

6

1910

RELATORIO

DA

DIRECTORIA

DA

Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil

APRESENTADO Á

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

REALISADA

Em 16 de Outubro de 1911



RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA LEUZINGER

1911



8573

RELATORIO



RELATORIO

DA

DIRECTORIA

DA

Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil

APRESENTADO Á

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

REALISADA

Em 16 de Outubro de 1911



RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA LEUZINGER

—
1911



8578

Srs. Accionistas :

A Directoria vem prestar-vos informações sobre as ocorrências havidas depois da ultima assembléa e apresentar-vos as contas relativas ao exercicio de 1910.

Os embaraços que a Directoria teve occasião de vos referir na ultima reunião da assembléa, se bem que se achem hoje removidos de modo a permittir a completa installação dos serviços, deixaram a Companhia, como era natural, em situação difficil em face dos termos do seu contracto com o Governo, e por isso tivemos de recorrer aos sentimentos de justiça do mesmo Governo, que, reconhecendo o pezo enorme dos elementos adversos que impediram o andamento dos trabalhos, constituindo um muito legitimo caso de força maior, concedeu a prorrogação do prazo para a conclusão das obras por 18 mezes, diminuiu a retenção para reforço da caução e mandou contar separadamente as despesas com a construcção da ponte do Paraná.

Este acto justo, posto que tenha attenuado a situação em que se achava a Companhia, não foi, todavia, sufficiente para cobrir o excesso da despesa que aquelles referidos embaraços occasionaram, e por isso a Companhia teve necessidade de recorrer a operações de credito, para que o andamento do serviço não soffresse maiores prejuizos.

A linha até Itapura ficou, apesar de tudo, completamente concluida e está sendo trafegada desde Fevereiro, e a região, ainda deserta quando penetraram os primeiros operarios da Companhia, se vae povoando com rapidez pouco vista no Brazil, fazendo crer que dentro em breve a linha adquirirá um grande trafego.



A travessia do rio Paraná se faz em *ferry-boat* provisório, que tem dado os melhores resultados.

O transporte, porém, dos materiaes, indispensaveis ao assentamento da linha, é tão importante que não ha meio de fazel-o sem atrazar um pouco o serviço de avançamento dos trilhos. Estes e todos os dormentes têm de ser transportados do lado de S. Paulo.

A construcção da ponte definitiva, cujo material metallico já se acha no paiz, não poderá, entretanto, ser encetada senão depois de concluida toda a linha ; porque a margem do rio é tão insalubre que o pessoal não consegue permanecer ali impunemente, nem mesmo por poucos dias. Será, assim, indispensavel construir abarracamentos do lado de Matto Grosso a uma distancia de cerca de 30 kilometros da margem do rio, e, diariamente, fazer o transporte do pessoal pela manhã para as obras e á tarde para o abarracamento.

Hoje por dinheiro algum se obtem operarios para um effectivo serviço nessa região.

Nestas condições, e tendo em conta o excellent resultado do *ferry-boat* provisório, a Companhia está tratando de melhoral-o para que possa servir, vantajosamente, mesmo para o trafego nos primeiros tempos.

A ponta dos trilhos já se acha no kilometro 130 além de Itapura, estando preparado o leito, para deante, n'uma extensão de 160 kilometros.

Do lado de Esperança os trilhos alcançaram o kilometro 230, estando o leito extendido até o kilometro 320.

Os serviços de consolidação e levantamento dos aterros dos pantanaes vão sendo executados com o devido cuidado, para que a terra se vá acamando e não seja transportada pelas enchentes.

Desse lado as condições de recrutamento do pessoal tornam-se tão difficeis e onerosas, que a Companhia foi forçada a



adoptar o programma de fazer adeantar mais os serviços do lado de S. Paulo, de modo que dentro em pouco possa todo o pessoal ir por terra.

O trafego dos primeiros 450 kilometros não tem sido ainda lucrativo.

E' de sentir que tenham continuado, a despeito das providencias officiaes e das que a Directoria tem posto em pratica, para defender a linha e os seos serviços, as incursões dos indios, que, alem de atacar o pessoal, realisam devastações, inutilizando trabalhos e o material da Estrada.

No correr do anno tivemos o pezar de perder o distincto membro do Conselho Fiscal o Sr. F. Martin, que exerceu, desde a criação da Companhia, as funcções de seu cargo com muita dedicação.

Silvio Saint Martin

A Companhia tem contiruido a manter com as autoridades constituídas e os seos banqueiros as melhores relações.

Fez-se a Companhia representar, attendendo a reiterados convites que lhe foram dirigidos, no *Congresso de Transportes*, do Rio de Janeiro, e no *Congresso de Estradas de Ferro*, de Buenos Ayres.

Desempenharam-se bem de seos deveres os funcionarios da Companhia e todo o pessoal do serviço da Estrada.

Em annexo, Srs .Accionistas, encontrareis informações, mais minuciosas, do andamento dos trabalhos, prestadas a esta Directoria pelos chefes de serviço. E quaesquer outras, de que possaes carecer, vos serão immediatamente dadas com todos os detalhes.

Rio, 5 de Setembro de 1911.

JOÃO T. SOARES
Presidente.



PARECER DO CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, cumprindo o dever que lhe é imposto pelos estatutos, vem apresentar o seu parecer sobre as contas offerecidas pela Directoria, relativamente ás operações até 31 de Dezembro de 1910.

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

O relatorio da Directoria não só indica, claramente, as condições em que se encontram os serviços em execução, como também offerece todos os esclarecimentos sobre os destinos da Companhia.

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

Rio de Janeiro, 6 de Setembro de 1911.

HUMBERTO ANTUNES.

SALVADOR FELICIO DOS SANTOS.

J. CALDAS VIANNA.



COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Balanço Geral, em 31 de Dezembro de 1910

ACTIVO		PASSIVO	
Concessão, direitos e privilegios.....	10.000:000\$000	Capital, 50 000 acções.....	10.000:000\$000
Despesas de instalação e delegações.....	6.839:110\$250	Obrigações 105.000 emittidas.....	18.532:500\$000
Linha em trafego.....	11.470:020\$664	Delegações	5.295:000\$000
Comp. G. de Ch. Fer. et de Tr. Publics «c/ construção da linha — Itapura a Corumbá ».....	19.390:483\$903	Governo Federal, juros garantidos.....	3.234:336\$370
Governo dos E. Unidos do Brazil, c/ construção da linha — Itapura a Corumbá.....	15.909:516\$097	» » conta de tiulos.....	35 300:000\$000
Comp. G. Ch. Fer. et de Tr. Publics., c/ construção.....	5.440:611\$454	Deposito da Directoria.....	140:000\$000
» » » » » » » c/ adiantamentos.....	2.999:131\$132	Emprestimos sobre titulos.....	882:500\$000
Amortisação de obrigações.....	53:832\$500	Juros das obrigações.....	47:240\$261
Caução dos Directores.....	140:000\$000	Renda do trafego, Bahurú a Itapura.....	1.277:138\$015
Serviço de juros das obrigações.....	4.342:173\$578	» » » Itapura a Corumbá.....	3:957\$800
Adiantamentos sobre titulos.....	882:500\$000	Comp. G. Ch. Fer. et de Tr. Publics, supprimentos ao trafego	1.321:195\$109
Custeio do trafego. Bahurú a Itapura.....	2.510:142\$672	» » » » » » » conta de saques	172:448\$273
» » » Itapura a Corumbá.....	18:283\$375	» » » » » » » c/ suppr. pagamento de	
Almoxarifado.....	73:864\$877	coupons	3.643:590\$971
Caisse Generale de Reports, diversas contas.....	50:792\$451	Comp. G. Ch. Fer. et de Tr. Publics, diversas contas.. ..	748:300\$668
Comp. G. Fer. et de Tr. Publics, c/ supprimentos de juros.....	93:470\$023	Caisse Generale de Reports, diversas contas.....	559:607\$839
Banque Française pour le Commerce c/ coupous 47:240\$261		Diversas contas credoras.....	235:033\$135
» » » » » c/ fisco..... 11:267\$023			
» » » » » c/ caução.. 8:332\$489			
» » » » » c/ despesas 3:069\$149			
» » » » » c/ resgate e			
obrigações..... 8:825\$000	78:733\$922		
Fiscalisação Federal.....	444:000\$090		
Salos em Bancos no Rio.....	150:258\$140		
Caixa.....	22:190\$133		
Diversas contas devedoras.....	483:723\$270		
Réis.....	81.392:848\$441	Réis.....	81.392:848\$441

S. E. O.—Rio de Janeiro, 31 Janeiro de 1911

JOÃO T. SOARES
Presidente.

ARTHUR AUGUSTO WERNECK FRANCO.
Chefe da Contabilidade.



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Annexo ao Balanço de 31 de Dezembro de 1910

DIVERSAS CONTAS DO ACTIVO			DIVERSAS CONTAS DO PASSIVO		
Fiscalisação :			Obrigações a pagar.....		8:825\$000
Quotas pagas Bahurú-Itapura.....	84:000\$000		Premios.....		100:941\$564
Idem idem Itapura-Corumbá.....	360:000\$000	444:000\$000	Differenças de cambio.....		125:266\$571
Saldos em Bancos :					
» Banque Française et Italienne pour l'Ame- rique du Sud.....	144:061\$140				
» Brasilianische Bank für Deutschland.....	4:478\$000				
Banco do Brazil	1:719\$000	150:258\$140			
Diversas contas :					
Gastos geraes na Europa.....	403:634\$565				
Participação café S. Paulo.....	13:319\$230				
Impostos dos coupons.....	63:544\$844				
Mobiliario	3:234\$631	483:733\$270			
	R\$.....	1.077:991\$410		R\$.....	235:033\$135

S. E. ou O. — Rio de Janeiro, 31 de Janeiro de 1910.

ARTHUR AUGUSTO WERNECK FRANCO,
Chefe da Contabilidade.



