

6-17-54

RELATORIO

N. 47

DA

DIRECTORIA

DA

(9)

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE ABRIL DE 1896



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA DA COMPANHIA INDUSTRIAL DE SÃO PAULO

1896

]

ERRATA

Na pag. 241 linha 33 onde se lê $R = \frac{820312,5}{31267} = 26,^k 2$ leia-se:

$$R = \frac{820312,5}{32,260} = 25,^k 43.$$

* » 242 linha 1 onde se lê 91,29 e 45,68 leia-se 91,44 e 45,63.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Senhores Accionistas.

Cumprindo o que dispõe o art. 19 § 9.º dos estatutos que regem a Companhia, vem a directoria relatar-vos as mais importantes occurencias do anno social findo em 31 de Dezembro ultimo, e apresentar ao vosso exame e deliberação as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos estes que estiveram em tempo á vossa disposição, conforme preceitúa a lei.

Directoria

Comparecendo pela primeira vez á vossa presença, após a eleição com que vos aprouve distinguil-os, na sessão de assembléa geral extraordinaria de 28 de novembro de 1895, confiando-lhes o honroso encargo de continuar a dirigir os negocios de vossa importante empreza durante o triennio de 1896 a 1898, os membros da directoria vos agradecem penhorados esta subida prova de vossa confiança, a que procurarão corresponder envidando, como até aqui, seus melhores esforços para a cabal satisfação dos deveres e responsabilidades de seus cargos.

Pessoal

Nenhuma alteração occorreu no quadro do pessoal superior da Companhia, o qual, assim como em geral os outros empregados, tem continuado a cumprir seus deveres com intelligencia e zelo que a directoria muito se compraz em reconhecer e louvar.

Procurando recompensar devidamente o seu merecimento, tem a directoria adoptado em favor do pessoal as medidas que as circumstancias lhe hão aconselhado, visando não só retribuir melhor os seus serviços, como minorar quanto possível os effeitos do geral encarecimento dos meios de subsistencia, que tão difficil vão tornando a vida sobretudo para as classes menos abastadas.

Assim é que, a par de augmentos de vencimentos e gratificações especiaes, concedidas ás varias categorias do pessoal, conforme a importancia e os riscos de suas funcções, tem a directoria procurado fomentar entre os empregados da Companhia o desenvolvimento do espirito de associação, com o duplo fim beneficente e cooperativo, havendo concedido para o fundo d'uma associação já formada entre os mesmos, com taes intuitos, a parte da receita eventual da Companhia proveniente das multas cobradas por infracções regulamentares, no valor de algumas dezenas de contos de réis por anno, além de outros pequenos beneficios.

Trafego das vias ferreas.

Todas as linhas funcionaram com regularidade, durante o anno de 1895, na sua extensão total de 791 kilometros.

A importancia e o desenvolvimento que apresenta o respectivo trafego são revelados pelos seguintes dados comparativos dos tres ultimos annos, em que foram transportados.

ANNOS	Passageiros	Toneladas de bagag. e encom.	Animaes	Toneladas de mercadorias
1893	1.178.227	13.190	29.109	406.938
1894	1.099.688	9.902	22.942	458.234
1895	1.370.958	11.587	25.653	556.099

O serviço foi feito, nas vias ferreas de diferentes bitolas, por 90 locomotivas, 148 carros de passageiros e bagagens, e 1717 vagões diversos, não comprehendidos os vehiculos da *S. Paulo Railway* que circularam nas linhas de bitola larga, no regimen do trafego mutuo.

Trafego da via fluvial

Tambem funcionou com regularidade o serviço da navegação do rio Mogy-Guassú, na sua extensão total de 200 kilometros, isto é de Porto Ferreira ao Pontal do Rio Pardo, tendo sido transportados 1075 passageiros e 11.280 toneladas de mercadorias, contra 704 passageiros e 9726 toneladas de mercadorias, que haviam sido carregadas no anno de 1894.

O trafego fluvial occupou 10 vapores, 1 lancha a vapor, 47 lanchas e 5 balsas,

Receita e Despesa

O balancete da receita e despesa do anno, que encontra-
reis annexo, com os necessarios detalhes, apresenta o seguinte
resultado :

Receita geral	DESEPEZA GERAL		SALDO	Relação da des- peza ordinaria para a receita geral.
	Despesa ordinaria	Serviço da divida externa			TOTAL
17.383.811\$641	6.822.049\$974	3.422.997\$464	10.245.047\$438	39 %

O movimento financeiro do ultimo triennio decorrido consta do seguinte quadro :

Annos	Receita geral	DESEPEZA GERAL		SALDO	Relação da des- peza ordinaria para a receita geral.
		Despesa ordinaria	Serviço da divida externa			TOTAL
1893	10.230.964\$064	6.180.472\$486	2.962.198\$750	9.142.671\$236	60 %
1894	13.930.608\$544	5.601.166\$385	3.574.581\$480	9.175.747\$865	40 %
1895	17.383.811\$641	6.822.049\$974	3.422.997\$464	10.245.047\$438	39 %

Estes algarismos dão perfeita idéa do grande desenvolvimento que têm tido as rendas da Companhia em tão curto periodo, ao mesmo tempo que fazem realçar os beneficos resultados colhidos da economia com que têm sido administrados os seus negocios, pois a relação de 39% entre a despeza e a receita é a mais baixa de quantas poderão registrar, em igual periodo, emprezas analogas em nosso paiz.

Pelo que diz respeito especialmente á linha Rio Claro, é grato registrar que a verba de Rs. 3.188:782\$703 com que concorreu essa estrada para o saldo total do anno foi mais que sufficiente para occorrer ás despezas do emprestimo externo contrahido para a compra da mesma, as quaes, em consequencia da notoria depressão em que se manteve a taxa cambial, importaram em Rs. 3.141:606\$797.

A progressão sempre crescente das rendas d'essa linha e respectivos ramaes, que se estendem por zonas novas, muitas das quaes apenas começam a exportar os primeiros productos de importantes plantações, é razão fundada para fazer crer que d'ora em diante os saldos d'essa linha não só continuarão a ser sufficientes para o pagamento dos juros da respectiva divida, no valor de £ 2.750.000, a taxa de 5%, como offerecerão ampla margem á remuneração do capital da Companhia.

Do saldo de Rs. 7.138:764\$203, demonstrado para o anno social de 1895, deduzindo a quantia de Rs. 2.340:000\$000, que foi opportunamente applicada á distribuição do dividendo provisorio, correspondente ao semestre de Janeiro a Junho, á razão de 12% ao anno, fica a distribuir a quantia de Rs. 4.798:764\$203, correspondente a mais de 21% ao anno sobre o capital chamado.

Convindo, entretanto, reforçar o fundo de reserva provisorio, para que possa satisfazer cabalmente o fim especial que determinou a sua criação, propõe a directoria que seja distribuido para o segundo semestre de 1895 a quantia de Rs. 3.978:959\$400, correspondente ao dividendo de 18% ao anno, a qual, sommada ao dividendo do primeiro semestre, prefaz o dividendo médio de 15% para o anno de 1895, e se leve ao fundo de reserva provisorio a quantia restante, no valor de Rs. 819:804\$803.

Desenvolvimento das linhas

E' assumpto este que tem merecido a mais acurada attenção da directoria, não só pelo que diz respeito ao augmento

da capacidade de trafego do tronco principal, como pelo que interessa ao desenvolvimento das ramificações que constituem o grande systema de viação da Companhia.

Em seu anterior relatorio vos disse a directoria que, uma vez resolvido o dobramento da linha ingleza de Santos a Jundiahy, era consequencia a transformação da linha singela em linha dupla—no trecho entre Jundiahy e Campinas.

A Companhia *S. Paulo Railway*, pela novação de contracto que celebrou com o governo federal em 2 de Abril de 1895, contrahiou a obrigação de construir uma segunda linha, em duplicação da actual.

Estudando detidamente as providencias a tomar para que opportunamente fique a nossa estrada entre Jundiahy e Campinas, que corresponde á secção de maior movimento, convenientemente aparelhada para comportar o trafego da via dupla ingleza, chegou a directoria á convicção de que pôde ser adiado por mais alguns annos o dobramento da linha na referida secção, desde que se adopte a providencia de reforçar a superstructura metallica do leito, de modo a permittir que a tracção ahi possa ser feita por locomotivas mais possantes do que as do typo em uso.

Nesta conformidade resolveu a directoria fazer substituir os trilhos de 32 kg., alli empregados, por trilhos de aço, do peso de 45 kg. por metro linear, ao mesmo tempo que trata de empregar, na referida secção, dormentes do mesmo material, de preferencia aos de madeira.

Assim preparada a linha, a tracção poderá ser feita em excellentes condições por locomotivas de 64 toneladas de peso adherente, rebocando trens compostos até de 40 vagões carregados, quando as machinas communs, do peso de 30 a 40 toneladas, não rebocam mais de 24 vagões.

Estas medidas, autorisadas depois de experiencias feitas com bom resultado, tanto em relação ao uso das locomotivas de 64 toneladas, como ao emprego dos dormentes de aço, servirão, pois, para augmentar a capacidade de trafego, na secção mais sobrecarregada da linha, de cerca de 50 % relativamente á utilisação havida.

Os dormentes de aço, systema Post, custando embora mais ou menos o dobro do que custam os de madeira, que aliás vão se tornando muito escassos, ainda assim são de emprego mais economico, por isso que a sua duração é incomparavelmente maior, o que permittie consideravel redução nas despezas de conservação da linha, quer em pessoal quer em material, alem de

lhes darem muita firmeza e estabilidade, vantagens de primeira ordem, em trechos sujeitos a grande trabalho.

Do mesmo modo que a primeira secção da bitola larga, tambem a primeira secção das linhas de bitola de um metro, de Rio Claro até á estação de Visconde do Rio Claro, onde nasce o ramal do Jahú, em breve precisará ser desenvolvida.

Não sendo este trecho dotado de boas condições technicas e o seu traçado offerecendo exaggerado desenvolvimento para as communições com a extensa e importante região servida pelo ramal de Jahú, cogita a directoria de fazer linha directa de Rio Claro ás proximidades de Morro Pelado, a qual terá a vantagem de encurtar de cerca de 30 kilometros o percurso entre Rio Claro e os pontos servidos pela linha do Jahú, ao mesmo tempo que servirá de via subsidiaria para as communições com todos os pontos servidos pela linha principal.

De resto, sendo provavel que, em futuro mais ou menos proximo, se torne conveniente o prolongamento da bitola larga até S. Carlos, é de lembrar que o traçado da nova linha facilmente poderá ser projectado em condições technicas proprias d'esta bitola, em ordem a ser convenientemente aproveitado o respectivo leito, quando a bitola tenha de ser alargada.

Com o fim ainda de desenvolver a capacidade de trafego das estradas existentes, tem a directoria determinado a construcção de postos telegraphicos em varios pontos tanto das linhas de bitola larga como das de bitola estreita, multiplicando assim as estações de cruzamento de trens.

Pelo que diz respeito á construcção de novos ramaes, continúa a directoria empenhada em estender a rede ferroviaria da Companhia a todos os pontos do territorio do Estado situados ao seu legitimo alcance e que já comportam e reclamam o precioso melhoramento.

Assim, pois, mandou estudar e requereu a concessão das linhas seguintes: prolongamento do ramal de Agua Vermelhe pela margem direita do rio Mogy-Guassú, prolongamento do Ramal do Ribeirão Bonito pelo valle do rio Jacaré Grande, e ramal partindo da cidade de Dous Corregos a desenvolver-se pelo valle do Tieté.

A uberdade e riqueza das zonas que essas linhas procuram servir são notorias, como notorias são as razões de direito e de conveniencia publica e particular que levam a Companhia a pretender a construcção destas importantes obras,

novo quinhão com que lhe cabe concorrer para o patrimonio commum do engrandecimento e prosperidade do Estado de S. Paulo.

A par d'estas medidas, a directoria não se tem descuidado de apparellhar o systema geral de transportes existente com todos os elementos necessarios ao seu regular funcionamento.

Assim é que, durante o anno proximo findo, encommendou para as varias linhas: 9 locomotivas para trens de passageiros, 9 ditas para trens de cargas e manobras, 29 carros diversos para o serviço dos trens de passageiros e 349 vagões para mercadorias.

Ainda durante o referido periodo, além das obras em andamento, entre as quaes avultam o importante edificio e a installação das novas officinas em Jundiahy, em via de conclusão, autorisou a construcção dos seguintes edificios: um armazem de mercadorias em Rio Claro, outro especialmente para baldeação na mesma cidade, mais um armazem em S. Carlos; augmento dos armazens de Araras, Leme, Santa Silveria, Visconde do Pinhal, Fortaleza, Americo Brasiliense, Santa Lucia, Jaboticabal, Ribeirão Bonito, Santa Rita; augmento das estações de passageiros de Rio Claro e Santa Rita; uma rotunda para abrigo das locomotivas em Rio Claro, outra em S. Carlos, e augmento do deposito de carros em Rio Claro.

Todas estas obras assim como o fornecimento do material fixo e rodante foram contractados mediante concurrencia e nas melhores condições offerecidas.

Nova chamada de capital

Em Junho de 1895 fez-se a 4.^a chamada, á razão de 17¹/₂ % do capital representado pelas 150.000 acções da ultima emissão, tendo sido a importancia respectiva applicada á integralisação de 25 % das referidas acções, desprezadas as fracções, nos termo da resolução tomada pela assembléa geral ordinaria do mesmo anno. Foram assim integralisadas 37.219 acções, ficando o capital chamado da Compania representado por 187.219 acções integralisadas e 112.781 acções com 30 % ou 60\$000 réis, prefazendo o total de 300 000 acções emittidas e o valor chamado de Rs. 44.210:660\$000, do qual, em 31 de Dezembro ultimo, faltava ser realisada a quantia de Rs. 167:620\$000.

Fundo de reserva

Acha-se assim constituido :

Fundo permanente, destinado a acudir ás necessidades extraordinarias, provenientes de força maior :

213 apolices do Estado, do valor nominal de 1:000\$000 de réis	213:000\$000
180 apolices geraes, de igual valor	180:000\$000
Em dinheiro, importancia de 7 apolices do Estado, ultimamente sorteadas	7:000\$000

SOMMA 400:000\$000

Fundo provisorio, destinado ao pagamento da ultima prestação do emprestimo contrahido em Londres, em 1878, a effectuar-se em 31 de Agosto de 1898, no valor de £ 98.994-12-11 :

Em titulos	78:106\$100
Em dinheiro	565:052\$299

SOMMA 643:158\$399

Divida externa

Durante o anno de 1895 foram feitas pontualmente as remessas a que estava a Companhia obrigada, para pagamento dos juros e amortisação do emprestimo de 1878, e dos juros do emprestimo de 1892.

O serviço do emprestimo de 1878 custou Rs. 281:390\$667 ; o do emprestimo de 1892 custou Rs. 3.141:606\$797. Importaram pois, as remessas para o serviço da divida externa, no periodo considerado, em Rs. 3.422:997\$464, contra 3.574:581\$480 que haviam custado no anno anterior. O emprestimo de 1878 ficará extinto em 1898, começando em 1897 a amortisação do de 1892.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas :

ANNOS	Por venda	Por herança doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1893	31.871	9.296	25.002	10.660	76.829
1894	32.183	12.621	12.984	12.549	70.337
1895	49.147	7.466	29.935	18.436	104.984

Annexos

Acompanham o presente relatório, em annexos, o balanço geral, o balancete da receita e despeza, o parecer do Conselho Fiscal e o relatório do Inspector Geral.

S. Paulo 23 de Março de 1896.

A Directoria

Antonio da Silva Prado — Presidente.

Francisco Antonio de Souza Queirós.

Antonio de Lacerda Franco.

Eduardo Prates.

Domingos Corrêa de Moraes.



PARECER
DO
CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas.

Os membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, cumprindo deveres que lhe são impostos por lei, vem dar seu parecer sobre as contas do anno que se findou a 31 de Dezembro ultimo.

Examinando os livros da Companhia, acharam regularmente feitos os lançamentos das operações realizadas durante o anno.

Verificaram a verdade do balanço geral e do balancete da receita e despeza, pelo que são de parecer que sejam as contas approvadas.

Pelas razões apresentadas pela Directoria, acham justificada a sua proposta de distribuir em dividendo a quantia de Rs. 3.978:959\$400, correspondente a 18 por cento ao anno, levando ao fundo de reserva provisorio a quantia de Rs 819:804\$803.

O Conselho Fiscal, por seus membros abaixo assignados, reconhecendo a prosperidade sempre crescente da Companhia, não pôde furtar-se ao agradavel dever de louvar os bons serviços prestados pela Directoria, que tem desempenhado o seu mandato com todo o zelo e sabedoria.

São Paulo, 12 de Março 1896,

Bento José de Carvalho.

João Alvares Rubião Junior

Francisco Xavier Paes de Barros.

BALANÇO GERAL

COMPANHIA PAULISTA DE

RALANÇO fechado em

ACTIVO		
Accionistas: Entradas a realizar		15.956.960\$000
Accionistas: Conta do emprestimo de 1878		967.976\$956
Vias ferreas em trafego: Importancia total despendida, comprehendendo o custo das linhas adquiridas da Companhia Rio Claro Railway, no valor de 26.433.269\$034 ao par	63.668.675\$817	
Via Ferreas em estudo: Importancia despendida	362.917\$650	
Via Fluvial do Mogy Guassú: Idem.	2.513.148\$382	
Edificio do Escriptorio Central: Idem.	180.848\$926	
Moveis e Utensilios do Escriptorio Central: Idem	15.325\$320	
Linha Telegraphica: de Jundiahy a S. Paulo.	33.859\$280	66.774.775\$375
Diversos Titulos: do Fundo de Reserva.		471.106\$100
Acções caucionadas depositadas pela Directoria		50.000\$000
Banco do Commercio e Industria de S. Paulo.		2.984.767\$620
Materiaes em transito: em viagem e em despacho em Santos		2.424.357\$603
Materiaes para custeio: existentes no Almojarifado		1.605.361\$681
<i>Saldos a favor da Companhia, a saber:</i>		
Juros de Apolices	21.870\$000	
Contadoria Central	487.381\$770	
Trafego de passageiros	437\$380	
Trafego de cargas	130.283\$150	
Diversos devedores: agentes e outros	360.121\$899	1.000.094\$199
Caixa: Saldo no Escriptorio Central	14.392\$884	
» Saldo na Contad. do Trafego.	298.246\$750	312.639\$634
Rs.		92.548.039\$168

S. Paulo, 28 de fevereiro de 1896.

Antonio da Silva Prado,
Presidente da Directoria.

VIAS FERREAS E FLUVIAES

31 de dezembro de 1895

PASSIVO		
Capital: 300.000 Acções de 200\$000.		60.000.000\$000
Emprestimo emittido em 1878: Saldo desta conta		967.976\$956
Emprestimo emittido em 1892: Idem.		24.444.444\$444
Fundo de Reserva: Permanente	400.000\$000	
Fundo de Reserva: Provisorio	643.158\$399	1.043.158\$399
Caução: Da Directoria		50.000\$000
Imposto de Transito: Saldo desta conta.		146.886\$600
Pessoal: de dezembro de 1895		443.074\$435
Diversos Credores		514.244\$111
Bonus: Não reclamados.	283\$680	
Dividendos: Idem até n.º 37	1.385\$660	
Idem Idem Idem 38	89\$100	
Idem Idem Idem 39	178\$200	
Idem Idem Idem 40	1.558\$200	
Idem Idem Idem 41	629\$840	
Idem Idem Idem 42	388\$860	
Idem Idem Idem 43	328\$000	
Idem Idem Idem 44	259\$000	
Idem Idem Idem 45	1.449\$000	
Idem Idem Idem 46	2.895\$540	
Idem Idem Idem 47	7.063\$200	
Idem Idem Idem 48	5.102\$400	
Idem Idem Idem 49	46.971\$600	
Idem Idem Idem 50	70.907\$740	139.490\$020
Somma		87.749.274\$965
Receita geral: Saldo desta conta		4.798.764\$203
Rs.		92.548.039\$168

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE
DA
RECEITA E DESPEZA

COMPANHIA PAULISTA DE

BALANCETE da Receita

RECEITA		
Passageiros	3.827:559\$020	
Trens e vapores especiaes	7:559\$850	
Encomendas e bagagens	719:415\$490	
Animaes	115:291\$250	
Telegrammas	192:387\$820	
Mercadorias	12.061:332\$040	
Armazenagens	42:936\$360	
Carga e descarga de vagões e lan- chas	23:957\$100	
Aluguel de carros, vagões e ence- rados	88:627\$170	
Comissão pela arrecadação do imposto de transito	21:031\$920	
Aluguel da Estação de Campinas à Companhia Mogyana	24:000\$000	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas, a saber: aluguel de casas e botequins, venda de material velho e objectos abandonados, multas, etc.	96:448\$910	17.220:546\$930
Rendas diversas arrecadadas pelo Escritorio Central, a saber:		
Juros	122:579\$975	
Emolumentos	10:128\$600	
Alugueis	7:800\$000	
Outras rendas	22:756\$136	163:264\$711
Rs.		17.383:811\$641

São Paulo, 29 de Fevereiro de 1896.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escritorio Central

VIAS FERREAS E FLUVIAES

e Despeza do anno de 1895

DESPEZA		
Administração geral das linhas.	148.003:\$550	
Conservação das mesmas	1.356:089\$411	
Locomoção	2.759:599\$012	
Trafego.	1.680:612\$266	
Telegrapho	308:038\$396	
Almoxarifado	66:190\$449	
Aluguel de carros, vagões e ence- rados	73:756\$420	
Quota despendida com a Conta- doria Central.	53:951\$700	
Indennisações	14:809\$760	
Custeio da Estação de Jundiahy	37:910\$180	
Custeio da Estação do Ramal Fer- reo Campineiro	6:016\$615	
Despezas diversas das linhas	55:056\$205	6.560:033\$964
Escritorio Central	95:593\$240	
Serviço da vida externa	3.422:997\$464	
Gastos Geraes	13:192\$704	
Imposto de dividendos	105:300\$000	
Juros	22:974\$013	
Diversas despezas.	24:956\$053	3.685:013\$474
Saldo		10.245:047\$438
		7.138:764\$203
Rs.		17.383:811\$641

James W. Gray,
Guarda-Livros

RELATORIO
DO
INSPECTOR GERAL

I

EXTENSÃO EM TRAFEGO

A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, em 31 de dezembro de 1895, tinha em trafego a extensão de 991 kilometros servidos por 79 estações e paradas, inclusive a agencia telegraphica na capital do Estado, séde da Companhia.

A extensão em trafego é assim distribuida:

Vias Ferreas

Bitola de 1.^m 60

Linha central de Jundiaby a Descalvado	224	km.	
Ramal { de Santa Viridiana	38	»	
{ do Rio Claro	17	»	
Extensão total da bitola de 1. ^m 60	<u>279</u>		279 km.

Bitola de 1.^m 0—Secção Rio Claro

Linha central de Rio Claro a Jaboticabal	224	km.	
Ramal { do Jahú.	143	»	
{ de Agua Vermelha	63	»	
{ do Ribeirão Bonito	41	»	
Extensão total da bitola de 1 m0.	<u>471</u>		471 km.

Bitola de 0.^m 60

Linha Descalvadense	14	»	
Linha de Santa Rita.	27	»	
Extensão da bitola de 0. ^m 60	<u>41</u>		41 km.
Extensão total em trafego das vias ferreas	<u>791</u>		»

Vias Fluviaes

De Porto Ferreira a Porto Pontal	200 km.
Extensão em trafego das vias ferreas e fluviaes .	991 »

Em 1889 a extensão total das linhas em trafego media apenas 450 kilometros.

As extensões médias em trafego, durante o anno de 1895, foram :

de 279 kilometros nas vias ferreas de 1. ^m 60 de bitola	
de 471 » » » » » 1. ^m 0 » »	
de 41 » » » » » 0. ^m 60 » »	
de 200 » » » fluviaes.	
<u>991</u>	

II

CONTABILIDADE

1.º CUSTO DAS LINHAS

Durante o anno de 1895, a Inspectoria Geral escripturou, por conta do capital, a quantia de 3.149:035\$013 assim distribuida :

Linha ferrea de 1. ^m 60 de bitola	2.132:393\$036
Secção Rio Claro	938:980\$505
Navegação do Mogy-guassú	8:911\$705
Linha de Santa Rita	41:303\$976
Linha Descalvadense	27:445\$791
Total	<u>3.149:035\$013</u>

Essas importancias serão discriminadas nos respectivos capitulos do presente relatorio.

As despesas liquidadas por conta do capital, até 31 de dezembro de 1895, elevaram-se é somma de 66.774:775\$375, conforme consta do balanço geral da Companhia.

2. RECEITA

A receita geral da Companhia foi :

em 1895	17.383:811\$641
em 1894	13.930:608\$544
Diferença para mais em 1895	<u>3.453:203\$097</u>
Além da quantia de	17.383:811\$641

arrecadaram-se mais, em 1895, as seguintes verbas, escripturadas como despeza a annullar:

Materiaes cedidos a diversas Companhias e a particulares	11:737\$832
Serviços feitos por conta de diversas Companhias e de particulares.	26:590\$015
Quotas das despesas do pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas diversas Companhias, em trafego mutuo	184:739\$600
Multas pagas pelo pessoal e entregue á Sociedade Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Companhia Paulista	15:436\$340
A arrecadação de dinheiro nas diversas estações, attingiu a 11.035:534\$470.	

Comparação da receita geral da Companhia, nos dois ultimos annos:

Receita	1896	1895	Differenças em 1895		
			para mais	para menos	
Da bitola larga	do trafego.	11.245:248\$650	9.194:841\$810	2.050:406\$840	—
	de proprios	134:768\$170	95:972\$040	38:796\$130	—
	de diversos	38:978\$740	35:052\$165	3:926\$575	—
	total	11.418:995\$560	9.325:866\$015	2.093:129\$545	—
Da secção Rio Claro	do trafego.	5.336:554\$940	4.187:999\$560	1.148:555\$380	—
	de proprios	12:822\$000	9:236\$000	3:586\$000	—
	de diversos	9:582\$640	14:170\$065	—	4:587\$425
total	5.358:959\$580	4.211:405\$625	1.147:553\$955	—	
Da linha Descalvadense	57:973\$340	41:823\$230	16:150\$110	—	
» » de Santa Rita	155:720\$450	140:663\$570	15:056\$880	—	
» » fluvial	228:898\$000	190:336\$580	38:561\$420	—	
Total das linhas . . .	17.220:546\$930	13.910:095\$020	3.310:451\$910	—	
Do Escripatorio Central.	163:264\$711	20:513\$524	142:751\$187	—	
Total geral	17.383:811\$641	13.930:608\$544	3.453:203\$097	—	

A receita total das linhas nos annos de 1895 e 1894 distribue-se assim pelos dois semestres:

PRIMEIRO SEMESTRE DE 1895 E 1894

DESIGNAÇÃO	RECEITA		Diferenças para mais em 1895
	1895	1894	
Bitola larga	4.648.116\$830	2.578.832\$430	2.069.284\$400
Secção Rio Claro	2.145.813\$490	1.189.488\$860	950.324\$630
Linha Descalvadense	25.122\$280	9.294\$230	15.828\$050
Linha de Santa Rita	69.079\$820	44.791\$420	24.288\$400
Linha fluvial	76.226\$420	46.077\$370	30.149\$050
Total das Linhas	6.964.358\$840	3.868.484\$310	3.095.874\$530

SEGUNDO SEMESTRE DE 1895 E 1894

DESIGNAÇÃO	RECEITA		Diferenças em 1895
	1895	1894	
Bitola larga	6.770.878\$730	6.747.033\$585	+ 23.845\$145
Secção Rio Claro	3.213.146\$090	3.021.916\$765	+ 191.229\$325
Linha Descalvadense	32.851\$060	32.922\$000	+ 322\$060
Linha de Santa Rita	86.640\$630	95.872\$150	- 9.231\$520
Linha fluvial	152.671\$530	144.259\$210	+ 8.412\$370
Total das Linhas	10.256.188\$090	10.041.610\$710	+ 214.577\$380

Por ser interessante, vou confrontar as receitas de cada um dos semestres de 1895 indicando as respectivas diferenças:

	RECEITA DE 1895		Diferenças para mais no 2.º semestre
	1.º Semestre	2.º Semestre	
Bitola larga	4.648.116\$830	6.770.878\$730	2.122.761\$900
Secção Rio Claro	2.145.813\$490	3.213.146\$090	1.067.332\$600
Linha Descalvadense	25.122\$280	32.851\$060	7.728\$780
Linha de Santa Rita	69.079\$820	86.640\$630	17.560\$810
Linha fluvial	76.226\$420	152.671\$580	76.445\$160
Total das linhas	6.964.358\$840	10.256.188\$090	3.291.829\$250

Como põem em relevo esses quadros a receita de 1895, comparada com a de 1864, mostra, no primeiro semestre, o augmento bem notavel de 3.095:874\$530, emquanto, que no segundo semestre offerece apenas o de 214:577\$380.

A receita de cada um dos semestre de 1895, diverge de 3.291:829\$250, tendo a do anno anterior divergido de 6 173:126\$400.

Concorreu, principalmente, para esses resultados, o ter sido a safra de café de 1893-1894 extraordinariamente pequena, menos de metade da safra seguinte de 1894-1895.

Aquella, de 1.689.673 saccos, foi quasi toda conduzida no segundo semestre de 1893, fallhando, portanto, de modo notavel o transporte de café, no primeiro semestre de 1894.

A exportação da safra de 94-95, de 4.010.249. saccos, a maior produzida no Estado de S. Paulo, prolongou-se pelo primeiro semestre de 1895, dando por isso lugar ao grande augmento da receita nesse semestre de 1895, comparada com a de igual periodo do anno anterior em que, como dissemos, fallhou, quasi que absolutamente, o transporte de café.

A safra actual de 1895-1896 é menor do que a anterior, porém a differença vae principalmente accentuar-se no primeiro semestre de 1896, e por isso é que a receita do segundo semestre de 1895, pouco diverge da de igual periodo de 1894.

Por ter avultado de muito o transporte de café nos primeiros seis mezes do anno de 1895, quando escasseára quasi de todo nos mezes correspondentes de 1894, e por ter divergido de pouco esse transporte nos ultimos seis mezes de cada um desses annos é que se observa sómente a differença acima indicado de 3.291:829\$250 entre as receitas do segundo e do primeiro semestre de 1895, quando igual differença em 1894, attingira á somma quasi dupla de 6.173:126\$400.

A receita total das linhas da Companhia, nos dois ultimos annos, é assim discriminada pelos diversos mezes:

MEZES	BITOLA DE 1. m60		SECÇÃO RIO-CLARO		SANTA RITA	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Janeiro	905.511\$810	487.465\$630	374.139\$940	200.062\$190	12.457\$610	7.965\$600
Fevereiro	816.721\$350	373.163\$540	363.431\$920	150.394\$870	9.406\$560	6.654\$870
Março	747.429\$090	399.217\$390	350.139\$660	180.091\$860	11.302\$960	6.739\$720
Abril	788.719\$450	373.101\$470	370.453\$410	181.336\$160	11.009\$350	6.626\$960
Maior	669.650\$200	444.965\$790	393.279\$270	224.102\$150	11.106\$800	8.397\$700
Junho	723.384\$930	500.918\$610	354.376\$290	153.301\$630	13.796\$360	8.406\$570
<i>Total do 1.º semestre</i>	4 648.116\$830	2 578.832\$430	2 145.813\$490	1 189.488\$860	69.079\$820	44.791\$420
Julho	1.005.669\$910	891.961\$380	487.493\$350	409.606\$710	16.743\$360	17.298\$320
Agosto	1.457.839\$800	1.223.491\$000	642.159\$210	524.850\$370	21.374\$040	19.101\$340
Setembro	1.106.532\$230	1.295.086\$310	514.993\$780	580.350\$140	14.233\$780	19.166\$190
Outubro	1.225.900\$040	1.326.422\$830	576.665\$980	654.111\$110	13.903\$440	15.428\$430
Novembro	1.041.372\$260	1.024.617\$595	509.356\$750	430.644\$195	11.483\$070	13.589\$330
Dezembro	933.564\$490	985.526\$470	482.472\$020	422.357\$240	8.902\$940	11.288\$040
<i>Total do 2.º semestre</i>	6.770.878\$730	6.747.033\$585	3.213.146\$090	3.021.916\$765	86.640\$630	95.872\$150
Total do anno.	11.418.995\$560	9.325.866\$015	5.358.959\$580	4.211.405\$625	155.720\$450	140.663\$570

MEZES	DESCALVADENSE		VIA FLUVIAL		TOTAL DAS LINHAS	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894
	Janeiro	4.908\$310	2.596\$100	11.611\$570	8.667\$330	1.308.628\$240	706.756$850
Fevereiro	5.458\$840	1.427\$210	14.226\$030	10.044\$860	1.209.244\$700	541.685\$360
Março	5.198\$510	1.096\$600	13.007\$490	7.682\$860	1.126.771\$710	597.828\$430
Abril	4.115\$230	1.339\$550	11.759\$070	5.306\$780	1.183.056\$690	567.910\$920
Maior	2.284\$490	1.357\$570	10.516\$890	7.331\$390	1.026.837\$650	686.154\$600
Junho	3.156\$900	1.477\$200	15.105\$370	7.044\$150	1.109.819\$850	771.148\$160
<i>Total do 1.º semestre</i>	25.122\$280	9.294\$230	76.226\$420	46.077\$370	6.964.358\$840	3.868.484\$310
Julho	2.768\$380	2.058\$970	24.987\$290	20.162\$340	1.537.662\$290	1.341.087\$720
Agosto	7.545\$400	3.637\$960	38.347\$500	29.416\$180	2.167.265\$950	1.800.424\$850
Setembro	5.665\$590	5.569\$900	24.226\$400	27.240\$130	1.665.656\$780	1.927.413\$170
Outubro	5.691\$030	7.069\$150	24.421\$370	30.075\$840	1.846.581\$860	2.033.107\$360
Novembro	6.046\$870	6.814\$930	21.799\$390	20.499\$030	1.590.058\$340	1.496.162\$080
Dezembro	5.133\$790	4.378\$090	18.889\$630	16.865\$690	1.448.962\$870	1.443.415\$530
<i>Total do 2.º semestre</i>	32.851\$060	32.529\$000	152.671\$580	144.259\$210	10.256.188\$090	10.041.610\$710
Total do anno	57.973\$340	41.823\$230	228.898\$000	190.336\$580	17.220.546\$930	13.910.095\$020

Discriminaremos agora a receita total das linhas da Companhia pelas suas diversas verbas:

VERBAS DE RECEITA	Em 1895	Em 1894	Diferença para mais em 1895
Viajantes	3.827.559\$020	2.659.163\$710	1.168.395\$310
Bagagens e Encomendas	719.415\$490	576.368\$020	143.047\$470
Animaes	115.291\$220	86.341\$050	28.950\$200
Mercadorias { Café	5.812.549\$370	5.537.123\$820	275.425\$550
{ Diversas	6.248.782\$670	4.691.330\$980	1.557.451\$690
Telegrammas	192.387\$280	130.077\$100	62.310\$720
Armazenagens	42.936\$360	22.913\$450	20.022\$910
Comissão pela arrecadação de impostos	21.031\$920	17.697\$500	3.334\$420
Trens e vapores especiaes	7.559\$850	6.130\$360	1.429\$490
Outras verbas	233.033\$180	182.949\$030	50.084\$150
Total das linhas	17.220.546\$930	13.910.095\$020	3.310.451\$910

Essas diferenças para mais no anno de 1895 se distribuem assim pelos dois semestres do anno:

VERBAS DE RECEITA	1º SEMESTRE DE 1895	2º SEMESTRE DE 1895	Total das diferenças em 1895
Viajantes	664.004\$910	504.390\$400	1.168.395\$310
Bagagens e encomendas	79.136\$490	63.910\$980	143.047\$470
Animaes	9.898\$820	19.051\$380	28.950\$200
Mercadorias { Café	1.284.074\$480	1.008.648\$930	275.425\$550
{ Diversas	978.378\$660	579.073\$030	1.557.451\$690
Telegrammas	42.873\$460	19.437\$260	62.310\$720
Armazenagens	10.628\$310	9.394\$600	20.022\$910
Comissão pela arrecadação de impostos	3.913\$350	578\$930	3.334\$420
Trens e vapores especiaes	892\$530	536\$960	1.429\$490
Outras verbas	22.073\$520	28.010\$630	50.084\$150
Total das linhas	3.095.874\$530	2.14.577\$380	3.310.451\$910

Conforme já registrámos, as diferenças para mais na receita do anno de 1895, comparada com a de 1894, manifestaram-se principalmente, no primeiro semestre, pela razão,

já apontada, de ter avultado de muito, o transporte de café nos seis primeiros mezes de 1895, quando escasséara quasi de todo em iguaes mezes do anno de 1894. Nesse periodo de 1895 entraram em Santos 1.243.779 saccas de café, quando no periodo correspondente do anno de 1894, haviam entrado apenas 369.790 saccas.

No segundo semestre de 1895 foram entregues em Santos 2.364.015 saccas de café que insensivelmente diverge das entradas em igual periodo do anno de 1895, as quaes attingem a 2.766.470 saccas.

E' sabido que no Estado de S. Paulo todas as relações commerciaes se prendem intimamente á maior ou menor producção do café, e as differenças para mais na receita da Companhia, no anno de 1895, vieram ainda comprovar esta proposição. Não tendo havido café para transportar no periodo de janeiro a junho de 1894, diminuiram tambem, de modo sensivel todas as demais verbas de receita da Companhia. Avultando o transporte de café no primeiro semestre de 1895, augmentaram então todos os outros factores da renda.

Os seguintes quadros detalharão nos dois ultimos annos de 1895 e 1894, por mezes e pelas diversas linhas da Companhia, a receita das mais importantes verbas do trafego mostrando a intima relação com que ellas se prendem á que provém do transporte do café.

BITOLA DE 1.º M60

	Passageiros		Bagagens e encomendas		Café		Diversos		Outras verbas		Total da receita	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Janeiro	172.275\$310	121.011\$100	34.267\$600	31.323\$140	263.601\$970	65.422\$790	397.857\$320	247.371\$940	32.509\$610	21.430\$710	905.511\$810	487.463\$630
Fevereiro	162.252\$870	82.813\$100	30.021\$500	25.941\$830	247.135\$770	33.069\$920	550.818\$190	216.623\$850	16.686\$240	16.686\$240	816.721\$950	373.163\$540
Março	153.702\$400	96.439\$400	31.163\$180	25.358\$810	206.603\$160	18.724\$830	328.799\$490	233.853\$840	26.493\$920	24.785\$200	747.129\$900	399.217\$390
Abril	135.262\$220	89.333\$200	36.710\$260	24.780\$730	171.377\$500	80.083\$430	363.568\$000	221.082\$410	28.801\$970	17.800\$920	765.719\$450	373.101\$470
Mai	136.346\$220	101.880\$200	38.830\$300	31.530\$560	86.106\$480	24.563\$660	349.252\$690	262.527\$150	29.018\$110	19.457\$660	698.650\$200	444.965\$790
Junho	173.713\$470	110.284\$640	35.314\$820	31.333\$140	173.749\$920	82.890\$340	301.445\$280	262.774\$420	58.961\$440	23.610\$070	723.384\$530	500.918\$610
Total do 1.º sem.	1.013.553\$890	602.750\$490	206.513\$660	168.303\$120	1.156.64\$600	239.780\$170	2.091.741\$470	1.444.248\$110	182.637\$210	123.770\$540	4.648.116\$880	2.578.832\$430
Julho	175.407\$670	120.150\$840	38.965\$470	34.331\$850	384.059\$170	420.199\$860	374.496\$090	291.772\$700	34.741\$510	25.446\$130	1.065.663\$910	891.967\$380
Agosto	205.275\$930	133.536\$120	38.190\$550	35.541\$980	815.851\$550	731.158\$890	368.065\$570	297.503\$200	30.456\$200	25.673\$810	1.457.839\$800	1.223.419\$000
Setembro	186.831\$520	124.510\$810	38.963\$500	34.215\$110	495.742\$680	827.418\$530	346.954\$070	287.647\$220	38.138\$460	26.294\$640	1.106.532\$230	1.295.083\$310
Outubro	188.002\$310	151.800\$480	40.383\$100	37.229\$100	578.032\$800	747.926\$620	386.440\$920	360.734\$750	33.038\$910	28.731\$880	1.255.900\$040	1.326.422\$330
Novembro	130.536\$510	158.614\$390	37.119\$760	32.335\$80	442.322\$870	520.066\$020	335.335\$450	280.233\$340	36.057\$670	33.378\$285	1.041.372\$260	1.024.617\$595
Dezembro	209.967\$330	162.799\$660	44.299\$340	82.437\$310	286.485\$990	464.718\$890	354.051\$830	297.743\$280	38.770\$000	27.827\$330	933.564\$490	885.513\$470
Total do 2.º sem.	1.156.024\$270	851.412\$300	235.815\$720	206.200\$930	3.002.495\$060	3.711.428\$810	2.165.343\$980	1.810.639\$490	211.202\$750	167.352\$305	6.770.878\$730	6.747.033\$585
Total geral	2.169.581\$160	1.454.142\$790	442.329\$380	374.504\$050	4.156.159\$660	3.951.208\$980	4.257.085\$400	3.254.887\$600	398.839\$960	291.122\$535	11.418.995\$560	9.325.860\$015

BITOLA DE L. m. O — SECÇÃO RIO CLARO

	Passageiros		Bagagens e encomendas		Café		Diversos		Outras verbas		Total da receita	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1895
Janeiro . . .	116.458\$650	91.750\$110	17.791\$610	12.794\$800	86.768\$860	7.016\$150	139.896\$190	77.694\$560	13.209\$680	9.906\$680	374.198\$940	200.062\$190
Fevereiro . .	112.538\$030	68.618\$100	16.903\$770	9.586\$270	83.363\$800	3.624\$730	139.273\$170	66.471\$610	13.146\$550	7.148\$550	363.431\$420	130.384\$870
Março . . .	117.628\$150	76.428\$130	17.738\$700	10.353\$450	98.975\$420	2.375\$260	134.275\$420	73.188\$660	12.117\$970	11.120\$660	350.153\$600	180.091\$860
Abril . . .	130.897\$960	78.100\$130	19.337\$170	10.967\$100	53.795\$550	4.342\$560	151.562\$640	80.346\$740	14.838\$290	7.773\$770	370.453\$410	181.536\$160
Mai . . .	123.478\$730	88.428\$200	21.167\$170	14.824\$600	22.123\$700	4.391\$700	144.238\$430	104.828\$450	15.668\$480	11.126\$200	333.279\$270	224.102\$150
Junho . . .	133.817\$730	96.376\$040	21.194\$480	15.691\$540	53.694\$550	17.316.180	128.069\$590	112.827\$730	17.599\$840	10.779\$140	354.376\$290	253.301\$630
Total do 1º sem.	740.813\$310	494.887\$790	113.569\$500	74.172\$330	308.718\$180	40.466\$440	837.256\$440	522.089\$000	85.457\$060	57.873\$300	2.145.813\$490	1.189.488\$860
Julho . . .	127.127\$010	101.346\$800	21.551\$060	18.327\$870	146.758\$840	138.587\$900	176.383\$570	139.877\$010	15.672\$030	11.472\$130	497.493\$250	409.606\$710
Agosto . . .	144.516\$530	102.690\$910	22.613\$470	18.093\$650	206.907\$900	240.783\$070	162.238\$820	153.081\$560	16.098\$490	10.205\$180	632.159\$210	524.356\$870
Setembro . .	140.065\$460	113.690\$400	24.845\$180	22.254\$700	182.833\$640	310.914\$400	148.386\$430	123.364\$660	17.398\$070	12.523\$760	574.998\$780	580.350\$140
Outubro . . .	143.087\$870	117.836\$400	26.633\$320	22.091\$420	204.394\$030	358.869\$400	185.809\$630	140.271\$630	17.735\$830	13.246\$350	576.665\$950	634.111\$110
Novembro . .	143.788\$240	108.236\$530	25.124\$060	17.354\$530	139.432\$570	179.236\$530	178.000\$230	110.642\$320	22.841\$600	14.911\$230	509.356\$750	430.641\$135
Dezembro . .	164.271\$030	118.460\$410	28.085\$080	18.705\$330	114.608\$430	130.804\$970	137.434\$310	119.354\$400	17.365\$170	14.551\$870	462.472\$020	422.537\$240
Total do 2º sem.	803.886\$140	662.030\$000	148.358\$370	113.963\$000	1.104.363\$410	1.379.206\$270	988.029\$990	787.673\$700	107.733\$190	78.902\$835	3.213.146\$000	3.021.916\$76
Total geral . .	1.604.699\$450	1.156.917\$850	261.922\$870	188.116\$230	1.473.061\$590	1.411.722\$710	1.826.186\$420	1.309.762\$700	169.190\$260	158.801\$315	6.356.001\$880	5.211.403\$625



BITOLA DE O. m GO DESCALVADENSE

	Passageiros		Bagagens e encomendas		Café		Diversos		Outras vendas		Total da receita	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Janeiro	1:106\$920	547\$000	308\$850	215\$540	2:792\$520	1:134\$770	607\$390	652\$800	96\$130	45\$990	4:408\$310	2:596\$100
Fevereiro	1:324\$080	176\$980	299\$170	177\$850	3:122\$470	267\$350	508\$110	508\$130	405\$010	297\$400	5:455\$840	1:427\$210
Março	1:196\$930	176\$940	241\$560	157\$640	2:680\$640	334\$590	938\$690	406\$360	141\$690	21\$070	5:198\$510	1:096\$600
Abril	1:200\$100	278\$770	262\$320	1:922\$150	1:922\$150	328\$270	536\$080	482\$820	194\$580	33\$890	4:115\$230	1:339\$650
Maió	1:037\$570	476\$380	258\$230	181\$800	620\$630	64\$210	208\$410	594\$990	159\$650	40\$330	2:284\$430	1:357\$870
Junho	1:274\$780	615\$230	259\$460	167\$980	409\$060	38\$590	835\$910	629\$360	377\$690	61\$040	3:156\$900	1:477\$200
Total do 1.º semestre.	6:096\$380	2:271\$300	1:629\$090	1:115\$910	11:547\$470	2:192\$780	3:634\$590	3:274\$460	1:374\$750	499\$780	25:122\$230	9:294\$230
Julho	1:009\$200	846\$250	247\$170	233\$670	653\$800	239\$810	597\$570	689\$400	230\$840	51\$040	2:763\$380	2:053\$970
Agosto	915\$220	690\$000	242\$810	261\$290	5:744\$470	2:627\$430	469\$440	956\$940	139\$460	102\$250	7:645\$400	3:637\$860
Setembro	1:298\$910	823\$680	244\$190	233\$520	3:066\$730	3:188\$470	1:079\$080	1:445\$640	130\$000	186\$150	5:865\$590	5:569\$900
Outubro	1:051\$610	903\$900	268\$550	206\$680	3:627\$920	4:369\$530	569\$280	1:445\$640	179\$670	143\$400	5:691\$030	7:069\$150
Novembro	1:292\$090	1:077\$440	307\$920	192\$220	8:856\$470	4:330\$730	452\$630	531\$210	167\$870	183\$330	6:046\$870	6:814\$930
Dezembro	1:294\$970	1:150\$190	253\$660	179\$040	2:667\$450	5:254\$890	747\$360	443\$410	170\$150	350\$160	5:133\$790	7:378\$090
Total do 2.º semestre.	6:832\$000	5:550\$460	1:604\$500	1:306\$420	19:616\$840	19:506\$310	3:792\$040	5:145\$680	1:005\$680	1:016\$630	32:851\$060	32:529\$000
Total geral.	18:765\$380	7:821\$760	3:283\$590	2:422\$330	31:164\$310	21:642\$990	7:426\$630	8:420\$140	2:380\$430	1:516\$410	57:973\$340	41:823\$230

BITOLA DE O. m 60 — SANTA RITA

	Passageiros		Bagagens e encomendas		Café		Diversos		Outras verbas		Total da receita	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Janeiro	2.924\$850	3.331\$240	718\$950	476\$890	1.843\$580	670\$850	6.206\$530	3.213\$250	763\$900	274\$830	12.457\$610	7.965\$600
Fevereiro	2.414\$300	2.412\$040	598\$490	464\$100	1.634\$760	1.425\$370	4.303\$820	2.702\$910	467\$180	133\$910	9.406\$560	6.654\$370
Março	2.968\$500	2.368\$410	586\$890	563\$160	3.029\$090	577\$230	4.325\$720	3.096\$770	392\$770	131\$150	11.302\$960	6.739\$720
Abril	3.126\$910	2.403\$920	707\$130	505\$510	2.718\$450	987\$860	4.906\$850	2.880\$540	396\$190	248\$890	11.069\$530	6.626\$960
Maio	2.997\$210	2.901\$000	900\$900	738\$160	2.242\$740	395\$860	4.591\$750	4.077\$780	374\$220	284\$900	11.106\$810	8.397\$700
Junho	3.104\$770	2.996\$170	693\$730	612\$620	5.288\$880	554\$790	4.099\$730	3.943\$030	614\$250	299\$960	13.796\$360	8.406\$570
Total do 1.º semestre	17.536\$540	16.012\$780	4.146\$090	3.363\$480	16.802\$290	4.128\$960	27.586\$390	19.913\$120	3.008\$510	1.373\$080	69.074\$820	44.791\$420
Julho	2.920\$440	3.382\$570	908\$620	843\$310	7.487\$740	8.483\$970	4.899\$070	4.244\$730	527\$490	383\$740	16.743\$860	17.298\$320
Agosto	3.198\$220	4.269\$290	743\$220	1.778\$830	11.742\$740	9.486\$160	5.138\$050	3.723\$200	546\$410	443\$820	31.374\$040	19.101\$340
Setembro	3.120\$890	3.539\$060	864\$080	946\$980	4.821\$520	10.743\$020	4.936\$590	3.185\$200	490\$700	752\$430	14.233\$780	10.166\$690
Outubro	3.057\$080	3.458\$750	527\$550	987\$810	4.228\$060	5.248\$600	5.263\$630	4.989\$690	447\$120	744\$180	13.903\$440	15.428\$430
Novembro	3.028\$760	3.259\$750	668\$950	751\$860	2.661\$400	3.305\$620	4.691\$800	4.989\$900	432\$760	1.282\$140	11.483\$070	13.589\$330
Dezembro	3.010\$730	3.440\$520	640\$680	767\$470	4.583\$530	2.355\$320	4.392\$530	3.962\$360	400\$470	712\$170	8.902\$940	11.288\$040
Total do 2.º semestre	18.316\$120	21.049\$940	4.758\$500	5.476\$210	31.399\$390	39.622\$750	29.321\$670	25.004\$720	2.844\$950	4.328\$480	86.640\$630	95.872\$150
Total geral	55.852\$600	37.362\$720	8.904\$590	8.839\$740	48.201\$680	48.751\$710	56.906\$060	45.007\$840	5.853\$460	5.701\$560	165.720\$450	140.663\$570

VIA FLUVIAL

	Passageiros		Bagagens e encomendas		Café		Diversos		Outras verbas		Total da receita	
	1895		1894		1895		1894		1895		1895	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Janeiro	265\$890	165\$880	168\$900	152\$130	2.940\$800	2.146\$470	7.584\$330	5.151\$800	652\$160	1.051\$550	11.611\$570	8.667\$330
Fevereiro	391\$000	210\$430	226\$180	114\$440	4.088\$220	1.975\$110	8.353\$600	7.246\$190	1.167\$030	498\$690	14.226\$030	10.044\$860
Março	449\$770	175\$350	242\$710	124\$120	4.473\$810	258\$520	6.005\$820	6.220\$410	1.835\$380	924\$460	13.007\$490	7.682\$860
Abril	202\$850	54\$970	216\$910	175\$150	3.514\$640	281\$000	7.174\$640	4.425\$840	650\$030	648\$720	11.759\$070	5.306\$780
Mai	321\$330	121\$330	265\$250	346\$470	3.241\$860	641\$690	5.776\$040	5.503\$640	912\$410	718\$260	10.5.68\$890	7.331\$390
Junho	253\$560	94\$790	267\$060	241\$710	8.384\$080	1.759\$230	5.525\$090	4.186\$680	675\$580	731\$740	15.105\$370	7.044\$150
Total do 1.º semestre	1.883\$900	822\$750	1.387\$010	1.154\$020	26.643\$410	6.793\$120	40.419\$520	32.734\$060	5.892\$580	4.573\$420	76.226\$420	46.077\$370
Julho	249\$200	620\$850	227\$790	960\$770	19.141\$320	11.514\$410	10.394\$970	6.550\$170	973\$920	1.216\$140	94.987\$590	20.162\$340
Agosto	298\$020	147\$870	278\$310	173\$460	25.030\$610	19.677\$110	11.415\$960	8.071\$040	1.308\$100	1.341\$700	38.347\$500	29.410\$180
Setembro	359\$010	181\$040	207\$180	227\$370	14.592\$610	20.329\$800	8.172\$190	5.715\$730	902\$710	704\$780	24.226\$400	27.240\$130
Outubro	376\$750	286\$260	384\$200	206\$320	8.223\$140	19.849\$760	11.273\$840	8.823\$920	1.156\$780	908\$980	24.421\$570	30.073\$840
Novembro	311\$850	571\$660	394\$790	168\$030	8.583\$250	12.851\$340	11.129\$850	5.862\$400	1.108\$650	350\$480	21.789\$360	20.449\$030
Dezembro	248\$820	286\$160	326\$180	248\$630	4.823\$190	9.789\$290	8.361\$830	3.395\$820	51.228\$610	1.144\$290	18.859\$630	16.866\$690
Total do 2.º semestre	1.773\$470	2.095\$840	1.738\$050	1.281\$650	77.318\$720	94.004\$710	60.757\$640	40.518\$640	11.083\$700	6.358\$370	152.671\$580	144.259\$310
Total geral	3.657\$370	2.818\$590	3.125\$060	2.435\$670	103.962\$130	100.797\$830	101.177\$160	73.252\$700	16.976\$280	10.931\$790	228.898\$000	190.336\$580

RESUMO DE TODAS AS LINHAS

	Passageiros		Bagagens e encomendas		Café		Diversos		Outras verbas		Total da receita	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Janeiro	283.023\$920	217.705\$830	53.256\$410	44.968\$180	362.942\$530	77.291\$130	552.091\$760	334.028\$850	47.315\$420	32.709\$360	1.308.628\$240	706.756\$550
Fevereiro	278.721\$280	149.226\$650	47.395\$110	34.233\$990	339.284\$520	39.898\$540	503.254\$900	233.551\$280	40.478\$890	24.764\$790	1.200.244\$700	541.685\$350
Março	275.940\$750	175.630\$760	49.373\$040	36.579\$960	285.762\$110	22.252\$430	474.345\$640	312.712\$240	41.341\$170	36.982\$540	1.126.771\$710	594.828\$330
Abril	320.680\$040	169.791\$770	57.263\$790	36.644\$850	233.327\$890	25.744\$020	526.902\$210	319.911\$150	44.372\$760	26.512\$130	1.183.973\$690	587.910\$920
Maior	300.181\$520	183.804\$730	62.028\$450	47.635\$390	114.427\$410	35.557\$120	504.067\$300	377.530\$010	46.132\$970	31.627\$350	1.026.837\$050	686.154\$004
Junho	312.164\$310	210.565\$870	57.923\$550	43.066\$390	241.521\$490	92.560\$130	439.975\$600	384.461\$220	58.228\$900	35.493\$950	1.100.810\$830	771.188\$109
Total do 1.º sem.	1.780.730\$020	1.116.725\$110	327.245\$350	248.108\$860	1.577.375\$950	293.301\$470	3.000.637\$840	2.022.258\$758	278.370\$110	188.090\$120	6.964.858\$840	3.868.484\$310
Julho	306.743\$610	226.294\$310	59.900\$110	54.057\$470	559.100\$870	579.024\$750	566.771\$210	443.152\$010	52.146\$490	38.579\$180	1.537.692\$290	1.341.087\$720
Agosto	354.171\$620	241.334\$100	62.529\$840	55.250\$210	1.154.585\$670	1.002.732\$710	547.387\$840	463.340\$980	48.594\$660	37.766\$760	2.167.265\$050	1.800.424\$450
Setembro	322.527\$400	242.803\$900	67.023\$130	54.874\$300	700.965\$180	1.172.587\$920	510.008\$040	416.591\$890	57.110\$940	40.555\$780	1.665.559\$790	1.927.413\$700
Outubro	335.521\$450	274.057\$400	67.598\$030	60.691\$300	801.458\$550	1.126.293\$910	589.360\$900	516.263\$600	52.611\$340	45.825\$030	1.846.581\$860	2.093.107\$860
Novembro	338.927\$450	271.750\$770	63.226\$860	51.047\$380	617.017\$660	720.290\$300	509.610\$010	402.259\$330	60.971\$440	50.705\$500	1.590.052\$340	1.496.162\$080
Dezembro	378.822\$880	266.188\$940	73.595\$140	52.337\$380	409.047\$380	632.923\$460	525.007\$860	427.379\$030	62.410\$400	44.586\$120	1.448.962\$380	1.443.415\$530
Total do 2.º sem.	2.046.829\$000	1.542.438\$600	392.170\$140	328.259\$160	4.235.173\$420	5.243.822\$350	3.248.145\$260	2.699.072\$230	333.870\$270	258.018\$370	10.256.789\$030	10.041.610\$710
Total geral	3.827.559\$020	2.659.163\$710	719.415\$490	576.368\$020	5.812.549\$570	5.587.123\$520	6.248.782\$670	4.691.330\$980	612.240\$380	446.108\$490	17.220.546\$930	13.910.095\$020

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha, de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, de então para cá, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Diferenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	311:148\$940		
1873	650:463\$069	10,9	
1874	758:169\$207	16,5	
1875	889:414\$782	18,1	
1876	1.126:189\$760	26,6	
1877	1.541:836\$645	36,9	
1878	2.195:525\$850	42,4	
1879	2.297:935\$790	4,7	
1880	2.085:239\$370	.....	9,2
1881	2.514:466\$920	20,6	
1882	2.880:373\$995	14,5	
1883	2.739:948\$200	.....	4,9
1884	2.586:301\$750	.....	5,5
1885	2.812:352\$950	8,7	
1886	2.977:410\$510	5,9	
1887	2.922:222\$693	.....	1,8
1888	3.577:121\$476	22,4	
1889	4.487:396\$469	25,4	
1890	5.082:383\$149	13,2	
1891	6.499:157\$909	27,9	
1892	9.227:635\$144	41,9	
1893	10.230:964\$064	10,9	
1894	13.930:608\$544	36,1	
1895	17.383:811\$641	24,8	

Esses dados e outros constam do quadro synoptico, intercalado entre esta pagina e a immediata.

Consta do seguinte quadro a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

QUADRO SYNOPTICO do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluvias desde o seu começo, em 1872, até 31 de Dezembro de 1895.

ANNOS	Extensão kilo- metrica media em trafego nas		NUMERO DE		RECEITA	DESPEZA	FORMAÇÃO DA RENDA LIQUIDA A DISTRIBUIR					DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA									OBSERVAÇÕES					
	vias ferreas	via fluvial	passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial			SALDO	Juros recebidos do governo de São Paulo	Importancia indi- visa no anno anterior	Importancia sujeita à liquidação no anno anterior	Importancia dedu- zida da destinada no anno anterior à amortização da di- vida da Companhia	Importancia dedu- zida do fundo de reserva	TOTAL	DIVIDENDOS			Quantia indivisa que passa para o anno seguinte	fundo de reserva	Quantia sujeita à liquidação	Restituição de Juros ao governo de São Paulo		Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido aos accionistas	Serviço da divida da Companhia	Fundo de reserva especial para oco- rer as despezas extraordinarias	Serviço do 1.º empréstimo em Londres	Serviço do 2.º empréstimo em Londres
														Importancia distribuida	Quota por acção	Relação %										
1872	38	..	33.531	26.150	311.148\$940	186.262\$224	124.886\$716	15.113\$284	..	..	140.000\$000	140.000\$000	5\$600	7 00	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	Em 31 de Março de 1872 inaugurou-se o trecho de Jundiahy a Vallinhos.
1873	45	..	56.212	54.968	650.463\$069	269.823\$154	380.639\$915	..	(1) 255\$203	..	380.895\$118	344.000\$000	13\$760	8 57	261\$105	24.000\$000	12.634\$013	..	..	..	..	..	..	..	Em 11 de Agosto de 1872 inaugurou-se Campinas.
1874	45	..	76.402	67.522	758.169\$207	283.510\$724	474.658\$483	..	261\$105	22.634\$013	497.553\$601	437.000\$000	17\$480	10.30	642\$249	25.500\$000	8.782\$743	25.628\$609	..	..	..	..	..	..	Em 27 de Agosto de 1875 inaugurou-se Santa Barbara.
1875	58	..	96.614	76.362	889.414\$782	365.360\$766	524.054\$016	..	642\$249	8.782\$743	533.479\$008	430.000\$000	17\$200	10.11	248\$584	25.500\$000	9.285\$974	30.609\$554	37.834\$906	..	..	..	..	..	Em 30 de Julho de 1876 inaugurou-se Limeira.
1876	106	..	156.952	84.137	1.126.189\$760	484.649\$218	641.540\$542	..	248\$574	9.285\$974	651.075\$090	403.700\$000	16\$150	9.50	2\$287	25.500\$000	8.638\$164	4.128\$000	209.056\$639	..	..	..	..	..	Em 11 de Agosto de 1876 inaugurou-se Rio Claro.
1877	155	..	159.706	75.600	1.541.836\$645	567.156\$781	974.679\$864	..	2\$287	8.638\$164	983.320\$315	695.837\$150	15\$330	8.23	4\$836	29.250\$000	12.750\$225	47.306\$917	126.949\$980	73.995\$835	..	..	..	..	Em 10 de Abril de 1877 inaugurou-se Araras.
1878	185	..	157.944	93.843	2.195.525\$850	687.074\$060	1.508.451\$790	..	4\$386	12.750\$225	1.521.206\$401	1.116.188\$920	18\$070	9.03	747\$518	33.000\$000	17.674\$204	73.647\$679	279.948\$080	..	..	..	..	..	Em 30 de Setembro de 1877 inaugurou-se Leme.
1879	204	..	165.503	95.336	2.297.935\$790	747.796\$839	1.550.138\$951	..	747\$518	17.674\$204	1.568.560\$673	1.150.247\$720	18\$780	9.39	366\$830	46.500\$000	14.453\$143	74.192\$040	275.443\$260	7.357\$680	..	..	..	..	Em 24 de Outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga.
1880	224	..	178.373	99.198	2.085.239\$370	771.861\$267	1.313.378\$103	..	366\$830	14.453\$143	1.348.368\$757	983.672\$000	16\$000	8.00	..	64.438\$728	5.388\$166	294.899\$863	..	..	..	..	..	Em 15 de Janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira.	
1881	228	..	177.283	122.478	2.514.466\$920	877.816\$909	1.636.650\$011	..	..	5.388\$166	1.680.859\$010	1.107.675\$600	18\$400	9.20	..	78.307\$902	4.295\$533	130.897\$473	..	..	..	..	..	Em 7 de Novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado.	
1882	243	..	166.774	133.028	2.880.373\$995	918.392\$621	1.961.981\$374	..	..	4.295\$533	1.966.276\$907	1.495.739\$880	23\$980	12.00	..	84.956\$699	4.084\$913	..	..	..	..	..	..	Em 6 de Dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891.	
1883	243	..	161.539	160.121	2.739.948\$200	1.119.230\$851	1.620.717\$349	..	..	4.084\$913	1.664.040\$994	1.273.166\$000	20\$000	10.00	4.284\$489	121.881\$342	3.763\$433	260.945\$730	..	..	..	..	..	Em 1 de Março de 1891, foi adquirida a linha Descalvado.	
1884	243	..	165.839	154.768	2.586.301\$750	1.267.930\$192	1.318.371\$558	..	4.284\$489	3.763\$433	1.352.925\$455	1.189.975\$800	18\$300	9.15	..	16.366\$604	5.214\$191	..	..	..	..	..	..	Em 1 de Abril de 1891, foi adquirida a linha Descalvado.	
1885	243	43	184.837	175.278	2.812.352\$950	1.155.201\$514	1.657.151\$436	..	..	5.214\$191	1.662.365\$627	1.491.335\$000	22\$500	11.25	..	9.169\$965	5.498\$882	..	..	..	..	..	..	Em 26 de Novembro de 1891 inaugurou-se Emas e Bagassú, no ramal de Santa Viridiana.	
1886	244	92	197.790	176.665	2.977.410\$510	1.266.121\$925	1.711.288\$585	..	..	5.498\$882	1.716.787\$467	1.552.680\$000	19\$000	9.50	..	12.230\$404	4.399\$123	..	..	..	..	..	..	Em 1. de Abril de 1892 foi adquirida a rede de Vias Ferreas pertencente a Rio Claro Railway Com-	
1887	250	200	231.850	175.421	2.922.222\$693	1.256.820\$448	1.665.402\$245	..	..	4.399\$123	1.669.801\$368	1.528.164\$000	18\$700	9.35	..	8.294\$982	3.596\$703	..	..	..	..	..	..	pany, e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista.	
1888	250	200	298.596	219.486	3.577.121\$476	1.361.457\$781	2.215.663\$695	..	..	3.596\$703	2.219.260\$398	2.095.146\$000	24\$300	12.15	..	10.340\$381	821\$870	..	..	..	..	..	..	Em 6 de Julho de 1892 inaugurou-se Hammond e Guariba na secção Rio Claro.	
1889	250	200	319.401	258.679	4.487.396\$469	1.746.114\$388	2.741.282\$081	..	..	821\$870	2.742.103\$951	2.568.499\$600	29\$900	14.95	66.172\$753	..	1.050\$298	..	..	..	..	..	..	..	Em 1. de Agosto de 1892 inaugurou-se Santa Silveria e Santa Cruz das Palmeiras no ramal de S. Verdiana.
1890	250	200	348.150	310.645	5.082.383\$149	1.597.997\$615	3.484.385\$534	..	66.172\$753	1.050\$298	3.551.608\$585	3.408.156\$200	37\$000	18.50	..	..	..	16.696\$527	126.755\$858	..	..	..	..	..	Em 2 de Setembro de 1892 inaugurou-se Capão Preto e Ararahy no ramal de Agua Vermelha e secção Rio Claro.
1891	292	200	544.488	388.985	6.499.157\$909	2.510.912\$371	3.988.245\$538	..	..	..	3.988.245\$538	3.779.330\$000	33\$000	16.50	..	..	..	30.521\$391	178.394\$147	..	..	..	..	..	Em 20 de Fevereiro de 1893 inaugurou-se a estação de S. Verdiana na bitola larga.
1892	667	200	809.035	412.413	9.227.635\$144	4.920.252\$529	4.307.382\$615	..	..	..	4.307.382\$615	2.428.000\$000	16\$000	8.00	..	..	..	20.257\$435	271.570\$480	..	..	..	..	..	Em 5 de Maio de 1893 inaugurou-se a estação de Jaboticabal na secção Rio Claro.
1893	731	200	1.779.245	407.125	10.230.964\$064	6.180.472\$486	4.050.491\$578	..	..	..	4.050.491\$578	678.000\$000	4\$000	2.00	380.292\$828	..	..	..	30.000\$000	233.519\$080	..	..	..	..	Em 20 de Setembro de 1893 inaugurou-se a estação de S. Eudoxia na secção Rio Claro.
1894	776	200	1.100.396	467.780	13.930.608\$544	5.601.166\$385	8.329.442\$159	..	380.292\$828	..	8.709.734\$987	4.680.000\$000	24\$000	12.00	..	..	..	..	271.570\$480	309.724\$480	..	..	..	..	Em 10 de Maio de 1894 inauguraram-se as estações de Correg, Rico, Angico, Monjollinho, Jacaré e Ri-
1895	791	200	1.372.033	567.368	17.383.811\$641	6.822.049\$974	10.561.761\$667	..	..	..	10.561.761\$667	6.318.959\$400	30\$000	15.00	..	..	..	..	819.804\$803	281.390\$667	..	..	..	..	beirão Bonito, na secção Rio Claro.

(1) Saldo do dividendo de 1871.

(2) Figuram mais 10.000\$000 provenientes do custo de uma locomotiva, os quaes foram retirados da despeza do custeio do anno de 1873, onde haviam sido incluídos.

(3) Foi deduzido o deficit do ramal de Mogy-Guassú na importancia de 2.774\$178.

