entroncamento a Santana..	36	34:970$130	971$392
Alegrete a Quaraí.....	14	4:647$710	331$979
Barra do Quaraim - Itaquí - S. Borja.....	79	102:338$320	1:295$421
São Sebastião a Dom Pedrito	9	4:458$510	495$390
Cacequi a Rio Grande.....	262	252:244$350	962$764
Bazílio a Jaguarão.....	15	8:509$220	567$281
Junção a Vila Siqueira.....	7	5:619$910	802$840
Cruz Alta a Esquina.....	45	25:628$230	569$516
Santa Maria a Marcelino Ramos	187	166:217$980	888$866
Dilermando de Aguiar a São Borja	68	57:334$100	843$148
Vila Belga.....	71	49:142$120	692$142
Soma	1.490	1.317:045$100	883$922

m) Instalações hidráulicas

1.º — Obras novas

Os serviços de maior importância executados, foram os seguintes:

No Km. 2 da linha de Santa Maria a Uruguaiana, próximo a Santa Maria, foi montada uma rêde de água para abastecimento da nova usina e das casas dos encarregados da Parada

I. Goulart e do Mestre de linha, sendo que a água procede da hidráulica da Prefeitura de Santa Maria.

No ramal de Rio dos Sinos a Taquara, nesta última estação, foi construída a casa de máquinas e montados dois grupos de eletro-bomba para a nova caixa d'água junto ao depósito de locomotivas.

2.° — Pintura de reservatórios

Durante o ano foram pintadas 24 caixas d'água.

3.° — Sinais elétricos

Atualmente existem 31 caixas d'água dotadas de campaínha elétrica para sinalização do nivel máximo. Além destas, mais cinco outras com campaínha e telefone e duas outras só com telefone, para permitir a comunicação rápida com os Depósitos, Oficinas ou Estações, visto estas instalações hidráulicas serem das mais importantes e estarem afastadas dos centros consumidores de água.

4.° — Despesas

As despesas com os serviços executados nas instalações hidráulicas, constam de quadro a seguir.

5.° — Fornecimento d'água aos trens

O fornecimento d'água aos trens atingiu a 4.109.377 metros cúbicos, na importância de

1.053:418$000

e seu custo médio foi de 0$256.

Em 1939 a quantidade alcançou a 4.026.893 metros cúbicos, ao preço de

1.055:034$000

e o custo médio foi de 0$261.

A diferença para menos, verificada neste ano, no custo médio do metro cúbico de água fornecida, teve como causa o melhor aproveitamento do pessoal.

Em quadro mais adiante, observa-se o acima exposto.

Resumo geral dos trabalhos executados nas instalações hidráulicas no exercício de 1940, com o custo médio

LINHAS E RAMAIS	Número de obras	Total da despesa	Custo médio
Pôrto Alegre a Vila Nova ...	1	17$000	17$000
Var. Barreto a Dir. A. Pestana	10	2:787$140	278$714
Rio dos Sinos a Canela	14	5:818$100	415$578
Montenegro a Caxias	13	4:204$410	323$416
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	2	81$080	40$540
Ramiz Galvão a Santa Cruz .	1	90$200	90$200
Santa Maria a Pôrto Alegre .	140	120:955$780	863$969
Santa Maria a Uruguaiana ...	75	40:522$260	540$296
Entroncamento a Santana	37	35:896$660	970$180
Alegrete a Quaraí	12	1:061$780	88$480
Barra Quaraim - Itaquí - São Borja	34	24:096$330	708$715
São Sebastião a Dom Pedrito .	8	1:937$130	242$140
Bazílio a Jaguarão	11	1:266$000	115$090
Cacequí a Rio Grande	109	68:046$280	624$277
Junção a Vila Siqueira	1	33$860	33$860
Cruz Alta a Esquina	23	6:045$250	262$836
Santa Maria a Marcelino Ramos	109	56:137$860	515$026
Dilermando de Aguiar a São Borja	53	16:816$580	317$293
Total	653	385:813$700	590$832

Água fornecida aos trens em 1940

MESES	Volume d'água m.³	DESPESAS FEITAS COM						Custo do m³ de água bombada
		Material	Energia elétrica	Hidráulicas municipais	Arrendamentos	Pessoal	Total	
Janeiro	357.107	32:888$000	6:611$000	6:587$000	1:187$000	39:669$000	86:942$000	0$243
Fevereiro	342.116	32:092$000	6:539$000	5:927$000	1:110$000	40:040$000	85:708$000	0$250
Março	362.165	34:452$000	7:071$000	6:420$000	1:110$000	40:146$000	89:199$000	0$246
Abril	341.436	31:809$000	7:555$000	5:082$000	1:110$000	40:167$000	85:723$000	0$251
Maio	356.907	33:248$000	8:000$000	5:469$000	1:110$000	40:138$000	87:965$000	0$246
Junho	341.231	34:136$000	8:921$000	5:004$000	1:110$000	39:774$000	88:945$000	0$260
Julho	354.769	34:306$000	8:873$000	5:666$000	1:110$000	40:619$000	90:574$000	0$255
Agôsto	340.947	33:198$000	8:095$000	5:187$000	1:110$000	40:655$000	88:245$000	0$258
Setembro	321.485	32:624$000	8:105$000	5:284$000	1:110$000	40:692$000	87:815$000	0$273
Outubro	334.115	33:115$000	8:278$000	6:127$000	1:110$000	40:379$000	89:009$000	0$266
Novembro	320.729	30:811$000	8:696$000	5:199$000	1:110$000	40:354$000	86:170$000	0$268
Dezembro	336.370	31:354$000	8:793$000	5:937$000	1:110$000	39:929$000	87:123$000	0$259
Total 1940....	4.109.377	394:033$000	95:537$000	67:889$000	13:397$000	482:562$000	1.053:418$000	0$256
Total 1939....	4.026.893	400:705$000	93:957$000	64:460$000	18:900$000	477:012$000	1.055:034$000	0$261
Diferenças ...	+ 82.484	— 6:672$000	+ 1:580$000	+ 3:429$000	— 5:503$000	+ 5:550$000	— 1:616$000	— 0$005

n) **Trens de lastro**

Trabalharam no serviço ativo 27 trens de lastro, a saber: 7 empregados no transporte de pedra britada para o lastramento da linha e 20 no transporte de diversos materiais para a conservação da linha, que, como se sabe, compreende o transporte, a distribuição de dormentes e outras obras.