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Annexo ao Balanço de 31 de Dezembro de 1910

Juros das Obrigações

Saldo de coupons ainda não apresentados a pagamento

Coupon n.	1	saldo a pagar.....	26\$476
»	2	» » »	172\$089
»	3	» » »	127\$961
»	4	» » »	150\$029
»	5	» » »	61\$778
»	6	» » »	79\$423
»	7	» » »	26\$478
»	8	» » »	233\$878
»	9	» » »	52\$957
»	10	» » »	728\$066
»	11	» » »	3:415\$276
»	12	» » »	42:165\$850
S. E. ou O. — Rs.....			47:240\$261

ARTHUR AUGUSTO WERNECK FRANCO,
Chefe da Contabilidade.



Actos Officiaes

Ministerio da Viação e Obras Publicas

DECRETO N. 8.355 — DE 8 DE NOVEMBRO DE 1910

PROROGA O PRASO FIXADO PELA CLAUSULA XIX DO DECRETO N. 6.899, DE 24 DE MARÇO DE 1908 E DÁ OUTRAS PROVIDENCIAS.

O Presidente da Republica, etc., attendendo ao que requereu a C. de E. de F. Noroeste do Brasil, decreta :

Art. I. Fica prorogado por dezoito mezes o praso estabelecido na clausula XIX do Decreto n. 6.899, de 24 de Março de 1908.

Art. II. Estando quasi concluida a installação dos serviços e o andamento dos trabalhos, fica reduzida á 5 % a retenção sobre os pagamentos ultteriores, de que trata a clausula XVIII do mesmo decreto.

Art. III. O valor da ponte sobre o rio Paraná constará de medição especial, não entrando no calculo do preço de que trata a clausula III do referido decreto.

Rio de Janeiro, 8 de Novembro de 1910.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá

(*Diario Official* de 12 de Novembro de 1910.)



RELATORIO DA CONSTRUCÇÃO



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Relatorio da construcção

Entregue ao trafego o primeiro trecho da *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, que, na extensão de 437 kilometros, vae de Baurú a Itapura, continuam no segundo, de Itapura á Corumbá, os trabalhos da construcção, que, atravez de innumeradas difficuldades, se vão desenvolvendo com relativa rapidez e animadora progressão.

Divididos os trabalhos em duas partes — de Itapura á Campo Grande e de Porto Esperança á Campo Grande, trechos em que se realizam as construcções, têm sido, nos pontos de maior actividade, os seguintes os grandes embaraços, que com altos sacrificios se estão vencendo: o preço elevadissimo de todos os transportes; o alto custo da mão de obra; a insalubridade das zonas que se vão abrindo; e, de ultimo, as incursões dos indios, que, além de devastarem, prejudicando as obras e o material, aterrorisam os trabalhadores, atacando-os no serviço e fazendo, repetidamente, victimas de sua sanha brutal.

Ainda assim, e por effeito das providencias postas em pratica, é a seguinte a situação geral dos trabalhos nos trechos em construcção:

Estudos approvados, inclusive os 97 kilometros do Porto Esperança a Corumbá 965,785^{kms}.

Nos trechos em construcção, de Itapura á Porto Esperança:

Revisão e estudos definitivos..	...	...	...	797,000 ^{kms}
Locação ..	...	...	...	491,000 »
Caminhos de serviço	...	...	...	417,000 »
Roçadas.	...	...	...	455,000 »
Em trafego.	...	...	...	24,000 »
Promptos a trafegar.	...	...	...	150,000 »
Construidos	...	...	...	349,000 »
Com leito prompto..	...	...	...	455,000 »
Com obras de arte...	...	...	...	250,000 »
Com telegrapho .	...	...	...	330,000 »
Com edificios	...	...	...	87,000 »
Com cercas.	...	...	...	46,000 »
Avançamento médio annual..	...	...	...	200,000 »



O roçado e destocamento atingiram ás seguintes áreas :

Rocado em capoeira.	6.674.000 ^{m²}
» » matta virgem	3.582.340 »
Destocamento... ..	571.478 »

O movimento de terra chegou aos seguintes cubos :

Excavação em terra.	1.744.000 ^{m³}
» » » pedra solta	105.326 »
» » » molido... ..	247.000 »
» » » rocha	19.807 »

O movimento do pessoal, em média, é de 800 trabalhadores do lado de Itapura e 1.200 do lado de Porto Esperança.

I

Trecho de Itapura a Campo Grande

Prompto o leito entre Itapura e Jupia, na extensão de 26 kilometros, foi concluido no anno ultimo o trabalho de construcção das obras de arte e assentamento dos trilhos, linha telegraphica e edificios.

Os trilhos atingiram á barranca do rio Paraná pela linha provisoria, que partindo do kilometro 19 vae ter ao porto de embarque, no dia 26 de Agosto de 1910.

Proseguio o assentamento dos trilhos pela linha definitiva até Jupia, onde vae ser construida a ponte sobre o rio Paraná, ficando concluido todo o trecho em fins do mez de Setembro de 1910. Enquanto eram assentados os ultimos trilhos na linha definitiva do lado de S. Paulo, era atacada a linha provisoria do lado de Matto Grosso, que, partindo do porto de embarque, vae entroncar na linha definitiva, onde tambem se concluiu o restante de alguns pequenos trechos do leito.

Foi assentada a linha na provisoria do lado direito do rio Paraná no Estado de Matto Grosso, que, partindo do porto de embarque vae entroncar na linha definitiva, sendo transportado para esse fim todo o material e uma locomotiva por meio de lanchas e um forte rebocador encomendado para esse fim. Os trilhos atingiram á estaca onde vae ser construida a estação de Tres Lagôas no dia 12 de Novembro de 1910 e no dia 31 de Dezembro de 1910 atingiram ao kilometro 53 ou 26 kilometros além da barranca do Paraná



Foram construídas 4 linhas provisórias com o fim de facilitar o andamento do serviço.

A primeira linha provisória, de extensão de 1.200 metros, que começa antes da primeira chave da estação de Itapura em direcção da barranca do rio Tieté, servio para o transporte do material fluctuante que foi montado á margem daquelle rio.

Foi construído um pequeno trecho de linha provisória, a segunda, para dar passagem aos materiaes de construcção entre as estacas 237 e 245, até a conclusão do grande aterro entre essas estacas. Essa provisória prestará relevantes serviços para retirada de pedras para a construcção da ponte sobre o Paraná, pois é muito abundante e de excellente qualidade nesse lugar.

Da estaca 945 parte a terceira linha provisória, que vae ter á barranca do rio Paraná do lado de S. Paulo na extensão de tres kilometros e 100 metros e em cuja extremidade foi construído o porto de embarque. Nessa provisória foram construídos 3 boeiros abertos e a estação do Jupia.

Da estaca 1.352, situada no Estado de Matto Grosso, parte a quarta linha provisória, de extensão de 800 metros, que vae ter ao ponto de embarque na barranca do rio Paraná. Nessa provisória foi construída uma ponte de vão de 6 metros.

Foram tambem construídos desvios para facilitar as manobras do embarque dos materiaes ás margens direita e esquerda do rio Paraná.

Com o fim de facilitar o embarque dos wagons e gondolas dos materiaes para a construcção e attender a variação do nivel das aguas do rio Paraná, foram construídas nas duas margens direita e esquerda 2 pontes de embarque. Consiste cada ponte, nos seus traços geraes, no seguinte: — na extremidade das linhas provisórias que vão ter as linhas definitivas, existe uma linha em rampa de 8 á 9 % de declividade, terminando dentro do rio. A linha que é dupla nas rampas, sendo uma de bitola de um metro onde circulam as locomotivas, wagons e gondolas e a outra de 1^m,60 onde circula a ponte de embarque conforme a variação do nivel d'agua, ambos têm o mesmo eixo. A ponte de embarque consiste em um carretão sustentado por quatro pares de rodas de diferentes diametros que se apoiam na linha de 1^m,60. Sob esse carretão que tem a parte superior horizontal existe uma linha que tem 1 metro de bitola que combina com a existente na rampa por meio de uma agulha fixa na extremidade posterior do carretão e se apoia, livremente, sobre os trilhos da rampa.

A' medida que as aguas do rio sobem ou descem elle acompanha esse movimento por meio de cabos de aço presos a 2 guinchos assentados á margem



que o fazem subir ou descer, facilitando por esse modo embarque dos wagons e gondolas.

A distancia entre o porto do lado do Estado de São Paulo e do Estado de Matto Grosso é, approximadamente, de tres kilometros.

O material fluctuante, ultimamente fornecido, foi o seguinte :

Um rebocador de 120 cavallos e duas lanchas para a travessia dos materiaes e que foram montados em um estaleiro provisorio installado na margem do rio Tieté em Itapura.

Devido á não poder descer o rio Tieté completamente o rebocador, por causa da forte estiagem reinante, foi o mesmo concluido no rio Paraná. Em fins de Julho de 1910, ficou montada a primeira lancha e em 22 de Agosto do mesmo anno estava concluida a segunda lancha e iniciada a montagem do rebocador, que fez a primeira experiencia com grande exito no dia 9 de Setembro de 1910. As duas lanchas foram conjugadas, tendo os seus maiores eixos parallellos e normalmente á elle foram collocadas 5 linhas parallelas onde ficam os wagons gondolas quando carregados.

O carregamento é feito com uma locomotiva que reboca o wagon até entrar dentro de uma das linhas das lanchas, que se acha ligada por meio de engates especiaes á linha do carretão.

Terminada essa operação é retirado do systema de lanchas uma gondola vasia onde deverá ser collocada uma outra carregada e assim successivamente. O carregamento consta de 5 gondolas ou 5 wagons. O serviço de carga e descarga necessita de uma hora para cada vez. Em epochas regulares o rebocador poderá fazer 2 viagens completas podendo fazer 3 em caso de necessidade.