ANNOS	Extensão kilométrica média em traçado	Augmento por cento da extensão	RENDA		Diferença por % da renda total	
			TOTAL	KILOMETRICA	Para mais	Para menos
Vias Ferreas						
BITOLA DE 1, m 60						
1872 . . .	38 . . .		311.101\$740	8.166\$888		
1873 . . .	45 18,4		648.360\$351	14.408\$008	108,4	
1874 . . .	45 . . .		748.441\$087	16.632\$024	15,4	
1875 . . .	58 38,9		885.431\$432	15.266\$059	18,3	
1876 . . .	104 79,3		1.120.363\$976	10.772\$730	26,5	
1877 . . .	155 49,0		1.465.561\$433	9.455\$235	30,8	
1878 . . .	185 19,3		1.915.581\$380	10.354\$494	30,7	
1879 . . .	204 10,2		2.018.700\$150	9.895\$589	5,0	
1880 . . .	224 9,8		1.827.706\$860	8.159\$405		9,4
1881 . . .	228 1,8		2.190.842\$950	9.609\$004	19,8	
1882 . . .	243 6,6		2.523.613\$350	10.385\$240	15,2	
1883 . . .	243 . . .		2.557.794\$150	10.525\$902	1,3	
1884 . . .	243 . . .		2.585.623\$870	10.640\$427	1,1	
1885 . . .	243 . . .		2.804.390\$110	11.540\$733	8,4	
1886 . . .	244 0,4		2.971.614\$260	12.178\$747	5,9	
1887 . . .	250 2,5		2.912.461\$460	11.649\$845		2,0
1888 . . .	250 . . .		3.546.332\$750	14.185\$331	21,7	
1889 . . .	250 . . .		4.233.308\$210	16.933\$233	19,3	
1890 . . .	250 . . .		4.901.834\$943	19.607\$339	15,8	
1891 . . .	251 0,4		6.118.797\$660	24.377\$680	24,8	
1892 . . .	262 4,3		6.860.437\$870	26.184\$877	12,1	
1893 . . .	278 6,1		7.041.547\$570	25.329\$307	2,6	
1894 . . .	279 0,3		9.325.866\$015	33.426\$043	32,4	
1895 . . .	279 . . .		11.418.995\$560	40.928\$299	22,4	
BITOLA DE 1, m 0 (SECÇÃO RIO CLARO)						
1892 . . .	364 . . .		1.954.978\$769	5.370\$820		
1893 . . .	412 13,2		2.791.158\$190	6.774\$655	42,7	
1894 . . .	456 10,6		4.211.405\$625	9.235\$538	50,9	
1895 . . .	471 3,2		5.358.929\$580	11.377\$833	27,2	
BITOLA DE 0, m 60						
<i>Linha Descalvadense</i>						
1891 . . .	14 . . .		37.134\$180	2.652\$441		
1892 . . .	14 . . .		38.818\$300	2.772\$735	4,5	
1893 . . .	14 . . .		31.626\$090	2.259\$006		18,5
1894 . . .	14 . . .		41.823\$230	2.987\$373	32,2	
1895 . . .	14 . . .		57.973\$340	4.140\$952	27,8	

ANNOS	Extensão kilométrica media em tração	Aumento por cento da extensão	RENDA		Diferença por % da renda total	
			TOTAL	KILOMETRICA	Para mais	Para menos
<i>Linha de Santa Rita</i>						
1891	27	.	71.313\$860	2.641\$254		
1892	27	.	87.945\$420	3.257\$608	23,3	
1893	27	.	108.302\$110	4.011\$189	23,1	
1894	27	.	140.663\$570	5.209\$661	29,8	
1895	27	.	155.720\$450	5.767\$424	10,7	
Vias Fluviaes						
1890	200	.	132.886\$666	646\$433		
1891	200	.	199.107\$760	995\$538	49,8	
1892	200	.	205.697\$400	1.028\$437	3,3	
1893	200	.	172.424\$240	862\$121		16,1
1894	200	.	190.336\$580	951\$683	10,2	
1895	200	.	228.898\$000	1.144\$490	20,2	

Deixo de incluir a receita das vias fluviaes, no periodo de 1885 a 1890, porque nesse periodo, não era rigorosamente discriminada da das vias ferreas:

As receitas medias referidas ás diversas unidades constam do seguinte quadro:

ANNOS	Receita media por			
	Trem kilometro	Locomotiva ou vapor kilom.	Vehiculo ou lancha kilom.	Eixo-kilometro
Vias Ferreas				
BITOLA DE 1,ª 60				
1890	8\$735	6\$523	\$523	\$261
1891	8\$789	6\$051	\$519	\$259
1892	9\$593	6\$520	\$571	\$282
1893	8\$633	5\$704	\$516	\$256
1894	10\$802	7\$046	\$515	\$306
1895	12\$645	8\$294	\$635	\$316

ANNOS	Receita media por			
	Trem kilometro	Locomotiva ou vapor kilom.	Veiculo ou lancha kilom.	Eixo-kilometro
BITOLA DE 1,º0 (SECÇÃO RIO CLARO)				
1892	4\$975	4\$255	\$418	\$209
1893	4\$485	4\$014	\$406	\$203
1894	6\$405	5\$637	\$463	\$231
1895	6\$536	5\$802	\$449	\$225
BITOLA DE 0,º60				
<i>Linha Descalvadense</i>				
1891	2\$853	1\$410	\$867	\$434
1892	2\$664	1\$280	\$429	\$214
1893	2\$548	1\$554	\$413	\$206
1894	3\$369	1\$811	\$507	\$254
1895	4\$336	2\$112	\$712	\$355
<i>Linha de Santa Rita</i>				
1891	3\$839	2\$384	\$903	\$451
1892	2\$567	1\$668	\$370	\$185
1893	3\$611	2\$541	\$384	\$192
1894	4\$286	2\$834	\$484	\$242
1895	3\$752	2\$455	\$501	\$250
Vias Fluviaes				
1890 . . . . .	.....	2\$515	\$884	
1891 . . . . .	.....	4\$585	1\$213	
1892 . . . . .	.....	4\$074	1\$816	
1893 . . . . .	.....	3\$845	1\$626	
1894 . . . . .	.....	6\$064	1\$898	
1895 . . . . .	.....	8\$253	3\$043	

O movimento geral e discriminado da receita das vias ferreas e fluviaes, nos dois ultimos annos, consta dos seguintes quadros:

VIAS FERREAS BITOLA DE 1.^m 60

DESIGNAÇÃO	Em 1895		Em 1894		Diferenças em 1895	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na quantidade	no producto
Viajantes	815.387 1/2	2.169.581\$160	695.854	1.454.142\$790	+	715.498\$370
Pagamentos e encomendas (ton.)	8.425	442.329\$380	7.451	374.504\$650	+	67.825\$330
Animaes em trens de passageiros	10.423	45.385\$530	9.579	35.035\$560	+	10.849\$370
Animaes em trens de carga	175.693	4.156.159\$660	159.585	3.961.208\$980	+	204.950\$680
Mercadorias } Café (ton.)	340.553	4.257.058\$400	266.928	3.254.337\$860	+	1.002.197\$500
Mercadorias } Diversas (ton.)	3.137	3.950\$390	3.628	3.474\$520	+	475\$370
Animaes em trens de carga		122.319\$270	115.664	84.485\$590	+	37.835\$680
Telegrammas		14.230\$830		9.234\$790	+	4.992\$040
Armazenagens						
Commissão pela arrecadação dos im- postos		9.420\$330		7.963\$770	+	1.457\$560
Trens especiaes	10	3.437\$940	10	1.650\$020	+	1.787\$920
Carga e descarga de vagons		20.647\$450		18.207\$140	+	2.440\$310
Venda de materiaes velhos		27.140\$800		10.210\$560	+	16.930\$240
Rendas diversas		12.539\$190		24.841\$865	-	12.302\$675
de estações e armazens		24.000\$000		22.000\$000	+	2.000\$000
de casas		3.391\$300		1.214\$800	+	2.177\$500
de commod. para botequim		18.750\$800		15.375\$800	+	3.375\$000
de carros		13.911\$690		11.175\$300	+	2.736\$390
de vagons		63.791\$450		41.069\$210	+	22.722\$240
de encerrados		10.921\$030		5.138\$530	+	5.782\$500
Aluguel						
de vagons						
de encerrados						
Total		11.418.995\$560		9.325.866\$015	+	2.093.129\$545

BITOLA DE 1^{ra} O — SECÇÃO RIO CLARO

	Em 1895		Em 1894		Differenças em 1895	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na quantidade	no producto
Viajantes	610,488	1.604.699\$450	453,101	1.156.917\$850	+ 177,387	+ 447.781\$600
Bagagens e encomendas	4,541	261.822\$870	3,481	188.166\$230	+ 1,060	+ 73.656\$640
Animaes em trens de passageiros	10,308	55.375\$160	7,848	37.531\$650	+ 2,460	+ 17.843\$510
Mercadorias	41,441	1.473.061\$590	40,661	1.419.722\$710	+ 780	+ 53.338\$880
Animaes em trens de carga	96,429	1.826.185\$420	72,034	1.309.762\$700	+ 24,395	+ 516.422\$720
Telegrammas	3,378	62.441\$750	3,758	9.439\$560	+ 380	+ 186.250
Armazemagens		27.636\$830	53,152	29.946\$480		+ 22.495\$270
Commissão pela arrecadação de impostos		9.963\$970		13.326\$340		+ 14.310\$490
Trens especiaes		1.178\$780		8.217\$030		+ 1.746\$940
Carga e descarga de wagons	7	2.893\$310	15	3.222\$210	— 8	+ 2.043\$430
Venda de materiaes velhos		298\$000		1.746\$800		+ 1.446\$510
Aluguel de commodos para botoequim		12.352\$000		986\$000		+ 688\$000
Rendas diversas		11.424\$640		13.183\$005		+ 3.166\$000
Total		5.358.959\$580		4.211.405\$625		+ 1.147.553\$955

BITOLA DE O m. 60 — LINHA DE SANTA RITA

	Em 1895		Em 1894		Diferenças em 1895	
	Quantidade	Produto	Quantidade	Produto	na quantidade	no producto
Viajantes	24.225	35.852\$660	20.426	37.362\$720	+ 3.800	1.510\$060
Bagagens e encomendas (ton.)	199	8.904\$590	203	8.889\$740	- 4	64\$850
Animes	293	812\$980	323	679\$960	- 29	132\$970
} Café (ton.)	3.823	48.201\$680	3.453	43.751\$710	+ 370	4.449\$970
} Diversas	5.514	56.903\$060	5.587	45.007\$840	- 773	11.900\$220
Telegrammas . . . . .	.. . . .	3.707\$520	3.793	2.579\$230	.. . . .	1.128\$290
Armazenagens . . . . .	.. . . .	73\$980	.. . . .	174\$460	.. . . .	100\$480
Comissão pela arrecadação de impostos . . . . .	.. . . .	598\$630	.. . . .	511\$140	.. . . .	57\$490
Rendas diversas . . . . .	.. . . .	660\$400	.. . . .	1.729\$770	.. . . .	1.069\$370
Total . . . . .	.. . . .	165.720\$450	.. . . .	140.962\$570	+	15.056\$880

VIA FLUVIAL

VERBAS DE RECEITA	Em 1895		Em 1894		Diferenças em 1895		
	Quantidade	Produto	Quantidade	Produto	na quantidade	no producto	
Viajantes	1.075 1/2	3.657\$370	704 1/2	2.918\$590	+	371	788\$780
Bagagens e encomendas	56	3.125\$000	48	2.435\$670	+	8	689\$330
Animaes	54	38\$000	44	100\$670	-	10	62\$700
Mercadorias	4.282	103.902\$130	4.291	100.797\$830	+	9	3.164\$300
} Café (ton.)	6.999	101.177\$160	5.435	73.253\$700	+	1.564	27.924\$460
} Diversas		3.364\$220	3.540	2.690\$590	+		673\$630
Telegrammas		94\$040			+		94\$060
Armazemagens		620\$650		599\$800	+		20\$850
Comissão pela arrecadação de impostos		2.768\$130		792\$130	+		1.977\$000
Vapores especiaes	7	5.532\$320	5	5.470\$500	+	2	61\$820
Renda de casas e balsas		283\$440		12\$000	+		271\$440
Carga e descarga de lanchas		3.900\$000			+		3.900\$000
Venda de materiaes velhos		380\$460		1.268\$070	-		885\$610
Rendas diversas							
Total		228.898\$000		190.336\$580	+		38.561\$420

As diferentes verbas de receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

VERBAS DE RECEITA	Vias Fereiras														VIA FLUVIAL		TODAS AS LINHAS			
	BITOLA DE 1.m60				SEÇÃO RIO CLARO				DESCALVADENSE				SANTA RITA				Em	Em	Em	Em
	1893		1894		1893		1894		1893		1894		1893		1894		1893	1894		
	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em	Em		
Viajantes	19.0	15.6	30.0	27.5	23.7	18.7	23.0	26.6	1.6	1.5	22.2	19.1								
Bagagens e encomendas	3.9	4.0	4.9	4.5	5.6	5.8	5.7	6.3	1.4	1.3	4.2	4.1								
Animaes	0.4	0.4	1.2	1.1	0.3	0.2	0.5	0.5	—	0.1	0.7	0.6								
Mercadorias { Café	36.4	43.0	27.5	33.7	53.7	51.8	31.0	31.1	45.4	52.9	33.7	39.9								
{ Diversas	37.3	34.9	34.0	31.1	12.8	20.1	36.5	32.0	44.2	38.5	36.3	33.7								
Telegrammas	1.1	0.9	1.2	0.9	1.0	0.9	2.4	1.8	1.5	1.4	1.1	0.9								
Outras verbas	1.9	1.8	1.2	1.2	3.0	2.5	9.0	1.7	5.9	4.3	1.8	1.7								
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0								

A receita dos dois ultimos annos proveniente da transmissão de telegrammas, e do transporte de viajantes, animaes, bagagens, encommendas, e mercadorias pôde ser assim distribuida:

	Em 1895	Em 1894
<p style="text-align: center;">Nosso trafego</p> <p style="text-align: center;">{ Proprio }</p> <p style="text-align: center;">{ Commum }</p>	na bitola de 1. m 60	879:182\$440
	na seccão Rio Claro	1.227:224\$827
	na linha Descalvadense	18:393\$070
	na linha de Santa Rita	11:536\$144
	na linha fluvial	19:961\$230
	na bitola de 1. m 60	5:021\$250
	na seccão Rio Claro	3.168:639\$990
	na linha Descalvadense	3.657:730\$480
	na linha de Santa Rita	37:858\$330
	na linha fluvial	137:677\$550
<p style="text-align: center;">Trafego em transito pela nossa linha ferrea de 1. m 60 de bitola, com destino a, e procedente</p>	da nossa seccão Rio Claro	2.574:111\$470
	da nossa linha fluvial	285:548\$040
	da nossa linha Descalvadense	187:445\$910
	da nossa linha de Santa Rita	282:404\$980
	da Companhia Mogyana	1.710:442\$390
	da Companhia Itatibense	30:559\$170
	do Ramal Ferreo Campineiro	39:604\$700
		16.915:985\$620
		13.680:404\$680

E' digno de nota que sómente 13 % da nossa renda provém do trafego em transito das linhas extranhas á rede de viação da Companhia Paulista.

Consta dos seguintes quadros a receita média, e por unidade de percurso dos viajantes, bagagens, animais e mercadorias nos dois ultimos annos:

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1. ^M 60		Bitola de 1. ^m 0 - Secção Rio Claro	
	Receita média por viajante, animal e tonelada		Receita média por viajante, animal e tonelada	
	Embarcado	Referido a um kilometro	Embarcado	Referido a um kilometro
	1895	1894	1895	1894
Passageiros { de 1. ^a classe	4\$152	3\$102	4\$313	\$067.0
{ de 2. ^a classe	1\$969	1\$679	2\$079	\$036.6
{ em geral.	2\$249	2\$091	2\$628	\$042.1
Animaes em trens de passa-geiros	4\$334	3\$657	5\$372	\$068.0
Bagagens e encomendas.	52\$502	50\$262	54\$050	\$771.2
Animaes em trens de carga	1\$259	\$967	2\$482	\$017.6
{ Café	23\$656	24\$759	35\$546	\$289.5
{ Diversas.	12\$500	12\$186	18\$398	\$175.7
{ Em geral	16\$296	16\$890	23\$930	\$213.1
				\$216.3

Designação	Bitola de O. ^m 60						Via Fluvial					
	Desalvadense			Santa Rita			Desalvadense			Santa Rita		
	RECEITA POR VIAJANTE ANIMAL E TONELADA											
	Embarcado		Referido a um kilometro		Embarcado		Referido a um kilometro		Embarcado		Referido a um kilometro	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Passageiros	\$808	\$945	\$149.1	\$081.0	2\$067	2\$762	\$076.5	\$102.3	3\$400	4\$142	\$097.0	\$094.9
	\$994	\$488	\$086.7	\$045.3	1\$208	1\$408	\$044.6	\$052.1	—	—	—	—
Animaes.	1\$129	\$572	\$097.5	\$052.3	1\$479	1\$829	\$054.8	\$067.7	3\$400	4\$142	\$097.0	\$094.9
	\$771	\$653	\$061.5	\$055.0	2\$774	2\$111	\$102.7	\$078.2	\$704	1\$573	\$018.3	\$024.3
Bagagens e encomendas	20\$465	18\$683	1\$709.1	\$732.2	44\$746	43\$545	1\$652.6	1\$613.6	55\$804	50\$743	\$649.2	\$674.3
	\$3162	7\$607	\$664.8	\$608.3	12\$608	12\$670	\$467.0	\$469.2	24\$278	23\$490	\$309.6	\$305.8
Mercadorias	3\$828	4\$581	\$323.3	\$382.5	10\$320	8\$055	\$382.2	\$288.3	14\$456	13\$478	\$113.5	\$103.7
	6\$702	6\$419	\$562.5	\$622.1	11\$257	9\$818	\$416.9	\$388.6	18\$184	17\$897	\$167.2	\$168.1

As receitas médias geraes por unidade do trafego na bitola larga e na secção Rio Claro foram:

Linhas	Em 1895	Em 1894
Bitola de 1 ^m 60	» \$144	» \$137
» » 1 ^m 0 Secção Rio Claro	» \$155	» \$170

Na bitola larga assimilamos um passageiro a 600 kilos, e na linha Rio Claro a 300 kilos.

As bagagens e os animaes transportados em trens de passageiros na bitola larga e na secção Rio Claro foram assimilados ás unidades de trafego, contando, conforme a regra exposta pelo engenheiro Bricka, as respectivas receitas por tantas unidades quantas vezes essas receitas contém a tarifa média recebida por viajante-kilometro.

Os animaes transportados em trens de carga na bitola larga e na secção Rio Claro, foram tambem assimilados ás unidades de trafego contando as respectivas receitas por tantas unidades quantas vezes essas receitas contém a tarifa média recebida por tonelada kilometro de mercadoria.

Considerando o movimento geral do trafego, chega-se ás seguintes conclusões:

VIAJANTES

O seguinte quadro deixa assignalado os accrescimos havidos em 1895 no numero e na receita dos viajantes transportados nas diversas linhas da Companhia.

VIAJANTES	Em 1895		Em 1894		Diferenças em 1895	
	Numero	Receita	Numero	Receita	No numero	Na receita
Bitola de 1. m 60	1. classe	1.044.458\$040	233.563 1/2	274.612\$070	+	+ 319.840\$370
	2. " " "	1.125.128\$120	461.790 1/2	729.530\$120	+	+ 395.598\$400
em geral	815.337 1/2	2.169.581\$160	695.354	1.454.142\$790	+	+ 715.438\$370
Bitola de 1. m 0 - Sec- ção de Rio Claro	1. classe	647.858\$040	111.498 1/2	518.524\$660	+	+ 129.338\$380
	2. " " "	460.282 1/2	321.602 1/2	638.395\$160	+	+ 318.449\$220
em geral	610.488	1.604.699\$450	433.101	1.156.917\$850	+	+ 447.781\$600
Bitola de 0. m 60 - Des- cuidadense	1. classe	3.664. \$170	2.516	2.379\$310	-	+ 1.284\$860
	2. " " "	10.164 1/2	11.139	5.442\$450	-	+ 4.661\$760
em geral	12.191	13.768\$380	13.655	7.821\$760	-	+ 5.946\$620
Bitola de 0. m 60 - San- ta Rita	1. classe	15.891\$710	6.847 1/2	17.537\$010	+	+ 1.645\$300
	2. " " "	19.960\$950	14.078 1/2	19.825\$710	+	+ 135\$240
em geral	24.226	35.852\$660	20.426	37.362\$720	+	+ 1.510\$060
Via Fluvial	1. classe	3.657\$370	704 1/2	2.918\$590	+	+ 738\$780
	2. " " "	-	-	-	-	-
em geral	1.075 1/2	3.657\$370	704 1/2	2.918\$590	+	+ 738\$780

A distribuição dos bilhetes de passagens emitidos em 1895 pela procedencia e destino é dada nos seguintes quadros:

BITOLA DE 1.^m 60

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)	
	Numero	Receita	Numero	Receita
Nossas estações	1. ^a classe	342.361\$510	44.182	(2) 474.050\$690
	2. ^a „	462.672\$630	63.831 1/2	(2) 407.033\$220
	Em geral	805.034\$140	108.013 1/2	(2) 881.083\$910
Outras linhas (3)	1. ^a classe	(1)	45.706 1/2	228.040\$840
	2. ^a „	(1)	82.101 1/2	255.422\$270
	Em geral	(1)	127.808	483.463\$110

(1) A respectiva receita está incluída na dos passageiros de nossas estações para outras linhas.
 (2) Esta receita comprehende também a dos passageiros de outras linhas para nossas estações.
 (3) Comprehende também a secção Rio Claro e as linhas Descalvadense e Santa Rita.

BITOLA DE 1.m O — SECÇÃO RIO CLARO

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)	
	Numero	Receita	Numero	Receita
Nossas estações { 1. ^a classe . 2. ^a » . Em geral . }	126.696	456.210\$750	13.161 1/2	(2) 191.647\$290
	409.091 1/2	732.073\$500	25.824 1/2	(2) 224.767\$910
	535 787 1/2	1.188.284\$250	38.986	(2) 416.415\$200
Outras linhas (3) { 1. ^a classe . 2. ^a » . Em geral . }	10.348	(1)		
	25.366 1/2	(1)		
	35.714 1/2	(1)		

(1) A respectiva receita está incluída na dos passageiros de nossas estações para outras linhas.

(2) Esta receita compreende também a dos passageiros de outras linhas para nossas estações.

(3) Compreende também as nossas linhas de 1.m 60 e 0.m 60 de bitola.

BITOLA DE 0.m 60

Linha de Santa Rita

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)																		
	Numero	Receita	Numero	Receita																	
	Nossas estações <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>1.^a classe .</td> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td>2.049</td> <td>4.241\$520</td> <td>3.179</td> <td>11.650\$190</td> </tr> <tr> <td>2.^a „</td> <td>5.594 1/2</td> <td>6.855\$630</td> <td>5.510</td> <td>13.105\$320</td> </tr> <tr> <td>Em geral</td> <td>7.643 1/2</td> <td>11.097\$150</td> <td>8.689</td> <td>24.755\$510</td> </tr> </table>	1. ^a classe .	}	2.049	4.241\$520	3.179	11.650\$190	2. ^a „	5.594 1/2	6.855\$630	5.510	13.105\$320	Em geral	7.643 1/2	11.097\$150	8.689	24.755\$510				
1. ^a classe .	}	2.049		4.241\$520	3.179	11.650\$190															
2. ^a „		5.594 1/2		6.855\$630	5.510	13.105\$320															
Em geral		7.643 1/2	11.097\$150	8.689	24.755\$510																
Outras linhas (3) <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>1.^a classe .</td> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td>2.459</td> <td>(1)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.^a „</td> <td>5.434 1/2</td> <td>(1)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Em geral .</td> <td>7.893 1/2</td> <td>(1)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	1. ^a classe .	}	2.459	(1)			2. ^a „	5.434 1/2	(1)			Em geral .	7.893 1/2	(1)							
1. ^a classe .	}		2.459	(1)																	
2. ^a „			5.434 1/2	(1)																	
Em geral .		7.893 1/2	(1)																		

(1) A respectiva receita está incluída na dos passageiros de nossas estações para outras linhas.

(2) Esta receita comprehende tambem a dos passageiros de outras linhas para nossas estações.

(3) Comprehende tambem a nossa via ferrea de 1 m 60 de bitola e a secção Rio Claro.

A linha Descalvadense e a via fluvial só emittem bilhetes de passagem para o seu trafego interstacional.

No ultimo decennio o numero e receita de passageiros transportados foi:

BITOLA DE 1.ª M 60

ANNOS	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1885	40.806	135.145\$230	144.032	237.735\$700	184.837	372.880\$930
1886	45.289	153.850\$370	152.362	254.790\$640	197.651	408.641\$010
1887	53.429	181.263\$100	178.106	293.802\$560	231.535	475.065\$660
1888	59.989	215.174\$540	238.274	362.654\$070	298.263	277.828\$610
1889	75.881	244.520\$250	242.880	384.503\$160	318.711	629.023\$410
1890	92.102	302.132\$030	255.342	420.849\$000	347.444	722.981\$030
1891	166.687 ^{1/2}	406.635\$110	348.869	531.956\$510	515.556 ^{1/2}	938.591\$620
1892	233.156 ^{1/2}	528.195\$840	368.059 ^{1/2}	560.342\$100	601.216	1.088.537\$940
1893	310.100 ^{1/2}	717.246\$610	470.122	706.702\$130	780.222 ^{1/2}	1.423.983\$740
1894	233.563 ^{1/2}	724.612\$670	461.790 ^{1/2}	729.530\$120	695.354	1.454.142\$790
1895	249.120	1.044.453\$040	566.217 ^{1/2}	1.125.128\$120	815.337 ^{1/2}	2.169.581\$160

Bitola de 1.m O—Secção Rio Claro

ANNOS	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
	1892 (1)	65.344 ^{1/2}	284.288\$360	148.961	316.062\$780	214.305 ^{1/2}	580.351$140
1893	121.829 ^{1/2}	502.865\$080	303.568	618.391\$800	425.397 ^{1/2}	1.121.256\$880
1894	111.498 ^{1/2}	518.524\$660	321.602 ^{1/2}	638.393\$190	433.101	1.156.917\$850
1895	150.205 ^{1/2}	647.855\$040	460.282 ^{1/2}	956.841\$410	610.488	1.604.699\$450
BITOLA Om. 60						
DESCALVADENSE						
1891 (2)	2.063	1.440\$880	13.991	5.638\$770	16.054	7.079\$650
1892	3.395	2.423\$030	15.909	6.512\$810	19.299	8.935\$840
1893	3.484	2.634\$240	15.529 ^{1/2}	6.387\$740	19.013 ^{1/2}	9.021\$980
1894	2.516	3.379\$310	11.139	5.442\$450	13.655	7.821\$760
1895	2.026 ^{1/2}	3.664\$170	10.164 ^{1/2}	10.104\$210	12.191	13.768\$380
SANTA RITA						
1891 (3)	548 ^{1/2}	1.441\$520	11.595	17.434\$670	12.143 ^{1/2}	18.876\$190
1892	2.632	6.552\$740	12.591	18.726\$920	15.223	25.279\$560
1893	6.842	17.226\$240	12.853 ^{1/2}	19.261\$280	19.625 ^{1/2}	36.487\$520
1894	6.347 ^{1/2}	17.537\$010	14.078 ^{1/2}	19.825\$710	20.426	37.362\$720
1895	7.687	15.891\$710	16.539	19.960\$950	24.226	35.852\$660

(1) Só abrange o período de Abril a Dezembro.
 (2) Só abrange o período de Março a Dezembro.
 (3) Só abrange o período de Abril a Dezembro.

Na via fluvial o movimento de passageiros tem sido:

ANNOS	NUMERO	RECEITA
1886	139	
1887	315	
1888	333	
1889	690	2:177\$480
1890	706	2:281\$100
1891	734	2:841\$610
1892	747	3:200\$920
1893	1.108	4:561\$140
1894	704 ¹ / ₂	2:918\$590
1895	1.075 ¹ / ₂	3:657\$370

IMMIGRANTES

Foi a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes que iniciou em 1882 o transporte gratuito, para o interior, dos immigrantes e suas bagagens.

Adquirindo ella em abril de 1892 as linhas da Rio Claro Railway Company, começou immediatamente a fazer gratuitamente nessas linhas aquelle transporte, que até então era pago pelo Governo á Companhia Inglesa, Rio Claro Railway.

Inaugurando o transporte gratuito de immigrantes em novembro do 1882, tem a Companhia Paulista transportado em suas vias ferreas e fluviaes até 31 de dezembro ultimo 324.096 immigrantes que, se tivessem pago as respectivas passagens de 2.^a classe, produziriam a receita total de 1.211:538\$805.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondentemente que deixou de ser cobrada pela Companhia:

ANNOS	Numero de imigrantes transportados	Receita que deixou de ser arrecadada
1883 (*)	2.836	9:822\$390
1884	2.699	8:987\$500
1885	4.633	13:960\$520
1886	2.177	8:174\$440
1887	16.231	46:430\$720
1888	64 836	185:170\$270
1889	18.981	59:976\$840
1890	18.767	61:705\$790
1891	59.747	171:811\$700
1892	23.671	94:220\$230
1893	21.404	105:782\$420
1894	17.019	76:339\$085
1895	71 095	369:156\$900
	324.096	1.211:538\$805

(*) Comprehende tambem os mezes de Novembro e Dezembro de 1892.

Os dados de 1895 são assim discriminados:

Linhas	N. de imigrantes transportados	Receita que deixou de ser arrecadada
Bitola de 1.m60	71.095	260:891\$600
Bitola de 1.0-Secção Rio Claro	21.281	101:779\$900
Bitola de 0m60 | Descalvadense	1.558	1:783\$600
| Santa Rita	1.595	1:914\$000
Via Fluvial	421	2:787\$800
		369:156\$900

Discriminando os dados do primeiro quadro pelas diversas linhas da Companhia, temos:

ANNOS	Bitola de 1.º60		Secção Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883 . . .	2.836	9.822\$390							168	369\$540
1884 . . .	2.699	8.987\$500							756	2.190\$000
1885 . . .	4.633	13.969\$520							378	2.347\$000
1886 . . .	2.177	8.174\$440							532	1.430\$000
1887 . . .	16.231	46.061\$180							763	4.318\$000
1888 . . .	64.836	182.980\$270			2.046	613\$800				
1889 . . .	18.981	57.329\$840								
1890 . . .	18.767	60.275\$790								
1891 . . .	59.747	166.879\$900								
1892 . . .	23.671	66.884\$976	6.050	24.845\$380	442	142\$380	411	616\$500		
1893 . . .	21.404	67.065\$720	8.766	36.860\$840	426	137\$440	378	567\$000		
1894 . . .	17.019	50.939\$650	5.820	24.779\$290	281	94\$170	253	379\$500	21	146\$475
1895 . . .	71.095	260.891\$600	21.281	101.779\$900	1.558	1.789\$600	1.595	1.914\$000	421	2.787\$800
	324.096	1.000.553\$770	41.917	188.264\$410	4.753	2.771\$390	2.637	3.477\$000	3.610	16.472\$235

MERCADORIAS

Bitola de 1^m 60

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)		
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	
Nossas estações	{ Animaes { pelos trens de passag.	3.876	12.220\$420	2.107	21.913\$580
	» , , cargas.	1.077	1.249\$130	434	2.383\$560
	Total dos animaes	4.953	13.469\$550	2.541	24.297\$140
	Bagagens e encomendas (kl)	1.997.106	63.028\$810	1.105.247	175.004\$050
Mercadorias	{ Café	45.553.933	270.506\$860	30.460.300	1.028.439\$110
	{ Diversas	45.553.933	270.506\$860	25.103.123	1.643.103\$500
	{ Em geral			55.563.423	2.671.542\$610
Outras linhas (3)	{ Animaes { pelos trens de passag.	1.953	(1)	2.487	11.251\$530
	» , , cargas.	1.306	(1)	320	317\$700
	Total dos animaes	3.259	(1)	2.807	11.569\$230
	Bagagens e encomendas (kl)	1.786.738	(1)	3.535.575	204.296\$520
Mercadorias	{ Café	70.803	(1)	145.162.308	3.127.720\$550
	{ Diversas	106.609.806	(1)	163.286.044	2.343.475\$040
	{ Em geral	106.680.609	(1)	308.448.352	3.471.195\$590

(1) A respectiva receita está incluída na dos transportes de nossas estações para outras linhas.

(2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.

(3) Comprehendem tambem a secção Rio Claro, as linhas Descalvadense, Santa Rita, e a Via Fluvial.

BITOLA DE 1.^M 00
Secção Rio Claro

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)			
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita		
Nossas estações	Animaes { pelos trens de passag. » » » cargas.	8.391	36.138\$060	689	19.237\$100	
		3.569	8.532\$160	85	1.099\$650	
	Total dos animaes	11.960	44.670\$220	774	20.330\$750	
	Bagagens e encomendas (kl.)	3.039.209	116.131\$610	390.128	145.691\$260	
		{ Café	—	41.437.751	1.472.061\$590	
	Mercadorias	38.030.877	256.208\$440	6.286.497	1.569.976\$980	
		{ Em geral	38.030.877	256.208\$440	47.724.248	3.043.088\$570
	Outras Linhas (3)	Animaes { pelos trens de passag. » » » cargas.	1.228	(1)		
			224	(1)		
		Total dos animaes	1.452	(1)		
Bagagens e encomendas (kl.)		1.111.674	(1)			
		{ Café	3.091	(1)		
Mercadorias	52.112.136	(1)				
	{ Em geral	52.115.227	(1)			

(1) A respectiva receita está incluída na dos transportes de nossas estações para outras linhas.

(2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.

(3) Comprehendem tambem as nossas vias ferreas de 1.m60 e 0.m60 de bitola, e a Via Fluvial.

BITOLA DE O.^M 60

Linha Descalvadense

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS ⁽¹⁾	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Nossas estações { Animaes Bagagens e encomendas (kil.) { Café Mercadorias. { Diversas Em geral.	67	55\$400	40	48\$030
	104.742	1:996\$150	25.667	1:237\$440
	782.236	2:493\$440	3.818.329	31:164\$310
Outras linhas ⁽²⁾ { Animaes Bagagens e encomendas (kil.) { Café Mercadorias. { Diversas Em geral.	27	2:493\$440	100.887	4:933\$190
	27.960	(1)	3.919.216	36:097\$500
	1.057.120	(1)		
	1.057.120	(1)		

⁽¹⁾ A respectiva receita está incluída na dos transportes de nossas estações para outras linhas.

⁽²⁾ Esta receita compreende também a dos transportes de outras linhas para nossas estações.

⁽³⁾ Compreendem também a nossa via ferrea de 1.m 60 de bitola a secção Rio Claro, a linha de Santa Rita e a Via Fluvial.

Linha de Santa Rita

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS ⁽³⁾	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Nossas estações	Animaes	66	95	607\$050
	Bagagens e encomendas (kil.)	19 627	69.281	8.073\$730
	{ Café	—	—	48.201\$680
Outras linhas ⁽³⁾	Mercadorias { Diversas	1.027.635	3.822.851	52.631\$410
	{ Em geral	1.027.635	229.250	100.833\$090
	Animaes	132	4.052.110	—
Nossas estações	Bagagens e encomendas (kil.)	110.656	—	—
	{ Café	—	—	—
	{ Diversas	4.257.686	—	—
Outras linhas ⁽³⁾	Mercadorias { Diversas	4.257.686	—	—
	{ Em geral	—	—	—
	Animaes	—	—	—

(1) A respectiva receita está incluída na dos transportes de nossas estações para outras linhas.
 (2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.
 (3) Comprehendem tambem a nossa linha ferrea de I.m60 de bitola, a secção Rio Claro a Descalvadense e a via Fluvial.

VIA FLUVIAL

DE	PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS ⁽³⁾	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Nossas estações	Animaes	54	—	—
	Bagagens e encommendas (kil.)	18.593	5.127	(2) 2.597\$990
	{ Café	—	4.279.628	(2) 103.962\$130
Mercadorias	{ Diversas	591.229	1.985.900	(2) 98.714\$130
	{ Em geral	591.229	6.265.528	(2) 202.676\$260
Outras linhas ⁽³⁾	Animaes	32.073	—	—
	Bagagens e encommendas (kil.)	2.242	(1)	(1)
	{ Café	4.421.776	(1)	(1)
Mercadorias	{ Diversas	4.421.018	(1)	(1)
	{ Em geral	—	—	—

(1) A respectiva receita está incluída na dos transportes de nossas estações para outras linhas.
 (2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.
 (3) Comprehendem tambem todas as nossas vias ferreas.

Consta do seguinte quadro a quantidade de animaes, bagagens, encommendas e mercadorias transportados no ultimo decennio.

BITOLA DE 1.ª 60

ANNOS	Animaes		Bagagens a encomendas		Mercadorias	
	Nuúmero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
1885	5.766	8.912\$770	.	40.120\$690	175.278	2.334.005\$750
1886	5.510	9.657\$790	.	50.208\$630	173.845	2.453.851\$610
1887	7.004	11.963\$540	1.437	63.009\$250	169.998	2.256.912\$740
1888	6.701	11.358\$500	1.559	71.443\$470	213.111	2.825.335\$830
1889	7.071	11.556\$710	2.235	91.889\$680	249.121	3.405.862\$140
1890	5.768	14.222\$320	2.613	116.032\$860	300.671	3.892.727\$490
1891	9.767	22.639\$510	4.267	195.809\$080	365.078	4.768.991\$770
1892	10.905	23.751\$230	8.599	401.861\$380	395.450	5.138.799\$850
1893	14.985	31.671\$060	10.965	487.216\$480	380.811	4.745.132\$400
1894	13.207	38.510\$080	7.451	374.504\$050	426.513	7.206.095\$580
1895	13.560	49.335\$920	8.425	442.329\$380	516.246	8.413.245\$060

Nas outras linhas ferreas e fluviaes o movimento consta do seguinte quadro:

BITOLA DE 1^{ma} O - SECÇÃO RIO OLARO

ANNOS	Animas		Bagagens e encomendas		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
1892 ¹⁾	8.764	22.369\$150	2.055	109.761\$750	69.716	1.196.071\$220
1893	16.866	42.446\$270	3.464	179.112\$850	81.889	1.371.815\$040
1894	11.606	46.971\$210	3.481	188.166\$230	112.695	2.729.485\$410
1895	14.186	65.000\$970	4.541	261.822\$870	137.870	3.239.247\$010
BITOLA DE 0^m 60 - LINHA DE DESCALVADENSE						
1891 ²⁾	124	62\$960	69	1.247\$950	5.731	28.211\$440
1892	169	94\$180	124	2.522\$140	5.210	26.356\$060
1893	134	76\$580	126	2.494\$100	3.976	18.935\$900
1894	121	79\$100	130	2.422\$330	4.683	30.062\$730
1895	134	103\$430	158	3.233\$590	5.758	38.590\$940
BITOLA DE 0^m 60 - LINHA DE SANTA RITA						
1891 ²⁾	80	14\$780	71	2.918\$580	5.382	47.809\$570
1892	193	319\$670	152	6.114\$750	6.564	53.837\$500
1893	261	561\$040	182	7.270\$190	8.385	61.628\$730
1894	322	679\$960	203	8.839\$740	9.040	88.759\$550
1895	293	812\$930	200	8.904\$590	9.337	105.109\$740
VIA FLUVIAL						
1886	.	.	.	.	2.820	.
1887	.	.	.	.	5.423	.
1888	.	.	.	.	6.375	.
1889	.	.	.	.	9.558	.
1890	23	31\$620	19	955\$240	9.975	123.107\$830
1891	65	51\$220	33	2.111\$550	12.793	171.900\$340
1892	11	16\$700	120	9.432\$120	13.693	171.164\$970
1893	129	234\$090	89	5.268\$150	10.654	143.599\$760
1894	64	100\$700	48	2.435\$670	9.725	174.050\$530
1895	54	38\$000	56	3.125\$060	11.281	205.139\$290

¹⁾ Só abrange o periodo de Abril a Dezembro de 1892.

²⁾ Só abrange o periodo de Abril a Dezembro de 1891.

Considerando separadamente o café temos:

ANNOS	Quantidade em toneladas	Quantidade em saccos de 60 kilos	Quantidade em arrobas	RECEITA TOTAL	RECEITAS MÉDIAS		
					Per tonelada embarcada	Per tonelada kilometro	Per arroba kilometro
BITOLA DE 1 m 60							
1882	71.133	1.185.550	4.742.200				
1883	93.541	1.559.016	6.236.064				
1884	87.842	1.464.033	5.856.132				
1885	97.977	1.632.950	6.531.800				
1886	93.984	1.566.400	6.265.600				
1887	75.451	1.224.183	4.896.732				
1888	86.753	1.445.883	5.783.532				
1889	124.832	2.080.533	8.322.132	2.187.932\$650	16\$480	\$176.3	\$002.6
1890	132.764	2.212.736	8.850.944	2.769.144\$480	17\$562	\$175.6	\$002.6
1891	157.678	2.627.966	10.511.863	2.920.407\$860	16\$868	\$176.3	\$002.6
1892	173.718	2.895.310	11.581.239	2.120.714\$210	17\$489	\$192.1	\$002.9
1893	121.259	2.020.978	8.083.911	3.951.208\$980	24\$759	\$250.0	\$003.7
1894	159.585	2.659.753	10.639.012	4.156.159\$660	23\$656	\$263.7	\$003.8
1895	175.693	2.928.223	11.712.892				
BITOLA DE 1 m 0 - SEÇÃO RIO CLARO							
1890	23.940	399.000	1.596.002				
1891	28.900	481.676	1.926.706				
1892	40.354	672.571	2.690.283	1) 677.331\$840	1) 21\$516	1) \$194.1	1) \$002.9
1893	23.052	384.198	1.536.792	534.870\$120	23\$203	\$199.3	\$003.0
1894	40.661	677.676	2.710.704	1.419.722\$710	34\$916	\$284.2	\$004.3
1895	41.441	690.681	2.762.724	1.473.061\$590	35\$546	\$289.5	\$004.3

BITOLA DE 0 m 60 - DESCALVADENSE

1890	2.384	39.741	158.967				
1891	5.432	90.542	362.171				
1892	3.502	58.375	233.500	2) 24.368\$570	2) 5\$078	2) \$428.2	2) \$006.4
1893	2.189	36.489	145.955	19.507\$080	\$4570	\$435.3	\$006.5
1894	2.845	47.421	189.684	13.389\$050	6\$116	\$497.4	\$007.4
1895	3.818	63.639	254.556	21.642\$590	7\$607	\$608.2	\$009.1
				31.164\$310	8\$162	\$664.7	\$009.9
BITOLA DE 0 m 60 - SANTA RITA							
1891	3.227	53.780	215.190				
1892	2.947	49.119	196.476	29.113\$800	1) 9\$021	1) \$334.3	1) \$005.0
1893	2.692	44.373	179.495	26.488\$300	8\$988	\$332.9	\$005.0
1894	3.453	57.551	230.204	26.598\$690	9\$880	\$365.8	\$005.5
1895	3.823	63.714	254.856	43.751\$710	12\$670	\$469.2	\$007.0
				48.201\$680	12\$608	\$467.0	\$007.0
VIA FLUVIAL							
1886	2.017	33.616	134.464				
1887	3.638	60.633	242.532				
1888	4.039	67.316	269.264				
1889	5.952	99.200	396.800				
1890	5.271	87.850	351.395	59.945\$850	11\$372	\$185.8	\$002.8
1891	6.035	100.584	402.366	71.976\$370	11\$925	\$168.5	\$002.5
1892	5.726	95.432	381.728	67.078\$700	11\$715	\$178.8	\$002.7
1893	3.764	62.741	250.965	63.725\$120	16\$930	\$271.3	\$004.1
1894	4.291	71.512	286.049	100.797\$830	23\$490	\$305.8	\$004.6
1895	4.282	71.364	285.456	103.962\$130	24\$278	\$309.6	\$004.6

As quantidades da seção Rio Claro, até 1892, e da Descalvadense, até 1891, só abrangem o café que passou em trânsito pela nossa linha de 1m 60.

1) Refere-se somente ao café transportado de Abril a Dezembro.
 2) Março a Dezembro.
 3) Abril a Dezembro.

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado no dois ultimos annos nas diversas linhas ferreas e fluviaes da Companhia Paulista:

BITOLLA DE 1.^m 60

	DE NOSSAS ESTAÇÕES PARA OUTRAS LINHAS						
	Em 1895			Em 1894			
	DESPACHADO		RECEBIDO	DESPACHADO		RECEBIDO	
	Quantidade em		Quantidade em	Quantidade em		RECEITA	
	Kilos	Arrobas	Kilos	Arrobas	Kilos	Arrobas	
Jundiaby	420.543	28.036	—	—	259.284	17.286	1.195.8810
Louveira	1.291.019	86.068	233	16	853.611	56.907	3.739.800
Recinhas	2.642.081	176.179	96	6	2.104.370	140.291	10.054.8410
Vallinhos	2.311.022	154.068	13.412	894	2.834.585	188.972	36.299.8840
Campinas	54.826	3.655	—	—	273.667	18.245	4.111.8790
B'ia Vista	458.474	30.565	437	29	481.177	28.745	8.547.8760
Rebocães	140.856	9.390	3.500	233	70.991	4.733	2.087.8170
Santa Barbara	403.720	26.915	230	15	46.579	24	18.144.8450
Jandu	2.554.300	170.287	3.097	206	2.910.307	194.021	88.846.8270
Limeira	942.917	62.861	—	—	1.040.669	64.378	33.062.8300
Corteiros	963.487	64.232	—	—	1.083.557	72.237	35.856.8470
Santa Gertrudes	1.236.248	89.083	38.815	2.588	1.814.184	87.612	47.304.8950
Rio Claro	1.638.560	102.057	125	8	1.643.592	109.673	59.332.8220
Remanso	1.630.850	102.057	—	—	1.634.593	108.979	62.570.8260
Araçás	1.094.304	72.954	—	—	954.520	23.655	14.359.8740
Guabiroba	2.866.200	192.413	—	—	2.010.285	134.019	85.835.8690
Leme	2.206.743	142.116	—	—	1.489.337	99.289	66.634.8430
Prassununga	1.634.126	108.942	10.613	708	1.525.075	101.672	63.678.8060
Porto Ferreira	1.530.728	102.049	255	17	2.434.735	162.316	121.124.8880
Descalvado	2.510.314	167.354	—	—	64.100	4.273	2.682.8060
Emas	79.760	5.317	—	—	1.308.568	87.238	60.924.8180
Baguassú	769.630	51.302	—	—	2.425.584	161.705	119.9.88230
Santa Silveira	2.223.965	148.264	—	—	1.847.091	123.139	94.694.8610
Santa Cruz	1.019.824	67.988	—	—	58.018.8290	103.151	78.044.8610
Santa Veridiana	1.215.303	81.020	—	—	1.622.291	108.151	—
Somma	30.460.300	2.030.687	70.803	4.720	32.893.771	2.192.918	45.987 3.065 1.141.47.8640

DE OUTRAS LINHAS PARA NOSSAS ESTAÇÕES

Fluvial C. P.	49.048	3.270	—	—	29.816	1.989	(1)
Santa Rita	270	18	—	—	899	60	—
Descalvadense	540	36	—	—	645	43	—
Seção Rio Claro	9.298	+20	—	—	4.361	2-0	—
S. Paulo Railway	—	—	—	—	79	5	—
Mogyana	4.408	—	—	—	4.093	273	—
Ramal Ferreo	280	19	—	—	—	—	—
Ituana e Sorocabana	2.813	187	—	—	—	23	—
Itatubense	4.146	276	—	—	5.747	383	—
Somma	70.803	4.720	—	—	45.987	3.065	—

DE OUTRAS LINHAS PARA OUTRAS LINHAS

Fluvial C. P.	4.220.580	982.039	—	—	4.259.494	283.866	175.857.8890
Santa Rita	3.822.581	254.839	—	—	2.431.237	230.057	144.511.8080
Descalvadense	3.817.789	254.519	—	—	2.844.629	189.642	144.104.8880
Seção Rio Claro	41.428.463	2.761.897	—	—	40.633.267	2.710.218	1.410.387.8560
S. Paulo Railway	2.085	139	—	—	715	48	(2)
Mogyana	84.508.756	5.633.917	—	—	70.513.773	4.700.918	896.716.8730
Ramal Ferreo	4.218.972	281.265	—	—	2.366.706	157.780	30.079.8570
Ituana e Sorocabana	185	12	—	—	60	4	(2)
Itatubense	3.132.907	208.860	—	—	2.555.495	170.366	10.981.8730
Somma	145.162.308	9.677.487	—	—	126.645.433	8.443.029	2.809.728.8340
Total geral	175.693.411	11.712.894	70.803	4.720	159.585.191	10.639.012	45.887 3.065 8.951.208.8980

(1) A respectiva receita está incluída nas estações em que foi recebido o café.

(2) A respectiva receita está incluída nas linhas em que foi recebido das linhas São Paulo Railway e Sorocabana.

BITOLA DE 1^m O — SECÇÃO RIO CLARO

ESTAÇÕES	Em 1895				Em 1894			
	QUANTIDADE		RECEITA		QUANTIDADE		RECEITA	
	Recebido	DESPACHADO			Recebido	DESPACHADO		
	Kilos	Arrobas			Kilos	Arrobas		
Morro Grande	—	1.164.568	77.638	5.078\$030	—	601.961	40.131	2.614\$810
Corumbataby.	—	1.234.909	82.327	9.514\$470	—	877.332	58.489	6.791\$900
Annapolis.	84	1.081.930	72.129	12.628\$940	—	889.177	59.278	10.488\$810
Oliveiras.	—	985.280	65.685	12.607\$050	—	430.500	28.700	5.554\$780
V. do Rio Claro.	—	449.065	29.938	7.410\$760	—	525.858	35.057	8.656\$350
Colonia.	—	1.398.481	93.232	26.430\$880	—	1.126.220	75.081	21.519\$360
São Carlos.	2.431	1.627.679	108.512	36.729\$110	—	2.421.617	161.441	55.250\$100
V. do Pinhal.	—	1.037.321	69.155	28.726\$240	—	1.913.707	127.581	53.940\$050
Fortaleza.	—	1.121.325	74.755	35.255\$960	—	773.941	51.596	24.214\$400
Araraquara.	120	2.345.870	156.391	88.202\$160	243	3.229.409	215.294	125.586\$280
A. Brasileira	—	1.172.314	78.154	48.509\$460	—	1.220.144	81.343	47.708\$450
Santa Lucia.	—	1.502.255	100.150	63.118\$220	—	1.265.696	84.380	53.758\$420
Rincão.	—	46.920	3.128	2.179\$730	—	35.280	—	1.638\$220
Motuca.	—	—	—	—	—	—	—	—
Hammond.	—	1.067.567	71.171	61.445\$710	—	835.830	55.722	48.822\$470
Guariba.	—	507	34	32\$600	—	—	—	—
Corrego Rico.	—	766.372	51.091	48.319\$170	1.548	277.509	18.502	18.198\$340
Jaboticabal.	289	1.135.929	75.729	31.261\$080	—	1.316.175	87.745	36.862\$980
Babylonia.	—	—	—	—	—	—	—	—

ESTAÇÕES	Em 1895				Em 1894			
	QUANTIDADE		RECEITA		QUANTIDADE		RECEITA	
	Recebido	DESPACHADO			Recebido	DESPACHADO		
	Kilos	Arrobas			Kilos	Arrobas		
Floresta	—	914.436	60.962	26.223\$750	—	1.707.789	113.852	49.164\$650
Canchim.	—	24.900	1.660	316\$930	—	—	—	—
Capão Preto.	—	341.633	22.776	10.463\$120	—	516.420	34.428	15.407\$360
Agua Vermelha.	—	1.337.058	89.137	41.709\$910	—	1.457.059	97.137	46.125\$900
Araraby.	—	547.977	36.532	18.206\$090	—	713.691	47.579	23.823\$020
S. Eudoxia.	—	1.335.175	89.012	47.034\$330	—	1.278.358	85.224	45.303\$670
Angico.	—	87.220	5.815	2.221\$810	—	317.284	21.152	6.601\$290
Montolinho.	—	1.091.662	72.777	28.780\$320	—	1.583.302	105.563	32.073\$850
Jacaré.	—	796.397	53.093	23.160\$740	—	537.444	35.830	15.657\$480
Ribeirão Bonito.	—	3.127.517	208.501	106.198\$420	—	2.468.928	164.595	84.345\$630
Morro Pellado.	—	812.517	54.168	16.443\$250	48	550.281	36.685	11.141\$000
Campo Alegre.	—	652.372	43.492	16.213\$280	—	820.606	54.707	20.454\$590
Brotas.	—	1.088.120	73.208	33.301\$290	—	1.159.887	77.326	35.546\$540
Torrinha.	—	721.099	48.073	28.155\$600	80	745.939	49.729	29.059\$850
Ventania.	—	499.946	33.330	22.361\$290	—	365.321	24.356	15.361\$740
Dois Corregos.	—	1.568.725	104.882	73.354\$250	—	1.264.530	84.302	59.883\$990
Mineiros.	—	1.374.407	91.627	68.049\$390	70	1.261.592	84.106	62.861\$660
Banharão.	150	526.755	35.119	27.370\$600	—	1.111.072	74.071	58.866\$510
Jahú.	17	6.441.513	429.434	365.447\$150	960	5.057.769	337.185	289.444\$860
Total.	3.091	41.437.751	2.762.517	1.473.061\$590	2.949	40.657.628	2.710.508	1.419.722\$710

Bitola de Om 60 — Descalvadense			
	Kilos	Arrobas	RECEITA
São Miguel	—	151.168	10.078
Pantano.	—	1.304.402	86.960
Aurora.	—	2.362.759	157.517
Total.	—	3.818.329	254.555

Bitola de Om 60 — Santa Rita			
	Kilos	Arrobas	RECEITA
Santa Rita	—	3.822.851	254\$857
Total.	—	440	3.452.613

VIA FLUVIAL

ESTAÇÕES	Em 1895				Em 1894			
	QUANTIDADE				QUANTIDADE			
	DESPACHADO				DESPACHADO			
	Recebido	Kilos	Arrobas	RECEITA	Recebido	Kilos	Arrobas	RECEITA
Porto Prainha	82	326.838	21.789	5.840\$990	—	726.943	48.463	13.328\$360
» Amaral	—	1.118.516	74.568	22.056\$700	—	1.277.384	85.159	25.178\$500
» C. Bueno	—	—	—	—	—	22.095	1.473	674\$520
» Jatahy	—	1.057.160	70.477	26.635\$830	—	906.895	60.460	23.227\$180
» Cedro	—	—	—	—	—	1.200	80	203\$110
» Guatapará.	—	1.180.108	78.674	32.516\$980	57	947.290	63.152	25.555\$880
» M. Prado	—	547.958	36.531	15.160\$110	—	407.503	27.167	12.591\$240
» Barrinha	—	—	—	—	460	—	—	17\$560
» Pitangueiras	2.160	—	—	—	673	—	—	10\$790
» Pontal	—	49.048	3.270	1.751\$520	240	—	—	10\$390
Total	2.242	4.279.628	285.309	103.962\$130	1.430	4.289.310	285.954	100.797\$830

Confrontando as diferentes verbas da receita do anno de 1895, comprehendidas sob a denominação geral de mercadorias, com as do anno de 1894, verificam-se os seguintes resultados:

Bagagens e encomendas: — Cresceu em 1895, em todas as linhas o transporte de bagagens e encomendas. Na bitola larga manifestou-se o augmento de 974 toneladas na quantidade e de 67:825\$330 na receita. Na secção Rio Claro esses augmentos foram de 1.060 toneladas no peso e do 73:656\$640 no producto. Na linha Descalvadense deu-se o accrescimo de 28 toneladas e de 811\$260, e a linha de Santa Rita apresenta a diminuição de 4 toneladas no peso e o augmento de 64\$850 na receita.

A via fluvial offerece tambem o accrescimo de 8 toneladas e de 689\$390.

Animaes: — Só na via fluvial diminuiu em 1895, a receita proveniente do transporte de animaes. Em todas as outras linhas cresceu essa receita, como deixam assignalados os respectivo quadros comparativos.

Mercadorias: — Continuou a crescer durante o anno de 1895 todo o trafego de mercadorias.

Na bitola larga manifestou-se, em 1895, no transporte de café o augmento de 16.108 toneladas ou de 10 % na quantidade e de 204:950\$680 ou de 5 % na receita. Referem-se todas estas porcentagens ao movimento annual.

No 1.º semestre de 1895 a quantidade de café transportado teve o notavel augmento de 38.667 toneladas, 2.578.019 arrobas, ou de 289 %, e no 2.º semestre a sensivel diminuição de 22.559 toneladas, 1.504.137 arrobas, ou de 15 % sobre iguaes periodos de 1894.

As respectivas receitas augmentaram de 913:884\$430, ou de 381 % no 1.º semestre, diminuindo de 708:933\$750, ou de 19 % no 2.º semestre.

O trafego de mercadorias diversas cresceu tambem, durante o anno de 1895, de 73.625 toneladas, ou de 27 % augmentando a respectiva receita de 1.002:197\$800, ou de 30 %. No 1.º semestre deu-se e augmento de 36.470 toneladas ou de 29 % na quantidade, tendo crescida a respectiva receita de 647:493\$360 ou de 44 %. No 2.º semestre esses augmentos foram de 37.155 toneladas ou de 26 % e de 354:704\$440 ou de 19 %.

O trafego proprio ou interstacional despachado nas estações da bitola larga cresceu em 1895, de 9.844 toneladas ou de 27 % e o respectiva producto augmentou de 73:803\$360, ou de 37 %

Em 1894, esses augmentos tinham sido de 3.766 toneladas ou de 11 % no peso e de 35.662\$840, ou de 22 % na importancia.

O trafego extranho, abstrahindo o café despachado pelas estações da bitola larga para as das outras linhas, cresceu de 5.704 toneladas ou de 29 % quando em 1894 cresceu de 1.440 toneladas, ou de 7 %.

Os despachos das outras linhas com destino ás estações da bitola larga, isto é, o trafego recebido ou de importação, augmentaram, durante o anno de 1895, de 21.856 toneladas, ou de 25 %, tendo sido de 10.613 toneladas ou de 11 % esse augmento no anno 1894.

O trafego de mercadorias, excluindo o café, em transitio pela bitola larga com destino ás outras linhas, ou dellas procedente, cresceu, em media, de 36.216 toneladas, ou de 28 %. Em 1894 esse accrescimento fôra de 15.663 ou de 14 %.

Continuando a crescer tambem todo o trafego da estação de Campinas.

O peso total das mercadorias (exceptuando o café e toda a carga de baldeação de e para Moyana) despachadas e recebidas na estação de Campinas em 1895 foi de 122.241 toneladas, tendo sido de 98.712 toneladas em 1894 de 96.026 toneladas em 1893 e de 78.888 toneladas em 1892. O augmento em 1895 foi, portando, de 23.529 toneladas, ou de 23 % sobre o movimento de 1894, de 26.215 toneladas, ou de 27 % sobre o movimento de 1893 e de 43.353 ou de 54 % sobre o movimento de 1892.

A quantidade total de bagagens, encomendas e mercadorias despachadas e recebidas durante o anno de 1895, na estação de Campinas, attingiu a 126.684 toneladas.

O movimento de bagagens, encomendas e mercadorias baldeadas em 1895, de e para a Moyana, elevou-se a 190.428 ton., ou mais 37.843 toneladas do que em 1894. Não considerando o movimento do café, o peso baldeado em 1895 foi de 105.912 toneladas, ou mais 23.846 toneladas, do que em 1894.

O movimento total de baldeação de bagagens, encomendas e mercadorias de e para a nossa secção Rio Claro elevou-se, durante o anno de 1895, a 101.341 toneladas ou mais 16.396 toneladas do que em 1894. Deduzindo o café, o peso baldeado em Rio Claro em 1895, foi de 59,900 toneladas ou mais 15.616 toneladas do que em 1894.

O augmento de 16.108 ton. ou de 1.073.882 @ de café representando 204.950\$680, manifestado no anno de 1895 no transporte effectuado nas linhas da bitola larga é assim distribuido:

1.º Semestre de 1895

Das diversas estações da bitola larga.	Mais	7.239 toneladas, ou Mais	482.564 arrobas representando Mais	202.645\$850
Da nossa Secção Rio Claro	9.436	toneladas, ou Mais	629.057	336.319\$560
Da nossa via Fluvial	862	»	57.454	39.058\$710
Da nossa linha de Santa Rita	1.020	»	68.007	42.753\$460
Da nossa linha Descalvadense	1.338	»	88.551	65.819\$570
Da Companhia Mogyana	15.764	»	1.50.969	199.958\$960
Da Itatibense	1.084	»	72.249	5.796\$490
Do Ramal Ferreo Campineiro	1.333	»	128.910	21.552\$930
De outras linhas	1	»	52	(*)
Total	38.667	»	2.578.019	913.884\$490

2.º Semestre de 1895

Das diversas estações da bitola larga	Menos	644.795 toneladas ou Menos	644.795 arrobas representando Menos	315.685\$880
Da nossa Secção Rio Claro	8.656	»	5.7.048	270.754\$850
Da nossa via Fluvial	872	»	58.099	40.370\$210
Da nossa linha de Santa Rita	649	»	43.297	27.273\$710
Da nossa linha Descalvadense	855	»	23.681	17.219\$960
Da Companhia Mogyana	1.769	»	117.949	34.332\$840
Da Itatibense	508	»	33.862	2.324\$390
Do Ramal Ferreo Campineiro	81	»	5.406	983\$710
De outras linhas	3	»	206	Mais (*)
Total	22.559	»	1.504.137	Menos 708.938\$750

Anno de 1895

Das diversas estações da bitola larga	Menos	2.433 toneladas ou Mais	162.231 arrobas representando Mais	113.040\$530
Da nossa secção Rio Claro	780	»	52.009	65.584\$710
Da nossa via Fluvial	0	»	645	1.311\$500
Da nossa linha de Santa Rita	371	»	24.710	15.480\$750
Da nossa linha Descalvadense	973	»	64.870	48.593\$610
Da Companhia Mogyana	13.995	»	833.020	165.626\$820
Da Itatibense	576	»	38.387	3.472\$100
Do Ramal Ferreo Campineiro	1.352	»	123.504	20.539\$420
De outras linhas	4	»	258	(*)
Total	16.108	»	1.073.882	204.950\$680

(*) A receita está incluída na das nossas estações em que foi recebido o café.

O movimento total do Café transportado pelas diversas linhas ferreas e fluviaes da Companhia Paulista nas tres ultimas safras consta do seguinte quadro :

SAFRAS

	De 1.º de Julho de 1892 a 30 de Junho de 1893		De 1.º de Julho de 1893 a 30 de Junho de 1894		De 1.º de Julho de 1894 a 30 de Junho de 1895	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
Da nossa bitola larga	37.304	621.733	16.822	280.367	40.132	668.870
Da nossa secção Rio Claro	30.932	515.533	16.142	269.033	50.094	834.892
Da nossa via Fluvial	5.067	84.450	2.665	44.416	5.151	85.842
Da nossa linha de Santa Rita	2.913	48.550	2.402	40.034	4.472	74.538
Da nossa linha Descalvadense	2.754	45.900	1.704	28.400	4.174	69.559
Total da Companhia Paulista	78.970	1.316.166	39.735	622.250	104.028	1.733.711
« « Mogyana	72.567	1.299.450	39.575	659.584	86.282	1.438.040
« « Itatibense	4.765	79.417	1.618	26.966	3.645	60.744
« Ramal Ferreo Campineiro	740	12.333	1.688	28.133	4.320	72.006
« que transitou pelas linhas da Companhia Paulista	157.042	2.617.366	82.616	1.367.933	198.270	3.304.501
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos	85 %		81 %		82 %	

O movimento de mercadorias diversas cresceu, durante o anno de 1895, na secção Rio Claro de 24.395 toneladas ou de 34% na quantidade e de 516:422\$720 ou de 39% na receita. No 1.º semestre do anno verificou-se o augmento de 12.131 toneladas ou de 41% na quantidade e de 315:166\$440, ou de 60% na receita. No 2.º semestre esses augmentos foram de 12.264 toneladas ou de 28% e de 201:256\$280, ou de 25%.

O trafego proprio ou interstacional despachado nas estações da secção Rio Claro cresceu em 1895 de 9.138 toneladas ou de 31%, tendo o respectivo producto augmentado de 41:737\$210, ou de 19%. Em 1894 esses accrescimos tinham sido de 5.969 toneladas, ou de 26% no peso e de 79:692\$210, ou de 59% na receita.

O trafego extranho, abstrahindo do café, despachado pelas estações do secção Rio Claro para as de outras linhas augmentou em 1895 de 935 toneladas ou de 17%. Em 1894 esse augmento fôra de 667 toneladas ou de 14%.

O trafego das outras linhas com destino ás estações da secção Rio Claro, ou o trafego recebido, ou de importação cresceu em 1895, de 14 319 toneladas ou de 37%, tendo sido de 6.561 toneladas, ou de 21% esse accrescimento em 1894.

Na via fluvial o movimento de mercadorias diversas augmentou, durante o anno de 1895, de 1.564 toneladas ou de 29% e de 27:924\$460 ou de 38%. No 1.º semestre do anno verificou-se o augmento de 650 toneladas ou de 26%, e de 7:685\$460, ou de 23%. No 2.º semestre esses augmentos foram de 914 toneladas ou de 30%, o de 20:239\$000 ou de 49%.

O augmento de 1.564 toneladas no anno de 1895 distribue-se assim :

Mais 358 toneladas ou 15% no trafego proprio, ou entre estações

Mais 319 " " 19% " " extranho despachado para outras linhas

Mais 887 toneladas ou 25% " " " " recebido de outras linhas, ou de importação.

A linha de Santa Rita apresenta, durante o anno de 1895, no movimento de mercadorias diversas, a diminuição de 73 toneladas ou de 1% no peso e o augmento de 11:900\$220, ou de 26% na receita

No 1.º semestre de 1895 nota-se o augmento de 184 toneladas ou de 7^o/_o no peso e de 7:673\$270, ou de 38^o/_o na renda. No 2.º semestre deu-se a diminuição de 257 toneladas ou de 8^o/_o e o augmento de 4:226\$950 ou de 16^o/_o.

A diminuição de 73 toneladas, durante o anno de 1895 distribue-se assim:

Menos	1.042 toneladas	ou de 50 ^o / _o	no trafego proprio, ou entre estações					
Menos	35	"	"	"	13 ^o / _o	"	"	extranho despachado para outras linhas
Mais	1.004 toneladas	ou de 30 ^o / _o	"	"	"	"	"	recebido de outras linhas ou de importação

A linha Descalvadense offerece o augmento de 102 toneladas ou de 5^o/_o no peso das mercadorias diversas transportadas em 1895 e a diminuição de 993\$510, ou de 11^o/_o na respectiva receita. No 1.º semestre o augmento no peso foi de 124 toneladas, ou de 27^o/_o e na receita de 360\$130, ou de 11^o/_o. No 2.º semestre nota-se a diminuição de 22 toneladas ou de 2^o/_o no peso e de 1:353\$640, ou de 26^o/_o na renda.

O augmento de 102 toneladas durante o anno de 1895, no peso das mercadorias diversas transportadas, é assim distribuido:

Mais	203 toneladas	ou 35 ^o / _o	no trafego proprio, ou entre estações			
Menos	283	"	ou 73 ^o / _o	"	"	extranho despachado para outras linhas
Mais	182	"	ou 20 ^o / _o	"	"	recebido de outras linhas ou de importação.

Os quadros annexos ao presente relatorio dão esclarecimentos mais detalhados sobre o movimento e receita das diversas vias ferreas e fluviaes da Companhia Paulista.

3.º DESPEZA

A despeza da Companhia, foi:

Em 1895	6.822:049\$974
Em 1894	5.601:166\$385
Differença para mais em 1805	1.220:883\$589

Comparação da despesa da Companhia nos dois ultimos annos

DESPESA	Em 1895	Em 1894	Differenças em 1895	
			Para mais	Para menos
Da bitola larga	3.969.773\$418	3.410.043\$504	559.729\$914	
Da secção Rio Claro	2.170.176\$877	1.574.363\$349	595.813\$528	
Da linha Descalvadense	51.836\$588	45.314\$292	6.522\$296	
Da linha de Santa Rita	120.367\$078	108.714\$806	11.652\$272	
Da linha Fluvial	247.880\$003	271.053\$945		23.173\$942
Total das linhas	6.560.033\$964	5.409.489\$896	1.150.544\$068	
Do Escriptorio Central	262.016\$010	191.676\$489	70.339\$521	
Total geral	6.822.049\$974	5.601.166\$385	1.220.883\$589	

A despeza total das diversas linhas da Companhia, nos dois ultimos annos é assim discriminada.

MEZES	Bitola de 1m. 60		Secção Rio Claro		Santa Rita	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894
	Janeiro	291.758\$566	249.355\$552	147.364\$792	103.394\$137	10.478\$230	6.453$817
Fevereiro	282.888\$847	230.568\$497	138.565\$860	105.424\$240	8.631\$960	6.538\$610
Março	304.255\$782	260.810\$432	154.205\$810	100.465\$105	8.641\$123	7.488\$296
Abril	285.535\$133	254.895\$628	147.646\$251	98.903\$659	8.904\$961	7.159\$972
Mai	295.989\$413	265.144\$831	161.221\$898	101.406\$534	10.334\$812	8.033\$100
Junho	369.991\$580	327.906\$049	214.020\$931	178.170\$886	13.850\$704	8.114\$859
Total do 1.º semestre	1.830.417\$321	1.586.680\$989	963.024\$942	687.964\$561	60.341\$790	43.788\$654
Julho	296.484\$969	269.066\$925	182.344\$925	107.074\$349	11.238\$580	8.446\$207
Agosto	310.193\$252	307.465\$105	195.316\$935	128.403\$806	9.277\$971	8.005\$084
Setembro	323.922\$743	284.456\$755	191.665\$005	134.303\$308	8.474\$793	9.506\$029
Outubro	346.371\$270	321.756\$865	192.069\$978	147.728\$774	10.008\$536	13.680\$444
Novembro	317.713\$416	291.101\$833	194.000\$043	136.353\$300	8.214\$889	11.847\$059
Dezembro	544.670\$447	349.515\$032	251.755\$652	232.524\$971	12.310\$519	13.441\$929
Total do 2.º semestre	2.139.356\$097	1.823.362\$515	1.207.151\$935	886.393\$788	59.525\$288	64.926\$152
Total do anno	3.969.773\$418	3.410.043\$504	2.170.176\$877	1.574.363\$349	120.367\$078	108.714\$806

MEZES	Descalvadense		Via Fluvial		Total das linhas	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894
	Janeiro	4:964\$717	4:034\$610	21:899\$819	20:870\$495	47:6484\$124	384 108$611
Fevereiro	4:118\$231	4:335\$438	19:503\$948	19:724\$145	45:3708\$846	366:010\$990
Março	4:010\$083	3:761\$638	21:087\$276	21:508\$113	49:220\$8074	394:033\$534
Abril	3:865\$333	3:643\$253	18:307\$028	21:245\$762	46:4268\$706	385:848\$274
Maior	4:204\$046	4:165\$605	19:983\$427	19:377\$159	49:1733\$596	396:327\$229
Junho	5:743\$503	5:309\$022	19:777\$928	25:613\$672	62:3384\$046	545:114\$483
Total do 1.º semestre	26:905\$913	25:269\$626	120:569\$426	128:339\$546	3.001:749\$392	2.472:043\$176
Julho	4:201\$490	3:186\$946	19:811\$329	25:408\$180	514:251\$238	413:182\$607
Agosto	3:555\$806	2:782\$824	21:521\$375	23:337\$649	539:865\$339	470:008\$748
Setembro	3:172\$292	3:151\$220	22:225\$061	24:237\$907	549:459\$894	455:655\$219
Outubro	3:996\$825	3:323\$818	21:151\$657	21:726\$466	573:600\$661	511:218\$367
Novembro	4:433\$461	3:367\$880	20:462\$077	23:322\$850	544:825\$888	468:023\$822
Dezembro	5:570\$801	4:229\$978	21:976\$078	21:941\$547	836:283\$497	621:352\$857
Total do 2.º semestre	24:930\$675	20:041\$666	127:320\$577	142:714\$599	3.558:284\$572	2.937:446\$720
Total do anno	51:836\$588	45:314\$292	247:880\$003	271:053\$945	6.560:033\$964	5.409:489\$396

A despesa com a substituição dos dormentes e trilhos estragados só é escripturada no ultimo mez de cada semestre do anno.

A despesa geral da Companhia a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

ANNOS	DESPEZA	DIFERENÇAS POR CENTO	
		Para mais	Para menos
1872	186.262\$224		
1873	269.823\$154	44,8	
1874	283.510\$724	5,0	
1875	365.360\$766	28,7	
1876	484.649\$218	32,6	
1877	567.156\$781	17,0	
1878	687.074\$060	21,1	
1879	747.796\$839	8,8	
1880	771.861\$267	3,2	
1881	877.816\$909	13,7	
1882	918.392\$621	4,6	
1883	1.119.230\$851	21,8	
1884	1.267.930\$192	13,2	
1885	1.155.201\$514		8,8
1886	1.266.121\$925	9,6	
1887	1.256.820\$448		0,7
1888	1.361.457\$781	8,3	
1889	1.746.114\$388	28,2	
1890	1.597.997\$615		8,5
1891	2.510.912\$371	57,1	
1892	4.920.252\$529	95,9	
1893	6.180.472\$486	25,6	
1894	5.601.166\$385		9,3
1895	6.822.049\$974	21,7	

Tendo sido a receita geral em 1895 de 17.383:811\$641
e a despesa de 6.822:049\$974

a renda liquida foi de 10.561:761\$667

Relação da despesa geral para a receita geral 39%, ou quasi igual á de 1894, que fôra de 40%.

O seguinte quadro mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho da linha.

ANNOS	RENDA LIQUIDA	DIFERENÇA POR CENTO	
		Para mais	Para menos
1872	124.886\$716		
1873	380.639\$915	204.8	
1874	474.658\$483	24.7	
1875	524.054\$016	10.4	
1876	642.540\$542	22.4	
1877	674.679\$864	51.9	
1878	1.508.451\$790	54.7	
1879	1.550.138\$951	2.7	15.3
1880	1.313.378\$103		
1881	1.636.650\$011	24.6	
1882	1.961.981\$374	19.8	17.4
1883	1.620.717\$349		18.6
1884	1.318.371\$558		
1885	1.657.151\$436	25.6	
1886	1.711.288\$585	3.2	
1887	1.665.402\$245		2.6
1888	2.215.663\$695	33.0	
1889	2.741.282\$081	23.7	
1890	3.484.385\$534	27.2	
1891	3.988.245\$538	14.5	
1892	4.307.382\$615	8.0	
1893	4.050.491\$578		5.9
1894	8.329.442\$159	105.6	
1895	10.561.761\$667	26.7	

O quadro synoptico a que já nos referimos dá a conhecer a distribuição da renda líquida nos diversos annos desde 1872. Alguns dados desse quadro são representados graphicamente no desenho junto.

O movimento financeiro das linhas ferreas e fluvial da Companhia em 1894 foi:

Receita	17.220:546\$930
Despeza	6.560:033\$964
Saldo	10.660:512\$966

Relação da despeza para a receita 38% tendo sido de 39% em 1894.

Discriminando esse movimento financeiro pelas diversas linhas da Companhia, temos:

817

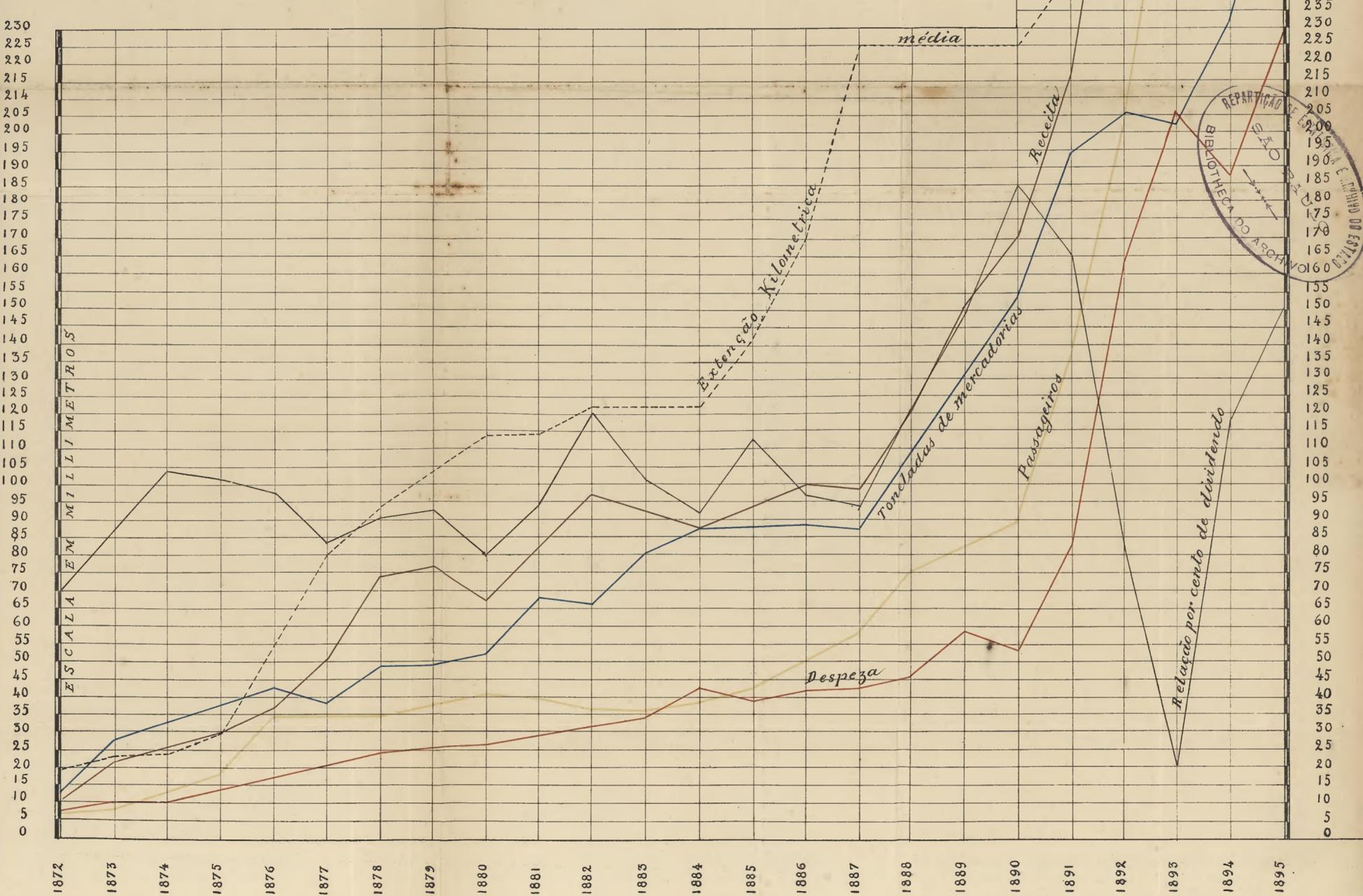
LINHAS	Receita		Despeza		Saldo ou deficit		Relação o/100 da despeza para a receita
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	
	Bitola larga	11.418:995\$560	9.325:866\$015	3.969:773\$418	3.410:045\$504	+ 7.449:222\$142		+ 5.915:822$511	35
Secção Rio Claro	5.358:959\$580	4.211:405\$625	2.170:176\$877	1.574:373\$849	+ 3.188:782\$703	+ 2.637:042\$276	40
Descalvadense	57:973\$840	41:822\$280	51:836\$588	45:314\$292	+ 6:186\$752	— 3:491\$062	89
Santa Rita	155:720\$450	140:663\$570	120:367\$078	108:714\$806	+ 35:353\$372	+ 31:948\$764	77
Via Fluvial	228:898\$000	190:336\$580	247:880\$003	271:053\$945	— 18:982\$003	— 80:717\$365	108
Total das linhas.	17.220:546\$930	13.910:095\$020	6.560:003\$964	5.409:489\$896	+ 8.500:605\$124	+ 8.500:605\$124	38

DIAGRAMMA

Indicando o tráfego e movimento financeiro da *C^{ia} Paulista* de vias ferreas e fluvias desde o anno 1872 a 1895

ESCALA

Para Receita	1 millimetro = 30 contos
" Relação por cento	1 " " " = 1/10 por cento
" Toneladas de mercadorias	1 " " " = 2000 toneladas
" Passageiros	1 " " " = 4000 passageiros
" Despesa	1 " " " = 30 contos
" Extensão kilometrica média	1 " " " = 2 Kilometros



580
575
570
565
560
555
550
545
540
535
530
525
520
515
510
505
500
495
490
485
480
475
470
465
460
455
450
445
440
435
430
425
420
415
410
405
400
395
390
385
380
375
370
365
360
355
350
345
340
335
330
325
320
315
310
305
300
295
290
285
280
275
270
265
260
255
250
245
240
235
230
225
220
215
210
205
200
195
190
185
180
175
170
165
160
155
150
145
140
135
130
125
120
115
110
105
100
95
90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0

REPARTIÇÃO DE
SÃO PAULO
BIBLIOTECA DO ARCHIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Distribuidos esses dados pelos dois períodos semestraes do anno, temos:

LINHAS	Receita		Despesa		Saldo ou deficit		Relação % da despesa para a receita	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Primeiros semestres de 1895 e 1894								
Bitola larga	4.648.116\$830	2.578.832\$430	1.830.417\$321	1.586.680\$989	+ 2.817.699\$509	+ 992.151\$441	39	61
Secção Rio Claro	2.145.813\$490	1.189.488\$860	963.024\$942	687.964\$561	+ 1.182.788\$548	+ 501.524\$299	45	58
Descalvadense	25.122\$280	9.294\$230	26.905\$913	25.269\$626	- 1.783\$833	- 15.975\$396	107	271
Santa Rita.	69.079\$820	44.791\$420	60.841\$790	48.788\$654	+ 8.238\$030	+ 1.002\$766	88	98
Via Fluvial	76.228\$420	46.077\$370	120.559\$426	128.388\$346	- 44.338\$006	- 82.261\$976	158	278
Total das linhas	6.964.358\$840	3.868.484\$310	3.001.749\$392	2.472.043\$176	+ 3.962.609\$448	+ 1.396.441\$134	43	64
Segundos semestres de 1895 e 1894								
Bitola larga	6.770.878\$730	6.747.033\$685	2.139.356\$907	1.823.862\$515	+ 4.631.522\$833	+ 4.923.671\$070	32	27
Secção Rio Claro	3.213.146\$090	3.021.916\$765	1.207.151\$935	886.398\$788	+ 2.005.994\$155	+ 2.135.517\$377	37	29
Descalvadense	32.851\$060	32.529\$000	24.330\$675	20.014\$666	+ 7.920\$385	+ 12.484\$334	76	61
Santa Rita.	86.640\$630	95.872\$150	59.526\$288	64.926\$152	+ 27.115\$342	+ 30.945\$968	69	67
Via Fluvial	152.671\$580	144.279\$210	127.320\$577	142.714\$599	+ 25.351\$003	+ 1.544\$611	84	98
Total das linhas	10.256.188\$090	10.041.610\$710	3.558.284\$572	2.337.446\$720	+ 6.697.903\$518	+ 7.104.163\$890	35	29

O saldo annual da Secção Rio Claro foi de 3.188:782\$703, e tendo o serviço do empréstimo, levantado em Londres para a sua aquisição, importado em 3.141:606\$797, verifica-se portanto o excesso de 47:175\$906. E' o primeiro anno em que o saldo da linha Rio Claro excede os juros do empréstimo externo, com que foi effectuado parte do pagamento da compra dessa linha, segundo se vê do seguinte quadro :

Annos	Saldo do trafego	Juros do empréstimo	Differenças
1892	1.016:302\$981	1.587:554\$700	— 571;251\$719
1893	1.214:595\$361	2.728:679\$670	— 1.514:084\$309
1894	2.637:042\$276	3.264;857\$000	— 627;814\$724
1895	3.188:782\$700	3.141:606\$797	† 47:175\$909

Foi tambem em 1895 o anno em que o trafego da navegação offerece melhores resultados financeiros, apresentando o pequeno deficit de 18:982\$003.