A situação no fim do ano, dos trens de lastro, distribuídos pelas Residências, foi a seguinte:

1.ª Residência	2
2.ª Residência	1
3.ª Residência	5
4.ª Residência	4
5.ª Residência	4
6.ª Residência	2
7.ª Residência	2
8.ª Residência	1
9.ª Residência	2
10.ª Residência	2
11.ª Residência	2
Total	27

O percurso total dêsses trens foi de 531.049 Kms. e a tonelagem transportada foi de 583.537 tons.

As despesas totais atingiram a importância de:

1.568:819$600

FÁBRICA DE TUBOS DE CIMENTO

Os serviços executados pela fábrica de tubos de cimento armado, existente no Km. 3.700 da linha de Santa Maria a P. Alegre, constam, discriminadamente, em quadro que segue.

O número total de tubos e outros artefactos fabricados, foi:

Em 1940	904
Em 1939	1.761
Para menos	857

Pelos dados a seguir verifica-se que houve um decréscimo na produção e, porisso, na despesa.

DESIGNAÇÃO	ANOS		CUSTO DA PEÇA		EM 1940			
					Despesa para:		Preço da peça:	
	1939	1940	1939	1940	mais	menos	para mais	para menos
Material ...	33:261$700	38:094$800	18$887	42$140	4:833$100	—	23$253	—
Pessoal	28:187$400	16:269$700	16$007	17$997	—	11:917$700	1$990	—
Total	61:449$100	54:364$500	34$894	60$137	4:833$100	11:917$700	25$243	—
Produção .	1.761	904	—	—	—	—	—	—

Produção e despesa com os artefactos de cimento durante o ano de 1940

DESIGNAÇÃO	Totais do ano de 1940	Totais do ano anterior	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
bos de dreno de 0,15 m.	—	204	—	204
bos de dreno de 0,20 m.	—	—	—	—
bos de dreno de 0,30 m.	381	445	—	64
bos de dreno de 0,45 m.	100	381	—	281
bos de dreno de 0,60 m.	69	51	18	—
bos de dreno de 0,80 m.	6	18	—	12
bos de dreno de 1,00 m.	92	387	—	295
bos de dreno de 1,40 m.	163	78	85	—
bos de dreno poço 1,00 m.	10	—	10	—
bos de dreno poço 1,40 m.	9	—	9	—
mpa de cimento de 1,00 m.	—	22	—	22
go de alas para boeiro	—	2	—	2
lhas de cimento	—	119	—	119
ndo de cimento de 0,30 m.	—	26	—	26
cal de cimento de 0,30 m.	—	26	—	26
cal de cimento de 1,00 m.	—	2	—	2
arcos hectométricos	60	—	60	—
ixa de cimento	9	—	9	—
as de cimento	5	—	5	—
Totais	904	1.761	196	1.053
Materiais				
mento em sacos	1.477	2.375	—	898
reia — m³	285,0	293,5	—	8,5
erro 6 m/m kgs.	8.824	13.341	—	4.517
erro 1 m/m kgs.	43,2	69,9	—	26,7
espesa com materiais	38:094$800	33:261$700	4:833$100	—
espesa com pessoal	16:269$700	28:187$400	—	11:917$700
Total da despesa	54:364$500	61:449$100	4:833$100	11:917$700

AUTOS DE LINHA

O quadro seguinte mostra o percurso, as despesas e médias respectivas dos autos de linha, assim discriminados:

Percurso em 1939	260.502 kms.
Percurso em 1940	273.375 „
Para mais	12.873 kms.
Despesa em 1939	75:820$930
Despesa em 1940	81:921$100
Para mais	6:100$170

Custo médio do quilômetro:

Em 1939	0$292
Em 1940	0$299
Para mais	0$007

Custo quilométrico das viagens dos autos de linha

N.º dos autos	RESIDÊNCIAS	Quilometragem feita	Gasolina gasta em litros	Despesas com materiais	Despesas com pessoal	Despesas totais	Quilômetros por litro de gasolina	Custo quilométrico com materiais	Custo quilométrico total	Meses de funcionamento
Chv.	Chefia da Linha	17.678	2.433,500	4:238$630	1:898$000	6:136$630	7,264	0$239	0$347	12
11	1.ª Residência	4.152	378,500	699$400	406$000	1:105$400	10,969	0$161	0$266	5
12	2.ª Residência	21.762	2.399,550	4:256$980	1:878$800	6:135$780	9,069	0$196	0$281	12
13	3.ª Residência	17.503	2.217,000	4:027$260	1:475$500	5:502$760	7,894	0$230	0$314	12
14	4.ª Residência	18.854	2.405,780	4:389$820	1:890$500	6:280$320	7,836	0$232	0$333	12
15	5.ª Residência	26.047	3.153,510	5:616$110	2:849$700	8:465$810	8,259	0$215	0$325	12
16	6.ª Residência	22.329	2.960,000	5:353$990	1:813$700	7:167$690	7,543	0$239	0$320	12
17	7.ª Residência	25.941	3.617,000	6:363$480	2:088$600	8:452$080	7,171	0$245	0$325	12
18	8.ª Residência	34.357	3.779,200	6:684$950	2:741$100	9:426$050	9,091	0$194	0$274	12
19	9.ª Residência	25.442	3.084,000	5:367$090	2:119$300	7:486$390	8,249	0$210	0$294	12
20	10.ª Residência	24.351	2.310,000	3:887$200	2:542$100	6:429$300	10,541	0$159	0$264	12
21	11.ª Residência	25.532	2.520,000	4:436$470	2:079$800	6:516$270	10,131	0$173	0$255	12
10	Inspetoria hidráulica ..	9.427	1.201,500	2:081$220	735$400	2:816$620	7,847	0$220	0$298	11
	Totais	273.375	32.459,540	57:402$600	24:518$500	81:921$100	8,422	0$209	0$299	—
	Totais em 1939	260.502	31.255,728	49:466$790	26:354$140	75:820$930	8,334	0$189	0$292	—
	Diferenças em 1940 (+)	12.873	1.203,812	7:935$810	—	6:100$170	0,088	0$020	0$007	—
	Diferenças em 1940 (—)	—	—	—	1:835$640	—	—	—	—	—