E' necessaria a aquisição de um outro rebocador de maior força e a montagem de outro systema de lanchas, para attender melhor á travessia dos materiaes de construcção e ás necessidades do trafego dos particulares que já se vae tornando importante.

Além da linha que se acha prompta estão concluidos até a presente data 29.190 metros de leito convenientemente preparados para receber os trilhos.

Foi construido no lugar onde vae ser construida a estação de Tres Lagoas um desvio de extensão de trezentos metros.



Existem 72 kilometros de linha telegraphica, sendo que 45 kilometros, no Estado de Matto Grosso, se acham construidos, sendo depois reparados pela falta de conservação. Foram construidos 27 kilometros de linha telegraphica, sendo 1 kilometro dentro do rio Paraná, onde foram collocados postes de trilhos. Foi construida a linha telegraphica em toda a extensão da linha provisoria do lado de São Paulo, que vae até estação de Jupia. Toda a linha feita com dois fios, com postes direitos e de madeira de lei, que se acham distanciados de 50 metros uns dos outros.

Foi iniciada a construcção da cerca á distancia de 15 metros do eixo da linha principal para cada lado. Acham-se furados os buracos na extensão de 5 kilometros e distribuidos os postes, aguardando a chegada do arame.

Foram construidos doze boeiros de tubo de ferro, com capeamento de concreto, de diametros differentes, 3 boeiros abertos na linha provisoria do lado de São Paulo e um boeiro duplo de vão de 0^m,80 na estaca 1.850.

Foram construidos dois pontilhões de alvenaria, sendo de vão de 4 metros na estaca 601 e outro de vão de 3 metros na estaca 1.073. Foi construida uma ponte de madeira de vão de 6 metros na linha provisoria do lado de Matto Grosso.

Foram construidas 4 casas de turma, sendo tres do lado de São Paulo e 1 no de Matto Grosso.

No fim da linha provisoria de São Paulo, foi construida a estação de Jupia, que é de terceira classe.

Foi tambem construido antes da primeira chave do pateo de Itapura um triangulo de reversão.

Foi feita a derribada das mattas situadas no perimetro demarcado para o pateo da estação de Itapura, tendo sido fechada com cerca de arame a parte inferior do mesmo, abaixo da linha principal. Foi feita a derribada das arvores dos lados da primeira casa de turma, sendo 100 metros para cada lado.



Em 1911 continuaram com igual esforço todos os trabalhos, sendo o seguinte até 30 de Junho o seu resultado :

Estudos definitivos — Foi feito o estudo da variante da Serrinha a partir da estaca 5.155 no kilometro 101 + 193 até o kilometro 155 na extensão de 53,807 kilometros, devendo ella se unir á linha Schnoor junto ao rio Pombo.

Locação — Foi feita a locação do trecho da variante entre o kilometro 101 + 193 e o kilometro 155 na extensão de 53.807 kilometros.

Roçada — Entre o kilometro 26 + 942 e o kilometro 154 + 410 foi feita a seguinte roçada :

Matto virgem	360.600 ^{m²}
Capoeirão... ..	30.000 ^{m²}
Capoeira	2.864.000 ^{m²}

Destocamento — Entre o kilometro 26 + 942 e o kilometro 154 + 410 fez-se o seguinte destocamento :

Dos kilometros 26 + 942 — 121 + 810..	274.390 ^{m²} ,12
» » » 123 + 87 — 128 + 790..	7.382 ^{m²} ,16
» » » 129 + 650 — 154 + 410..	18.140 ^{m²} ,88
Total... ..	299.313 ^{m²} ,16

Movimento de terras — O movimento de terras, partindo do kilometro 81 + 575, se extendeo ao kilometro 154 + 410.

O leito da linha ficou prompto para receber trilho até o kilometro 121 + 810, d'esse kilometro até o kilometro 123 + 87 ha uma pequena interrupção, d'ahi em diante está o leito prompto até o kilometro 128 + 790.

Do kilometro 129 + 650 a 154 + 410 a linha está atacada em diversos pontos.

Foi feita a excavação seguinte :

Do kilometro 81 + 575 — 121 + 810..	134.945 ^{m³} ,49
» » » 123 + 87 — 128 + 790..	56.585 ^{m³} ,45
» » » 129 + 650 — 154 + 410..	10.504 ^{m³} ,55

com o total de 202.035,49 metros cubicos com a classificação seguinte :

Terra.	181.831 ^{m³} ,95
Pedra solta.	16.162 ^{m³} ,83
Rocha	4.040 ^{m³} ,71

Transporte médio 160 metros.



Edifícios — Foi construída a estação de Tres Lagôas no kilometro 36 + 840, typo das estações de 2.^a classe de madeira.

Está em construcção a estação do Cervo no kilometro 62 + 780.

Foram construídas as seguintes casas de turma do typo das de madeira :

Kilometro	32 + 340	...	...	...	...	...	...	...	N. 4
» »	36 + 640	...	...	...	...	...	...	...	N. 5
» »	46 + 900	...	...	...	...	...	...	...	N. 6
» »	53 + 680	...	...	...	...	...	...	...	N. 7
» »	62 + 880	...	...	...	...	...	...	...	N. 8

Foi construída uma caixa d'agua de 10 metros cubicos de capacidade na estação de Tres Lagôas, kilometro 36 + 840 e uma caixa d'agua provisoria de 20 metros cubicos de capacidade no kilometro 108.

Obras de arte — Foram construídas durante o semestre as seguintes obras d'arte correntes :

Kilometro	75 + 904...	...	...	...	Tubo duplo de o. 8 de diametro
» »	77 + 875...	...	...	...	Tubo de o. 8 de »
» »	84 + 911...	...	...	...	» de o.60 de »
» »	86 + 761...	...	...	...	» de o.40 de »
» »	89 + 135...	...	...	...	» de o.40 de »
» »	90 + 395...	...	...	...	» de o.40 de »
» »	92 + 615...	...	...	...	» de o.40 de »
» »	99	...	...	...	» de o.40 de »
» »	104 + 267...	...	...	...	» de o.70 de »
» »	106 + 307...	...	...	...	» de o.80 de »

Em construcção no kilometro 82 + 45 uma ponte de 10 metros de vão.

Assentamento da linha — A ponta dos trilhos que ficára no semestre passado no kilometro 52 + 660 attingio o kilometro 108 + 100 n'este semestre.

Até o kilometro 107 está a linha prompta para ser trafegada.

Foram assentados os seguintes desvios :

Na estação de Tres Lagôas, com 300 metros de extensão.

Na estação do Cervo com 200 metros de extensão.

Foi construído um triangulo de reversão na estação de Tres Lagôas.

Linha telegraphica — A linha telegraphica ficou assentada até o kilometro 90 e foi collocado um apparelho inglez e um apparelho telephonico na estação de Tres Lagôas.



Cercas — Foi assentada cerca de arame farpado nos seguintes trechos da linha :

Kilometro 26 + 920 — 46 + 940	20.020 metros
Kilometro 76 + 464 — 82 + 164	5.700 metros
	25.720 metros

E taes foram os trabalhos realizados até Junho deste anno no trecho de Itapura á Campo Grande.

Itapura, 15 de Julho de 1911.

ANTONIO PENIDO,
Engenheiro Chefe.

II

Trecho de Porto Esperança a Campo Grande

Foram os seguintes os trabalhos realizados dos ultimos mezes de 1910 á Junho deste anno no trecho em construcção de Porto Esperança a Campo Grande, da E. F. Noroeste do Brasil.

Revisão do traçado

Além de pequenas modificações feitas dentro da faixa da zona estudada foram feitas as seguintes variantes :

variante do Agachy entre kilometros 162 e 182 ;

variante do Aquidauana entre os kilometros 222 e 230.

Roçada

A roçada da linha ficou concluida até o kilometro 201 á partir de Esperança, tendo-se alargado o picadão já feito em diversos trechos para melhor collocação das cercas.

Movimento de terras

O leito da linha está prompto para receber trilhos até o kilometro 261 com pequenas interrupções nas aberturas para os obras d'arte.

O serviço de movimento de terras attingiu o kilometro 303 e entre este kilometro e o kilometro 261 ficarão concluidos diversos trechos de linha com a extensão de 24 kilometros.



Entre os kilometros 0 e 20 pantanal do Porto Esperança, continuou-se o levantamento do aterro afim de fazel-o chegar ao *grade* definitivo, tendo sido empregados para esse fim 13.916 metros cubicos de terra, sendo 4.916 metros cubicos extrahidos de valletas lateraes e 9.000 metros cubicos transportados do kilometro 24.

Foi levantado o aterro entre os kilometros 42 e 24, tendo sido empregados 428 metros cubicos de terras.

Continuou-se o alargamento de diversos cortes entre os kilometros 45 e 70, sendo empregados no lastro desses córtes cerca de 1.500 metros cubicos de areia proveniente do kilometro 24.

Deu-se começo ao levantamento do aterro entre os kilometros 92 e 94, afim de attingirem o gradiente definitivo.

Foram abertas valletas lateraes para esgoto de aguas entre os kilometros 133 mais 100 e 116.

No pantanal de Miranda levantou-se o aterro, tendo-se empregado 26.000 metros cubicos de terra tirada do alargamento dos córtes no kilometro 134 e entre os kilometros 151 e 153.

Foram alargados os córtes e reforçados os aterros entre os kilometros 172 e 223.

No pantanal Aquidauana entre os kilometros 200 e 213 levantou-se o aterro á altura do gradiente definitivo.

Obras d'arte especiaes

Foi iniciada a construcção das pontes de madeira de 4 vãos de 2^m,50 cada uma no kilometro 22 mais 910.

Ficou concluida a ponte de madeira de 10 metros de vão, no Ribeirão do Ro Irigo kilometro 96 mais 820.