A despeza total das vias ferreas e fluviaes nos dois ultimos annos é assim discriminada:

Verbas de despesa	Em 1895	Em 1894	Differenças	
			Para mais	Para menos
Bitola de 1. m 80				
Administração geral e contabilidade	88.883\$365	75.864\$720	13.018\$645	
Almoxarifado	38.005\$439	34.061\$755	3.943\$684	
Trafego	947.947\$717	854.613\$074	93.334\$643	
Telegrapho, telephone e luz electrica	203.253\$131	167.802\$072	35.451\$059	
Locomoção	1.703.946\$765	1.572.635\$665	131.411\$100	
Via Permanente	790.398\$890	522.628\$880	267.770\$160	
{ da estação de Jundiahy	37.910\$180	29.635\$310	8.374\$870	
{ » » Campinas Rosario	—	2.915\$620	—	2.915\$620
{ » » Ramal Ferreo Campineiro	6.016\$615	5.968\$445	48\$170	
Contadoria central	36.641\$820	32.991\$420	3.650\$400	
Annuncios, sellos, telegrammas	1.012\$900	1.234\$020	—	221\$120
Transporte de mensageiros em bonds	1.650\$000	1.305\$000	345\$000	
Diversas despezas	23.839\$586	2.664\$491	21.175\$095	
{ de carros	6.460\$050	6.891\$660	—	431\$610
{ de wagens	57.388\$930	47.832\$080	9.556\$850	
{ de encerados	9.907\$440	5.848\$760	4.058\$680	
Reclamações por extravio ou avaria de mercadorias	—	—	—	
Impostos	10.268\$730	35.658\$042	—	25.389\$312
Tratamento e funeral de empregados	2.805\$760	2.959\$440	—	153\$680
Consumo de agua em Campinas	1.036\$000	3.305\$500	—	2.269\$500
	2.400\$000	3.427\$600	—	1.027\$600
	3.969.773\$418	3.410.043\$504	592.138\$356	32.408\$442
		Diferença para mais	559.729\$914	

(1) Comprehende a despesa extraordinaria de 205.139\$210 de trilhos e accessorios substituidos entre Cordeiros e Pirassununga.
 (2) Esta estação foi fechada a 1 de abril de 1894.

Verbas de despesa	Em 1895	Em 1894	Diferenças	
			Para mais	Para menos
Bitola de 0. ^m 60 — Linha de Santa Rita				
Administração geral e contabilidade	2:955\$998	2:519\$200	436\$798	. . . . .
Almoxarifado	989\$819	867\$512	122\$307	. . . . .
Trafego	18:942\$182	14:070\$950	4:871\$232	. . . . .
Telegrapho	2:626\$110	2:248\$250	377\$860	. . . . .
Locomoção	63:017\$889	50:317\$803	12:700\$086	. . . . .
Via Permanente	30:651\$610	37:269\$211	—	6:617\$601
Contadoria central	1:133\$470	1:116\$510	16\$960	. . . . .
Reclamações	50\$000	305\$370	—	255\$370
	120:367\$078	108:714\$806	18:525\$243	6:872\$971
Diferenças para mais			11.652\$272	
Linha Fluvial				
Administração geral e contabilidade	2:955\$998	7:041\$631	. . . . .	4:085\$633
Almoxarifado	6:033\$764	7:255\$564	. . . . .	1:221\$800
Trafego	97:360\$916	115:576\$684	. . . . .	18:215\$768
Telegrapho	7:285\$435	7:420\$486	. . . . .	135\$051
Locomoção	126:929\$590	115:914\$918	11:014\$672	—
Conservação	5:940\$660	16:455\$062	. . . . .	10:514\$402
Contadoria central	1:373\$640	1:311\$800	61\$840	—
Despesas diversas	—	77\$800	. . . . .	77\$800
	247:880\$003	271:053\$945	11:076\$512	34:250\$454
Diferença para menos			23:173\$942	

As despesas de custeio em 1895 são assim distribuídas em pessoal e material pelas diversas repartições:

VERBAS DE DESPEZA		Pessoal	Material	Outras despesas	Total
Bitola de 1^m 60					
Administração geral e contabilidade.	86.485\$930	2.397\$435			88.883\$365
Almoxarifado.	36.259\$812	1.745\$627			38.005\$439
Trafego.	833.850\$265	114.097\$452			947.947\$717
Telegrapho e telephone	136.003\$050	38.680\$585		1.650\$000	176.333\$635
Luz electrica.	14.504\$080	14.065\$416			28.569\$496
Locomoção.	623.154\$215	1.067.184\$151		13.608\$399	1.703.946\$765
Via permanente.	395.189\$170	391.694\$180		3.515\$640	790.398\$990
Diversas despesas geraes.	—	—		195.688\$011	195.688\$011
Total.	2.125.446\$522	1.629.864\$846		214.462\$050	3.969.773\$418
Bitola de 1^m 0 — Seção Rio Claro					
Administração geral e contabilidade.	50.379\$900	1.350\$289			51.730\$189
Almoxarifado.	19.513\$490	1.153\$030			20.666\$520
Trafego.	544.606\$336	60.669\$486		1.533\$000	606.808\$822
Telegrapho	79.133\$855	15.658\$975			94.792\$830
Locomoção	373.692\$540	479.081\$914			852.774\$454
Via permanente.	370.227\$780	150.997\$862		612\$520	521.838\$162
Diversas despesas geraes.	—	—		21.565\$900	21.565\$900
Total.	1.437.553\$901	708.911\$556		23.711\$420	2.170.176\$877
Bitola de 0^m 60 — Linha Descalvadense					
Administração geral e contabilidade.	1.439\$424	38\$576			1.478\$000
Almoxarifado.	471\$634	23\$273			494\$907
Trafego	9.792\$149	1.293\$480			11.085\$629
Telegrapho	—	80\$890			80\$890
Locomoção	15.305\$005	11.233\$708			26.538\$713
Via Permanente.	7.077\$620	4.310\$529			11.388\$149
Diversas despesas geraes.	—	—		770\$300	770\$300
Total.	34.085\$832	16.980\$456		770\$300	51.836\$588

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Outras despesas	Total
Bitola de O.^m 60 — linha de Santa Rita				
Administração geral e contabilidade	2.878\$848	77\$150	.....	2.955\$998
Almoxarifado	943\$272	46\$547	.....	989\$819
Trafego	17.495\$555	1.446\$627	.....	18.942\$182
Telegrapho	2.345\$990	280\$120	.....	2.626\$110
Locomoção	30.484\$320	32.533\$569	.....	63.017\$889
Via Permanente	21.808\$830	8.842\$780	.....	30.651\$610
Diversas despesas geraes	—	—	1.183\$470	1.183\$470
Total	75.956\$815	43.220\$793	1.183\$470	120.367\$078
Via Fluvial				
Administração geral e contabilidade	2.878\$848	77\$150	.....	4.329\$638
Almoxarifado	5.884\$372	149\$392	.....	6.033\$764
Trafego	90.097\$825	7.263\$091	.....	97.360\$916
Telegrapho	4.669\$140	2.622\$295	.....	7.285\$435
Locomoção	86.184\$974	40.744\$616	.....	126.929\$590
Conservação	2.333\$880	3.606\$780	.....	5.940\$660
Total	192.043\$039	54.463\$324	1.373\$640	247.880\$003

Considerando separadamente as despesas de pessoal e material no ultimo quinquenio, temos :

ANOS	Bitola de 1. m 60		Seção Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1891	1.084.989\$744	715.671\$370	—	—	3) 18.689\$191	12.603\$731	28.491\$799	11.350\$365	180.619\$694	42.177\$660
1892	1.610.128\$278	1.480.064\$348	1) 611.355\$682	315.087\$906	30.407\$728	22.812\$106	51.853\$597	38.054\$018	235.960\$275	65.857\$863
1893	1.861.997\$932	1.621.805\$391	1.025.384\$515	518.643\$194	23.244\$769	21.563\$569	60.013\$007	39.456\$071	253.607\$590	73.751\$895
1894	1.767.981\$058	1.459.525\$038	1.045.371\$746	486.545\$453	29.159\$437	13.463\$165	63.170\$742	41.822\$181	208.613\$153	61.051\$192
1895	2.125.446\$622	1.629.864\$846	1.437.565\$901	708.911\$566	34.083\$852	16.386\$456	73.366\$815	43.226\$793	192.043\$039	54.463\$624

1) Só abrange o periodo de abril a dezembro.

2) Só abrange o periodo de março a dezembro.

3) Só abrange o periodo de abril a dezembro.

Fazendo a comparação dos dois ultimos annos, por semestres, temos:

	Bitola de 1. m 60		Seção Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1894	808.170\$677	688.875\$874	462.976\$211	208.677\$910	16.016\$432	8.916\$114	25.051\$142	17.964\$692	100.990\$710	27.448\$046
1.º semestre	359.810\$981	765.649\$184	582.395\$555	286.868\$443	13.134\$005	6.519\$021	40.419\$690	23.857\$492	108.322\$443	33.600\$146
2.º semestre	448.360\$696	923.226\$690	840.581\$256	121.810\$000	2.882\$427	2.397\$093	8.632\$452	13.107\$200	92.668\$267	43.848\$000
1895	1.021.146\$607	722.006\$383	659.589\$348	292.205\$534	18.398\$189	8.124\$064	36.725\$258	23.535\$792	95.069\$908	24.861\$648
1.º semestre	510.573\$303	361.003\$191	329.794\$174	146.102\$267	9.199\$094	4.062\$032	18.362\$129	11.767\$396	47.534\$454	12.930\$324
2.º semestre	510.573\$304	360.999\$192	329.794\$174	146.103\$267	8.199\$095	4.062\$032	18.363\$259	11.768\$396	47.535\$454	11.931\$324

Para o augmento da despeza em 1895 concorreram as seguintes causas geraes:

1.^a A profunda depressão cambial.
2.^a As grandes reparações feitas no material rodante da secção Rio Claro.

3.^a A substituição corrente dos trilhos de ferro, no trecho de Cordeiro a Pirassununga, por outros novos de aço.

4.^a O augmento dos ordenados concedido pela Companhia em 1 de outubro de 1894 a todos os empregados.

5.^a O grande desenvolvimento do trafego principalmente no 1.^o semestre de 1895, conforme deixamos assignalado tratando da receita e verifica-se pelo notavel augmento que apresenta o percurso dos trens e vehiculos em todas as linhas ferreas.

A despeza de 1895 e sua comparação com a de 1894 será mais detalhadamente examinada, apreciada e explicada nos diversos capitulos do presente relatorio em que são especialmente considerados os serviços do trafego, da locomoção e da via-permanente.

O seguinte quadro mostra a receita e despeza de custeio, o saldo ou deficit, e o coefficiente de trafego ou a relação por cento da despeza para a receita das diversas linhas ferreas e fluviaes da Companhia Paulista desde 1872, em que foi inaugurado o seu primeiro trecho de estrada de ferro.

BITOLA DE 1m 60

ANNOS	Receita da via ferrea	Despeza do custeio	Saldo	Coefficiente do trafego
1872	311.101\$740	182.152\$194	128.949\$540	59 %
1873	648.360\$351	248.903\$619	399.450\$732	38 %
1874	748.441\$087	274.841\$219	473.599\$868	36 %
1875	885.431\$432	357.490\$141	527.941\$291	40 %
1876	1.120.363\$974	474.299\$977	646.063\$997	42 %
1877	1.465.561\$433	543.806\$325	921.755\$108	37 %
1878	1.915.581\$380	667.300\$460	1.248.280\$920	35 %
1879	2.018.700\$150	715.719\$411	1.302.980\$739	35 %
1880	1.827.706\$860	697.327\$639	1.130.379\$221	38 %
1881	2.190.852\$950	839.408\$371	1.351.444\$579	38 %
1882	2.523.613\$355	892.453\$480	1.631.159\$875	35 %
1883	2.557.794\$150	1.061.730\$660	1.496.063\$490	42 %
1884	2.585.623\$870	1.058.942\$610	1.526.681\$260	41 %
1885	2.804.399\$110	1.105.021\$370	1.699.377\$740	31 %
1886	2.971.615\$360	1.211.639\$070	1.759.975\$190	41 %
1887	2.912.461\$460	1.205.377\$230	1.707.084\$230	41 %

ANNOS	Receita da via ferrea	Despesa do custeio	Saldo	Coefficiente do trafego
1888	3.546:332\$750	1.291:035\$930	2.255:296\$820	36 %
1889	4.233:308\$210	¹⁾ 1.522:791\$531	2.710:516\$679	36 %
1890	4.901:834\$943	1.312:593\$400	3.589:241\$540	27 %
1891	6.118:797\$660	²⁾ 2.081:845\$309	4.036:952\$351	34 %
1892	6.860:437\$870	³⁾ 3.316:841\$843	3.543:596\$027	48 %
1893	7.041:547\$570	⁴⁾ 3.721:249\$983	3.320:297\$587	53 %
1894	9.325:866\$015	3.410:043\$504	5.915:822\$511	36 %
1895	11.418:995\$560	⁵⁾ 3.969:773\$418	7.449:222\$142	35 %

¹⁾ Compreheende a despesa extraordinaria de 25:080\$862.

²⁾ Idem idem idem de 184:665\$965.

³⁾ Idem idem idem de 105:792\$515.

⁴⁾ Idem idem idem de 28:975\$500.

⁵⁾ Idem idem idem de 205:139\$210.

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
SECÇÃO RIO CLARO					
¹⁾ 1892	1.954:978\$769	938:675\$788	1.016:302\$981	—	48 %
1893	2.791:158\$190	1.576:562\$829	1.214:595\$361	—	56 %
1894	4.211:405\$625	1.574:363\$349	2.637:042\$276	—	37 %
1895	5.358:959\$580	2.170:176\$877	3.188:782\$703	—	40 %
BITOLA DE 0m 60 — LINHA DESCALVADENSE					
²⁾ 1891	37:134\$180	31:869\$282	5:264\$898	16:218\$264	86 %
1892	38:818\$300	55:036\$564	—	23:845\$878	142 %
1893	31:626\$090	55:171\$968	—	3:491\$062	175 %
1894	41:823\$230	45:314\$292	—	—	108 %
1895	57:973\$340	51:836\$588	6:136\$572	—	89 %
BITOLA DE 0m 60 — LINHA DE SANTA RITA					
³⁾ 1991	71:313\$860	40:235\$954	31:077\$906	—	56 %
1892	87:955\$420	90:887\$828	—	2:932\$408	103 %
1893	108:302\$110	100:677\$318	7:624\$792	—	93 %
1894	140:663\$570	108:714\$806	31:948\$764	—	77 %
1895	155:720\$450	120:367\$078	35:353\$372	—	77 %
VIA FLUVIAL					
1890	132:886\$666	180:723\$228	—	47:836\$562	136 %
1891	199:107\$760	224:127\$574	—	25:019\$814	113 %
1892	205:697\$400	304:381\$408	—	98:684\$008	148 %
1893	172:424\$240	334:138\$585	—	161:714\$345	194 %
1894	190:336\$580	271:053\$945	—	80:717\$365	142 %
1895	228:898\$000	247:880\$003	—	18:983\$003	108 %

¹⁾ Só comprehende o periodo de abril a dezembro.

²⁾ „ „ „ „ março „ „

³⁾ „ „ „ „ abril „ „

O seguinte quadro mostra a discriminação da despeza de 1895, pelas diferentes unidades.

	Bitola de 1. m 60		Bitola de 1. m 00		Linha Descalvadesense		Linha de S. ta Rita		Via Fluvial	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
UNIDADES										
Trem - Kilometro	4\$311	3\$946	2\$503	2\$374	3\$866	3\$650	2\$817	3\$313	—	—
Locomotiva ou vapor	2\$779	2\$589	2\$222	2\$106	1\$886	1\$873	1\$861	2\$190	8\$938	8\$636
Veiculo - Kilometro	\$224	\$229	\$166	\$172	\$635	\$550	\$379	\$375	3\$295	2\$703
Eixo Kilometro	\$111	\$114	\$083	\$086	\$317	\$275	\$190	\$187	—	—
Unidade de trafego	\$052	\$052	\$067	\$067	—	—	—	—	—	—
Tonelada kilometro de peso bruto	\$015	\$015	\$021	\$021	\$111	\$107	\$074	\$077	\$105	\$114

A despeza do escriptorio central em S. Paulo foi partilhada em partes iguaes pelas bitolas de 1m60 e 1m00. No capitulo da receita já explicamos como foram determinadas as unidades de trafego na bitola larga e na seção Rio Claro.

Determinando pelas formulas de Leon Leygue o custo do transporte do passageiro—kilometro e da tonelada—kilometro de mercadoria nas linhas da bitola larga de 1m60 e na seção Rio Claro com 1m00 de bitola, achamos os seguintes resultados para o anno de 1895.

Linhas
 Custoo do passageiro—kilometro — Custoo da tonelada kilometro de mercadoria
 Bitola de 1m 60 \$050,4 \$054,8
 » 1m 00 \$022,6 \$079,8

Releva ponderar que a despeza da bitola de 1m60 está onerada com avultada somma extraordinaria proveniente da substituição de trilhos e de outros serviços anormaes feitos pela Via permanente, e que na bitola de 1m00 todos os trens mixtos e de cargas só consumiram lenha.

Os dados relativos á tonelada de peso bruto, inseridos no quadro supra, justificam de modo cabal os augmentos que offerece a despeza total de 1895, comparada com a do anno anterior.

3.º RECLAMAÇÕES

Bitola de 1.^m 60

Durante o anno de 1895 despendeu a Companhia Paulista a importancia de 10:268\$730 com o pagamento de 191 reclamações por faltas e avarias de diversos volumes de bagagens, encomendas e mercadorias. Comparando esses dados com os relativos ao anno de 1894, verifica-se que as reclamações diminuíram de 477 no numero e de 25:389\$312 na importancia.

Das 191 reclamações liquidadas em 1895, foram pagas exclusivamente pela Companhia Paulista 17 na importancia total de 1:129\$500, as quaes se referem á falta de um sacco de café e ao extravio e avaria de diversos volumes do nosso trafego proprio. Em 1894, por conta do trafego proprio, tinham sido pagas 56 reclamações no valor de 8:494\$652.

Do pagamento das outras 174 reclamações, liquidadas em 1895, compartilha a S. Paulo Railway por pertencerem ao trafego commum entre as duas linhas. Foi de 21:456\$190 a importancia total paga por essas 174 reclamações e de 9:139\$320 a quota que coube á Companhia Paulista.

Nessas 174 reclamações pagas pela Companhia Paulista em commum com a S. Paulo Railway figuram 93 que se referem ao extravio de 177 saccas de café importando em 14:255\$370. A quota paga por esta Companhia foi de 6:076\$060. As 81 reclamações restantes pertencem a faltas e avarias de diversos volumes de importação e outros no valor total de 7:200\$820, para cujo pagamento concorreu esta Companhia com a quantia de 3:063\$170.

Por conta do trafego commum com a S. Paulo Railway tinham, em 1894, sido pagas 612 reclamações no valor de 63:905\$010, observando-se, portanto, em 1895, a diminuição de 438 no numero das reclamações e de 42:448\$820 na importancia paga. As reclamações por faltas de saccos de café diminuíram de 54 no numero, de 96 na quantidade das saccas de café e de 11:766\$250 no valor, relevando ponderar que, das 177 saccas de café pagas durante o anno de 1895, pertencem 174 saccas a despachos do anno de 1894 e sómente 3 ao anno de 1895.

As reclamações por falta de volumes de importação, diminuíram em 1895 de 384 no numero e de 30:682\$570 no valor.

São dignas de nota as grandes diminuições registradas, que deixam bem patente a solicitude, dedicação e zelo dos

dignos chefes do Trafego de S. Paulo Railway e da Companhia Paulista e seus auxiliares.

Secção Rio Claro

Por conta desta secção foram, durante o anno de 1895, pagas 25 reclamações no valor total de 4:491\$030, sendo 4 no valor de 1:270\$510 provenientes de avarias diversas produzidas pelas fagulhas de lenha lançadas pelas locomotivas em movimento. Nenhuma reclamação por falta ou avaria de sacco de café foi paga em 1895, na linha Rio Claro.

Comparando esses resultados com os correspondentes do anno de 1894, nota-se que as reclamações totaes em 1895 foram iguaes no numero, diminuindo, porém, na importancia paga. As relativas ao café decresceram de 5 no numero e de 6:522\$500 no valor. As reclamações de volumes de importação e outros, augmentaram em 1895 de 5 no numero e de 544\$950 na importancia.

Além dessas 25 reclamações liquidadas em 1895 por extravio e avaria de diversos volumes de bagagens, encommendas e mercadorias, foram pagas outras na importancia de 320\$000 por indemnisação de 8 animaes mortos pelas machinas em circulação na linha. Em 1894 esse dispendio fôra de 1:230\$000, correspondendo á indemnisação de 29 animaes mortos.

Linha de Santa Rita

Nesta linha foi de 100\$000 a despeza feita em 1895 com o pagamento de duas reclamações, sendo 50\$000 pelo pagamento de avaria em um fardo de couros, e 50\$000 de indemnisação por um animal morto pela locomotiva circulando na linha.

5.º DESPEZA.

Com os serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almozarifado despendeu-se:

	Vias Ferreas				Via Fluvial
	Bitola de 1m60	Secção Rio Claro	Descalvadense	Santa Rita	
No anno de { 1895.	126:888\$804	72:396\$709	1:972\$907	945\$817	8:989\$762
{ 1894.	109:926\$475	53:800\$872	1:693\$356	386\$712	14:297\$195
Differenças em 1895	†16:962\$329	†18:595\$837	† 279\$551	† 559\$105	-5:307\$433

Essas diferenças totaes, durante o anno de 1895, distribuem-se, pelos dois semestres, do seguinte modo:

	Bitola de 1. m60		Secção Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Diferenças do 1.º Semestre de 1895										
Inspectoria ge- ral.	+ 1.446\$000	45\$838	+ 1.568\$000	7\$111	+ 245\$050	—	+ 488\$100	—	1\$527	709\$150
Contadoria.	+ 4.788\$150	456\$861	+ 4.899\$495	188\$479	+ 80\$757	—	+ 161\$514	—	15\$818	1.910\$660
Almoxarifado	+ 285\$702	245\$204	+ 3.354\$522	517\$859	+ 22\$816	+	+ 45\$032	+	6\$340	948\$387
Total	+ 7.110\$852	257\$498	+ 9.852\$018	324\$269	+ 127\$623	—	+ 5\$401	—	10\$800	3.568\$197
Diferenças no 2.º Semestre de 1895										
Inspectoria ge- ral.	+ 2.124\$000	78\$029	+ 1.921\$000	7\$674	+ 95\$400	—	+ 1\$997	—	2\$997	311\$900
Contadoria.	+ 4.819\$688	364\$558	+ 4.016\$318	232\$277	+ 92\$432	—	+ 5\$729	+	11\$457	966\$382
Almoxarifado	+ 2.351\$423	461\$355	+ 2.423\$960	338\$969	+ 28\$911	+	+ 6\$154	+	12\$309	245\$678
Total	+ 9.355\$111	747\$864	+ 8.060\$978	358\$572	+ 146\$743	+	+ 10\$586	+	23\$169	1.521\$260
Diferenças totaes no anno de 1895										
Inspectoria ge- ral.	+ 3.567\$000	123\$867	+ 3.220\$000	14\$785	+ 598\$450	—	+ 2\$061	—	4\$124	1.020\$650
Contadoria.	+ 9.607\$838	928\$226	+ 8.914\$813	458\$798	+ 163\$189	—	+ 2\$178	—	4\$326	2.877\$042
Almoxarifado	+ 3.237\$125	706\$559	+ 5.778\$183	651\$936	+ 51\$727	+	+ 9\$424	+	18\$849	1.192\$065
Total	+ 16.471\$963	490\$366	+ 17.912\$996	682\$841	+ 274\$966	+	+ 5\$185	+	10\$389	5.089\$457

As despesas da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado communs a todas as linhas, no anno de 1895, foram divididas entre estas na seguinte proporção :

	Inspectoria e Contadoria	Almoxarifado
Bitola de 1 ^m 60.	6	7.5
Secção Rio Claro	3.5	2.0
Linha Descalvadese.	0.1	0.1
Linha de Santa Rita	0.2	0.2
Via Fluvial	0.2	0.2
	10.0	10.0

Cresceram as despesas do pessoal nas linhas ferreas, por causa dos augmentos dos vencimentos concedidos em outubro de 1894, e agosto de 1895 e por ter sido preenchido em agosto de 1895 o lugar de contador que vagára em junho de 1894 e tambem por se ter diminuido, no ultimo trimestre de 1894, a quota das despesas communs attribuida á via fluvial, ficando por isso mais oneradas as quotas relativas ás vias ferreas. Devido a essa diminuição é que baixaram as despesas de pessoal em 1895 na via fluvial.

A despesa de material cresceu nas linhas ferreas pelo augmento de preços devido á maior depressão cambial e tambem pela alteração na divisão das despesas communs, a qual fez baixar a quota para a via fluvial, augmentando a das vias ferreas. Deu essa alteração, portanto, lugar a que diminuíssem como diminuíram as despesas da via fluvial.

Os dados apresentados neste relatorio mostram como é detalhado o serviço da contadoria que procede a cinco escriptas distinctas afim de discriminar completamente a receita e a despesa de cada uma das quatro linhas ferreas e a da via fluvial que formam a rede de viação da Companhia Paulista.

A arrecadação da receita é, na Companhia Paulista, devidamente fiscalizada, só carecendo de ser melhorada na emissão de bilhetes de passagens em nossas estações para as linhas extranhas, o que se trata de conseguir.

O digno chefe da Contabilidade, Sr. Francisco Gonçalves de Campos, auxiliado pelo contador e demais empregados continúa a prestar com inexcédível dedicação os mais assignalados serviços á Companhia.

6.º PESSOAL.

Durante o anno de 1895, trabalharam na Inspectoria Geral, Contadoria e Almojarifado 56 pessoas, ou menos uma pessoa de que em 1894

Esse pessoal distribue-se assim:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	Este pessoal faz tambem toda a estatistica do movimento de passageiros e mercadorias nas diversas linhas ferreas e fluviaes.
Secretario	1	
Escripturarios	2	
Servente	1	
	<u>5</u>	

Contadoria

Chefe de Contabilidade	1	
Contador	1	
Guarda-livros	1	
Pagador	1	
Caixa	1	
Fiscaes de estações	2	
Escripturarios e praticantes	20	
Servente	1	28
	<u>1</u>	

Almojarifado

Almojarife	1	
Escrivão	1	
Encarregados de depositos	2	
Escripturarios e praticantes	6	
Recebedor de materiaes e armazenistas	3	
Feitores e trabalhadores	10	23
	<u>10</u>	
Total geral		<u>56</u> pessoas

III

TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito em nossas diversas linhas, durante o anno de 1895, com bastante regularidade e preseteza. Temos, entretanto, de registrar uma interrupção geral no movimento dos trens, por causa de grande inundação que teve lugar a 5 de março, causando importantes estragos em diversos pontos da linha e que avultaram principalmente no trecho de Vallinhos a Campinas.

Os detalhes desses estragos constam do officio que a 13 de março de 1895, dirigimos a V. Ex. e que, em sua integra, vamos transcrever:

«Illm. e Exm. Sr.—Venho apresentar a V.^a Ex.^a uma succinta resenha das principaes occurrencias havidas nestes ultimos dias e das quaes tem tido V. Ex. conhecimento pelos meus telegrammas diarios.

Como sabe V. Ex., chove quasi seguidamente ha tres mezes e, do dia 3 do corrente em diante ; cahiram nos municipios de Jundiahy e Campinas abundantes chuvas, registrando o pluviometro da Estação Agronomica desta cidade (Campinas) os seguintes resultados:

No dia 3 de março	48, ^{mm} 8
» » 4 » »	77, » 8
» » 5 » »	83. » 0
» » 6 » »	12, » 0

Informa-me o Dr. Dafert que nunca observou, desde que faz essas observações, ha 8 annos, tão abundantes chuvas como as que cahiram do dia 3 ao dia 5 do corrente.

A maior quantidade de chuva em 24 horas fôra de 80 millímetros, não tendo chovido nem antes nem depois.

Durante 3 horas da noite de 4 do corrente choveu copiosa e torrencialmente em Jundiahy, como nunca eu presenciára.

No dia seguinte, 5 já o trem que parte de S. Paulo ás 5^h 20^m da manhã não chegára a Jundiahy e bem assim o das 6^h 45^m que me conduz diariamente a este escriptorio. Em vista disto parti de Jundiahy em nosso trem mixto das 9 horas e passando em Vallinhos perto das onze horas, observei que a agua chegava já, em diversos pontos, á cabeça dos dormentes

Em seguida a esse trem correu um de cargas que sem accidente fez a viagem de Jundiahy a Campinas, onde chegou perto do meio dia.

A esse tempo o primeiro trem da Ingleza que parte de S. Paulo as 5^h 20^m da manhã chegava a Jundiahy com um atrazo de 5 horas. Ao meio dia fizemos este trem partir de Jundiahy para Campinas e em seguida recebemos communicação telegraphica do chefe de Vallinhos dizendo que a agua subia rapidamente e que o trem de passageiros em viagem não teria passagem.

Para examinar a linha fiz logo partir de Campinas a Vallinhos, em uma machina, o chefe da Linha, Dr. Freitas Reys, que allí chegou a 1 hora da tarde não podendo ir além da estação, por já estar a linha coberta de agua.

Correndo a pé a linha na direcção de Campinas, já não pôde voltar por ella á estação, tanta era a agua que pela linha corria e tão extraordinaria a correnteza. Obrigado a tomar, com as pessoas que o acompanhavam entre as quaes se achava o Sr. João Nogueira Ferraz, morador em Vallinhos ha mais de 25 annos, a estrada de rodagem, só pôde chegar á estação a cavallo que quasi nadou em lugares onde sempre se passa a pé enxuto. Telegraphando-me o estado da linha, fiz voltar de Rocinha ás 2.^h da tarde para Jundiahy,

o trem de passageiros que de S. Paulo partira ás 5^h 20^m da manhã. O segundo e terceiro trem de passageiros de S. Paulo para o interior (6^h 45^m e 9^h 55^m da manhã) só chegaram a Jundiahy, onde ficaram, depois das 6^h da tarde.

O Sr. João Nogueira, que mora em Vallinhos ha 25 annos, informa que nunca viu tão grande inundação. As aguas dos dois ribeirões, que allí correm, cresciam a olhos vistos rapidamente attingindo a mais de 2 metros sobre a altura normal.

Estou convencido de que concorreu para isso o arrombamento de alguns açudes de fazendas proximas e o grande excesso de agua despejada pelos ladrões de outros açudes que não chegaram a ser destruidos, e do reservatorio que abastece de agua a esta cidade. Só por chuvas me parece difficil que a agua pudes-se subir tanto e, principalmente, tão rapidamente.

Durante a noite de 5 tambem choveu muito. Fiquei retido aqui e o Dr. Freitas Reys em Vallinhos.

Na manhã do dia immediato, 6 do corrente telegraphou-me elle de Vallinhos, onde dormira, nos seguintes termos:

•Acabo de percorrer de trolly a linha desde «esta estação até o kilometro 34. A linha foi arrombada em 8 lugares, sendo a extensão maior de «aterro levado pelas aguas de cerca de 30 metros. «Póde-se avaliar em cerca de 140 metros a linha «interrompida sommando os diversos trechos em «que o lastro foi levado pelas aguas, estando os «trilhos suspensos e as aguas passando sob estes. «A communicação do telegrapho, interrompida hontem á noite, com a queda de um poste, restabeleceu-se porque a agua baixou, de hontem para «hoje, cerca de 1 metro e descobriu 4 fios que «estavam afogados. O poste continúa deitado «quasi todo sob a agua e outro ameaça cahir».

Mais tarde ás 8^{1/2} da manhã telegraphava-me de novo o Dr. Freitas Reys assim:

«Fui da estação até o kilomentro 29 do lado «de Rocinha Estragos desse lado menores. Linha «está cortada sómente em dois lugares, cada um

«com cerca de 30 metros de extensão, em que os trilhos estão suspensos, faltando inteiramente a terra. A agua passa nestes lugares com grande velocidade formando cachoeira. Trilhos resistindo só pelas junções e linha deformada. As pontes de alvenaria e ferro nada soffreram. Alem dos rombos feitos nos aterros que mencionei ha grandes extensões em que o lastro está solapado e dormentes, em parte, desapoitados, mas a agua não atravessou a linha. As aguas estão continuando a baixar apesar de continuar a chuva.»

Em telegrammas immediatos começamos a tomar providencias para dar começo aos serviços urgentes de reparação provisoria para que a interrupção fosse a minima possivel, preparando tambem a linha para offerecer passagem aos passageiros, caso se fizesse baldeação.

Foi este o ponto de vista que sempre tive: dar passagem, logo que corressems trens na linha ingleza.

Durante o dia 6 fiz logo vir de Jundiahy um trem de lastro com 150 trabalhadores das novas officinas, vigas de madeira e dormentes. Esta gente só pôde chegar junto do primeiro trecho da linha arrombada, depois de meio dia e começou a fazer terra. De Campinas fiz partir outro trem de lastro com gente da officina, do armazem e da linha, que tambem muito pouco serviço pôde fazer nesse dia.

Tudo preparado para ser iniciado o serviço no dia immediato, parti á noite ás 6 h. da tarde para Jundiahy, onde só podemos chegar ás 8 h. por ter cahido uma grande barreira de terra no kilometro 20, cuja remoção levou uma hora para permittir a passagem do trem.

Deliberado que o serviço a fazer provisoriamente, para dar passagem aos trens, era formar, nos lugares em que o aterro fôra arrombado, pontilhões com vigas de madeira apoiadas em *fogueiras* ou pilhas de dormentes, começou-se esse trabalho no dia 7 do corrente, quinta feira.

Distribui o serviço assim:

De Jundiahy partiria ás 5 h. da manhã o pessoal de 150 homens das novas officinas, em trem de lastro para atacar o serviço do trecho entre Rocinha e Vallinhos. De Campinas partiria outro trem com o pessoal de carpinteiros, do armazem e da linha para fazer o serviço entre Campinas e Vallinhos.

Os lugares arrombados mediam:

1. ^o —30.m0	de comprimento	por	1.m20	de altura	
2. ^o —24.m0	»	»	1.m70	»	»
3. ^o —11.m0	»	»	1.m60	»	»
4. ^o —21.m0	»	»	1.m90	»	»
5. ^o —34.m0	»	»	1.m80	»	»
6. ^o —15.m0	»	»	1.m60	»	»
7. ^o —10.m0	»	»	1.m60	»	»

e mais 3 lugares de 5 metros cada um, medindo a extensão total de aterro arrombado e levado pelas aguas 160 metros, e 2000 metros cubicos o volume do aterro deslocado.

Atacado o serviço de escoramento, conforme foi descrito, com vigas de 0.^m30×0.^m30 e 10 metros de comprimento, apoiadas sobre pilhas de dormentes, no sabbado á noite, ou em tres dias de serviço, passava a machina em todos os pontos escorados.

Nesse dia, sabbado, 9 do corrente, correu a ingleza o primeiro trem de passageiros, partindo de S. Paulo ao meio dia.

Avisado disto, respondi que tambem correria nesta linha um trem, partindo de Campinas, ao meio dia, para S. Paulo.

A essa hora todos os vãos escorados davam passagem aos trens, menos o maior com 34 metros de comprimento, onde o serviço de escoramento começara na madrugada de sabbado. Os passageiros desses trens de sabbado ficaram obrigados á baldeação, passando a pé o já citado vão de 34 metros de extensão. Os dois trens ficaram distantes um do outro apenas 50 metros e a baldeação fez-se na melhor ordem.

O trem de Campinas levou a S. Paulo cerca de 500 passageiros e muitas malas do correio, e em menos de uma hora tudo estava baldeado.

O trem da tarde que chegára a Vallinhos depois das 4 horas da tarde, partindo de S. Paulo ao meio dia, trouxe cerca de 700 passageiros e 430 malas do correio, effectuando-se a baldeação na melhor orden e com presteza.

As 6 h. da tarde estava escorado o vão de 34.^m0 e por elle passava a machina de lastro.

Com 3 dias de serviço dava-se, sem baldeação, passagem a todos os trens.

No domingo, 10, correram os mesmos trens de passageiros, mas sem baldeação.

Na segunda feira, por accordo da ingleza, só correram o trem que parte as 5^h 20^m de S. Paulo, que é o nosso P. R 1, e o trem de volta, P. R 2, que é o 6^h 15^m da tarde de Jundiahy a S. Paulo.

Devido á pesada lotação desses trens, o da manhã chegou a Jundiahy com mais de uma hora de atrazo e a Rio Claro, com duas horas devido tambem á demora em Campinas para separação e desembarque dos passageiros e immigrants, que se destinavam ás estações de nossa linha além de Cordeiros e que deviam tomar alli o trem P 1.

A baldeação na linha Rio Claro tambem atrazou o serviço de sorte que o trem da tarde só pôde partir de Campinas para S. Paulô, ás 8 horas da noite, com 3 horas de atrazo. Esse trem veiu de Rio Claro e em Campinas foi necessario annexar diversos carros para o transporte dos passageiros da Mogyana, de Campinas e do trem de Descalvado que aqui chegára ao meio dia e não seguiu a Jundiahy, porque a ingleza não correu o trem de S. Paulo que com elle se corresponde. Tudo isso explica o atrazo de 3 horas com que o P. R 2 partiu de Campinas.

Hontem, sempre de accordo e combinação com a ingleza, corremos todos os trens de passageiros, tendo alguns, nesta linha, o atrazo de 1 hora no maximo, já pela baldeação em Rio Claro, já por terem partido de Jundiahy atrazados.

Hoje estão correndo também todos os trens de passageiros, havendo também atraso no P. 1 por ter chegado a Jundiahy 55^m atrasado.

Hontem corremos 5 trens de carga e hoje vemos correr entre Jundiahy e Campinas 16 trens de carga e 10 de passageiros, ou 26 no total, inclusive os trens de immigrants. A não ser a necessidade de passar devagar nos escoramentos provisórios, nada de anormal se nota no trecho de Jundiahy a Campinas. Nesses escoramentos empregaram-se 30 vigas e cerca de mil dormentes.

Diariamente passa o dia o mestre carpinteiro junto dos escoramentos com ordem de examinar cada um delles antes das passagens dos trens para reparar qualquer calço de madeira que alua.

Como disse, trabalharam nos escoramentos e fazendo terra para o reparo definitivo dos aterros 150 pessoas das officinas de Jundiahy e 100 de Campinas ou 250, no total. Os Drs. Freitas Reys e Soares de Gouvêa, como ajudante, dirigiram todo o serviço, ao qual estive também sempre presente. A gente de Jundiahy partia de lá ás 5 horas da manhã, voltando ás 7 da noite e, como perdia muito tempo se voltasse para almoçar lá, tomei a resolução de mandar preparar almoço para elles em Vallinhos nos dias 14, 15, 16 e 17 do corrente, opportunamente enviarei a V. Ex. as contas dessas despesas.

O pessoal de Campinas vinha almoçar aqui por ser curta a distancia. Os Drs. Freitas Reys e Gouvêa vinham também com o respectivo pessoal e com elle voltavam aquelle para Jundiahy e este para Campinas. Eu também vinha e voltava diariamente a Jundiahy, pelo trem de lastro.

Da gente das officinas de Jundiahy também se empregaram, durante os dias 7, 8, 9 e 10, cincoenta homens em serviço de lastro entre Jundiahy e Rocinha para limpar diversas barreiras calhadas de alguns côrtes altos nesse trecho da linha.

No dia 5 a linha alagou também em Rebouças, impedindo a passagem dos trens de carga que ficaram presos em caminho. Os trens P 1 e P 2

desse dia só chegaram até Limeira, sendo feitos pela mesma machina que veiu de Descalvado a Limeira com P 2 e d'ahi voltou com P 1.

Um aterro no kilometro 13 do ramal de Rio Claro tambem não deu passagem aos trens P. R 1 e P. R 2 no dia 6.

Nos outros dias correram todos os trens de Campinas para o interior e vice-versa.

Na linha Rio Claro, o arrombamento de um açude no ramal de Agua Vermelha destruiu um boeiro da linha, que está sendo reconstruido.

No dia 7 a enchente do Corumbatahy destruiu um pontilhão no kilometro 22, que está sendo feito de novo, obrigando os passageiros a fazerem baldeação que, espero, findará amanhã.

Na serra de Brotas, onde ha córtes muito grandes, tambem cahiu extensa e volumosa barreira de terras que impediu o trafego sem baldeação, durante 4 dias. Já hontem os trens passaram alli.

O grande movimento de trens, durante o dia, não permite fazer serviço de lastro para reformar os aterros arrombados entre os kilometros 30 e 33 em Vallinhos e, como é urgente esse serviço, porque os escoramentos de madeira têm caracter todo provisório, tomei a seguinte deliberação:

Desde segunda-feira se trabalha á noite nesse serviço com o seguinte pessoal:

- 1 lastro com gente de Jundialhy que vem de lá pelo trem de passageiros das 6 horas da tarde e volta de Vallinhos na manhã seguinte pelo trem das 6 horas da manhã;
- 1 lastro de Campinas com gente do armazem e da linha.

Já se tem trabalhado com efficacia nas noites de segunda e terça-feira.

Nestas noites foram aterrados os buracos que registrei sob ns. 3 e 4 com 11 e 21 metros de comprimento e a terça parte do de n.º 5, que é o maior, com 34 metros. Espero que este fique hoje

completamente aterrado, ficando a faltar os dois pequenos de 15 e 10 metros entre Vallinhos e Campinas, e o de 24 metros na direcção de Rocinha. O grande nessa direcção e que occupa o n.º 1 da lista, com 30 metros, já foi aterrado durante os dias de sabbado e domingo.

Para auxiliar o serviço da noite, adquiri 2 lampeões de Well's light de 2.000 velas cada um, queimando o vapor de kerosene, que tem prestado optimos serviços. Custaram 750\$000 cada um. Queimam uma lata de kerozene em 3 horas.

A' medida que se faz o aterro se retiram as vigas e todos os dormentes utilizados no escoramento.

O serviço da noite tem sido sempre dirigido, em pessoa, pelo chefe da Linha Dr. Freitas Reys, que passa as noites em Vallinhos e o qual tem se portado com inexcedível dedicação, assim como todo o pessoal.

Quem visse o estado da linha, depois de inundada e interrompida, não imaginaria que em 3 dias de serviço apenas dêsse passagem sem baldeação, como deu, a todos os trens. A' boa vontade e dedicação de todo o pessoal se deve tão esplendido resultado.

Ao Exm. Snr. Conselheiro Antonio da Silva Prado
—DD. Presidente da Companhia Paulista—(Assignado) M. P. Torres Neves.»

No intuito de pôr o leito da via ferrea ao abrigo de novos estragos foi cuidadosamente estudado e projectado, pelo digno chefe da Linha, um plano geral de obras que submetemos á approvação da Directoria da Companhia em officio de 17 de maio, cuja transcripção passamos a fazer:

«Illm. Exm. Sr. — Tenho a honra de enviar a V. Ex. a carta do Sr. chefe da Linha justificando a proposta da construcção de obras d'arte que se fazem necessarias em Vallinhos parã evitar a reproducção dos estragos que alli soffreu o leito da estrada de ferro sob as impetuosas e prolongadas chuvas dos primeiros mezes do corrente anno.

E' tão completa a justificação dessas obras apresentada por aquelle distincto collega que me limito a pedir a V. Ex.^a autorisação para dar começo á sua construcção, levando toda a despeza á conta de capital.

Ao Exm. Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado—DD. Presidente da C.^{ia} Paulista (Assignado) M. P. Torres Neves.»

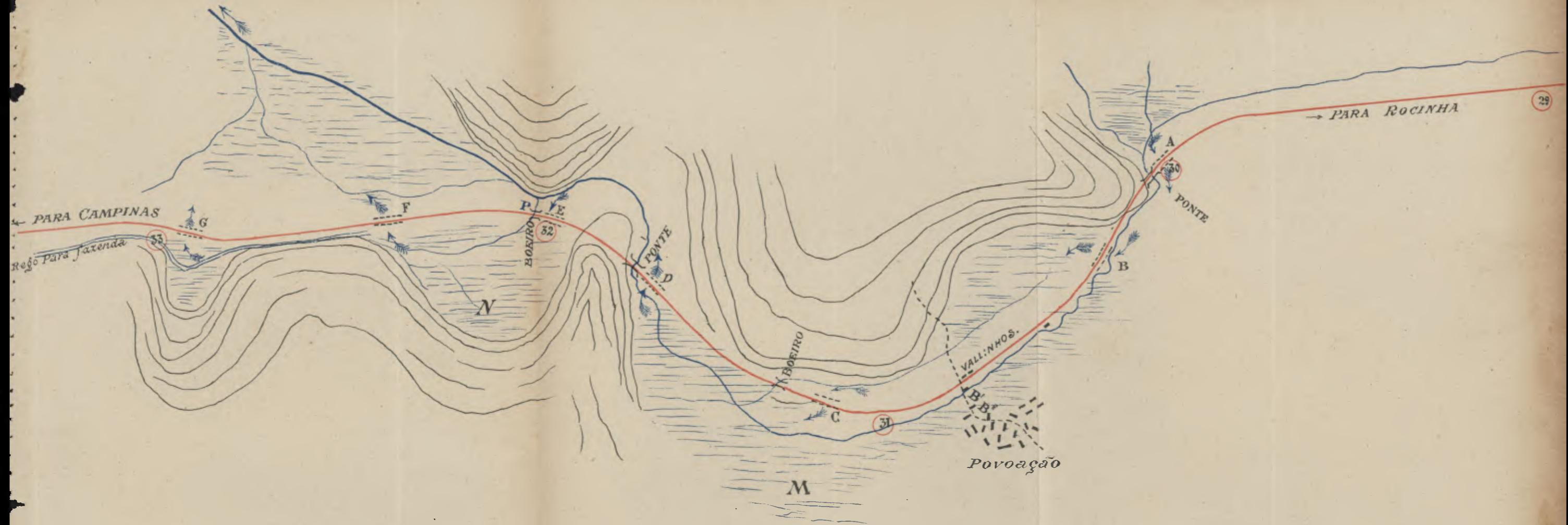
Carta do Chefe da Linha a que allude o officio supra:

Campinas, 23 de abril de 1895—Illm. Sr. Dr. M. P. Torres Neves — M. D. Inspector Geral— Ha muito tempo que se suspeitava da insufficiencia do *grade* em Vallinhos, para enchentes extraordinarias. Com effeito, na epoca das aguas, estas quasi sempre aproximavam-se muito da mesa inferior das vigas metallicas das duas pontes existentes antes e depois da estação. Afigurava-se-me necessario modificar a linha naquelle lugar; mas outros serviços, na maior parte de construcção, executados nestes tres ultimos annos, impediram que se levasse a effeito qualquer trabalho naquelle trecho, onde aliás não erão de tal ordem os symptomas apresentados nos annos de 1892, 93 e 94, que o caso fosse considerado urgente.

No começo deste anno, porém, as chuvas foram muito prolongadas em janeiro e fevereiro. E quando, pôde-se dizer, já estavam as terras saturadas d'agua, sobreveiu chuva fortissima nos primeiros dias de março, principalmente na noite de 4 para 5.

As aguas que caíram nessa noite e provavelmente a que proveiu do arrombamento dos muros de terra que formam os tanques das fazendas proximas engrossaram de tal modo o corrente, que nas proximidades do kilometro 30 atravessa a linha, que a sua descarga não pôde ser feita livremente pelo vão da ponte (8.^m 30) e, apesar de passarem as aguas nesta obra cobrindo as vigas e os trilhos, ainda assim foram represadas e o nivel subiu a ponto de cobrir a linha em A.

Desde que este facto se produziu, comprehendese as consequencias: a agua começou a passar



Desmoronamento

por sobre os trilhos para a esquerda da linha e com grande velocidade a que não podia resistir nem o lastro, nem o aterro, que foram inteiramente arrastados pela agua, na extensão de 30 metros, ficando os trilhos no ar e apenas resistindo ao peso proprio e ao dos dormentes pelos parafusos das junções.

O aterro neste ponto tem 1^m20 de altura e a disposição do terreno facilitou o accidente como indica o *croquis* annexo, pois que, uma vez insufficiente a vasão offerecida pela obra, o morro ou espigão adiante da ponte impede a continuação da corrente á direita da linha. Só um *grade* sufficientemente elevado poderia impedir o desastre, operando como dique em relação á agua represada.

Desde que se produziu esta solução de continuidade no aterro, estava alterado o regimen das aguas do banhado de Vallinhos e aberta a porta para novos e mais consideraveis estragos.

Com effeito, augmentado consideravelmente o volume d'agua no banhado á esquerda da linha, tornaram-se insufficientes os pontillhões em B' e B'' na estrada de rodagem da povoação: a agua attingiu o soalho destas obras e as teria arrastado si, represadas, não tivessem antes coberto novamente os trilhos em B por onde novamente atravessaram a linha para a direita produzindo um segundo rombo no aterro, de 24 metros de extensão, sendo este aterro de 1.^m70

A destruição da linha neste lugar impediu que grandes danos fossem causados pela enchente ás casas que ficam perto das obras B' e B''.

Em compensação accumulou-se a agua por tal forma no banhado á direita da linha e por detraz da estação que a estrada de rodagem ficou inteiramente coberta e o transitio pela mesma interrompido, tendo a agua subido até á encosta do morro.

Da estação até o ponto A, a massa d'agua cobria inteiramente a linha no dia 5 até á noite, havendo porém passagem com grande velocidade somente nos pontos A e B e no sentido indicado.

Pouco antes do poste kilometrico 31 existe um

boeiro coberto que dá vasão ás aguas do banhado que fica por detraz da estação. Tendo, porém, este banhado recebido tão consideravel volume d'agua pelo rombo B não era possivel que o boeiro dêsse vasão; d'ahi nova represa das aguas facilitada pela disposição do terreno que tambem não permite que estas continuem o seu curso á direita da linha e, portanto, terceiro arrombamento desta em C com 11.^m0 para dar passagem ao excesso d'agua. O aterro mede ahi 1.^m60 de altura.

Ora, em tempos normaes, as aguas que passavam pelo boeiro reunidas ás recolhidas na bacia M encontravam passagem na ponte dupla de vão total de 8.^m35 indicada no *croquis*.

Não havia, entretanto, como já ficou dito, grande folga entre as maximas aguas observadas e a mesa inferior das vigas. Augmentado o volume d'agua pela passagem aberta em C pelas aguas, a vasão da ponte tornou-se insufficiente; as aguas, que encontravam, na disposição do terreno, obstaculo para continuar a mover-se á esquerda da linha foram represadas, excederam a altura (1.^m90) do aterro em D, de cerca de quarenta centimetros, como succedera nos pontos A B e C e, passando com grande velocidade, determinaram o quarto arrombamento nesse ponto com 21.^m0 de extensão.

Depois de atravessarem as aguas a linha sob a ponte dupla segue o correjo acompanhando a encosta do morro e afastando-se da linha, passando as aguas em E muito proximas a esta por causa do espigão que vem até muito perto da via-ferrea.

Augmentado o volume que tinha de passar em E, lugar muito estreito, em consequencia do vão suplementar em D creado pelas aguas, e facilitado o ataque do aterro pelas aguas represadas, não só por esse augmento de volume como pela direcção da corrente, deu-se o quinto arrombamento em E na extensão de 34 metros, sendo o maior de todos pelas causas indicadas. O aterro mede nesse lugar, 1.^m80 de altura.

Comprehende-se que este grande volume d'agua não podia ficar estagnado no banhado V para

o qual corre um pequeno volume d'agua que passa pelo boeiro P e que vae alimentar adiante uma levada d'agua para uma serra existente no kilometro 35 á direita da linha. O rego desta levada não comportava tão grande massa dagua. Dahi, sexto arrombamento da linha em F com 15 metros de comprimento e altura de 1.^m 80, passando as aguas para a direita da linha, e setimo em E com 10 metros de extensão e altura de 1.^m 60, ainda para dar passagem ao excesso d'agua. Alliviada assim a valla que se afasta para a esquerda, encaminhado o excesso d'agua para o seu curso natural á direita da linha, do kilometro 33 em diante não mais soffreu esta.

Todo este trabalho de destruição foi executado pelas aguas no dia 5, sob constantes chuvas, sem que cousa alguma se pudesse tentar para impedir os estragos, tal era a violencia da corrente.

Só no dia 6 pela manhã pude percorrer, de trolly, todo o trecho de 3 kilometros e verificar as damnificações produzidas, estando 145 metros de linha com os dormentes e trilhos no ar.

Executadas em dois dias e meio as obras de escoramento provisório para dar passagem, com insignificante baldeação, no ponto D no dia 9, aos primeiros trens que puderam correr da S. Paulo Railway, no dia 10 correram os mesmos trens sem baldeação, e do dia 11 em diante sobre a linha escorada foi feito todo o trafego, mesmo de mercadorias.

A substituição do escoramento por terra para fazer-se o aterro na extensão indicada foi feito por lastro nocturno, trabalhando-se nesse serviço seis dias, de 11 a 16.

Actualmente acha-se a linha em perfeito estado e restabelecidas as condições anteriores ao accidente.

E' indispensavel, porém, proceder a melhoramentos neste trecho, destinados a impedir que se reproduza o phenomeno observado.

Parece-me fóra de toda a duvida que para, uma linha de banhado e, portanto, exposta, o *grade* adoptado foi insufficiente. Si tivessem

adoptado outro mais elevado, não só os aterros, em consequencia de maior altura, poderiam operar como diques, como tambem as obras d'arte teriam maior altura e portanto maior vasão.

Para corrigir este vicio duas soluções se apresentam: ou levantar o grade ou assegurar passagem livre ás aguas em caso de outra enchente igual ou maior.

Para levantar o *grade* as difficuldades de serviço seriam muito grandes por tratar-se de uma linha muito sobrecarregada de trafego. Seria indispensavel um desvio de linha, o que acarretaria grande despeza, além de perder-se a estação que ficaria muito enterrada.

E' preferivel, pois. construir-se obras d'arte supplementares que assegurem a livre passagem d'agua desde que as obras actuaes não dêem vasão bastante.

Estabelecido assim o equilibrio de nivel entre os liquidos que ficam de cada lado da linha, não ha a receiar o represamento e consequentes erosões e arrastamento dos aterros.

As obras, cujas construcções julgo dever propor a V. S. são as seguintes:

1.^a Uma ponte de 7^m30 de vão livre, complementar da existente perto do ponto A e feita ao lado da actual. Esta obra fará o papel que representou o primeiro arrombamento em A.

2.^o Em B uma segunda ponte do vão livre de 6.^m0. Como, porém, o terreno é mais alto á esquerda do que á direita da linha, si a calçada desta obra ficar ao nivel do terreno á esquerda, as aguas passarão a encaminhar-se para o banhado que fica por detraz da estação e apertado contra o morro, o que será muito inconveniente e perigoso para a linha. Proponho, por isso, que a calçada fique em plano superior ao do terreno de modo que só o excesso d'agua passe por esta ponte, em occasião de enchente.

3.^a Em taes occasiões, passando por essa ponte a agua para a direita da linha, é preciso assegurar-lhe a passagem em C, onde entendo que deve ser feita uma obra de 7.^m30 de vão.

4.^a Em D deve-se augmentar a vasão da ponte existente com mais um vão supplementar de 7.^m30.

5.^a Em E não se deve dar passagem ás aguas da direita para a esquerda como se produziu accidentalmente na ultima enchente, pois que o seu caminho natural é a direita da linha, da qual devemos procurar mantel-as o mais longe possivel. Neste intuito deve-se aprofundar o leito natural do correjo, acompanhando a encosta e alargar e enrocar á direita o aterro nesse ponto.

6.^a Em F me parece que deve ser construida por precaução uma ponte de 6.^m0 de vão com calçada mais alta do que o terreno á direita da linha. Servirá para dar sahida ao excesso d'agua accumulada em N directamente pelas chuvas e que não encontrarem escoamento pela valla de terra da levada. Tambem em caso de represa á direita dará passagem ás aguas para o banhado V. distribuindo-as por maior area.

7.^a Em G proponho que se construa um boeiro capeado de 1.^m0 e que em caso de excesso dagua na levada sirva de ladrão para a mesma:

Como medidas complementares entendo que deve-se proceder á limpeza completa e rectificação do leito do correjo que, ora á direita, ora á esquerda, acompanha a linha, e á abertura de vallas normaes ao correjo no banhado que fica por detraz da estação de modo a dessecal-o e assegurar constante passagem da agua pelo leito do correjo.

Deverão tambem ser limpas a entrada e sahida das pontes em A e D, roçando-se os mattos existentes de modo a supprimir os obstaculos que a agua póde encontrar em occasiões de enchente.

Com estas obras penso que ficará perfeitamente garantido o leito da linha entre os kilometros 30 e 33.

As diversas obras d' arte importarão approximadamente na quantia de 14:900\$000, assim distribuida:

1. ^a obra	2:650\$000
2. ^a »	2:800\$000
3. ^a »	2:650\$000
	<hr/>
	8:100\$000

Transporte	8:100\$000
4. ^a obra	2:650\$000
5. ^a »	2:800\$000
6. ^a »	1:350\$000
	<hr/>
	14:900\$000

Não está incluída nesta importância o valor das vigas metálicas que podem ser utilizadas das que já existem em Jundiahy, disponíveis. Também não inclui o custo do enrocamento do aterro, regularização e limpeza do leito do correço e abertura de vallas, que em pouco devem importar.

Devo, porém, lembrar que, não sabendo si será preciso descer mais com as fundações, talvez este orçamento sejá um pouco excedido

Com as obras executadas em março ultimo para dar passagem e depois para refazer o aterro, despendeu-se com o pessoal a importancia de 13:368\$200, representando 3.562,75 dias de serviço. Convém dizer, porém, que este pessoal foi retirado da conservação, das turmas de construção, dos armazens do trafego, da construção das officinas de Jundiahy e da officina da Locomoção, de modo que deixou de trabalhar nos serviços que lhe estavam affectos.

Para refazer o aterro empregou-se 409 wagons de terra, sejam 2.000 metros cubicos.

Com o material empregado e ferramentas despendeu-se 5:286\$080.

Sou, com estima e apreço, amigo e collega obrigado (assignado) A. de Freitas Reys.

Estão concluídas todas as obras d'arte de que tratam os officios transcriptos e acreditamos que, devido a ellas, não temos de registrar este anno estragos semelhantes aos do anno de 1895 com as copiosas chuvas que insistentemente cahiram nos primeiros mezes do anno corrente.

Dissemos no relatorio do anno passado e repetimos agora:

Como regra geral, tanto a S. Paulo Railway como esta Companhia deixam de correr nos domingos e dias feriados os trens de carga, não tendo querido até agora a Companhia Mogyana fazer outro tanto. Nesses dias está também parada a

descarga de wagons. De semelhante regra resulta a falta de wagons que não são devolvidos da S. Paulo Railway para attender nas segundas feiras ao serviço da baldeação em Campinas das cargas da Mogyana.

Desde que o movimento de transporte do café em Santos não se faz nos domingos e dias feriados, me parece de toda a vantagem não correr nesses dias trens de carga em todas as estradas, nem proceder ao serviço de baldeação ou descarga de wagons.

A não ser levado a effeito um accordo geral nesse sentido ha de forçosamente ser prejudicado, como já foi e muito no anno passado, o serviço de baldeação em Campinas, por falta de wagons que não pôdem ser, no período agudo da safra, devolvidos em um dia, em numero sufficiente para acudir ao importante serviço de dois dias.

De facto, tendo corrido, de accordo com a S. Paulo Railway, trens de carga em alguns domingos de agosto e setembro e trabalhando nesses dias no serviço de baldeação em Campinas, quando mais intenso era o trafego, acontecia que sempre se manifestava falta de wagons para attender aquelle serviço na segunda e terça feira immediatas, porquanto diminuia sempre de muito o numero dos wagons devolvidos da linha ingleza nos dias immediatos aos domingos e feriados em que corriam trens de carga naquella linha. Reclamando por vezes sobre isto do illustre Superintendente da S. Paulo Railway dizia-me elle e muito conceituosamente, força é convir: «Os wagons que se mandam nos domingos fazem falta para a segunda feira, porque o serviço interno e extraordinario dos domingos tem em vista adiantar o expediente e só se faz onde as necessidades exigem; mandando, portanto, nos domingos o que ficara prompto nos sabbados para as segunda feiras, vem a faltar nestes dias.»

Urge, portanto, para a bôa regularidade do serviço commum a todas as linhas que se accorde em não correr trens de carga e em não trabalhar na descarga e baldeação de wagons nos domingos

e dias feriados, desde que em Santos estão também suspensos nesses dias a retirada e o transporte do café. Aceito e respeitado esse accordo por todas as Companhias, nenhuma é prejudicada e o serviço se fará mais methodica e regularmente.»

Cresceu muito no anno de 1895, o movimento dos trens e todo o serviço do trafego effectuado nas diversas linhas ferreas e fluviaes da Companhia Paulista como deixaremos assinalado no capitulo do Movimento.

As novas locomotivas de carga, typo *Consolidation*, de 66 toneladas de peso adherente, tem prestado os mais assinalados serviços no trecho de Jundiahy a Campinas, onde é mais pesado o trafego. Essas machinas rebocam nesse trecho de linha, com toda a facilidade, 40 wagons carregados, quando as antigas, de 45 toneladas de peso adherente, só podiam rebocar 24 wagons carregados.

São, portanto, enormes e notaveis as vantagens obtidas com o emprego das novas locomotivas *Consolidation* que estão correndo diariamente na linha, desde julho do anno passado, sem que tenhamos de registrar até agora o menor accidente por causa do seu elevado peso.

São estas as locomotivas de maior peso adherente em serviço no Brazil e cremos mesmo que em toda a America do Sul.

De agosto a dezembro de 1895 corremos entre Jundiahy e Campinas 882 trens mixtos e de carga que receberam em Jundiahy, da linha ingleza, 24.345 wagons carregados e 1.438 vasilhos, ou um total de 25.783 wagons, que correspondem á media de 29 wagons por um trem.

Nos mesmos mezes de agosto a dezembro de 1894, correram de Jundiahy a Campinas 1.077 trens mixtos e de cargas ou mais 195 trens do que em 1895, tendo recebido em Jundiahy, da linha ingleza, 18.508 wagons carregados e 5.546 vasilhos, ou um total de 24.054 wagons que correspondem á media de 22 wagons por um trem, media essa inferior de 7 wagons á do anno de 1895. Convém notar que só trabalharam duas das seis novas locomotivas *Consolidation*, sendo muitos trens mixtos e de cargas feitos, no periodo de agosto a dezembro de 1895, com as antigas locomotivas que apenas rebocam 24 wagons no maximo. Si não dispuzessemos, no anno de 1895 das pesadas locomotivas *Consolidation* teria sido preciso correr de Jundiahy a Campinas

1.172 trens, em lugar de 882 que corremos nos mezes de agosto a dezembro para rebocar os 25.783 wagons que nesse periodo nos foram entregues em Jundiahy pela Companhia Inglesa. A redução obtida foi, portanto, de 290 trens em um sentido ou de 4 trens por dia, sendo dois de ida e dois de volta.

Durante o anno de 1895 recebemos em Jundiahy da linha ingleza 57.045 wagons, sendo 55.396 carregados e 1649 vazio. No anno de 1894 recebemos 46.301 wagons, sendo 39.454 carregados e 6.847 vazio. O augmento de wagons carregados recebidos foi de 15.942 ou de 40% que representa o acrescimo da importação para as linhas da Companhia Paulista em 1895.

No anno de 1895 entregamos em Jundiahy á linha ingleza 56.808 wagons, sendo 33.726 carregados e 23.082 vazio. No anno de 1894 entregamos 45.286 wagons, sendo 30.024 carregados e 15.262 vazio. O augmento de wagons, carregados entregues em Jundiahy foi de 3.702 ou de 12% que representa o acrescimo na exportação das linhas da Companhia Paulista em 1895.

Attingiu, portanto, em 1895 a 113.853 wagons o movimento total de wagons entregues e recebidos em Jundiahy tendo sido de 91.587 wagons esse movimento em 1894. O augmento total foi de 22.266 wagons ou 24% que se decompõe em 19.644 wagons carregados, ou 28%, e 2.622 vazio, ou 12%.

Durante o anno de 1895 as diversas estações das linhas de 1.^m60 de bitola despacharam 52.185 wagons e receberam 63.907, quando no anno de 1894 tinham despachado 39.827 wagons e recebido 46.989 wagons. As estações da linha de 1.^m0 e 0.^m60 de bitola, em 1895, despacharam 25.186 wagons e receberam 28.624 wagons, tendo no anno anterior de 1894 despachado 21.305 wagons e recebido 24.594 wagons.

O movimento total foi:

ANNOS	Wagons despachados	Wagons recebidos	Total de wagons despachados e recebidos
Em 1895.	77.371	92.531	169.902
Em 1894.	61.132	71.583	132.715
Mais em 1895	16.239	20.948	37.187

As entradas de café em Jundiahy pela linha Paulista, e em Santos pela linha ingleza, nos diversos mezes dos annos de 1895 e 1894, constam do seguinte quadro:

MEZES	Entrada de café em Jundiahy		Entrada de café em Santos	
	Em 1895	Em 1894	Em 1895	Em 1894
Janeiro . . .	201.862	66.033	332.335	117.245
Fevereiro . .	168.067	40.638	221.292	73.398
Março. . . .	157.344	21.999	211.894	47.383
Abril	160.884	16.058	237.128	37.699
Maió	72.853	21.815	116.152	32.379
Junho	114.005	56.938	124.978	61.686
Julho	236.621	230.438	243.719	214.762
Agosto . . .	483.439	464.381	470.961	483.226
Setembro . .	382.801	560.778	439.550	596.930
Outubro . . .	415.774	529.751	495.151	614.045
Novembro . .	304.434	321.877	384.916	420.285
Dezembro . .	244.492	318.335	329.718	437.222
Total	2.942.576	2.649.041	3.607.794	3.136.260

Conforme escrevemos nos relatorios do anno de 1894, o notavel retrospecto commercial de 1894 do « Jornal do Commercio » repete mais de uma vez que causaram admiracão as entradas de café em Santos.

Foi feito, durante o anno de 1895, com toda a regularidade e presteza, em Campinas e em Rio Claro, o importante serviço de baldeação das cargas da Mogyana e da nossa secção de vias ferreas de 1.^{mo} de bitola.

Consta do seguinte quadro todo o movimento de baldeação feito em Campinas, durante o anno de 1895.

Serviço feito em Campinas

TRAFEGO DE BALDEAÇÃO

	Wagons carregados				Wagons descarregados				Wagons carregados e descarregados		
	C. M.		C. P. e S. P. R.		C. M.		C. P. e S. P. R.		Total		Media diaria
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895		
Janeiro . .	1.442	974	918	—	968	598	1.593	833	4.921	—	176
Fevereiro .	1.273	1.044	765	—	812	498	1.450	857	4.300	—	179
Março . . .	1.394	911	728	—	794	370	1.462	877	4.378	—	156
Abril . . .	1.523	940	803	—	862	333	1.614	905	4.802	—	178
Mai . . .	1.383	1.072	467	—	534	466	1.546	1.058	3.930	—	164
Junho . . .	1.315	1.091	817	640	873	705	1.534	1.027	4.539	3.463	175
Julho . . .	1.308	1.094	1.314	1.455	1.366	1.553	1.497	982	5.485	5.084	189
Agosto . .	1.465	1.304	2.092	2.108	2.125	2.212	1.624	1.283	7.306	6.907	236
Setembro .	1.472	1.244	1.849	2.243	1.854	2.233	1.530	1.198	6.705	6.909	239
Outubro . .	1.662	1.398	1.778	1.557	1.774	1.613	1.759	1.383	6.973	5.951	232
Novembro .	1.459	1.159	1.424	1.130	1.482	1.205	1.576	1.229	5.941	4.723	220
Dezembro .	1.599	1.295	1.318	1.184	1.341	1.271	1.683	1.397	5.941	5.147	205
Total . . .	17.295	13.526	14.273	—	14.785	13.057	18.868	13.020	65.221	—	197

Os capitulos que seguem mostram como se salientou em 1895 todo o serviço do trafego nas diversas linhas ferreas e fluvias da Companhia Paulista.

1.º MOVIMENTO

Numero e percurso dos trens

Os seguintes quadros mostram o numero e o percurso em kilometros de cada especie de trem nos diversos trechos das linhas ferreas, durante o anno de 1895.

Bitolas de l.m. 60 e O.m. 60.

TRENS	Jundiahy a Campinas		Campinas a Cordeiro		Cordeiro a Descalvado		de Rio Claro		de Santa Verdiana		de Santa Rita			
	RAMALES		RAMALES		RAMALES		RAMALES		RAMALES		RAMALES			
	Numero	Percorso em kilometros	Numero	Percorso em kilometros	Numero	Percorso em kilometros	Numero	Percorso em kilometros	Numero	Percorso em kilometros	Numero	Percorso em kilometros		
De viajantes	2.975	134.110	1.480	107.713	1.258	114.479	904	16.526	726	31.268	4	56	5	107
Mixtos	1.366	61.446	290	20.859	258	15.646	916	16.488	601	26.006	723	10.142	732	19.820
De cargas	3.251	146.440	1.750	122.849	1.012	75.152	720	13.376	39	1.495	226	3.170	799	21.572
De serviço lastro	1.034	19.570	885	20.212	136	5.285	29	594	87	1.999	4	40	47	1.233
N.º e per- curso em kilometros ¹ em 1895	8.626	361.566	4.405	271.633	2.664	210.542	2.569	46.784	1.453	60.768	957	13.408	1.583	42.732
dos trens	7.926	336.703	3.584	253.870	2.368	194.360	2.279	41.371	1.439	62.203	886	12.412	1.214	32.816
Diferença em 1895 +	700 +	24.863 +	821 +	17.763 +	298 +	16.182 +	280 +	5.413 +	14 -	1.435 +	71 +	996 +	369 +	9.916
Média diária do N.º e percurso em kilometros em 1895	23.6	990	12.0	744	7.3	576	7.0	128	3.9	166	2.6	36	4.3	117
em kilometros dos trens.	21.7	922	9.8	696	6.5	552	6.2	113	3.9	170	2.4	34	3.3	89
Diferença em 1895 +	1.9 +	68 +	2.2 +	48 +	0.8 +	44 +	8 +	15 +	0 -	4 +	2 +	2 +	1.0 +	28

Bitola de 1.^m00—Secção Rio Claro

TRENS	TRONCO				RAMAES					
	Rio Claro a V. do Rio Claro		V. do Rio Claro a Jaboticabal		Do Jahú		De Agua Vermelha		De Ribeirão Bonito	
	Numero	Percursos em kilometros	Numero	Percursos em kilometros	Numero	Percursos em kilometros	Numero	Percursos em kilometros	Numero	Percursos em kilometros
De viajantes	1.772	99.833	1.052	127.555	757	104.770	319	19.602	307	12.208
Mixtos	584	31.420	799	47.536	—	—	429	26.736	425	17.028
De cargas	1.832	105.085	1.908	111.300	660	91.253	226	13.827	296	11.674
De serviço e lastro	437	23.553	527	28.429	242	24.837	172	8.703	555	13.854
Numero e percurso em kilometros, dos trens { em 18 ^o 5.	4.605	259.891	4.286	314.820	1.659	220.860	1.146	68.868	1.583	54.759
{ em 1894.	3.436	199.302	2.932	255.543	1.390	188.826	938	54.200	651	25.616
Diferença em 1895	+ 1.119	+ 60.598	+ 1.354	+ 79.277	+ 269	+ 32.034	+ 188	+ 14.668	+ 932	+ 29.143
Média diaria do numero e percurso em { em 1895.	12.6	712	11.7	863	4.5	605	3.1	189	4.3	150
kilometros dos trens { em 1894.	9.6	546	8.0	645	3.8	577	2.6	148	1.8	70
Diferença em 1895	+ 3.0	+ 166	+ 3.7	+ 218	+ 0.7	+ 0.88	+ 0.5	+ 41	+ 2.5	+ 80

Via Fluvial

MEZES	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAPORES											Percorso
	A. Lacerda	A. Paes	Conde d'Eu	Blagnara	E. Prates	E. Prates	E. Chaves	E. Fausto	A. Prado	N. Queiroz	J. Queiroz	total
Janeiro	615	420	—	734	—	—	268	156	—	—	495	2.688
Fevereiro	448	335	—	384	—	—	—	246	—	—	440	1.853
Março	432	471	—	436	—	—	—	—	678	—	495	2.512
Abril	348	389	—	480	—	—	—	—	—	—	495	1.712
Mai	482	408	—	253	—	—	—	746	—	—	440	2.329
Junho	486	418	—	372	—	—	—	452	—	—	466	2.194
Julho	520	597	—	413	—	—	—	389	—	—	524	2.452
Agosto	552	444	—	437	—	—	—	—	372	—	440	2.245
Setembro	447	534	—	378	—	—	—	—	616	—	495	2.470
Outubro	560	624	—	403	—	—	—	—	433	—	495	2.515
Novembro	580	226	—	389	—	—	—	398	564	—	543	2.700
Dezembro	540	—	—	511	—	—	543	—	468	—	—	2.062
Total em 1895	6.010	4.866	—	5.190	—	—	811	2.396	3.131	—	5.328	27.732
Total em 1894	2.030	5.861	3.635	4.208	—	—	5.759	5.506	1.198	—	3.188	31.885
Diferença em 1895	+ 3.980	— 995	— 3.635	+ 982	—	—	— 4.948	— 3.110	+ 1.933	—	+ 2.140	— 3.653
Percorso desde o começo da nave- gação	20.897	25.284	87.393	40.820	22.144	39.657	60.790	22.430	53.108	79.310	8.516	460.344

Resumo do percurso em kilometros dos trens e vapores nos annos de 1889 a 1895.