OBRAS POR CONTA DE "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

No decorrer de 1940 esta Divisão dispendeu a importância de:

2.036:083$600

com os diversos serviços que executou por conta de "Fundo de Melhoramentos", cujos trabalhos e despesas, parciais, estão discriminados em quadro que figura adiante.

OBRAS POR CONTA DA "SUBVENÇÃO DA UNIÃO"

Durante o ano foram levadas a débito da conta da subvenção de 200.000:000$000, concedida pela União, para reaparelhamento da Viação Férrea, de acôrdo com o decreto lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, vários serviços na importância total de:

8.385:238$210,

que constam, discriminadamente, por linhas e despesas parciais, em quadros que figuram adiante.

Despesas feitas na conta "Fundo de Melhoramentos", durante o ano de 1940

DESIGNAÇÃO DA OBRA	DESPESAS DO ANO				Despesa anterior a êste ano	Créditos	TOTAL GERAL	Autorizado ou orçado	OBSERVAÇÕES
	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL					
Linha Santa Maria a Pôrto Alegre									
Linhas, prolongamento da plataforma e calçamento — recinto estação de Santa Maria	—	—	6:294$700	6:294$700	461:267$650	—	467:562$350	497:413$323	Decreto 2.239 de 3-1-938
Dormitório para pessoal de trens em P. Alegre	12:905$000	112$000	1:727$400	14:744$400	4:923$300	—	19:667$700	49:030$821	Decreto 1.787 de 9-7-937
Linha de Cacequí a Rio Grande									
Substituição de trilhos e aparelhos de desvios entre Cacequí e São Sebastião	—	—	11:664$000	11:664$000	199:424$000	—	211:088$000	15.791:072$280	GE/537 de 6-10-937
Ramal de Jaguarí a São Borja									
Construção do ramal Jaguarí a São Borja	—	—	408:401$600	408:401$600	5.259:083$620	—	5.667:485$220	—	Aviso 2.459 de 13-12-933
Ramal Dom Pedrito a Santana									
Construção do ramal Dom Pedrito a Santana	—	—	735:568$900	735:568$900	836:210$600	—	1.571:779$500	—	Aviso 2.808 de 17-7-934
Ramal Santa Maria a Pelotas									
Construção do ramal Santa Maria a Pelotas	—	—	233:519$100	233:519$100	—	—	233:519$100	—	Não tem decreto
Ramal Santiago a São Luiz									
Construção do ramal Santiago a São Luiz	—	—	625:890$900	625:890$900	—	—	625:890$900	—	Não tem decreto
Total	12:905$000	112$000	2.023:066$600	2.036:083$600	6.760:909$170	—	8.796:992$770	—	