Foram iniciados os trabalhos para as seguintes pontes de madeira :

Kilometro	42 mais 470...	...	...	de 25 metros de vão
»	» 138 mais 220...	...	...	de 6 » » »
»	» 140	...	...	idem
»	» 141	...	...	idem
»	» 149 mais 126...	...	...	idem

Está quasi concluida a ponte de madeira do corrego Agachy com um vão central de 7.5 metros e dois lateraes de 6 metros cada um no kilometro 169 mais 075.



Ficou concluída a ponte de madeira do correjo Maria do Carmo com um vão central de 7.5 metros e dois lateraes de 6 metros cada um no kilometro 195.

Ficou concluída a ponte de madeira do correjo Laranjal com um vão central de 6 metros e dois lateraes de 4 metros cada um, no kilometro 205 mais 931.

Já foi transportada a madeira para as seguintes pontes á construir :

Kilometro	217	mais	030...	...	...
»	»	219	mais	310...	...
»	»	220	mais	580...	...
»	»	220	mais	780...	...

Está quasi concluída a ponte de madeira de 8 metros de vão no correjo do Acôgo no kilometro 223 mais 726.

Ficou concluída a ponte de madeira de 100 metros de comprimento total sobre o rio Aquidauana no kilometro 223 mais 884.

Foram iniciados os trabalhos para as seguintes pontes de madeira de inundação :

Kilometro 223 mais 904 com 20 metros de vão

Kilometro 224 mais 100 com 30 metros de vão

Foram iniciados os trabalhos da ponte de madeira do correjo Guanady no kilometro 231 mais 300 e tambem os da ponte de madeira para a segunda travessia do rio Aquidauana com o comprimento total de 70 metros no kilometro 282 mais trezentos e cincoenta e seis.

Para a construcção do aterro de acesso á ponte de Aquidauana foi construída uma estacada provisoria de 50 metros de comprimento.

Edifícios

Ficou concluída a estação de Miranda, de alvenaria de tijolo.

Foram principiadas as fundações da estação de Aquidauana.

Estão em construcção as casas de turma dos kilometros 20—40—70 e 90, todas ellas de alvenaria de tijolo.

Estão adiantadas as obras de construcção do hospital de Aquidauana.

Já foram distribuidos reservatorios, bombas, encanamentos e moinhos de vento para as caixas d'agua de Atibaia, Rodrigo e Miranda.

Via permanente

A ponta dos trilhos partindo, do kilometro 175 mais 500 attingio o kilometro 223 mais 600.



Foi assentado um triangulo de reversão em Porto Esperança, um desvio definitivo na estação de Miranda, um desvio na parada do Bananal kilometro 192, um desvio provisorio no kilometro 206 e um triangulo de reversão provisorio no kilometro 223.

Telegrapho

A linha telegraphica ficou assentada até o kilometro 263.

Material fixo

Em deposito em 30 de Junho de 1911.

Trilhos de aço de 25 kilos por metro corrente...	18.000
Talas de junção	28.000
Parafuzos..	54.000
Arruelas... ..	905.000
Grampos	965.000
Dormentes	120.0000
Apparelhos de mudança completos	30

Material rodante

Locomotivas TEN-WHEEL..	2
Idem Consolidation	3
Idem 4 rodas conjugadas... ..	1
Idem Mogul... ..	2
Idem 3 eixos conjugados — (Koppel).....	1
Idem 2 idem, idem — (Koppel)... ..	1
Wagons plataformas de ferro de 10 T.	8
Fourgons de 20 T.	2
Wagons de animaes de 20 T.	2
Wagobs fechados de 20 T. para mercadorias...	15
Idem, idem, idem..	19
Wagons platoforma de 20 T.... ..	78
Idem, idem, para mercadorias de 20 T. ...	37

Foram recebidos durante o semestre 1911:

Locomotivas Mogul de 25 toneladas,,	4
--	---



Estas locomotivas se acham á bordo de um vapor encalhado pouco abaixo de Esperança.

Eixos com rodas para trollys de linha	140
Automovel de inspecção	1

Materiaes diversos

Caixas d'agua circulares de 30 ^{m³} de capacidade	4
Idem, idem, de 20 ^{m³} , idem.	6
Idem, idem, de 10 ^{m³} , idem.	2

Todas ellas com os respectivos supports de ferro.

Caixas d'agua circulares de 10 ^{m³} de capacidade	2
Idem, idem, de 6 ^{m³} de idem	2
Idem, idem, de 2 ^{m³} de idem	3
Bombas centrifugas	3
Idem á mão	4
Idem, idem	4
Idem de convez	4
Moinhos de vento com bombas... ..	4

Foram recebidos durante o primeiro semestre de 1911 :

Locomovel de 6 hp.	1
Idem de 8 idem	1
Idem de 72 idem... ..	1

Esta ultima locomovel é destinada ás officinas de Aquidauana e está á bordo do vapor *Mihanowich*, encalhado abaixo de Esperança.

Tractores para transporte terrestre	2
Fourgons de 4 rodas idem, idem.	2
Guindastes automoveis de 3 T... ..	2
Idem fixo de 12 T.	1
Apparelhos telegraphicos Morse..	8
Telephones e phonophoros	15
Bate-estacas com armação de ferro... ..	4
Guincho á vapor idem, idem	1
Bate-estacas de madeira	2



Embarcações

Chatas de ferro de 50 toneladas	2
Batelões de madeira	3
Chalanas pequenas.	3

Foi feito com o maior interesse o serviço clinico e de defeza sanitaria.
Trabalharam em média cerca de 1.200 operarios.

Miranda, 15 de Julho de 1911.

R. KESSELERING,
Engenheiro Chefe.



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Relatorio do trafego

O trafego da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, limitado, ainda, á primeira secção, que, num percurso de 437 kilometros, se estende de Baturú á Itapura, começa, segundo o previsto, a se desenvolver com auspiciosa animação. E, attendendo-se ao crescente movimento de vida nas regiões que a Estrada atravessa, onde, a par do povoamento do solo, se notam a actividade de varias culturas e o trabalho, bastante promettedor, de algumas e novas industrias agricolas, é de esperar que a expansão desse trafego se accentue. Assim deverá ser, maximé quando fôr iniciado o serviço de transportes na segunda secção da futura linha ferrea, que ahi conta cerca de 300 kilometros de leito construido e com trilhos, devendo, em breve, a maior parte dessa extensão, já preparada e prompta, ser trafegada.

Beneficio de lucro não era de presumir que tivesse o trafego nos primeiros annos da exploração. Porque, creando-se tudo numa zona em que, antes da Estrada, nada havia além dos fartos recursos da natureza offerecidos ao trabalho do homem, é o tempo condição insupprivel á compensação dos sacrificios feitos em construil-a, de lado outras vantagens que desde agora, e em grande conta, está prestando a Estrada ao paiz.

Ainda assim, e no curto tempo de trafego da primeira secção da Noroeste do Brazil, são dignos de consideração os factos que se ligam a estes algarismos do seu movimento :

Receita de 1910	516:790\$855 -
» » 1909	426:933\$739
Diferença	89:857\$116
ou mais 21 %.	
Despeza de 1910.....	940:058\$117
» » 1909.....	818:856\$785
Diferença	121:201\$332
ou mais 14 %.	

A receita, pois, augmentando de 21 %, o augmento da despeza foi apenas de 14 %.



A despesa não excedeu, como se vê, de 2:173\$000 por kilometro de linha em trafego, apesar de se tratar de uma estrada nova, cuja conservação, nos seus primeiros tempos, é sempre exigente.

A este respeito cumpre dizer que foi rigoroso o cuidado da administração em vigial-a e servil-a em todas as suas necessidades, quer quanto ás obras feitas, quer quanto ao material fixo e rodante.

Na linha provisoria de Jupiá, que, indo até as margens do rio Paraná, garante a sua travessia por um excellente serviço de *ferry-boat*, o trafego tem sido intenso, especialmente o de transporte dos materiaes para a segunda secção da Estrada, cuja construcção muito avança todos os dias.

Foram observados os horarios, funcionou com ordem a linha telegraphica, não houve accidentes e bem cumpriu os seus deveres todo o pessoal do trafego.

Maiores detalhes vão indicados nos quadros juntos e com presteza vos serão prestadas outras quaesquer informações.

Bahurú, 20 de Março de 1911.

Exmos. Srs. Directores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

G. SIMON,
Chefe do Trafego.



ANNEXOS



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

BALANÇO da Receita e Despeza no 1.º Semestre de 1910

RECEITA		PARCIAL	TOTAL	DESPEZA		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Passagens e fretes				Administração e direcção geral 23:788\$300				
Viajantes..... 64:746\$629				Telegrapho..... 6:335\$400				
Mercadorias ... 49:663\$000				Trafego				
Bagagens e encomendas..... 5:564\$520				Serviço central..... 6:046\$630				
Animaes 954\$100				» de trens 11:860\$250				
Carros..... 102\$300				» » estações..... 44:779\$330				
121:030\$549				Locomoção				
Rendas diversas				Serviço central 7:700\$000				
Telegrapho 3:425\$500				Tracção 28:949\$130				
Armazenagens e recibos..... 874\$900				Officinas..... 49:763\$100				
Multas..... 599\$630				Via permanente e edificios				
Aluguel de casas..... 3:597\$400				Serviço central..... 2:053\$300				
» » botequins e bandejas..... 1:185\$000				Polcia da via permanente..... 2:737\$300				
Rendas eventuaes..... 1:797\$550				Conservação da linha .. 87:694\$060				
Commissão pela arrecadação dos impostos..... 633\$785				Edificios e dependencias 122:952\$600				
Certidões e segundas vias 18\$500				255:220\$997				
Venda de objectos abandonados..... 12\$000				12:144\$265				
Trafego				Objectos a inventariar, fornecidos á Companhia.... 1:004\$110				
1:577\$130				Serviços á construcção 573\$020				
Locomoção				5:678\$100				
Serviços á particulares 5:678\$100				7:999\$300				
» » construcção 7:999\$300				5:546\$070				
» » Companhia Noroeste..... 5:546\$070				805\$000				
» ao trafego 805\$000				337\$600				
» á via permanente..... 337\$600				20:366\$070				
Via permanente				119:794\$650				
Serviços á construcção..... 119:794\$650				584\$300				
» » M. Mello & C..... 584\$300				220\$800				
» » outras repartições..... 220\$800				120:599\$750				
275:717\$764				227:595\$158				
Deficit..... 227:595\$158				503:312\$922				
503:312\$922				503:312\$922				