	TRENS						
	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
	Percorso em kilomet.						
BITOLA DE 1, m 60							
De viajantes	252.032	303.877	320.094	372.406	380.334	403.896
Mixtos	27.290	38.737	45.296	140.130	152.060	140.445
De cargas	301.828	353.544	349.128	303.115	330.908	359.292
De serviço	9.051	26.514	31.076	34.230	25.205	47.660
Total	493.934	570.201	722.672	746.194	849.881	888.507	951.293
SECÇÃO RIO CLARO							
De viajantes	188.904	296.557	311.334	363.968
Mixtos	30.880	94.840	97.076	122.715
De cargas	172.536	230.946	249.073	333.139
De serviço	42.269	49.751	46.004	99.376
Total	434.589	672.094	703.487	919.198
DESCALVADENSE							
De viajantes	56
Mixtos	13.016	14.572	10.634	10.116	10.142
De cargas	1.814	2.296	3.170
De serviço	28	258	.	40
Total	13.016	14.600	12.706	12.412	13.408
SANTA RITA							
De viajantes	107
Mixtos	18.576	34.254	20.509	19.625	19.820
De cargas	9.477	13.191	21.572
De serviço	384	54	.	1.233
Total	18.576	34.638	30.040	32.816	42.732
VIA FLUVIAL							
Percorso dos vapores	50.168	52.836	43.419	50.486	44.842	31.385	27.732

Pereurso dos vehiculos
Bitolas de 1, m 60 e 0, m 60

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VEHICULOS DE					PERCURSO TOTAL DOS	
	Viajantes	Breaks e Correios	Animaes	MERCADORIAS		Veiculos	Eixos
				Carrregados	Vasios		
Bitola de 1, m 60							
Jundiaby a Campinas:							
{ de viajantes	1.723.610	191.512	71.121	—	—	1.986.243	3.992.349
{ mixtos.	150.385	—	—	1.087.824	351.494	1.589.703	3.195.299
{ de carga	20.291	—	—	3.004.247	860.005	3.884.543	7.807.928
{ de serviço	7.708	—	—	60.373	50.736	118.817	238.829
{ Nos trens							
{ de serviço							
{ de carga							
{ mixtos.							
{ de viajantes	1.629.700	181.077	72.477	—	—	1.883.254	3.785.339
{ Nos trens	63.285	—	—	558.513	15.952	437.750	879.878
{ de carga	29.481	—	—	2.623.623	945.994	3.599.098	7.234.187
{ de serviço	13.063	—	—	73.809	81.091	167.963	337.606
{ Nos trens							
{ de serviço							
{ de carga							
{ mixtos.							
{ de viajantes	1.041.604	115.733	100.679	—	—	1.258.016	2.528.614
{ Nos trens	62.487	—	—	54.735	23.442	140.664	282.731
{ de carga	21.018	—	—	1.180.564	579.226	1.780.808	3.579.423
{ de serviço	11.880	—	—	14.051	8.456	34.387	69.120
{ Nos trens							
{ de serviço							
{ de carga							
{ mixtos.							
{ de viajantes	197.851	21.983	10.390	—	—	230.224	462.751
{ Nos trens	110.618	—	—	225.171	45.171	380.960	765.732
{ de carga	2.314	—	—	188.892	84.839	276.045	554.849
{ de serviço	1.206	—	—	270	162	1.638	3.292

Ramal de Santa Veridiana.									
Nos trens	de viajantes.	196,784	21,864	1,075	—	—	—	—	441,645
	{ mixtos.	100,140	—	—	—	148,229	47,344	219,723	594,378
	de carga.	984	—	—	—	8,563	8,260	17,807	36,794
Diferenças em 1895 . . .	de serviço	3 862	—	—	—	3,462	3,349	10,673	21,454
Vehiculos kilom. em 1895.									
Diferenças em 1895 . . .	» 1894.	5,388,271	532,169	255,742	—	9,032,326	3,105,521	18,314,029	36,811,198
		4,812,037	464,757	192,003	—	7,114,121	2,710,315	15,293,233	30,739,398
		+	67,412	+	63,739	+	395,206	+	3,020,796
Bitola de O, m 60									
Linha Descalvadense:									
Nos trens	de viajantes.	112	—	—	—	—	—	—	224
	{ mixtos.	24,846	—	—	—	36,946	6,246	112	136,076
	de carga.	406	—	—	—	9,604	3,464	68,038	26,948
Diferenças em 1895 . . .	de serviço	28	—	—	—	8	8	44	88
Vehiculos kilom. em 1895.									
Diferenças em 1895 . . .	» 1894.	25,392	—	—	—	46,558	9,718	81,668	163,336
		25,212	—	—	—	45,448	11,780	82,440	164,880
		+	—	—	—	+	2,062	—	1,544
Linha de Santa Rita									
Nos trens	de viajantes.	324	—	—	—	—	—	—	648
	{ mixtos.	77,879	39,340	—	—	28,280	5,940	324	302,878
	de carga.	8,019	—	—	—	110,038	41,180	159,237	318,474
Diferenças em 1895 . . .	de serviço	54	—	—	—	3,078	3,078	6,210	12,420
Vehiculos kilom. em 1895.									
Diferenças em 1895 . . .	» 1894.	86,276	39,340	—	—	141,396	50,198	317,210	634,420
		80,198	39,250	—	—	120,960	49,788	290,196	580,392
		+	90	—	—	+	410	+	54,028

Percurso dos vehiculos — SECÇÃO RIO CLARO - BITOLA 1.ª 00

T R E N S	Kilometros percorridos pelos vehiculos de					Percurso total dos	
	Viajantes	Breaks e correios	Animas	MERCADORIAS		Vehiculos	Eijos
				Carregados	Vasios		
Rio Claro a Visconde do Rio Claro							
de viajantes	663.798	169.666	53.583	—	230.278	917.047	1.834.094
de mixtos	143.932	62.840	—	—	—	—	—
de carga	2.152	—	—	—	—	—	—
de serviço	9.396	—	—	—	—	—	—
Visconde do Rio Claro a Jaboticabal							
de viajantes	1.094.290	255.110	68.484	—	—	1.417.814	2.835.628
de mixtos	178.660	95.072	—	—	257.516	595.410	1.190.080
de carga	3.712	—	—	—	1.747.236	2.314.322	4.628.644
de serviço	19.888	—	—	—	119.422	262.180	524.360
Ramal do Janu							
de viajantes	582.954	209.540	51.276	—	—	843.770	1.687.540
de mixtos	—	—	—	—	—	—	—
de carga	2.672	—	—	—	1.417.245	1.757.160	3.514.320
de serviço	16.912	—	—	—	187.119	359.015	718.080
Ramal d'Agua Vermelha							
de viajantes	115.674	39.204	3.024	—	—	157.902	315.804
de mixtos	187.538	53.472	—	—	123.692	394.740	789.480
de carga	614	—	—	—	131.290	171.700	343.400
de serviço	7.298	—	—	—	45.918	102.822	205.644
Ramal do Ribeirão Bonito							
de viajantes	66.688	24.416	3.124	—	—	94.228	188.456
de mixtos	110.240	34.046	—	—	94.210	260.415	520.830
de carga	266	—	—	—	88.746	106.626	213.252
de serviço	4.172	—	—	—	53.886	150.160	300.320
Vehiculos kilomet. em 1895	3.212.786	973.366	179.491	—	6.604.012	13.038.791	26.077.682
Vehiculos kilomet. em 1894	2.255.130	816.488	89.066	—	4.379.146	9.707.318	19.414.656
Diferença em 1895	+ 977.656	+ 156.878	+ 90.405	—	+ 1.624.866	+ 3.331.473	+ 6.662.946

A N N O S	KILOMETROS PERCORRIDOS PELAS LANCHAS									
	DESCENDO O RIO				SUBINDO O RIO				E M G E R A L	
	Carregadas	Vasias	Carregadas	Vasias	Carregadas	Vasias	Carregadas	Vasias	Carregadas	TOTAL
1895	35.166	2.474	36.213	1.867	71.379	3.841	75.220			
1894	43.933	5.959	42.046	8.332	85.978	14.291	100.269			
Diferença em 1895 . . .	—	8.767	—	5.832	—	14.599	—	25.049		

Composição média dos trens

O numero médio de vehiculos por trem foi:

NOS TRENS	Bitola de 1. m 60				Bitola de 1. m 0 - secção Rio Claro				Bitola de 0. m 60		Em geral								
	Fundahy a Campinas		Campinas a Cordelros		Cordelros a Descalvado		Ramaes		Rio Claro a Visconde do Rio Claro	Visconde do Rio Claro a Jaboticabal	Jahú	Agua Vermelha	Ribeirão Bonito	Descalvadoense	Santa Rita	1895		1894	
	Ramaes	Rio Claro	Santa Verdiana	Rio Claro a Visconde do Rio Claro	Visconde do Rio Claro a Jaboticabal	Jahú	Agua Vermelha	Ribeirão Bonito	Descalvadoense	Santa Rita	Na bitola de 1. m 60	Na bitola de 1. m 0	Na bitola de 1. m 60	Na bitola de 1. m 0	Na bitola de 1. m 60	Na bitola de 1. m 0	Na bitola de 1. m 60		
De viajantes	14.8	17.5	11.0	14.1	7.0	9.2	11.1	8.1	7.7	3.0	13.8	9.4	12.7	7.6	13.8	10.2			
Mixtos	25.9	21.0	9.0	23.1	11.4	14.7	12.5	—	14.8	6.7	20.3	14.0	16.7	13.8	21.6	13.4			
De cargas	26.5	29.3	23.7	20.6	11.9	23.0	20.8	19.3	12.4	4.3	26.6	20.3	23.4	21.6	23.4	13.4			
De serviço	6.1	8.3	6.5	2.8	5.3	10.6	9.2	14.5	11.8	10.8	7.0	11.3	13.4	13.4	—	—			
Numero médio de vehi- culos em geral, por trem kilometro	21.0	22.4	15.3	19.0	5.7	15.6	14.6	13.4	12.0	11.2	6.1	7.4	14.2	—	19.3	16.0			
	17.1	17.7	14.1	16.3	8.6	11.2	10.7	8.8	9.6	—	6.0	9.3	—	—	—	—			

O numero médio de lanchas rebocadas pelos vapores foi:

Em 1895 de 27, sendo 2,6 carregadas.

Em 1894 » 32, » 2,7 »

O seguinte quadro mostra em detalhe o percurso do material da Companhia Paulista na linha ingleza e o percurso do material da Companhia ingleza na linha Paulista.

Designação do material	Material da Companhia ingleza correndo na linha Paulista						Material da Companhia Paulista correndo na linha ingleza					
	Em 1895			Em 1894			Em 1895			Em 1894		
	N.º de Viagens	Percurso em kilometros	Recetta	N.º de Viagens	Percurso em kilometros	Recetta	N.º de Viagens	Percurso em kilometros	Recetta	N.º de Viagens	Percurso em kilometros	Recetta
Carros	3.918	430.670	6.460\$050	4.528	450.444	6.891\$660	7.619	927.446	13.911\$690	6.139	745.020	11.175\$300
Wagons	32.482	4.782.410	57.388\$730	26.344	3.486.008	47.832\$080	22.181	5.315.952	63.791\$450	15.507	3.422.434	41.069\$210
Encerçados	33.334	2.476.863	9.907\$440	20.048	1.462.136	5.818\$760	22.802	2.731.005	10.924\$030	10.396	1.284.626	5.138\$530

Augmentou de muito em 1895 o percurso do material da Companhia Paulista na linha ingleza e tambem cresceu o percurso do material inglez na linha Paulista, com excepção, apenas, do concernente aos carros.

Pela primeira vez, desde que sirvo nesta companhia, verificou-se em 1895 ser o percurso dos wagons da Companhia ingleza na linha Paulista inferior ao dos wagons da Companhia Paulista na linha ingleza.

O percurso dos nossos carros na linha ingleza é, desde alguns annos, como registramos no anterior relatorio, muito superior ao dos carros inglezes na linha Paulista.

Como deixa bem assignalado o quadro supra, todo o material da Companhia Paulista prestou, em no anno de 1895, á linha ingleza, muito mais serviço do que o prestado pelo material da linha ingleza á linha Paulista.

UTILIZAÇÃO DOS TRENS E VEICULOS NO TRANSPORTE

SERVIÇOS		Bitola de 1.m 60			
		Em 1895	Em 1894		
N. de viajantes referidos a um kilometro, Número de viajantes embarcados	Pagando	1ª Classe	249.120	235.563 ^{1/2}	
		2ª »	566.217 ^{1/2}	461.790 ^{1/2}	
	Grátis	em geral		815.337 ^{1/2}	695.354
			2ª Classe	71.095	17.019
		Immigrantes	1ª Classe	3.270	2.826
			2ª »	406	990
		Passes dados a pedido de outras Companhias e de empreiteiros	em geral	3.676	3.816
			1ª Classe	10.298	6.642
		Passes dados a empregados e pessoas de suas familias	2ª »	9.928	9.016
			em geral	20.226	15.658
Total	1ª Classe	262.688	243.031 ^{1/2}		
	2ª »	647.646 ^{1/2}	488.815 ^{1/2}		
N. de viajantes referidos a um kilometro	Pagando	em geral	910.334 ^{1/2}	731.847	
		1ª Classe	15.596.746	13.633.375 ^{1/2}	
	2ª »		29.505.531	22.938.953	
		em geral	45.102.277	36.572.328 ^{1/2}	
	Immigrantes	2ª Classe	7.019.793	1.699.583	
		1ª Classe	222.272	200.502	
	Passes dados a pedido de outras Companhias e de empreiteiros	2ª »	29.976	85.498	
		em geral	252.248	286.000	
	Passes dados a empregados e pessoas de suas familias	1ª Classe	839.066	353.552	
		2ª »	619.652	495.844	
em geral		1.458.718	849.396		
	1ª Classe	16.658.084	14.187.429 ^{1/2}		
Total	2ª »	37.174.952	25.219.878		
	em geral	53.833.036	39.407.307 ^{1/2}		
Percurso kilometrico medio de um viajante	1ª Classe	63.4	58.3		
	2ª »	57.4	51.6		
em geral		59.1	53.8		
	1ª Classe	30.6	26.6		
Numero medio de viajantes por trem kilometro	2ª »	68.2	47.4		
	em geral	98.8	74.0		
Numero medio em geral de viajantes por carro kilometro		10.2	8.3		
N. de animais	Embarcados	10.423	9.579		
	Referidos a um kilometro	755.804	667.638		
Percurso kilometrico medio de 1 animal		74.4	69.7		
N. de kilos de bagagens e encomendas	Embarcados	8.424.665	7.451.224		
	Referidos a um kil.º	597.088.193	514.857.264		
Percurso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens e encomendas		70.8	69.1		
no transporte					
N. de toneladas embarcadas	Café	175.693	159.585		
	Diversos	340.553	266.928		
	Animaes em trens carga	627	726		
	Total geral	516.873	427.239		

DE VIAJANTES, BAGAGENS, ENCOMMENDAS E ANIMAES

SERVIÇOS		Bitola de 1.m 0		Diferença em 1895				
		Em 1895	Em 1894	na Bitola de 1.m 60	na Bitola de 1.m 0			
N. de viajantes referidos a um kilometro, Número de viajantes embarcados	Pagando	150.205 ^{1/2}	111.498 ^{1/2}	+	15.556 ^{1/2}	+	38.707	
		460.282 ^{1/2}	321.602 ^{1/2}	+	104.427	+	138.680	
	Grátis	610.488	433.101	+	119.983 ^{1/2}	+	177.387	
		21.281	5.820	+	54.076	+	15.461	
		236	602	+	444	—	366	
		58	196	—	584	—	138	
		294	798	—	140	—	504	
		3.460	1.718	+	3.656	+	1.742	
		4.386	3.784	+	912	+	602	
		7.846	5.502	+	4.568	+	2.344	
Total	153.901 ^{1/2}	113.818 ^{1/2}	+	19.656 ^{1/2}	+	40.083		
	486.007 ^{1/2}	331.402 ^{1/2}	+	158.831	+	154.605		
N. de viajantes referidos a um kilometro	Pagando	639.909	445.221	+	178.487 ^{1/2}	+	194.608	
		9.678.443	7.238.667 ^{1/2}	+	1.963.370 ^{1/2}	+	2.439.775 ^{1/2}	
	Immigrantes	28.427.621	17.026.549	+	6.566.578	+	11.401.072	
		38.106.064	24.265.216 ^{1/2}	+	8.529.948 ^{1/2}	+	13.840.847 ^{1/2}	
	Passes dados a pedido de outras Companhias e de empreiteiros	2.779.435	706.337	+	5.320.210	+	2.073.098	
		26.204	78.368	+	21.770	—	52.164	
	Passes dados a empregados e pessoas de suas familias	8.382	23.910	—	55.522	—	15.528	
		34.586	102.278	—	33.752	—	67.692	
	em geral		346.464	157.614	+	485.514	+	188.850
		332.102	269.583	+	123.808	+	62.619	
Total	678.566	427.197	+	609.322	+	251.469		
	10.051.111	7.474.649 ^{1/2}	+	2.470.654 ^{1/2}	+	2.576.461 ^{1/2}		
Percurso kilometrico medio de um viajante	31.547.540	18.026.379	+	11.955.074	+	13.521.161		
	41.598.651	25.501.028 ^{1/2}	+	14.425.728 ^{1/2}	+	16.097.622 ^{1/2}		
Numero medio de viajantes por trem kilometro	65.3	65.6	+	5.1	—	0.3		
	64.9	54.4	+	5.8	—	10.5		
em geral		65.0	57.3	+	5.3	+	7.7	
	20.6	18.3	+	4.0	+	2.3		
Numero medio em geral de viajantes por carro kilometro	64.8	44.1	+	20.8	+	20.7		
	85.4	62.4	+	24.8	+	23.0		
N. de animais	13.2	11.6	+	1.9	+	1.6		
	10.308	7.848	+	844	+	2.460		
Percurso kilometrico medio de 1 animal	813.906	613.809	+	88.166	+	200.097		
	78.9	78.2	+	4.7	+	0.5		
N. de kilos de bagagens e encomendas	4.541.011	3.481.178	+	973.441	+	1.059.833		
	339.483.679	241.747.646	+	22.230.929	+	97.736.033		
Percurso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens e encomendas		74.7	69.4	+	1.7	+	5.3	
de mercadorias								
N. de toneladas embarcadas	Café	41.441	40.661	+	16.108	+	780	
	Diversos	96.429	72.034	+	73.625	+	24.395	
	Animaes em trens carga	776	752	—	99	+	24	
	Total geral	138.646	113.447	+	89.634	+	25.199	

SERVIÇOS		Bitola de 1. ^m 60	
		Em 1895	Em 1894
N. de toneladas referidas a um kilometro	Café	16.381.063	15.805.138
	Diversos	25.415.966	19.667.498
	Animaes em trens de car.	40.577	46.756
	Total geral	41.837.606	35.519.392
Percurso kilometrico medio de uma tonelada	Café	93.2	99.0
	Diversos, incl. animaes.	74.6	73.6
	Em geral	80.9	83.1
N. medio de toneladas de mercadorias em geral	Por trem kilometro	83.7	73.5
	Por wag. kil. carregado	4.6	5.0
	» » vazio e car.	3.4	3.7
Relação por cento entre o percurso dos wagons vazio e o percurso total		25.6	27.6
Relação por cento entre a carga util e capacidade media dos wagons carregados		57.5	62.5
Relação por cento entre a carga util e a capacidade media dos wagons carregados e vazio		42.5	46.2
1.º Unidades de trafego		RE-	
Passageiros—kilometro		27.061.366	21.943.396
Bagagens encomendas e animaes em trens de passageiros assimilados a passageiros kilometro		10.139.608	10.315.884
Toneladas de mercadorias referidas a um kilometro		41.797.029	35.472.636
Animaes em trens de carga assimilados a toneladas de mercadorias		19.626	17.107
Total das unidades de trafego ²⁾		79.017.624	67.749.023
Unidades de trafego por kilometro ²⁾		283.217	242.828
2. Pesos rebocados em toneladas kilometro			
Peso util (2)	Passageiros a 75 kilos por um	3.382.671	2.742.925
	Bagagens e encomendas	597.088	514.857
	Mercadorias	41.797.029	35.472.636
	Animaes a 200 kilos por um	191.738	180.283
Total do peso util		45.968.526	38.910.701
Peso morto	Locomotivas	94.688.220	83.246.875
	Carros	53.347.365	47.250.406
	Wagons	72.827.082	58.946.616
	Somma do peso morto	220.862.667	189.443.897
Total do peso bruto (morto e util)		266.831.193	228.354.598
Peso bruto por kilometro		956.384	818.475
3.º Diversas relações			
Peso bruto para peso util		T 5.80	T 5.86
Peso util por trem ²⁾		48.3	43.8
Peso bruto por trem ²⁾		280.4	257.1

¹⁾ No capitulo da receita já explicamos como foram determinadas as unidades de trafego.
²⁾ Por falta de dados só consideramos os transportes retribuidos.

Bitola de 1. ^m 0		Diferença em 1895			
		Em 1895	Em 1894	na Bitola de 1.m 60	na Bitola de 1.m 0
5.087.171	4.995.316	+	576.925	+	91.855
10.389.518	7.622.071	+	5.748.468	+	2.765.447
109.658	107.211	—	6.179	+	2.447
15.586.347	12.724.598	+	6.318.214	+	2.861.749
122.7	122.8	—	5.8	—	0.1
108.0	106.2	+	0.1	+	1.8
112.4	112.1	—	2.2	+	0.3
34.1	36.7	+	10.2	—	2.6
2.4	2.7	—	0.4	—	0.3
1.8	2.1	—	0.3	—	0.3
23.8	21.6	—	1.0	+	2.2
48.0	54.0	—	5.0	—	6.0
36.0	42.0	—	3.7	—	6.0
S U M O					
11.431.819	7.279.565	+	5.117.970	+	4.152.254
7.532.605	4.815.469	—	176.281	+	2.717.136
15.476.689	12.617.387	+	6.324.393	+	2.859.302
45.155	43.641	+	2.519	+	1.514
34.486.268	24.756.062	+	11.268.601	+	9.730.206
73.219	54.289	+	40.389	+	18.930
2.857.954	1.819.891	+	639.746	+	1.038.063
339.483	241.747	+	82.231	+	97.736
15.476.689	12.617.387	+	6.324.393	+	2.859.302
272.439	229.973	+	11.455	+	42.466
18.946.565	14.908.998	+	7.057.825	+	4.037.567
44.788.405	31.933.559	+	11.441.345	+	13.854.846
21.282.509	15.295.228	+	6.096.959	+	5.987.281
23.851.157	18.058.188	+	13.880.466	+	5.792.969
89.922.071	65.286.975	+	31.418.770	+	24.636.096
108.868.636	80.195.973	+	38.476.595	+	28.672.653
281.143	175.868	+	137.990	+	55.275
T 5.74	T 5.38	—	T 0.06	+	T 0.36
20.6	21.1	+	4.5	—	0.5
118.4	114.0	+	23.3	+	4.4

UTILISAÇÃO DOS TRENS E VEICULOS NO TRANSPORTE

		Em 1895				
		Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial		
Numero de viajantes embarcados	Pagando	1ª classe	2.026 1/2	7.687	1.075 1/2	
		2ª »	10.164 1/2	16.539	—	
		em geral	12.191	24.226	1.075 1/2	
	Gratis	Immigrantes	2ª classe	1.558	1.505	421
			em geral	10	46	2
		Passes dados a pedido de outras Companhias e de empreiteiros	1ª »	44	90	240
			2ª »	96	192	—
			em geral	140	282	240
		Passes dados a empregados e pessoas de suas familias	1ª classe	2.080 1/2	7.823	1.738 1/2
	2ª »		11.818 1/2	18.326	—	
	em geral	13.899	26.149	1.738 1/2		
Numero de viajantes referidos a um kilom.	Pagando	1ª classe	24.566 1/2	207.549	37.720	
		2ª »	116.527	446.553	—	
		em geral	141.093 1/2	654.102	37.720	
	Gratis	Immigrantes	2ª classe	20.952	43.065	31.567
			em geral	140	1.242	86
	Passes dados a pedido de outras Companhias e de empreiteiros	1ª »	140	1.242	86	
		2ª »	—	—	—	
	Passes dados a empregados e pessoas de suas familias	1ª classe	616	2.430	20.630	
		2ª »	1.072	5.184	—	
		em geral	1.688	7.614	20.630	
Total	1ª classe	25.322 1/2	211.221	90.003		
	2ª »	138.551	494.802	—		
	em geral	163.873 1/2	706.023	90.003		
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1ª classe	12.1	27.0	51.8		
	2ª »	11.7	27.0	—		
	em geral	11.8	27.0	51.8		
N.º medio de viajantes por trem ou vapor kilometro	1ª classe	2.4	10.6	—		
	2ª classe	13.6	24.8	—		
	em geral	16.0	35.4	—		
N.º medio de viajantes em geral por trem ou vapor kilometro		6.4	8.1	3.2		
		134	293	54		
		168.0	7.911	2.074		
N.º de animaes	Embarcados	12.5	27.0	38.4		
	Referidos a um kilom.	158.369	199.564	55.793		
Percurso kilometrico medio de 1 animal		1.892.294	5.388.228	4.812.613		
		11.9	27.0	86.2		
no transporte						
Numero de toneladas embarcadas	Café	3.818	3.823	4.282		
	Diversos	1.940	5.514	6.999		
	Animaes	27	59	11		
	Total geral	5.785	9.396	11.292		

DE VIAJANTES BAGAGENS, ENCOMMENDAS E ANIMAEIS

		Em 1894			Em 1895		
		Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial	Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial
		2.516	6.347 1/2	704 1/2	—	489 1/2	+ 1.339 1/2
		11.139	14.078 1/2	—	—	974 1/2	+ 2.460 1/2
		13.655	20.426	704 1/2	—	1.464	+ 3.800
		281	253	21	+ 1.277	+ 1.338	+ 400
		—	32	—	+ 10	+ 14	+ 2
		—	12	—	—	12	—
		—	44	—	+ 10	—	+ 2
		62	126	236	—	18	+ 36
		50	312	—	+ 46	—	+ 120
		112	438	236	+ 28	—	+ 156
		2.578	6.505 1/2	961 1/2	+ 497 1/2	+ 1.317 1/2	+ 337
		11.470	14.655 1/2	—	+ 348 1/2	+ 3.670 1/2	—
		14.048	21.161	961 1/2	—	149	+ 4.988
		29.341	171.382 1/2	30.730	—	4.774 1/2	+ 36.156 1/2
		120.118 1/2	380.119 1/2	—	—	3.591 1/2	+ 66.433 1/2
		149.459 1/2	551.502	30.730	—	8.366	+ 102.600
		3.682	6.831	1.617	+ 17.270	+ 36.234	+ 29.950
		—	864	—	+ 140	+ 378	+ 86
		—	324	—	—	324	—
		—	1.188	—	+ 140	+ 54	+ 86
		764	3.402	17.990	—	148	+ 972
		628	8.424	—	+ 444	—	+ 3.240
		1.392	11.826	17.990	+ 296	—	+ 4.212
		30.105	175.648 1/2	50.337	+ 4.782 1/2	+ 35.572 1/2	+ 39.666
		124.482 1/2	395.698 1/2	—	+ 14.122 1/2	+ 99.103 1/2	+ 39.666
		154.533 1/2	571.347	50.337	+ 9.340	+ 134.676	+ 39.666
		11.6	27.0	52.3	+ 0.5	—	+ 0.5
		10.8	27.0	—	+ 0.9	—	—
		11.0	27.0	52.3	+ 0.8	—	+ 0.5
		3.0	9.0	—	—	+ 1.6	—
		12.7	20.1	—	—	+ 4.7	—
		15.7	29.1	—	—	+ 6.3	—
		6.4	7.4	1.6	—	+ 0.7	+ 1.6
		121	322	64	+ 13	—	+ 10
		1.438	8.694	4.100	+ 242	—	+ 1.02
		11.9	27.0	64.1	+ 0.6	—	+ 25.7
		130.284	202.909	48.222	+ 28.085	—	+ 7.571
		1.396.232	5.478.543	3.611.934	+ 496.052	—	+ 1.200.679
		10.7	27.0	74.9	+ 1.2	—	+ 1.3
de mercadorias							
		2.845	3.453	4.291	+ 973	+ 370	—
		1.838	5.587	5.435	+ 102	—	+ 1.564
		24	64	13	+ 3	—	+ 2
		4.707	9.104	9.739	+ 78	+ 292	+ 31.55

SERVIÇOS	Em 1895			
	Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial	
Numero de toneladas referidas a um kilometro	Café	46.878	103.217	335.748
	Diversos.	22.967	148.894	890.807
	Animaes	336	1.582	415
	Total geral.	70.181	253.693	1.226.970
Percurso kil. ^o medio de uma tonelada	Café	12.3	27.0	78.4
	Diversos, incluindo animaes.	11.8	27.0	127.1
	Em geral.	12.1	27.0	108.6
N. ^o medio de toneladas de mercadorias em geral.	Por trem kilometro	5.2	6.1	—
	Por wagon ou lancha kilometro carregado	1.5	1.8	17.1
	Por wagon ou lancha kilometro vasio e carreg.	1.2	1.3	16.3
Relação por cento entre o percurso dos wagons e lanchas vasiae e o percurso total	17.2	26.2	5.1	
Relação por cento entre a carga util e a capacidade media dos wagons e lanchas carregadas	60.0	72.0	51.8	
Relação por cento entre a carga util e a capacidade media dos wagons e lanchas vasiae e carregadas	48.0	52.0	49.4	

1. ^o Pesos rebocados em tonel.-kilom.		RE-		
Peso util (2)	Passageiros a 75 kilos por um	10.582	49.057	2.829
	Bagagens e encommendas	1892	5.388	4.813
	Mercadorias	69.845	252.111	1.226.555
	Animaes a 200 kilos por um	336	1.582	415
Peso morto	Somma do peso util (2)	82.655	308.138	1.234.612
	Locomotivas e vapores	247.338	646.610	831.960
	Carros	50.784	376.848	—
	Wagons e lanchas.	84.414	287.391	300.880
	Somma do peso morto	382.536	1.310.849	1.132.840
Total do peso bruto (morto e util).	465.191	1.618.987	2.367.452	
Peso bruto por kilometro	33.228	59.962	11.837	
2. ^o Diversas relações				
Peso bruto para peso util.	5.6	5.2	1.9	
	T	T		
Peso bruto por trem	34.7	37.9	—	
Peso util por trem	6.1	7.2	—	

Em 1894			Diferença em 1895		
Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial	Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial
35.584	93.232	329.622	+ 11.294	+ 9.985	+ 6.126
22.013	150.839	706.285	+ 864	— 1.945	+ 184.522
287	1.739	820	+ 49	— 157	— 405
57.884	245.810	1.036.727	+ 12.297	+ 7.883	+ 190.243
12.5	27.0	76.8	— 0.2	—	+ 1.6
11.9	27.0	129.8	— 0.1	—	— 2.7
12.2	27.0	106.4	— 0.1	—	— 2.2
4.8	7.5	—	+ 0.4	— 1.4	—
1.3	2.0	12.1	+ 0.2	— 1.2	+ 5.0
1.0	1.4	10.4	+ 0.2	— 0.1	+ 5.9
20.6	29.1	14.2	— 3.4	— 2.9	— 9.1
52.0	80.0	35.7	+ 8.0	— 8.0	+ 15.1
40.0	56.0	31.5	+ 8.0	— 4.0	+ 17.9

SUMO					
11.209	41.362	2.305	— 627	+ 7695	+ 524
1.396	5478	3.612	+ 496	— 90	+ 1201
57.597	244.071	1.035.907	+ 12.248	+ 8.040	+ 190648
287	1.739	820	+ 49	— 157	— 405
70.489	292.650	1.042.644	+ 12.166	+ 15.488	+ 191.968
217.773	496.390	941.550	+ 29.565	+ 150.220	+ 9590
50.424	358.344	—	+ 360	+ 18.504	—
85.842	256.122	401.076	— 1.428	+ 31.269	— 100.196
354.040	1.110.856	1.342.626	+ 28496	+ 199.993	— 209.789
424.529	1.403.506	2.385.270	+ 40.662	+ 215.481	— 17.818
30.323	51.982	11.926	+ 2.905	+ 7.980	— 89
6.0	4.8	2.3	— 0.4	+ 0.4	0.4
34.2	42.7	—	+ 0.5	— 4.8	—
5.7	8.9	—	+ 0.4	— 1.7	—

77

2.º HORARIO DOS TRENS

Em 1895 crearam-se mais quatro trens facultativos de carga no trecho de Jundiahy a Campinas e fizeram-se ligeiras modificações nas horas de partida e chegada de diversos trens de carga da bitola larga.

Para o trecho de Jundiahy a Campinas figuram no horario em vigor 34 trens diarios, a saber:

- 8 trens de passageiros.
- 2 » especiaes de immigrants.
- 4 » mixtos.
- 8 » ordinarios de carga.
- 12 » facultativos de carga.

Só antes de entrarem em serviço as novas locomotivas «*Consolidation*» é que tivemos necessidade de correr em diversos dias todos os 12 trens facultativos de carga.

No horario de 1893 só constavam 26 trens diarios no trecho de Jundiahy a Campinas, sendo:

- 8 trens de passageiros.
- 2 » especiaes de immigrants.
- 4 » mixtos.
- 4 » ordinarios de carga.
- 8 » facultativos de carga.

No horario que começou a funcionar a 20 de Fevereiro de 1893 figuravam para a bitola larga, 51 trens diarios, a saber:

- 10 trens de passageiros.
- 2 » especiaes de immigrants.
- 11 » mixtos.
- 12 » ordinarios de carga.
- 16 » facultativos de carga.

No horario inaugurado em 1895, figuram 66 trens, sendo 11 trens de passageiros.

- 2 » especiaes de immigrants.
- 9 » mixtos.
- 18 » ordinarios de carga.
- 26 » facultativos de carga.

O augmento no numero de trens, por dia, foi de 15, a saber:

- 1 trem de passageiros.
- 6 trens ordinarios de carga.
- 10 » facult. de carga, diminuindo de 2 os trens mixtos.

Pelo novo horario que começou a vigorar em Outubro de 1895, na secção Rio-Claro, deixaram de parar nas estações intermediarias, entre Rio-Claro e S. Carlos, os trens de

passageiros da linha tronco até Jaboticabal e do ramal do Jahú. Para servir a essas estações transformou-se em trem diário de passageiros o mixto que só corria quatro vezes por semana no trecho de S. Carlos a Rio-Claro.

Com o primeiro trem de S. Paulo ficou em combinação o trem do tronco até Jaboticabal que também conduz até S. Carlos os passageiros destinados aos ramaes de Agua Vermelha e Ribeirão Bonito. Esses ramaes que até então só eram servidos por trens mixtos passaram a ter trens ordinarios de passageiros em ambos os sentidos.

Os trens de passageiros do ramal do Jahú e do tronco entre Rio-Claro e S. Carlos ficaram em combinação com o segundo trem de S. Paulo.

O novo horario creou dois trens mixtos diarios entre Rio-Claro e S. Carlos e outros dois entre S. Carlos e Jaboticabal, sendo um de ida e outro de volta que se faziam necessarios aquelle para conduzir até ás estações de V. do Rio-Claro e S. Carlos os passageiros das estações intermediarias que quizessem se dirigir para as do ramal do Jahú, ou para as do tronco até Jaboticabal e dos dois ramaes que a elle convergem em S. Carlos. Os trens mixtos diarios estabelecidos entre S. Carlos e Jaboticabal e vice-versa vieram satisfazer uma urgente necessidade que desde muito era reclamada pelos moradores da extensa região que fica entre aquellas estações e que antes só tinham comunicação pelos trens directos de passageiros P. T. 1 e P. T. 2.

Para attender ás necessidades do trafego de mercadorias augmentou-se, no novo horario, o numero de trens ordinarios e facultativos de carga, figurando, no actual horario da secção Rio-Claro, 34 trens diarios, a saber:

- 10 trens de passageiros.
- 4 » mixtos.
- 10 » ordinarios de carga.
- 10 » facultativos de carga.

No horario anterior a este só figuravam 18 trens diarios, sendo:

- 4 trens de passageiros.
- 6 » mixtos.
- 6 » ordinarios de carga.
- 2 » facultativos de carga.

O augmento foi, portanto, de 16 trens diarios assim distribuidos:

- 6 trens de passageiros.
- 4 » ordinarios de carga.
- 8 » facult. de carga, diminuindo de 2 os trens mixtos.

Nas linhas de 0^m60 de bitola, o horario dos trens não soffreu modificação em 1895.

3.º MODIFICAÇÃO NAS TARIFAS

As tarifas da Companhia não soffreram modificação durante o anno de 1895, tendo vigorado nesse anno as taxas moveis, ao cambio de 12 dinheiros por mil reis, no mez de Janeiro, as do cambio de 11 dinheiros por mil reis, nos mezes de Fevereiro, Março, Agosto, Setembro, Outubro e Novembro, e as do cambio de 10 dinheiros por mil reis nos mezes de Abril, Maio, Junho, Julho e Dezembro.

4.º — TELEGRAPHO

Apparelhós, postes e accessorios

Os aparelhos em serviço são de Wheahstone, com bobinas de inducção que têm o grande inconveniente de não registrar as communicações trocadas, como acontece com o systema Morse. As pilhas empregadas são de Leclanché.

Todos os postes, com excepção dos das linhas de 1.^m0, são de trilhos usados com braçadeira de ferro para um ou dois isoladores, dos quaes existem assentados diversos typos.

Na secção Rio Claro continuam a ser substituidos muitos postes de madeira por outros de trilhos velhos.

O seguinte quadro indica o numero de aparelhos e pilhas em serviço, e tambem a extensão das linhas telegraphicas e dos respectivos fios:

Linhas	Distancia em Kilometros	Numero		Extensão Kilometrica dos fios
		Dos aparelhos	Das pilhas	
Bitola de 1. ^m 60	279	79	2.890	1) 1.261
Bitola de 1. ^m 0 — secção Rio Claro	471	73	2.590	1.057
Bitola de 0. ^m 60 — linha de Santa Rita	27	2	40	27
Linha de Campinas a São Paulo	60	4	160	2) 180
Via Fluvial	193	20	710	386
Linha de Porto Barrinha a Villa de Jaboticabal	18	2	60	18
Total	1.048	180	6.450	2.929

¹⁾ Estão comprehendidos 45 kilometros do fio telephonico, e 90 dos dois fios telegraphicos do Governo entre Jundiaby e Campinas.

²⁾ Estão comprehendidos 60 kilometros do fio telephonico.

Na linha Descalvadense funciona, em logar do telegrapho, o telephone, servido por fio de arame, o qual se presta á installação telegraphica.

Linhas Telegraphicas

A Companhia tem assentadas em seus postes e funcionando as seguintes linhas:

Numero das Ilhas	Estações servidas pelas diversas linhas
<i>Bitola de 1.^m 60</i>	
1	Linha telephonica da Companhia, de Campinas a São Paulo, tocando em Jundiahy.
2	Linha do Governo Federal de Campinas a Jundiahy.
3	» » » » » » » »
4	Campinas, Jundiahy e Agencia Cidade.
5	Campinas, Samambaia, Vallinhos, Rocinha, Louveira, S. Anna e Jundiahy.
6	Campinas e Agencia Paulista.
7	Campinas e Agencia Paulista.
8	Campinas e Jundiahy.
9	Campinas, Vallinhos, Rocinha, Louveira e Jundiahy.
10	Campinas a Jundiahy, cortada em cada uma das estações intermedias para serviço exclusivo dos avisos de chegada dos trens.
11	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
12	Campinas, Rebouças, Sta. Barbara, Tatú, Limeira, Cordeiros e Rio Claro.
13	Campinas, Boa Vista, Rebouças, Sta. Barbara, Tatú, Limeira, Cordeiros, S. Gertrudes e Rio Claro.
14	Campinas, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
15	Campinas e Cordeiros.
16	Cordeiros, Araras, Leme, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
17	Cordeiros, Remanso, Araras, Guabiroba, S. Bento, Leme, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
18	Laranja Azeda, Sta. Cruz das Palmeiras e Sta. Viridiana.
19	Laranja Azeda, Emas, Baguassú, Sta. Silveria, Sta. Cruz das Palmeiras e Sta. Viridiana.

Numero das linhas	Estações servidas pelas diversas linhas
<i>Bitola de 1.^m 0 — Secção Rio Claro</i>	
20	Rio Claro, Morro Grande, Corumbatahy, Annapolis, Oliveiras, V. do Rio Claro, Colonia e S. Carlos.
21	Rio Claro, Morro Grande, Corumbatahy, Annapolis e V. do Rio Claro.
22	Rio Claro, S. Carlos e Campinas, na bitola de 1 ^m 60.
23	S. Carlos, V. do Rio Claro, Morro Pellado, Campo Alegre, Brotas, Torrinha, Ventania, Dois Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
24	S. Carlos, V. do Rio Claro, Morro Pellado, C. Alegre, Brotas, Torrinha, Ventania, Dois Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
25	S. Carlos, V. do Pinhal, Fortaleza, Araraquara, Rincão e Jaboticabal.
26	S. Carlos, V. do Pinhal, Fortaleza, Araraquara, A. Brasiliense, Santa Lucia, Rincão, Motuca, Hammond, Guariba, Corrego Rico e Jaboticabal.
27	S. Carlos, Babylonia, Floresta, Capão Preto, Agua Vermelha, Ararahy, e Santa Eudoxia.
28	S. Carlos e Santa Eudoxia.
29	S. Carlos, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito.
30	S. Carlos e Ribeirão Bonito.
<i>Bitola de 0.^m 60—Linha de Santa Rita</i>	
31	Porto Ferreira e Santa Rita.
<i>Bitola de 0.^m 60—Linha Descalvadense</i>	
32	Linha telephonica entre Descalvado e Aurora, tocando em Pantano.
VIA FLUVIAL	
33	Porto Ferreira, Prainha, Amaral, Jatahy, Guatapará, Martinho Prado, Barrinha, Pitangueiras e Pontal.
34	Porto Ferreira, Prainha, Amaral, Jatahy, Guatapará e M. Prado.
35	Porto Martinho Prado e Barrinha.
36	Porto Barrinha, Pitangueiras e Pontal.
37	Porto Barrinha e a estação de Jaboticabal, na secção Rio Claro.

São estações baldeadoras:
 na bitola de 1.^m60—Jundialhy S. P. R.—Campinas—Cordeiros—Rio Claro—Laranja Azeda e Porto Ferreira.
 na bitola de 1.^m0—Rio Claro—V. do Rio Claro e São Carlos;
 na via fluvial—Porto Ferreira, Porto Martinho Prado e Porto Barrinha.

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos nos dois ultimos annos, constam dos seguintes quadros:

Bitola de 1.^m 60						
	1895			1894		
	Numero de		Receita	Numero de		Receita
	Telegram.	Palavras		Telegram.	Palavras	
{ Proprio . . . { Extranho { Em transito	49.232	769.020	40.538\$230	39.126	632.026	28.444\$630
	75.402	1.153.734	60.317\$230	56.341	900.264	41.707\$870
	28.491	416.984	21.463\$810	20.197	309.636	14.333\$090
Total . . .	153.125	2.339.738	122.319\$270	115.664	1.841.926	84.485\$690
Em Serviço . . .	164.107	5.069.590	—	130.280	3.733.848	—
Total geral . . .	317.232	7.409.328	—	245.944	5.575.774	—
Bitola de 1.^m 0 — Secção Rio Claro						
{ Proprio . . . { Extranho { Em transito	38.112	534.729	30.187\$050	26.390	425.627	10.492\$210
	39.704	608.580	32.254\$700	26.762	426.847	20.454\$270
	—	—	—	—	—	—
Total . . .	77.816	1.143.309	62.441\$750	53.152	852.474	39.946\$480
Em serviço . . .	177.340	3.549.734	—	141.943	2.853.246	—
Total geral . . .	255.156	4.693.043	—	195.095	3.685.720	—

Bitola de O.^m60

		1895				1894			
		Numero de		Recetta	Numero de		Recetta		
		Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras			
Tráfego	{ Proprio	442	5.575	299\$350	382	5.531	263\$000		
	{ Extranho	4.644	64.927	3.408\$170	3.411	51.984	2.316\$230		
	{ Em transito	—	—	—	—	—	—		
	Total..	5.086	70.502	3.707\$520	3.793	57.515	2.579\$230		
	Em serviço	4.187	87.828	—	3.789	95.513	—		
	Total geral	9.273	158.330	—	7.582	153.028	—		
Linha Descalvadense (1)									
Tráfego	{ Proprio	107	1.424	80\$300	66	1.083	47\$450		
	{ Extranho	635	8.927	474\$760	496	7.616	327\$760		
	{ Em transito	—	—	—	—	—	—		
	Total	742	10.351	555.\$060	562	8.699	375\$210		
	Em serviço	761	13.519	—	894	17.281	—		
	Total geral	1.503	23.870	—	1.456	25.980	—		

(1) Os telegrammas para a linha Descalvadense são transmitidos pelo telephone

Via Fluvial

	1895			1894		
	Numero de Telegrammas	Numero de Palavras	Receita	Numero de Telegrammas	Numero de Palavras	Receita
Proprio	757	12.651	667\$200	684	12.707	593\$300
Estranho	3.134	51.048	2.697\$020	2.856	49.553	2.097\$290
Em transito	—	—	—	—	—	—
Total	3.891	63.699	3.364\$220	3.540	62.260	2.690\$590
Em serviço	9.791	230.233	—	12.985	292.601	—
Total geral.	13.682	293.932	—	16.525	354.861	—

Os telegrammas em serviço correspondem a uma receita que pôde ser approximadamente computada nos seguintes valores :

Bitola de 1. ^m 60	253:479\$500
Secção Rio Claro	177:486\$700
Linha de Santa Rita	4:391\$400
Linha Descalvadense	675\$950
Via Fluvial	11:511\$650

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio foi:

ANNOS	RECEITA				
	Bitola de 1. ^m 60	Bitola de 1. ^m 0	Descalva- dense	Santa Rita	Fluvial
1885	17:516\$170	—	—	—	—
1886	20:658\$020	—	—	—	—
1887	26:360\$390	—	—	—	—
1888	31:807\$630	—	—	—	—
1889	44:092\$060	—	—	—	—
1890	53:998\$480	—	—	—	2:252\$760
1891	75:151\$830	—	(2) 36\$530	(3) 1:150\$010	4:141\$030
1892	73:044\$570	(1) 22:988\$800	110\$300	1:899\$170	3:272\$280
1893	75:515\$760	32:530\$450	180\$160	1:611\$930	2:600\$580
1894	84:485\$596	39:946\$480	375\$210	2:579\$230	2:690\$590
1895	122:319\$270	62:441\$750	555\$060	3:707\$520	3:364\$220

(1) De abril a dezembro de 1892. — (2) de março a dezembro de 1891. — (3) de abril a dezembro de 1891.

Serviço telephonic

Mantem a Companhia, para serviço da via ferrea da bitola de 1.^m60, dois centros telephonicos, distantes de 45 kilometros, sendo um na estação de Campinas, e outro na de Jundiahy Paulista.

Estão elles ligados por um fio que corre nos postes telegraphicos.

Aquelle centro está tambem em communição com a Empresa Telephonica da cidade de Campinas, e este com a nossa residencia e a do Chefe da Linha, com a estação da S. Paulo Railway, em Jundiahy, e com o Escriptorio central em S. Paulo.

O centro de Campinas dá communição para as linhas e apparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos, que se podem corresponder entre si:

Escritorio do Inspector Geral e do Chefe da Locomoção,
Escritorio do Chefe do Trafego,
Escritorio do Chefe da Linha,
Residencia do Chefe do Trafego,
Residencia do Chefe da Locomoção.
Officinas,
Almoxarifado,
Empreza Telephonica e todos os seus assignantes,
Jundiahy Paulista,
Escritorio central em S. Paulo.

Assim podemos, por intermedio do centro de Jundiahy Paulista, conversar tambem de nossa casa para qualquer dos pontos acima indicados.

A linha telephonica de Jundiahy a S. Paulo funciona bem, apesar da forte inducção dos fios telegraphos assentados nos mesmos postes.

A linha Descalvadense é tambem servida por linha telephonica em vez de telegrapho. Funciona hoje essa linha com regularidade havendo substituido em 1893, os antigos postes de madeira por outros de trilhos usados. O arame empregado foi o mesmo utilizado nas linhas telegraphicas, de sorte que, em qualquer occasião é facil a installação do telegrapho na linha Descalvadense.

Na secção Rio Claro funcionam as seguintes linhas telephonicas:

Da estação de Rio Claro ás officinas,

Da estação de São Carlos á residencia do ajudante do chefe do Trafego com séde na secção Rio Claro.

A estação de S. Carlos acha-se tambem ligada ao centro da empreza telephonica dessa cidade.

Para o serviço da Administração da via fluvial em Porto Ferreira, existem funcionando diversos appparelhos telephonicos, collocados no escritorio do Trafego, na doca, nas officinas, e na estação da via ferrea, que se communicam entre si por intermedio de um centro, estabelecido no primeiro dos pontos indicados.

5.º DESPEZA

Com a divisão do trafego despendeu-se:

VIAS FERRIAS					Via Fluvial	
					Descalvadense	
Bitola de 1 ^m 60		Secção Rio Claro	Santa Rita			
No anno de {	1895	1.151.200\$848	701.601\$652	21.568\$292	11.166\$519	114.646\$351
	1896	1.022.415\$146	560.989\$016	16.319\$200	10.846\$865	122.997\$170
Diferença em 1895		+ 128.785\$702	+ 140.612\$636	+ 5.249\$092	+ 319\$654	— 18.350\$819

As despesas totaes da divisão do trafego em 1895 se detalham do seguinte modo, pelas diversas verbas:

VERBAS DE DESPEZA		Pessoal	Material	Total
BITOLA DE 1. ^m 60.				
Administração e escriptorio.	55.353\$660	4.748\$089	60.101\$749	
Trens.	106.203\$970	15.000\$219	121.204\$189	
Estações.	672.292\$635	94.349\$144	766.641\$779	
Telegrapho { Estações	119.517\$530	18.008\$800	137.525\$330	
Conservação da linha eapparelhos.	16.485\$520	20.611\$785	37.097\$305	
Luz electrica	14.504\$080	14.065\$416	28.569\$496	
Total	984.357\$395	166.843\$453	1.151.200\$848	
BITOLA DE 1. ^m 0.—SECCÃO RIO CLARO				
Administração e escriptorio.	44.278\$531	4.534\$895	48.813\$426	
Trens.	72.341\$770	8.862\$840	81.204\$610	
Estações.	428.706\$035	48.084\$751	476.790\$786	
Telegrapho { Estações	59.973\$405	11.218\$265	71.191\$670	
Conservação da linha e apparelhos.	19.160\$450	4.440\$710	23.601\$670	
Total	624.460\$191	77.141\$461	701.601\$652	
BITOLA DE 0. ^m 60 LINHA DE SANTA RITA				
Administração e escriptorio.	1.476\$095	128\$813	1.604\$908	
Trens.	1.800\$000	—	1.800\$000	
Estações.	14.219\$460	1.317\$814	15.537\$274	
Telegrapho-Estações	2.345\$990	280\$120	2.626\$110	
Total	19.841\$645	1.726\$747	21.568\$292	

BITOLA DE 0.^m 60 LINHA DESCALVADENSE

Administração e escriptorio.	738\$049	64\$405	802\$454	
Trens.	1.555\$080	—	1.555\$080	
Estações.	7.498\$420	1.229\$075	8.727\$495	
Telegrapho-Estações	—	80\$890	80\$890	
Total	9.792\$149	1.374\$270	11.166\$519	
VIA FLUVIAL				
Administração e escriptorio.	6.418\$095	305\$614	6.723\$709	
Condução de lanchas	52.152\$800	2.989\$645	55.143\$445	
Estações.	31.525\$930	3.967\$832	35.493\$762	
Telegrapho { Estações	2.045\$820	478\$224	2.524\$044	
Conservação da linha e apparelhos.	2.617\$320	2.144\$071	4.761\$391	
Total	94.760\$965	9.885\$386	104.646\$351	

As despesas de administração do trafego, communs ás diversas linhas, foram assim distribuidas:

Bitola de 1. ^m 60	7.5
» 1. ^m 0	2.0
Linha de Santa Rita	0.2
» Descalvadense	0.1
Via Fluvial.	0.2

Os seguintes quadros comparam as diversas verbas da

	Bitola de 1. ^m 60		Secção Rio Claro	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Quadro comparativo da despesa				
Em 1895 .	55:353\$660	4:748\$089	44:278\$531	4:534\$895
Em 1894 .	50:813\$680	7:755\$678	34:340\$937	4:304\$694
Diferenças em 1895	+ 4:539\$980	- 3:007\$589	+ 9:937\$594	+ 230\$201
Quadro comparativo da despesa com				
Em 1895 .	106:203\$970	15:000\$219	72:341\$770	8:862\$840
Em 1894 .	88:862\$330	12:913\$161	53:829\$804	3:879\$190
Diferenças em 1895	+ 17:341\$640	+ 2:087\$058	+ 18:511\$966	+ 4:983\$650
Quadro comparativo da				
Em 1895 .	672:292\$635	94:349\$144	428:706\$035	48:084\$751
Em 1894 .	559:555\$385	126:602\$180	343:902\$518	44:365\$676
Diferenças em 1895	+ 112:737\$250	- 32:253\$036	+ 84:830\$517	+ 3:719\$075
Quadro comparativo da despesa				
Em 1895 .	119:517\$530	18:068\$800	59:973\$405	11:218\$265
Em 1894 .	105:341\$960	21:453\$860	45:570\$135	12:244\$240
Diferenças em 1895	+ 14:175\$570	- 3:385\$060	+ 14:403\$270	- 1:025\$975
Quadro comparativo da despesa com o				
Em 1895 .	16:485\$520	20:611\$785	19:160\$450	4:440\$710
Em 1894 .	12:919\$023	6:971\$700	10:528\$980	8:022\$842
Diferenças em 1895	+ 3:566\$497	+ 13:640\$085	+ 8:631\$470	- 3:582\$132
Quadro comparativo da despesa com a luz				
Em 1895 .	14:504\$080	14:065\$416		
Em 1894 .	13:041\$780	8:073\$749		
Diferenças em 1895	+ 1:462\$300	+ 5:991\$667		

Os accrescimos de despesa em 1895, indicados nesses quadros estão perfeitamente justificados pelo augmento que se observou em todo o serviço da divisão do Trafego e

despesa do Trafego, nos dois ultimos annos:

Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial	
Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
com a administração e escriptorio					
738\$049	64\$405	1:476\$095	128\$813	6:418\$095	305\$614
677\$510	103\$405	1:355\$020	206\$810	8:432\$893	793\$049
+ 60\$539	- 39\$000	+ 121\$075	- 77\$997	- 2:014\$798	- 487\$435
a condução dos trens e das lanchas					
1:555\$680	—	1:800\$000	—	52:153\$800	2:989\$645
1:530\$000	—	1:679\$020	—	56:293\$110	2:226\$852
+ 25\$680	—	+ 120\$980	—	- 4:139\$310	+ 762\$793
despesa com as estações					
7:498\$420	1:229\$075	14:219\$460	1:317\$814	31:525\$930	3:967\$832
7:191\$200	1:267\$880	9:716\$820	1:113\$280	43:759\$840	4:070\$940
+ 307\$220	38\$805	+ 4:502\$640	+ 204\$534	- 12:233\$910	- 103\$108
com o telegrapho — Estações					
—	80\$890	2:345\$990	280\$120	2:045\$820	478\$224
—	76\$870	1:949\$680	298\$570	1:664\$280	527\$732
—	+ 4\$020	+ 396\$310	- 18\$450	+ 381\$540	- 49\$508
telegrapho—Conservação da linha eapparehos					
—	—	—	—	2:617\$320	2:144\$071
—	—	—	—	2:476\$000	2:752\$474
—	—	—	—	+ 141\$320	- 608\$403
electrica em Campinas—bitola de 1.^m 60					

pelas diversas causas geraes que deixamos registradas quando comparamos as despesas totaes nos diversos ramos de serviço da Companhia.

O seguinte quadro indica as médias da despesa da divisão do Trafego nos dois ultimos annos:

	BITOLA DE 1.m60		Secção Rio Claro		SANTA RITA		Descalvadense		Via Fluvial					
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894				
Por kilometro de linha . . . kilo-	4:12	\$168	3 664	\$570	1.230	\$239	798	\$825	604	\$415	523	\$232	614	\$886
Por trem kilo-	1	\$210	1	\$157	763	\$797	804	\$497	832	\$874	—	—	—	—
Por locomotiva kilometro.	\$780	\$758	\$678	\$707	\$329	\$329	\$406	\$448	\$406	\$448	\$3710	\$3119	\$3710	\$3119
Por vehiculo kilometro	\$063	\$067	\$054	\$058	\$063	\$056	\$063	\$056	\$136	\$132	1	\$391	1	\$226
Por seis kilometro	\$031	\$033	\$027	\$029	\$034	\$028	\$034	\$028	\$068	\$066	—	—	—	—
Por unidade de trafego.	\$015	\$015	\$020	\$023	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Por tonelada de peso bruto	\$004,3	\$004,5	\$006,4	\$007,0	\$013,3	\$0,11,6	\$013,3	\$0,11,6	\$024,0	\$025,5	\$044,2	\$051,6	\$044,2	\$051,6

6.º PESSOAL

O digno Chefe do Trafego, Sr. Max Jorge Frederico Mundt, continúa a prestar, com inexcédível dedicação os mais assignalados serviços á Companhia.

O movimento da secção Rio Claro e o da Via Fluvial estão a cargo dos ajudantes do Chefe do Trafego, Srs. Arthur Guimarães e Antonio José Ribeiro, e folgamos de reconhecer o zelo e dedicação com que ambos desempenham os serviços a seus cargos.

A média do pessoal em serviço do Trafego, durante o anno de 1895, foi de 1.254 pessoas, assim distribuidas:

	Bitola de 1m60	Bitola de 1m00	Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial	Total em 1895	Total em 1894
Chefe	—	—	—	—	—	1	1
Ajudantes	1	1	—	—	1	3	2
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes.	17	8	—	—	2	27	28
Conservação da linha telegraphica e apperellos	6	4	—	—	—	10	8
Chefes de estações, ajudantes e praticantes	32	38	2	1	8	81	82
Telegraphistas e praticantes.	89	54	—	3	3	149	131
Conferentes, bilheteiros, escripturarios, ajudantes e praticantes.	149	50	—	1	3	203	214
Manobreadores, mensageiros, portadores, vigias, trabalhadores e marinheiros.	440	135	2	4	49	630	604
Guarda-porteiras	9	1	—	—	—	10	10
Guardas, ajudantes e praticantes de trem	80	58	1	1	—	140	108
Total.	823	349	5	10	66	1.254	1.188
Empregados por 1 kilometro de linha	2.95	0.74	0.36	0.37	0.33	1.26	—
em 1864.	2.70	0.70	0.50	0.33	0.38	—	1.19
em 1895.							

IV LOCOMOÇÃO

Continúa á testa desta importante divisão, prestando com inexcelsível dedicação, os mais assignalados serviços, o distincto e provector especialista, Engenheiro Gustavo Adolpho da Silveira, cuja competencia é incontestavel.

Em relação a esse serviço limitar-me-ei a transcrever em sua integra o importante relatorio do illustrado chefe, onde se acham reunidas as mais valiosas e detalhadas informações sobre tudo quanto concerne á Locomoção.

Illm. Sr.

Passo ás mãos de V. S.^a o relatorio dos serviços da Locomoção, relativamente ao anno de 1895.

I. — MATERIAL RODANTE

O effectivo do material rodante em serviço, não incluindo os carros em transformação, se compunha em 31 de Dezembro de 1895 de:

DESIGNAÇÕES	BITOLA DE				TOTAL
	1,m60	1,m00	m 0,60		
			S. Rita	Descal.	
Locomotivas	47	36	4	3	90
Carros especiaes	8	2	—	—	10
» para passageiros	54	37	4	3	98
» bagagem e correio	27	10	1	—	38
» para animaes de raça.	2	—	—	—	2
Vagões diversos.	1,185	500	24	8	1.717

Na mesma data estava em transformação nas officinas um carro de 2.^a classe e correio.

Locomotivas

Os seguintes quadros contêm a procedencia, dimensões principaes, peso, força de tracção e quantidade de locomotivas em serviço,

BITOLA DE 1.^m 60

PROCEDENCIA	NUMEROS	RODAS MOTRIZES		Diámetro do cylindro em millimetros	Curso do embulo em millimetros	PESO EM KILOGRAMAS		Força de tração em kilogrs.	QUANTIDADE	
		Diámetro em metros	Diámetro em millimetros			Adherente	TOTAL		Em 1895	Em 1894
Inglaterra.	1 a 4	4	1,520	400	550	22.200	30.000	3.700	4	4
»	9 a 11	4	1,670	412	550	22.225	33.000	3.570	3	3
»	16	4	1,670	659	550	24.570	37.370	3.970	1	1
»	22	4	1,670	425	550	23.800	36.800	4.760	1	1
E. Unidos.	24 a 26	4	1,576	431	610	23.600	37.000	4.060	3	3
»	38 a 41	4	1,670	305	610	34.900	48.000	5.600	4	4
Inglaterra.	5 a 8	4	1,216	425	600	24.000	35.000	5.700	4	4
»	12 a 15	6	1,391	425	550	27.000	35.500	4.400	4	4
»	17 e 18	8	1,216	500	600	41.320	46.245	8.170	2	2
»	19 a 21	8	1,216	450	600	40.620	45.320	6.390	3	3
E. Unidos.	27 a 29, 33 a 37	8	1,271	533	610	45.000	52.400	8.340	8	8
»	42 a 47	8	1,250	375	700	65.900	74.779	17.445	6	0
Inglaterra.	23	4	1,291	400	550	32.800	39.000	4.670	1	1
E. Unidos.	30 a 32	6	0,915	355	456	24.500	28.500	4.330	3	3

(¹) Machina— tender para manobra.

BITOLA DE 1.º 00

PROCEDENCIA	NUMEROS	RODAS MOTRIZES		Curso do embulo em millimetros	PESO EM KILOGRAMMAS		Força de tração em kilogr.	QUANTIDADE	
		Numero	Diametro em metros		Adherente	TOTAL		Em 1895	Em 1894
E. Unidos.	{ 1 e 2, 6 a 8, 11 a 13 e 16 e 17	4	1,085	457	12.700	19.151	2.035	10	10
»	{ 24	4	1,085	457	13.600	20.412	2.567	1	1
Inglaterra.	{ 9 e 10	6	1,016	457	16.864	—	3.173	2	2
E. Unidos.	{ 3-5	8	0,940	457	21.772	25.401	3.950	3	3
»	{ 14, 15, 18 a 23	8	0,940	508	23.587	27.216	4.390	10	10
»	{ 26 e 27	8	0,940	406	—	—	—	—	—
»	{ 25	8	0,940	508	25.500	29.000	4.717	1	1
»	{ 28 a 30	6	1,143	508	19.958	26.308	3.610	5	3
»	{ 35 a 36	8	0,940	406	—	—	—	—	—
»	{ 31 a 34	8	0,940	508	25.500	29.000	4.717	4	0

BITOLA DE 0. m 60

PROCEDENCIA	NUMEROS	RODAS MOTRIZES		Diámetro do cilindro em millímetros	Curso do embulo em millímetros	PESO EM KILOGRAMMAS		Força de tração em kilogr.*	QUANTIDADE	
		Numero	Diámetro em metros			Adherente	TOTAL		Em 1895	Em 1894
Estados Unidos . . .	1 e 2	4	0,75	225	350	—	—	1.618	2	2
» . . .	3	6	0,725	228	406	—	—	2.262	1	1
» . . .	4	6	0,725	279	406	—	—	3.386	1	1
Inglaterra . . .	1 e 2	4	0,675	200	350	—	—	1.420	2	2
Estados Unidos . . .	3	4	0,937	225	400	—	—	1.488	1	0

Verifica-se pelos quadros precedentes, que foram recebidas 6 locomotivas *consolidation systema componud* para a bitola de 1,60, 2 de passageiros e 4 de cargas *componud* para a bitola de 1,00 e 1 mixta simples para a bitola de 0,60.

As 6 locomotivas de cargas para a bitola de 1,60 com o peso adherente de 65.900 kilos rebocam entre Jundiáhy e Campinas (importação) 40 vagões carregados ou mais 10 vagões do que rebocão as 2 locomotivas mais possantes que possuímos (n.ºs 17 e 18). O emprego d'estas locomotivas veio augmentar consideravelmente a capacidade de trafego do referido trecho que é o mais sobrecarregado da linha, em nada modificando as condições de conservação da via-permanente. Durante o anno foram encommendadas 3 locomotivas de passageiros, iguaes ás de n.ºs 38 á 41, para a bitola de 1,60.

BITOLA DE 1,60

Locomotivas	{	Em bom estado	35
		Em estado regular	6
		Em grande reparação	5
		Em pequena »	1
Total			47

BITOLA DE 1,00

Locomotivas	{	Em bom estado	10
		Em estado regular	17
		Em grande reparação	9
		Em pequena »	0
Total			36

BITOLA DE 0,60

Locomotivas	{	Em bom estado	4
		Em estado regular	0
		Em grande reparação	2
		Em pequena »	1
Total			7

Carros e Vagões

O numero de carros e vagões, em 31 de Dezembro de 1895. era assim discriminado :

BITOLA DE 1, m 60

DESIGNAÇÃO	PROCEDENCIA	TIPO	Numero de Rodas	LOTAÇÃO	Peso morto em kilo	NUMERO		TOTAIS POR ESPECIES
						Em estado de serviço	Em re-paração	
CARROS								
1.ª Classe	Inglaterra, Transformado nas Oficinas para pagamento	Inglez	4	.....	8.200	1	.....	1
	Inglaterra: Transformado nas Oficinas para carro funebre	»	4	.....	6.525	2	.....	2
	Inglaterra: Transformado nas Oficinas para carro para doentes	»	4	.....	.....	2	.....	2
	Inglaterra: Transformado nas Oficinas para carro para presos	»	4	24	.....	1	.....	1
	Estados Unidos. Carro de Inspeção Estados Unidos. Carro de luxo	Americano	8	.....	19.880	1	.....	1
	.....	» . . . . .	8	.....	19.180	1	.....	1
	.....	» . . . . .	8	.....	20.600	8	.....	8
	Construido nas Oficinas da estrada. Idem	»	8	40	17.440	1	.....	1
	Inglaterra	»	8	40	18.400	3	.....	3
	Estados Unidos	»	8	40	17.565	4	.....	4
	Idem	»	8	40	18.825	9	.....	10
	Inglaterra: Transformado nas Oficinas	»	4	10	7.800	1	.....	1
Idem	»	4	13	8.800	2	.....	2	
.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	23	
.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	23	
.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	23	

Mixtos	Inglaterra	Americano	8	58	16.380	2	.....	2
	Estados Unidos	»	8	60	17.620	4	.....	4
	.....	» . . . . .	8	60	18.900	4	.....	4
	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10
2.ª Classe	Construido nas Oficinas	»	8	76	19.800	1	.....	1
	»	»	8	60	16.800	3	.....	3
	Estados Unidos	»	8	60	16.500	2	.....	2
	»	»	8	70	17.380	10	.....	10
	Inglaterra	»	8	68	18.200	4	.....	5
2.ª Classe e Correio	Inglaterra	Inglez	4	20	6.500	20	.....	21
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Para Bagagem	Inglaterra	Inglez	6	.....	11.700	2	.....	2
	»	»	4	.....	7.200	3	.....	4
	Inglaterra: Transformado nas Oficinas	»	4	.....	6.450	6	.....	6
Para Correio	Estados Unidos	Americano	8	.....	13.300	4	.....	4
	»	»	8	.....	16.575	4	.....	4
	Estados Unidos Transformado nas Oficinas da estrada	Americano	4	.....	7.300	3	.....	4
	Inglaterra: Transformado nas Oficinas da estrada	Inglez	4	.....	6.450	2	.....	2
Para Animaes	.....	Inglez	4	.....	6.960	5	.....	6
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2

DESIGNAÇÃO	DESIGNAÇÃO	TIPO	Numero de Rodas	LOTAÇÃO	Peso morto em kilos	NUMERO			TOTAIS POR ESPECIES
						Em estado de serviço	Em repa-ção	TOTAL	
Fechados para mer- cadorias com frete e guarda compartimento para sem com- partimento	Officinas da estrada.	Inglez	4	Kilogs. 8.000	7.500	19	1	20	148
	Inglaterra	»	4	8.000	7.500	24	4	28	
	Belgica	»	4	10.000	7.200	45	5	50	
	Inglaterra	»	4	10.000	7.000	48	2	50	
	Officinas da estrada.	Inglez	4	8.000	7.000	19	1	20	146
	Inglaterra	»	4	8.000	7.000	22	4	26	
	Belgica	»	4	10.000	6.200	48	2	50	
	Inglaterra	»	4	10.000	6.500	45	5	50	
	Officinas da estrada	Inglez	4	8.000	6.600	214	2	216	493
	Inglaterra	»	4	8.000	6.600	64	1	65	
	Belgica	»	6	14.000	9.800	11	1	12	
	Inglaterra	»	4	10.000	6.200	29	1	30	
						484	9	493	

VAGÕES

Abertos para mer- cadorias	Officinas da estrada.	Inglez	4	9.000	5.300	125	3	128	335	
	Inglaterra	»	6	14.000	8.300	9	2	11		
	Belgica	»	4	9.000	5.300	83	2	85		
	Estados Unidos	Americano	8	20.000	11.200	13	5	18	20	
	Inglaterra	»	4	8.000	5.000	39	1	40		
	Belgica	Inglez	4	10.000	5.000	20	1	21		
	Inglaterra	Americano	8	30.000	10.500	1	1		
							321	14	335	
	Para tri- lhos e ma- deira	Officinas da estrada	Inglez	4	8.000	4.600	6	6	28
		Inglaterra	»	4	8.000	4.600	14	14	
		Officinas da estrada.	Inglez	4	6.700	20	20	
	Para ani- maes	Inglaterra	»	4	6.700	5	1	6	28
Transformado nas Oficinas		»	4	.....	6.750	2	.....	2
Inglaterra		Inglez	4	8.000	4.600	27	1	28		
Para las- tro	Inglaterra	Inglez	4	4.600	14	14	14	
	Transformado nas Oficinas	Inglez	4	.....	7.500	1	.....	1
	Inglaterra	Inglez	4	8.000	7.500	1	.....	1	

O estado d'esse material em 31 de Dezembro era o seguinte:

Carros	{	Em estado de serviço	85
		Em reparação	6
		Total	91
Vagões	{	Em estado de serviço	1.137
		Em reparação	48
		Total	1.185

O seguinte quadro mostra o augmento do material rodante da bitola de 1,660 nos annos 1894 á 1895 comparado com o de 1889.

DESIGNAÇÃO	1889		1890		1891		1892		1893		1894		1895	
	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1889	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1889	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1889	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1889	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1889	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1889	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1889
Locomotivas	20	3 on 15 %	28	8 on 40 %	35	15 on 75 %	41	21 on 45 %	41	21 on 45 %	41	21 on 105 %	47	27 on 135 %
Carros . . .	33	12 on 36 %	65	32 on 97 %	64	31 on 94 %	66	33 on 100 %	66	33 on 100 %	91	58 on 175 %	91	58 on 175 %
Vagões . . .	518	30 on 5 %	755	237 on 46 %	857	339 on 65 %	918	400 on 77 %	918	400 on 77 %	1.053	535 on 103 %	1.185	667 on 128 %

Forão montados durante o anno: 94 vagões fechados com freio, 50 com freio e compartimento para guarda e 44 sem compartimento e 13 vagões abertos de 8 rodas, procedentes todos da Inglaterra; fazem parte da encomenda de 300 vagões feita em 1891, faltando para completa-a sómente a montagem de 17 vagões abertos de 8 rodas, que se achava adiada em 31 de Dezembro.

Foram construídos nas officinas 25 vagões abertos de 4 rodas, cuja ferragem foi encommendada á Inglaterra.

BITOLA DE 1.^m O

Designação	PROCEDENCIA	Tipo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilos	NUMERO			Totaes por especies
						Em estado de serviço	Em reparações	TOTAL	
Carros especies	Inglaterra transformado nas Oficinas para carro de pagamento Carro de inspecção(EUnidos)	—	—	—	—	—	—	—	—
		America »	8	—	—	1	—	1	—
1. ^a Classe	Inglaterra Estados Unidos	»	8	40	9.000	2	—	2	2
		»	8	48	11.068	1	—	1	—
Mixtos	Inglaterra C. ^a Constructora (Rio) Estados Unidos	»	8	44	9.000	1	1	2	—
		»	8	48	7.000	2	—	2	—
2. ^a Classe	Inglaterra C. ^a Constructora (Rio) Estados Unidos »	»	8	46	11.068	4	—	4	—
		»	8	40	9.000	7	1	8	—
Para bagagem	Inglaterra Compa Constructora (Rio) Estrados Unidos Transformado nas Oficinas. Estados Unidos	»	8	62	7.000	2	—	2	—
		»	8	50	9.072	1	—	1	—
		»	8	75	9.526	11	2	13	—
		»	8	—	6.500	15	3	18	—
		»	8	—	6.000	3	—	3	—
		»	8	—	6.000	1	—	1	—
		»	8	—	5.500	1	—	1	—
		»	8	—	10.433	4	1	5	—
		»	8	—	—	9	1	10	—

VAGÕES

DESIGNAÇÃO	PROCEDENCIA	Tipo	Numero de rodas	Lotação em kilos	Peso morto em kilos	NUMERO			Totaes por especies
						Em estado de serviço	Em reparação	TOTAL	
Cobertos para mercadorias com freio e compartimento.	Inglaterra.	Americano	8	10.000	5.800	7	7	22
	C.ia Constr. (Rio).	»	8	9.000	4.100	14	1	15	
Cobertos para mercadorias com freio e sem compartimento.	Inglaterra.	»	8	10.000	5.800	21	1	22	299
	C.ia Constr. (Rio).	»	8	9.000	4.100	4	. . . .	4
	E. Unidos.	»	8	10.000	5.800	20	5	25	
	Belgica	»	8	20.000	9.000	251	18	269	
Abertos para mercadoria (godolas).	C.ia Const. (Rio).	»	8	7.000	3.500	276	23	299	122
	E. Unidos	»	8	10.000	5.500	6	. . . .	6
	» ,	»	8	7.000	3.500	95	10	105	
Para animais	E. Unidos	»	8	5.600	101	21	122	33
	Inglaterra	»	8	. . . . .	5.600	23	4	27
Vagão de socorro	Inglaterra.	»	8	10.000	5.800	29	4	33	1
						1	. . . .	1
						1	1	1

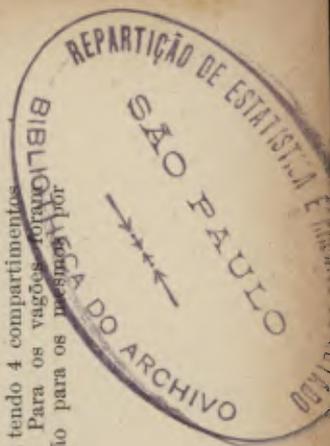
A situação d'este material em 31 de Dezembro era a seguinte :

Carros	{	Em estado de serviço	45
		Em reparação	4
		Total	49
Vagões	{	Em estado de serviço	452
		Em reparação	48
		Total	500

O seguinte quadro mostra o augmento do material rodante da bitola de 1,000 nos annos de 1893 á 1895, comparado com o de 1892.