Despesas feitas em conta "Subvenção da União", durante o ano de 1940

DESIGNAÇÃO DA OBRA	DESPESAS FEITAS DURANTE O ANO DE 1940				Despesa anterior a êste ano	Créditos	TOTAL GERAL	Autorizado ou orçado	OBSERVAÇÕES
	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL					
Linha Santa Maria a Pôrto Alegre									
Reconstrução e aumento da estação Rio dos Sinos	552$100	2:098$400	1:071$500	3:722$000	57:309$300	—	61:031$300	42:486$144	Decretos 3.790 e 5.440
Construção da carvoeira de Santa Maria	—	—	43$900	43$900	35:612$900	—	35:656$800	70:351$366	Decreto 5.479 de 8-4-40
Armazém e aumento de linhas em Cachoeira	—	—	21$000	21$000	—	—	21$000	—	—
Aumento de linhas em Santa Maria	—	575$700	226$200	801$900	—	—	801$900	—	—
Aquisição de 280 Kms. de trilhos e acessórios para substituição da linha entre Barreto e S. Maria	4:779$000	48:222$300	3.959:280$400	4.012:281$700	—	—	4.012:281$700	—	—
Ramal Rio dos Sinos a Taquara									
Nova instalação hidráulica em Taquara	32:137$300	12:720$600	4:602$500	49:460$400	22:178$400	195$800	71:443$000	200:540$191	Decretos 3.572 e 5.483
Linha Santa Maria a Marcelino Ramos									
Cobertura da plataforma da est. Cruz Alta	3:734$100	4:726$300	—	8:460$400	50:827$600	1:548$600	57:739$400	85:766$076	Decreto 4.329 de 30-6-39
Linhas novas, balança, girador e outras obras em Carasinho	30:660$100	8:061$000	41:520$100	80:241$200	534:867$000	646$000	614:462$200	1.011:151$545	Decretos 3.740 e 5.399
Empregos de materiais especiais de linha no trecho Santa Maria a Passo Fundo	159$300	452$800	64$400	676$500	18:688$700	—	19:365$200	878:392$063	Decretos 5.397 e 3.332
Estação e armazém em Belizário	495$500	196$200	102$400	794$100	—	—	794$100	218:795$779	Decreto 5.428 de 1-4-40
Linha de Santa Maria a Uruguaiana									
Variantes e aterros de acesso à nova ponte sôbre o Toropí	9:269$000	115:462$600	6:837$000	131:568$600	83:322$300	—	214:890$900	—	—
Edifício para pôsto de visita em Cacequí	—	—	7$700	7$700	—	—	7$700	52:650$100	Decreto 6.392 de 23-10-40
Novas alvenarias para ponte Km. 368 + 954,8 Uruguaiana	24:142$700	28:604$400	1:414$400	54:161$500	10:823$200	—	64:984$700	51:217$800	Decretos 5.849 e 3.402
Montagem da caixa d'água de Alegrete	16:250$110	23:335$300	1:051$700	40:637$110	23:668$600	—	64:305$710	138:032$703	Decreto 5.426 de 1-4-40
Linha de Cacequí a Rio Grande									
Casa de máquinas bombeiro e inst. hidr. Pelotas	4:128$500	13:204$600	4:449$300	21:782$400	18:014$500	60$100	39:736$800	55:195$720	Decreto 4.330 de 30-6-39
Desvio de cruzamento na bomba Candiota Klm. 384$800	6:712$200	8:954$300	—	15:666$500	—	—	15:666$500	39:500$985	Decreto 6.601 de 16-12-40
Desvio de Três Divisas Km. 154 + 640	4:648$300	—	41$800	4:690$100	—	—	4:690$100	48:451$680	Decreto 2.839 de 2-7-38
Ramal Entroncamento a Santana									
Desvio de cruzamento no Km. 247 + 400 — Santana	—	2:391$700	—	2:391$700	—	—	2:391$700	—	—
Diversos									
Lastramento da linha com pedra britada 1.º plano	295:536$100	758:043$300	867:351$400	1.920:930$800	2.052:898$100	—	3.973:828$900	—	Decreto 6.600 de 16-12-40
Lastramento da linha com pedra britada 2.º plano	207:009$300	213:636$400	1.342:408$700	1.763:054$400	1.051:456$400	20$200	2.814:490$600	—	Decreto 6.600 de 16-12-40
Reaproveitamento de material de linha	*34:053$000*	131:836$600	11:900$700	177:790$300	136:530$900	102$900	314:218$300	—	—
Reaproveitamento de dormentes de aço	4:243$700	2:375$300	902$800	7:521$800	—	—	7:521$800	1.967:158$100	—
Reaproveitamento de trilhos e acessórios	21:188$200	60:528$300	6:782$000	88:498$500	—	—	88:498$500	4.132:958$500	Decreto 6.648 de 30-12-40
Aumento de dormentes em diversas linhas	—	—	33$700	33$700	—	—	33$700	1.340:645$021	Decreto 5.486 de 8-4-40
Total	699:698$510	1.435:426$100	6.250:113$600	8.385:238$210	4.096:197$900	2:573$600	12.478:862$510	—	

Resumo dos trilhos recortados e reempregados na linha principal no ano de 1940, por conta da verba da "Subvenção da União"

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	Tipo 20 Kgs.		Tipo 23 Kgs.		Tipo 30 Kgs.		Tipo 32 Kgs.		TOTAIS	
	N.º	Metros lineares	N.º	Metros lineares	N.º	Metros lineares	N.º	Metros lineares	N.º	Metros lineares
Santa Maria a Uruguaiana	1.110	12.548,00	—	—	—	—	—	—	1.110	12.548,00
Santa Maria a Marcelino Ramos .	—	—	—	—	—	—	512	4.584,68	512	4.584,68
Cacequí a Rio Grande	—	—	—	—	3.775	42.417,33	—	—	3.775	42.417,33
Entroncamento a Santana	—	—	3.907	37.111,57	—	—	—	—	3.907	37.111,57
Rio dos Sinos a Taquara	—	—	2.948	33.134,90	—	—	—	—	2.948	33.134,90
Taquara a Canela	—	—	905	10.409,80	—	—	—	—	905	10.409,80
Totais	1.110	12.548,00	7.760	80.656,27	3.775	42.417,33	512	4.584,68	13.157	140.206,28

5.ª DIVISÃO

ESTUDOS E CONSTRUÇÕES

RAMAL DE QUARAÍ

Como se viu no relatório anterior, ficaram para o exercício de 1940 apenas as obras complementares, que se desenvolveram como segue:

RAMAL DA CHARQUEADA SÃO CARLOS

Ficou concluído, numa extensão de 2.080 metros.

O volume de terra escavado e transportado alcançou a 15.891 metros cúbicos.

CONSERVAÇÃO DA LINHA ENTRE OS KMS. 335 e 347

Permaneceu a cargo da 5.ª Divisão até fins de junho e, dessa data em diante, passou para a 4.ª (Via Permanente).

No período citado, concluíram-se dois guarda-gados, que completaram o total de cinco, no ramal.

O volume de terra transportada, na conservação, foi de 4.475 metros cúbicos.

Abriram-se valetas externas nos cortes 126, 127, 128, 129, 130, 131 e 132.

As despesas no exercício apreciado atingiram:

Materiais	34:491$700
Mão de obra	354:929$400
Total	389:421$100

Ou, recapitulando desde o início das obras, inclusive a parcela "diversos":

até 1939	10.767:674$850
em 1940	378:048$100
Total	11.145:722$950

A diferença que se observa na despesa do ano é proveniente de um crédito de 11:373$000.

Deduzindo do orçamento consolidado, de 11.450 contos, os gastos ocorridos até dezembro de 1940, observa-se que o saldo disponível para a execução das obras restantes (edifícios, etc.) é de:

11.450:000$000 — 11.145:722$950 = 304:277$050

À medida que os trabalhos iam diminuindo, foi sendo dispensado o pessoal, que fôra admitido em caráter temporário, de sorte que, ao têrmo do ano, alí se conservava apenas uma turma de cêrca de 30 homens, entre operários profissionais e trabalhadores.

O empreendimento mais importante, ainda a executar, é a construção da estação definitiva na cidade de Quaraí, cuja localização foi determinada mediante ponderados estudos.