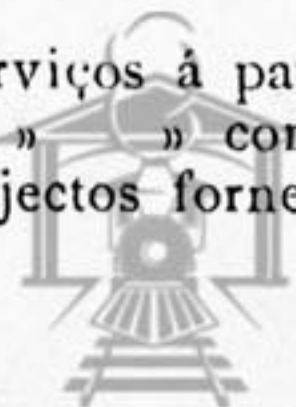
MUSEU FERROVIÁRIO
REGIONAL DE BAURU



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

BALANÇO da Receita e Despeza no 2.º Semestre de 1910

RECEITA	PARCIAL	TOTAL	DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Passagens e fretes			Administração e direcção geral	14:870\$400	3:964\$900	18:835\$300
Viajantes	49:426\$030		Telegrapho	3:300\$000	1:963\$500	5:263\$500
Mercadorias	77:284\$460		Almoxarifado	1:200\$000		1:200\$000
Bagagens e encomendas	6:996\$160		Trafego	82:669\$740	21:789\$420	104:459\$160
Animaes	2:581\$720		Locomoção	31:653\$480	8:370\$040	40:023\$520
Carros	388\$700		Tracção	31:549\$470	28:964\$940	60:514\$410
Aluguel de trens e vehiculos	1:574\$500	138:251\$570	Via permanente	200:907\$875	5:541\$430	206:449\$305
Rendas diversas						
Telegrapho	4:479\$740					
Armazenagens e recibos	1:126\$800					
Multas	82\$650					
Aluguel de casas	3:175\$200					
» » botequins e bandejas	1:115\$000					
» » chaves	580\$000					
Rendas eventuaes	1:471\$100					
Commissão pela arrecadação dos impostos	384\$086					
Estadia de wagons	15\$000					
Venda de objectos abandonados	133\$000					
Certidões e segundas vias	36\$500	12:599\$076				
Trafego						
Objectos a inventariar, fornecidos á Companhia		525\$800				
Locomoção						
Serviços á particulares	1:293\$250					
» » construcção	8:777\$420	10:070\$670				
Via permanente						
Serviços á particulares	354\$600					
» » construcção	78:991\$375					
Objectos fornecidos ao telegrapho	280\$000	79:625\$975				
		241:073\$091				
Deficit		195:672\$104				
		436:745\$195				436:745\$195



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha de Bahurú a Itapura

Summario do movimento financeiro em 1910

DESIGNAÇÃO	QUANTIAS	DIFFERENÇA DE 1909		Porcentagem da Receita %	Por trem kilometro	Por vehiculo kilometro	Por kilometro de linha
		Para mais	Para menos				
RECEITA							
Passageiros.....	114:172\$659	20:643\$583	—	—	—	—	—
Bagagens e encomendas.....	12:560\$680	2:278\$930	—	—	—	—	—
Animaes.....	3:535\$820	905\$320	—	—	—	—	—
Mercadorias.....	126:947\$460	18:715\$460	—	—	—	—	—
Telegrammas.....	7:905\$240	2:614\$100	—	—	—	—	—
Alugueis.....	11:718\$100	1:598\$100	—	—	—	—	—
Commissões sobre impostos.....	1:017\$871	64\$701	—	—	—	—	—
Diversas.....	238:933\$025	43:046\$222	—	—	—	—	—
Total.....	516:790\$855	89:866\$416	—	—	—	—	—
DESPEZA							
Administração Geral.....	48:989\$820	7:422\$124	—	—	—	—	—
Trafego	183:928\$560	74:126\$654	—	—	—	—	—
Locomoção.....	230:066\$445	15:384\$459	—	—	—	—	—
Via permanente e edificios.....	461:670\$302	27:156\$064	—	—	—	—	—
Telegrapho.....	14:202\$990	.....	2:073\$234	—	—	—	—
Almoxarifado.....	1:200\$000	.....	814\$735	—	—	—	—
Total.....	940:058\$117	124:089\$301	2:887\$969	—	—	—	—



Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil

Linha de Bahurú-Itapura

Receita e Despeza de 1910

MEZES	RECEITA	DESPEZA	DEFICIT
Janeiro	60:809\$260	94:606\$850	33:797\$590
Fevereiro.....	47:224\$773	78:862\$850	31:638\$072
Março.....	47:425\$090	76:311\$960	28:886\$870
Abril.....	42:419\$700	78:133\$935	35:714\$235
Maió.....	45:067\$079	106:457\$417	61:390\$338
Junho	32:771\$857	68:939\$910	36:168\$053
Julho.....	30:174\$819	68:281\$470	38:106\$651
Agosto.....	33:018\$693	73:103\$340	40:084\$647
Setembro	36:330\$954	70:829\$890	34:498\$936
Outubro.....	51:453\$775	78:891\$680	27:437\$905
Novembro.....	32:785\$440	73:348\$825	40:563\$385
Dezembro.....	57:309\$410	72:289\$990	14:980\$580
	516:790\$855	940:058\$117	423:267\$262

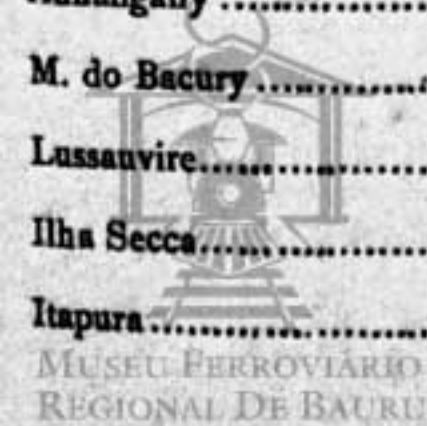


ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em tráfego 437 kilometros

Demonstração da receita das estações durante o 1.º Semestre de 1910

ESTAÇÕES	PASSAGENS E FRETES							RENDAS DIVERSAS						TOTAL	TOTAL
	VIAJANTES	BAGAGENS E EN- COMMENDAS	ANIMAES	CARROS	MERCADORIAS	ALUGUEL DE TREN E VEHICULOS	TELEGRAPHO	ARMA- ZENAGENS	MULTAS	SEGUROS	CONCERTO DE ENVOLUCROS	ENTREGA A DOMICILIO	RENDAS EVENTUAES	NO SEMESTRE	NO SEMESTRE ANTERIOR
Bahurú.....	15:030\$507	2:549\$070	215\$800	73\$900	28:031\$200	—	837\$400	119\$800	—	—	—	—	355\$300	47:212\$977	43:101\$140
Val de Palmas.....	474\$720	65\$500	11\$900	—	102\$100	—	41\$600	\$700	\$200	—	—	—	28\$400	725\$120	—
P. Tibiriçá.....	297\$289	37\$900	3\$100	—	496\$000	—	13\$500	24\$700	\$500	—	—	—	126\$200	999\$189	1:810\$800
Jacutinga.....	3:383\$812	306\$970	128\$200	—	5:161\$500	—	288\$300	16\$100	—	—	—	—	1:843\$000	10:627\$882	8:837\$840
P. Alves.....	1:530\$356	100\$000	5\$700	—	4:432\$500	—	84\$100	8\$700	—	—	—	—	260\$800	6:422\$156	4:532\$900
T. Piza.....	2:039\$446	179\$300	27\$000	—	2:877\$100	—	97\$500	5\$100	—	—	—	—	40\$800	5:266\$246	—
L. Müller.....	632\$754	29\$000	6\$900	—	649\$700	—	49\$500	4\$100	10\$000	—	—	—	154\$500	1:536\$454	3:540\$890
P. Penna.....	1:036\$058	41\$800	6\$900	—	198\$300	—	37\$500	7\$800	—	—	—	—	67\$800	1:396\$158	880\$400
A. Lins.....	1:298\$892	109\$300	75\$900	—	3:128\$800	—	133\$500	35\$900	1\$400	—	—	—	333\$800	5:166\$992	3:076\$520
H. Legru.....	153\$486	13\$000	\$400	—	7\$100	—	9\$000	\$400	1\$100	—	—	—	\$850	185\$936	469\$910
M. Calmon.....	4:752\$479	619\$200	262\$100	—	1:326\$000	—	402\$700	12\$400	\$400	—	—	—	217\$000	7:592\$279	19:649\$010
Santa Cruz.....	3:888\$161	421\$880	72\$900	17\$900	1:653\$800	—	333\$400	35\$200	—	—	—	—	120\$800	6:544\$241	2:798\$770
G. Glycerio.....	644\$880	53\$000	11\$700	—	42\$600	—	60\$100	1\$000	—	—	—	—	154\$300	967\$580	2:111\$710
Araçatuba.....	381\$868	57\$000	8\$800	—	127\$400	—	77\$000	5\$400	—	—	—	—	2\$600	660\$868	3:835\$080
C. Azul.....	432\$865	38\$400	2\$700	10\$500	21\$500	—	25\$800	—	—	—	—	—	—	531\$765	7:065\$890
Aracanguá.....	231\$991	24\$400	—	—	15\$200	—	42\$200	10\$000	—	—	—	—	\$400	324\$191	121\$500
Anhangahy.....	25:324\$101	720\$100	97\$300	—	729\$900	—	535\$800	255\$300	14\$700	—	—	—	53\$400	27:730\$601	2:494\$590
M. do Bacury.....	500\$429	43\$300	2\$100	—	539\$000	—	153\$100	\$200	—	—	—	—	8\$000	1:246\$129	—
Lussanvire.....	101\$913	48\$400	1\$600	—	23\$400	—	14\$600	—	—	—	—	—	\$600	190\$413	—
Ilha Secca.....	1:758\$110	85\$100	—	—	1\$100	—	27\$500	\$800	—	—	—	—	2\$000	1:874\$610	—
Itapura.....	852\$512	21\$900	13\$100	—	98\$800	—	159\$900	16\$700	—	—	—	—	7\$600	1:170\$512	—
	64:746\$629	5:564\$520	954\$100	102\$300	49:663\$000	—	3:425\$500	560\$300	28\$300	—	—	—	3:827\$050	128:372\$299	103:826\$900