DESIGNAÇÃO	1892		1893		1894		1895	
	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1892	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1892	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1892	Effectivo em 31 de Dezembro	Augmento sobre 1892
Locomotivas	20	4 ou 20%	30	10 ou 50%	36	16 ou 80%		
Carros	33	1 ou 3%	48	15 ou 45%	49	16 ou 48%		
Vagões	322	139 ou 43%	487	165 ou 51%	500	178 ou 55%		

Foram montados durante o anno um carro para o serviço de inspecção da linha, tendo 4 compartimentos para dormitório com 2 camas cada um, 11 vagões para animaes e 2 vagões abertos. Para os vagões abertos foram encaminhadas somente as mezas, visto terem-se perdido em naufragio as que vierão para os mezos por recommenda da antiga Companhia Rio Claro.



BITOLA DE 0. m 60

DESIGNAÇÃO	PROCEDENCIA	TYPE	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilos	NUMERO		Totais por especies
						Em estado de serviço	Em re-paração	
Carros								
1.ª Classe	Estados Unidos.	Americano	8	18	..	1	..	1
Mixtos	{ Estados Unidos.	»	8	24	..	1	..	1
		»	8	26	..	1	..	1
		» C.ia Constructora (Rio)	8	24	..	1	..	1
2.ª Classe	{ Estados Unidos.	»	8	30	..	3	..	3
		» C.ia Constructora (Rio)	8	48	..	2	..	2
Bagagem	Estados Unidos.	»	8	..	..	1	..	1
		»	8	..	..	3	..	3
Vagões								
Fechados para mercadorias	{ Estados Unidos.	Americano	8	5000	..	15	..	15
		» C.ia Constructora (Rio)	8	5000	..	4	..	4
		»	8	7500	..	1	..	1
Abertos para mercadorias	{ Estados Unidos.	»	8	5000	..	20	..	20
		» C.ia Constructora (Rio)	8	6000	..	9	..	9
		»	8	..	..	3	..	3
		»	8	..	..	12	..	12

Em 31 de Dezembro esse material achava-se nas seguintes condições:

Carros,	Em estado de serviço . . .	8
Vagões	{ Em estado de serviço . . .	32
	{ Em reparação . . . . .	..
Total.		32

O numero de carros augmentou com a aquisição de um carro mixto para o ramal Descalvadense.

O de vagões augmentou de 9 vagões fechados, adquiridos para o ramal Santa Ritense.

II — TRACÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Bitola 1^m,60

O percurso total das locomotivas foi em 1895 de 1.475.300 kilometros, ou mais 126.531 kilometros do que em 1894, a saber.

Em serviço do trafego:

Nos trens de viajantes	403.896
Nos trens mixtos	140.445
Nos trens de cargas	359.292
Em manobras e serviço de reserva.	213.449
Somma: 1.117.082	

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro e outros: (custeio)	76.027
Nos trens » » (construcção)	282.191
Somma: 358.218	

Nos annos de 1890 á 1895 o percurso total das locomotivas foi:

Em 1890:	751.376	
» 1891:	1.037.749	+ 286.373
» 1892:	1.106.305	+ 68.556
» 1893:	1.283.674	+ 177.369
» 1894:	1.348.769	+ 65.095
» 1895:	1.475.300	+ 126.531

Bitola de 1^m,00

Durante o anno o percurso total das locomotivas foi de: 1.035.370 kilometros, ou mais 242.267 do que em 1894, a saber:

Em serviço do trafego:

Nos trens de viajantes	363.968	
Nos trens mixtos	122.715	
Nos trens de cargas.	333.139	
Em manobras e serviço de reserva	103.612	
Somma		923.434

Em serviço da estrada:

Nos trens de materiaes e outros . . .	91.026
Nos trens » construção . . .	20.910
Somma . . .	111.936
Total geral	1.035.370

Bitola de 0,^m60

O percurso total das locomotivas nos dous ramaes da bitola 0.^m60 foi de 92.143 kilometros, sendo:

Designação	Ramal	Ramal
	S. Rita	Descalvadense
Nos trens mixtos e de cargas	42.732	13.408
Em manobras	21.929	14.074
Total em 1895	64.661	27.482
» » 1894	49.639	24.197
Diferença em 1895 { para mais	15.022	3.285
» menos	—	—

No percurso de manobras está comprehendido o tempo durante o qual as locomotivas conservão-se paradas e em fogo, contado a razão de 4 kilometros por hora.

Os quadros seguintes mostram quantas machinas estiverão em serviço e os seus percursos totaes e médios nas diversas linhas.

Bitola de 1,^m60

PERCURSOS	Numero de locomotiva	PERCURSO		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo indicado na columna anterior
		Total	Maximo de 1 locomotiva	
De 100 a 10.000 Kilm.	2	7.195	6.731	44
» 10.000 » 20.000 »	6	90.263	19.878	9
» 20.000 » 30.000 »	14	343.253	29.512	11
» 30.000 » 40.000 »	14	487.250	38.403	14
» 40.000 » 50.000 »	8	366.175	48.688	23
» Superior » 50.000 »	3	181.164	63.238	40

As locomotivas, cujos percursos excederão á 50.000 kilometros, forão as de numeros 38, 39 e 40 dos trens de passageiros.

DESIGNAÇÃO das locomotivas	NUMERO de locomotivas	PERCURSOS	
		Totaes	Médios
Machinas dos trens de viajantes			
1 a 4	4	100.152	25.038
9 » 11	3	86.720	28.906
	1	35.554	35.554
	1	48.132	48.132
24 » 26	3	112.523	37.507
38 » 41	4	228.213	57.052
Totaes . . .	16	611.294	38.205
Machinas dos trens de cargas			
5 a 8	4	123.008	30.752
12 » 15	4	113.943	28.500
17 » 21	5	165.238	33.047
27 » 29 e 33 a 37	8	273.377	34.172
42 » 47	6	60.347	10.057
Totaes . . .	27	735.913	27.258
Totaes geraes . . .	43	1.347.207	31.331

Bitola de 1.m 00

PERCURSO	Numero de locomotivas	PERCURSOS		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo indicado na columna an- terior
		TOTAL	Maximo de 1 locomotiva	
De 100 a 10.000 kil.	2	6.533	6.437	16
„ 10.000 „ 20.000 „	5	80.640	18.283	37
„ 20.000 „ 30.000 „	12	308.883	29.437	25
„ 30.000 „ 40.000 „	11	367.657	39.562	17
„ 40.000 „ 50.000 „	5	217.656	45.131	29
Superior „ 50.000 „	1	54.001	54.001	1

A locomotiva que fez percurso superior a 50.000 kilometros foi a de numero 1 dos trens de passageiros.

DESIGNAÇÃO das locomotivas		NUMERO de locomotivas	PERCURSOS	
			Totaes	Médios
Machinas dos trens de viajantes				
1	e 2	2	68.811	34.405
6	a 8	3	83.273	27.757
11	a 13	3	56.348	18.782
16	e 17	2	45.999	22.999
	24	1	30.644	30.644
28 a 30	36 e 37	5	176.669	35.333
Totaes . . .		16	461.744	28.859
Machinas dos trens de cargas				
3	a 5	3	86.162	28.720
9	e 10	2	36.093	18.046
14	, 15	2	51.442	25.721
18	a 23	6	200.161	33.360
25	, 27	3	98.800	32.933
31	, 34	4	100.968	25.242
Totaes . . .		20	573.626	28.681
Totaes geraes . . .		36	1.035.370	28.760

Bitola 0,^m60

O percurso total das locomotivas d'esta bitola decompõe-se assim:

RAMAL DE SANTA RITA

Locomotiva n.º 1	14.623
» » 2	9.679
» » 3	20.188
» » 4	20.171

RAMAL DESCALVADENSE

Locomotiva n.º 1	14.799
» » 2	12.553
» » 3	130

PERCURSO DOS VEICULOS

Bitola de 1,^m60

Os nossos carros e vagões percorrerão no serviço do trafego e da linha 19.344.345 (¹) kilometros ou 4.521.113 kilometros mais do que em 1894, sendo:

(¹) N'este percurso forão contados como 2 os vehiculos de 8 rodas em transito na linha Paulista. Na linha Ingleza, porém, foram contados como 1 estes vehiculos.

Na nossa linha.	13.100.947
Na linha S. P. R.	<u>6.243.398</u>
Total	19.344.345

O percurso total decompõe-se assim:

Percurso dos carros	6.672.956
» » vagões.	12.671.389

O percurso dos vehiculos da S. Paulo Railway em nossa linha foi de 5.213.080 kilometros, isto é, mais 767.628 kilometros do que no anno anterior.

A composição média dos trens sobre toda a linha foi:

Em 1895	19.26
» 1894	17.21

havendo, portanto, em 1895 um augmento de 2,05 vehiculos, ou 11,9%

Bitola de 1,^m00

O percurso total dos vehiculos durante o anno foi de 13.038.791 kilometros, sendo:

Percurso dos carros.	4.117.070
» » vagões	8.921.729

Em 1894 o percurso dos vehiculos foi de 9.707.318 kilometros, ou menos 3.331.473 kilometros do que 1895.

A composição média de todos os trens foi de 14,13 vehiculos, ou um augmento de 0,35 vehiculos, ou 2,5% em relação á 1894.

Bitola de 0,^m60

Nos 2 ramaes o percurso de carros e vagões foi de 398.878 kilometros, ou mais 26.242 kilometros do que em 1894, a saber:

Ramal Santa Rita. mais	27.014
» Descalvadense menos.	772

A composição média de todos os trens foi de 7 vehiculos, havendo uma diminuição de 1,2 vehiculos, ou 14,6% em relação a 1894.

A comparação do trabalho na bitola de 1,^m60 nos annos de 1894 e 1895 resume-se assim:

Percurso médio das machinas de viajantes — augmento —	10,7%
» » » » mercadorias — diminuição —	15,6%
Médias	— 5,7%
» » dos carros — 73,329 km — augmento —	12,0%
» » » vagões — 10,694 km — augmento —	14,2%
» » » Média — 15,160 km — „	10,9%
Composição média dos trens em carros e vagões — „	11,9%

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Bitola 1,^m60

O consumo de combustivel, lubrificantes, e estopa nas locomotivas e nos vehiculos, nos 2 ultimos annos, foi o seguinte:

Annos	CARVÃO			OLEOS			ESTOPA		
	Quantidade em kilos	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis			
1895	Locomotivas . . .	13.148,910	615.379,955	104,809	113.167,105	19.720,75	14.959,805		
	Vehiculos . . .	13.148,910	615.379,955	15,766	14.202,160	110,	89,400		
	Total . . .	9.711,437	529.268,009	120,575	127.369,265	19.830,75	15.049,205		
1894	Locomotivas . . .	9.711,437	529.268,009	86,791,5	125.933,190	17.554,5	15.625,755		
	Vehiculos . . .	9.711,437	529.268,009	17,614,0	16.074,400	223,0	201,050		
	Total . . .	9.711,437	529.268,009	104,405,5	142.007,590	17.777,5	15.826,805		
Diferença em 1885	Locomotivas . . .	+ 3.437,473	+ 86.111,946	+ 18,017,5	-12.766,085	+ 2.186,25	- 665,950		
	Vehiculos . . .	+ 3.437,473	+ 86.111,946	- 1,848	-1.872,240	- 113,	-113,650		
	Total . . .	+ 3.437,473	+ 86.111,946	+ 16,169,5	-14.638,325	+ 2.073,25	- 777,600		

O preço médio d'esses materiaes foi:

	1895	1894	Diferença em 1895
Carvão (tonelada)	46\$800	55\$529	- 11\$271
Oleos (litro)	1\$036	1\$360	- \$304
Estopa (kilo)	\$758	\$890	- \$132

No consumo, dado pelo quadro acima, estão incluídos os materiaes gastos com os trens de lastro.

Por locomotiva e vehiculo-kilometro, o consumo e despeza foão:

Annos	DESIGNAÇÕES	CARVÃO		OLEOS		ESTOFA	
		Quantidade em kilos	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis
1895 .	Locomotivas-kilom..	8.91	\$417	0.071	\$000.76	0.001	\$000.10
1894 .	»	7.33	\$407	0.065	\$000.95	0.014	\$000.11
1895 .	Mais	1.58	\$010	0.006	..	..	..
1895 .	Menos. . . . .	..	..	..	\$000.19	0.013	\$000.01
1895 .	Vehiculos-kilom.	..	..	0.000.8	\$000.73	0.000.005	\$000.0046
1894 .	»	..	..	0.001.2	\$001.08	0.000.01	\$000.013
1895 .	Mais . . . . .	..	..	..	..	..	..
1895 .	Menos. . . . .	..	..	0.000.4	\$000.35	0.000.05	\$000.0084

O consumo kilometrico de combustivel e lubrificantes, pelos diversos typos de locomotivas, consta do seguinte quadro:

NUMEROS		LOCOMOTIVAS		Numero médio de vehiculos rebocados	CONSUMMO KILOMETRICO MÉDIO		
					Carvão em kilos	Oleo em litros	Estopa em kilos
		TYPO					
1 a 4		Passageiros	.	7.19	4 10	0.0464	0.0136
5 a 8		Cargas	.	15 20	7.21	0.0742	0.0151
9 a 11		Passageiros	.	10.37	6.62	0.0529	0.0131
12 a 15		Mixtos	.	16.86	10.13	0.0637	0.0148
16		Passageiros	.	12.34	6.18	0.0530	0.0107
17 a 18		Cargas	.	23.59	11.46	0.0748	0.0141
19 a 21		Cargas	.	21.65	11.54	0.0794	0.0130
22		Passageiros	.	13.84	7.20	0.0447	0.0113
23		Manobras	.	—	6.31	0.0717	0.0100
24 a 26		Passageiros	.	7.55	5.86	0.0683	0.0121
27 a 29, 33 a 37		Cargas	.	22.97	11.30	0.0697	0.0147
30 a 32		Manobras	.	—	7.46	0.0530	0.0133
38 a 41		Passageiros	.	15.97	8.15	0.0728	0.0112
42 a 47		Cargas	.	32.93	18.99	0.1271	0.0181

Bitola de 1, m00

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi o seguinte:

Anos	DESIGNAÇÕES	LENHA		CARVÃO		OLEOS		ESTOPA	
		Quantidade em metros cubicos	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis
1895	Locomotivas.	67.184	146:783.410	2.864.000	134:371.800	63.221	65:966.780	12.033	9:123.590
	Vehiculos . .					5.990	6:081.450	71,5	53.330
	Total . . .	67.184	146:783.410	2.864.000	134:371.800	69.211	72:648.230	12.104,5	9:176.920
1894	Locomotivas.	55.032	113:219.470			31.786	47:262.500	8.041,5	7:030.200
	Vehiculos . .					3.033	4:534.470	61	51.680
	Total . . .	55.032	113:219.470			34.819	51:796.970	8.102,5	7:081.880
Differença 1895	Locomotivas.	+12.152	+33:563.940			+31.435	+18:704.280	+3.991,5	+2:093.390
	Vehiculos . .					+2.957	+2:146.980	+10,5	+1.650
	Total . . .	-12.152	+33:563.940			+34.392	+20:851.260	+4002,0	+2:095.040

O preço médio desses materiaes foi:

	1895	1894	Differença em 1895
Lenha (corda = 2m ³).	4\$369	4\$114	+
Carvão (tonelada).	46\$917	..	-
Oleos (litros)	1\$043	1\$487	-
Estopa (kilo)	\$758	\$874	-

Bitola de 0, m60

Nos ramaes de Santa Rita e Descalvadense o consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi o seguinte:

RAMAL DE SANTA RITA

Annos	Designações	Carvão		Oleos		Estopa	
		Quantidade em kilos	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis
1895	Locomotivas	417.105	19.711.980	4.338	4.729.000	890	672.400
	Vehiculos . . . . .	..	..	87	70.400	10	8.400
	Total	417.105	19.711.980	4.425	4.799.400	900	680.800
1894	Locomotivas	339.599	19.541.811	3.360	5.035.900	600	520.000
	Vehiculos . . . . .	..	..	193	234.500	10	8.000
	Total	339.599	19.541.811	3.553	5.270.400	610	528.000
Diff.ª em 1895	Locomotivas	+	—	+	—	+	+
	Vehiculos . . . . .	..	..	106	164.100	..	..
	Total	+	—	+	—	+	+
		77.506	170.169	872	471.000	290	152.800

RAMAL DESCALVADENSE

Annos	Designações	Carvão		Oleos		Estopa	
		Quantidade em kilos	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis
1895	Locomotivas	85.635	4.011.890	2.295	2.550.000	470	357.800
	Vehiculos.	..	..	106	76.900	8	5.600
	Total	85.635	4.011.890	2.401	2.626.900	478	363.400
1894	Locomotivas	85.136	4.857.974	1.980	2.973.000	300	266.500
	Vehiculos.	..	..	37	43.350	6	6.960
	Total	85.136	4.857.974	2.017	3.016.350	306	273.460
Diff. ^a em 1895	Locomotivas	+	846.084	315	423.000	170	91.300
	Vehiculos.	+	..	69	33.550	2	1.360
	Total	+	846.084	384	389.450	172	89.940

O preço médio dos materiaes consumidos foi :

	Em 1895	Em 1894	Diferença em 1895
No ramal de Santa Rita	Carvão (tonelada)	47\$250	10\$284
	Oleos (litro)	1\$084	\$399
	Estopa (kilo)	\$756	\$109
No ramal Descalvadense	Carvão (tonelada).	46\$848	10\$213
	Oleos (litro)	1\$094	\$401
	Estopa (kilo)	\$760	\$133

O consumo e despesa por locomotiva e vehiculo-kilometro forão:
 RAMAL DE SANTA RITA

Annos	DESIGNAÇÕES	CARVÃO		OLEOS		ESTOPA	
		Quantidade em kilos	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis
1895	Locomotiva kilomt.o.	6 45	\$304	0 067	\$073	0.0130	\$010
1894	„	6.84	\$393	0.067	\$101	0.012	\$010
1895	Mais	„	„	„	„	0.001	„
1895	Menos	0.39	\$089	„	\$028	„	„
1895	Vehiculo kilom.o.	„	„	0.0002	\$000.22	0.00003	\$000.02
1894	„	„	„	0.0038	\$004.73	0.00020	\$000.16
1895	Mais	„	„	„	„	„	„
1895	Menos.	„	„	0.0036	\$004.51	0.00017	\$00.14

RAMAL DESCALVADENSE

Annos	DESIGNAÇÕES	CARVÃO		OLEOS		ESTOFA	
		Quantidade em kilos	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kilos	Valor em reis
1895	Locomotiva kilomt.o	3 11	\$145	0 083	\$029	0 017	\$013
1894	»	3 50	\$200	0 081	\$122	0 012	\$011
1895	Mais	0 39	\$055	0 002	\$030	0 005	\$002
1895	Menos	.	.	0 0012	\$000 94	0 00009	\$000 06
1894	Veiculo kilomt.o	.	.	0 0003	\$000 52	0 00007	\$000 08
1895	»	.	.	0 0009	\$000 42	0 00002	\$000 02
1895	Mais	.	.	.	.	.	.
1895	Menos	.	.	.	.	.	.

DESEZAS DE CONDUÇÃO DOS TRENS
Bitola de 1, m60

As despesas geraes com a condução dos trens, compreendendo a lubrificação dos vehiculos e eventuaes, importarão em Rs. 987.799\$368, ou mais 66.112\$228 do que em 1894, sendo:

Pessoal 230.261\$240
Material 757.538\$128

Referindo estas despesas ás unidades de trabalho temos:

ANNOS	PESSOAL				MATERIAL				TOTAL			
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Veiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Veiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Veiculo kilometro
1895 . .	\$242	\$155	\$011.9	\$089	\$796	\$513	\$089	\$089	1\$038	\$668	\$050.9	\$050.9
1794 . .	\$240	\$153	\$013.9	\$048	\$827	\$529	\$048	\$048	1\$067	\$682	\$061.9	\$061.9
Mais . .	\$002	\$002	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Menos. .	.....	.....	\$002.0	\$009	\$051	\$016	\$009	\$009	\$029	\$014	.....	\$011.0

Bitola de 0,^m60

Nos 2 ramaes as despesas geraes com a conducção dos trens fo-
rão de Rs. 51:162\$572, ou mais 3:625\$382 do que em 1894, a saber:

RAMAL DE S. RITA

Pessoal	13:265\$520
Material.	25:644\$629

RAMAL DESCALVADENSE

Pessoal.	5:047\$000
Material	7:205\$423

Por unidade de trabalho essas despesas forão as indicadas nos se-
guintes quadros:

Annos	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
Ramal Santa Rita									
1895. .	\$310	\$205	\$041	\$600	\$396	\$080,8	\$910	\$601	\$121,8
1894. .	\$267	\$176	\$030	\$784	\$517	\$088,5	\$1051	\$693	\$118,5
Mais. .	\$043	\$029	\$011	—	—	—	—	—	\$003,3
Menos.	—	—	—	\$184	\$121	\$007,7	\$141	\$092	—
Ramal Descalvadense									
1895. .	\$376	\$183	\$061,8	\$537	\$262	\$088,2	\$913	\$445	\$150,0
1894. .	\$387	\$198	\$058,3	\$665	\$341	\$100,2	\$1052	\$539	\$158,5
Mais. .	—	—	\$003,5	—	—	—	—	—	—
Menos.	\$011	\$015	—	\$128	\$079	\$012,0	\$139	\$094	\$008,5

III. — OFFICINAS

Bitola 1,^m60

Durante o anno forão feitas reparações geraes em 28 locomotivas
(n.os 1, 2, 5 a 7, 9, 12, 16 a 18, 20 a 22, 25 a 28, 30 a 34, 36, 37, 39
a 41.) e 10 reparações ligeiras em 10 locomotivas (n.os 6, 14, 16, 19,
24, 26, 29, 38, 39 e 41), não incluindo as reparações correntes.

As despesas com as reparações das locomotivas importarão em
Rs. 302:148\$921, ou menos 3:992\$443 do que em 1894, sendo:

	Pessoal	Material	Total
1895	183.583\$395	118.565\$526	302.148\$921
1894	156.589\$430	149.551\$934	306.141\$364
Mais	26.993\$965	—	—
Menos	—	30.986.408	3.992.443

Discriminando estas despesas temos :

ANNOS	Numero de locomotivas reparadas	Importancia média das reparações					
		Por locomotiva			Por locomotiva kil.		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1894. . .	38	4.831\$141	3.120\$145	7.951\$286	\$124	\$080	\$204
1895. . .	72	2.174\$853	2.632\$666	4.807\$519	\$116	\$110	\$226
Mais. . .	—	2.656\$288	487\$479	3.143\$767	008	—	—
Menos. . .	34	—	—	—	—	030	022

REPARAÇÕES DE CARROS E VAGÕES

Em 1895 o numero de reparações de carros e vagões foi:

	Carros	Vagões	Total
Reparações geraes	33	213	246
» ordinarias	80	125	205
Reconstrucções	6	11	17
Total.	119	349	468

Nos algarismos acima não estão incluídas as reparações correntes, consistindo na substituição de engates, manilhas, caixas de lubrificação, etc.

As reconstrucções de carros consistirão na transformação de 6 antigos carros de 4 rodas de passageiros em 2 carros para bagagem, 2 para correio, 1 para doentes e 1 para a condução de cadáveres.

As reparações geraes de carros constarão de pintura, envernizamento, modificações do freio e concertos nos trucks e nas caixas.

Nas reparações geraes dos vagões comprehendem-se concertos nas cobertas, lados, estrados e rodas.

As modificações que vão sendo gradualmente feitas nas molas dos antigos vagões tem dado bom resultado, fazendo diminuir o numero de eixos substituídos.

Principiou-se a substituir os engates e as barras de centro dos vagões por outros, tendo rosca com 2" de diametro, em vez de 1³/₄" como os antigos.

Esta substituição está sendo feita por solicitação da S. Paulo Railway, a fim de que esta Companhia possa augmentar o numero de vagões em cada viagem nos planos inclinados da Serra.

Tem sido tambem revista a tara e a lotação de quasi todos os vagões.

Vagão Elmo

Com o fim de resolver o problema das baldeações, foi construído um vagão do systema Elmo, cuja experiencia realisou-se no dia 4 de Setembro, em presença do Ex.^{mo} Snr. Ministro da Industria e Viação.

Do resultado dessa experiencia, dá conta o seguinte officio que dirigi ao Snr. Presidente da C.^a Paulista.

Ill.^{mo} Ex.^{mo} Snr.

No dia 4 do corrente, foi feita a experiencia de um vagão coberto, de dous eixos, da bitola larga, a que foi adaptado nas Officinas de Campinas o systema *Elmo*, de accordo com as indicações do inventor desse systema, tendo corrido todas as despezas por conta desta Companhia.

O vagão foi levado na bitola estreita desde Rio Claro até Morro Grande (15 kilometros de percurso) e dahi conduzido novamente a Rio Claro, d'onde seguiu pela bitola larga até Santa Gertrudes (9 kilometros de percurso).

A velocidade média n'esses percursos foi de 30 kilometros por hora. O trecho entre Rio Claro e Morro Grande tem pequeno numero de curvas, das quaes a mais rapida tem o raio de 340.m ao passo que em outros trechos, entre Morro Grande e Corumbatahy, por exemplo, existem muitas curvas de raio de 140.m, que é o minimo das da linha Rio Claro. A experiencia, porém, não podia se effectuar nesse trecho, por não se acharem preparados os desvios para dar passagem ao vagão.

No percurso em bitola estreita o vagão mostrou ser estavel e, estando carregado com 7.800 kilos de café, sómente uma das caixas de lubrificação aqueceu, provavelmente por ser novo o respectivo bronze.

O systema *Elmo*, como V. Exc.^a sabe, é caracterizado por quatro rodas montadas sobre cada eixo do vagão, duas para cada bitola, e pelos pontos de apoio do vagão sobre os eixos, que são tomados, nos intervallos comprehendidos entre duas rodas para bitolas diferentes.

Desta disposição resultão as seguintes consequencias:

1.^a Reducção do comprimento da manga do eixo, (ponto de apoio do vagão) á distancia livre entre as faces das rodas.

Esta redução faz que seja necessario augmentar-se o diametro da manga do eixo do vagão transformado, a fim de conservar o primitivo valor para a superficie de contacto entre o bronze e o eixo, de modo a permittir a lubrificação do bronze, quando submettido á pressão exercida pela carga do vagão.

2.^a Augmento de resistencia á tracção do vagão. Com effeito, ainda suppondo que se empreguem rodas do mesmo diametro das que estão em uso nos vagões da bitola larga, a força necessaria para mover o vagão *Elmo* é maior do que a exigida para os vagões ordinarios; porque na fórmula $T = \frac{r}{R} f P$, em que T. é a força de tracção, r. o raio da manga do eixo, R. o raio da roda, f o coefficiente de atrito e P. a carga ou pressão exercida sobre a manga do eixo, o valor de T. cresce, quando se augmenta r (raio da manga do eixo), conservando constantes as outras quantidades. No vagão que foi

experimentado, foram empregadas rodas de menor diametro do que as que estão em serviço, a pedido do inventor, o que contribue para augmentar ainda mais o valor da força de tracção, como se vê pela formula citada. Acresce ainda que o peso das rodas additionaes, que para o vagão de quatro rodas, é approximadamente de 1,200 kilos, concorre no mesmo sentido para augmentar a resistencia á tracção. O valor exacto do augmento de resistencia á tracção só poderia ser determinado por medidas directas, o que não se fez. Parece-me, entretanto, que este augmento será approximadamente de 12%, o que corresponde a diminuir de tres vagões a lotação das machinas que rebocão 24 vagões.

3.^a Necessidade de modificar os desvios para dar passagem ao vagão. Na bitola larga as rodas internas e na bitola estreita as externas, correndo ao nível dos trilhos, encontrão os trilhos da linha que se desvia d'aquella em que corre o vagão e, para que este possa circular, é necessario fazer nesses trilhos córtes com a largura e profundidade convenientes. Em cada desvio será necessario cortar os trilhos em quatro pontos differentes. Mas, para que esses córtes não prejudiquem a resistencia da linha, será preciso consolidal-os como os corações ordinarios.

Para a experiencia do vagão, limitamo-nos a levantar, com calços de madeira, nos desvios, a linha que o vagão tinha de percorrer, de modo a obter a altura precisa, para que os rebordos das rodas que corriam sem apoio passassem sobre os trilhos que de outro modo teriam de ser cortados.

Assim se fez, porque o vagão não tinha de entrar nos desvios; pois no caso de ser preciso que elle percorresse qualquer delles, o meio empregado não daria o resultado desejado.

A estas tres consequencias do systema *Elmo*, que, segundo penso, constituem as principaes desvantagens desse systema, isto é., augmento do diametro das mangas dos eixos, augmento correspondente da resistencia á tracção e necessidade de modificação dos desvios, vem se juntar algumas outras, cuja natureza só poderá ser bem conhecida pela observação prolongada de um desses vagões empregado no serviço commum do trafego. Refiro-me ao modo pelo qual se comportarão em serviço as caixas de lubrificação, sujeitas a acção do lastro projectado pelas rodas que girão sem apoio, se aquecer-se-hão com frequencia; aos descarrilhamentos em manobra nas estações, por causa da multiplicação dos corações; ás rupturas de eixos, provocadas pelos choques provenientes das desigualdades da linha e transmittidos ás rodas additionaes; ao effeito destas rodas como volantes, difficultando a parada rapida dos trens; á estabilidade na bitola estreita de vagões com secção transversal maior do que os actuaes, pois geralmente se admite que a largura de um vehiculo não deve exceder a duas vezes e um quarto a bitola da linha; etc.

Considerando outra face da questão, a adopção do systema *Elmo* nesta Companhia daria lugar a despezas importantes.

Em primeiro lugar, para os vagões desse systema circularem livremente em serviço do trafego, será necessario alterarmos todos os desvios existentes nas bitolas larga e estreita. Em cada desvio se deverá empregar quatro corações, cada um dos quaes custará, termo médio, 200\$000.

E como seja de 367 o numero total de desvios nas duas bitolas o numero de corções a empregar será de 1468, cujo custo se elevará a 293.600\$000, sem levar em conta a mão de obra para o assentamento.

Em segundo lugar, a experiencia tem demonstrado que a regularidade do serviço do trafego não se compadece com a multiplicidade de vagões especiaes.

Por isso, a transformação que se fizesse não deveria limitar-se a um certo numero de vagões proprios para circularem nas duas bitolas, mas deveria abranger a todos os vagões.

O custo da adaptação do systema *Elmo* ao vagão que servio para experiencia foi de 1:100\$000, em que não estão incluídos os preços dos eixos e das rodas, por se ter empregado material já uzado. Admittirei que seja esse o preço da transformação de um vagão, desde que o serviço tenha de estender-se a todos, o que certamente fará baixar o custo da mão de obra.

Na bitola larga estão em serviço 1.200 vagões e na estreita 487. Para transformal-os para o systema *Elmo*, será pois necessario despende-se 1:100\$000 \times 1687=1,855:700\$000 (mil oito centos cinquenta e cinco contos e setecentos mil reis)

Em contraposição aos inconvenientes technicos e ás elevadas despesas assignaladas, a adaptação do systema a todos os vagões, teria a incontestavel vantagem de supprimir as baldeações, se a companhia Inglesa tambem se resolvesse a adaptar a sua linha e vagões ao mesmo systema.

Em resumo, parece-me que o systema *Elmo* resolve o problema da circulação de um mesmo vehiculo em duas linhas de bitola de 1.m60 e de 1.m0, mas que essa solução não se pode considerar como pratica, para ser adoptada por esta companhia.

São estas as considerações que, a proposito da experiencia do dia 4 do corrente, me occorreu submeter ao elevado criterio de V. Ex.^a que resolverá como for mais acertado.

Ao Exm.^o Snr Conselheiro Antonio da Silva Prado
D^{no} Presidente da Companhia Paulista.

Com as reparações de carros e vagões despendeu-se em 1895 a quantia de Rs. 384:859\$865, ou mais 64:470\$243 do que em 1894, a saber :

CARROS

	Pessoal	Material	Total
1895	88:986\$040	91:220\$682	180:206\$722
1894	64:872\$860	64:599\$298	129:472\$158
Mais	24:113\$180	26:621\$384	50:734\$564

VAGÕES

	Pessoal	Material	Total
1895	99:658\$189	104:994\$954	204:653\$143
1894	79:105\$570	111:811\$894	190:917\$464
Mais	20:552\$619	—	13:735\$679
Menos	—	6:816.940	

REPARAÇÕES DE CARROS E VAGÕES

O numero de reparações de carros e vagões foi:

	Carros	Vagões	Total
Reparações geraes	13	46	59
» ordinarias	26	126	152
Reconstrucções	0	5	5
Total geral	39	177	216

As reparações geraes de carros comprehendem concertos nos trucks, mesas e caixas, incluindo a pintura e envernizamento.

Com as reparações de carros e vagões, despendeu-se a quantia de Rs 149:855\$519, ou mais 64:997\$369 do que em 1894, a saber:

	Pessoal	Material	Total
Carros	43:669\$610	27:008\$643	70:678\$253
Vagões	48:279\$830	30:897\$436	79:177\$266
Total geral	91:949\$440	57.906\$079	149:855\$519

Em 1895 as médias das despezas por vehiculo forão:

ANNOS	CARROS			VAGÕES		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1895.	1:119\$733	692\$529	1:812\$262	272\$767	174\$561	447\$328
1894.	519\$110	367\$884	886\$994	216\$343	159\$551	375\$894
Mais	600\$623	324\$645	925\$268	56\$424	15\$010	71\$434
Menos . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Bitola de 0,^m60

REPARAÇÕES DE LOCOMOTIVAS

As locomotivas dos 2 ramaes soffrerão concertos geraes com os quaes despendeu-se a quantia de Rs. 30:187\$626, ou mais 12:632\$280 do que 1894, sendo:

RAMAL DE SANTA RITA

	Pessoal	Material	Total
1895	14:631\$160	5:526\$019	20:157\$179
1894	8:130\$934	3:147\$932	11:278\$866
Mais	6:500\$226	2:378\$087	8:878\$313
Menos	—	—	—

RAMAL DESCALVADENSE

	Pessoal	Material	Total
1895	8:195\$240	1:835\$207	10:030\$447
1894	<u>4:326\$670</u>	<u>1:949\$810</u>	<u>6:276\$480</u>
Mais	3:868\$570		3:753\$967
Menos		114\$603	

Discriminando estas despesas temos:

ANNOS	Numero de locomotivas reparadas	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
		POR LOCOMOTIVA			Por locomotiva-kilom.		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Ma-terial	TOTAL
Ramal de Santa Rita							
1895. .	10	1:463\$116	552\$601	2:015\$717	\$226	\$085	\$311
1894. .	7	1:161\$564	449\$704	1:611\$268	\$163	\$063	\$226
Mais . .	3	301\$552	102\$897	404\$449	\$063	\$022	\$085
Menos. .							
Ramal Descalvadense							
1895. .	7	1:170\$748	262\$172	1:432\$920	\$298	\$066	\$364
1894. .	5	865\$334	389\$962	1:255\$296	\$178	\$080	\$258
Mais. .	2	305\$414		177\$624	\$120		\$106
Menos. .			127\$790			\$014	

REPARAÇÕES DE CARROS E VAGÕES

Durante o anno foram feitas as seguintes:

RAMAL DE SANTA RITA

	Carros	Vagões	Total
Reparações geraes:	—	1	1
, ordinarias	<u>10</u>	<u>11</u>	<u>21</u>
Total geral	10	12	22

RAMAL DESCALVADENSE

	Carros	Vagões	Total
Repartições geraes:	2	2	4
, ordinarias	<u>1</u>	<u>7</u>	<u>8</u>
Total geral	3	9	12

Com estas reparações dispendeu-se a importancia de Rs. 6:885\$744, ou mais 808\$222 do que em 1894, sendo:

RAMAL DE SANTA RITA

Carros

	Pessoal	Material	Total
Em 1895	1:354\$340	423\$050	1:777\$390
» 1894	1:366\$010	799\$128	2:165\$138
Mais			
Menos	11\$670	376\$078	387\$748

Vagões

Em 1895	495\$740	714\$010	1:209\$750
» 1894	1:119\$934	673\$550	1:793\$484
Mais	—	40\$460	—
Menos	624\$194		583\$734

RAMAL DESCALVADENSE

Carros

	Pessoal	Material	Total
Em 1895	1:282\$760	417\$785	1:700\$545
» 1894	797\$970	270\$700	1:068\$670
Mais	484\$790	147\$085	631\$875
Menos			

Vagões

Em 1895	444\$435	1:753\$624	2:198\$059
» 1894	717\$220	333\$010	1:050\$230
Mais		1:420\$614	1:147\$829
Menos	272\$785		

As médias d'essas despesas por vehiculo forão :

ANNOS	CARROS			VAGÕES		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Ramal de Santa Rita						
1895.	135\$434	42\$305	177\$739	41\$311	59\$500	100\$811
1894.	227\$668	133\$188	360\$856	159\$990	96\$221	256\$211
Mais.						
Menos.	92\$234	90\$883	183\$117	118\$679	36\$721	155\$400
Ramal Descalvadense						
1895.	427\$586	139\$261	566\$847	49\$381	194\$847	244\$228
1894.	199\$492	67\$675	267\$167	239\$073	111\$003	350\$076
Mais.	228\$094	71\$586	299\$680		83\$844	
Menos.				189\$692		105\$848

IV. — MEDIDAS DE SEGURANÇA

Bitola 1^m,60

Durante o anno continuou-se a substituir nos carros os antigos aparelhos do freio de vacuo simples pelos de vacuo automatico, indubitavelmente muito mais vantajosos do que aquelles, quanto á segurança que offerecem em caso de accidentes.

Foi feita essa substituição em 31 carros, faltando em 31 de Dezembro de 1895 só 2 carros de 4 rodas, para ficar todo o material dos trens de passageiros provido desse freio.

Entretanto elle não poderá funcionar senão como freio simples, emquanto a S. Paulo Railway não fizer identica modificação no seu material de tracção e de transporte, relativamente aos trens de passageiros.

E' tambem pensamento da administração adoptar o freio de vacuo automatico para o material de carga.

Essa medida evitará muitos accidentes, como o de 27 de Setembro em Louveira, e os prejuizos correspondentes, além da economia que resultará da redução do pessoal dos trens.

Bitola 1,00

Durante o anno foi feita a substituição do freio de mão pelo freio automatico de Westinghouse em 1 carro de pagamento, 2 de 2^a classe e 3 de bagagem.

Dos antigos carros que existião nesta Secção, quando a Companhia adquirio-a, falta ainda substituir os freios de mão em 11 carros.

Este serviço deverá ficar concluido no corrente anno, não tendo sido possivel fazel-o mais rapidamente, em consequencia das necessidades do trafego de passageiros, que não permitirão retirar do serviço os carros, em que ainda existem os freios de mão.

A administração cogita de provêr todo o material de cargas com o freio automatico de Westinghouse e para esse fim já tem dado as precisas providencias.

V.—RECAPITULAÇÃO DAS DESPEZAS FEITAS PELA LOCOMOÇÃO POR CONTA DO CUSTEIO

Bitola 1,00

O total das despesas feitas pela locomoção por conta do custeio elevou-se:

Em 1895 a	1.703.946\$765
’ 1894 a	1.572.535\$665

Differença para mais em 1895 131:411\$100

O total acima subdivide-se pela seguinte fórma:

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	TOTAL
Administração e escriptorio	27:052\$200	2:086\$411	29:138\$611
Condução dos trens.	230:261\$240	757:538\$128	987:799\$368
Reparações de locomotivas.	183:583\$395	118:565\$526	302:148\$921
Reparações de carros	88:986\$040	91:220\$682	180:206\$722
» » vagões	99:658\$189	104:994\$954	204:653\$143
Total Geral	629:541\$064	1.074:405\$701	1.703:946\$765

Os totaes acima indicados, comparados com os correspondentes ao anno de 1894, mostram as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Administração e escriptorio	4:821\$072	—
Condução dos trens	66:112\$228	—
Reparações de locomotivas.	—	3:992\$443
» » carros	50:734\$564	—
» » vagões	13:735\$679	—
Totaes	135:403\$543	3:992\$443
Differença para mais	131:411\$100	

O augmento da despeza de administração proveio do augmento de vencimentos do pessoal (4:133\$700) e do maior consumo de material de escriptorio (687\$372).

Com a condução dos trens despendeu-se mais 22:988\$809 com o pessoal; por terem sido augmentados o numero e os vencimentos dos machinistas, foguistas e limpadores e 43:123\$419 com o material, proveniente do augmento do consumo de carvão, augmento esse que foi de 1,658 por locomotiva kilometro.

Comparando-se as quantidades de carvão consumido por tonelada, de peso bruto rebocado nos annos de 1894 e 1895, verifica-se que tendo sido respectivamente, k. 0,042, e k. 0,049 essas quantidades, houve em 1895 um augmento de 0,0007, ou 16,6% no consumo de carvão, que proveiu da correção feita em 1894 no pezo das caixas de carvão.

Com as reparações de locomotivas as despezas foram sensivelmente as mesmas nos dous annos, devendo notar-se que em 1895 despendeu-se mais 26:993\$965 com o pessoal e menos 30:986\$408 com o material. Estas differenças explicão-se pela natureza das reparações feitas nos dous annos. Com effeito, em 1895 o numero total de reparações diminuiu, mas foi maior o de reparações geraes, em que se acha incluída a reparação extraordinaria da locomotiva n.º 36, avariada no accidente occorrido em Louveira no dia 27 de Setembro, ao passo que em 1894 foram substituídas a caldeira de n.º 14 e as fornalhas e tubos das n.ºs 9, 10 e 11, o que fez elevar a despeza com o material naquelle anno.

A despeza com a reparação de carros augmentou em 1895, tanto a do pessoal (augmento de 152\$618 em cada um) como a de material (augmento de 163\$319 em cada um).

Esta differença proveiu do maior numero de reparações geraes (33 contra 12) effectuadas em 1895, porque uma grande parte dos carros existentes foi recebido em Novembro de 1893 e só no ultimo anno tiveram de entrar em reparaçào,

O augmento de 13:735\$679, verificado na despeza com as reparações de vagões, explica-se tambem pelo maior numero de reparações geraes que elles tiveram em 1895 (213 contra 170) e essa despeza tende a augmentar, á medida que forem entrando em reparaçào os vagões recebidos nos dous ultimos annos.

A despeza total da locomoção, referida ás unidades de trabalho, vai indicada no seguinte quadro:

Designação	1895	1894	Differenças	
			Para mais	Para menos
Por kilm.º de estrada em trafego . . .	6:107\$336	5:636\$328	471\$008	
» trem kilm.º . . .	1\$791	1\$821	—	\$030
» locomotiva » . . .	1\$154	1\$165	—	\$011
» vehiculo » . . .	\$087	\$106	—	\$019
» eixo » . . .	\$044,0	\$052,7	—	\$008,7
» unidade de traf . . .	\$021,5	\$023,2	—	\$001,7
» ton. de peso bruto . . .	\$006,4	\$006,9	—	\$000,5

Bitola 1,º00

A totalidade da despeza de custeio feita pela locomoção elevou-se a Rs. 852:774\$454, ou mais 390:656\$174 do que em 1894, como mostra o quadro seguinte:

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração e escriptorio . . .	25:522\$100	1:262\$540	26:784\$640
Condução de trens . . .	138:292\$520	366:322\$135	504:614\$655
Reparações de locomotivas . . .	117:928\$480	53:591\$160	172:519\$640
» de carros . . .	43:669\$610	27:008\$643	70:678\$253
» » vagões . . .	48:279\$830	30:897\$436	79:177\$266
Total Geral . . .	373:692\$540	479:081\$914	852:774\$454

Os totaes acima, comparados com os correspondentes de 1894, mostram as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Administração e escriptorio . . .	6:220\$670	—
Condução dos trens . . .	233:521\$425	—
Reparações de locomotivas . . .	85:916\$710	—
» » carros . . .	34:311\$473	—
Reparações de vagões . . .	30:685\$896	—
Totaes . . .	390:656\$174	—
Differença para mais . . .		390:656\$174

Por unidade de trabalho as despesas forão :

Designação	1895	1894	Differenças	
			para mais	para menos
Por kilom. ^o de estrada em trafego .	1.810\$561	1.013\$417	797\$144	—
» trem kilom. ^o .	\$925	\$702	\$223	—
» locomotiva . . .	\$823	\$582	\$241	—
» vehiculo. . . .	\$065,4	\$047,6	\$017,8	—
» eixo	\$032,7	\$023,8	\$008,9	—
» unidade de traf.	\$024,7	\$018,6	\$006,1	—
» ton. de peso bruto	\$007,8	\$005,8	\$002,0	—

Com a administração e escriptorio o augmento de despeza proveio do augmento de ordenado do pessoal.

A differença para mais na despeza de conducção dos trens foi motivada pelo augmento do numero de machinistas, foguistas e limpadores e pelo maior consumo de combustivel e lubrificantes, em consequencia do augmento do trafego. Com effeito, como ficou exposto em outra parte deste relatorio, a despeza de conducção de trens augmentou, por locomotiva kilometro, de 23 reis quanto ao pessoal e de 123 reis quanto ao material, resultando, afinal, um augmento de 146 reis no total da despeza.

O augmento absoluto desta seria menor, se o combustivel empregado nas locomotivas dos trens de passageiros continuasse a ser a lenha, como anteriormente. Desde Janeiro de 1895, porém, a lenha foi substituida pelo carvão nesses trens, o que, embora trouxesse augmento na despeza de tracção, permittio tornar mais commoda a viagem aos passageiros que os frequentão.

As despesas de reparações de locomotivas augmentarão de 57:858\$530 com o pessoal e de 28:058\$180 com o material.

A causa destes augmentos foi o maior numero de reparações feitas durante o anno (61 contra 44) e tambem o augmento de salarios do pessoal.

Com o grande desenvolvimento que tem tido o trafego nesta secção, tem sido necessario augmentar o numero de locomotivas, ao mesmo tempo que se tem exigido dellas mais serviço. Com effeito, em 1894 o percurso médio por locomotiva foi de 26.436 kilometros e de 28.760 kilometros em 1895.

A esta causa de augmento nas despesas de reparações devo acrescentar que algumas locomotivas, por exigencias do serviço do trafego, não poderão ser convenientemente reparadas em 1894, tendo-se executado nellas sómente os concertos indispensaveis para que pudessem fazer o serviço com segurança, adiando-se outras reparações menos importantes para serem feitas, quando chegassem as locomotivas então encommendadas.

Com as reparações de carros despendeu-se em 1895 mais 22:386\$080 com o pessoal e 11:925\$393 com o material, tendo sido feitas em 1895 13 reparações geraes contra 5 em 1894, sendo essa a causa do augmento de despeza.

Existem ainda em serviço muitos carros que precisam de entrar nas officinas para serem limpos e envernizados, o que não se tem feito por serem elles indispensaveis ao trafego. Logo, porém, que fique concluida a montagem dos que forão encomendados e que chegarão no corrente anno, serão aquelles gradualmente retirados do serviço para as officinas.

A differença, para mais, de 20.370\$570 com o pessoal e 10.315\$326 com o material, dispendidos nas reparações de vagões, teve pôr causa o maior numero de reparações executadas em 1895 em relação a 1894. Com effeito, em 1895 houve mais tres reconstrucções e 65 reparações ordinarias do que em 1894, havendo, porém, diminuido o numero de reparações geraes que foi de 46 em 1895 contra 66 em 1894.

Bitola 0,^m60

Nos dous ramaes a despeza total da locomoção, feita por conta do custeio, elevou-se a Rs. 89:394\$282, ou mais 17:251\$420 do que em 1894 a saber:

RAMAL DE SANTA RITA

Em 1895	62:855\$569
» 1894	<u>50:317\$803</u>
Mais	12:537\$766

RAMAL DESCALVADENSE

Em 1895	26:538\$713
» 1894	<u>21:825\$059</u>
Mais	4:713\$654

Os totaes acima subdividem-se da seguinte forma:

Designação	Pessoal	Material	Total
Ramal de S. Rita			
Administração e escriptorio.	737\$560	63\$541	801\$101
Conducção dos trens . . .	13:265\$520	25:644\$629	38:910\$149
Reparações de locomotivas.	14:631\$160	5:526\$019	20:15\$7179
» » carros	1:354\$340	423\$050	1:777\$390
» » vagões	495\$740	714\$010	1:209\$750
Total Geral	30:484\$320	32:371\$249	62:85\$5569
Ramal Descalvadense			
Administração e escriptorio.	335\$570	21\$669	357\$239
Conducção dos trens . . .	5:047\$000	7:205\$423	12:252\$423
Reparações de locomotivas.	8:195\$240	1:835\$207	10:030\$447
» » carros	1:282\$760	417\$785	1:700\$545
» » vagões	444\$435	1:753\$624	2:198\$059
Total Geral	15:305\$005	11:233\$708	26:53\$8713

Estes totaes comparados com os correspondentes do anno de 1894 mostram as seguintes differenças:

RAMAL DE SANTA RITA

	Para mais	Para menos
Administração e escriptorio.	184\$392	—
Condução de trens	4:446\$543	—
Reparações de locomotivas	8:878\$313	—
» » carros.	—	387.734
» » vagões.	—	583.734
Totaes	13:509.248	971.482
Differença para mais.		12:537.766

RAMAL DESCALVADENSE

	Para mais	Para menos
Administração e escriptorio.	1.144	—
Condução dos trens	—	821\$161
Reparações de locomotivas	3:753\$967	—
» » carros.	631\$875	—
» » vagões.	1:147\$829	—
Totaes	5:534\$815	821\$161
Differença para mais.		4:713\$654

A differença para mais na despeza de administração e escriptorio dos dous ramaes proveiu do augmento de ordenado do pessoal, tendo diminuído a que foi feita com o material. Com o pessoal despendeu-se mais 277\$095 e com o material menos 91\$559.

Com a condução dos trens, a despeza no ramal de Santa Rita augmentou de 4:500\$970 com o pessoal, por ter sido necessario augmentar o numero dos machinistas e foguistas e diminuiu de 54\$427 com o material, por ter sido menor o preço do carvão e dos lubrificantes, tendo sido maior a quantidade total destes materiaes que foi consumida. Por locomotiva kilometro, porém, diminuiu de 0,k39 o consumo de carvão e manteve-se o mesmo nos dous annos o consumo de oleos.

No ramal Descalvadense, o augmento verificado de 235\$760 com o pessoal e a diminuição de 1:056\$921 com o material provém: aquelle, do augmento de ordenado do pessoal, esta da diminuição do preço do carvão e dos lubrificantes, cujo consumo foi quasi o mesmo nos dous annos.

Quanto ás reparações de locomotivas do ramal de Santa Rita, houve augmento de 6:500\$226 com o pessoal e de 2:378\$087 com o material, por ter sido maior o numero de reparações feitas e tambem mais importantes. A mesma causa motivou o augmento de 3:868\$570 na despeza de pessoal das reparações de locomotivas do ramal Descalvadense. Quanto a diminuição de 114\$603 na despeza de material, ella explica-se pela diminuição do preço do bronze empregado nas reparações.

No ramal de Santa Rita a diminuição das despezas com as reparações de carros e vagões verificou-se tanto no pessoal como no material, excepto a despeza de material de vagões que cresceu de 40\$460.

A causa dessa diminuição foi a pequena importancia das reparações feitas durante o anno, embora tivessem sido mais numerosas do que em 1894.

No ramal Descalvadense, ao contrario, houve augmento de 484\$790 com o pessoal e 147\$085 com o material, empregados nos concertos de carros, por terem sido feitas em 1894 duas reparações geraes, nos dous carros do mesmo ramal, ao passo que em 1895 elles tiveram, apenas 4 reparações ordinarias. A despeza de reparações de vagões diminuiu de 272\$785 com o pessoal, mas cresceu de 1.420\$614 com o material. A causa do augmento de material proveiu principalmente, do custo da madeira que foi preciso substituir.

Referindo-se estas despezas ás unidades de trabalho, obtem-se os resultados indicados no quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	1895	1894	Differenças	
			Para mais	Para menos
RAMAL DE SANTA RITA				
Por kilometro da estrada em tra- fego	2:327\$984	1:863\$622	464\$3.2	—
» trem-kilometro	1\$470	1\$533	—	\$063
» locomotiva-kilometro	\$972	1\$013	—	\$041
» vehiculo-kilometro	\$198	\$173	\$25	—
» eixo-kilometro	\$099	\$086,5	\$012,5	—
» tonelada de peso bruto	\$038,9	\$035,8	\$003,1	—
RAMAL DESCALVADENSE				
Por kilometro da estrada em tra- fego	1:895\$622	1:558\$932	336\$690	—
» trem-kilometro	1\$979	1\$758	\$221	—
» locomotiva-kilometro	\$965	\$902	\$063	—
» vehiculo-kilometro	\$324	\$264	\$060	—
» eixo-kilometro	\$162	\$132	\$030	—
» tonelada de peso bruto	\$057,0	\$051,4	\$005,6	—

VI. — OBRAS DIVERSAS

Obras novas do material rodante e officinas.

Bitola de 1.^m60

Durante o anno despendeu a locomoção por conta do capital a importancia de Rs. 1.174:199\$100, representada pelos seguintes trabalhos e material adquirido:

6 locomotivas «Consolidation»	590:414\$367
80 vagões cobertos	405:678\$740
Montagem de locomotivas	16:696\$350
Idem de vagões	22:779\$050
Reconstrução de carros	17:514\$200
Construção de vagões	38:211\$720
200 pares de eixos e rodas	82:904\$673

Somma 1.174:199\$100

O custo do material rodante adquirido, posto em Jundiahy, foi o seguinte:

6 locomotivas « <i>Consolidation</i> » do typo <i>Componud</i> n.os 42 a 47, ao cambio de $10^{9/16}$	590:414\$367
30 vagões cobertos com comparti- mento e freio, ao cambio de $10^{9/16}$	170:912\$401
50 vagões cobertos sem comparti- mento e c/ freio, ao cambio de $11^{7/8}$	234:766\$339
200 pares de eixos e rodas, ao cambio de $9^{1/8}$	82:904\$673
Somma	<u>1.078:997\$780</u>

Bitola de 1,^m00

Por conta do capital despendeu a locomoção em 1895 a quantia de Rs. 583:232\$071. representada pelos seguintes serviços e material adquirido:

7 locomotivas	422:635\$122
10 vagões tubulares cobertos.	72:305\$990
Ferragens para 13 vagões	59:757\$099
Luvras para transmissão	106\$780
Montagem de locomotivas.	10:277\$730
Idem de carros	3:876\$260
Idem » vagões	7:248\$800
Assentamento de machinismos	7:024\$290
Somma.	<u>583:232\$071</u>

O custo do material adquirido, posto em Jundiahy, foi o seguinte:

3 locomotivas de 6 rodas motrizes para trens de passageiros, ao cam- bio de $10^{1/2}$	159:598\$150
4 locomotivas « <i>Consolidation</i> », sys- tema <i>Componud</i> , ao cambio de $9^{5/16}$	263:036\$972
10 vagões tubulares cobertos, ao cambio de $10^{5/16}$	72:305\$990
Ferragens para 11 vagões de animaes e 2 gondolas, ao cambio e $10^{5/8}$	59:757\$099
Luvras para eixos de transmissão	106\$780
Somma.	<u>554:804\$991</u>

Bitola de 0,^m60

Por conta do capital despendeu a locomoção em 1895 a quantia de Rs 6:933\$791, representada pelos seguintes serviços e material adquirido.

RAMAL DE SANTA RITA

9 vagões cobertos ao cambio de $10^{1/2}$	36:883\$106
Montagem de vagões.	1:266\$990
Somma	<u>38:150\$096</u>

RAMAL DESCALVADENSE

1 locomotiva ao cambio de 10 ⁹ / ₁₆	25:361\$723
Montagem da locomotiva	835\$835
» de 1 carro	682\$333
Construcção de carros	53\$900
	<hr/>
	26:933\$791

FORNECIMENTOS A DIVERSOS

Bitola de 1, m60

Nas officinas de Campinas forão executados serviços para diverças divisões e para estranhos na importancia de 636:160\$431, distribuída pela seguinte forma:

Por conta	}	de obras novas para as diversas divisões	492:769\$717
		do Trafego — custeio	20:946\$046
		da Contadoria — custeio	162\$750
		do Almoarifado - custeio	475\$880
		» » » (fundição)	756\$000
		da Via permanente e Edi-	33:939\$000
		fícios-custeio	41:177\$026
		» » »	43\$860
		de Obras d'arte—custeio	14:923\$294
		» » »	—
		da Navegação — custeio	621\$720
		» » »	81\$930
		da Luz Electrica — custeio	2:802\$710
		do Ramal S. Rita— custeio (edificios).	371\$438
do » Descalvadense = edificios—cus- teio	218\$360		
de diversas C.as de Estradas de ferro.	20:339\$630		
de particulares	5:838\$890		
	<hr/>		
	Somma	636:160\$431	

Bitola de 1, m00

Nas officinas de Rio Claro a importancia dos serviços executados para as outras repartições elevou-se a 81:045\$236, distribuída assim:

Por conta	}	de obras novas para outras divisões	46:260\$330
		do Trafego—custeio	11:067\$186
		da Via permanente e edificios—custeio	16:700\$650
		de Obras d'arte—custeio	5:279\$190
		do Telegrapho—custeio	700\$650
		do Almoarifado—custeio	1:032\$360
		da Locomoção—custeio bitola de 1, m60.	4\$870
		<hr/>	
		Somma	81:045\$236

FUNDIÇÃO DE BRONZE E FERRO

Bitola de 1,^m60

Foram empregados, durante o anno, no trabalho de reparações e em diversas obras 7825 kilogrammas de bronze e outras ligas na importancia de 7.311\$505 e 164.236 kilogrammas de ferro fundido na importancia de 55.194\$334.

O preço médio por kilogramma foi:

Bronze	\$933
Ferro fundido	\$336

Em 1894 havião sido empregados 7.683,25 kilogrammas de bronze e outras ligas e 103,157 kilogrammas de ferro fundido, aos preços médios de 2\$422 por kilogramma de bronze e \$332 por kilogramma de ferro fundido.

Bitola de 1,^m00

No serviço de reparações e outras obras foram empregados 9.056,75 kilogrammas de bronze e outras ligas que custarão 8.208\$730 e 61.528,5 kilogrammas de ferro fundido na importancia de 20.682\$025.

O preço médio por kilogramma foi:

Bronze	\$906
Ferro fundido	\$336

Em 1894 forão gastos:

5.434 kilogrammas de bronze a 2\$370 por kilogramma	
32.409,5 » » ferro f. » \$332 » »	

Bitola de 0,^m60

Nos dous ramaes foram empregadas as seguintes quantidades de bronze e ferro fundido nas reparações do material rodante:

RAMAL DE SANTA RITA

Bronze	261 k	por 232\$738	ou a \$891,	por kilo
Ferro fundido	6.630,5 k	» 2.203\$682	» » \$332,	» »

RAMAL DESCALVADENSE

Bronze	211 k	por 190\$547,	ou \$903	por kilo
Ferro fundido	6.402 k	» 2.147\$204,	» \$335	» »

Em 1894 o consumo do mesmo material foi o seguinte:

RAMAL DE SANTA RITA

Bronze	98,25 k	a 2\$510	por kilogramma
Ferro fundido	4973 k	» \$331	» »

RAMAL DESCALVADENSE

228,5 kilogrammas de bronze	a 2\$596	por kilog.
1.788,5 » » ferro fundido	» \$332	» »

Todo o bronze empregado foi fundido nas officinas de Campinas. O ferro fundido proveiu da fundicção de Lidgerwood & Cia.

CASA DE MACHINAS

A rotunda para 15 locomotivas construída em Campinas já é pequena para o numero de locomotivas que ficão depositadas durante a noite em Campinas. Parece conveniente construir outra de igual typo para o mesmo numero de locomotivas ao lado da que já existe, fazendo-se n'ella um appendice destinado a pequenas reparações de locomotivas, que tornão-se necessarias, em consequencia da mudança das officinas principaes para Jundiahy.

OFFICINAS DE JUNDIAHY

Proseguirão com regularidade, durante o anno, os trabalhos de construção das novas officinas de Jundiahy.

Tendo ficado prompta a parte destinada á installação das officinas de pintura de carros, de reparação de carros e vagões e de carpintaria, forão as mesmas officinas transferidas de Campinas para Jundiahy, em Agosto, providenciando-se de modo que nenhum embaraço causou ao serviço essa transferencia.

Foi empregada como motor provisório da nova carpintaria mecanica uma antiga machina fixa que havia sido substituída por outra mais possante nas officinas de Rio Claro, visto que o motor destinado definitivamente a esta parte das officinas—a machina fixa das officinas de Campinas—devia ainda funcionar nas officinas de reparações de locomotivas, que continuavão em Campinas.

A parte das officinas assim concluída tem uma superficie coberta de 8.567 metros quadrados, que distribue-se pela seguinte forma:

Officina de reparações de carros e vagões.	4.300
» » pintura « » »	590
» » carpintaria mecanica.	1.305
» carpinteiros	1.305
Deposito para madeira serrada	435
Compartimento para a machina fixa	119
Deposito de materiaes.	513

Somma 8.567

Além das machinas que forão transferidas de Campinas, forão assentados mais: 1 torno para madeira, 1 machina para molduras e 1 serra vertical para taboas

Toda a transmissão para as machinas da carpintaria mecanica é subterranea e foi aproveitada a mesma que existia em Campinas.

Ao mesmo tempo activava-se a conclusão das outras partes do edificio, destinadas aos escriptorios da Inspectoria Geral, Contadoria, Linha e Locomoção, assim como ás officinas de reparações de locomotivas e á fundição.

Esta ultima ficou concluída e foi inaugurada em 20 de Dezembro. Ella tem uma superficie coberta de 900 metros quadrados e possui 1 *cubilot* para segunda fusão do ferro, com a capacidade de 1 tonelada, 1 guindaste da força de 2 toneladas, 1 moinho para areia, 1 ventilador, 2 fornos para bronze, 1 forno *Fletcher* para bronze e 1 estufa de 10.77 metros quadrados.

O machinismo da fundição é movido pela machina fixa das officinas de reparações de locomotivas, cujo assentamento ficou concluido em Setembro.

Este motor é da força de 60 cavallos disponiveis, foi construido por C. N. Brown, Fitchburg, nos E. Unidos, e é alimentado por 2 caldeiras independentes de C. Knapp, typo F, da força de 60 cavallos cada uma. A machina fixa e as 2 caldeiras occupão 2 compartimentos, cuja area é: de 44 metros quadrados, o da machina fixa, e de 99 metros quadrados, o das caldeiras.

O movimento da machina fixa é transmittido ao eixo principal de transmissão por 4 cabos de algodão.

Adoptou-se este modo de transmissão pela superioridade que elle tem sobre a transmissão por correias e que consiste em supprimir o escorregamento sobre as polias.

Em 31 de Dezembro, achavão-se muito adiantadas as obras, de modo que, em Março do corrente anno, quando aggravou-se em Campinas a epidemia de febre amarella, foi possível transferir para Jundiaby todas as officinas que ainda lá funcionavão, evitando-se por essa fórma a desorganisação dos serviços e as diversas difficuldades, já experimentadas nas epidemias anteriores.

Durante o anno de 1895, forão executados os seguintes trabalhos

Alvenaria de tijolos para paredes	1 754,000	^{m³}
Idem para caixa d'agua, alicerces de machinas &.	172,880	
Idem para o boeiro longitudinal	56,700	
Total.	1.983,580	
Alvenaria ordinaria para alicerces do edificio	275,370	
Idem para vallas de transmissão, etc.	691,233	
Idem para o boeiro longitudinal.	93,240	
Somma	1.059,843	
Excavações para alicerces das machinas, transmissões, etc.	2.550	^{m³}
Idem para desvios	10.114	
Somma	12.664	
Pintura das ferragens das officinas	7.911	^{m²}
Idem dos escriptorios.	2.100	
Somma .	10.011	

Forão collocadas 47 columnas e 43 tezouras de aço, ficando completo o assentamento das ferragens para o telhado.

Tambem forão collocados os seguintes vidros: 835 nas janellas dos escriptorios; 825 nas janellas das officinas e 7.892 nos caixilhos do telhado.

Cobriu-se com telhas francezas a area de 6.875 metros quadrados, ficando concluida a cobertura de todo o edificio.

Todos estes serviços forão feitos por administração, excepto a pintura e a collocação de 5.452 vidros.

A despeza effectuada com a construcção das novas officinas e casas de operarios, durante o anno, elevou-se a 513.588\$924, assim distribuida:

EDIFICIO DAS OFFICINAS

Pessoal empregado nas obras.	311:819\$100
Pintura.	10:257\$200
Collocação de 8.120 vidros	1:218\$000
408 ^o vagões de pedras	19:950\$000
234.700 tijolos	8:918\$600
4.220 parallelepipedos	506\$400
Madeira roliça para andaimes	231\$000
Chaminé para machina fixa (mão de obra)	1:440\$000
Mictorios e materiaes para esgoto	10:644\$330
Serviços feitos pelas officinas.	69:066\$874
Diversos materiaes	12:459\$215
2.407 saccoes de cal	8:544\$400
475 barricas de cimento	5:275\$000
1.917 vidros para vidraças	3:399\$800
284 metros de correias.	3:190\$000
2.700 tijolos refractarios.	1:026\$000
609 kilos de corda alcatroada.	984\$600
Madeira de pinho e de peroba	1:503\$500
300 telhas de vidro.	2:520\$000
Somma	472:954\$019
A deduzir:	
Producto de 1.200 chapas de zinco vendidas	6:000\$000
	466:954\$019

MACHINISMOS:

2 carretões para locomotivas, podendo sup- portar o pezo de 80 toneladas cada um, ao cambio de 10 ¹ / ₂	38:530\$870
---	-------------

DEPENDENCIAS DAS OFFICINAS

646 dormentes	4:779\$685
24 caixas de pregos para trilhos	1:958\$800
5 » » parafusos » »	468\$650
780 chapas de junção	881\$400
Somma	8:088\$535

CASAS DE OPERARIOS

Carretos diversos	15\$500
-----------------------------	---------

Assim, a despeza total com a construcção das novas officinas, elevava-se em 31 de Dezembro de 1895, a 2,618:818\$934, repartida pelo seguinte modo:

EDIFICIO DAS OFFICINAS:

Em 1890—Acquisição de terrenos	5:024\$700	
» 1891—Idem, idem e obras	10:534\$200	
» 1892—Material e obras (menos Rs. 4:850\$182 levada a conta de ma- chinismos e 79\$050 levada a conta de casas de operarios)	259:402\$802	
» 1893—Material e obras	999:707\$195	
» 1894—Idem, idem	367:576\$975	
» 1895—Idem, idem	466:954\$019	2.109:199\$891

Machinismos:	Transporte	2.109:199\$891
» 1892—Pelos adquiridos	4:850\$182	
» 1893—Idem, idem	186:208\$762	
» 1895—Idem, idem	<u>38:530\$870</u>	229:589\$814
Dependencias das officinas:		
» 1893—Material e obras	94:242\$439	
» 1895—Idem, idem	<u>8:088\$535</u>	102:330\$974
Casas de operarios:		
» 1892—Legalisação de terrenos cedi-		
dos pela Intendencia	79\$050	
» 1883—Pago aos empreiteiros	130:000\$000	
» 1894—Idem, idem e material forne-		
cido	47:603\$705	
» 1895—Diversos carretos	<u>15\$500</u>	177:698\$255
Total		2.618:818\$934

VII. — LUZ ELECTRICA

Durante o anno, continuou com regularidade o serviço da illuminação electrica da estação e respectiva esplanada em Campinas, tendo funcionado diariamente todos os apparatus desse serviço.

Em 1894 foi encomendada uma bateria de accumuladores «Epstein» para a illuminação por incandescencia da estação e duas outras do mesmo systema para os 2 carros de Inspeção e da Directoria.

Essas baterias têm dado optimo resultado, pois estão em serviço desde Maio de 1895 e até esta data não apresentam o menor vestigio de deterioração das chapas positivas, não obstante por mais de uma vez terem permanecido completamente descarregadas durante 24 horas e mais as baterias dos carros. Em consequencia, suspendemos a fabricaçaõ das placas positivas para os antigos accumuladores que foram retiradas do serviço. Tendo sido transferidas para Jundiahy a carpintaria e escasseando os dormentes de madeiras retirados da linha, foi necessario empregar o carvão como combustivel desde Agosto. Durante o anno, não houve alteraçaõ no numero de dynamos em serviço nem na distribuiçaõ das lampadas de incandescencia e dos lampeões de arco. Foi, porém, installado um quadro distribuidor para os 2 circuitos dos lampeões de arco, necessidade essa que, ha muito, se fazia sentir, para a regularisaçaõ da corrente nesses circuitos.

A despeza com o serviço da luz electrica elevou-se, durante o anno a Rs. 28:569\$496, sendo:

Pessoal	14:504\$080
Material	14:065\$416
Total	<u>28:569\$496</u>

Em 1894 a despeza havia sido:

Pessoal	13:041\$780
Material	8:073\$749
Total	<u>21:115\$529</u>

A diferença de 7:453\$967 para mais na despeza em 1895 provém do augmento de ordenado do pessoal (1:462\$300), da substituição das antigas baterias de accumuladores, da aquisição de 800 metros de fio de cobre isolado de diversas dimensões, para conductores, de 32 escovas para cominutadores e do emprego de carvão como combustível, em substituição da lenha proveniente de dormentes estragados e dos cavacos das officinas.

Tendo sido 1.278.000 corcels-horas o poder illuminante total obtido durante o anno, o custo do corcel-hora foi de \$022,3, ou mais \$002,7 do que em 1894.

Por conta do capital despendeu-se, durante o anno, a quantia de Rs. 1:168\$462 com aquisição de um quadro de distribuição (switchboard).

VIII. — NAVEGAÇÃO

Material fluvial

Em 31 de Dezembro o material fluvial em serviço era o seguinte:

Vapores	11
Lanchas	47
Balsas de aço	5

Foi retirada do rio Piracicaba e transportada a Porto Ferreira uma lancha que tinha sido empregada para o transporte de dormentes.

Este material achava-se na mesma data no seguinte estado:

Vapores	Em bom estado	8
	Em reparação	3
	Total	11
Lanchas—Em bom estado		47
Balsas—Em bom estado		5

Tracção

PERCURSO DOS VAPORES E LANCHAS

Durante o anno, o percurso dos vapores foi de 27.732 kilometros ou menos 3.653 kilometros do que em 1894.

Este percurso foi feito pelos seguintes vapores:

VAPORES	Percurso em kilometros	
	Em 1895	Desde o começo do Serviço
Conde d'Eu	—	87.393
Nicoláo Queiroz	—	79.311
Elias Chaves	811	60.790
Antonio Prado	3.131	53.103
Barão de Jaguára	5.190	40.820
Fidencio Prates	—	39.655
Antonio Paes	4.866	25.284
Elias Fausto	2.396	22.430
Eduardo Prates	—	22.144
Antonio Lacerda	6.010	20.897
José Queiroz	5.328	8.516

Caro
Caro
—
Reis
—

O percurso das lanchas, durante o anno, foi de 75.220 kilometros ou menos 25.049 kilometros do que em 1894.

O percurso médio por lancha foi de 1.600,4 kilometros, ou menos 533 kilometros do que 1894,

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

O consumo de combustivel, lubrificantes e diversos no serviço da tracção fluvial consta do seguinte quadro:

VAPORES	Lenha		Carvão		Oleos		Graxa		Diversos	
	M. ³	Valor em reis	Kilgr. ^a	Valor em reis	Litros	Valor em reis	Kilgr. ^a	Valor em reis	Valor em reis	Valor em reis
Conde d'Eu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53\$000
N. Queiroz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	199\$716
E. Chaves	252	630\$000	800	64\$000	56.25	72\$020	5	53\$150	—	634\$861
A. Prado	1.012	2.530\$000	1.480	118\$400	78.75	92\$070	28	23\$830	—	1.181\$746
B. Jaguará	1.363	3.407\$500	3.600	282\$600	342.00	388\$890	79	84\$100	—	—
F. Prates	—	—	—	—	—	—	—	—	—	953\$502
A. Paes	1.471	3.677\$500	5.970	477\$600	267.75	293\$325	62	67\$130	—	1\$680
E. Pausto	588	1.470\$000	885	70\$800	109.00	147\$650	4	4\$360	—	2.06\$665
E. Paesto	—	—	—	—	4.50	7\$000	—	—	—	888\$063
E. Prates	1.587	3.967\$500	2.400	208\$000	342.00	362\$135	51	52\$440	—	782\$973
A. Lacerda	1.182	2.955\$000	400	32\$000	331.50	338\$010	35	37\$850	—	—
J. Queiroz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total em 1895	7.455	18.637\$500	15.535	1.252\$400	1.521.75	1.700\$500	264	280\$410	—	4.855\$096
Total em 1894	8.468	21.170\$000	—	—	1.615.50	1.524\$595	212	207\$810	—	2.633\$168
Diferenças { p. ^a mais em 1895 { p. ^a menos	—	—	15.535	1.252\$400	63.75	175\$905	52	72\$600	—	2.221\$025

O preço médio d'este material foi:

	1895	1894	Diferenças em 1895
Lenha (metro cubico)	2\$500	2\$500	—
Carvão (tonelada)	80\$682	—	—
Oleos (litros)	1\$117	\$943	+
Graxa (kilogramma)	1\$062	\$980	+
			\$174
			+\$082

O consumo e despeza por vapor kilometro forão:

Anos	DESIGNAÇÕES	Lenha		Carvão		Oleos		Graxa		DIVERSOS	
		M ³	Valor em réis	Kilogrammas	Valor em réis	Litros	Valor em réis	Kilogrammas	Valor em réis	Valor em réis	Valor em réis
1895.	Vapor kil.	0,268	\$672	0,560	\$045	0,054	\$061	0,009	\$010	0,009	\$175
		0,266	\$677	—	—	0,051	\$047	0,007	\$006	0,007	\$081
1894.	Mais	0,002	—	0,560	\$045	0,003	—	0,002	\$004	0,002	\$094
		—	\$005	—	—	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Com a condução dos vapores dependeu-se a quantia de 76:862\$601, ou mais 5:795\$155 do que 1894, sendo:

	Pessoal	Material	Total
Em 1895	49:958\$065	26:904\$536	76:862\$601
Em 1894	45:531\$873	25:535\$573	71:067\$446
Diferença em 1895 para mais	4:426\$192	1:368\$963	5:795\$155

Referidas estas despezas ás unidades de percurso temos por vapor-kilometro :

	Pessoal	Material	Total
Em 1895	1\$801	\$970	2\$771
Em 1894	1\$450	\$813	2\$263
Diferença em 1895	{ para mais \$351	\$157	\$508
	{ » menos —	—	—

OFFICINAS

Durante o anno forão feitas 19 reparações nos vapores, sendo 4 reparações geraes nos vapores *Conde d'Eu*, *Antonio Paes*, *José Queiroz*, *Elias Chaves* e 15 reparações ordinarias nos vapores *Antonio Paes* (3) *Antonio Lacerda* (2), *Elias Fausto* (3), *José Queiroz* (2), *Barão de Jaguará* (2), *Antonio Prado* (2), e *Nicoláu Queiroz* (1).