O projeto da fachada foi pôsto em concurso, nesta capital, e o trabalho classificado em primeiro lugar foi aproveitado no plano geral do edifício, já elaborado.

Seguir-se-á a concorrência e execução imediata das obras.

CONSTRUÇÃO DE CÊRCAS

No fechamento do recinto de Quaraí, construíram-se 1.255 metros de cêrca.

A construção de cêrcas em todos os trechos faltantes, desde Severino Ribeiro, seguir-se-á de modo intenso.

EMBARCADOURO EM BALTAZAR BRUM

Atendendo às necessidades da pecuária, naquela região, submeteu-se ao Govêrno Federal o projeto e orçamento de um embarcadouro de gado, próximo à estação de Baltazar Brum. A aprovação foi dada em decreto n.º 6.525, de 12 de novembro de 1940, cujo orçamento total é de:

89:063$104

O desvio, já concluído, tem a extensão de 295 metros.

Estão prontos o desvio, brete e os alicerces da balança, faltando o assentamento desta e a casa.

As despesas com êsses serviços atingiram à importância de:

42:453$981

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA VARIANTE BARRETO-DIRETOR A. PESTANA

Em meados de 1939, o sr. Comandante da 3.ª Região Militar dirigiu-se a esta Diretoria pedindo fôsse desviada a linha da Variante Barreto-Diretor A. Pestana, de modo a saír do recinto do quartel do 3.º Regimento de Aviação, em Canoas, por motivos de relevante conveniência do serviço de aviação.

Elaborado o projeto-orçamento, no total de 356:515$248, foi êle aprovado pelo decreto n.º 5.241, de 3 de fevereiro de 1940.

As obras da sub-variante foram iniciadas em seguida e, ao têrmo do exercicio, estavam bastante adiantadas.

A extensão do trecho alterado é de 2.343,70 metros.

A terra foi transportada de Vasconcellos Jardim, num volume de 1.889 metros cúbicos.

Foi lastrada com pedra britada a extensão de 1.900 metros.

Construíram-se 2.999 metros de cêrcas marginais.

Cêrcas retificadas: 585 metros.

Foram construídos quatros boeiros retangulares de 0,40 × 0,80 m. e um tubular, de 0,30 m. de diâmetro na passagem de nível para o Campo de Aviação.

Terminada a construção dos encontros e enrocamentos montou-se a ponte de 10 metros de vão sôbre o Arroio Araçá, aproveitando-se a superstrutura metálica da ponte do traçado primitivo.

Foram empregados os seguintes volumes de pedra, transportada da pedreira da Prefeitura de São Leopoldo, em Esteio:

britada	740,260 m³
irregular	32,810 m³

A despesa realizada, até o têrmo do exercício, entre materiais e mão de obra, atingiu a 154:589$000.

VARIANTES DA SERRA

Deliberada, como havia sido, a intensificação dos trabalhos de variantes para retificação completa do trecho de Pinhal a Cruz Alta, da linha de Santa Maria-Marcelino Ramos, adotou-se o sistema de empreitada, por etapas, sob a orientação e fiscalização técnicas da Viação Férrea.

Aberta a concorrência para o primeiro trecho, de cêrca de oito quilômetros, a partir de Val de Serra, venceu-a o tarefeiro JOSÉ CONFORTI.

O contrato entre êle e a Viação Férrea foi assinado a 11 de março e as obras tiveram início 10 dias depois.

O prazo contratual foi dilatado por duas prorrogações devidamente justificadas pelo empreiteiro e expirou a 31 de março de 1941.

A marcha dos serviços pode ser apreciada pelas quatro medições que se discriminam a seguir:

Medições	Terra	Moledo	P. sôlta	R. branda	R. Dura	Volumes totais
	m³	m³	m³	m³	m³	m³
1.ª	4.913,736	1.782,518	2.561,839	1.648,155	247,980	11.154,228
2.ª	6.269,434	4.662,455	2.566,771	751,383	213,497	14.463,540
3.ª	1.190,132	2.213,086	3.088,074	2.195,122	2.033,743	10.720,157
4.ª	1.753,338	756,607	896,222	564,519	783,342	4.754,028
Totais .	14.126,640	9.414,666	9.112,906	5.159,179	3.278,562	41.091,953

De acôrdo com os preços unitários propostos pelo empreiteiro, os valores foram os seguintes, no total das quatro medições:

	m.³			
Terra	14.126,640	a	1$800....	25:427$952
Moledo	9.414,666	a	2$500....	23:536$665
P. sôlta	9.112,906	a	4$500....	41:008$077
R. branda	5.159,179	a	8$500....	43:853$021
R. dura	3.278,562	a	15$000....	49:178$430
Total	41.091,953			183:004$145

Acrescentando-se a cada medição o preço dos transportes, empréstimos, valetas, etc., foram elas pagas nos valores de:

1.ª fatura.....	49:753$515
2.ª ,, ...	57:810$668
3.ª ,, ...	81:917$879
4.ª ,, ...	30:290$345
Total.....	219:772$425

Daí se conclue que os preços médios, por metro cúbico, para os volumes brutos foram:

a) **escavação**

183:004$145 ÷ 41.091,953 = 4$453

b) **movimento geral**

219:772$425 ÷ 41.091,953 = 5$348

c) **despesas de transportes, valetas, etc.**

219:772$425 — 183:004$145 = 36:768$280

De cada fatura processada fizeram-se os descontos previstos no contracto, para cobrir o aluguel de materiais cedidos pela Viação Férrea e para constituir a retenção de garantia, à razão de 10 % sôbre o montante das faturas.

Tendo sido previsto em 60.000 metros cúbicos o volume do trecho atacado, segue-se que o movimento de 1940 (41.000) corresponde a 68 % de execução por parte do empreiteiro.

Em junho, foi aberta outra concorrência para o movimento de terra entre as estacas 2.350 e 2.655 da locação definitiva, trecho compreendido entre a estação Júlio de Castilhos e Charqueada São João, numa extensão de seis quilômetros, aproximadamente.