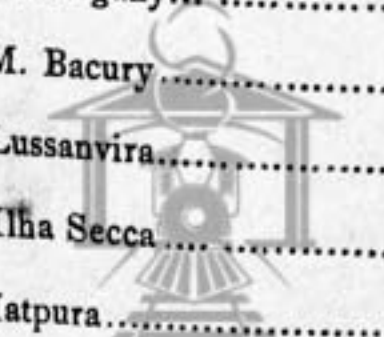


ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em trafego 437 kilometros

Demonstração da receita das estações durante o 2.º Semestre de 1910

ESTAÇÕES	PASSAGENS E FRETES							RENDAS DIVERSAS						TOTAL	TOTAL
	VIAJANTES	BAGAGENS E EN- COMMENDAS	ANIMAES	CARROS	MERCADORIAS	ALUGUEL DE TRENS E VEICULOS	TELEGRAPHO	ARMA- ZENAGENS	MULTAS	SEGUROS	CONCERTO DE ENVOLUCROS	ENTREGA A DOMICILIO	RENDAS EVENTUAES	NO SEMESTRE	NO SEMESTRE ANTERIOR
Baburú.....	17:033\$628	2:970\$470	1:043\$600	225\$400	45:954\$100	1:574\$500	1:325\$030	459\$600	70\$650	—	—	—	396\$350	71:053\$328	47:212\$977
Val de Palmas.....	425\$431	47\$600	18\$300	—	829\$900	—	19\$800	\$600	—	—	—	—	32\$800	1:374\$431	725\$120
P. Tibiriçá.....	221\$622	15\$800	\$800	—	218\$800	—	18\$600	8\$500	—	—	—	—	126\$750	610\$872	999\$189
Jacutinga.....	4:115\$343	442\$220	186\$400	58\$900	7:147\$600	—	346\$000	16\$300	—	—	—	—	1:402\$500	13:715\$263	10:627\$882
P. Alves.....	1:890\$667	159\$400	39\$100	10\$800	6:465\$500	—	84\$100	14\$100	—	—	—	—	337\$500	9:001\$167	6:422\$156
T. Piza.....	3:014\$383	290\$100	117\$700	—	5:745\$600	—	83\$700	5\$200	—	—	—	—	97\$600	9:354\$283	5:266\$246
L. Müller.....	963\$207	74\$400	24\$900	14\$400	1:588\$500	—	53\$900	26\$700	—	—	—	—	158\$500	2:904\$507	1:536\$454
P. Penna.....	728\$226	59\$600	219\$600	—	794\$100	—	55\$900	4\$600	—	—	—	—	68\$400	1:930\$426	1:396\$158
A. Lins.....	1:235\$799	180\$800	66\$800	62\$200	3:637\$500	—	73\$600	7\$200	—	—	—	—	332\$200	5:596\$099	5:166\$992
H. Legru.....	322\$535	27\$200	36\$300	—	36\$300	—	166\$400	1\$900	—	—	—	—	3\$200	593\$835	185\$936
M. Calmon.....	3:244\$760	248\$450	289\$700	17\$000	1:176\$500	—	342\$500	16\$100	—	—	—	—	193\$400	5:528\$410	7:592\$279
Pennapolis.....	3:642\$849	502\$600	179\$200	—	1:076\$100	—	308\$370	21\$500	—	—	—	—	100\$400	5:831\$019	6:544\$241
G. Glycerio.....	473\$061	22\$800	86\$600	—	15\$600	—	49\$500	1\$600	—	—	—	—	173\$000	822\$161	967\$580
Araçatuba.....	250\$468	22\$900	2\$000	—	109\$400	—	75\$600	—	—	—	—	—	3\$400	463\$768	660\$868
C. Azul.....	206\$730	9\$700	\$300	—	5\$300	—	29\$400	\$600	—	—	—	—	1\$600	253\$630	531\$765
Aracanguá.....	226\$399	110\$200	105\$100	—	26\$000	—	44\$470	—	—	—	—	—	\$200	512\$369	324\$191
Anhangahy.....	3:670\$956	55\$200	11\$100	—	255\$700	—	212\$200	4\$800	—	—	—	—	112\$100	4:322\$056	27:730\$601
M. Bacury.....	196\$777	34\$600	18\$100	—	146\$500	—	65\$200	\$100	—	—	—	—	22\$900	484\$177	1:246\$129
Lussanvira.....	378\$238	43\$600	6\$600	—	45\$400	—	75\$800	\$200	—	—	—	—	4\$800	554\$638	190\$413
Ilha Secca.....	235\$891	19\$200	1\$000	—	81\$600	—	95\$900	\$600	—	—	—	—	2\$600	436\$791	1:874\$610
Iatpura.....	6:949\$060	1:659\$320	128\$520	—	1:928\$460	—	953\$770	215\$400	—	—	—	—	61\$000	11:895\$530	1:170\$512
	49:426\$030	6:996\$160	2:581\$720	388\$700	77:284\$460	1:574\$500	4:479\$740	805\$600	70\$650	—	—	—	3:631\$200	147:238\$760	128:372\$299



MUSEU FERROVIÁRIO
REGIONAL DE BAURU

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha de Bahurú a Itapura

Movimento Geral do Trafego por Estações em 1910

NUMEROS	PASSAGEIROS			ANIMAES		BAGAGENS E ENCOM-MENDAS		MERCADORIAS	
	ESTAÇÕES	N.º	Importe	N.º	Importe	Toneladas	Importe	Toneladas	Importe
1	Bahurú	7.978	32:064\$135	266	1:259\$400	62.870	5:519\$540	2.195.245	73:985\$300
2	Val de Palmas.....	1.095	900\$151	36	30\$200	6.053	113\$100	477.835	932\$000
3	P. Tibiriçá.....	503	518\$911	10	3\$900	2.373	53\$700	469.322	714\$800
4	Jacutinga.....	3.437	7:499\$155	411	314\$600	17.096	749\$190	3.798.172	12:309\$100
5	P. Alves.....	1.417	3:421\$023	78	44\$800	6.723	259\$400	4.074.011	10:898\$000
6	Toledo Piza.....	1.668	5:053\$829	61	141\$700	9.277	469\$400	1.951.788	8:622\$700
7	Lauro Müller.....	526	1:595\$961	23	31\$800	2.691	103\$400	495.461	2:238\$200
8	P. Penna.....	681	1:764\$284	67	226\$500	2.183	101\$400	175.814	992\$400
9	A. Lins	744	2:534\$691	43	142\$700	4.062	290\$100	946.798	6:766\$300
10	H. Legru.....	197	476\$021	8	36\$700	691	40\$200	3.308	43\$400
11	M. Calmon.....	1.987	7:997\$239	154	551\$800	25.287	867\$650	222.012	2:502\$500
12	Pennapolis.....	2.033	7:531\$010	58	252\$100	16.332	924\$480	293.406	2:729\$900
13	G. Glycerio.....	492	1:117\$941	40	98\$300	2.377	75\$800	17.382	58\$200
14	Araçatuba.....	160	632\$336	3	10\$800	1.593	79\$900	8.103	236\$800
15	C. Azul.....	145	639\$595	4	3\$000	1.091	48\$100	786	26\$800
16	Araguanguá	188	458\$390	53	105\$100	4.587	134\$600	2.609	41\$200
17	Anhangahy.....	3.023	28:995\$057	30	108\$400	6.671	775\$300	37.841	985\$500
18	M. do Bacury.....	350	697\$206	10	20\$200	1.710	77\$900	40.069	685\$500
19	Lussauvira	230	480\$151	3	8\$200	1.032	92\$000	14.598	68\$800
20	Ilha Secca.....	400	1:994\$001	2	1\$000	879	104\$300	13.171	82\$700
21	Itapura.....	879	7:801\$572	13	141\$620	7.923	1:681\$220	41.881	2:027\$260
		28.133	114:172\$659	1373	3:535\$820	183:501	12:560\$680	15.279.612	126:947\$460



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha de Baurú a Itapura

Discriminação do tráfego em 1910

	UNIDADE	QUANTIDADE TOTAL	KILOMETROS TOTAL	RECEITA Réis	PERCURSO MEDIO KILOM.
Passageiros de 1ª Classe.....	N	1.840 1/2	.....	12.346\$215	
» de 2ª »	»	26.292 1/2	.....	101.826\$444	
Total de.....		28.133	.....	114.172\$659	
Bagagens e encomendas.....	T	183.501	.....	12.560\$680	
Animaes.....	N	1.373	.....	3.535\$820	
Mercadorias.....	T	15.279.612	.....	126.947\$460	
Telegrammas.....	N	.....	.....	7.905\$240	
Alugueis.....		.....	.....	11.718\$100	
Commissões sobre impostos....		.....	.....	1.017\$871	
Diversos.....		.....	.....	238.933\$025	
Total geral.....		.....	.....	516.790\$855	



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em trafego 437 kilometros

Despeza com a tracção e conducção de trens no 1 semestre de 1910

DESIGNAÇÃO	TRACÇÃO		TRAFEGO		TOTAL	TOTAL NO SEMESTRE	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO AO SEMES- TRE ANTERIOR	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material		ANTERIOR	para mais	para menos
Tot aes.....	28:949\$130	23:998\$600	11:860\$250	3:275\$650	68:083\$630	59:461\$310	8:622\$320	
Por trem kilometro.....	0\$230	0\$190	0\$093	0\$026	0\$539	0\$432	0\$107	
» locomotiva kilometro.....	0\$227	0\$188	0\$093	0\$025	0\$533	0\$432	0\$101	
» vehiculo kilometro.....	0\$046	0\$038	0\$019	0\$005	0\$108	0\$101	0\$007	
» 100 viajantes kilometro (1. classe)...	45\$626	37\$824	18\$692	5\$162	107\$304	123\$888		16\$584
» " " " (2. classe)...	1\$716	1\$422	0\$703	0\$194	4\$035	4\$649		0\$614
» Tonelada "	0\$057	0\$047	0\$23	0\$006	0\$133	0\$103	0\$030	



Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

Linha em trafego 437 kilom.