O concerto geral do vapor *Conde d'Eu* consistiu no seguinte:

Substituição de 10 chapas do fundo e concerto em tres lugares; substituição de 43 cantoneiras que supportão o soalho; substituição das chapas onde assenta a caldeira; substituição do soalho; substituição do guarda-roda; concerto, pintura e envernizamento do camarote e substituição da palhinha dos assentos; concerto do toldo e substituição da lona da coberta; torneamento do eixo da roda; ajustagem dos bronzes e dos excentricos; substituição de todos os pinos; ajustagem dos quadrantes; substituição das buchas dos cylindros e das caixas das valvulas; torneamento das hastes dos embolos e das valvulas.

Em 31 de Dezembro faltava concertar as bombas.

No vapor *Antonio Paes*, que entrou para concerto geral em 16 de Outubro, forão feitos diversos concertos, não se achando, porém, concluido o serviço em 31 de Dezembro.

Tambem o vapôr *José Queiroz* continuava em concerto geral a 13 de Dezembro, tendo entrado para as officinas no dia 1.º do mesmo mez.

O vapôr *Elias Chaves* entrou para concerto geral no dia 6 de Junho e ficou prompto no dia 10 de Outubro. Os concertos feitos forão os seguintes: Forão collocados remendos em tres lugares do fundo e abrio-se uma entrada para agua de alimentação da caldeira, no deposito das bombas. Foram collocadas duas bombas em substituição da bomba a vapôr. A machina teve diversos concertos, sendo ajustados os bronzes e os parallelos. O soalho e o toldo forão concertados em diversos lugares.

O camarote foi pintado e a palhinha dos assentos substituida em diversos lugares. Na experiencia effectuada no dia 10 de Outubro, verificou-se que a substituição da bomba a vapôr pelas duas bombas de alimentação foi um importante melhoramento no trabalho da machina.

Em diversos vapores tem sido substituida com bom resultado a primitiva camisa de madeira da caldeira por outra de *asbestos*, produzindo grande economia no consumo do combustivel e indirectamente augmentando a producção do vapôr.

Com as reparações dos vapores despendeu-se a quantia do 29:431\$675 ou mais 7:014\$597 do que em 1894, sendo:

	Pessoal	Material	Total
Em 1895	20.783\$564	8.648\$111	29.431\$675
Em 1894	16.053\$840	6.363\$238	22.417\$078
Diferença em 1895 p. ^a mais .	4.729\$724	2.284\$873	7.014\$597

Discriminando-se esta despesa temos:

ANNOS	Numero de Vapores reparados	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
		Por Vapor			Por Vapor-kilom.		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1895. . .	19	1.093\$872	455\$163	1.549\$035	\$749	\$312	\$1061
1894. . .	18	891\$880	353\$513	1.245\$393	\$511	\$202	\$713
Mais . . .	1	201\$992	101\$650	303\$642	\$238	\$110	\$348
Menos . . .							

REPARAÇÕES DE LANCHAS

Durante o anno forão concertadas 27 lanchas, das quaes 10 tiverão todo o soalho substituido e forão inteiramente pintadas,

Em duas lanchas o casco foi concertado, collocando-se em uma dellas 3 chapas novas. As restantes tiverão diversos concertos no soalho, no leme, nas escotilhas, etc.

Despendeu-se com estes serviços, em 1895, a quantia de 14:787\$942, ou menos 1:732\$846 do que em 1894, a saber:

	Pessoal	Material	Total
Em 1895	10:193\$875	4:594\$067	14:787\$942
« 1894	12:056\$260	4:464\$528	16:520\$788

Diferenças em 1895	} para mais .	129\$539	
» » «		} » menos	1:732\$846

As médias d'estas despesas forão:

ANNOS	Numero de lanchas reparadas	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
		POR LANCHAS			POR LANCHAS—KILOMETRO		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1895. . .	27	377\$550	170\$150	547\$700	\$135	\$061	\$196
1895. . .	50	241\$125	89\$290	330\$415	\$120	\$044	\$164
Mais . . .	. . . .	136\$425	80\$860	217\$285	\$015	\$017	\$032
Menos . . .	23						

Além destes serviços, fizeram-se nas officinas 3 taboleiros, sendo 2 para o serviço da doca e 1 para o P. Guatapará: aquelles de madeira e este de aço galvanizado. Levantou-se e concertou-se uma balsa que estava submergida em P. Amaral e remetteu-se para o P. Martinho Prado o pulsometro grande com o respectivo encanamento.

RECAPITULAÇÃO DAS DESPEZAS

O total da despeza feita pela locomoção, por conta do custeio elevou-se:

Em 1895 a	126:649\$180
» 1894 »	115:914\$918
Diferença para mais em 1895	10:734\$262

O total acima subdivide-se pela seguinte forma:

SERVIÇOS	Pessoal	Material	TOTAL
Administração e escriptorio	5:074\$570	116\$612	5:191\$182
Condução dos vapores	49:958\$065	26:904\$536	76:862\$601
Concertos » »	20:783\$564	8:648\$111	29:431\$675
» das lanchas (1)	10:368\$775	4:794\$947	15:163\$722
Total geral	86:184\$974	40:464\$206	126:649\$180

(1) Inclusive a quantia de 375\$780, proveniente do concerto da balsa submergida em P. Amaral, sendo pessoal 174\$900 e material 200\$880.

Estes totaes, comparados com os correspondentes do anno de 1894, mostram as seguintes differenças:

	Mais	Menos
Administração escriptorio.	—	718\$424
Condução dos vapores.	5:795\$155	—
Concerto de vapores	7:014\$597	—
» das lanchas.	—	1:357\$066
Totaes	12:809\$752	2:075\$490
Diferença para mais em 1895.		10:734\$262

A differença para menos na despeza de administração proveiu da redução do pessoal (735\$880, tendo, porém, havido o augmento de 17\$456 com o fornecimento de impressos e objectos de escriptorio.

Com o serviço da condução de vapores a despeza augmentou, por ter sido maior o movimento do trafego, despendendo-se mais 4:426\$192 com o pessoal extraordinario empregado nas viagens dos vapores especiaes e mais 1:368\$963 com o material para consumo dos mesmo vapores. Em 1894, havendo diminuido muito o trafego, a redução da despeza tinha sido de 20:245\$786 em relação a 1893.

O augmento de despeza com o concerto dos vapores teve por causa a maior importancia das reparações ordinarias effectuadas em 1895.

A despeza com a reparações das lanchas diminuiu por terem sido reparadas menor numero de lanchas. Em 1894, tinham sido feitos os concertos mais importantes de que carecião as lanchas, de modo que em 1895 forão feitas poucas reparações que exigirão a retirada dellas do rio.

Obras diversas

OBRAS NOVAS NO MATERIAL FLUVIAL

Durante o anno, dispendeu-se por conta d'esta verba a quantia de 2:126\$600 com a construção de 1 balsa que ainda não está concluida.

FORNECIMENTOS A DIVERSOS

Forão executados nas officinas serviços para as outras repartições e para extranhos na importancia de 17:996\$299, assim distribuida:

Obras novas para diversas divisões	4:309\$200
Estações fluviaes, custeio	2:537\$480
Rio, custeio	1:529\$840
Trafego, custeio	2:905\$600
Almoxarifado, custeio	141\$100
Bitola de 1, m60, custeio	911\$698
Ramal S. Rita, custeio	3:344\$115
Descalvadense, custeio	1:881\$581
Particulares	435\$685

Somma 17:996\$299

XI. — PESSOAL

Em 31 de Dezembro de 1895 era o seguinte:

Administração

Chefe da Locomoção.	1
Ajudante	1
Official	1
Desenhista (Tambem serve para via permanente).	1
Escripturarios (Tambem 1 serve para via permanente).	2
Amanuense	1
Praticantes.	4

Bitola de 1, m00

Ajudante da Tracção.	1
Escripturario	1

Termo médio mensal do pessoal no anno de 1895.

Bitola de 1^m,60

Mestre geral	1,00
Contra-mestres	4,17
Ajustadores	34,60
Torneiros	13,30
Caldeireiros e funileiros	5,83
Ferreiros	12,75
Malhadores	21,10
Pintores	21,75
Carpinteiros	45,80
Fundidores	4,33
Serradores	4,10
Limadores	5,33
Operarios diversos	74,10
Aprendizes	35,50
Trabalhadores	76,34
	<hr/>
	360,00

Chefe do deposito	1,00
Machinistas	34,34
Foguistas	35,08
Limpadores	36,58
	<hr/>
	107,00

LINHA DESCALVADENSE

Machinistas	1,00
Foguistas	1,00
Limpadores	1,00
	<hr/>
	3,00

LINHA SANTA RITENSE

Machinistas	2,33
Foguistas	2,50
Limpadores	2,33
	<hr/>
	7,16

Bitola de 1^m,00

Mestre geral	1,08
Contra mestre	1,00
Ajustadores	20,67
Torneiros	7,83
Caldeireiros e funileiros	2,00
Ferreiros	5,34
Malhadores	7,16
Pintores	5,08
	<hr/>
	50,16

Transporte	50,16
Carpinteiros	26,00
Serradores	2,00
Operarios diversos	34,17
Pedreiros	2,25
Ajudantes de pedreiros	1,83
Aprendizes	19,00
Trabalhadores	40,75
	<hr/>
	176,16
Machinistas	23,33
Foguistas	27,34
Limpadores	27,17
	<hr/>
	77,84

Navegação

Mestre geral	1,00
Ajustadores	2,00
Caldeireiros	1,00
Ferreiros	2,00
Malhadores	2,00
Pintores	2,83
Carpinteiros	3,92
Operarios diversos	10,08
Aprendizes	2,42
Trabalhadores	5,25
	<hr/>
	32,50
Machinistas	5,25
Foguistas	6,08
Pilotos	4,59
Ajudantes de pilotos	4,08
Marinheiros	11,75
	<hr/>
	31,75

Terminando este relatório, tenho a satisfação de declarar que, em geral, o pessoal da locomoção esforçou-se por cumprir os seus deveres com dedicação e zelo pelo serviço.

Jundiahy, Março de 1896.

Gustavo A. da Silveira,
Chefe da Locomoção

V

VIA PERMANENTE

Continúa dirigindo esta importante divisão prestando, com inexcédível dedicação, os mais assinalados serviços, o distincto engenheiro Alfredo de Freitas Reys.

No que concerne á Via Permanente limitar-me-ei a transcrever, em sua integra, o importante relatorio do illustrado chefe que contém as mais valiosas e detalhadas informações.

Illm. Sr.

Passo ás mãos de V. S. o relatorio sobre os serviços da Via Permanente durante o anno findo.

I. — LINHA GERAL

Bitola de 1,^m60

A extensão total da linha a conservar a 31 de Dezembro de 1895 foi, como no anno anterior, de 279 kilometros, excluindo 43702,^m75 de desvios existentes nas diversas estações.

A extensão média a conservar continúa igual a 279 kilometros.

DESVIOS E LINHAS AUXILIARES

A distribuição dos desvios é a seguinte:

Parada em Sant'Anna	291, ^m 20	2 chaves
› no kilometro 11	401, ^m 75	2 ›
Estação de Louveira	1069, ^m 20	10 ›
› › Rocinha	900, ^m 30	5 ›
› › Vallinhos	384, ^m 50	5 ›
Parada em Samambaia	384, ^m 50	2 ›
A transportar	3791, ^m 85	26 ›

	Transporte	3791,m85	26 chaves
Estação de	Campinas	14114,m00	70 »
»	» Boa Vista	2265,m00	7 »
»	» Rebouças	1093,m00	7 »
»	» S. Barbara	883,m00	6 »
»	» Tatú	911,m00	7 »
»	» Limeira	992,m00	7 »
»	» Cordeiro	4260,m00	18 »
»	» S. Gertrudes	239,m50	2 »
»	» Rio Claro	2199,m00	13 »
»	» Remanso	714,m00	4 »
»	» Araras	477,m20	4 »
»	» Guabiroba	450,m00	4 »
»	» S. Bento	414,m80	2 »
»	» Leme	626,m00	5 »
»	» Souza Queiroz	357,m00	2 »
»	» Pirassununga	2442,m60	13 »
»	» Laranja Azeda	188,m30	3 »
»	» Porto Ferreira	3058,m50	17 »
»	» Descalvado	801,m50	7 »
»	» Emas	641,m80	4 »
»	» Baguassú	426,m50	4 »
»	» S. Silveria	346,m60	4 »
»	» S. Cruz	821,m60	6 »
»	» S. Veridiana	1188,m00	10 »
		<hr/>	
		43702,m75	252 »

Os novos desvios assentados pelo pessoal da Via Permanente representam a extensão de 3911,m06 assim distribuidos:

Parada no k. 11	401,m75
Estação de Campinas	749,m00
» » Tatú	266,m00
» » Limeira	58,m00
» » Cordeiro	870,m00
» » Rio Claro	445,m00.
» » Remanso	538,m00
» » São Bento	226,m31
» » Souza Queiroz	357,m00

3911,m06

Não inclui os desvios assentados em Jundiahy porque este serviço não está affecto á Via Permanente.

Em Boa Vista a extensão de desvios foi reduzida em consequencia da mudança da linha, alterando-se o *grade* e supprimindo a antiga linha. Na estação de Porto Ferreira forão incluidos todos os desvios que servem á Navegação. Forão feitas as correcções de enganos em medições anteriores

Bitola de 1,º00

Na rêde da bitola de 1,º00 a extensão em trafego a 31 de Dezembro ultimo foi de 471 kilometros, excluidos 24110,º75 de desvios.

A extensão média a conservar foi igual á total em trafego, visto não ter sido entregue nenhum trecho novo ao trafego em 1895.

A distribuição dos desvios é a seguinte:

Estação de Rio Claro	6327,º20	33 chaves
» » Morro Grande	464,º20	4 »
Parada do k. 7	141,º00	1 »
Estação de Corumbatahy	651,º95	4 »
Parada no k. 35	107,º00	1 »
Estação de Annapolis	556,º50	4 »
» » Oliveiras	416,º00	4 »
Parada no k. 52	190,º00	1 »
Estação de V. Rio Claro	521,º75	9 »
» » Colonia	542,º50	4 »
» » São Carlos	4443,º95	34 »
» » V. do Pinhal	246,º00	2 »
» » Fortaleza	215,º00	2 »
» do k. 118	282,º00	1 »
» » Araraquara	866,º00	6 »
» » Americo Braziliense	158,º90	2 »
» » Santa Lucia	205,º5	2 »
» » Rincão	193,º5	2 »
» » Motuca	134,º5	2 »
» » Hammond	162,º7	2 »
» » Guariba	163,º8	2 »
» » Corrego Rico	180,º3	2 »
» » Jaboticabal	1027 m	8 »
» » Morro Pellado	209 m	2 »
» » Campo Alegre	230 m	2 »
» » Brotas	516 m	7 »
» » Torrinha	245 m	2 »
» » Ventania	233 m	2 »
» » D. Corregos	224 m	2 »
» » Mineiros	245 m	2 »
» » Banharão	243 m	2 »
» » Jahú	1082 m	11 »
» » Babylonia	203 m	2 »
» » Floresta	203,º8	2 »
» » Capão Preto	208 m	2 »
» » Agua Vermelha	198 m	2 »
» » Ararahy	212,º7	2 »
» » Santa Eudoxia	206 m	2 »
» » Angico	198 m	2 »
» » Monjolinho	293 m	4 »
» » Jacaré	198 m	2 »
» » Rib. Bonito	766 m	7 »

24.110,º75 191 »

A differença em relação a 1894 é de 4906,m55, correspondente a aumentos de desvios existentes e novos desvios construidos pelo pessoal da Via Permanente.

Esta extensão assim se distribue:

Estação de Rio Claro	995,m5
Parada no k. 7	140,m50
Estação de Corumbatahy	344,m45
Parada no k. 35	107,m00
Estação de Annapolis	340,m50
» » Oliveiras	205,m00
Parada no k. 52	190,m00
Estação de V. Rio Claro	9,m75
» » Colonia	288,m50
» » São Carlos	1082,m35
» do K. 118	282,m00
» de Araraquara	399,m00
» » Jahú	522 m00

4.906,m55

Bitola de 0,m60

Nos dous ramaes de 0,m60 de bitola a extensão total em trafego, desvios excluidos, foi de 41 kilometros.

DESVIOS E LINHAS AUXILIARES

A distribuição dos desvios é a seguinte:

Ramal de Santa Rita

Estação de Porto Ferreira	679,m45
» » Santa Rita	434,m90

1.114,m35

Ramal Descalvadense

Estação de Descalvado	256,m00	4 chaves
» do Salto do Pantano	81,m00	2 »
» de Aurora	429,m00	6 »
	766,m00	12 chaves

Forão assentados no ramal de Santa Rita 279,m0 de desvios na estação de Porto Ferreira.

II—TRILHOS E ACCESSORIOS

Actualmente procede-se á substituição dos trilhos de ferro existentes no trecho de 68 ks. entre as estações de Cordeiro e Pirassununga e que não offerecião a necessaria resistencia para fazer-se o trafego com toda segurança, conforme expuz no relatorio do anno findo.

Foi iniciado este serviço em Outubro e até 31 de Dezembro tinhão sido assentados 3748 trilhos de aço.

Foi resolvida no anno findo a substituição dos trilhos actualmente assentados entre Jundiahy e Campinas e que pesão 34,k94 e 32,k77 por outros de aço pesando 45 kilos por metro corrente

A necessidade de apparelliar a linha no trecho mais trafegado de toda rêde de 1,^m 60 não só para maiores velocidades de trens expressos como para a circulação de mais pesadas locomotivas de cargas determinou esta resolução.

Apezar de ser a primeira estrada de ferro nacional que adopta semelhante medida, é incontestavel que as exigencias de um trafego sempre crescente e o dever de offerecer a maior commodidade e segurança nos transportes justificão plenamente este melhoramento que importará em avultada despeza, aliás compensada largamente pelas beneficas consequencias que della decorrerão. Esta Companhia, assim procedendo, acompanha a tendencia geral de todas as estradas de ferro importantes para augmentarem o peso dos seus trilhos. Hoje não soffre mais contestação o principio de que em estradas de trafego consideravel deve ser adoptado um trilho pesado e longo. Si ainda se controverte a escolha do typo de trilho e ainda não foi acclimado na Inglaterra o typo Vignole, não é hoje mais objecto de discussão que uma linha importante deve ser provida de trilhos pesados, de grande comprimento e juntas fortemente consolidadas. O excesso de despeza a que uma tal installação obriga não só permite offerecer maior commodidade e segurança ao trafego como encontra compensação na redução de despeza com a conservação do material rodante, que muito soffre com os choques a que é invariavelmente sujeito em uma linha de superstructura leve.

Adoptou-se o typo americano, aconselhado pelo *comité* de Engeheiros Civis da America do Norte. Justificando a adopção deste perfil dizia eu em officio de Novembro de 1895, a V.S. dirigido:

« Examinada detidamente a secção transversal do trilho offerecido pelos Agentes Srs. Fry, Miers & C., verifiquei que ella é uma reproducção da do trilho de 44,k6 por m. c. adoptada pela Philadelphia and Reading Railroad, no Ramal de New-York, apenas ligeiramente reforçada para alcançar-se o peso redondo de 45 kilos.

Cumpre entretanto notar que adoptando a densidade de 7,8 para o aço, com a área que o calculo dá para a secção transversal offerecida, attinge-se apenas o peso de 44,k83 por m. c. O reforço consistiu em um desnecessario augmento da espessura da alma que, em vez de 17,^m/_m5 como no trilho americano, tem 18,^m/_m no offerecido. A largura da cabeça do trilho americano é de 73,^m/_m na parte mais larga; no dos agentes esta dimensão é de 73,^m/_m04.

A' meia altura o destes tem na cabeça 68,^m/₅ de largura; o americano tem 69^m/_m. As minimas larguras da cabeça são iguaes nos dous typos a 65^m/_m e 63^m/_m. Ambos os perfis têm as faces lateraes da cabeça inclinadas para fóra de 8° sobre a vertical.

A Pensylvania Rail-road, substituindo em 1892 um trilho de 42, k 2 por m. c. em suas linhas por outro de 49, k 5, já adoptara um perfil differente do que apresenta o citado da Philadelphia and Reading, de 44, k 6 e que fôra applicado de 1887 a 1888. Com effeito este novo perfil da Pensylvania apresenta uma alma de secção variavel com espessura minima de 14, m/m², faces da alma curvas, com raio de 203 m/m. As faces lateraes da cabeça são inclinadas apenas de 4° sobre a vertical.

As dimensões principaes deste trilho são as seguintes dadas pela *Revue des Chemins de Fer*, de Outubro de 1892:

Altura da cabeça	50, m/m ⁸
» alma.	65
» do patim.	24, » 2
» total do trilho	140
Largura do patim	127
» maxima da cabeça	70
Inclinação para a junção.	13°
Idem uniforme do patim	13°

Este typo aproxima-se do trilho proposto pelo *Comité* dos engenheiros civis americanos, depois de minuciosos estudos e indagações sobre o modo por que se comportavam as diversas partes do perfil nas estradas em trafego na União Americana.

Parece-me que não se deve aceitar o trilho offerecido porque é um typo antigo, de secção já desprezada pelas proprias Companhias Americanas como a já citada, que é a mais importante dos Estados Unidos e como a New-York Central and Hudson River Rail-road.

Esta companhia adoptou em 1892 um trilho de 49, k 5 por m. c. em que as faces lateraes da cabeça são inclinadas sobre a vertical de 4°, aproximando-se do typo proposto pelo *Comité*

A espessura minima da alma deste trilho é de 15 m/m sendo o raio de curvatura das faces de 355 m/m. O angulo de inclinação para junção é de 14°20', correspondente á relação de 1/4.

O typo recommendado pelos engenheiros americanos é muito racional.

A mesa de rolamento é curva e traçada com um raio de 305 m/m.

A razão disto é que os trilhos que tem esta mesa plana ou com outra curvatura gastão-se segundo a curvatura adoptada no perfil recommendado e por isto a adoptaram.

E' tambem a curvatura que apresentam os aros das rodas quando gastos.

Sendo a parte superior da cabeça a mais exposta ao gasto e aos choques e a que directamente supporta o contacto do material rodante, não parece de bom conselho estreital-a como no typo offerecido e no da Reading, alargando a base da cabeça.

Os engenheiros americanos propoem faces lateraes da cabeça verticaes.

A tendencia mesmo na America é para isto, pois a Pensylvania, como vimos, passou de 8° de inclinação para 4°. Os francezes adoptam uniformemente faces verticaes, bem como os belgas no seu trilho mais pesado, o de 52, k 7, typo Goliath ou Sandberg.

Para o typo que recommenda, o *Comité* fixa em 14, m/m² a espessura da alma, mas o trilho terá o peso de 49, k 5 por m. c. Systematisando o que já é de uso corrente nas estradas de ferro americanas, o *Comité* propõe que a largura do patim seja igual á altura do trilho.

Isto é regra nos trilhos americanos ao passo que na França os trilhos quasi sempre apresentam altura superior á largura do patim.

Não é sem razão que os americanos augmentam a largura do patim.

Sob o ponto de vista da resistencia aos esforços tranversaes tem importancia o augmento do momento de inercia no sentido transversal. E este depende das dimensões transveraes.

Para obter um momento mais forte em relação ao eixo de symetria, é que os americanos augmentam a largura do patim, chegando a fazel-o igual á altura do trilho.

Na França durante muito tempo a largura do patim foi limitada a 100m/m, sendo a altura do trilho de 125 a 130m/m: a resistencia transversal tem sido sempre sacrificada á resistencia vertical. Só a Companhia Paris-Lyon-Mediterranéé adoptou para suas linhas mais fatigadas o patim de 130m/m.

Todas as Companhias francezas parecem concordar hoje com este patim, menos a do Norte que chega até 134m/m. Mas a preocupação principal em França, nas grandes linhas, tem sido augmentar a superficie de apoio do trilho sobre o dormente para uma melhor distribuição do peso, reduzindo-se a carga especifica. Não se tem tanto attendido aos esforços transveraes e aos meios de resistir-lhes. Esta intenção se manifesta por isso que, ao passo que alargão o patim, não augmentam, como os americanos, a largura da cabeça. Creio que não se deverá sacrificar a altura para dar grande base ao trilho; mas, uma vez adoptada uma bõa altura, só poderá ser vantajoso dar-lhe um patim bastante largo e igual áquella, pois assim augmentamos a estabilidade do trilho, diminuímos a pressão especifica no dormente e fatigamos menos o metal do patim que tem de trabalhar por extensão, além de offerecer o trilho em taes condições maior resistencia aos deslocamentos lateraes, bem como á tendencia á rotação em torno da aresta externa do patim.

Os raios de concordancia das diversas partes rectas do perfil do *Comité* parecem-me tambem muito convenientes.

Para o seu typo de 49,2 elles propõem uma altura de 146,0m/m assim distribuida:

Altura da cabeça	43,0m/m	265
» » alma	78,0	171
» do patim	24,0	614
	146,0m/m	

A largura uniforme da cabeça é de 69,0m/m.

A distribuição das áreas recommendadas pelo *Comité* como a melhor em 1892 era:

Cabeça	41,5 %
Alma	21,0 %
Patim	37,5 %
	100,0

Em 1893 pouca alteração fez o *Comité* e para o typo definitivo recommenda:

Cabeça	42 %
Alma	21 %
Patim	37 %

Uma das razões que me induzem a aconselhar a rejeição do perfil offerecido, além de quanto fica exposto, é a pequena altura do trilho: os agentes adoptaram a mesma altura do trilho de 1888 da Philadelphia and Reading, isto é: 127m/m.

Ora a resistencia do trilho é função do seu momento de inercia e este cresce com a 4ª potencia da altura e com a largura. Vê-se pois que um pequeno acrescimo da altura importa um consideravel augmento de resistencia.

Da mesma forma a rigidez, que se mede pela flecha que o trilho apresenta á passagem do eixo mais sobrecarregado ou, melhor, pelo angulo que em taes condições faz a fibra neutra com a horizontal, angulo que dá a maior ou menor facilidade que o trilho apresenta á flexão, póde ser representada pela relação $\frac{ph^2}{L^2}$. Hatoda importancia, pois, em augmentar h, isto é a altura.

O nosso trilho mais pesado tem a altura muito proxima de 127m/m do perfil offerecido; seria preciso augmentar bastante o peso *p* ou diminuir muito o inter-eixo dos dormentes *L* na relação citada para realizar a mesma rigidez que se obtem elevando a altura *h*, que entra na formula no quadrado.

Todas as estradas de ferro francezas quando substituiram os seus trilhos augmentaram de muito a altura do perfil

Com effeito erão estas as alturas dos trilhos Vignole:

Leste 30 kilos	120m/m	Alterada no trilho de	44,k2	para	141m/m
Oeste » »	125	» » » »	44	(dupla cabeça)	140
P.L.M. » »	128,63	» » » »	39	Vignole	130
Idem » »	»	» » » »	43,5	»	140
Idem » »	»	» » » »	47	»	142
Norte » »	125	» » » »	43,2	»	142

Assim, pois, acho conveniente adoptar-se um perfil de maior altura e filiado ao typo recommendado pelo *comité*, no que entende com a distribuição da área pelas tres partes do perfil, da qual deve-se ficar proximo, quanto aos raios dos redondos de concordancia e da mesa de rolamento e quanto á inclinação para junção. Esta maior inclinação para a junção, muito superior á do typo europeu, é muito mais racional para uma boa junção.

É isto reconhecem os francezes; mas se detêm neste caminho porque receião deixar desapoiada uma parte muito larga da cabeça para cada lado. Mas é claro que, si a secção tem um alto modulo de resistencia, serão boas as suas condições de trabalho e pouco importa que a face inferior da cabeça seja quasi horizontal. Já os belgas no seu grande trilho de 52,k7 (o mais pesado de todo o mundo) adoptaram esta forte inclinação em relação á vertical.

Tambem é vantajoso adoptar uma inclinação uniforme para o patim, fazendo-se a tala adherir em toda a extensão augmentando-se assim a superficie de contacto da mesma com o trilho e distribuindo o esforço por uma maior área, e portanto o gasto do material.

Sendo, porém, o trilho recommendado pelo *comité* de 49,k5 por m. c. foi necessario compor um novo perfil subordinado a estas idéas. Neste augmenta-se um pouco a proporção da área da cabeça para o effeito de alargal-a mais de accôrdo com o exposto.

A altura do novo perfil que foi fixada em 140 m/m assim se distribue:

Cabeça	42m/m
Alma	75
Patim.	23

140

A altura da alma corresponde á relação de 0,536 para altura do trilho. E' a relação americana que, é de 0,535 para o trilho do *comité*, de 0,531 para o da New-York Central (de 39,k7), de 0,568 para o da mesma linha (de 49,k3) e de 0,464 para o da Pensylvania de 49,k5. A média das relações analogas para as companhias francezas de Leste, P.—L.—M. (3 trilhos) e Norte é de 0,425.

No novo perfil são verticaes as faces lateraes da cabeça.

As da alma são ao contrario curvas apresentando a concavidade para o exterior e traçada a curvatura com o raio de 305 m/m, aconselhado pelo *comité*. Esta disposição é justa. Theoricamente a espessura ao nivel do centro de gravidade, sob o ponto de vista da flexão, poderia ser nulla. Vê-se portanto que nessa região deve-se dar-lhe a minima espessura. Esta forma, aliás, é a recommendada desde que se quer fazer uma distribuição de materia conforme a resistencia que a peça tem de offerecer. A propria natureza nol-a indica nas arvores.

A largura uniforme da cabeça é de 68,m/m5. Além da razão já exposta, o alargamento da cabeça, que tambem contribue para poupar o gasto do material rodante, permite o reforço da junção por uma maior espessura da tala, augmenta o momento de inercia transversal e torna menor a pressão sobre o trilho por millimetro quadrado diminuindo a tendencia ao esmagamento e portanto o gasto.

Com este intuito tambem e para dar-se mais estabilidade ao trilho por meio de uma maior base de sustentação, o novo perfil, acompanhando o typo americano já representado pelo trilho do *comité*, já pelo da grande linha da Pensylvania, tem um patim de largura de 140m/m igual á altura.

Será o novo trilho, portanto, de igual ou maior altura do que muitos dos trilhos francezes e belgas. O da P.—L.—M, typo L. P. applicado nas fortes rampas e trechos muito trafegados, de 47 kilos por m. c., tem 142m/m e o grande trilho, o mais pesado do mundo, o Goliath de 52,k7 por m. c., tem 145 m/m.

Terá altura igual ao typo mais recente da Pensylvania, que aliás pesa 49,k5 (*Revue des Chémins de fer*, março 1895).

Uma vez aconselhado este perfil, depois de exercida a critica em relação ao offerecido, cumpre-me mostrar que realmente as suas condições de resistencia são superiores ás do typo dos agentes, apezar de não ser excedido o peso de 45 kilos por m. c.

São estas as dimensões principaes do novo perfil:

Altura total	140,m/m
Largura do patim	140
> da cabeça	68,5
Espessura minima da alma	14
Altura da cabeça no centro	42
Angulo de junção.	13°
Area da secção normal	5769,m/m ²

Peso por m. c. calculado com a densidade de 7,8	45,ks.00132
Distancia do alto da mesa de rolamento ou da fibra mais fatigada da cabeça ao eixo neutro	72,m/m28
Idem da base do patim ou da sua fibra mais fatigada ao eixo neutro	67,72
Momento de inercia em relação ao eixo horizontal passando pelo centro de gravidade da secção transversal (unidade igual ao centimetro)	1524,5
Modulo de resistencia para a cabeça	210,9
Idem » idem » o patim	225,1
Momento de inercia em relação ao eixo de symetria	322,2
Modulo de resistencia transversal para a cabeça	97
Idem idem para o patim	46

Vê-se que o centro de gravidade fica mais proximo do patim, o que é favoravel, pois assim o modulo de resistencia vertical para o alto da mesa de rolamento que tem de trabalhar á compressão é menor do que o correspondente ao patim que trabalha á distensão. Como se vê, o modulo de resistencia transversal é igual a 0,218 do modulo de resistencia vertical, portanto maior do que nos trilhos francezes. Com effeito no trilho da Companhia do Norte (de 43k), o de patim mais largo, a relação entre os dous modulos é de 0,216. No perfil dos agentes esta relação é de 0,238.

Os modulos de resistencia vertical dos principaes trilhos mais pesados são os seguintes:

Trilhos francezes:

Norte	197,1
Leste	201,3
P. L. M.	223,4
Orléans	152,7
Oeste	169
S. Gothardo	240
Trilho belga: Goliath (52k,7 de peso)	244
Trilhos inglezes	140 a 186
Trilhos allemães:	
Estado Prussiano	193,1
» Saxonio	217
Trilhos americanos:	
Pensylvania Rail road (49k,6 de peso)	234,6
South Side Rapid Transit Chicago	181
Boston e Albany	182,6
New York Central (49,k6 de peso)	263,5
Novo trilho italiano (1895) 45k de peso	214,1

As dimensões principaes dos trilhos offerecidos pelos agentes são:

Altura total	127m/m
Largura do patim	127
» da cabeça na base	73,04
» » minima	65
Espessura minima da alma	18,00
Altura da cabeça no centro	45,25
Angulo de junção	13º

Área da secção normal	5748, m/m ² 07
Peso por m. c. calculado com a densidade de 7, k 8.	44, k 83495
Distancia do alto da mesa ou fibra mais fatigada da cabeça ao eixo neutro	64, m/m 16
Idem da base do patim ou de sua fibra mais fatigada ao eixo neutro	62,84
Momento de inercia em relação ao eixo horizontal passando pelo centro de gravidade (unidade o centimetro)	1149,5
Modulo de resistencia para a cabeça	179,2
» » » » o patim.	182,9
Momento de inercia em relação ao eixo de symetria	271,1
Modulo de resistencia transversal para a cabeça	74,3
Idem para o patim.	42,7

Com estes dados pôde-se determinar as flechas que apresentariam cada um destes trilhos submettidos á mesma carga, a de um dos eixos das actuaes locomotivas de passageiros da Companhia Paulista, que são os mais pesados, 17.500 kilos.

Geralmente para calcular a resistencia do trilho suppõe-se este engastado sobre dous dormentes e a carga applicada a um terço do vão, o que conduz á seguinte expressão para o momento maximo em um dos pontos de engastamento:

$M = \frac{4}{27} Pa$ sendo P o peso do semi-eixo mais sobrecarregado e a o vão intermediario.

Em vão que contém uma junta suppõe-se o trilho engastado sobre um dos dormentes. Admitte-se então que por intermedio das talas a carga P , quando applicada sobre a junta, se divide ao meio correspondendo $\frac{P}{2}$ a cada extremo de trilho.

Assim o maximo momento flexante será no ponto de engastamento e igual a $\frac{P}{2} \times \frac{a}{2} = \frac{Pa}{4}$.

Póde-se, entretanto, fazer hypotheses mais desfavoraveis e admittir para o primeiro caso que o trilho esteja simplesmente apoiado sobre os dous dormentes, o que conduziria a um momento flexante maximo igual a $\frac{Pa}{4}$ e a uma flecha igual a $\frac{Pa^3}{48EI}$.

Quanto ao segundo caso pôde-se admittir que a tala não divida a carga P e que esta se applique inteiramente a um extremo de trilho. O momento será então igual a $\frac{Pa}{2}$ e a flecha a $\frac{Pa^3}{3EI}$.

Póde-se avaliar as flechas para os dous trilhos em questão por estas formulas.

No 1.º caso $f = \frac{8750 \times 80^3}{48 \times 2500000 \times 1524,5}$ para o novo perfil e $f = \frac{8750 \times 80^3}{48 \times 2500000 \times 1149,5}$ para o dos agentes.
 Chega-se a $f = 0, m/m 245$ e $f = 0, m/m 325$.

No 2.º caso $f = \frac{8750 \times 22,5^3}{3 \times 2500000 \times 1524,5} = 0, \text{m/m}^{09}$ e $f = \frac{8750 \times 22,5^3}{3 \times 2500000 \times 1149,5} = 0, \text{m/m}^{11,5}$

Os momentos de resistencia dos dous perfis, fixada a carga especifica por m^2 em 7 kilos ou 700ks. por c/m^2 , são:

Para o novo perfil: $\frac{RI}{V} = R_w = 7000000 \times 0,0002109 = 1476$ kilogrammetros.

Para o perfil dos agentes: $\frac{RI}{V} = R_w = 7000000 \times 0,0001792 = 1254,4$ kilogrammetros. Diferença a favor do perfil proposto 221,6 kilogrammetros.

Com o perfil proposto e sob os eixos de 17500 kilos a carga por millimetro quadrado será nas peiores hypotheses:

Em vão intermediario: $R = \frac{Pa}{4w} = \frac{8750 \times 800}{4 \times 225100} = 7, \text{k} 8$ á extensão no patim. E 8, $\text{k} 3$ á compressão na cabeça.

Em vão de junta: $R = \frac{Pa}{2w} = \frac{8750 \times 450}{2 \times 225100} = 8, \text{k} 7$ á extensão no patim. E 9, $\text{k} 3$ á compressão na cabeça.

Com o perfil offerecido e em igualdade de condições a carga de extensão por m^2 será:

Em vão intermediario: $R = \frac{8750 \times 800}{4 \times 182900} = 9, \text{k} 6$ á extensão no patim.

E 9, $\text{k} 8$ á compressão na cabeça. Em vão de junta: $R = \frac{8750 \times 450}{2 \times 182900} = 10, \text{k} 7$ á extensão no patim. E 10, $\text{k} 9$ á compressão na cabeça.

Ha pois uma diferença a favor do novo perfil de 1, $\text{k} 8$ no primeiro caso e de 2, $\text{k} 0$ no segundo por m^2 de secção quanto a extensão.

Taes hypotheses, porém, são exageradas e pôde-se ficar em um razoavel limite de segurança admitindo as duas primeiras formulas citadas, isto é: $= 0,148$ PMa e portanto $R = 0,148 \frac{Pa}{w}$ e $M = \frac{Pa}{4}$ e por-

tanto $R = \frac{Pa}{4w} = 0,25 \frac{Pa}{w}$.

Applicadas estas, teremos.

Carga de extensão por m^2 no patim:

Novo perfil: Em vão intermediario 4, $\text{k} 6$. Em vão de junta 4, $\text{k} 4$

Perfil offerecido » » » 5, $\text{k} 6$. » » » » 5, $\text{k} 4$

Carga de compressão por m^2 na cabeça:

Novo perfil: Em vão intermediario 4, $\text{k} 9$. » » » » 4, $\text{k} 7$

Perfil offerecido » » » 5, $\text{k} 8$. » » » » 5, $\text{k} 5$

Vê-se, portanto, que é mais resistente a secção do novo trilho sob o mesmo peso de 45 kilos e que pôde-se manter os inter-eixos de 0, $\text{m} 80$ e 0, $\text{m} 45$ nas juntas. Convém para consolidar ainda mais as juntas reduzir o inter-eixo a 0, $\text{m} 60$ nos dormentes de contra-junta. Mesmo com as cargas dadas nas peiores hypotheses não é incompativel o aço.

Com effeito os trilhos das grandes linhas francezas supportão, de modo corrente, esforços de 8, 9 e mesmo 10 kilogrammas por m^2 . Calculadas as cargas maximas por m^2 dos trilhos francezes nas duas peiores hypotheses citadas acha-se na primeira o minimo de 14 kilos

no patim para o trilho de 43, k 5 da P.—L.—M. e o maximo de 27 para os trilhos de 30 kilos por m. e. do Norte, Leste e Oeste. Na segunda o minimo de 19, k 75 para o trilho L. P. de 47ks da P.—L.—M. e o maximo de 36 para os trilhos de 30 kilos das tres linhas mencionadas. Nas duas hypotheses o trilho belga de 52, k 7 trabalha no patim a 12 e 16 e na cabeça a 16 e 19.

De resto, si mais tarde ainda houver necessidade de reforçar-se a linha, teremos o recurso de augmentar o numero de dormentes, pois, como ficou dito, a rigidez é inversamente proporcional ao quadrado do inter-eixo.

Deve-se ter, porém, em vista que em uma certa proporção a despezas da conservação depende do numero de dormentes.

Julgo conveniente adoptar para este trilho uma tala comprida de 0, m 816 com seis parafusos espaçados como indica o desenho. Adhere esta tala em toda a extensão do patim e tem na parte vertical uma espessura de 24, m/m 5 e na parte inferior 20 m/m. A área da secção transversal é de 3615, m/m².

Seu momento de inercia é de 304,8 em centimetros.

$$\text{Seu modulo de resistencia é de } \frac{304,80}{63,88} = 47,7147.$$

Como as talas devem assegurar a continuidade e solidariedade dos trilhos que ligão, a relação entre os inter-eixos de junta e sem junta deve aproximar-se da dos modulos de um par de talas e do trilho,

$$\text{isto é: } \frac{a}{a'} = \frac{2I}{v} = \frac{2I' \times v}{v' \times I}. \text{ No nosso caso } a' = 0,45, a = 0,80, \frac{I}{v} = 210,9,$$

$$2 \frac{I}{v} = 95,4294 \text{—Acha-se: } 0,5625 \text{ e } 0,4524.$$

Admitte-se que em condições normaes por intermedio das talas uma carga collocada no meio do vão em que ha uma junta se reparte por metade, isto é, igualmente sobre cada um extremo de trilho. As talas resistem, portanto, a um esforço cortante tendo para valor a metade da carga P para cada tala. O esforço que supporta o metal das talas para resistir ao corte é, por millimetro quadrado:

$$R = \frac{P}{2a'}, \text{ sendo } a' \text{ a área da secção transversal de uma tala.}$$

Então $R = 1, k 2$ por m/m².

Agora cumpre calcular o trabalho do metal nas talas considerando-se a carga de um semi-eixo actuando no vão de junta. Sendo Q a resultante das pressões verticaes applicadas de cada lado pelo trilho sobre cada uma das faces de apoio superior e inferior da tala supportadas horisontaes ao receberem a acção da força P, demonstra-se

$$\text{(Couche, pg. 127) que } Q = \frac{3Pa'}{16l} \text{ sendo } a' \text{ o inter-eixo de junta e } l \text{ a metade do comprimento da tala.}$$

Substituindo as letras pelos valores numericos do nosso caso, acha-se $Q = 1809, k 5$ e sendo a área de secção transversal da tala igual a 3615 m/m², $R = 5, k 0$ por m/m².

O espaçamento dos furos nas talas será como indica o desenho.

A regra é que os furos do centro não se aproximem muito do meio da tala para não enfraquecel-a neste ponto que é a secção perigosa

De outro lado convem que tanto estes como os outros se approxi-

mem dos pontos de applicação das resultantes das pressões verticaes que passam a $\frac{1}{3}l$ e $\frac{2}{3}l$ do centro da tala, sendo l a metade do comprimento d'esta.

Para haver a maior simplicidade no assentamento devem todas as talas ter a mesma fôrma, não havendo differença entre a externa e a interna.

Ambas tem um resalto que reforça a secção e nas externas serve para impedir a rotação do parafuso quando se aperta a porca. Os furos das talas são assim todos circulares.

O peso de uma destas talas será de 20, k 8. O trilho mais pesado das companhias francezas, o L.—P. da Paris-Lyon-Mediterraneo, recebe uma tala de 0, m 80 de comprimento e pesando 20 kilos.

O parafuso figurado pelos agentes parece fraco.

É preferivel adoptar para um trilho deste peso e tala tão reforçada um parafuso de 25 m/m de diametro (1 polegada).

As cabeças dos parafusos devem ter a fôrma indicada no desenho, em que a secção tem a fôrma de portico, para impedir-se a rotação. E' o modelo adoptado pela P.—L.—M. para os seus trilhos.

E' facil conhecer o trabalho do metal nos parafusos.

A formula que dá a tensão é $R = \frac{P}{2} \left(\frac{1}{\text{tga}} - f \right)$ na qual representão:

P a carga do semi-eixo.

a o angulo que a face inclinada da tala faz com a vertical.

f o coefficiente de attrito, suppondo que só trabalha um parafuso.

Applicando ao caso actual, acha-se: $R = 136$ kilos.

Como parafuso tem uma secção de 506, m/m² 71, a tensão por m/m² é de 0, k 2 alem da preexistente devida á pressão da porca.

Por ultimo convém dar a pressão maxima por unidade de superficie entre o trilho e a tala.

Esta pressão é dada pela formula: $R = \frac{12}{27} \frac{Pa'}{e l^2 \text{sen.} a}$ em que $e = 21$ m/m representa a largura da parte inclinada da tala.

Applicando ao nosso caso: $R = 0, k 51$ por m/m² para cada face inclinada. E' claro que esta carga poderá ser excedida si, alguns parafusos estando frouxos, as pressões fôrem concentradas sobre comprimentos menores ou se produzirem choques.

O calculo em geral dá resultados muito fortes para os esforços que supportão as talas, e entretanto é raro haver uma ruptura de tala.

Parecia, pois, que não haveria necessidade de talas muito reforçadas. Mas, alem de que o exagero dos resultados provém da hypothese de uma carga concentrada em um só ponto, deve-se attender a que o reforço das talas não é propriamente para resistir á ruptura, mas para consolidar a junta e impedir a flexão do trilho neste ponto, que devia ser inteiramente supprimida.

Para supportar o trilho que offereciam propuzeram os agentes um dormente de aço de 79 kilos, extra accessorios. Os actuaes dormentes de madeira pesão cerca de 80 ks.

Como já tive occasião de dizer a V. S. em anteriores informações sou de parecer que a solução mais conveniente sob o ponto de vista da segurança da linha e da economia nas despezas de conservação ordinaria é a adopção em toda rêde dos dormentes de aço doce.

Cada vez esta convicção se robustece mais em meu espirito, e a falta quasi absoluta de madeira para as necessidades da renovação de dormentes nas linhas de 1, m 60 importaria esta solução, mesmo que

não trouxesse aquella vantagem em tão alto grán, pela extrema necessidade.

A nova superstructura pesada entre Jundiahy e Campinas deve ser, pois, assentada sobre base metallica.

Convém, no entanto, examinar as condições de resistencia do dormente offerecido.

A área da sua secção transversal é de $3905\text{m}^2/\text{m}^2$.

Altura do dormente $75\text{m}/\text{m}$.

O centro de gravidade passa a $23,5\text{m}/\text{m}^2$ abaixo da mesa.

O momento de inercia da secção transversal é em centímetros:

$I=166,99$. Portanto o modulo de resistencia é $\frac{I}{V}=W=71,9$ para a

mesa e $\frac{I}{V}=32,26$ para a base.

Sendo a largura da mesa que recebe o trilho de $110\text{m}/\text{m}$ e sendo o patim do novo trilho de $140\text{m}/\text{m}$ a base de apoio será de $15400\text{m}^2/\text{m}^2$; portanto a pressão sobre esta base por m/m^2 , produzida pelo eixo

mais sobrecarregado, será de $\frac{8750}{15400}=0,57$ por m/m^2 .

O dormente é um simples intermediario; sua função é a de transmissor da carga ao lastro, que effectivamente é quem supporta a carga do eixo.

A saliencia que apresenta o dormente para o lado externo do trilho é de $375\text{m}/\text{m}$. Admitte-se que para o lado interno a pressão se propaga até um comprimento igual a esta saliencia.

Suppondo que elle forma corpo com o lastro que contém, o que é admissivel pela acção da sóca, a base de apoio no lastro é de $24\text{c}/\text{m}$; chega-se a uma carga de $4,8$ por c/m^2 no lastro.

Este sendo da peor qualidade, parece conveniente augmentar um pouco o comprimento do dormente e dar-lhe, em vez de $2,44$, $2,60$. Ficarã assim reduzida a carga a 4 por c/m^2 . O lastro da estrada de ferro do Norte em França supporta $3,3$ por c/m^2 .

Quanto á resistencia á flexão, o momento flexante maximo é igual a $M=\frac{Pa}{4}$ sendo a a saliencia igual a $375\text{m}/\text{m}$, $R=\frac{M}{W}=\frac{820312,5}{71900}=11,4$, para a mesa.

Na base do dormente $R=\frac{820312,5}{31267}=26,2$.

Por isso convém reforçar a secção transversal de modo a reduzir um pouco a carga por m^2/m^2 , melhorando-se ao mesmo tempo a pressão sobre o lastro.

Assim o novo dormente deverá ser construido de accôrdo com o desenho que a este acompanha.

Sendo a mesa já bastante espessa ($16\text{m}/\text{m}$) e sendo esta a parte do dormente em que o metal é menos fatigado, foi mantida essa espessura, reforçando-se as outras partes da secção.

Chegou-se assim a uma área de $4440\text{m}^2/\text{m}^2$ e portanto ao peso de $94,89$, sendo $7,8$ a densidade adoptada para o aço.

Com esta secção o trabalho do metal na base é de $22,2$ por m/m^2 .

Na mesa será de 11 por m/m^2 .

O momento de inercia é de $254,2$ sendo a unidade o centimetro; o centro de gravidade passa a $27,8$ abaixo da face superior da mesa.

Os modulos para esta e para a base são respectivamente 91,29 e 45,68.

Uma outra modificação introduzida é a substituição dos furos rectangulares por furos circulares. E' um dos defeitos que ainda apon-tam os adversarios dos dormentes metallicos: a presença de fendas nos cantos dos furos rectangulares.

Quasi sempre provém do effeito brutal do punção, e são microscopicas ao sahirem da fabrica taes fendas. Com o uso, porém, na linha augmentão e acabão por enfraquecer a peça. Não os fazem circulares porque é preciso impedir, como aos parafusos dos trilhos, que tenham os do dormente rotação ao serem apertadas as porcas.

Entretanto esta rotação do parafuso pode ser impedida desde que enfiada a garra e sendo o orificio desta quadrado, tenha ella uma saliencia que esbarre no patim do trilho; a garra ficará mais reforçada e ficará impedida a rotação. O furo será, pois, circular.

Tanto os parafusos das talas de junção como os dos dormentes devem ser providos, como propõem os agentes, de arruellas de mola, ditas arruellas Grover, sendo galvanisados todos os accessorios dos dormentes de aço.

A fixação dos trilhos aos dormentes será feita como indicão por meio de parafusos e garras, sendo as talas entalhadas de modo que a garra apanhe o patim do trilhos nos dormentes que comprehendem uma junta dos trilhos. Evita-se assim os dormentes especiaes para juntas e impede-se o movimento longitudinal dos trilhos.

A saliencia que têm todas as talas si de um lado impede a rotação dos parafusos de outro exige imperiosamente a arruella, porque sem esta não poderá ser apertada a porca, o que é muito conveniente para obrigar o pessoal a empregar sempre aquelle accessorio.

O comprimento normal que julgo dever propor para estes trilhos é de 12 metros.

Como as juntas serão assentadas em face, isto é, encontradas, de accôrdo com o que, segundo Bricka, é hoje de uso corrente na Europa, devem vir para a linha corrente e desvios 5587 trilhos normaes de 12^m,739 de 11,971; 1048 de 11,948, e 126 de 11,927, de modo a permittir que sejam mantidas as juntas na mesma posição nas curvas.

Os trilhos normaes devem trazer a marca N, os de comprimento 11,927 a letra A, os de comprimento 11,948 a letra B e os de comprimento 11,971 a letra C, para facilitar o serviço de assentamento.

O comprimento de 12 metros que aconselhamos não é exagerado.

E' usado de modo corrente por quasi todas as grandes companhias francezas.

As juntas constituem sempre um ponto fraco da linha. Reduzir ao minimo o numero de juntas é tornar a linha mais economica pela suppressão das talas, dos parafusos e da mão de obra de assentamento e mais solida.

E' o que se consegue augmentando o comprimento dos trilhos.

Os trilhos que a Companhia encommudou para substituir os de ferro do trecho de 68 kilometros comprehendido entre as estações de Cordeiro e Pirassununga, e que estão sendo recebidos, tem o comprimento normal de 9,126. Não é demais passar para 12^m quando os francezes passaram de 6^m para 12^m e de 5,50 para 11^m.

Além da grande vantagem da redução do numero de juntas, traz outros beneficios para a estabilidade da linha o trilho de grande comprimento.

Sendo este consideravel, de 10 a 12 metros, o movimento de lacete não pôde deslocar transversalmente o trilho sem vencer não só a resistencia propria da linha como a da carga que a dianteira do trilho supporta com o peso do eixo ou eixos que precedem o que produziu o choque. Assim o trem avança assegurando a estabilidade da linha pela solidariedade que a esta imprime o trilho comprido que recebe diversos eixos precedendo o que na extremidade posterior transmite esforços cuja tendencia é deslocar-o quer no sentido transversal, quer no longitudinal.

Não succede o mesmo com os trilhos curtos que não recebem este auxilio do material rodante e apenas podem oppor aos esforços acima alludidos o proprio peso, sempre relativamente fraco por causa do comprimento, e a resistencia procedente das junções, que, valiosa em relação aos esforços normaes, é muito fraca em relação aos esforços transversaes ou aos longitudinaes.

Alem disto a linha ganha em estabilidade e rigidez com o trilho comprido.

E' facil reduzir isto a algarismos.

Quando um eixo alcança o extremo de um trilho a 0m,25 do eixo do dormente de junta, a tendencia é baixar este extremo sob a acção do peso P transmittido pela roda e levantar todo o trilho menos esta parte de 0,25 de comprimento que fôrma alavanca sobre o dormente de junta.

Para que esta tendencia seja annullada e haja equilibrio é preciso que haja igualdade entre os momentos dos pesos P da roda e p do trilho, isto é:

$$P \times 0,25 + \frac{p \times 0,25^2}{2} = p \frac{(x - 0,25)^2}{2} \text{ sendo } x \text{ o comprimento do trilho}$$

$$\text{Deduz-se } P = \frac{p(x - 0,25)^2 - p \times 0,25^2}{2 \times 0,25}$$

Dando a p o nosso valor de 45 kilos e com barra de 9m e 12m acham-se para P os dous valores de 6885 kilos e 12420 para uma roda ou por semi-eixo.

O esforço transmittido por uma roda pôde ser, pois, quasi dobrado quando o comprimento dos trilhos passa de 9 a 12m sem que haja tendencia ao levantamento, subsistindo, portanto, o equilibrio.

A' vista, pois, de quanto precede, é minha opinião que a Companhia não deve hesitar em adquirir os trilhos de 12 metros de comprimento que a 45 kilos representão uma carga de 540 kilos por trilho.

E' claro que estas barras exigirão maior numero de homens para maneja-las. Mas deve-se attender a que, uma vez assentado um trilho deste comprimento e com o peso de 45 kilos por metro corrente, durante longos annos não será necessario retirar um do seu lugar.

Este trilho, cujo perfil se aconselha pesando 45 kilos por metro corrente offerece uma grande resistencia as cargas staticas que lhe pôdem oppor as mais pesadas locomotivas da Companhia. Si se encarasse mesmo só esta face da questão não haveria necessidade de um trilho mais pesado do que os existentes entre Jundialy a Campinas.

O trilho não fica, porém, sómente exposto a cargas staticas; ao contrario o seu papel constante é offerecer resistencia a cargas rolantes e ás vezes animadas de grandes velocidades. Mesmo nestas condições os esforços verticaes que recebem os trilhos actuaes são compatíveis com o momento resistente de sua secção transversal: a prova desta

asserção é que nem ha ruptura de trilhos nem elles se esmagão. O que porém não se póde exigir d'elles é que não se desloquem lateralmente, que não cedão nas juntas e que não contribuão por seu peso relativamente fraco para agravar as más condições em que fica a linha quando o seu lastro constituido por material inadequado absorve agua em grande quantidade, ao ser lavada a linha pelas chuvas fórtes e continuadas.

Não se póde pensar em instituir grande velocidade em linha de material leve, em que o trilho pese menos de 40 kilos.

Fazer o contrario é comprometter a segurança, augmentar as despesas de conservação, sem conseguir uma linha bem mantida, e estragar o material rodante.

E não será admissivel manter-se por muito tempo a reduzida velocidade média de 45 kilometros para expressos em linha de 1,60.

Alem disto em um trecho tão trafegado como o de Jundiahy a Campinas o material deve ser tal que raramente seja preciso substituir um trilho, e isto só se póde conseguir dando-lhe uma larga margem de segurança.

Adoptando-se este peso de 45 kilos por m. c. concede-se uma grande folga para attender á estabilidade e á rigidez da linha em todos os sentidos, visto satisfazer-se extraordinariamente a resistencia statica.

E' o que cabe-me informar a V. S., que resolverá pelo melhor.

No serviço de substituição de trilhos de ferro e na conservação ordinaria da linha foi empregado o seguinte material:

Trilhos de aço	3860
» » ferro	741
Talas de junção	7526
Parafusos	22731
Grampos	73391
Arruelas	10352
Dormentes (madeira nacional)	33150
» (pinho creosotado)	3911
» de aço	1079
Apparelhos de desvios completos	2

Nos diversos construidos, como já ficou dito, empregou-se o seguinte material:

Trilhos de aço	240
» » ferro	648
Talas de junção	3518
Parafusos	8561
Grampos	26749
Arruelas	12819
Dormentes (madeira nacional)	3078
» (pinho creosotado)	524
» de aço	—
Apparelhos de desvios completos	15

Durante o anno houve 6 fracturas de trilhos de aço. Uma foi devida a excesso no inter-eixo dos dormentes. As demais só podem se attribuidas a alguma falha ou defeito na structura do metal, aggravado pela circulação dos trens.

Cumpre notar que entre Jundiahy e Campinas apenas houve duas fracturas de trilhos, não obstante ter sido feito o trafego de mercadorias em parte do anno com as grandes *Consolidation* de 75 toneladas. Póde-se afirmar com toda segurança que, conforme fôra previsto, estas machinas não fizeram o menor estrago na linha, apesar de serem de 33 kilos os trilhos em extensão de 31k sobre os 45 do trecho.

Bitola de 1,^m00

Um exame minucioso levou-me á certeza de que nesta rêde foi exclusivamente empregado o trilho que figura no relatorio do anno anterior sob n. 2 e cujos principaes elementos são os seguintes:

Espessura da alma 1,^e 1. Largura da cabeça 4,^e 6. Largura do patim 8,^e 1. Altura 8,^e 5. Comprimentos empregados: 8,^m0; 7,^m50 e 7,^m0. Área da secção transversal: 23,^e247. Peso por metro corrente 18,^k31. Momento de inercia 221,27. Distancia da fibra neutra á mais fatigada 4,^e 34. Modulo de resistencia 50,98. Carga por millimetro quadrado: 7,^k25.

Nesse relatorio fizera referencia a tres typos de trilhos cujos perfis que constavam do archivo só foram empregados em pequenos trechos e logo substituidos pelo typo geral.

No serviço da conservação das linhas desta bitola foi gasto o seguinte material:

Trilhos de aço	503
Talas de junção.	8
Parafusos	26381
Grampos	60838
Dormentes (madeira nacional).	92976
Apparelhos de desvios completos	—

Na construcção de desvios gastou-se este material:

Trilhos de aço	1502
» » ferro	50
Talas de junção.	3311
Parafusos	4655
Grampos	31544
Dormentes (madeira nacional).	5983
Apparelhos de desvios completos	31

Bitola de 0,^m60

No serviço de conservação das linhas de 0,^m60 de bitola gastou-se este material:

	R.al de Santa Rita	R.al Descalvadense
Trilhos de aço	—	—
Talas de junção	—	—
Parafusos	—	—
Grampos	2800	2600
Dormentes (madeira nacional)	10147	4668
Apparelhos de desvios completos	1	—

Na construcção de desvios gastou-se:

	R. ^{al} de Santa Rita	R. ^{al} Descalvadense
Trilhos de aço	74	—
Talas de junção	160	—
Parafusos	300	—
Grampos	1400	—
Dormentes (madeira nacional)	200	—
Apparelhos de desvios completos	1	—

DORMENTES

Bitola de 1,^m60

A existencia de dormentes de peroba em ser, depositados em diversos pontos da linha,

era, a 31 de Dezembro de 1894 de	9.683
Recebidos durante o anno de 1895	<u>34.628</u> 44.306

Gastos na substituição de estragados	33.150
Sahidos para as officinas de Jundiahy	100
Gastos na construcção de desvios	<u>3.078</u> <u>36.328</u>

7.978 em deposito

a 31 de Dezembro de 1895, que passaram para o corrente anno de 1896.

A existencia de dormentes de pinho que passou do anno anterior foi de 4.981.

Sahidos durante o anno para as novas officinas de Jundiahy.	546
Gastos em substituição de estragos	3911
» » construcção de desvios	<u>524</u> <u>4981</u>

Existencia a 1 de Janeiro de 1896 0

Durante o anno chegaram da Europa 46480 dormentes de aço.

Antes de resolver-se a substituição de toda a superstructura da via permanente no trecho de Jundiahy a Campinas, tinhão sido encomendados estes dormentes de aço para eliminar-se os de madeira deste trecho de linha, conservando mesmo os trilhos de 33 e 35 kilos.

A falta de dormentes de madeira, que ficão por preço relativamente alto, e a necessidade imperiosa de não admittir um dormente estragado sob trilhos entre Jundiahy e Campinas determinaram esta encomenda apezar de não ser muito prolongada a observação a que sujeitou-se este material nas linhas da Companhia.

Uma vez resolvido, porém, o emprego do trilho de 45 kilos por metro corrente sobre dormentes de aço, não era de bom conselho empregar no alludido trecho aquelles que chegaram no anno findo. Por esta razão foram distribuidos pela 3^a e 4^a secções, empregando-se naquella os dormentes destinados ao trilho de 45 kilos, visto terem sido assentados trilhos deste peso entre os ks. 94 e 111, e na 4^a os destinados ao trilho de 33 kilos, que só differe do trilho novo, com que se está substituindo o de ferro, quanto á espessura da alma.

Assim em breve teremos cerca de 40 kilometros de linha assentados sobre dormentes de aço, produzindo-se algum encurtamento sobre a extensão do trecho a que se destinavam a principio estes dormentes, porque reduzi o inter-eixo com o fim de baixar a carga especifica nos trilhos.

Na 4ª secção (68 kilometros) entre Cordeiro e Pirassununga foi escolhido o trecho entre as estações de São Bento e Pirassununga, medindo 31 kilometros, para empregar-se o typo de dormente de aço que viera para o trilho de 33 kilos existente entre o kilometro 14 e Campinas, onde as juntas são encontradas ou em face, e por isso tambem vierão os dormentes com a furação feita de modo a se adaptarem ás junções existentes.

No trecho de 31 kilometros da 4ª secção foram adoptadas, portanto, juntas em face.

Os trilhos de aço que actualmente são assentados naquelle trecho de linha medem 9,126 de comprimento.

Considerando o eixo mais sobrecarregado de 17500 kilos das actuaes machinas que rebocam os trens de passageiros, fixei em 0,40 o inter-eixo para os dormentes de juntas; em 0,684 o inter-eixo dos dormentes intermediarios e em 0,601 o dos de contra-junta.

Adoptadas estas grandezas, emprega-se para cada trilho 14 dormentes e o trabalho do aço nos trilhos será 7,22 nos vãos das juntas e 7,31 nos intermediarios, o que permittirá ainda augmentar o peso do eixo sem modificação na superstructura da via permanente.

Quanto aos dormentes empregados na 3.ª secção nos trilhos de 35 kilos forão fixados os mesmos inter-eixos de 0,80 para os intermediarios e 0,45 para os dormentes que comprehendem uma junta, o que corresponde para o metal ás cargas especificas de 7,7 e 7,32 por m/m^2 .

Nos trechos de experiencia apresentaram durante o anno os dormentes de aço e os de madeira assentados para comparação este resultado:

O trecho de dormentes de madeira exigiu 128 dias de serviço e foi nivelado na extensão de 1292m. O de dormentes inglezes de secção uniforme exigiu 53 dias para nivelamento em 352m. O de dormentes allemães (Post) 3 dias e nivelamento em 20m. O de dormentes francezes 67 dias para 589,6m de nivelamento.

A comparação dos francezes não tem grande valor porque, reconhecendo-se que não se adaptavam bem ao patim do trilho de 33 kilos, forão mudados em maio para o k. 3, trilho de 35 ks.

Tambem ao resultado apresentado pelo typo allemão não deve-se attribuir maior valor do que realmente tem, visto que, quando forão assentados não se pôde fazer nivelamento definitivo, por urgencias de serviço, sendo adiada para mais tarde a terminação do serviço. Quando foi este ultimado naturalmente foi incluido algum concerto que teria sido feito si na época do assentamento o serviço tivesse ficado definitivamente concluido.

De resto, no anno de assentamento não se pôde contar com uma conservação regular como nos subsequentes.

A observação do corrente anno já terá mais valor.

Tem continuado a apresentar excellente aspecto a linha assentada sobre os dormentes de aço encommendados a titulo de experiencia e tambem os novos trechos da 3ª e 4ª secções.

Confio que serão inteiramente confirmadas as previsões sobre este material.

No typo de dormente adoptado para a nova superstructura pesada alterei a fórma dos furos para prisão do trilho. Nos dormentes que actualmente empregamos e nos typos que conheço os furos são rectangulares. E' esta forma motivo de censura para os que são contrários a este material. Affirma-se que em consequencia da fórma, ao serem feitos os furos, abrem-se fendas microscopicas que partem dos cantos e que mais tarde, sob a acção das constantes vibrações devidas á passagem dos trens, alargam-se e acabam por enfraquecer por tal forma a ligação entre o trilho e o dormente que este tem de ser substituído, não obstante ser a mesa do dormente a parte menos fatigada.

A forma circular suprime este defeito; a furação faz-se nas melhores condições sem o emprego de punção.

Com um pequeno resalto na garra que se ajusta ao patim, impede-se a rotação do parafuso ao ser apertada a porca. A superlargura, como no typo já experimentado, é dada pela excentricidade do parafuso.

Como ficou dito, durante o anno forão substituídos 38140 dormentes estragados contra 55527 em 1894, o que corresponde a 137 dormentes por kilometro ou 10,5% contra 15,3% no anno anterior.

O numero de dormentes gastos assim se distribue pelas seis secções:

1. ^a secção	7.257
2. ^a »	5.143
3. ^a »	12.494
4. ^a »	8.079
5. ^a »	2.572
6. ^a »	2.595

38.140

Convém entretanto lembrar que, tendo os dormentes de aço que estão sendo assentados trechos fixados para recebel-os, muitas vezes retirão-se dormentes de madeira em bom estado que ainda pôdem ser aproveitados e de facto o são em outros pontos da linha. Por isso a renovação da madeira propriamente estragada foi este anno feita em pequena quantidade, como eu aliás previra no relatorio anterior.

Parece-me que á vista da experiencia que se vai obtendo com o material metallico deve-se renunciar a qualquer tentativa no sentido de usar madeira preparada com injecções preservativas ou anti-septicas.

Bitola de 1,^m00

Durante o anno findo forão substituídos 92976 dormentes estragados contra 144079 em 1894, o que corresponde a 197 dormentes por kilometro ou 13% contra 316 ou 20,3% no anno anterior.

O movimento de dormentes na rêde desta bitola durante o anno de 1895 foi o seguinte.

Existião a 1 de Janeiro de 1895	10857
Entrados durante o anno de fornecedores	88107
» » » sobras da construcção	12027
	<hr/>
	110.991
Gastos em substituição de estragados durante o anno .	92.976
Idem em construcção de desvios	5.983
	<hr/>
	98.959
Existencia em 1 de Janeiro de 1896	12.032

Têm escasseado ultimamente os fornecedores de dormentes mesmo nos extremos das linhas de 1,^m00, onde é mais abundante a madeira, Para atrahir maior numero de fornecedores foi elevado o preço, mas ainda assim não avultão muito as entradas mensaes.

Em consequencia disto e attendendo á grande extensão da réde, cujo trafego de dia a dia se torna mais importante, foi resolvida a encomenda de cem mil dormentes de aço.

Assim se distribuem pelas secções os dormentes empregados:

Tronco	32.401
Prolongamento	22.894
R.al do Jahú	20.855
R.al A. Vermelha	10.965
R.al R. Bonito	5.861
	<hr/>
	92.976

Bitola de 0,^m60

Durante o anno forão substituidos 14815 dormentes estragados nas duas linhas desta bitola, isto é 361 por kilometro ou 24% contra 256 ou 17% no anno anterior, sendo no Ramal de Santa Rita 10147 ou 375 dormentes ou 25% e 4668 no Ramal Descalvadense ou 333 dormentes por kilometro ou 22%.

Foi este o movimento de dormentes nas linhas desta bitola:

Existião a 1 de Janeiro de 1895	9.344
Entrados durante o anno	6.624
	<hr/>
	15.968
Gastos em substituição de estragados	14815
» » construção de desvios.	200
	<hr/>
	15015
	<hr/>
	953
Sahidos	774
	<hr/>
Existencia a 1 de Janeiro de 1896	179

III—LASTRO

Bitola de 1,^m60

Nas linhas desta bitola forão executados estes serviços:

Renovação de lastro	16500m
Concerto » »	135143
Formação de banquetas	3480
Levantamento em rectas	117042
» em curvas	127298
Limpeza de valletas	116557
Abertura de esgotos	303652
Alargamento de cortes	3070
» de aterros	7115
Rampamento de taludes de cortes	14673

Concerto de taludes de aterro.	20856
Limpeza de entradas e sahidas de boeiros	4
Extensão de linha repregada em bitola certa	27099

Foi assentado um britador de pedras na pedreira do k. 115. Si bem que a pedra ainda não seja quebrada nas dimensões mais convenientes para o emprego como lastro, em todo caso já está prestando esta machina muito bons serviços. Da pedreira sahiram até 31 de Dezembro 114 vagões com pedra britada para ser applicada em diversos pontos da linha que reclamavam concerto urgente.

Ultimamente em um accidente o motor desta machina foi damnicado e interrompido o funcionamento.

Desde que entre em serviço regular, utilizando vagões transformados que tem o fundo movel para a descarga, espero desenvolver o mais possivel o emprego da pedra britada como lastro. Convém utilizar tambem um perfurador mecanico para abertura dos buracos da mina, ferramenta que existe em Campinas.

Nas linhas de 1.^m60 houve necessidade de correr trens de lastro por conta do custeio já na 1.^a secção para refazer o leito que fôra destruido em cerca de 150^m pelas aguas da grande enchente de 5 de Março. já na 3.^a secção para alargar-se o aterro da varzea de Atibaia, onde tambem a linha soffreu com aquella enchente. No kilometro 30 a 33 em Vallinhos, forão removidos 409 vagões ou cerca de 2400^m³ de terras, trabalhando-se com lastro nocturno e diurno.

Na 3.^a secção houve um movimento de 392 vagões ou cerca de 1900^m³ de terra.

Bitola de 1,^m00

Nas linhas desta bitola forão executados estes serviços:

Renovação de lastro	12334 ^m
Concerto de lastro	145478
Formação de banquetas	84315
Levantamento em rectas	144074
» em curvas	163887
Limpeza de valletas	179727
Abertura de esgotos	400970
Alargamento de cortes	3220
» de aterros	9773
Rampamento de taludes de cortes.	19356
Concerto de taludes de aterro.	38725
Extensão de linha repregada em bitola certa	22654

Durante o anno correu sempre trem de lastro transportando pedras do kilometro 4 do ramal de Ribeirão Bonito para refazer o lastro entre Morro Grande e Annapolis, que é de qualidade muito inferior. Na lastreira do ramal Ribeirão Bonito ha um verdadeiro banco de pedra solta, facilmente desaggregavel á picareta e que presta-se perfeitamente para lastro.

Com este serviço tem-se obtido grande firmeza para a linha naquelle trecho onde mais sensiveis se tornavam os defeitos da linha em

consequencia do lastro por ser muito grande o movimento. Durante o anno forão empregados 5960m³ de pedras. Forão tambem removidos desse trecho para fazer-se a substituição do lastro 1816m³ de terra.

Houve por vezes necessidade de trem de lastro para remover terras desmoronadas, para limpar valletas e tambem para reforçar aterros.

Assim forão removidas terras desmoronadas nos córtes do ramal de Ribeirão Bonito.

Entre as estações de Santa Lucia e Rincão cahiram algumas terras sendo necessaria a remoção.

Na serra de Brotas cahiu uma grande barreira em um córte muito alto no kilometro 64 exigindo a remoção de 4305 metros cubicos de terra.

No aterro do kilometro 184 do prolongamento forão descarregados 288m³.

Bitola de 0,^m60

Serviço executado durante o anno para conservação do leito:

	Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadens e
Renovação de lastro	16177m	3853m
Concerto de lastro.	11600	10284
Formação de banquetas	—	3465
Levantamento em rectas.	19411	9585
» » curvas	15401	5803
Limpeza de valletas	10840	2164
Abertura de esgotos	29073	7044
Rampamento de taludes de córtes.	40	—
» » » » aterros	—	25
Alargamento de córtes	440	—
» » » aterros	738	670

IV.—CAPINAS E ROÇADOS

Bitola de 1,^m60

O serviço executado durante o anno foi:

Capina	928.767m
Roçado.	93.240

Bitola de 1,^m00

Capina	1124.895m
Roçado.	118.191

Bitola de 0,^m60

	Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense
Capina	106930m	38460m
Roçado	7045	4280

V—CERCAS

Bitola de 1,^m60

Durante o anno forão concertados 50531 metros de cercas, empregando-se 36366 metros de arame farpado, 1080 metros de arame liso, 630 postes de trilhos e 3 postes esticadores.

Forão construidos 40701 metros de cercas, empregando-se 143655 metros de arame farpado, 945 metros de arame liso, 3815 postes de trilhos e 22 postes esticadores.

Bitola de 1,^m00

Forão concertados 2400 metros de cercas empregando-se 145 metros de arame farpado, 35 de arame liso e 243 postes de madeira.

Forão construidos 730 metros de cercas.

Durante o anno de 1895 forão fornecidos 64 rolos de arame farpado para serem construidas pelos proprietarios das terras cercas dos seus terrenos á margem da linha.

Bitola de 0,^m60

Não houve serviço de conservação nem de construcção de cercas.

VI—PASSAGENS DE NIVEL

Bitola de 1,^m60

Forão assentadas durante o anno as seguintes cancellas em substituição de estragadas:

1. ^a Secção	{	K. 1.	6	14
		K. 2.	3	
		K. 26.	2	
		K. 31.	3	
3. ^a Secção		K. 106.	8	8
4. ^a »	{	K. 123.	1	4
		K. 126.	1	
		K. 148.	2	
5. ^a »	»	K. 194.	1	2
		K. 1. R. S. Veridiana	1		28

Forão assentadas cancellas em novas passagens de nivel concedidas nestes pontos:

1. ^a Secção	k. 29	2	6.
2. ^a »	k. 151.	4	

VII—OBRAS D'ARTES

Bitola de 1,^m60

CONCERTOS

Como se pôde inferir da importancia despendida durante o anno, que attingiu a 18:826\$165, pouco importantes forão as reparações executadas.

Continuou-se a substituição das vigas de dous trilhos em passagens americanas e pontilhões até 2,^m00 de vão por vigas formadas por seis trilhos de ferro, tornados solidarios entre si.

Taes vigas, para esses vãos, offerecem resistencia consideravel e permitem a passagem sobre os mesmos das mais pesadas machinas em trafego nesta rêde.

Um dreño no k. 174 ficara obstruido pelas enchurradas e não dava livre passagem ás aguas abundantes em um córte humido. Foi preciso limpá-lo inteiramente e restabelecel-o.