Venceu-a, novamente, o mesmo empreiteiro JOSÉ CONFORTI, sendo o contrato assinado a 25 de julho e as obras iniciadas 15 dias depois, simultaneamente com as anteriores, do primeiro contrato.

O prazo de conclusão é de 15 meses, devendo expirar a 10 de novembro de 1941.

A marcha dos serviços nesse segundo trecho se revela, igualmente, pelas medições feitas em 1940.

Atendendo à natureza do terreno, a classificação do material foi a seguinte:

Medições	Terra	Moledo	Volumes totais
1.ª	1.684,696	1.684,698	3.369,394
2.ª	2.387,376	2.387,377	4.774,753
Totais	4.072,072	4.072,075	8.144,147

Os valores, observados idênticos preços do primeiro contrato, foram:

	m.³		
Terra	4.072,072	a 1$800....	7:329$730
Moledo	4.072,075	a 2$500....	10:180$185
Totais.....	8.144,147		17:509$915

Somando-se o custo dos transportes e valetas, têm-se:

1.ª fatura.....	9:431$341
2.ª „	14:932$573
Total.....	24:363$914

Ou seja o custo médio do volume bruto, por metro cúbico:

a) **escavação**

$$17:509\$915 \div 8.144,147 = 2\$150$$

b) **movimento geral**

$$24:363\$914 \div 8.144,147 = 2\$991$$

c) **despesas de transportes e valetas**

$$24:363\$914 - 17:509\$915 = 6:853\$999$$

O volume total estimado no contrato para essa segunda etapa foi de 160.000 metros cúbicos.

Quer dizer, pois, que o rendimento dos quatro meses de trabalho, no exercício apreciado (17.500 m.³), corresponde a 11 % da execução a cargo do empreiteiro.

A atividade da fiscalização e execução, que a Viação Férrea se reservou, esteve a cargo da Residência, com sede provisória em Val de Serra e um escritório em Júlio de Castilhos, dotados de auxiliares necessários, em proporção ao desenvolvimento dos trabalhos.

Os estudos técnicos abrangeram uma extensão de 40 quilômetros e a construção, assistida e fiscalizada, compreendeu cêrca de 15 Kms.

Concluíu-se o assentamento da linha nos 7,100 Kms. que haviam ficado do exercício anterior, quando as obras eram executadas exclusivamente por administração.

Os estudos, estaqueamentos, locações, nivelamentos, obras de arte, etc., acompanharam os progressos do preparo do leito, nas duas etapas em construção.

O movimento de terra por administração atingiu a 780 metros cúbicos.

Construíram-se 12 boeiros, a metade capeados e a outra metade tubulares, e mais um guarda-gado.

Nas oficinas da Residência preparam-se, para o assentamento da linha, o seguinte material de reemprêgo:

grampos de linha	17.000
parafusos (32 Kg.)	2.800
tirefonds	1.150

Foram entalhados e furados 6.400 dormentes, sendo 3.700 novos e 2.700 de reemprêgo.

Construíram-se 8.450 metros de cêrcas marginais.

As despesas, nesse setor administrativo, foram:

material	140:082$000
mão de obra	189:714$600
diversos	227:569$400
Total.....	557:366$000

Recapitulando:

Faturas do tarefeiro

1.ª etapa.....	219:772$425
2.ª „	24:363$914
Soma parcial.....	244:136$339
Despesas por administração .	557:366$000
Soma total do ano ...	801:502$339

O projeto-orçamento atualizado para execução das variantes até Cruz Alta, aprovado por decreto n.º 5.853, de 22 de junho de 1940, alcança à cifra de 19.523:831$903.

Gastaram-se, em 1939, a débito dessa verba, 428:281$700.

O saldo disponível, no princípio de 1940, era, pois, de:

19.523:831$903 — 428:281$700 = 19.095:550$203

Deduzindo o dispêndio total do exercício relatado, segue-se que a verba disponível para o ano seguinte (1941) é de:

19.095:550$203 — 801:502$339 = 18.294:047$864

Retrocedendo ao início das obras, verifica-se a despesa seguinte:

De 1930 a 1938

p/conta de Capital		7.656:858$140
p/conta "Fundo de Melhoramentos"		2.671:394$210
		10.328:252$350
p/conta da verba de subvenção de 200.000 contos (decreto-lei n.º 552, de 12-6-1938):		
em 1939	428:281$700	
em 1940	801:502$339	1.229:784$039
Total até 31-12-1940		11.558:036$389

Êsses gastos correspondem à construção integral de 49,202 quilômetros de linha assentada e ao avançamento das

obras em 1940, segundo o demonstrativo que se vem apreciando.

As obras em princípio de execução, segundo o último orçamento, abrangem a extensão de 80,497 quilômetros, até o têrmo das variantes, em Cruz Alta.

LINHA DE BENTO GONÇALVES A PASSO FUNDO

Conforme vários expedientes encaminhados ao Govêrno do Estado, esta Diretoria já demonstrou a grande conveniência e utilidade da conclusão das obras do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Mattos, primeira etapa da importante linha que deverá atingir Passo Fundo (ligação n.º 15 do Plano Geral de Viação Nacional).

Depois de haver o erário estadual invertido nessa construção cêrca de 10.000 contos de réis, os trabalhos foram paralisados em 1923 e retomados em 1937, sendo parte executada pela Viação Férrea e parte pelo empreiteiro HEITOR MAZZINI, mediante contrato lavrado a 30 de dezembro de 1936.

Em novembro de 1939, devido ao desmoronamento ocorrido no corte 147, os trabalhos a cargo do empreiteiro foram interrompidos.

A verba autorizada pelos contratos com o citado empreiteiro era de:

1.575:070$952

Ao dar-se a interrupção, haviam sido processadas e pagas faturas no valor de:

1.325:045$325,

tendo ficado, pois, um saldo de:

250:025$627

a favor da empreitada.