Despesas no 1º Semestre de 1910

		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
TITULO VI				
CAPITULO xxii— <i>Conselho de Administração</i>				
Art. 1.º	Honorarios da Directoria da Companhia.....	—	—	
» 2.º	Despezas com a Secretaria Geral.....	—	—	
CAPITULO xxiii— <i>Direcção Geral</i>				
Art. 1.º	Honorarios ao Director Geral da Estrada, Superintendente, Gerente ou Representante da Companhia.....	13:000\$000	78\$500	
» 2.º	Honorario do pessoal da Secretaria, Contadoria e Caixa.....	7:802\$500	25\$650	
» 3.º	Salario de Serventes.....	780\$000	—	
CAPITULO xxiv— <i>Despezas Geraes</i>				
Art. 1.º	Honorarios do Engenheiro Fiscal ou quota para fiscalisação.....	—	—	
» 2.º	Contencioso (Telegrammas de particulares pagos á Sorocabana).	—	225\$500	
» 3.º	Contabilidade e Caixa.....	—	—	
» 4.º	Despezas de escriptorio, portes de cartas, annuncios e impressos.....	—	1:223\$470	
» 5.º	Mobilia e objectos a inventariar.....	—	—	
» 6.º	Gratificações, ajudas de custas e despesas diversas.....	1:594\$300	—	
» 7.º	Sellos de contractos.....	—	—	
» 8.º	Impostos prediaes.....	—	—	
» 9.º	Seguros e fretes.....	—	—	
» 10.º	Despezas judiciais.....	—	—	
» 11.º	Ambulancia e serviço medico.....	611\$500	1:089\$800	
» 12.º	Fardamento.....	—	—	
» 13.º	Estudos autorisados para modificação da linha ja construida.....	—	—	
» 14.º	Diferença de cambio.....	—	—	
» 15.º	Despezas diversas.....	—	3:723\$300	30:154\$520
CAPITULO xxv— <i>Telegrapho ou Telephone</i>				
Art. 1.º	Honorarios do pessoal.....	—	—	
» 2.º	Conservação das linhas.....	6:335\$400	2:378\$090	
» 3.º	Mobílias e utensilios a inventariar.....	—	226\$000	
» 4.º	Renovação de material.....	—	—	
» 5.º	Impressos e despesas de escriptorio.....	—	—	8:939\$490
CAPITULO xxvi— <i>Almoxarifado</i>				
Art. 1.º	Honorarios do pessoal.....	—	—	
» 2.º	Mobílias e utensilios a inventariar.....	—	—	
» 3.º	Depreciação dos objectos do deposito.....	—	—	
» 4.º	Materiaes, utensilios, combustivel e objectos em ser, até que sejam descarregados dessa repartição para serem fornecidos ás outras repartições da estrada.	—	—	
» 5.º	Despezas diversas.....	—	—	
	A transportar.....	30:123\$700	8:970\$310	39:094\$010



		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
	Transporte.....	30:123\$700	8:970\$310	39:094\$010
TITULO VII				
TRAFEGO				
<i>CAPITULO XXVII—Serviço Central</i>				
Art. 1.º	Honorarios do pessoal do escriptorio central inclusive do trafego	5:580\$000	—	
» 2.º	Gratificações, ajudas de custas e de espezias.....	466\$630	16\$460	
» 3.º	Despezas de escriptorio	—	143\$300	
» 4.º	Impressos e annuncios.....	—	219\$300	
» 5.º	Mobílias e objectos a inventariar	—	42\$700	
» 6.º	Fardamento	—	—	
<i>CAPITULO XXVIII—Serviço de trens</i>				
Art. 1.º	Honorarios do pessoal.....	9:606\$290	—	
» 2.º	Gratificações e despesas diversas.....	400\$000	107\$260	
» 3.º	Iluminação e lubrificação de wagons e carros.....	1:853\$960	3:168\$390	
» 4.º	Utensílios e mais objectos a inventariar.....	—	—	
<i>CAPITULO XXIX—Serviços de estações e armazem</i>				
Art. 1.º	Honorarios do pessoal.....	22:834\$740	—	
» 2.º	Gratificações e despesas diversas.....	956\$830	848\$370	
» 3.º	Despezas de escriptorio	—	6:341\$540	
» 4.º	Iluminação e signaes.....	—	1:661\$620	
» 5.º	Manobras, carga, descarga e baldeação.....	20:987\$760	609\$330	
» 6.º	Mobílias e objectos a inventariar.....	—	3:624\$920	79:469\$400
TITULO VIII				
SERVIÇO COMMERCIAL				
<i>CAPITULO XXX—Serviço Central</i>				
Art. 1.º	Indemnisação por prejuizos, extravios, accidentes e atrasos.....	—	—	
» 2.º	Despezas com o transporte a domicilio.....	—	—	
» 3.º	Aluguel de carruagens e wagons de outras estradas de ferro em trafego mutuo....	—	—	
» 4.º	Fabricação de bilhetes, guias e etiquetas....	—	—	
» 5.º	Concerto de envolucros.....	—	—	
TITULO IX				
LOCOMOÇÃO				
<i>CAPITULO XXXI—Serviço Central</i>				
Art. 1.º	Honorarios do pessoal inclusive do Chefe da locomoção.....	7:300\$000	—	
» 2.º	Gratificações e despesas diversas.	400\$000	—	
» 3.º	Despezas de escriptorio	—	131\$150	
» 4.º	Impressos.....	—	81\$360	
» 5.º	Fardamento.....	—	—	
» 6.º	Mobília e objectos a inventariar.....	—	—	
<i>CAPITULO XXXII—Tração</i>				
Art. 1.º	Honorarios de machinistas, foguistas e serventes.....	28:776\$830	—	
» 2.º	Gratificações e despesas diversas.....	172\$300	—	
	A transportar.....	129:459\$040	25:966\$010	118:563\$410



		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
	Transporte.....	129:459\$040	25:966\$010	118:563\$41
Art. 3.º	Premios de tracção.....	—	—	
» 4.º	Despezas de escriptorio.....	—	—	
» 5.º	Mobílias e utensílios.....	—	—	
» 6.º	Combustivel.....	—	14:505\$480	
» 7.º	Graxa, oleo e estopa.....	—	9:493\$120	
» 8.º	Iluminação das locomotivas.....	—	—	
	CAPITULO XXXIII— <i>Officinas e depositos</i>			
Art. 1.º	Salarios de mestres e contramestres.....	3:685\$000	—	
» 2.º	Reparação de machinas.....	16:889\$410	5:273\$690	
» 3.º	Reparação de tenders.....	750\$720	293\$650	
» 4.º	Reparação de carruagens e wagons.....	8:050\$370	2:783\$305	
» 5.º	Reparação e construcção por conta da direcção geral, construcção, trafego e conservação.....	2:307\$120	1:054\$370	
» 6.º	Trabalho por conta de particulares.....	15:411\$070	8:211\$100	
» 7.º	Conservação do material de officinas e depositos.....	2:669\$410	534\$420	
» 8.º	Renovação e augmento do material rodante.....	—	—	
» 9.º	Despezas de escriptorio.....	—	—	
» 10.º	Despezas diversas (combustivel).....	—	754\$640	129:528\$515
	TITULO X			
	CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, EDIFICIOS E DEPENDENCIAS			
	CAPITULO XXXIV— <i>Serviço Central</i>			
Art. 1.º	Honorarios do pessoal inclusive do Chefe da conservação.....	1:580\$000	—	
» 2.º	Gratificações e despesas diversas.....	473\$300	—	
» 3.º	Despezas de escriptorio.....	—	296\$400	
» 4.º	Impressos.....	—	70\$100	
» 5.º	Fardamento.....	—	—	
» 6.º	Mobilia e utensílios.....	—	—	
	CAPITULO XXXV— <i>Policia da via Permanente</i>			
Art. 1.º	Honorarios e salarios do pessoal.....	—	—	
» 2.º	Gratificações e despesas diversas.....	—	2:517\$400	
» 3.º	Iluminação e signaes.....	—	219\$900	
	CAPITULO XXXVI— <i>Conservação da via permanente e suas dependencias</i>			
Art. 1.º	Salarios do mestre de linha, feitores e trabalhadores.....	85:752\$160	—	
» 2.º	Salarios de officiaes de officio.....	1:941\$900	—	
» 3.º	Material e ferramentas.....	—	1:595\$120	
» 4.º	Substituição de dormentes.....	—	36:234\$947	
» 5.º	Substituição de trilhos e seus accessorios.....	—	—	
» 6.º	Substituição de peças de desvios, pontes e accessorios da linha.....	—	—	
» 7.º	Construcção de obras novas do leito e da via permanente.....	—	—	
» 8.º	Obras de consolidação. (Despezas diversas).....	—	260\$000	
	A transportar.....	268:969\$500	110:063\$652	248:091\$925



		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
	Transporte.....	268:969\$500	110:063\$652	248:091\$925
	CAPITULO XXXVII— <i>Edifícios e dependências</i>			
Art. 1.º	Conservação de edificios.....	2:181\$750	645\$640	
» 2.º	Conservação de trapiches, pontes de desembarque e guindastes	—	—	
» 3.º	Conservação de caixas, encanamentos e aparelhos para abastecimento de agua.....	—	681\$530	
» 4.º	Construcções navaes.....	—	—	
	Serviços feitos por conta de particulares.....	120:210\$650	—	
	Serviços feitos por conta de outras Repartições	560\$200	—	255:220\$997
	Total.....	—	—	503:312\$922



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em trafego 437 Kilom.