O grande boeiro collecter das aguas da explanada da estação de Campinas, que por vezes fôra prolongado, terminava em um vallo, pouco depois de passar sob o armazem de baldeação. Sendo o terreno em que corre este vallo de pouca cohesão, as chuvas provocaram uma erosão consideravel que rapidamente caminhou até a estrada de rodagem que corre ao longo do armazem de baldeação e ameaçava continuar até a bocca do boeiro que então ficaria sujeito a infra-excavações, sempre perigosas.

Para obstar a este grave inconveniente tornou-se necessario prolongar o boeiro até uma distancia que preservasse de estragos futuros não só a estrada como a propria obra e o edificio. Todo o trabalho provisorio de concertos, escoramento das terras e canalisação provisoria das aguas correu por conta do custeio.

Reconstruiu-se o enrocamento da ponte do k. 3 que fôra arrastado pela enchente de Março do anno findo.

Foi reforçado e consolidado o pontilhão do k. 110 com uma precinta de trilhos por causa de fendas que tinham apparecido.

Diversos concertos forão feitos e a discriminação completa dos serviços será dada no capitulo da despeza.

Estão em mau estado um pontilhão e um boeiro no k. 1 e precisão ser reconstruidos.

CONSTRUCCÃO

O trabalho que mais avultou foi o da construcção de cinco pontes e um pontilhão entre os ks. 30 e 33, em Vallinhos para regularisar o movimento de aguas no banhado. O grande accidente occorrido a 5 de Março do anno passado tornou imperiosa a necessidade de dar um remedio ao vicio original que teve a linha ao ser conduzida com *grade* tão baixo em um banhado sujeito a receber em pouco tempo enormes massas d'agua.

E como o ribeirão que sangra este banhado atravessa duas vezes a linha, sendo o aterro muito baixo, dado um affluxo d'agua rapido e abundante, fica o leito exposto a ser coberto pelas aguas que a atravessarão com grande velocidade arrastando lastro e aterro e

deixando os trilhos e dormentes suspensos. Foi o que succedeu naquella data.

Sendo muito penoso um levante da linha naquelle trecho, attento o grande trafego actual, levante que com um pequeno augmento na vasão das obras existentes poria a linha ao abrigo da enchente, conhecida sua cota maxima, abandonou-se este alvitre e adoptou-se exclusivamente o de augmentar largamente a vasão existente, exagerando-a mesmo, de modo a permittir a livre passagem ás aguas de um para o outro lado da linha, ao sabor das enchentes, tendo-se o cuidado de assegurar nos pontos extremos grandes entrada e sahida. Auxiliada esta providencia pela regularização do leito do ribeirão e por uma serie de vallas longitudinaes e transversaes destinadas a drenar o banhado, dessecando-o de modo a não concorrerem as aguas proprias estagnadas com as de affluxo na occasião das chuvas fortes do principio do anno, espero que não mais se reproduzirá accidente de tão graves consequencias.

Construiu-se em Campinas uma grande passagem superior, a maior que existe na linha, pois tem um vão de 21,60 dividido em duas partes por uma linha de cinco columnas. Era indispensavel a construcção desta obra para poder-se utilizar a larga faixa de terreno adquirida por permuta feita com a Intendencia Municipal.

Demoliu-se a passagem superior, que era de pequenas dimensões e em substituição construiu-se a grande a que me refiro, entrando a Intendencia com a metade da despeza orçada.

Aproveitando vigas que havia nas officinas de Jundiahy, sem emprego immediato, projectou-se a passagem de vigas metallicas apoiadas no centro sobre columnas de trilhos de ferro usados e abobadas de tijolos, ligadas entre si as vigas por meio de tirantes para contrabalançar o empuxo dos arcos. Além de elegante, esta solução é economica porque quasi supprime as despezas de conservação, que fica reduzida á pintura da parte metallica apparente. Um bom lastro de pedregulho offerece toda a facilidade para o transito em sete metros de largura.

Os encontros forão construidos de alvenaria ordinaria de pedra.

Em Cordeiro (k. 115) a installação do britador exigiu a abertura de uma valla e assentamento de encanamento para trazer-se até á pedreira a agua necessaria não só para alimentação da caldeira do motor como para a lavagem da pedra britada.

Construiu-se em Campinas ao lado do armazem de baldeação uma plataforma calçada de parallelipedos e assentou-se um guindaste para a baldeação dos volumes pesados que não entrão no armazem.

Construiu-se o augmento do boeiro da explanada de Campinas a que me referi.

A construcção de desvios em Tatú exigiu o augmento de um boeiro.

Foi tambem augmentado um boeiro em Rebouças e construido outro em Louveira para dar sahida ás aguas que se accumulavam na explanada.

Nos ks 132 e 137 as enchentes damnificaram dous pequenos boeiros que não offereciam vasão sufficiente. Foi necessario construir novos boeiros de maior vão.

Foi augmentado um boeiro em Cordeiro para permittir a passagem de um novo desvio assentado, bem como outro no k. 11 pelo mesmo motivo.

E' esta a relação das obras d'arte construidas ou transformadas durante o anno, com os respectivos vãos e situações:

Um boeiro aberto no k. 16	vão de 0,60		
Uma ponte no k. 29 + 948,88	» »	7,30	vigas de ferro laminado
» » » » 30 + 315,85	» »	6,00	» » » »
» » » » 31 + 65,80	» »	6,00	» » » »
» » » » 31 + 605,82	» »	6,00	» » » »
» » » » 32 + 287,870	» »	6,000	} concluidas » »
» » » » 32 + 601,830	» »	2,000		fem 1896 » »
Um pontilhão aberto k. 132		2,000	vigas de seis trilhos
			Era um boeiro coberto
Um boeiro aberto k. 137	» »	1,810	» » » »

Bitola de 1,800

CONCERTOS

O serviço mais importante foi o da substituição das vigas de madeira nos pontilhões de vão superior a 2,000 e nas pontes.

Era uma necessidade urgente a que se devia attender em bem da segurança em uma linha tão extensa. Forão substituidas até 31 de Dezembro as vigas das obras dos k.s 21, 22, 27 e 109 do tronco e k.s. 23, 27, 29 e 34 do ramal de Agua-Vermelha, estando actualmente tambem substituidas as dos k.s 32 e 57 do tronco, k.s 15 e 19 do ramal de Agua Vermelha e k.s 23 e 46 do ramal de Jahú.

Os concertos mais importantes forão o do boeiro coberto do k. 42 e o do pontilhão do k. 22. Sob um aterro de oito metros de altura abatera uma parte do boeiro e pelas fendas da calçada infiltrava-se a agua que na sahida do boeiro passava sob aquella, havendo risco de infra-excavação importante, por ser o aterro arenoso, desde que houvesse chuvas fortes. O aterro estava abatendo e exigindo remedio prompto, que foi dado alargando-o e mudando a linha para reconstruir-se a metade do boeiro que abatera. Foi feito todo o serviço sem impedimento do trafego.

O pontilhão do k. 22 fôra arrastado inteiramente pelas aguas na enchente de Março. A linha ficou interrompida, com os trilhos suspensos.

Foi necessario construir um pontilhão provisorio batendo-se estas e segurando as terras do aterro com revestimento de pranchões. Uma grande viga metallica que sobrara da construcção foi aproveitada para cobrir o vão. Ainda não foi feita a obra definitiva, que será construida este anno.

Attingiu a preço elevado esse serviço, attentas as condições em que foi feito, trabalhando-se dia e noite e sob fortes chuvas.

Os demais serviços carecem de importancia e serão todos discriminados no capitulo da despeza.

CONSTRUÇÃO

Forão construidos boeiros nos seguintes logares :

k. 20 + 886	Tronco.	Um boeiro aberto de 0,m55	de vão livre				
k. 27 + 108	»	»	»	»	»	»	»
k. 31 + 375	»	»	coberto »	0,m50	»	»	»
k. 41 + 156	»	»	aberto »	0,m55	»	»	»
k. 82 + 560	Ramal do Jahú.	Boeiro »	»	0,m60	»	»	»
k. 82 + 654	»	»	»	»	»	»	»
k. 22 + 480	» A. Vermelha.	Pontilhão aberto »	»	2,m00	»	»	»
k. 24 + 74	»	»	»	»	»	»	»

O pontilhão de vão de 2,m00 no k. 24 + 74 do ramal de Agua Vermelha foi construido porque as aguas que passavão em um boeiro coberto de 0,m70, de vasão insufficiente, arrombaram o aterro.

Os demais serviços serão discriminados no capitulo de despeza.

Bitola de 0,m60

CONCERTOS

Apenas despendeu-se em concertos de obras d'arte a insignificante quantia de 129\$000 com pessoal no ramal de Santa Rita.

CONSTRUÇÃO

Despendeu-se sómente a quantia de 775\$380 com a construção de obras d'arte no ramal de Santa Rita.

Via Fluvial

CONCERTOS

Despendeu-se a quantia de 3.725\$400, quasi toda com a substituição de correntes nas corredeiras. Não se mantem mais a turma de conservação por desnecessaria. O serviço é feito pelo pessoal do trafejo e officinas.

CONSTRUÇÃO

Não houve serviço de construção no leito do rio.

VIII—ESTAÇÕES E EDIFICIOS

Concertos

Importaram em 23.420\$440 os serviços feitos nas estações e mais edificios da linha.

No capitulo da despeza serão discriminadas por edificio as importancias despendidas.

Bitola de 1.^m60

CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS

Forão construídas duas casas no terreno comprado á Intendencia Municipal de Campinas. Em uma mora a turma de construção de desvios na explanada de Campinas e na outra o mestre de linha da 2.^a Secção.

Começou-se a construção de uma estação e armazem no k. 172 entre Leme e Pirassununga. Para as despezas com essa construção concorreram os fazendeiros interessados que, além de auxilio em dinheiro, forneceram tijolos, madeiras e agua encanada até o local da estação. Já estão construidos no mesmo lugar os pilares que devem receber o reservatorio para agua.

Construiu-se uma segunda fossa de visita no deposito das locomotivas de Cordeiro. Diversos outros pequenos serviços que foram feitos serão discriminados no capitulo da despeza.

Por empreitada foram feitos os seguintes serviços :

Augmentou-se a plataforma da estação de Rio Claro para permitir aos passageiros da linha de 1.^m60 o desembarque sob coberta enxuta. Tambem foi augmentado o pavimento superior da estação que hoje offerece todas as commodidades para moradia do chefe. No pavimento terreo foram projectados e estão em via de execução diversas modificações tendentes a adaptar melhor o edificio ás necessidades do trafego.

Tendo sido adoptada no intuito de dar maior segurança ao trafego a regra de não ser expedido um trem por uma estação sem aviso telegraphico da chegada do precedente á estação immediata, tornou-se necessaria a construção de postos telegraphicos entre Campinas e Cordeiro afim de quebrar-se as distancias inter-stacionaes, que já são grandes demais para adoptar-se tal systema sem prejuizo do movimento. Além disto, sendo mal situado o posto telegraphico existente entre Jundiahy e Louveira no k. 7 por estar em uma descida de 2%, foi resolvida a construção de outro em um trecho de nivel no k. 11 onde facilmente poderá se estabelecer cruzamentos de trens, mantendo-se o do k. 7, que tem a vantagem de achar-se a meio caminho de Jundiahy a Louveira, para os avisos telegraphicos de chegada de trens. Forão contractados em concorrência publica com Vicente Sessa & Giongo.

O do k. 11 já se acha em construção adiantada, estando feito o desvio.

Tambem achão-se construidos os desvios para os postos dos ks. 63 e 111, estando começado o do k. 76. Os empreiteiros dão actual mente começo ao do k. 53, entre Boa Vista e Rebouças.

Adoptada esta medida de segurança, que redundo, em uma real applicação do Blok-System, ficou prejudicada a installação especial deste systema, cujos estudos aliás já tinham sido feitos por um empregado da casa Saxby & Farner, antes de ser tomada esta resolução, conforme constará da discriminação da despeza.

Foi resolvida a construção de um armazem em Rio Claro destinado exclusivamente ao trafego proprio e de um para dividir a baldeação para a qual já é pequeno o actual armazem.

Estes dous edificios já foram contratados em concurrencia publica. Uma vez mudado o trafego proprio para o novo armazem, ficarão supprimidas as entradas para as carroças que hoje atravessão não só a linha principal como todos os desvios da linha de 1m,00 para alcançar os portões do actual armazem afim de entregarem ou receberem cargas, com grande damno para conservação do leito e para a segurança do trafego.

Serão tambem depositados os materiaes tanto para o carregamento como para a entrega no terreno contiguo ao projectado armazem de baldeação de modo a permittir que se execute a modificação projectada para a rêde de linhas de 1m,00 na estação inicial desta bitola. Segundo este projecto serão mortas todas as linhas que hoje passam além da estação de Rio Claro. Será construida uma nova plataforma coberta ligando a rua ao vestibulo do edificio e plataformas cobertas intercaladas nas entre-vias permittirão maior facilidade ao embarque e desembarque dos viajantes, mesmo tratando-se de dous ou mais trens.

Com esta providencia ficará tambem evitado o grave inconveniente que hoje se observa de atravessarem as linhas os carros de praça para conduzirem á estação ou receberem os passageiros.

Executado este projecto, o estacionamento dos carros será na rua e encostarão ao portão de accesso.

Ficou tambem resolvida a construção de dous armazens de inflamaveis, um em Campinas para o trafego proprio, visto querer encarregar-se a Companhia Mogyana da baldeação destes generos, e outro para o trafego proprio e de baldeação na estação de Rio Claro, estando actualmente aberta a concurrencia, conforme a praxe adoptada pela Companhia, para contractar-se a construção destes edificios, que erão necessarios para preservar os grandes armazens de mercadorias do risco de incendio pela proximidade de materiaes inflamaveis.

Estão projectadas diversas obras na estação do Campinas para melhor adaptal-a aos fins a que se destina, uma vez removidos do edificio os escriptorios da Inspectoria, Locomoção, Linha e contabilidade, que serão installados em Jundiahy.

Em breve serão demolidos os abrigos provisorios para carros que tinham sido construidos em Campinas, e será utilizado o edificio das officinas para deposito permanente destes vehiculos.

Foi resolvido o augmento dos armazens de Leme, Araras, S. Cruz e S. Silveria e já está annunciada a concurrencia.

Bitola de 1m,00

Estão em construção postos telegraphicos no tronco não só com o fim de facilitar os cruzamentos de trens na secção mais trafegada de toda a rêde de 1m,00 como tambem de permittir a adopção da mesma medida de segurança a que me referi, sem prejuizo para o movimento.

Com o fim de quebrar as distancias entre as estações de Brotas e Torrinha (33 ks.) e Fortaleza a Araraquara (20 ks.) foi contractada a construção de um posto telegraphico e uma estação com armazem no primeiro trecho e de uma estação com armazem no segundo.

A construção dos postos telegraphicos no tronco acha-se paralyzada por ter morrido victimado pela febre amarella, em Rio Claro, o respectivo empreiteiro João Berteza.

Foi augmentado o armazem de Jaboticabal, ficando com área dupla da primitiva.

Tambem para attender ao augmento consideravel do trafego de mercadorias em Jahú foi construido um armazem de madeira e zinco em continuação ao existente.

Foi contractada e começada a construção na explanada de S. Carlos de um vasto armazem para o trafego de mercadorias, com 100 metros de comprimento e 27 de largura, de alvenaria de tijolo e travejamento metallico. Recebe este edificio duas linhas internas, e duas series de portões lateraes permittem fazer-se com toda facilidade a entrega e recebimento de cargas. De ambos os lados do armazem foi deixada uma praça bastante larga para permittir o movimento dos carros e carroças tendo sido necessario desapropriar uma faixa de terrenos contigua á explanada.

Este edificio acha-se muito adiantado e brevemente será entregue ao trafego.

Logo que fique concluido e mudado para este edificio o serviço de mercadorias, serão demolidos os actuaes armazens e augmentada a estação que é de todo insufficiente para attender ao movimento actual e nem comporta os empregados que alli trabalham. Deverá tambem ser modificada a plataforma de accôrdo com o que expuz no relatorio anterior.

Para attender a uma necessidade a que então eu fizera referencia foi contractada a construção do augmento da plataforma da estação de Rio Claro, que hoje permittie o desembarque dos viajantes sob coberta.

Forão augmentadas as estações de Araraquara e Jahú bem como as respectivas plataformas cobertas, serviço que era inadiavel, tão exiguas erão as dimensões desses edificios. Nos augmentos forão incluídos dous salões para installação de *restaurants*.

Durante o anno forão construídas quatorze casas de turmas e actualmente está em construção a ultima em Araraquara. Ultimada esta, ficaremos com casas de alvenaria de tijolo para todas as turmas e nenhuma outra será necessaria.

Já está contractada a construção de duas rotundas, uma para vinte locomotivas em Rio Claro e outra para quinze em São Carlos.

O augmento de locomotivas da bitola de 1m,00, exigido, pelo consideravel desenvolvimento do trafego na Secção Rio Claro tornava inadiavel este melhoramento na explanada de Rio Claro onde não havia abrigo sufficiente para as locomotivas que alli pernoítão. Em S. Carlos as necessidades do movimento exigem que pernoitem muitas locomotivas que ficão ao ar livre e sem que possão ser facilmente revistadas e limpas, visto ser muito pequeno o deposito existente. Vem supprir esta falta sensível a nova rotunda.

Foi augmentada a estação de Canchim.

Todos estes serviços forão ou serão executados de empreitada.

Por administração forão feitos poucos serviços directamente por esta Divisão.

Consistiram em muros para fechar os quintaes das estações de Dous Corregos e Jaboticabal, melhoramentos na estação de Ribeirão Bonito e abertura de alguns poços.

Os serviços que mais avultão e que figurão no capitulo da despeza forão feitos pela Locomoção e para serviços proprios d'aquella Divisão, não obstante figurarem na despeza da linha para se tratar de edificios.

Bitola de 0,^m60

Nada se despendeu com a construcção de edificios. Entretanto devo dizer que ha necessidade de augmentar a estação de Santa Rita e de construir ao menos um posto telegraphico a meio caminho entre Porto Ferreira e S. Rita.

Via Fluvial

Foi concluida a estação de Pontal, feita de zinco e madeira com alicerces de alvenaria de tijolos.

IX—ENCANAMENTOS E CAIXAS D'AGUA

Bitola de 1,^m60

Foi começada a construcção de um augmento do encanamento em Valinhos e assentado outro reservatorio para agua ao lado do existente e de dimensões iguaes a este.

Bitola de 1,^m00

Forão construidos pilares para a caixa d'agua no k. 89 e indenizado o proprietario das terras pelo uso da agua que alimenta a caixa do k. 16.

Bitola de 0,^m60

Foi substituida a base de madeira da caixa d'agua existente no k. 12+340 por pilares de alvenaria de tijolos.

X—CONSERVAÇÃO DA LINHA TELEGRAPHICA

Bitola de 1,^m60

Têm-se conservado em bom estado as linhas telegraphicas que acompanham a via-ferrea.

Para limpar a picada da linha de Jundiahy a São Paulo manteve-se uma turma durante 5 mezes.

Tendo de ser feito o serviço de aviso de trens por uma linha, suprimiu-se provisoriamente em maio o serviço telephonico entre Jundiahy e Campinas e passou a respectiva linha a ser utilizada pelo telegrapho para aquelle fim.

Em seguida assentou-se para o serviço telephonico uma linha especial de fio de cobre, que tem funcionado bem.

Além de Campinas será em breve assentada nova linha para o serviço de aviso de trens.

Bitola de 1,^m00

Continuou-se a substituição dos postes de madeira por outros de trilhos usados.

No ramal de Jahú não corre mais a linha em postes de madeira. No prolongamento pouco falta para concluir-se a substituição que será levada a termo nos outros dous ramaes, visto haver grande quantidade de trilhos de ferro usados nas linhas de 1,^m60.

Foi assentada uma linha entre Visconde do Rio Claro e S. Carlos. Em breve será começado o assentamento de nova linha no tronco e ramal de Jahú para os avisos de trens.

Bitola de 0,^m60

Foi reparada em toda a extensão a linha do ramal de Santa Rita, intercalando-se os postes necessarios e substituindo-se as escoras estragadas.

Via Fluval

Durante o anno uma turma trabalhou 10 mezes limpando a picada.

XI—DIVERSOS TRABALHOS

Construcção

Durante o anno concluiu-se o alargamento do corte contiguo á explanada e deu-se começo ao assentamento dos desvios tendo sido collocado um provisoriamente para a descarga de carvão da Companhia Mogyana e outro para servir ao armazem do trafego proprio, além de um ao longo do mesmo armazem e da linha de sahida dos trens de passageiros da mesma Companhia.

Para execução deste serviço houve um movimento de terras de cerca de 20150m³ com longo transporte por meio de locomotiva. As terras forão empregadas em alargamento de aterros.

Foi necessario deitar a rampa de um córte alto no k. 40, em que houvera em Março desmoronamentos. Este serviço foi feito com lastro nocturno, removendo-se 730m³ de terra.

De Setembro a Dezembro tambem trabalhou trem nocturno de lastro para alargar-se o aterro de k. 11 e assentar-se o desvio que tem de servir ao posto telegraphico em construcção. Removeu-se 3535m³ de terra e assentou-se um desvio de 401,^m75 de extensão.

O transporte variou de 200 a 400m.

O augmento do desvio em Tatú exigiu um movimento de 175m³ de terra para alargar-se o corte e o aterro.

Para o augmento do desvio em Louveira forão removidos 1105m³ de terras.

Para a construcção do extenso desvio de Cordeiro trabalhou trem de lastro de Agosto a Novembro, removendo-se 3030m³ de terra e 965m³ de pedra arrancada a dynamite.

Para conclusão do serviço em Bôa Vista forão removidos 5335^m³ de terras.

Em Vallinhos os trabalhos de rectificação do leito do correjo e abertura de vallas exigiram a remoção de 5600^m³ de terras. O correjo também foi limpo na extensão de 1086^m.

O serviço de lastro para reconstruição dos aterros de Vallinhos destruidos pela enchente de 5 de Março foi feito com trem nocturno em seis noites, removendo-se 2000^m³ de terras.

Para limpeza de valletas na 3.^a secção correram trens de lastro removendo 1400^m³ de terras.

Nas linhas de 1,^m00 houve o seguinte movimento de terras para diversos trabalhos:

Alargamento da explanada de São Carlos para construcção de desvios e do novo armazem (transporte longo para os ramaes de A. Vermelha e R. Bonito e para o tronco)	44.280 ^m ³
Alargamento de aterro em Jahú para construcção de desvios e do novo armazem	4.988
Remoção de terras demoronadas no ramal R. Bonito	1.272
» » » » no prolongamento	224
» » » » na Serra de Brotas k. 64	4.305
Desvio de linha no k. 42 para reconstruir boeiro, alargamento do aterro	3.216
Construcção de desvios em Oliveiras	360
» » Rio Claro	200
» » Colonia	280
» » Araraquara	208
Alargamento de aterro no k. 184 do prolongamento	288
	<hr/>
	59.621 ^m ³

Na linha de Santa Rita alargaram-se córtes em tabatinga e grés em principio de decomposição, que erão muito estreitos.

Removeu-se neste serviço 720^m³ de material extrahido dos cortes.

SERVIÇOS PARA OUTRAS REPARTIÇÕES E PARA ESTRANHOS

O pessoal da Via Permanente executou diversos serviços para outras repartições na importancia de 8:855\$250, assim discriminados:

Bitola de 1,^m60

Tracção Custeio	3:753\$200
Trafego	2:832\$350
Almoxarifado	411\$200
Conservação da linha telegraphica	79\$800
Descarga de materiaes para emp. V. Sessa	201\$600
Serviços para Luz Electrica	76\$500
» » Armbrust & C.ia.	49\$800
	<hr/>
	7.404\$450

Bitola de 1,^m00

Tracção Custeio	1:298\$900
Conservação da linha telegraphica	26\$000
Descarga de materias por conta de V. Sessa	6\$400
	<u>1:331\$300</u>

Bitola de 0,^m60

RAMAL DESCALVADENSE

Trafego	<u>16\$000</u>
-------------------	----------------

Via Fluvial

Serviços nas officinas da Navegação	<u>103\$500</u>
-------------------------------------	-----------------

XII—DESPEZA

Bitola de 1,^m60

Havia nas linhas desta bitola, a 31 de Dezembro de 1895, 38 turmas de conservação representando 241 homens, distribuidas conforme a conveniencia do serviço, estando a linha dividida em secções cada uma a cargo de um mestre de linha e subordinados ao Chefe da linha.

Por conveniencia do serviço foi creado a partir do mez de Junho o logar de mestre geral da linha destinado a fiscalisar o serviço nas diversas secções.

Na primeira secção, a mais sobrecarregada de serviço, não só pela natureza do leito como por causa do maior movimento de trens dei um homem por kilometro durante todo anno.

A' segunda e á terceira secção permittí o serviço aos domingos, para apressar o serviço de limpeza de valletas e de remoção de terras que é feita com trens de lastro, que corre nesses dias em que é menor o movimento.

O total da despesa da Via Permanente por conta do Custeio ordinario elevou-se :

Em 1895 a	564:228\$130
1894 »	<u>522:628\$830</u>
Differença para mais em 1895.	41:599\$300

Cumpre-me dizer que no total da despesa de 1895 não estão incluidas as importancias de 205:139\$210 correspondentes a trilhos de aço empregados na substituição de trilhos de ferro estragados; de 1:364\$870 correspondentes a trens de lastro e de 19:666\$780 provenientes de grandes reparações, serviços que não pôdem ser levados á conta do custeio ordinario.

O serviço de Vallinhos, por conta do custeio, foi com effeito dos mais consideraveis.

Além de trabalhar-se de dia, houve necessidade de correr trem de lastro nocturno durante uma semana, com grande turma de trabalhadores para refazer-se a linha que durante o dia dava passagem a todos os trens sobre os escoramentos.

Para este fim, além do trabalho de desmanchar os escoramentos e aproveitar todas as vigas e dormentes retirados dos aterros, removeu-se cerca de 2.000 metros cubicos de terra.

O valor dos trilhos de aço empregados na 4ª secção não deve tambem onerar a despeza ordinaria do custeio e por isso, como nos annos anteriores em que foi feito tal serviço, alliviei a despeza daquelle verba. E' preciso, entretanto, ponderar que mesmo assim ainda a despeza se resente da influencia deste serviço, porque sómente deduzi o valor dos trilhos e não o custo do serviço da substituição nem o da ferramenta gasta em tal serviço.

Esta causa em parte concorre para o augmento de despeza, tambem aggravada pelo augmento de pessoal para collocar-se mais rapidamente os dormentes de aço.

Incluidas estas verbas, a despeza total da conservação da Via Permanente em 1895 attingiu a **790:398\$990**.

A despeza em 1895 subdivide-se assim:

VERBAS	Pessoal	Material	Total
Administração	18:385\$130	984\$659	19:369\$789
Conservação da linha	333:024\$780	160:947\$556	493:972\$336
» de obras d'arte	11:966\$530	6:859\$635	18:826\$165
» » estações e edificios	16:507\$220	10:428\$860	26:936\$080
» » cercas e cancellas	3:299\$740	1:824\$020	5:123\$760
Total	383:183\$400	181:044\$730	564:228\$130

Comparando-se os totaes acima indicados com os relativos ao anno de 1894 obtem-se as seguintes differenças:

Pessoal

VERBAS	1895	1894	DIFERENÇAS EM 1895	
			Para mais	Para menos
Administração	18:385\$130	13:058\$300	5:326\$830	
Conservação da linha	333:024\$780	200:595\$440	72:429\$340	
» de obras d'arte	11:966\$530	2:829\$100	9:137\$430	
» » estações e edificios	16:507\$220	15:262\$070	1:245\$150	
» » cercas e cancellas	3:299\$740	558\$760	2:740\$980	
Total	383:183\$400	292:303\$670	90:879\$730	

Material

VERBAS	1895	1894	DIFFERENÇAS EM 1895	
			Para mais	Para menos
Administração	984\$659	715\$676	268\$983	
Conservação da linha.	160.947\$556	214.897\$386		53.949\$830
" de obras d'arte	6.859\$635	1.828\$463	5.031\$172	
" estações e edificios.	10.428\$860	12.736\$915		2.308\$055
" cercas e cancellas.	1.824\$020	146\$720	1.677\$300	
Total.	181.044\$730	230.325\$160	6.977\$455	56.257\$885

Diferença em material em 1895:— **49:280\$430**

Assim a diferença final para mais é de 41.599\$300.

Como mostra o quadro acima gastou-se em 1895 com o pessoal mais 90:879\$730 do que em 1894.

O excesso na verba administração provém do augmento de ordenados e admissão de um auxiliar de desenhista.

A verba conservação da Linha apresenta o augmento de 72.429\$340 devido, como já disse, ao augmento de pessoal para substituição de trilhos de ferro e collocação de dormentes de aço. Importaram os salarios do pessoal especialmente encarregado da mudança dos trilhos em 5:712\$300 e em 477\$700 o da turma especial de assentamento de dormentes de aço. Além disto as turmas de conservação tiveram de ser augmentadas para tambem ser feita por ellas a substituição. Em Dezembro de 1895 houve 6616,5 dias de serviço contra 6591 em 1894, na conservação ordinaria.

O augmento de 9:137\$430 na conservação de obras d'arte provém de ter havido mais serviços em 1895, em parte devido isto á restricção com que foram feitas as despezas em 1894 e em parte por causa das reparações que exigiram os estragos feitos pela enchente de Março.

Na verba conservação de edificios houve apenas o accrescimento de 1:245\$150. — A verba cercas e cancellas apresentou o augmento de 2:740\$980 que provém de ter sido concertada grande extensão de cercas.

Passo a dar a discriminação da despeza feita com o pessoal.

A despeza com a conservação da Linha na importancia de 333.024\$780 assim se distribúe:

Gasto directamente com o pessoal da Linha	326:308\$180
" com o pessoal da Via Fluvial baldeando dormentes em Porto Ferreira por conta da Linha	1:443\$660
" com o pessoal pela Locomoção por conta da Linha.	5:272\$940
	<hr/>
	333.024\$780

Os serviços feitos pela Locomoção por conta da Linha, por esta verba, se distribuem assim:

Concertos de cruzamentos	428\$260
» » trollys	1:538\$780
Marcação de dormentes	630\$040
Concerto de chaves	453\$120
» » pára-choques	191\$300
Accessorios para dormentes de aço	57\$300
Concerto de ferramentas	1:974\$140
	<hr/>
	5:272\$940

A despeza feita com o pessoal da Linha por esta verba não é discriminada porque o tempo deste é todo empregado na conservação do leito, executando-se os serviços já mencionados neste relatório.

A importancia despendida com o pessoal na conservação de obras d'arte assim se distribue:

Gasto directamente pela Linha	6:840\$750
» pela Locomoção por conta da Linha.	5:125\$780
	<hr/>
	11:966\$530

Os serviços executados directamente pela Linha foram:

Concertos da passagem americana no k. 93	48\$900
Assentamento de vigas de trilhos no pontilhão k. 100	43\$600
Concerto do gyrador de Cordeiro.	76\$500
Limpeza da valla e concerto das alvenarias da caixa d'agua em S. Barbara	137\$600
Concerto das alvenarias da casa do belier em Cordeiro.	30\$800
Exame de obras d'arte	166\$000
Concerto de pontilhão no k. 114	51\$000
» » valletas empedradas e drenos do k. 174	1:538\$300
» » ponte no k. 1	8\$300
» no encanamento de L. Azeda	32\$000
» da passagem americana no k. 47	64\$800
» do enrocamento da ponte do k. 3, arrastado pela enchente	399\$000
» do enrocamento da ponte k. 8 r. ^{al} S. Veridiana sobre o rio M. Guassú, tambem levado pelas aguas	464\$000
» da caixa de decantação em Santa Veridiana	124\$400
» dos enrocamentos dos pontilhões dos ks. 72 e 73	417\$600
Assentamento de vigas no pontilhão do k. 111	61\$000
Concerto de valletas de alvenaria em Campinas	95\$100
» dos enrocamentos da passagem superior no k. 45	816\$600
» da ponte no k. 62	65\$450
» represa de alimentação em Vallinhos	330\$000
Consolidação do pontilhão no k. 110.	572\$500
	<hr/>
A transportar	5:543\$450

Transporte	5:543\$450
Substituição de vigas de madeira ou de dous trilhos, em passagens americanas por outras de seis trilhos . . .	659\$200
Concertos de muros em Campinas	577\$300
» do gyrador de Tatú	60\$800
	<hr/>
	6:840\$750

Assim se discrimina a importancia dos serviços executados pela Locomoção por conta da Linha por esta verba:

Concerto de passagem superior no k. 43	664\$100
» de pontilhão no k. 45	155\$800
» » » » k. 94	64\$040
» » » » k. 106	64\$060
Consolidação das terras junto ao boeiro da explanada de Campinas.	498\$360
Concerto de pontilhão no k. 200	116\$900
» » » » k. 114	376\$100
» » » » k. 103	448\$240
» da ponte do Atibaia	328\$480
» » » » »	153\$500
» de pontes diversas	1:057\$920
» da ponte de madeira de P. Ferreira.	493\$460
» de passagens americanas	469\$060
» » ponte no k. 44.	89\$500
» » pontilhão no k. 110	146\$260
	<hr/>
	5:125\$780

Pela verba conservação de estações e edificios despendeu-se a quantia de 16:507\$220 que assim se distribue:

Gasto directamente pela linha.	5:558\$600
» pela Locomoção por conta da Linha	7:432\$980
Com serviços feitos por empreitada	3:515\$640
	<hr/>
	16:507\$220

Forão estes os serviços feitos directamente pelo pessoal da linha:

Concerto da plataforma da est. de Campinas	17\$000
» da latrina » » » »	39\$300
» do telhado do armazem em »	56\$000
» da casa do guarda porteira em Campinas	53\$100
» da » da Companhia » »	100\$100
Concerto das janellas da rotunda.	171\$800
» de paredes do armazem em Campinas	142\$200
» do telhado da est. de Campinas	56\$000
» do fogão do restaurant em »	117\$700
» de muros em Campinas	46\$700
	<hr/>
A transportar	799\$900

Transporte	799\$900
Caiação e concerto de poço em Jund. Paulista	155\$200
» da estação de Santa Barbara	65\$600
» e concerto da estação de Louveira	118\$200
Retelamento e caiação da est. Rocinha	191\$900
Caiação e concertos de casas de turmas	357\$100
Concerto do telhado e poço da est. de Pirassununga	148\$900
» do deposito do almoxarifado em Rio Claro	24\$000
» da plataforma da est. de Guabiroba	24\$600
» do poço e telhado da est. de Leme	41\$000
» da est. de Laranja Azeda	72\$600
» do armazem de Porto Ferreira	103\$100
» do telhado do armazem de S. Silveria	16\$400
» » da est. de Santa Veridiana	90\$200
» e caiação da est. e armazem de Rebouças	81\$500
» da latrina da est. de Limeira	32\$900
» e caiação da est. e armazem de Tatú	48\$600
Caiação da est. de Limeira	94\$800
» » » » Cordeiro	90\$500
» » » » e armazem de Vallinhos	62\$800
Concerto de telhado e caiação da est. de Remanso	121\$200
Caiação da est. de Araras	8\$000
Caiação da estação de Guabiroba	40\$000
» » » » São Bento	24\$000
» » » » Leme	56\$000
» » » » Pirassununga	91\$000
» » » » Laranja Azeda	49\$100
» » » » Porto Ferreira	157\$400
Concerto do dep. de locomotivas em Rio Claro	154\$600
Caiação da estação de Descalvado	24\$600
» » » » Emas	89\$200
Concerto da » » Santa Barbara	23\$200
» da plataforma da est. de Louveira	365\$900
Caiação e concerto da est. de Baguassú	89\$200
Idem idem de Santa Silveria	146\$100
» » » Santa Cruz	150\$000
» » » Santa Veridiana	116\$700
Concerto do telhado do armazem em Rio Claro	213\$700
» do fogão do restaurant em Cordeiro	45\$500
» da estação de Guabiroba	30\$000
» » » Pirassununga	25\$400
Caiação da estação de Santa Gertrudes	86\$800
Concerto do dep. de locomotivas de Cordeiro	203\$000
Idem do poço e telhado do armazem em B. Vista	135\$800
Idem do telhado da est. de Leme	16\$400
» » » e encanamentos da est. Baguassú	42\$800
» de parede de armazem	59\$200
» dos esgotos do restaurant de S. Veridiana	341\$200
» do telhado da estação de São Bento	24\$600
» » » da plataforma da est. de Araras	8\$200

5.558\$600

A importancia despendida pela Locomoção por esta verba com pessoal assim se distribue:

Concertos das casas da Companhia em Jundiahy . . .	235\$900
» da estação de Louveira	239\$400
» das casas da conservação	211\$480
» » » Companhia em Campinas	595\$640
» da estação de Campinas	74\$100
» do gyrador » »	216\$320
» do armazem de »	709\$480
» da rotunda » »	694\$320
» da estação de Santa Barbara	155\$190
» do armazem » »	36\$800
» da estação de Tatú	135\$000
» do armazem »	40\$500
» da estação de Limeira	61\$200
» » » Cordeiro	204\$380
» do deposito » locomotivas Cordeiro	573\$800
» do gyrador Cordeiro	486\$360
» da estação de Santa Gertrudes	49\$200
» » » Rio Claro	105\$700
» do armazem » »	74\$080
» do deposito locomotivas em Rio Claro	30\$800
» do armazem Araras	146\$400
» da estação Guabirola	51\$380
» » » de São Bento	166\$800
» » » Leme	14\$400
» do gyrador Santa Veridiana	50\$360
» da estação Pirassununga	254\$400
» do deposito de locomotivas de Pirassununga	382\$860
» da estação Porto Ferreira	52\$700
» » » Descalvado	106\$700
» » » S. ^{ta} Silveria	172\$900
» » » Santa Veridiana	135\$300
» do armazem » »	93\$800
» da estação de Vallinhos	15\$300
» » » Remanso	174\$100
» do armazem Pirassununga	229\$400
» da estação L. Azeda	20\$200
» » » Araras	56\$040
» do armazem Louveira	30\$560
» da estação Rebouças	8\$300
» do gyrador Tatú	93\$800
» » » Rio Claro	8\$900
» da estação Baguassú	38\$140
» » » Santa Cruz	58\$200
» do armazem Cordeiro	92\$640
» da estação P. Ferreira	49\$780

7.432\$9800

A importancia dos serviços feitos por empreitada assim se distribue:

Pintura da estação de Pirassununga	1:300\$000
» » » » P. Ferreira	1:734\$000
» de uma casa da Companhia em P. Ferreira.	193\$000
» da casa de m. linha em Rocinha	288\$640
	<hr/>
	3:515\$640

A importancia despendida com a conservação de cercas e cancellas assim se discrimina:

Gasto directamente pela Linha	558\$800
» pela Locomoção por conta da Linha.	2:740\$940
	<hr/>
	3:299\$740

Vê-se pelo quadro acima que despendeu-se em 1895 com o material menos 49:280\$430 do que em 1894.

Basta lembrar que substituiu-se em 1895 menos 17.387 dormentes ou menos 31% do que em 1894 para ficar explicada esta redução na despeza.

Assim se discrimina a despeza com o material.

Pela verba conservação da Linha despendeu-se 160:947\$556 assim distribuidas:

Gasto directamente pela Linha	154:386\$670
» pela Locomoção por conta da linha.	6:561\$486
	<hr/>
	160:947\$556

O que se gastou pela Locomoção assim se distribue:

Concerto de cruzamento	233\$870
» » trollys	3:484\$380
Marcação de dormentes.	1\$535
Concerto de chaves	866\$010
» » pára-choques	459\$050
» » ferramentas	1:516\$641
	<hr/>
	6:561\$486

Pela verba conservação de obras d'arte gastou-se 6:859\$635, sendo:

Directamente pela Linha	439\$640
Pela Locomoção por conta da Linha.	6:419\$995
	<hr/>
	6:859\$635

O despendido directamente pela Linha assim se distribue:

Concerto de pontilhão no k. 62.	22\$000
» do reservatorio d'agua em Vallinhos	58\$800
» da passagem americana no k. 110	104\$000
» da calçada em Campinas	115\$600
» de boeiro em »	13\$640
Limpeza do encanamento e caixa d'agua em S. Barbara	12\$000
Concerto do gyrador em Cordeiro	22\$000
» da casa do belier em Cordeiro	24\$000
Consolidação do pontilhão do k 114.	67\$600
	<hr/>
	439\$640

A despeza feita pela Locomoção com o material por esta verba assim se distribue:

Concerto da passagem superior no k. 43	988\$360
» » » » » 45	88\$850
» » » » » 106	1\$470
» do boeiro na explanada de Campinas, es- coramento das terras e construcção de calhas de madeira para desviar as aguas	2:129\$810
Consolidação do pontilhão no k. 114.	602\$055
Concerto » » » » 103.	84\$771
» » » » » 18.	224\$210
» da ponte de Atibaia	50\$151
» » » P. Ferreira.	452\$418
» de passagens americanas	1:858\$040
» » pontilhão no k. 110	13\$000
» » pontes nos ks. 30 e 33	6\$860
	<hr/>
	6:419\$995

Pela verba conservação de estações e edificios despendeu-se a quantia de 10:428\$860 que assim se distribue:

Gasto directamente pela Linha	2:882\$308
» pela Locomoção por conta da Linha	7:546\$552
	<hr/>
	10:428\$860

A despeza directa assim se discrimina:

Concerto na estação telegraphica de Jundiahy e em ranchos	410\$200
Concerto na estação de Louveira (caiação, retelhamento etc. » » » » Rocinha » »	605\$270
» » » » Campinas	3\$880
» » » » Limeira (caiação)	1:485\$238
» » » » Cordeiro »	33\$870
» » » » L. Azeda »	30\$000
» » » » Emas »	14\$850
» » » » P. Ferreira (caiação da estação e outros edificios)	6\$800
Concerto na estação de Descalvado (caiação).	145\$000
» no armazem de Santa Cruz	6\$800
» na estação de Rio Claro	116\$400
	<hr/>
	24\$000
	<hr/>
	2:882\$308

A somma despendida com o material pela Locomoção por esta verba assim se distribue:

Concerto das casas da Companhia em Jundiahy	16\$930
» da estação de Louveira	82\$320
» de casas da conservação	107\$490
» » » » Companhia em Campinas	387\$595
» da estação de Campinas	103\$249
» do gyrador »	166\$865
» dos armazens »	1:935\$650
» do edificios das officinas	768\$520
» da rotunda de Campinas	198\$955
	<hr/>
A transportar	3:767\$574

Transporte	3:767\$574
Concerto na estação de S. Barbara	93\$433
» » » » Tatú	4\$560
» no armazem de »	21\$070
» na estação de Limeira	12\$435
» » » » Cordeiro	67\$910
» no deposito de locomotivas em Cordeiro	1:325\$308
» » gyrador de Cordeiro	189\$160
» na estação de Santa Gertrudes	81\$980
» » » » Rio Claro	67\$680
» no armazem de Rio Claro	4\$100
» » deposito de locomotivas em Rio Claro	122\$105
» » armazem de Araras	260\$435
» na estação de Guabiroba	4\$330
» » » » S. Bento	191\$920
» » » » Leme	59\$140
» » » » Pirassununga	2\$980
» no deposito de locomotivas em Pirassununga	59\$375
» na estação de P. Ferreira	7\$310
» » » » Descalvado	33\$100
» » » » Santa Silveria	43\$202
» » » » Santa Veridiana	82\$460
» no armazem de » »	64\$290
» na estação de Remanso	128\$280
» no armazem de Pirassununga	492\$375
» na estação de Araras	47\$450
» no armazem de Louveira	6\$400
» » gyrador de Tatú	2\$890
» » » » Rio Claro	5\$040
» na estação de S.ta Cruz	39\$710
» no armazem de Cordeiro	258\$550

7:546\$562

Com a conservação de cercas despendeu-se com o material a importância de 1:824\$020, assim distribuida:

Gasto directamente pela Linha	1:733\$770
» pela Locomoção por conta da Linha	90\$250

1:824\$020

Resumindo e comparando a despeza nos dous annos reduzidas ás duas grandes verbas—Pessoal e Material—vê-se o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1895	1894	DIFFERENÇAS EM 1895	
			Para mais	Para menos
Pessoal	383:183\$400	292:303\$670	90:879\$730	
Material	181:044\$730	230:325\$160		49:280\$430
Total	564:228\$130	522:628\$830	90:879\$730	49:280\$430
Diferença para mais em 1895			41:599\$300	

A despeza total da Via Permanente, custeio ordinario, referida ás unidades de trabalho, de trafego e ao peso bruto de toneladas transportadas é indicada no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	1895	1894	Diferenças em 1895	
			Para mais	Para menos
Por kilometro de extensão em trafego	2:022\$323	1:873\$221	149\$102	
» trem—kilometro	\$593	\$588	\$005	
» locomotiva—kilometro	\$382	\$387		\$005
» vehiculo—kilometro	\$030,8	\$034		\$003,2
» eixo—kilometro	\$015	\$017		\$002
» unidade de trafego	\$007,1	\$007,7		\$000,6
» tonel. de peso bruto transportado.	\$002,1	\$002,2		\$000,1

Por conta do Capital despendeu-se em novas construcções e acquisições, serviços feitos por administração e por empreitada durante o anno a importancia total de 443:436\$550. Em 1894 despendeu-se 514:977\$429 ou mais 71:540\$879 do que em 1895.

A importancia despendida em 1895 assim se discrimina:

Verbas	Pessoal	Material	Total
Via Permanente	112:016\$590	63:178\$359	175:194\$949
Estações e edificios	29:858\$980	26:997\$165	56:856\$145
Obras d'arte	34:602\$380	16:799\$674	51:402\$054
Cercas e cancellas	31:910\$620	2:565\$330	34:475\$950
Trens de lastro	18:856\$680	18:196\$285	37:052\$965
Movéis para a contadoria e escriptorio da Locomoção.	720\$640	133\$890	854\$530
Linha telegraphica	1:497\$200	9:666\$840	11:164\$040
Encanamentos d'agua	64\$300	7:329\$080	7:393\$380
	<u>229:527\$390</u>	<u>144:866\$623</u>	<u>374:394\$013</u>

Serviços feitos por empreitada:

Augmento da estação de Rio Claro	10:000\$000	
Saldo pago ao empreit. do ramal S. Veridiana	14:877\$270	24:877\$270

Materiaes comprados e diversas despezas:

Um britador com pertences e locomovel im- portado a cambio de 9 1/8	22:022\$067	
Estudos para installação do Block-system	243\$200	
Serv. de enc. e exg. em edifi. da C. ^a em Camp.	900\$000	
Desp. jud. para const. do ramal de S. Veridia- na Desapropriações no mesmo ramal	20:000\$000	44:165\$267
	<u>1:000\$000</u>	<u>44:165\$267</u>
		443:436\$550

140

Os serviços feitos por administração assim se discriminão:

Via Permanente	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	107:406\$930	59:379\$656	166:786\$586
Despendido pela Locomoção por conta da Linha	4:609\$660	3:798\$703	8:408\$363
	<u>112:016\$590</u>	<u>63:178\$359</u>	<u>175:194\$949</u>

A importancia gasta directamente pela Linha assim se distribue:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Alargamento da explanada e constr. de desvios em Camp. ^s	40:187\$150	3:312\$080	43:499\$230
Construção de desvios em Boa-Vista	13:152\$210	332\$230	13:484\$440
Construção de desvios em Rio Claro	1:686\$800	921\$500	2:608\$300
Construção de desvios no kilometro 11	8:648\$940	2:373\$300	11:022\$240
Construção de desvios no kilometro 172	4:297\$950	2:289\$940	6:587\$890
Alargamento do córte no k. 40	1:956\$450	1:124\$880	3:081\$330
Construção de desvios em Limeira	1:732\$400	—	1:732\$400
Extracção de pedra para lastro.	1:024\$200	—	1:024\$200
Construção de desvios em Tatú	2:930\$700	1:849\$850	4:780\$550
Construção de desvios na pedreira, k. 115	911\$800	—	911\$800
Construção de desvios nos ks. 100, 111, 115 e 117	—	10:198\$380	10:198\$380
Alargamento do córte junto á ponte do M. Guassú	955\$200	—	955\$200
Construção de desvios em Cordeiro	16:159\$450	3:797\$355	19:956\$805
Abertura de vallas e rectificação do rio em Vallinhos	3:300\$900	113\$320	3:414\$220
Construção de desvios em Remanso	2:650\$500	3:306\$070	5:956\$570
Encanamento d'agua para a pedreira do k. 115	687\$600	—	687\$600
Dormentes e trilhos para os desvios construidos.	—	29:708\$621	29:708\$621
Demolição da passagem sup. ^r k. 45	170\$700	—	170\$700
Construção de desvios em S. Bento	1:363\$500	—	1:363\$500
A transportar	101:816\$450	59:327\$526	161:143\$976

Transporte . . .	101:816\$450	59:327\$526	161:143\$976
Demolição do armazem em Campinas para assentamen- to de linhas novas . . .	4:024\$400	19\$720	4:044\$120
Despezas com a ferraria para preparo de ferramentas para a construcção . . .	1:566\$080	32\$410	1:598\$490
	<u>107:406\$930</u>	<u>59:379\$656</u>	<u>166:786\$586</u>

Os serviços feitos pela Locomoção por esta verba por conta da Linha forão os seguintes:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Montagem do britador e lo- comovel e encanamentos.	4:349\$260	3:655\$333	8:004\$593
Ferramentas para a construc- ção	260\$400	143\$370	403\$770
	<u>4:609\$660</u>	<u>3:798\$703</u>	<u>8:408\$363</u>

A despesa total com a construcção de Estações e Edifícios, na im-
portancia de 56:856\$145, assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	19:039\$160	9:400\$745	28:439\$905
Despendido pela Locomoção por conta da Linha . . .	10:819\$820	17:596\$420	28:416\$240
	<u>29:858\$980</u>	<u>26:997\$165</u>	<u>56:856\$145</u>

A despesa feita directamente pela Linha distribue-se por estes ser-
viços:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Reboco e caiação do escrip. ^o provisorio para a Locomo- ção em Campinas . . .	688\$200	38\$200	726\$400
Reconstrucção da casa de turma no k. 158 . . .	853\$500	32\$000	885\$500
Augmento para cosinha de guarda porteira no k. 43 em Campinas . . .	314\$000	570\$000	884\$000
Construcção de uma casa para turma e outra para mestre de linha em Campinas .	3:209\$300	—	3:209\$300
Construcção de estação e ar- mazem no k. 172 . . .	11:414\$210	7:010\$225	18:424\$435
A transportar . .	16:479\$210	7:650\$425	24:129\$635

Transporte . . .	16:479\$210	7:650\$425	24:128\$635
Construcção de fogão e cobertura na casa do machinista em Cordeiro . . .	74\$400	—	74\$400
Construcção de uma nova fossa no deposito de locomotivas	1:505\$300	—	1:505\$300
Telhas de ferro galvanizado fornecidas para a plataforma de Rio Claro, cobertura do augmento.	—	1:750\$320	1:750\$320
Extracção de pedras no k. 85	400\$400	—	400\$400
» » » » » 115	579\$850	—	579\$850
	19:039\$160	9:400\$745	28:439\$905

Os serviços feitos por esta verba pela Locomoção forão os seguintes:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Construcção de estação e armazem no k. 172	3:184\$240	8:099\$730	11:283\$970
Construcção de columnas e thesouras para a est. de Rio Claro	1:841\$080	4:010\$650	5:851\$730
Construcção de casas de turma e in. de linha em Campinas	1:436\$800	2:456\$110	3:892\$910
Construcção de rancho em Jundiahy (da Tracção)	2:095\$180	218\$160	2:313\$340
Construcção de rancho em Cordeiro (idem).	1:007\$960	1:757\$920	2:765\$880
Construcção de nova fossa de visita no deposito de locomotivas em Cordeiro	217\$140	613\$740	830\$880
Serviços na rotunda de Campinas	85\$000	—	85\$000
Serviços no armazem de baldeação em Campinas	720\$520	418\$940	1:139\$460
Serviços no armazem novo do trafego proprio em Campinas	79\$500	2\$470	81\$970
Construcção de cerca no quintal da est. de L. Azeda	152\$400	8\$700	171\$100
	10:819\$820	17:596\$420	28:416\$240

A despeza total com a construcção de obras d'arte, na importancia de 51:402\$054 assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	42:193\$170	7:903\$640	50:096\$810
Despendido pela Locomoção por conta da Linha	6:560\$560	6:414\$034	12:974\$594
A transportar	48:753\$730	14:317\$674	63:071\$404

Transporte . . .	48:753\$730	14:317\$674	63:071\$404
Despendido com a compra de pedra para o prolongamento do boeiro da explanada de Campinas . . .	—	2:482\$000	2:482\$000
	48:753\$730	16:799\$674	65:553\$404

Apresenta esta discriminação uma despeza total pela verba Obras d'arte, de 65:553\$404, ao passo que na precedente enumeração está esta verba representada sómente por 51:402\$054. A differença provém de ter sido annullada ou deduzida da despeza com o pessoal a importancia de 14:151\$350 paga pela Intendencia Municipal de Campinas como auxilio para construcção da passagem superior no k. 45. Esta quantia adicionada á de 2:848\$650, que fôra escripturada á conta da Intendencia, perfaz a de 17:000\$000, quota com que se obrigou aquella corporação por escriptura publica a concorrer para a dita obra.

A despeza feita directamente pela Linha distribue-se por estes serviços:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Construcção de boeiro em Campinas	2:854\$800	641\$860	3:496\$660
Construcção de boeiro no k. 16	869\$400	44\$000	913\$400
Assentamento de novas vigas no pontilhão k. 83	113\$300	—	113\$300
Construcção da grande passagem superior no k. 45	5:146\$750	2:185\$850	7:332\$600
Extracção de pedras no k. 115	9:265\$900	555\$200	9:821\$100
Constr. de plataforma junto ao armazem de Campinas (para guindaste)	128\$600	—	128\$600
Extracção de pedras no k. 85	2:465\$600	—	2:465\$600
Extracção de arêa em Louveira	1:426\$200	—	1:426\$200
Construcção de pontes em Vallinhos	6:851\$070	2:529\$110	9:380\$180
Abertura de valla e encanamento no k. 115	2:380\$400	—	2:380\$400
Construcção de boeiro no k. 192	1:001\$800	202\$620	1:204\$420
Construcção do pontilhão no k. 137	1:502\$150	164\$000	1:666\$150
Derivação do rio em Vallinhos	5:529\$000	169\$620	5:698\$620
Augmento de boeiro em Rebouças	172\$000	—	172\$000
A transportar	39:706\$970	6:492\$260	46:199\$230

Transporte . . .	39:706\$970	6:492\$260	46:199\$230
Augmento de boeiro em Tatú	344\$000	—	344\$000
Augmento de boeiro no k. 179.	97\$600	570\$000	667\$600
Construcção de base para caixa d'agua em Vallinhos	463\$700	220\$340	684\$040
Augmento do boeiro no k. 46 para permittir o alargamento do aterro	338\$700	—	338\$700
Idem em Cordeiro para o mesmo fim	658\$800	489\$120	1:147\$920
Augmento de boeiro no k. 11 para o mesmo fim . .	583\$400	131\$920	715\$320
	<u>42:193\$170</u>	<u>7:903\$640</u>	<u>50i096\$810</u>

Os serviços feitos por esta verba pela Locomoção por conta da Linha forão estes:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Construcção de passagem superior no k. 45	4:515\$960	4:224\$874	8:740\$834
Construcção de pontes em Vallinhos.	1:982\$980	2:031\$320	4:014\$300
Construcção de vigas para passagens americanas. . .	61\$620	157\$840	219\$460
	<u>6:560\$560</u>	<u>6:414\$034</u>	<u>12:974\$594</u>
Pedras compradas para prolongamento do boeiro da explanada, por não ser facil a descarga da pedra da Companhia no logar da obra			2:482\$000
			<u>15:456\$594</u>

A importancia total despendida com a construcção de cercas e cancellas assim se distribue:

	Pessoal	Material	Total
Gasto directamente pelo pessoal da Linha	28:209\$780	1:791\$715	30:001\$495
Gasto pela Locomoção por conta da Linha	3:700\$840	773\$615	4:474\$455
	<u>31:910\$620</u>	<u>2:565\$330</u>	<u>34:475\$950</u>

Os serviços consistiram na construcção das cercas já mencionadas bem como na collocação das cancellas a que já me referi e no assentamento de novos postes de signaes, metallicos, nas estações de Santa Barbara, Tatú, Limeira e Araras.

A importancia de 37:052\$965, despendida com trens de lastro para a construcção dos desvios já mencionados e consequente remoção de terra, foi toda gasta pela Locomoção e pelo Trafego por conta da Linha, conforme a seguinte discriminação;

	Pessoal	Material	Total
Importancia despendida pela Locomoção com os trens de lastro da construcção .	16:197\$020	18:196\$285	34:393\$305
Idem despendida pelo Trafego no mesmo serviço .	2:659\$660	—	2:659\$660
	<hr/> 18:856\$680	<hr/> 18:196\$285	<hr/> 37:052\$965

A importancia de 11:094\$140 despendida com a construcção de linha telegraphica corresponde ao assentamento de um novo fio entre Jundiahy e Campinas e o material novo adquirido,

A importancia de 7:393\$380 despendida com encanamentos d'agua corresponde ao custo e montagem do novo reservatorio d'agua assentado em Vallinhos, sendo:

Pessoal	64\$300
Material	7:329\$080
	<hr/>
Total	7:393\$380

Bitola de 1,^m00

Havia nas linhas desta bitola a 31 de Dezembro de 1895—65 turmas de conservação representando 272 homens distribuidos conforme a conveniencia do serviço, sendo a linha dividida em cinco secções, cada uma a cargo de um mestre de linha.

Ha um mestre geral que fiscalisa os serviços feitos pelos das secções, e todo o pessoal é subordinado ao engenheiro ajudante do chefe da linha. Occupou este cargo até principios de Dezembro o Sr. Dr. C. Caramurú, que sempre prestou bons serviços.

Tendo pedido demissão para cuidar dos seus interesses, foi substituido pelo Dr. Frederico Cornehl, de cujo zelo e aptidão muito espero em bem do serviço.

A despeza da conservação das linhas de 1, ^m 00 por conta do custeio ordinario foi de	508:455\$542
Em 1894 a despeza foi de	464:009\$031
	<hr/>
Gastou-se mais em 1895.	44:446\$511

A despeza feita durante o anno de 1895 subdivide-se assim:

VERBAS	Pessoal	Material	TOTAL
Administração.	17:506\$650	583\$332	18:089\$982
Conservação da Linha . . .	326:953\$020	141:244\$720	468:197\$740
» de obras d'arte	4:278\$480	2:027\$460	6:305\$940
» » Estações e edifícios.	11:774\$130	3:251\$170	15:025\$300
Conservação de cercas e cancellas	783\$720	52\$860	836\$580
	361:296\$000	147:159\$542	508:455\$542

Além desta despeza foi escripturada pela verba Grandes Reconstrucções a importancia de 1:092\$700 proveniente de serviços por conta do custeio extraordinario.

Tambem deduzi da verba conservação da linha as importancias de 3:854\$200 de serviços feitos na serra de Brotas, por occasião do grande desmoronamento de Março, e a de 346\$200 de salarios do pessoal da conservação occupado em serviço de restabelecimento da linha no k. 22 do Tronco, onde no mesmo mez fôra arrastado pela enchente um pontilhão. Conforme já ficou dito foi necessario segurar o aterro com estacaria e revestimento de pranchões.

Da verba conservação de obras d'arte foi deduzida a importancia de 3:089\$600, sendo 1:638\$510 de pessoal e 1:451\$090 de material, de serviços feitos pela Locomoção por conta da linha para construcção de um pontilhão provisorio para restabelecimento da linha interrompida no k. 22 do tronco, como já mencionei.

Tambem eliminei do custeio ordinario 4:999\$920 importancia da verba Trens de lastro, sendo 2:612\$690 de pessoal e 2:387\$230 de material, porque corresponde a serviços extraordinarios, como substituição de lastro do tronco e remoção de grandes massas de terra desmoronada. Adicionando estas diversas importancias á despeza propria do custeio ordinario, verifica-se que a despeza total da conservação da Via Permanente em 1895 attingiu a 521:838\$162.

Comparando os totaes acima indicados com os relativos a 1884 obtem-se as seguintes differenças:

Pessoal

VERBAS	1895	1894	Diferenças em 1895	
			para mais	para menos
Administração	17:506\$650	13:816\$000	3:690\$650	—
Conservação da Linha	326:953\$020	265:089\$090	61:863\$930	—
» de obras d'arte	4:273\$480	3:512\$128	766\$352	—
» Estações e edifícios	11:774\$130	5:893\$530	5:880\$600	—
» Conservação de cercas e cancellas	783\$720	73\$300	710\$420	—
	361:296\$000	288:384\$048	72:911\$952	—
Diferença para mais em 1895 + 72:911\$952.				

Material

VERBAS	1894	1895	Diferenças em 1895	
			para mais	para menos
Administração	583\$332	563\$910	19\$422	—
Conservação da Linha	141:244\$720	170:368\$134	—	29:123\$414
» de obras d'arte	2:027\$460	1:891\$479	135\$981	—
» Estações e edifícios	3:251\$170	2:801\$460	449\$710	—
» cercas e cancellas	52\$860	—	52\$860	—
	147:159\$542	175:624\$983	657\$973	29:123\$414
Diferença para menos em 1894 — 28:465\$441.				

Verifica-se pois a diferença final para mais na despeza em 1895 de: 44:446\$511, acima mencionada.

Como se vê, o accrescimento sensível de despeza deu-se no pessoal, pela verba Conservação da Linha, que augmentou de 61:863\$930.

Explica-se este accrescimento pela necessidade que houve de admittir maior numero de trabalhadores e com salarios mais altos para o serviço de renovação do lastro no tronco entre Morro Grande e Annapolis. Com quanto não tenha sido sequer attingido o limite fixado para o numero de dias de serviço em cada mez, fixados na base de 1, k5 por homem, supprimido o trabalho aos domingos, em todo o caso o pessoal que effectivamente trabalhou em 1895 foi superior ao de 1894.

Em 1895 tivemos um total de 91664 dias de serviço durante o anno; isto dá uma media mensal de 7639 dias. Esta media está abaixo da normal. Com effeito, para a conservação dos 471 kilometros na base

194

adoptada seriam necessários 314 pessoas que em um mez de 30 dias deveriam produzir 9420 dias de serviço. Adoptando o mez de 26 dias, visto não se trabalhar aos domingos o numero de dias de serviço ainda assim seria de 8164.

Em todo caso aquelles algarismos são muito superiores aos de 1894. Nesse anno tivemos um total de 84405,5 ou uma média mensal de 7034 dias.

A média dos salarios foi em 1895 de 3,566 contra 3\$152 em 1894, o que se explica por se ter augmentado o salario para as turmas do Tronco e para algumas do Prolongamento, por serem os trechos insalubres.

Além d'esta causa, que é a principal, outras concorreram em menor escala para augmentar esta verba de despeza. As aguas estragaram em muitos logares o leito da linha, produzindo desmoronamentos e entulho de valletas. Ora nem sempre é possível, com a urgencia com que são feitos os trabalhos de remoção de terras e desobstrucção do leito, discriminar rigorosamente o que pertence ao custeio ordinario e ás grandes reparações, que são obras extraordinarias e exigidas por motivos accidentaes.

A despeza do anno findo deve resentir-se disto. O mau estado da linha na occasião de chuvas prolongadas, não só pela qualidade do lastro, que é do material que sahe das rampas dos córtes, como pela má qualidade dos dormentes empregados nas linhas novas, exigiu que o numero de trabalhadores se aproximasse mais do limite fixado.

Em um anno de maior trafego como foi o de 1895, mais sensiveis se tornão taes defeitos e, portanto, necessario se torna acudir-lhes com o remedio.

Com a introducção do material metallico espero poder baixar a despeza com esta verba de modo notavel.

Depois deste acrescimo o mais sensivel é o da verba conservação de edificios que augmentou de 5:880\$600. Tendo-se restringido o mais possível as despezas em 1894, era natural que em 1895 se acudisse com mais largueza para fazer-se os concertos necessarios.

Em geral são mal construidos os edificios desta rêde e obrigão a reparações despendiosas, como a da estação, Americo Braziliense em que forão substituidas paredes exteriores.

A verba administração apresenta o augmento de 3:690\$650. Provém do augmento de vencimentos nas linhas de 1, m60, que augmentou a quota que compete ás linhas de 1, m00.

As outras differenças são insignificantes.

Quanto ao material, os acrescimos forão insignificantes. Antes releva a diminuição de 29:123\$414 na verba conservação da linha.

Provém esta diminuição do menor numero de dormentes substituidos. Com effeito, como já mencionei, forão substituidos em 1895—92976 dormentes contra 144079 em 1894 ou menos 35,5% em 1895. Esta diminuição provém da escassez de madeira. O preço foi augmentado e ainda assim poucos fornecedores apparecem. E' impossivel fazer exigencias quanto á qualidade porque não ha onde escolher. Empregar o dormente de madeira já é precario; mas empregal-o de madeira de qualidade inferior e por preço relativamente alto ainda é peor. E é o que se tornará regra si não se tratar de substituir toda madeira por material metallico.

Passo a dar a discriminação da despeza, verba por verba.

A despesa com a conservação da linha assim se distribue:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	322:512\$970	138:704\$020	461:216\$990
Despendido pela Locomoção por conta da Linha	4:440\$050	2:540\$700	6:980\$750
	<u>326:953\$020</u>	<u>141:244\$720</u>	<u>468:197\$740</u>

A despesa feita pela Locomoção corresponde a estes serviços:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Concerto de ferramentas	2:245\$810	944\$410	3:190\$220
» » cruzamentos	278\$530	237\$060	515\$590
» » chaves (desvios)	54\$560	100\$220	154\$780
Marcação de dormentes	1:299\$850	—	1:299\$850
Concerto de trollys	561\$300	1:221\$870	1:783\$170
Extincção de fornigueiros	—	37\$140	37\$140
	<u>4:440\$050</u>	<u>2:540\$700</u>	<u>6:980\$750</u>

A verba Conservação de obras d'arte assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	2:892\$100	1:223\$250	4:115\$350
Despendido pela Locomoção por conta da Linha	1:386\$380	804\$210	2:190\$590
	<u>4:278\$480</u>	<u>2:027\$460</u>	<u>6:305\$940</u>

A importancia despendida pela Linha corresponde a estes serviços:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Concerto do gyrador de R. Bonito	87\$000	45\$000	132\$000
Concerto do boeiro do K. 42 Tronco	1:168\$100	633\$450	1:801\$550
Concerto do gyrador de S. Carlos	33\$600	—	33\$600
Concerto do boeiro do K. 17 do Tronco	66\$400	—	66\$400
Concerto do boeiro do K. 16 do Tronco	73\$900	—	73\$900
Concerto dos boeiros K. 13 e 18 do R.al R. Bonito	266\$400	22\$000	288\$400
Concerto do boeiro K. 175 do Prolongamento	132\$500	149\$400	281\$900
Concerto do boeiro K. 150 do Prolongamento	68\$400	—	68\$400
Concerto da passagem ame- ricana do K. 10 Tronco	50\$400	—	50\$400
A transportar	1:946\$700	849\$850	2:796\$550

295

Transporte . . .	1:946\$700	849\$850	2:796\$550
Concerto da passagem americana do K. 14 R.al R. Bonito	227\$200	193\$400	420\$600
Substituição de vigas de madeira por vigas metálicas nos Ks. 25, 27, 29 e 30 do r.al A. Vermelha . . .	425\$200	66\$000	491\$200
Concerto do boeiro no K. 57 do Tronco . . .	62\$400	—	62\$400
Concerto da ponte no K. 109 do Tronco . . .	19\$200	38\$000	57\$200
Concerto de calçada em Rio Claro . . .	50\$400	—	50\$400
Concerto do poço em Rio Claro . . .	58\$800	—	58\$800
Assentamento de vigas metálicas em substituição ás de madeira nos pontilhões dos Ks. 21 e 22 do Tronco	102\$200	76\$000	178\$200
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2:892\$100	1:223\$250	4:115\$350

A despeza da Locomoção por conta da Linha, nesta verba, é assim distribuída:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Concerto do gyrador de S. Eudoxia . . .	230\$250	45\$550	275\$800
Idem idem de R. Bonito . . .	60\$830	—	60\$830
Idem idem de Araraquara . . .	46\$160	31\$720	77\$880
Idem idem de Brotas . . .	293\$690	39\$900	333\$590
Idem idem de Jahú . . .	142\$850	57\$240	200\$090
Idem do pontilhão do k. 33 do Tronco . . .	61\$920	32\$220	94\$140
Idem do pára choque de Jahú	22\$300	16\$730	39\$030
Idem da ponte do K. 57 do Tronco . . .	73\$350	168\$820	242\$170
Idem do pontilhão do K. 42 do Tronco . . .	97\$500	220\$800	318\$300
Idem do gyrador de S. Carlos . . .	357\$530	54\$160	411\$690
Idem do boeiro nas off. Rio Claro . . .	—	83\$580	83\$580
Idem do pontilhão no K. 3 do R.al A. Vermelha . . .	—	26\$560	26\$560
Idem do poço nas officinas de Rio Claro . . .	—	7\$620	7\$620
Idem do pontilhão do K. 17 do Tronco.	—	19\$310	19\$310
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1:386\$380	804\$210	2:190\$590

A verba Conservação de Edifícios assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	8:174\$380	1:330\$620	9:505\$000
Despendido pela Locomoção por conta da Linha	3:529\$750	1:920\$550	5:450\$300
Serviços feitos por empreitada	70\$000	—	70\$000
	<u>11:774\$130</u>	<u>3:251\$170</u>	<u>15:025\$300</u>

A despesa feita directamente pela Linha corresponde a estes serviços:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Concerto na estação de Colonia	51\$300	—	51\$300
Idem idem de Rincão	68\$400	—	68\$400
Idem idem de Araraquara	50\$400	—	50\$400
Idem idem de Araraquara	169\$000	—	169\$000
Idem no armazem de Araraquara	266\$400	59\$000	325\$400
Idem na estação de Annapolis	15\$900	—	15\$900
Idem idem de Araraquara	234\$000	—	234\$000
Idem do telhado das officinas Rio Claro	—	70\$000	70\$000
Caiação estação C. Rico	132\$500	—	132\$500
Idem idem Jaboticabal	159\$000	6\$840	165\$840
Concerto parede estação D. Corregos	204\$000	—	204\$000
Idem estação de Araraquara	306\$000	—	306\$000
Idem estação Am. Brasiliense	343\$200	79\$040	422\$240
Idem idem S. Lucia	121\$200	6\$840	128\$040
» » Jacaré	166\$800	76\$000	242\$800
» » Am. Brasiliense	854\$400	—	854\$400
Idem idem Jacaré	288\$000	—	288\$000
Caiação da estação de C. Preto	196\$000	—	196\$000
Concerto plataforma Guariba	278\$000	—	278\$000
Idem do armazem de Jahú	67\$200	117\$000	184\$200
» na latrina de S. Carlos	172\$000	—	172\$000
Idem na estação de Am. Brasiliense	146\$000	—	146\$000
Idem plataforma de Rincão	182\$000	—	182\$000
A transportar	<u>4:471\$700</u>	<u>414\$720</u>	<u>4:886\$420</u>

Transporte . . .	4:471\$700	414\$720	4:886\$420
Concerto estação de Corumbatahy	592\$800	—	592\$800
Concerto telhado estação Araraquara	33\$600	—	33\$600
Caiação da estação de A. Vermelha . . .	93\$600	—	93\$600
» » Ararahy . . .	124\$800	—	124\$800
» » S. Eudoxia . . .	124\$800	—	124\$800
» » Hammond . . .	146\$000	—	146\$000
Concerto da est. de Guariba	161\$600	—	161\$600
» » R. Bonito . . .	202\$800	—	202\$800
» » Brotas . . .	124\$800	—	124\$800
» » Mineiros . . .	124\$800	—	124\$800
» » Torrinha . . .	62\$400	—	62\$400
» casa de turma . . .	98\$000	—	98\$000
» no telhado do armazem do Rio Claro . . .	47\$600	—	47\$600
Concerto da estação de Jahú	119\$000	19\$000	138\$000
» telhado estação de Mineiros . . .	23\$800	—	23\$800
Concerto da estação de M. Pellado . . .	49\$500	—	49\$500
» » Visconde do Pinhal	50\$700	—	50\$700
Concerto estação São Carlos	67\$600	595\$680	663\$280
» » Corumbatahy . . .	84\$400	—	84\$400
Idem estação A. Brasiliense	17\$000	—	17\$000
Concerto estação S. Carlos . . .	62\$380	—	62\$380
» » Ararahy . . .	35\$100	—	35\$100
» » R. Bonito . . .	169\$000	—	169\$000
» » diversas . . .	35\$700	10\$200	45\$900
» » D. Corre-gos . . .	130\$300	—	13\$300
» » Torrinha . . .	100\$500	—	100\$500
» » Mineiros . . .	71\$700	—	71\$700
» » Jacaré . . .	17\$400	—	17\$400
» » Monjolinho . . .	17\$400	—	17\$400
» casa de turma . . .	102\$600	—	102\$600
» estação Brotas . . .	102\$600	—	102\$600
» armazem . . .	—	49\$000	49\$000
» latrina de S. Carlos	153\$900	—	153\$900
» estação Babylonia . . .	51\$300	—	51\$300
» » Motuca . . .	26\$800	6\$840	33\$640
Caiação armazem de Jahú . . .	276\$400	—	276\$400
Concerto » R. Bonito . . .	—	81\$000	81\$000
» » Jaboticabal . . .	—	9\$000	9\$000
» do telhado nas officinas Rio Claro . . .	—	126\$000	126\$000
Limpeza do poço em Jahú . . .	—	7\$580	7\$580
Concerto estação C. Rico . . .	—	11\$600	11\$600
	8:174\$380	1:330\$620	9:505\$000

Os serviços feitos pela Locomoção por conta da Linha forão:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Concerto nas officinas de R. C.	1:277\$660	838\$550	2:116\$210
» armazem » »	31\$220	3\$790	35\$010
» estação Colonia .	—	24\$510	24\$510
» » S. Carlos .	212\$660	53\$780	266\$440
» » » »	43\$860	—	43\$860
» de edificios k. 57—.	39\$950	33\$770	73\$720
» nas casas de turmas	112\$150	1\$820	113\$970
» no armazem de Tor- rinha . . .	18\$600	135\$770	154\$370
» » S. Carlos .	87\$750	39\$540	127\$290
» estação de Floresta	15\$160	48\$480	63\$640
» armazem C. Preto.	—	2\$560	2\$560
» estação A. Verme- lha . . .	19\$020	12\$480	31\$500
» » Ararahy .	30\$100	50\$050	80\$150
» » Visconde do Pinhal .	18\$200	—	18\$200
Concerto estação Araraquara	661\$750	265\$430	927\$180
» » A. Brasili- ense. . .	61\$600	47\$210	108\$810
Concerto estação Rincão .	15\$160	—	15\$160
» armazem C. Rico .	19\$500	10\$340	29\$840
» » Jaboticabal	18\$200	43\$360	61\$560
» estação Monjolinho	79\$900	76\$700	156\$600
» » Fortaleza .	78\$900	27\$070	105\$970
» » Brotas . .	—	22\$730	22\$730
» » Mineiros .	15\$180	2\$020	17\$200
» » S. Eudoxia	29\$500	—	29\$500
» » C. Rico .	7\$500	—	7\$500
» » D. Corregos	53\$400	39\$590	92\$990
Concerto no deposito de loco- motivas em S. Carlos . .	70\$500	—	70\$500
Concerto armazem Jahú. . .	65\$000	24\$170	89\$170
» estação Jaboticabal	—	25\$690	25\$690
» armazem Mineiros	23\$230	6\$450	29\$680
» » A. Brasili- ense. . .	66\$200	32\$990	99\$190
» » A. Verme- lha. . .	37\$900	6\$510	44\$410
Concerto no armazem de D. Corregos	30\$700	3\$280	33\$980
Concerto no deposito de car- ros de Rio Claro	19\$700	—	19\$700
Concerto no armazem de M. Grande.	22\$500	—	22\$500
Concerto armazem Fortaleza	77\$700	—	77\$700
» » Rincão .	—	11\$710	11\$710
» no almoxarifado .	12\$800	—	12\$800
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	3:373\$150	1:890\$350	6:263\$500

447

Transporte	3-373\$150	1-890\$350	5-263\$500
Concerto deposito locomoti- vas em Jahú	—	2\$140	2\$140
Idem deposito locomotivas em Rio Claro	—	28\$060	28\$060
Idem estações diversas	34\$900	—	34\$900
» armazem »	121\$700	—	121\$700
	<u>3-529\$750</u>	<u>1-920\$550</u>	<u>5-450\$300</u>

Os serviços feitos por empreitada forão:

Limpeza de poço da estação Corumbatahy	40\$000
» » » » » Jahú	<u>30\$000</u>
	70\$000

A despesa com a conservação de cercas e cancellas assim se distribue:

Serviços feitos directamente pela Linha	241\$200	52\$860	294\$060
Idem feitos pela Locomoção por conta de Linha	—	—	—
Idem feitos por empreitada	<u>542\$520</u>	<u>—</u>	<u>542\$520</u>
	783\$720	52\$860	836\$580

Os serviços consistiram em pequenas reparações de cercas estragadas.
Os feitos por empreitadas forão:

Concerto de uma cerca no k. 212 do pro- longamento	131\$600
Idem de cercas em Rio Claro, M. Grande e Colonia	<u>410\$920</u>
	542\$520

Resumindo e comparando a despesa nos dous annos, reduzida ás duas verbas—Pessoal e Material—vê-se o seguinte:

Designação	1895	1894	Differenças em 1895	
			para mais	para menos
Pessoal	361-296\$000	288-384\$048	72-911\$952	
Material	147-159\$512	175-624\$983		28-465\$441
Total	508-455\$542	464-009\$031	72-911\$952	28-465\$441
Differença para mais em 1895			44-446\$511	

Referindo a despeza total da Conservação ás unidades de trabalho e de trafego e ás toneladas de peso bruto transportado, acha-se:

Designação	1895	1894	Differenças em 1895	
			para mais	para menos
Por kilm. de extensão em trafego	1.079\$523	1.017\$564	61\$959	
» trem—kilometro	\$553	\$659		\$106
» locomotiva	\$491	\$585		\$94
» vehiculo	\$39	\$47,8		\$8,8
» eixo	\$19,5	\$23,9		\$4,4
» unidade de trafego	\$14,7	\$18,7		\$4
» tonelada de peso bruto transp.	\$04,6	\$05,8		\$1,2

Indicão estes algarismos que, não obstante ter augmentado a despeza por kilometro de linha em trafego, tendo em consideração o movimento baixaram as despezas de conservação ordinaria de modo notavel. Assim, apesar de ter augmentado o movimento, em relação ás diversas unidades de trabalho gastou-se menos respectivamente 97:434\$988, 97:324\$780 e 114:741\$360.