A cargo da administração e durante o ano 1940, prosseguiram, com reduzido pessoal, os trabalhos de assentamento da linha, roçados, limpeza dos cortes, etc.

Novos desmoronamentos ocorreram nos cortes 125, 133 e 139.

A extensão da linha assentada durante o ano foi de 6,100 Kms., achando-se a ponta dos trilhos atualmente no Km. 17.

Construíu-se um boeiro retangular de $0,^{m}60 \times 0,^{m}40$, em degraus na estaca 1.547 + 1,00.

Até 1939, as despesas dos serviços por administração haviam sido de:

604:135$200

Em 1940, o dispêndio total (material, mão de obra, etc.) foi de:

332:804$400

Quer dizer que o montante dessas despesas, atingiram, até 1940, a:

936:939$600

Examinadas, mais recentemente, a situação das obras, a necessidade iniludível de seu prosseguimento e o modo de regularizar-lhes o financiamento, foi proposto a essa Secretaria que o Govêrno aprove:

a) o dispêndio ocorrido até o fim de 1940 (que, com as faturas ainda não pagas, ascende a cêrca de 1.300 contos);

b) o orçamento definitivo das obras restantes, a serem executadas e cujo demonstrativo atinge a:

893:104$406

Uma vez autorizada essa verba, tôdas as medidas serão tomadas para apressar e concluir, num prazo de 5 a 6 meses, as obras que deverão entregar ao tráfego um dos principais trechos da importante via-férrea, eximindo, outrossim, o Tesouro do Estado dos pesados ônus que as demoras e interrupções têm acumulado.

DUPLICAÇÃO DA LINHA DESDE O ENTRONCAMENTO DA VARIANTE BARRETO ATÉ A ESTAÇÃO DE NAVEGANTES

Durante o exercício, completou-se o levantamento da linha primitiva, nos trechos de Standard a Diretor A. Pestana e de Diretor A. Pestana a Navegantes, numa extensão de 2.970 metros.

Sendo de 4.133 metros a extensão dos dois trechos referidos, segue-se que falta levantar 1.163 metros.

Assim que a linha velha ficou em condições, o tráfego passou a ser feito por ela, entre Diretor A. Pestana e parada Standard, para que, nesta última, se faça a terraplenagem do recinto correspondente à linha nova, elevando-a ao mesmo nível da linha antiga, já em grade definitivo.

A extensão empedrada foi de 90 metros.

Assentaram-se quatro e retiraram-se dois aparelhos de desvios.

O transporte de terra, procedente de Vasconcellos Jardim, atingiu a

2.947 m3

As despesas realizadas foram:

Materiais	14:360$400
Mão de obra	88:973$300
Diversos	2:323$400
Total	105:657$100

Ou, recapitulando:

Até 1939	905:664$300
Em 1940	105:657$100
Até 31-12-1940	1.011:321$400

O orçamento total é de

1.566:504$892,

sendo 291:139$600 a débito do "Fundo de Melhoramentos" e 1.275:365$292 pela verba de "Subvenção da União" (decreto número 1.955, de 10 de setembro de 1937, e 5.427, de 1.º de abril de 1940).

Quer dizer que o saldo disponível é de:

1.566:504$892 — 1.011:321$400 = 555:183$492

A extensão da linha dupla, prestes a concluir-se, é a seguinte:

	Km.
do entroncamento a parada Standard	3,109
de Standard a Diretor A. Pestana ..	2,753
de Diretor A. Pestana a Navegantes	1,380
Total	7,224

DESAPROPRIAÇÕES

Continuou-se, por etapas oportunas, a reorganização metódica do importante serviço de desapropriações, dotando-se a Secção de um fichário moderno e eficiente.

Durante o ano, organizaram-se 13 processos.

Foram liquidados 5 e ficaram 8 em andamento.

Estão em preparo os levantamentos topográficos preliminares às desapropriações para o aumento dos recintos das estações de Passo Fundo, Inhanduí e Santa Maria.

1) **Linha de Santa Maria-Marcelino Ramos:**

a) Francisco de Moraes Gomes
b) Mitra Diocesana
c) Francisca dos Santos Brizola

2) **Ramal de Giruá-Santa Rosa:**

a) Cel. Braulio de Oliveira

3) **Aumento do recinto da estação de Santa Maria:**

a) Jayme Brillmann.

Os processos iniciados e em andamento são, a saber:

1) para o recinto da estação de Quaraí;
2) para a subvariante em Canoas;
3) para o recinto da estação de Hamburgo Velho;
4) dois outros para o recinto da estação de Santa Maria;

5) para as variantes entre Val de Serra e Taquarembó, ramal de Alegrete a Quaraí, no trecho de Quaraí-Mirim a Quaraí, aumento de linhas em Taquara;
6) para o desvio de segurança da parada Maquinista Mezatti, na linha de Cacequí a Rio Grande;
7) para doação da faixa de terras que atravessa o horto florestal de São Leopoldo, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Na variante de Barreto-Diretor A. Pestana, foram pagas duas desapropriações, ficando 10 a liquidar.

RAMAL DE GIRUÁ-SANTA ROSA

As obras de construção do ramal de Giruá-Santa Rosa, compreendendo também trechos rodoviários e colonização da zona servida, foram objeto de contrato assinado entre o Govêrno do Estado e a firma Dahne, Conceição & Cia.

A linha férrea, em construção, passou a ser fiscalizada pela Viação Férrea, por intermédio da 4.ª Divisão, a partir de 3 de junho de 1938.

No exercício de 1939, teve a 5.ª Divisão a incumbência de proceder ao levantamento e tomar as demais medidas necessárias à regularização, escrituras e pagamento das desapropriações oriundas daquele ramal.

O quadro, completo, dos dados está em organização.

Encaminhados o plano geral, plantas, projetos e relação de proprietários, o Govêrno do Estado baixou o decreto n.º 8.000, de 31 de outubro de 1939, não só aprovando as desapropriações de terrenos e benfeitorias, como declarando o seu caráter de urgência.