Percursos totaes do material rodante no 1º semestre de 1910

DESIGNAÇÃO	SERVIÇO ORDINARIO		SERVIÇO ESPECIAL		SERVIÇO DE LASTRO	
	Nnmero	Percurso	Numero	Percurso	Numero	Percurso
		Total Kilom.		Total Kilom.		Total Kilom.
Locomotivas.....	—	—	—	—	—	7.399
Carros de serviços.....	—	—	1	4.338	—	—
Carruagem de 1ª classe.....	—	—	1	5.080	—	—
» » 2ª »	7	64.256	4	1.774	—	—
» » mixta.....	4	45.070	—	—	—	—
Wagons de carga e bagagens.....	155	80.995	155	366.486	—	—
» » animaes.....	4	9.362	4	4.750	—	—
» » lastro.....	—	—	—	—	14	22.197
Trucks duplos para transporte de trilhos	—	—	4	12.655	—	—
Trens expressos.....	—	—	—	—	—	—
» de carga.....	—	—	—	—	—	—
» mixtos.....	170	53.912	—	—	—	—
» especiaes.....	—	—	406	64.555	—	—
» de lastro.....	—	—	—	—	132	7.399

Percurso total das locomotivas nos diversos serviços

PERCURSOS DIVERSOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	PERCURSO TOTAL KILOM.
Locomotivas que percorreram até 10.000 Kiloms.....	8	44.782
» » » de 10.000 a 20.000 Kiloms	6	82.681
» » » » 20.000 a 30.000 »	—	—
» » » » 30.000 a 50.000 »	—	—
» » » » mais de 50.000 »	—	—
Total.....	14	127.463



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em trafego 437 kilometros

Consumo do combustivel, graxa, oleos e estopa no 1.º Semestre de 1910

No serviço do trafego ordinario, especial e extraordinario

No serviço de lastro

TOTAL DESIGNAÇÃO	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
Locomotivas..... { Carvão ^k ... Lenha ^m ...	3.360 } 7.442 }	161\$280 13:395\$600	855	769\$500	5.659	3:791\$530	802	449\$120
Vehiculos.....			4.609	4:158\$100	2.982	1:997\$940	776	434\$560
Total no semestre..... { Carvão ^k ... Lenha ^m ...	3.360 } 7.442 }	13:566\$880	5.464	4:927\$600	8.641	5:789\$470	1.578	883\$680
Idem no semestre anterior..... { Carvão ^k ... Lenha ^m ...	4.600 } 7.994 }	14:828\$980	2.932	2:638\$800	8.847	5:927\$590	1.291	722\$960
Diferença relativa ao semestre anterior:								
Para mais.....			2.532	2:288\$800			287	160\$730
Para menos..... { Carvão ^k ... Lenha ^m ...	240 } 552 }	1:272\$100			206	138\$120		

Por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro

DESIGNAÇÃO	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
Locomotiva-kilometro..... { Carvão ^k ... Lenha ^m ...	0.028 0.061	0.001 0.111	0.007	0.006	0.047	0.031	0.006	0.003
Idem no semestre anterior..... { Carvão ^k ... Lenha ^m ...	0.035 0.062	0.001 0.114	0.009	0.008	0.050	0.034	0.006	0.003
Diferença relativa ao semestre anterior:								
Para mais.....								
Para menos..... { Carvão ^k ... Lenha ^m ...	0.007 0.001	0.003 0.003	0.002	0.002	0.003	0.003		
Vehiculo-kilometro.....			0.007	0.0069	0.005	0.0033	0.0013	0.0007
Idem no semestre anterior.....			0.003	0.0027	0.004	0.0028	0.0007	0.0004
Diferença relativa ao semestre anterior:								
Para mais.....			0.004	0.0042	0.001	0.0005	0.0006	0.0003
Para menos.....								

TOTAL DESIGNAÇÃO	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
Locomotivas..... Lenha ^m	527	948\$600	36	32\$400	544	364\$480	110	61\$600
Vehiculos.....			94	84\$600	204	136\$680	41	22\$960
Total no semestre..... Lenha ^m	527	948\$600	130	117\$000	748	501\$160	151	84\$560
Idem no semestre anterior.....	598	1:103\$120	213	191\$500	1.043	698\$810	249	161\$780
Diferença relativa ao semestre anterior:								
Para mais.....								
Para menos.....	71	154\$520	83	74\$500	295	197\$650	98	77\$220

Por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro

DESIGNAÇÃO	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
Locomotiva-kilometro..... Lenha ^m	0.071	0.128	0.004	0.004	0.073	0.049	0.014	0.008
Idem no semestre anterior..... Lenha ^m	0.065	0.121	0.010	0.009	0.080	0.053	0.019	0.013
Diferença relativa ao semestre anterior:								
Para mais..... Lenha ^m	0.006	0.007						
Para menos.....			0.006	0.005	0.007	0.004	0.005	0.005
Vehiculo-kilometro.....			0.004	0.003	0.009	0.006	0.001	0.001
Idem no semestre anterior.....			0.004	0.003	0.011	0.007	0.002	0.001
Diferença relativa ao semestre anterior:								
Para mais.....								
Para menos.....					0.002	0.001	0.001	

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em trafego 437 kilometros

Estatistica dos accidentes occorridos no 1º semestre de 1910

NATUREZA DOS ACCIDENTES	Data dos accidentes	Material rodante deteriorado		Viajantes		Emprega- dos da Estrada		Pessoas extranhas	
		Locomotivas	Vehiculos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridas	Mortas
Nenhum occorreu.									



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em trafego 437 km.

Substituição do material da via permanente e telegrapho durante o primeiro semestre de 1910

DESIGNAÇÃO	DURAÇÃO MÉDIA DO MATERIAL RETIRADO	PESO EM KILOGRAMMAS DO MATERIAL SUBSTITUIDO			QUANTIDADE DO MATERIAL SUBSTITUIDO		
		Por metro corrente	Por peça	Total	Em metros correntes	Em metros cubicos	Em numero
Trilhos.....	—	—	—	—	—	—	4.521
Accessorios de trilhos.....	—	—	—	—	—	—	—
Agulhas.....	—	—	—	—	—	—	—
Corações.....	—	—	—	—	—	—	—
Accessorios de desvios.....	—	—	—	—	—	—	—
Dormentes de 2,00 × 0,22 × 0,16....	—	—	—	—	—	—	12.518
Lastro ordinario.....	—	—	—	—	—	9.504	—
Lastro de pedra quebrada.....	—	—	—	—	—	—	—
Postes telegraphicos.....	—	—	—	—	—	—	951
Fios telegraphicos.....	—	—	—	—	3.635	—	—
Isoladores.....	—	—	—	—	—	—	283
Apparelhos telegraphicos.....	—	—	—	—	—	—	—



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha em trafego 437 kilometros

Classificação e estudo do material rodante em 30 de Junho de 1910

Locomotivas

Vehiculos

PROCE- DENCIA	TYPO	PESO EM KILOGRAMMA		NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			MUMERO			DESIGNAÇÃO	PROCE- DENCIA	SERIE	LOTAÇÃO DE CADA VEHI- CULO	PESO MORTO DE CADA VEHI- CULO	NUMERO		
		TOTAL	ADHE- RENTE		DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS MOTRIZES	EM ESTADO DE SERVIÇO	EM REPARA- ÇÃO	TOTA L.						EM ESTADO DE SERVIÇO	EM REPARA- ÇÃO	TOTAL
Belgica	Mogul	32.000	28.500	6	400	500	1.066	2	1	3	Carruagens especiaes.....	Belgica			10.580	1		1
E.Unidos	"	30.000	25.500	6	380	450	1.070	2		2	" de 1ª classe.....	"	AF	36	11.000		1	1
"	"	42.500	37.500	8	432	508	1.067	3		3	" " 2ª "	"	2ª	54	10.500	3		3
"	"	36.300	29.000	6	406	508	1.143	4		4	" " " "	"	B	80	15.200	6		6
"	Tanque	13.500	11.000	4	228	407	838	1		1	" mixtas.....	"	Mixto	50	10.600	1	1	2
Belgica	Mogul	30.000	27.000	6	340	400	900	1		1	" "	"	AB	42	15.000	2		2
											Vagões para correio e bagagens....	"	CF	5.000	9.400	3		3
											" " " "	"	D	8.000	12.000	2		2
											" " animaes.....	"	A	20.000	7.500	4		4
											" " mercadorias, fechados..	"	C	12.000	7.980	48	2	50
											" " " abertos....	"	G	12.000	7.700	20		20
											" " " " ..	"	GB	12.000	8.730	60		60
											" " " " ...	"	MG	6.000	4.300	20		20
											Trucks duplos para transporte de trilhos.....	"	R	10.000	6.000	3	1	4



ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Linha de Itapura a Corumbá

Receita e despesa para 1910

1910	RECEITA	DESPEZA	DEFICIT
Novembro.....	421\$930	6:435\$465	6:013\$535
Dezembro.....	3:535\$870	11:847\$910	8:312\$040
	3:957\$800	18:283\$375	14:325\$575