Em 1940, foi processada e paga, por intermédio da Viação e por conta do Govêrno do Estado, a primeira desapropriação no citado ramal, de duas áreas pertencentes ao casal BRAULIO DE OLIVEIRA, sendo:

uma, adquirida, de 70.509 m², pelo preço de 51:645$000;
outra, doada, de 100.340 m², avaliada em 62:100$000.

Ambas foram necessárias ao próprio traçado, à instalação hidráulica e recinto da estação de Esquina.

PROJETOS E ORÇAMENTOS

Resumem-se, a seguir, os trabalhos da 2.ª Sub-Divisão (Estudos Técnicos):

Projetos encaminhados	11
„ concluidos	16
„ em estudos	7
Desenhos, cópias e perfís	26

O consumo de papel Ozalid nos serviços de fotocópia para as diversas Divisões atingiu a 2.940 m².

LEVANTAMENTO DE HORTOS FLORESTAIS

Foi executado o minucioso trabalho de levantamento, determinação de áreas plantadas e a plantar, quantidade de árvores, edifícios, sua localização, etc., nos seguintes hortos:

Fortaleza, Itaquí (Charqueada), Uruguaiana (João Arregui) e Santana (Palomas).

As planilhas e plantas relativas a êsses hortos já foram entregues ao Almoxarifado, que superintende os respectivos serviços.

Quanto aos de São Leopoldo e Pulador, estão sendo organizados os dados necessários.

PONTES

Prosseguiu normalmente o programa de refôrço e substituição de pontes.

Êstes trabalhos de importância capital para a maior eficiência dos transportes, têm já permitido a utilização das grandes unidades de tração nas linhas de tráfego intenso, como Pôrto Alegre-Santa Maria, Santa Maria-Passo Fundo, Santa Maria-Cacequí, Bagé-Ivo Ribeiro e Dilermando de Aguiar a Jaguarí.

Em 1941 ficará terminado o refôrço das pontes da linha de Cacequí a Bagé, e de Ivo Ribeiro a Pelotas.

As pontes têm sido reforçadas para suportarem o trem tipo n.° 2, isto é, 2 (4 × 16) tons.

O demonstrativo a seguir informa sôbre a quantidade de pontes reforçadas nos últimos onze anos:

ANO	N.º de vãos	MATERIAIS		PÊSO TOTAL TONS.
		Novo Tons.	Usado Tons.	
1930	18	45,2	82,5	127,7
1931	22	92,5	200,6	293,1
1932	33	121,8	228,2	350,0
1933	50	218,7	329,3	548,0
1934	33	152,5	220,7	373,2
1935	33	206,7	377,2	583,9
1936	27	128,5	300,4	428,9
1937	43	232,2	802,2	1.034,4
1938	38	217,2	408,3	625,5
1939	26	247,9	476,7	724,6
1940	17	221,2	454,7	675,9
	340	1.884,4	3.880,8	5.765,2

Coeficiente médio de material de refôrço (novo) .. 32,7 %

Coeficiente médio de material existente (usado) .. 67,3 %

O quadro que segue demonstra, minuciosamente, as pontes reforçadas, posições quilométricas, número de vãos e os materiais empregados:

PONTES REFORÇADAS EM 1940

LINHAS	Posição quilométrica	N.º de vãos	Vão entre apoios m.	MATERIAIS		Totais Kg.	Custo orçado
				Novo Kg.	Usado Kg.		
Pôrto Alegre a Montenegro	352 + 604	1	15,600	5.752	12.973	18.725	22:487$300
Pôrto Alegre a Montenegro	352 + 660	1	15,600	5.752	12.973	18.725	22:487$300
Pôrto Alegre a Montenegro	353 + 899	3	19,215	30.871	52.506	83.377	107:030$800
Rio dos Sinos a Canela	0 + 803	3	19,215	30.871	52.506	83.377	276:429$000
Bazílio a Jaguarão	16 + 656	1	20,620	7.836	22.329	30.165	38:144$000
Cacequí a Rio Grande .	120 + 544	1	25,600	12.192	31.006	43.198	50:186$200
Cacequí a Rio Grande .	134 + 533	1	30,800	21.709	40.217	61.926	77:120$800
Cacequí a Rio Grande .	148 + 530	1	40,800	26.208	56.777	82.985	103:656$200
Cacequí a Rio Grande .	148 + 610	1	25,600	12.192	31.006	43.198	50:186$200
Cacequí a Rio Grande .	204 + 679	1	30,700	21.709	40.217	61.926	77:120$800
Cacequí a Rio Grande .	169 + 924	1	25,600	12.192	31.006	43.198	50:186$200
Cacequí a Rio Grande .	232 + 629	1	30,700	21.709	40.217	61.926	77:120$800
Cacequí a Rio Grande .	156 + 006	1	25,600	12.192	31.006	43.198	50:186$200
		17		221.185	454.739	675.924	1.002:341$800

Material novo de refôrço ..... 32,7 %
Material existente na superstrutura ..... 67,3 %

100,0 %

OBRAS INTEIRAMENTE NOVAS

Foram construídos os pilares e assentada uma superstrutura metálica de 2,00 metros de vão, no Km. 124,288 da linha de Entroncamento-Sant'Ana.

As pontes novas, montadas nos últimos 11 anos foram:

ANO	N.º de vãos	Pêso total Tons.
1930	6	54,7
1931	—	—
1932	—	—
1933	4	74,0
1934	10	473,2
1935	18	505,5
1936	1	101,9
1937	—	—
1938	2	310,0
1939	1	95,2
1940	1	32,4
	43	1.646,9

INDICE

Introdução I

Almoxarifado 3

Departamento do Pessoal 13

1.ª Divisão 17

2.ª Divisão 91

3.ª Divisão 151

4.ª Divisão 229

5.ª Divisão 345

LIVRARIA
DO GLOBO

18270