Por outras palavras, poderia ter havido mais 176193 trens kilometro ou 374 trens percorrendo cada um a extensão total em trafego sem accrescimento da despeza de conservação.

No anno findo a despeza por conta do capital foi de 355:748\$434 em novas construcções e aquisições, serviços feitos por administração e por empreitada.

Em 1894 a despeza fôra de 46:732\$103, ou mais 309:016\$331 em 1895.

A despeza em 1895 assim se discrimina:

Serviços por administração:

Verbas	Pessoal	Material	Total
Via Permanente	77:133\$610	24:066\$469	101.200\$079
Estações e edificios	13:458\$550	30:395\$354	43:853\$904
Obras d'arte	7:339\$350	2:215\$380	9:554\$730
Cercas e cancellas	854\$010	334\$710	1:188\$720
Trens de lastro	6:779\$100	5:483\$070	12:262\$170
Linha telegraphica	848\$360	2:037\$780	2:886\$140
Encanamentos d'agua		203\$240	203\$240
	106:412\$980	64:736\$003	171:148\$983

198

Transporte	171:148\$983	
Serviços feitos por empreitada:		
Construção de 14 casas para turmas de conservação	42:000\$000	
Construção de 6 poços em estações . . .	1:650\$000	
Atijolamento de poço na est. Morro Grande .	48\$000	
Excavação no pateo do armazem de Banha-rão	460\$620	
Construção de um boeiro em Torrinha . .	700\$000	
Calçamento do pateo da est. de Jahú . . .	1:302\$000	
Augmento da est. de Canchim	3:249\$320	
Constr. de cercas em Rincão, Rio Claro e M. Grande e nos ks. 20 a 21 r.al A. Ver. ^a	1:278\$020	
Augmento da plataforma em Rio Claro . .	10:000\$000	
Idem das est. e plataformas de Jahú e Araraq. e constr. de 1 arm. prov. em Jahú.	45:574\$000	
Excesso de alvenaria nos alicerces desse armazem em relação ao projecto	4:687\$400	
1. ^a prestação para constr. do augm. do armazem de Jaboticabal	10:000\$000	
1. ^a prestação para constr. dos postos telegraphicos nos ks. 8 e 35 do Tronco	7:000\$000	127:949\$360
Materiaes adquiridos e diversas despesas:		
36 vigas de aço laminado para pontes e pontilhões importadas a cambio de 9 1/8 .	27:013\$382	
Columnas e thesouras para o arm. de S. Carlos importadas a cambio de 10 1/4	21:916\$069	
Compra das vertentes que alimentão a caixa d'agua do k. 16	2:189\$020	
Despesas judiciaes com a desapropriação de terrenos em S. Carlos	129\$700	
Parallelipipedos fornecidos para o calçamento do largo da est. em S. Carlos.	5:401\$920	56:650\$091
		<u>355:748\$434</u>

No relatório de 1894 não tendo sido discriminada a importância despendida em 1893, anno cujo relatório não foi impresso, passo a dar essa discriminação. A despesa importou em 254:245\$336, que assim se distribuem:

O serviço feito por administração decompõe-se conforme este quadro:

Designação	Pessoal	Material	Total
Via Permanente	3:598\$060	8:459\$755	12:057\$815
Obras d'arte	12:610\$980	3:952\$590	16:563\$570
Estações e edificios	12:235\$330	14:112\$705	26:348\$035
Cercas e cancellas	59\$835	3:087\$380	3:147\$215
Reservatorios e encaamnt. d'agua	532\$066	323\$500	855\$566
Linha telegraphica	3:549\$850	15 728\$460	19:278\$310
	<u>32:586\$121</u>	<u>45:664\$390</u>	<u>78:250\$511</u>

Os serviços, feitos por administração foram executados parte pelo pessoal da Linha e parte pelo da Locomoção, conforme indica o quadro seguinte:

VERBAS	PESSOAL			MATERIAL			Total
	Despesa feita directamente pela Linha	Despesa feita pela Locomoção por conta da Linha	Total	Despesa feita directamente pela Linha	Despesa feita pela Locomoção por conta da Linha	Total	
Via permanente	1:098\$760	2:504\$300	3:598\$060	6:906\$345	1:553\$410	8:459\$755	12:057\$815
Obras d'arte	11:198\$250	1:412\$730	12:610\$980	1:930\$900	2:021\$690	3:952\$590	16:563\$570
Estação e edificios	6:249\$350	5:985\$980	12:235\$330	4:288\$390	9:824\$315	14:112\$705	26:348\$035
Cercas e cancelas	—	59\$835	59\$835	3:065\$000	22\$380	3:087\$380	3:147\$215
Reservatorios e encanamentos de agua	—	532\$066	532\$066	—	323\$500	323\$500	855\$566
Linha telegraphica	3:169\$400	380\$450	3:549\$850	15:181\$540	546\$920	15:728\$460	19:278\$310
	21:710\$760	10:875\$361	32:586\$121	31:372\$175	14:292\$215	45:664\$390	78:250\$511

A despesa feita directamente pela Linha com a construcção de obras d'arte na parte referente ao pessoal assim se distribue:

Extracção de pedras para construcções de obras d'arte.	3:523\$300
Boeiro e tanque de decantação para agua do reserv. ^o do k. 85 do Tronco.	610\$600
Base de alvenaria para o reservatorio do k. 109 do Tronco	388\$400
» » » » » » » » 34 » »	304\$800
» » » » » » » » 17 » »	714\$500
» » » » » » » » 65 R.al do Jahú	743\$450
Base de alvenaria para o reservatorio do k. 77 do Tronco em S. Carlos.	1:120\$970
Boeiro no k. 16.	193\$800
» » » 77.	715\$180
Passagem americana no k. 20 R.al do Jahú	143\$600
» » » » 30 » »	640\$000
» » » » 36 » »	558\$400
» » » » 76 Tronco	436\$250
Boeiro no k. 18.	188\$200
» » » 29.	310\$000
Passagem no k. 1 do r.al de A. Vermelha	475\$400
Alicerces para escoras do moinho de vento de Araraquara	98\$600
Calçada junto do reservatorio de Araraquara	32\$800
	11:198\$250

A importancia de 1:930\$900 despendida com o material pela verba Construcção de obras d'arte distribue-se pelos serviços acima especificados.

A despesa feita directamente pela Linha com a construcção de Estações e Edificios, na parte relativa ao pessoal, assim se distribue:

Muro no quintal da est. de V. de Rio Claro	270\$400
» na est. de Annapolis para sustentar as terras	1:200\$500
Arco para supprimir a parede divisoria do arm. de Annapolis.	218\$000
» » » » » » » » Araraquara	583\$600
» » » » » » » » Brotas	233\$600
» » » » » » » » Corumbatahy.	211\$600
Alicerces para deposito de bagagem em Araraquara.	952\$600
» » » » » » » » Jahú.	651\$000
Latrina de Jahú !.	302\$000
Casa para machinistas em Jahú.	854\$800
Extracção de pedras para construcção de edificios.	771\$250
	6:249\$350

A verba Estações e edificios quanto á despeza feita por intermedio da Locomoção assim se discrimina:

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS	Pessoal	Material	TOTAL
Estação de Rio Claro, deposito de locomotivas e edificio para escriptorio da Locomoção, armazem de materiaes, esgoto das officinas, etc.	2:781\$130	3:822\$215	6:603\$345
Estação de São Carlos . . .	1:015\$730	843\$740	1:859\$470
» » Araraquara . . .	687\$260	187\$220	874\$480
» » Motuca . . .	18\$880	—	18\$880
» » Jaboticabal . . .	305\$080	—	305\$080
» » Jahú . . .	1:111\$930	4:554\$260	5:666\$190
Deposito de ferramentas e materiaes da linha em S. Carlos	—	381\$340	381\$340
Casas de turmas da conservação	65\$970	35\$540	101\$510
	5:985\$980	9:824\$315	15:810\$295

O serviço feito pela verba—Linha Telegraphica—consistiu na substituição dos postes de madeira por outros de trilhos usados das linhas de 1,60 em grande parte do ramal do Jahú e em parte do prolongamento. Na despeza com o material só os trilhos (1000) estão representados por 15:000\$000

A importancia dos serviços executados por empreitada foi de 175:994\$825, que assim se distribúe:

18 casas para turmas de conservação no Tronco e ramal do Jahú	63:899\$900
Fornecimento e assentamento de canos nos telhados das est. de Annapolis e Oliveiras	78\$750
Custo e assentamento de um moinho de vento em Araraquara para alimentação do reservatorio d'agua	4:510\$000
Custo de sete armazens de madeira e ferro limado	69:164\$605
Diversos poços (abertura ou revestimento)	3:427\$750
Deposito de materiaes do almoxarifado em Rio Claro	21:127\$720
Edificio para escriptorio da Locomoção	6:000\$000
Cercas construidas em diversos pontos da Linha	7:786\$100

175:994\$825

Os poços pertencem ás seguintes estações e edificios :

Estação de Araraquara	1:000\$000
» » C. Preto e outro em casa de turma	438\$000
Em Araraquara (casa do mestre linha)	265\$000
Estação de Morro Pellado	129\$000
» » Campo Alegre	151\$500
Casa de turma no k. 144 do ramal do Jahú	156\$000
» » » » 1 » » Ag. Vermelha	543\$000
» » » » » » » Tronco	225\$000
» » » » » » » ramal do Jahú	520\$250

3:427\$750

As cercas forão construidas nos seguintes logares :

	Quantidade em metros Importancias	
No tronco k 41 e 47.	958m	334\$780
» » » 45	633	201\$300
» » » 15	1396	444\$150
» » » 65	1627	517\$650
» prolongamento ks. 140, 145, 158 e 159	4787	1:305\$000
» » k. 193	1843	586\$600
» » ks. 157 e 160	1250	397\$740
» Ramal do Jahú ks. 50. 51 e 55	1650	524\$970
» » » » k. 53.	1619	367\$950
» » » » k. 167	891	324\$000
» » » » ks. 57, 157 176 e 200	3348	1:216\$800
» » de Agua Vermelha ks. 21 e 22	3262	1:037\$300
» » » » » na est. Canchim 437	437	152\$950
Moirões para cercas	—	374\$910

23701,m00 7:786\$100

Recapitulando, temos:

Serviços por administração	78:250\$511
» » empreitada	175:994\$825

Despeza total por conta do capital em 1893 254:245\$336

Passo a dar a justificação da despeza de capital no anno findo:

Os serviços feitos por administração assim se distribuem:

Via Permanente	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	76:766\$700	23:939\$999	100:706\$699
Despendido pela Locomoção por conta da Linha.	366\$910	126\$470	493\$380
	<u>77:133\$610</u>	<u>24:066\$469</u>	<u>101:200\$079</u>

A importancia gasta directamente pela Linha assim se distribue:

Natureza dos serviços	Pessoal	Material	Total
Construcção de desvio em Rio Claro	8:727\$500	986\$100	9:713\$600
Construcção de desvio no k. 7	662\$600	1:079\$622	1:742\$222
Construcção de desvio em São Carlos	41:518\$100	5:688\$350	47:206\$450
Construcção de desvio em Jahú	9:108\$200	742\$660	9:850\$860
Construcção de desvio em Corumbatahy	2:067\$000	287\$030	2:354\$030
Construcção de desvio em Araraquara	1:951\$000	985\$100	2:936\$100
Construcção de desvio no k. 118 tronco	781\$600	993\$360	1:774\$960
Construcção de desvio no k. 71 ramal Jahú	—	985\$100	985\$100
Construcção de desvio em Annapolis	1:033\$500	—	1:033\$500
Construcção de desvio no k. 51 tronco	528\$500	732\$460	1:260\$960
Construcção de desvio no k. 21 tronco	965\$000	1:264\$532	2:229\$532
Construcção de desvio no k. 35 tronco	1:049\$000	729\$460	1:778\$460
Construcção de desvio em Oliveiras	1:093\$000	1:242\$740	2:335\$740
Construcção de desvio em V. Rio Claro	140\$000	—	140\$000
Construcção de desvio em Colonia	618\$500	—	618\$500
Construcção de desvio de linha no k. 25 A Verm. ^a	294\$000	—	294\$000
Dormentes empregadosnesses desvios	—	7:555\$535	7:555\$535
Extracção de pedras no k. 29 ramal de R. Bonito	911\$600	667\$950	1:579\$550
Idem no k. 4 do mesmo ramal	5:317\$600	—	5:317\$600
	<u>76:766\$700</u>	<u>23:939\$999</u>	<u>100:706\$699</u>

Os serviços feitos pela Locomoção por esta verba e por conta da Linha forão os seguintes:

	Pessoal	Material	Total
Construcção de estampas para marcar dormentes	82\$700	43\$190	125\$890
Construcção de pára choque em S. Carlos	149\$930	62\$570	212\$500
Construcção de cruzamento em São Carlos	134\$280	20\$710	154\$990
	<u>366\$910</u>	<u>126\$470</u>	<u>493\$380</u>

A despesa total com a construção de Estações e Edifícios na importância de 43:650\$304 assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	790\$400	7:710\$300	8:500\$700
Despendido pela Locomoção (officinas das linhas de 1,m00) por conta da Linha	9:777\$660	17:405\$300	27:182\$960
	10:568\$060	25:115\$600	35:683\$660
Despendido pela Locomoção (officinas das linhas de 1,m60) por conta da Linha	2:890\$490	5:279\$754	8:170\$244
	13:458\$550	30:395\$354	43:853\$904

Os serviços feitos directamente pela Linha forão:

	Pessoal	Material	Total
Construcção de muro no quintal da estação de D. Corregos Idem de poços em casas de turma	238\$500	349\$400	587\$900
Idem de muro para fechar o quintal da est. de Jaboticabal	106\$000	—	106\$000
Serviços complementares na estação de R. Bonito . .	314\$800	—	314\$800
Poço na casa do mestre de linha em Rio Claro . . .	131\$100	79\$400	210\$500
Idem em casa de turma no k. 59	—	80\$000	80\$000
Serviço na est. de S. Carlos	—	107\$600	107\$600
Folhas de ferro zincado fornecidas ao empreiteiro conforme contracto :	—	137\$000	137\$000
Para cobertura do augmento da plataforma de Araraq. ^a	—	2:430\$600	2:430\$600
Para cobertura do augmento da plataforma de Jahú . .	—	2:352\$000	2:352\$000
Para cobertura e paredes do armazem de Jahú	—	2:174\$300	2:174\$300
	790\$400	7:710\$300	8:500\$700

A importância despendida pela Locomoção assim se distribue:

	Pessoal	Material	Total
Pelas officinas das linhas de 1,m00:			
Construcção de cerca e poço na estação de Araraquara.	308\$350	259\$700	568\$050
Construcção de casa para machina fixa na officina em Rio Claro	1:323\$920	2:707\$020	4:030\$940
Construcção de casa para lenheiro em V. Rio Claro . .	720\$430	95\$270	815\$700
A transportar	2:352\$700	3:061\$990	5:414\$690

Transporte . . .	2:352\$700	3:061\$990	5:414\$690
Demolição de parede das oficinas de Rio Claro . . .	314\$010	73\$070	387\$080
Columnas de madeiras para as oficinas de Rio Claro.	—	294\$660	294\$660
Deposito do almoxarifado em Rio Claro.	60\$700	26\$950	87\$650
Construcção de um deposito de carros em Rio Claro .	2:394\$750	7:907\$260	10:302\$010
Construcção de esgotos nas oficinas de Rio Claro. . .	395\$280	551\$850	947\$130
Construcção de abrigo para guarda signal em S. Carlos.	236\$300	87\$500	323\$800
Construcção de abrigo para bomba hydraulica nas oficinas de Rio Claro . . .	684\$970	9\$070	694\$040
Construcção de soalho nas oficinas de Rio Claro. . .	1:808\$870	798\$730	2:607\$600
Construcção de deposito para ferramenta e escriptorio nas oficinas de Rio Claro.	148\$300	219\$500	367\$800
Construcção no poço de São Carlos para assentamento de bomba a vapor. . . .	375\$450	28\$580	404\$030
Construcção no poço de Corumbatahy	13\$000	101\$730	114\$730
Construcção de um deposito para madeira na officina de Rio Claro	993\$330	4:226\$130	5:219\$460
Construcção na estação de V. Pinhal.	—	18\$280	18\$280
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	9:777\$660	17:405\$300	27:182\$960

Pelas oficinas das linhas de 1,º60:

Preparo de portões para o armazem de Jahú	102\$240	122\$320	224\$560
Serviço para estação de Araquara (augmento) . . .	363\$500	—	363\$500
Serviço para estação de Jahú (augmento)	399\$700	—	399\$700
Serviço para estação e armazem provisório Jahú . . .	—	32\$130	32\$130
Serviço para deposito de carros de Rio Claro	1:133\$290	3:655\$204	4:788\$494
Serviço para estação deposito de madeira de Rio Claro.	154\$120	—	154\$120
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

A transportar 11:930\$510 21:214\$954 33:145\$464

152

Transporte	11:930\$510	21:214\$954	33:145\$464
Serviço para armazem de Jaboticabal (portões)	14\$040	105\$110	119\$150
Restaurant Araraquara (balcão e armario)	621\$600	626\$065	1.247\$665
Restaurant Jahú (balcão e armario)	102\$000	738\$925	840\$925
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	12:668\$150	22:685\$054	35:353\$204

A despesa total com a construção de obras d'arte, na importancia de 9:554\$730 assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pela Linha	6:354\$700	1:500\$940	7:855\$640
Despendido pela Locomoção por conta da Linha pelas officinas da linha 1,º00	869\$690	714\$440	1:584\$130
Idem idem pela officinas das linhas de 1,º60	114\$960	—	114\$960
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	7:339\$350	2:215\$380	9:554\$730

Os serviços feitos directamente pela Linha forão:

	Pessoal	Material	Total
Construcção de boeiro em Torrinha	191\$500	121\$000	312\$500
Construcção de um pontilhão no k. 25 do ramal A. Vermelha	712\$100	333\$000	1:045\$100
Construcção de alvenarias das bases dos postes de signaes em S. Carlos	542\$500	27\$860	570\$360
Extracção de pedras no k. 29 do ramal de R. Bonito	2:076\$400	309\$280	2:385\$680
Construcção de boeiro em Annapolis	74\$200	—	74\$200
Construcção de boeiro no k. 161	477\$200	142\$000	619\$200
Construcção de pilares para caixa d'agua no k. 89 tronco	671\$600	259\$000	930\$600
Construcção de boeiro no k. 32 do tronco	450\$400	130\$000	580\$400
Construcção de boeiro no k. 49 do tronco	292\$000	68\$800	360\$800
Construcção de boeiro no k. 35 do tronco	208\$000	—	208\$000
Construcção de boeiro no k. 21 do tronco	156\$000	—	156\$000
Construcção de boeiro no k. 75 do tronco	502\$800	—	502\$800
Assentamento de vigas nos k. 21 e 22 do tronco	—	110\$000	110\$000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	6:354\$700	1:500\$940	7:855\$640

A importancia despendida pela Locomoção assim se distribue:
Pelas officinas das linhas
de 1,m00

	Pessoal	Material	Total
Assentamento de vigas nos k. 21 e 22 tronco e k. 2 do ramal Jahú	869\$690	132\$540	1:002\$230
Serviço no pontilhão do k. 36 do tronco.	—	109\$910	109\$910
Serviço da construcção de boeiro nas officinas de Rio Claro	—	396\$050	396\$050
Serviço do reservatorio d'agua de Rio Claro.	—	75\$940	75\$940
Construcção de pontilhões no k. 25 do ramal A. Vermelho (off. ^a das linhas de 1,m60) .	114\$960	—	114\$960
	<u>984\$650</u>	<u>714\$440</u>	<u>1:699\$090</u>

A importancia despendida com a construcção de cercas discrimina-
se por esta forma:

	Pessoal	Material	Total
Despendido directamente pe- la Linha	—	101\$500	101\$500
Despendido pela Locomoção por conta da Linha	854\$010	233\$210	1:087\$220
	<u>854\$010</u>	<u>334\$710</u>	<u>1:188\$720</u>

Despendeu-se pela verba—Trens de lastro a quantia de 12:262\$170
assim discriminada:

	Pessoal	Material	Total
Pela Locomoção por conta da Linha.	3:457\$000	5:483\$070	8:940\$070
Pelo Trafego	3:322\$100	—	3:322\$100
	<u>6:779\$100</u>	<u>5:483\$070</u>	<u>12:262\$170</u>

A importancia de 2:886\$140 despendida com a construcção de linha
telegraphica corresponde ao assentamento do novo fio (20 kilometros)
entre V. do Rio Claro e S. Carlos e á acquisição de materiaes por
conta do capital.

A importancia despendida com material pela verba encanamentos
d'agua corresponde a estes serviços feitos pela Locomoção por conta
da Linha:

Parafusos, porcas, arruelas e pre- gos para a bomba hydraulica da off. ^a em Rio Claro	94\$650
Parafusos, porcas, arruelas, pre- gos e tintas para o reservatorio d'agua do kilometro 89 do tronco	108\$590
	<u>203\$240</u>

Bitola de O.^m 60

A despesa de conservação das linhas desta bitola foi de:

Em 1895	42:039\$759
» 1894	47:489\$503
Diferença para menos em 1895	5:449\$744

sendo:

Ramal de Santa Rita

Em 1895	30:651\$610
» 1894	37:269\$211
Diferença para menos em 1895	6:617\$601

Ramal Descalvadense

Em 1895	11:388\$149
» 1894	10:220\$292
Diferença para mais em 1895 .	1:167\$857
» final para menos	5:449\$744

Esta despesa subdivide-se assim:

Ramal de Santa Rita

	Pessoal	Material	Total
Administração	548\$810	29\$393	578\$203
Conservação geral do leito, substituição de dormentes, trilhos e accessorios	20:773\$020	8:761\$489	29:534\$509
Conservação de obras d'arte	129\$000	—	129\$000
Conservação de Estações e Edifícios	358\$000	51\$898	409\$898
	21:808\$830	8:842\$780	30:651\$610

Ramal Descalvadense

	Pessoal	Material	Total
Administração	274\$410	14\$697	289\$107
Conservação geral do leito, substituição de dormentes, trilhos e accessorios	6:590\$950	3:974\$122	10:565\$072
Conservação de Estações e Edifícios	212\$260	321\$710	533\$970
	7:077\$620	4:310\$529	11:388\$149

Comparando-se os totaes acima indicados com os correspondentes de 1894, obtem-se as seguintes differenças:

DESIGNAÇÃO	1895	1894	DIFERENÇAS EM 1895	
			Para mais	Para menos
RAMAL DE SANTA RITA				
Pessoal . . .	21:808\$830	27:601\$580	. . . . .	5:792\$750
Material . . .	8:842\$780	9:667\$631	. . . . .	824\$851
Total . . .	30:651\$610	37:269\$211	. . . . .	6:617\$601
RAMAL DESCALVADENSE				
Pessoal . . .	7:077\$620	7:179\$710	. . . . .	102\$090
Material . . .	4 310\$529	3:040\$582	1:269\$947	. . . . .
Total . . .	11:388\$149	10:220\$292	1:167\$857	—

Apezar de ter sido substituido maior numero de dormentes do que no anno anterior, o que é indicado por uma maior despesa com o material na verba conservação geral do leito, não houve acrescimo sensivel na despesa com o pessoal pela mesma verba, e a despesa total foi inferior á de 1894 porque forão insignificantes as quantias despendidas com a conservação de Edificios e obras d'arte.

Referindo a despesa ás unidades de trabalho obtem-se os seguintes resultados:

DESIGNAÇÃO	1895	1894	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
RAMAL DE SANTA RITA				
Por kilometro de extensão em trafeg .	1:135\$245	1:380\$341	. . . . .	245\$096
» trem kilometro.	\$717	1\$136	. . . . .	\$419
» locomotiva »	\$474	\$751	. . . . .	\$277
» vehiculo »	\$096,6	\$128	. . . . .	\$031,4
» eixo »	\$048,3	\$064	. . . . .	\$015,7
» tonelada de peso bruto transportado.	\$018,9	\$026	. . . . .	\$007,1

154

Ramal Descalvadense

DESIGNAÇÃO	1895	1894	DIFERENÇAS EM 1895	
			Para mais	Para menos
Por kilometro de extensão em trafego	\$13\$439	730\$020	83\$419	
» trem-kilometro	\$849	\$823	\$026	
» locomotiva-kilometro	\$414	\$422	—	\$008
» vehiculo-kilometro	\$139	\$124	\$015	
» eixo-kilometro	\$069,5	\$062	\$007,5	
» tonelada de producto transportado	\$024	\$024	—	—

Por conta do capital despendeu-se nas linhas de 0m,60 a importancia de 3-665\$880 assim distribuida:

Ramal de Santa Rita

	Pessoal	Material	Total
Via Permanente	2:237\$500	14\$000	2:251\$500
Obral d'arte.	709\$600	65\$780	775\$380
	<u>2:947\$100</u>	<u>70\$780</u>	<u>3:026\$880</u>

Ramal Descalvadense

Via Permanente.	512\$000	—	512\$000
-------------------------	----------	---	----------

Os serviços consistiram em aumento de desvios e construção de pilares para caixa d'agua.

Via Fluvial

O total da despesa de conservação da via fluvial, por conta do custeio, foi:

Em 1895	5:940\$660
» 1894	<u>16:455\$062</u>

Diferença para menos em 1895— 10:514\$402

A despesa subdivide-se assim:

VERBAS	Pessoal	Material	Total
Estações e edificios	1:243\$800	971\$460	2:215\$260
Leito do rio	1:090\$080	2:635\$320	3:725\$400
	<u>2:333\$880</u>	<u>3:606\$780</u>	<u>5:940\$660</u>

Comparando os totaes acima indicados com os correspondentes em 1894, obtem-se as seguintes differenças:

DESIGNAÇÃO	1895	1894	DIFERENÇAS EM 1895	
			Para mais	Para menos
Pessoal	2.333\$780	2.681\$980	. . . . .	348\$050
Material	3.606\$780	13.773\$132	. . . . .	10.166\$352
Total	5.940\$660	16.455\$062	. . . . .	10.514\$402
Differença em 1895				10.514\$402

A diminuição da despeza de conservação provém de não ter sido tão grande a substituição de correntes nas corredeiras. Os concertos de estações foram insignificantes e não trabalhou a turma especial de obras no leito do rio, sendo feitos os pequenos serviços que foram necessarios pelo pessoal do trafego ou da locomoção.

A despeza total da conservação da Via Fluvial, referida ás unidades de trabalho vai indicada no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	1895	1894	DIFERENÇAS EM 1895	
			Para mais	Para menos
Por kilometro de extensão em trafego	29\$703	82\$275	. . . . .	52\$572
• vapor-kilometro	\$214	\$524	. . . . .	\$310
• lancha-kilometro	\$079	\$164	. . . . .	\$085
• tonelada de peso bruto transportado	\$002	\$006,8	. . . . .	\$004,8

Despendeu-se com a Via Fluvial por conta do capital a importancia de 6:785\$105, que assim se distribue:

Verba	Pessoal	Material	Total
Abertura e melhoramento da estrada de rodagem para o Sertãozinho	1.161\$580	—	1.161\$580
Estações e edificios (constr. da estação em P. Pontal)	3.796\$745	1.826\$780	5.623\$525
	<u>4.958\$325</u>	<u>1.826\$780</u>	<u>6.785\$105</u>

XVI—PESSOAL

O pessoal effectivo da conservação da Via Permanente a 31 de Dezembro de 1895 era o seguinte:

Bitola de 1^m,60

Engenheiro Chefe.	1
Desenhista (serve tambem á Locomoção).	1
Ajudante de desenhista	1
Escriptorario	1
Ajudante de escriptorario	1
Mestre de Linha geral	1
Mestres » « das secções	6
Feitores	38
Trabalhadores	203

Conservação da linha telegraphica

Feitor.	1
Trabalhadores	6 260

Ou 0,932 por kilometro de linha em trafego naquella data.

Bitola de 1^m,00

Engenheiro ajudante do chefe da Linha	1
Desenhistas e escriptorarios (servem os mesmos das linhas de 1 ^m ,60).	—
Mestre de Linha geral	1
Mestres » » das secções	4
Feitores	65
Trabalhadores	206

Conservação da linha telegraphica

Feitor	1
Trabalhadores	8 286

Ou 0,607 por kilometro de linha em trafego.

Bitola de 0^m,60

Mestre de Linha (serve o da 6. ^a secção das linhas de 1 ^m ,60).	—
Feitores	4
Trabalhadores	19 23

Ou 0,561 por kilometro de linha em trafego.

Via Fluvial

A 31 de Dezembro não havia turma de conservação.

OBSERVAÇÃO.—Além deste pessoal ha duas turmas de pedreiros e serventes, uma nas linhas de 1^m,60 e outra nas de 1^m,00, para as reparações de obras d'arte e de edificios, que tambem fazem os serviços de construcção, sendo neste caso a respectiva despeza levada á conta de capital. Tambem ha um ferreiro e um malhador para preparo de ferramentas em Campinas.

Estas turmas compunhão-se a 31 de Dezembro de 1895 do seguinte pessoal:

	Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	Linhas de 1 ^m ,00
Pedreiros.	32	32
Serventes.	67	33
Ferreiro	1	—
Malhador.	1	—
	<hr/> 101	<hr/> 65

Jundiáhy, 1 de Agosto de 1896.

A. de Freitas Reys,

Chefe da Linha

456

VI
ALMOXARIFADO

Fornece esta repartição todos os materiaes necessarios ás diversas repartições das vias ferreas e aos depositos da navegação em Porto Ferreira e da bitola de 1.^m 0, em Rio Claro.

As compras mais importantes são sempre feitas mediante concorrência pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

O consumo dos diversos materiaes, durante o anno ultimo, pelas diversas repartições foi assignalado quando de cada uma dellas tratamos.

Durante o anno de 1895, o almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO	
Custo dos materiaes existentes em 1 de Janeiro de 1895	1.475,895\$923
Custo dos materiaes recebidos durante o anno de 1895	directamente do estrangeiro
	comprados nos mercados de Campinas S. Paulo e Rio (1)
	proveniente da fundição da Companhia
	Total
	2.903,547\$257
	1.871,745\$616
	34,601\$150
	6.285,789\$946
CREDITO	
Materiaes fornecidos ás diversas repartições. {	Por conta do custeio
	Por conta do capital
Materiaes cedidos a outras Companhias e a particulares	25,779\$282
Materiaes fornecidos á fundição da Companhia.	21,332\$800
Valor dos materiaes existentes em 31 de dezembro.	1.605,551\$681
Total	6.285,789\$946

(1) Está incluído o custo de todo o carvão do contracto Wilson & C.^a na importância de 657,021\$485.

Conforme o resumo acima, o valor dos materiaes existentes no almoxarifado geral e nos depositos da Companhia, em 31 de dezembro de 1895, era de 1.605:551\$681.

A' testa do almoxarifado continua o zeloso funcionario Sr. William Mather.

VII PESSOAL

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação, bons serviços á Companhia.

Cabe aqui e o fazemos com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez, aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas divisões, a direcção intelligente, zelosa, activa, solícita e economica que a ellas têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os demais empregados a elles directamente subordinados o muito effizax auxilio que nos tem dispensado.

Em principios do anno de 1895 fomos procurados por uma commissão de empregados para communicar que pretendiam convocar uma reunião afim de formar entre o pessoal da Companhia uma associação beneficente e cooperativa.

Louvando a iniciativa, promettemos auxiliá-los em tão justo intuito e, nesse sentido, nos dirigimos á illustre Directoria da Companhia pedindo para mensalmente entregar á projectada associação, a importancia de todas as multas impostas ao pessoal pelas diversas infracções regulamentares e outras faltas, a qual era creditada á receita geral da Companhia.

A Directoria accedeu ao nosso pedido, tendo sido instalada do dia 14 de abril de 1895 a Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Companhia Paulista e eleita a respectiva directoria, da qual é presidente o digno chefe da Linha, Dr. Alfredo de Freitas Reys, que tem prestado importantes serviços á nascente sociedade.

Tem ella por principaes intuitos :

- a). Socorrer os seus socios com serviços medicos, medicamentos ou dinheiro quando enfermos ou impedidos de trabalhar por invalidez temporaria ou definitiva, em consequencia de molestia, desastre ou extrema velhice.

b). Dar á familia do socio que fallecer uma quantia como auxilio para despezas de enterramento.

c). Nô caso de serem socios os filhos menores e a viuva, dar-lhes modica mensalidade, provado o caso de manifesta penuria.

d). Proteger seus socios pelo meio a seu alcance quando sujeitos a acção da justiça por crimes não infamantes.

e). Crear em edificio proprio, quando o permitirem os fundos sociaes, a juizo da Directoria, uma escola destinada á instrucção dos filhos dos socios, podendo ser estabelecidos cursos nocturnos para os socios que delles precisarem. Este edificio servirá tambem para nelle funcionarem a Directoria e a Assembléa Geral.

f). Construir e manter quando houver sufficientes recursos sociaes, a juizo da Directoria, um hospital onde serão recolhidos e tratados gratuitamente os socios enfermos que não tiverem familia nem meios de submetter-se a tratamento em suas residencias.

g). Estabelecer uma cooperativa de consumo para facilitar aos socios a acquisição, a preços modicos, de todos os generos destinados ao uso domestico.

A Associação Beneficente contava, em 31 de dezembro, 947 socios e distribuiu, durante o anno de 1895 a somma de 6:818\$980 em auxilios diversos a 127 socios.

Funcionam já os armazens da cooperativa em Jundiahy e Campinas, e a directoria da Associação trata de abrir outros armazens em Rio Claro e S. Carlos. Sob proposta nossa, a illustre Directoria da Companhia Paulista deferiu o pedido que lhe dirigiu o presidente da Associação Beneficente para ser feito gratuitamente, nas linhas ferreas e fluviaes, o transporte de todos os generos destinados aos armazens, e o despacho dos dinheiros remettidos, pelos socios de qualquer ponto da linha, ao thesoureiro da cooperativa para pagamento dos generos que pedissem.

A importancia das multas entregue á Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Companhia Paulista, durante o anno de 1895, foi de 15:436\$340.

Procurando recompensar especialmente aos empregados cujas funcções mais directamente entendem com o movimento

dos trens, e que se distinguissem pelo seu zelo e dedicação ao serviço, deliberou a Directoria da Companhia Paulista, no principio do corrente anno, conceder no fim de cada semestre a esses empregados uma gratificação correspondente aos respectivos vencimentos de 15 dias.

Tendo ouvido, a respeito, os dignos collegas e companheiros que superintendem as diversas divisões do serviço, propuzemos e foi acceito e approvedo pela Directoria que teriam direito a essa gratificação especial de semestre, os seguintes empregados, desde que nesse periodo não tivessem incorrido em qualquer falta que merecesse punição de multa, advertencia, suspensão, demissão ou qualquer outra.

Chefes de estação.

Guardas-trem, ajudantes e praticantes.

Machinistas e foguistas.

Manobreadores, ajudantes e praticantes.

Portadores, guardas-chaves e guardas-signaes.

Manteve a Companhia, no serviço do custeio de suas vias ferreas e fluviaes, durante o anno de 1895, um pessoal medio de 2.674 empregados, ou mais 148 do que no anno anterior.

A discriminação desse pessoal era a seguinte:

Designação	NUMERO DE EMPREGADOS				PROPORÇÃO	
	Total		Por kilometro		POR %	
	Em 1895	Em 1894	Em 1895	Em 1894	Em 1895	Em 1894
Administração central, contabilidade e almoxarifado	56	57	0.06	0.06	2.1	2.3
Trafego e telegrapho	1.254	1.180	1.26	1.19	46.9	46.7
Locomoção	795	717	0.80	0.72	29.7	28.4
Via permanente	569	572	¹⁾ 0.72	¹⁾ 0.72	21.3	22.6
Total	2.674	2.526	¹⁾ 2.84	¹⁾ 2.69	100.0	100.0

¹⁾ Não se attendeu á extensão da via fluvial que não mantem turma especial para o serviço da conservação.



VIII

MEDIDAS DE SEGURANÇA E DESENVOLVIMENTO DAS LINHAS

Todo o nosso material rodante empregado no transporte de passageiros na bitola larga, está já preparado para o funcionamento do freio de vacuo automatico em substituição ao simples que está em uso. Está, porém, dependendo essa substituição de igual preparo no material rodante da S. Paulo Railway, o qual ainda não ficou concluído.

Cogitamos também da applicação do freio de vacuo automatico em todos os wagons de mercadorias e, como inicio de tão importante medida de segurança, todos os wagons de carga recentemente encommendados, devem vir já munidos do freio automatico.

Na linha Rio Claro funciona o freio Westinghouse em todas as locomotivas e nos carros de passageiros; tendo sido já resolvido a applicação do mesmo freio a todos os wagons, estamos organisando os desenhos que devem acompanhar a respectiva encommenda.

Na linha de Santa Rita funciona freio de vacuo simples em todo a material de transporte.

Na material da bitola larga applicamos o freio de vacuo em lugar do freio Westinghouse, empregado na secção Rio Claro por causa da preferencia que a aquelle freio dá a S. Paulo Railway, com quem mantemos trafego mutuo de carros e wagons.

O emprego do freio automatico nos trens de carga vae acarretar, é certo, avultado dispendio que, porém, será muito vantajosamente recompensado pelo grande augmento na segurança e pela suppressão dos guardas freios.

Tivemos, em setembro do anno passado, um accidente em trem de carga, correndo entre Louveira e Rocinha que custou

á Companhia cerca de 90 contos e que se teria evitado si funcionasse o freio de vacuo automatico nos wagons.

Em principio do mez de maio de 1895 recebemos uma carta da casa Haupt & Biehn, do Rio de Janeiro, offerecendo mandar a Campinas, mediante modica retribuição, um engenheiro que a casa Saxby & Farmer enviara especialmente para estudar o desenvolvimento do *Block system* na estrada de ferro Central do Brazil, afim de projectar e orçar a applicação de tão importante systema nas linhas da Companhia Paulista.

Justificando a acceitação dessa offerta escreviamos ao Exm. Sr. Presidente da Directoria da Companhia em officio de 27 de maio de 1895, e seguinte:

« A introdução do *Block system* no trecho de nossa linha de Jundiahy a Campinas seria de grande utilidade para a segurança do Trafego como avaliará V. Ex.^a pela descripção que passo a fazer do referido systema.

Segundo esse systema, a linha é dividida em trechos de determinada extensão e um signal é collocado no principio e fim de cada trecho.

Nenhum trem pode penetrar n'uma secção enquanto correr nella outro trem que, chegando ao fim da secção, fará por si mover o signal collocado no principio permittindo a entrada nella de novo trem.

Com o systema de *staff*, que adoptamos, é impossivel o encontro de trens caminhando em sentidos diversos mas não evita absolutamente que um trem vá encontrar outro correndo no mesmo sentido.

Como sabe V. Ex., temos já no trecho de Jundiahy a Campinas 34 trens correndo no espaço de 15 horas e somos obrigados portanto a fazer partir os trens de mercadorias com intervallo de 20 minutos um do outro.

Desde que estou aqui já se deram dois encontros de trens de carga indo a machina do segundo sobre os vagões do primeiro, havendo graves prejuizos no material rodante e na carga.

O *Block system* torna impossivel taes encontros e seu emprego é quasi geral hoje em todas as linhas de Europa, e a Central que o tem, desde muito, da Estação Central á de Cascadura, o vae estender agora a Belem ou Barra.

Desde que se deu o primeiro encontro de trens nesta linha que affago a ideia da introdução do *Block system*, mas nunca o propuz á V. Ex. por trazer augmento, embora pequeno, quero crer, de despeza que aliás deve correr por conta do capital.

Offerecendo-se agora occasião de ser convenientemente estudado por especialista tecnico, a introdução do systema, penso que se deve aproveitar para ter o orçamento da despeza a effectuar-se. Creio que em menos de uma semana elle fará os estudos precisos e a despeza portanto será insignificante.

Fazendo a presente proposta aguardo as ordens de V.Ex. para responder á segunda carta dos Srs. Haupt & Biehn»

Attendendo a Directoria a nosso pedido, veio o engenheiro da casa Saxby & Farmer estudar e orçar a installação do *Block System* no trecho de Jundiahy a Campinas, tendo elle concluido em 5 de julho o estudo e o apanhamento de todos os dados necessarios a enviar aos fabricantes para a organisação completa do projecto e respectivo orçamento.

Communicando ao Exm. Sr. Presidente da Directoria da Companhia a conclusão desses estudos, escreviamos em officio de 20 de julho.

«Como já expuz a V. Ex. o fim do *Block system* é dividir a linha em secções não podendo um trem penetrar em uma secção sem que o trem precedente tenha deixado essa secção tornando impossivel o choque de dois trens caminhando no mesmo sentido. O systema de *staff*, que usamos, torna impossivel o encontro de trens caminhando em sentido contrario, e portanto a applicação dos dois systemas conjunctamente, offerece a mais completa segurança ao movimento dos trens.

Si na linha ingleza, estivesse applicado o *Block system*, não se teria produzido o lamentavel accidente do dia 10 do corrente mez que vae custar, além do grande prejuizo moral e material, a importancia de £ 6.000 de indemnisação ás familias dos que forão victimados, segundo publicam os jornaes.

Serriamente impressionado por esse tristissimo acontecimento, entendi de meu dever tomar logo providencias immediatas para que o descuido, a ignorancia e a negligencia de um empregado subalterno não puzesse em risco a vida dos passageiros que viajam em nossas linhas.

Não tendo ainda o *Block system* e demorando a sua installação, supprimi a linha telephonica entre Jundiahy e Campinas para usar do respectivo fio em novo serviço telegraphico creado exclusivamente para aviso das chegadas dos trens. Montei dois novos apparatus telegraphicos em cada uma das cinco estações do trecho de Jundiahy a Campinas, cortando em cada uma das estações, a nova linha telegraphica, a fim de que por ella cada estação só podesse, pelo mesmo apparatus, telegraphar para a immediata de um lado.

Todo o serviço ficou concluido hoje, tendo sido começado no dia 15 quando cheguei de volta da viagem de inspecção á linha Rio Claro.

Por essa nova linha telegraphica cada estação fica obrigada a participar, sem demora, a chegada de todos os trens á estação immediata de onde elles tiverem partido, e nenhuma das estações poderá autorisar a sahida de qualquer outro trem sem ter primeiro recebido o aviso da chegada do trem precedente á estação immediata.

Dessa sorte, sem prejudicar a circulação dos trens, porque os avisos de chegada se farão sem demora pela nova linha telegraphica que só para esse fim póde ser utilizada, conseguir-se-á a mesma segurança do que com o *Block system*.

Junto cópia da circular dando instrucções aos chefes das estações para esse novo serviço que se acha vigorando desde hoje no trecho de Jundiahy a Campinas.

Infelizmente não póde ser elle applicado já, além de Campinas, de modo absoluto, por causa do grande intervallo entre as estações. Sendo tambem muito menor o numero de trens nessa parte da linha, a sua falta não compromette tanto a segurança do movimento como entre Jundiahy e Campinas.

Em todas as estações, porém, em que a inobservância da regra relativa ao aviso dos trens poderia de qualquer fórma affectar a segurança do movimento dos trens de passageiros, além de Campinas, se acha em execução a mesma regra, como verá V. Ex. pelas inclusas ordens do chefe do Trafego ás respectivas estações.

Logo que V. Ex. resolva sobre a minha proposta relativa aos melhoramentos de que carece a parte da linha além de Campinas, convem applical-a para receber de modo absoluto, a applicação da regra ora posta em vigor no trecho de Jundiahy a Campinas para o movimento dos trens.

Esta regra foi tambem applicada ao movimento dos trens de passageiros da secção Rio Claro, e no intuito de generalis-a de modo absoluto e completo, propuzemos a construcção de cinco postos telegraphicos entre Campinas e Cordeiros, e de outros cinco e duas estações na secção Rio Claro, para dividir ao meio o actual espaçamento das estações, e o assentamento de uma nova linha telegraphica, a começar de Campinas, destinada exclusivamente ao aviso de trens.

Todos esses serviço estão em via de execução.

A casa Saxby & Farmer enviou no mez de outubro ultimo, o projecto e orçamento para installação completa do *Block-system*, entre Jundiahy e Campinas, o qual elevou-se a £ 2.853—12—11. Augmentando a essa importancia os direitos, fretes e mais despesas, inclusive a de todas as obras do assentamento, o dispendio total se elevaria a mais de cem contos.

Ficou adiada a execução desse serviço em face das medidas adoptadas relativamente ao movimento dos trens, do que já fizemos menção.

A construcção já iniciada de 10 postos telegraphicos e das duas estações, a que já alludimos, visa tambem melhorar o movimento dos trens, facilitando e multiplicando os cruzamentos, pois em todos elles se assentaram, para esse fim, os necessarios desvios.

Continuamos a pensar ser de urgente necessidade o prolongamento da bitola larga do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal, passando por Morro Pellado, conforme expuzemos no ultimo relatorio, solução muito preferivel ás que se lhe podem contrapôr de construcção de nova linha estreita ao lado da existente, ou de simples substituição da actual superstructura da via-permanente, no trecho do Rio Claro a S. Carlos, por

outra mais pesada permitindo o emprego de locomotivas de maior força de tracção.

A necessidade da linha de bitola larga de Rio Claro a São Carlos se impõe ainda mais em vista dos novos ramaes que a Companhia tem resolvido construir na secção Rio Claro, e cujo trafego não poderá ter facil escoadouro pelo trecho já muito sobrecarregado da bitola estreita entre S. Carlos e Rio Claro.

As novas locomotivas «*Consolidation*» de carga, empregadas no trecho de Jundiahy a Campinas têm dado resultados tão lisongeiros que vieram alterar profundamente as condições de capacidade do trafego desse trecho da nossa linha.

Entre Jundiahy e Campinas, onde se contam tres rampas ascendentes de 2%, medindo uma 1.680 metros, outra 1.050 metros e outra 970 metros, as novas locomotivas rebocam 40 vagões carregados, ou mais 16 vagões do que as velhas locomotivas de igual typo que apenas podem puchar 24 vagões.

Esse accrescimo de 16 vagões por trem, desde que tenhamos locomotivas grandes em numero sufficiente para fazer todos os 20 trens de carga e os 4 mixtos do horario, corresponde a um augmento de 67% na capacidade do trafego.

Com as antigas locomotivas «*Consolidation*», o numero total maximo de vagões levados de Campinas a Jundiahy e trazidos de Jundiahy a Campinas, nos 24 trens do horario, era de 564, trafegando das 4 horas da manhã, ás 10 da noite, ou em 18 horas de serviço.

Com as novas machinas «*Consolidation*» que são, até agora, as de maior peso adherente em serviço no Brazil, poderemos, augmentando o seu numero que é hoje de 6, transportar diaramente entre Jundiahy e Campinas e vice-versa, nos 24 trens do actual horario, um total de 952 vagões ou mais 388 vagões do que com as antigas locomotivas que só podiam fazer o movimento de 564 vagões.

Esse accrescimo de 388 vagões corresponde a 67% ficando assim augmentada dessa proporção, a capacidade do trafego no referido trecho da nossa linha entre Jundiahy e Campinas, porquanto todos os resultados indicados correspondem a vagões carregados.

Aquelle maximo de 952 vagões carregados que podemos transportar em 18 horas de serviço entre Jundiahy e Campinas, é, mais ou menos, igual ao maior movimento que se tem realisado na serra de Santos, onde ultimamente se tem feito subir e descer um total de 1.000 vagões carregados, contando muitas viagens de 4 vagões e outras de 3.

Desde que a actual capacidade do trafego, no trecho de Jundiahy a Campinas, se pôde elevar de 67% dobrando o numero das novas locomotivas «*Consolidation*» parece que se não torna tão urgente, como antes era, a duplicação da linha no mencionado trecho.

Bastará que os trabalhos dessa duplicação, indispensavel quando a ingleza a tenha concluido em toda a sua extensão, comece da'qui a dois annos, afim de ficar terminada dessa data a 4 annos, epoca em que, pelo seu contracto, deve estar concluida toda a linha dupla da S. Paulo Railway, entre Jundiahy e Santos.

Provadó, como está, que com as actuaes condições technicas do traçado, entre Jundiahy e Campinas podem correr trens alli com a lotação de 40 vagões carregados, maximo que se não pôde exceder em rampas de 2% por causa da resistencia dos engates, poderá, á primeira vista parecer acertado, attendendo ao lado economico, construir a linha dupla com os mesmos caracteres technicos da actual singela em vista da despeza que a suppressão das rampas superiores a 1%, no traçado existente, deve exigir.

Em nossa humilde opinião, porém, são tão grandes os inconvenientes inherentes ás fortes declividades, como deixamos patente no nosso ultimo relatorio, que nos animamos a aconsellar a suppressão das rampas superiores a 1%, quer na construcção da linha dupla entre Jundiahy e Campinas, quer na linha singela de Campinas a Cordeiros que carece de melhoramentos.

Justificando essa nossa asserção diziamos em officio dirigido ao Exm. Snr. Presidente da Directoria da Companhia :

« Em recente publicação do „Jornal do Commercio” transcripta da „Revista Industrial de Minas, sob o titulo — *A mais poderosa locomotiva*” se vê o seguinte quadro bem eloquente :

« Tabella das cargas brutas, rebocadas na	
« velocidade de 15 a 20 kilometros por hora,	
« o peso do motor não sendo incluído :	
« Em nivel	1.700 toneladas
« Em rampas de 1%	500 »
« Em rampas de 2%	280 »
« Em rampas de 3%	170 »
« Em rampas de 4%	120 »
« Em rampas de 5%	85 » »

Esse título da noticia está, porém errado pois, já temos em serviço, aqui, locomotivas muito mais poderosas do que a indicada.

As nossas velhas locomotivas «*Consolidation*» rebocam de Jundiahy para Campinas, vencendo tres rampas de 2^o%, medindo uma 1.680 metros, outra 1.050 e outra 970 metros, 24 vagões carregados que correspondem a 336 toneladas. Em rampas de 1½% poderão rebocar 458 toneladas ou 32 vagões. Em rampas de 1% poderão rebocar 670 toneladas ou 47 vagões, o dobro do que rebocam na rampas de 2^o%.

Com as seis novas machinas mais pesadas de cargas, agora recebidas rebocamos nas rampas de 2^o% entre Jundiahy e Campinas, sómente 40 vagões ou 560 toneladas. Em rampas de 1½% esse peso póde ser elevado a 756 toneladas ou 54 vagões. Em rampas de 1% essas machinas rebocarão 1092 toneladas ou 78 vagões, isto é, quasi o dobro do serviço util em rampas de 2^o%.

Modificando a linha, reduzindo a 1% as rampas de 2^o%, a mesma locomotiva com o mesmo pessoal, faria, portanto, um serviço quasi duplo barateando, portanto, extraordinariamente, ou de cerca de metade a despeza do transporte de uma tonelada.

Acredito ter tornado, com esses exemplos, bem manifesta e patente a influencia das fortes declividades no serviço da tracção.

A exposição feita no trecho do meu relatorio, do modo porque se faz o nosso trafego de cargas entre Cordeiros e Campinas, vem confirmar, de modo completo, essa má influencia.

Os trens vem de Cordeiros a Tatú, onde não ha subidas além 1%, com 40 e mais vagões. Ahí são decompostos em dois trens, augmentando o pessoal da machina e dos guardas-trens, para continuar a viagem de Tatú a Campinas, por causa dos fortes accidentes da linha nesse trecho da estrada.

Póde, portanto, haver vantagem e economia compensadora dos gastos necessarios, em supprimir as declividades superiores a 1% quer na construcção da linha dupla de Jundiahy a Campinas quer na singela de Campinas a Cordeiros.»

Fundamentando o adiamento da construcção da linha dupla de Jundiahy a Campinas, diziamos em officio de 23 de agosto de 1895, dirigido ao Exm. Sr. Presidente da Directoria da Companhia :

« Para que a circulação das novas machinas «*Consolidation*» de 66 toneladas de peso adherente se faça com segurança, é indispensavel ter a linha sempre muito bem conservada e sem um unico dormente podre ou simplesmente estragado e por causa disso é que propuz o emprego de dormentes de aço em todo o trecho de Jundiahy a Campinas, achando-se elles já encommendados.

O trilho empregado resiste, é certo, á passagem das novas locomotivas que estão correndo ha mais de um mez, sem o menor accidente. Nesse periodo apenas se notou um trilho quebrado verificando-se ter motivado o accidente o extraordinario intervallo que abusivamente havia entre os dormentes.

E' porém fóra de duvida que é forte o trabalho do actual trilho quando sobre elle passam as novas machinas e por isso entendia que, na construcção da linha dupla, que eu antes propuzera se começasse já, se devia mudar o trilho para outro mais pesado.

Adiado por dois annos o começo, que eu suppunha immediato, da linha dupla parece-me de bom alvitre mudar já o trilho da linha singela de Jundiahy a Campinas ou antes até Cordeiros por um outro de 45 kilos por metro.

O mais pesado trilho da Europa pesa 50 kilos por metro.

Com o trilho proposto, supportado por dormentes de aço apropriados ao seu peso, teremos uma excellente linha para circular com toda a segurança e em grande velocidade as mais pesadas machinas.

Proponho empregar esse trilho até Cordeiros para que as actuaes locomotivas pesadas possam circular até alli, trecho que, cada vez será mais trafegado pelo crescente desenvolvimento da secção Rio Claro.

Devemos, si V. Ex. concordar com essas medidas, de adiamento por dois annos da construcção

da linha dupla, encommendar já o trilho de 45 kilos por metro e respectivos dormentes para a linha de Jundiahy a Cordeiros, pedindo, antes, por telegramma a Fry Miers & C.^a que nos mande um desenho de trilho e dormentes nas condições exigidas.

Os trilhos já encommendados se destinam ao trecho de Cordeiros a Pirassununga e os 60.000 dormentes de aço que vamos receber para empregar no trecho de Jundiahy a Campinas, poderão ser vantajosamente utilizados na linha entre Cordeiros e Pirassununga.

Os trilhos que estão assentados entre Jundiahy e Cordeiros poderão ser empregados em novos desvios, linhas auxiliares, postes telegraphicos da secção Rio Claro, que os tem de madeira em quasi toda a sua extensão, obrigando a uma grande despeza annual com a conservação das linhas e substituição dos que apodrecem, e vendidos.»

Approvando a Directoria a nossa proposta de immediata substituição do trilho empregado entre Jundiahy e Cordeiros, pediu a Fry Miers & C.^a que enviassem um projecto de trilho pesando 45 kilos por metro. Satisfazendo a esse pedido, enviaram elles um projecto de trilho calçado sobre o empregado em 1887 na Philadelphia Reading Railroad.

Estudado esse perfil de trilho verificou-se que affastava-se elle completamente das regras acceitas, depois de demorada e profunda discussão, pela Sociedade dos Engenheiros civis da America do Norte.

Não convindo absolutamente acceitar esse typo de trilho assim organizado, estudamos um outro que lhe é, a todos os respeitoos, muito superior, como demonstra cabalmente, o distincto Chefe da Linha em seu relatorio.

Fizemos projecto completo do trilho, accessorios e dos dormentes de aço em que elle deve apoiar. Estes pesam 90 kilos cada um e são empregados em numero de 16 para cada trilho medindo 12 metros de comprimento. As talas de junção pesam cerca de 21 kilos e são presas aos trilhos por 6 parafusos de uma pollegada de diametro. O peso do trilho é, como dissemos, de 45 kilos por metro.

No relatorio do illustre Chefe da Linha encontra-se detalhada descripção dessa nova superstructura da Via-permanente que a Directoria da Companhia deliberou encommendar

sómente para ser applicada no trecho da linha entre Jundiahy e Campinas.

Ha, entretanto grande vantagem e necessidade, conforme já assignalamos e propuzemos, de melhorar a via-permanente entre Campinas e Cordeiros para que as novas locomotivas pesadas possam nella circular, sem fatigal-a em excesso.

Já se acha em viagem a primeira remessa dos novos trilhos destinados ao trecho de Jundiahy a Campinas e é provavel que, até o fim do corrente anno, esteja concluida a substituição completa da superstructura da via-permanente nesse trecho da linha.

Cogitamos tambem de empregar lastro de pedra britada em todo esse trecho, começando por fazer esse serviço na junta dos trilhos.

Temos já trabalhando na pedreira proxima á estação de Cordeiros um britador de pedras com locomovel a vapor e será conveniente encommendar mais um que será collocado em outra pedreira que exploramos ao lado da linha proxima da estação de Santa Barbara.

A par dessas medidas que mais directamente entendem com o futuro desenvolvimento das linhas que constituem a rêde ferro-viaria da Companhia Paulista, não nos temos descuidado de apparellhal-as com todos os elementos necessarios para que satisfaçam, com a desejada regularidade, presteza e segurança, ás exigencias sempre crescentes do trafego que a ellas affluem.

Nesse intuito começamos, no fim do anno cujos acontecimentos relatamos, a substituição corrente dos trilhos de ferro empregados no trecho de Cordeiros a Pirassununga, que estavam muito estragados, por novos trilhos de aço ignaes aos que estão assentados no ramal de Santa Veridiana e entre Pirassununga e Porto Ferreira.

Os 62.500 dormentes de aço encommendados em abril de 1895 para serem assentados entre Jundiahy e Campinas, antes de resolvida a substituição completa da via-permanente nesse trecho, estão sendo collocados entre as estações de Limeira e Cordeiros e entre as de S. Bento e Pirassununga.

Em 18 de Janeiro de 1895 propuzemos á Directoria da Companhia fazer a encommenda de 36 vigas metallicas de diversos comprimentos para substituição das superstructuras de madeira empregadas nos pontilhões da linha Rio Claro, de abertura superior a 2 metros. Approvada a encommenda e recebido o material já foi feita essa substituição em 18 pontilhões.

Durante o anno de 1895, e obedecendo sempre ao mesmo intuito já manifestado, construíram-se novos desvios e augmentaram-se os comprimentos dos existentes em muitas estações, como consta detalhadamente do relatorio do chefe da Linha.

Ainda, durante o referido periodo a Directoria, sob proposta nossa, encommendou o seguinte material rodante :

6	locomotivas de passageiros, para a bitola de 1. ^m 00				
6	» » cargas	»	»	»	»
1	carro dormitorio de serviço	»	»	»	»
6	carros de passageiros de 1. ^a classe para a bitola de 1. ^m 00.				
8	carros de passageiros de 2. ^a classe para a bitola de 1. ^m 00.				
5	carros de passageiros de 1. ^a e 2. ^a classe para a bitola de 1. ^m 00.				
4	carros de correio e bagagem para a bitola de 1. ^m 00				
320	vagões de carga	»	»	»	»
1	locomotiva tender para a linha Descalvadense				
1	carro de passageiros de 1. ^a e 2. ^a classe para Descalvadense,				
9	vagões de carga para a linha de Santa Rita				
3	locomotivas de passageiros para a bitola de 1. ^m 60				
3	» » manobras	»	»	»	»
6	carros de correio e bagagem	»	»	»	»

Alem dessas encommendas foram tambem feitas outras de diversas machinas-utís para as officinas da bitola larga e da secção Rio Claro, e ainda as de todas as ferragens precisas para substituir por engates de duas pollegadas na rosca, os de $1\frac{3}{4}$ que se achavam empregados nos vagões de mercadorias da bitola larga, conforme pediu a S. Paulo Railway para poder fazer, com segurança, as viagens de 4 vagões carregados nos planos inclinados da serra.

Autorisou mais a Directoria, durante o anno de 1895 e sob proposta nossa, as seguintes obras.

Bitola de 1.^m60.

Construcção de uma estação e armazem entre Leme e Pirassununga para a qual os fazendeiros interessados concorreram com diversos auxilios;

Construcção de um posto telegraphico entre Sant' Anna e Louveira e de mais cinco entre Campinas e Cordeiros;

Construcção de um armazem em Rio Claro para o trafego proprio e de outro para baldeação;

Construcção de dois armazens para inflammaveis, sendo um em Campinas e outro em Rio Claro;

Construcção de um armazem em Campinas para despacho de bagagens e encommendas;

Augmento da estação e da plataforma de Rio Claro;

Construcção de um deposito para carros em Rio Claro.

Construcção de uma nova linha telegraphica.

Bitola de 1.^m00 Secção Rio Claro.

Construcção de duas estações, sendo uma entre Fortaleza e Araraquara e outra entre Brotas e Torrinhas;

Construcção de um grande armazem em S. Carlos.

Construcção de cinco postos telegraphicos sendo 4 entre Rio Claro e Visconde do Rio Claro e um entre Brotas e Torrinha;

Construcção de duas rotundas, sendo uma em Rio Claro para 20 locomotivas, e outra em S. Carlos para 15 locomotivas;

Augmento da estação de Canchim e do armazem de Jaboticabal;

Augmento da estação de Dois Corregos;

Construcção de armazens provisorios em Visconde do Pinhal, Fortaleza, Americo Braziliense, Santa Lucia e Ribeirão Bonito.

Augmento e calçamento a parallelepipedos das plataformas das estações;

Construcção de uma nova linha telegraphica.

Bitola de 0.^m60

Augmento do armazem e da estação de Santa Rita.

Com excepção da estação entre Leme e Pirassununga, das novas linhas telegraphicas e do augmento das plataformas

das estações, que estão sendo feitos administrativamente, todos os demais serviços tem sido empreitados, mediante concorrência publica para a qual também se appellou, com grande proveito, em todos os fornecimentos de material rodante, de trilhos e de dormentes de aço, de que fizemos menção.

Tiveram grande impulso, durante o anno de 1895, as obras do edificio destinado ás novas officinas em Jundiahy, tendo sido installada em agosto toda a secção destinada ás obras de carpintaria e serraria e aos reparos dos carros e vagões. A installação completa das novas officinas e dependencias deverá ficar concluida por todo o correr do anno de 1896.

A descripção detalhada dos serviços executados e do respectivo custo, em 31 de dezembro de 1895, consta do relatório do distincto Vice Inspector geral e chefe da Locomoção.

Em fevereiro de 1895 publicou a Companhia, editaes de concorrência para o fornecimento de 100.000 dormentes de madeira, não se tendo apresentado nenhum licitante.

Cada vez se torna mais difficil a aquisição de dormentes de madeira, em quantidade sufficiente, para acudir ás grandes substituições que exigem as linhas ferreas da Companhia, medindo cerca de 800 kilometros, assumindo essa difficuldade muito maiores proporções na secção Rio Claro. Considerando não só essa circumstancia, como o custo sempre crescente do dormente de madeira, e sua pequena duração dirigimos ao Exm. Sr. Presidenté da Directoria da Companhia, em 22 de agosto de 1895, o seguinte officio, justificando o emprego corrente do dormente metallico nas linhas de 1.^{ma}00 de bitola.

«Como sabe V. Ex. é grande, bem grande, a substituição annual dos dormentes de madeira na linha Rio Claro que estragam-se com rara facilidade, tendo uma duração insignificante. Quero crer que concorre, principalmente, para isso, a natureza do meio em que crescem e se desenvolvem as mattas d'onde procedem os dormentes empregados. Em geral, toda a madeira é de cerrados, não existindo nessa região as grandes mattas espessas e frondosas que se encontram em outras partes do Estado de S. Paulo e nos demais do Brazil.

Durante o anno passado, substituímos 144.079 dormentes na secção Rio Claro ficando na linha

ainda alguns milhares de dormentes podres exigindo substituição que não foi feita por falta de material.

O ramal de Ribeirão Bonito foi concluído e inaugurado em maio de 1894 e já nesse anno retiraram-se da linha 2.065 dormentes podres, os quaes duraram, portanto, *menos* de seis mezes! Imagine V. Ex. como ficam caros esses dormentes que, custando agora 1\$250 cada um, duram apenas um anno e menos.

No primeiro semestre deste anno temos tido falta de dormentes e por isso só se substituíram 47.921, ficando muitos milhares de dormentes podres na linha.

No ramal de Ribeirão Bonito, inaugurado em maio do anno passado, foram mudados, no 1.º semestre deste anno 2.583 dormentes!

Estamos pagando agora os dormentes na linha Rio Claro a 1\$250 cada um, mas, como disse, os fornecimentos são insufficientes para as exigencias e tanto assim é que de janeiro a junho, substituímos somente 47.921, quando em todo o anno passado mudamos 144.079. A consequencia é que vae augmentando a quantidade de dormentes podres na linha, com prejuizo da segurança do movimento e com maior onus para o custeio dos annos seguintes. Acredito que, em muito breve tempo, teremos de pagar a 18\$000 e mais caro ainda a duzia de dormentes da bitola estreita.

Para manter a linha em boas condições se faz necessario, indispensavel substituir annualmente, na secção Rio Claro, 175.000 dormentes dos 700.000 que nella existem presentemente, Ao preço de 1\$500 por dormente se elevará a 262.500\$000, a despeza somente com a sua compra.

Em geral elles são recebidos no prolongamento de Araraquara a Jaboticabal. Carregados ahi, são distribuidos por toda a linha, o que se traduz ainda em dispendio bastante elevado, porquanto uma locomotiva exclusivamente utilizada no transporte de dormentes não póde rebocar mais de 13 gondolas com um total de 1.300 dormentes em cada trem. Accrescente-se a essa despeza a, não

menos importante, de descobrir a linha, retirar os dormentes podres, collocar os novos, calçal-os e soccal-os, cobrindo de novo a linha e mais ainda o custo dos pregos que prendem o dormente ao trilho e ter-se-á ideia da enorme despeza annual que onera o custeio da linha Rio Claro exclusivamente com o serviço da substituição dos dormentes.

Procuremos traduzir em cifras essa despeza. Não tomaremos para isso a substituição normal de 175.000 dormentes por anno, que exige a secção Rio Claro, mas a de 144.079 que effectivamente foi realisada no anno passado. Consideraremos tambem o actual preço de 1\$250 por dormente em lugar de 1\$500 que muito breve teremos de pagar e com esses elementos teremos os seguintes resultados:.

Custo de 144.079 dormentes a 1\$250	180:098\$750
Carregamento e transporte desses dormentes do ponto em que são recebidos, ao lugar do emprego	57:630\$000
Custo dos pregos.	4:326\$500
Custo do asentamento, etc.	128:000\$000
	<hr/>
	370:055\$250

Na linha Rio Claro, medindo 471 kilometros a conservar mantemos um pessoal de 314 trabalhadores que corresponde a um homem por um kilometro e meio de linha relação altamente favoravel e que muito poucas estradas offerecem.

V.Ex. ha-de recordar-se de que, quando Ministro da Agricultura expediu circulares aos directores das estradas de ferro no Norte do Brazil para reduzir esse pessoal ao maximo de 1 homem por kilometro, pois em todas as linhas, havia, conforme verificou o fallecido engenheiro Coutinho, maior proporção de pessoal na conservação da via permanente.

Toda aquella despeza annual em 1894, de 370:000\$000 feita exclusivamente com a substituição de dormentes podres e que tende a crescer

ainda para o futuro, seria entretanto completamente annullada se de aço fossem os dormentes empregados.

Não se traduz, porém só nesse importante economia de 370 contos por anno o resultado do emprego do dormente de aço sobre o de madeira.

Como sabe V.Ex, empregamos, em fins de 1893, por experiencia, 2250 dormentes de aço na linha Rio Claro, que tem dado excellente resultado. Até hoje não houve ainda necessidade de levantar a linha assentada sobre esses dormentes, a qual tem se mantido nivelada apezar das grandes chuvas do anno passado. Quer isso dizer que, com uma linha collocada sobre dormentes de aço se pode diminuir de muito, o pessoal da conservação, cujo serviço mais importante e que mais tempo demanda é o de levantar as juntas que, nos dormentes de madeira baixam constantemente desnivellando a linha.

Na secção Rio Claro mantemos, como disse, um pessoal de 314 homens na conservação da linha que se póde reduzir a 200 pessoas, no caso do emprego dos dormentes de aço. Com os actuaes salarios essa redução importaria em 128:000\$000 por anno, conforme já por outro modo determinamos.

Estou plenamente convencido de que V. Ex. lendo quanto tenho exposto, não permittirá mais que se construa um kilometro da linha nova na secção Rio Claro, com dormentes de madeira.

Meu objectivo, porém, fazendo o presente estudo é outro.

Substituindo todos os actuaes dormentes de madeira empregados na linha Rio Claro por outros de aço poderia a Companhia reduzir a despeza annual da Via-permanente, no minimo, de 370 contos, conforme o calculo feito.

Essa importancia, porém, tende a crescer como já mostrei, pela elevação do preço dos dormentes de madeira e pela maior quantidade a substituir, pois avaliamos aquelle em 1\$250 e esta em 144.079 por anno.

Acceitando, porém, aquella cifra de 370 contos, verifica-se que ao juro de 8% ao anno, corresponde ella ao capital de 4.625 contos, inferior ao que se despenderá, como passo a mostrar.

Toda a actual linha Rio Claro exigirá 700.000 dormentes.

Admittindo o preço de £. 6—8—6 por tonelada, pelo qual podemos adquirir-os, pois corresponde elle ao do contracto ora feito com Fry, Miers para o fornecimento de 60.000 dormentes para o bitola larga a despeza total com os 700.000 dormentes de aço, para a linha Rio Claro se elevará a 5.124 contos, incluindo direitos e frete de Santos até o lugar de emprego e considerando o pagamento ao cambio de 11 dinheiros, como mostra o detalhe seguinte:

Custo do dormente em Santos, pesando com accessorios 39 kilos ao cambio de 11 dinheiros e á razão de £. 6—8—6 por tonelada ingleza . . .	5\$370
Direitos 11%	\$591
Frete a Jundiahy pela tabella 5	\$781
» de Jundiahy ao lugar do emprego á razão de 40. ^{rs} por tonelada kilometro	\$578

Os 700.000 dormentes custarão 5.124.000\$000.

Pela pauta, os dormentes de madeira, pagam pella tabella 14 e os de aço pela tabella 5 muito mais caro.

Por essa tabella, o frete da tonelada de Santos a Jundiahy é de 20\$020 ou \$781 por dormente. Póde-se pedir á S. Paulo Railway para despachar os dormentes de aço pela tabella 14 e nesse caso o frete de 1 dormente será de \$260 e o custo total dos 700.000 dormentes baixará a 4.759.300\$000,

Assim é que, sem maior despeza, póde a Companhia fazer esse importante serviço, rico de beneficos resultados porque com a economia da despeza de custeio paga o juro do capital empregado na compra dos dormentes.

O emprego desses 700.000 dormentes podia ser feito em 4 ou 5 annos e tudo faz suppor que: portanto os respectivos pagamentos se teriam de effectuar a cambio muito mais favoravel do que o de 11 d. que serviu de base ao nosso calculo.

Admittindo o cambio medio de 14 d. para o pagamento integral dos 700.000 dormentes, o seu custo, com direitos, transporte e frete pela tabella 14 seria de 3.947:300\$000.

O juro annual a 10%o desse capital seria 394:730\$000, ou mais ou menos igual ao despendido pela Companhia em 1894 com a substituição dos 144.079 dormentes de madeira.»

Não tendo a Directoria tomado deliberação a respeito dessa nossa proposta, lhe dirigimos em 9 de janeiro do corrente anno de 1896 o seguinte officio.

«Tenho a honra de enviar ás mãos de V Ex. para que se digne examinar, a correspondencia trocada entre o ajudante do chefe da Linha, em Rio Claro e o D.^r Freitas Reys, cuja resposta foi dada com authorisação minha.

Da carta do ajudante do Chefe da Linha com considerações muito ponderosas e criteriosas, observará V. Ex. que presentemente devem existir podres na linha Rio Claro 96.744 dormentes havendo somente em deposito 12.032 para acudir á respectiva substituição crescendo todos os dias portanto o numero dos dormentes estragados. Em o mez de dezembro, os fornecedores só entregaram 4.548 dormentes.

Considero a situação das mais graves porque não acredito que as medidas propostas pelo Dr. Cornhells e acceitas, possam dar em resultado a aquisição de dormentes em quantidade sufficiente para acudir ás necessidades sempre crescentes da linha Rio Claro.

Adquirimos esta linha em abril de 1892 e, desde então, temos substituido alli 361.817 dormentes a saber:

35.940 em	1892
88.822 »	1893
144.079 »	1894
92.976 »	1895

e temos ainda cerca de 100.000 dormentes podres na linha devendo crescer todos os dias esse numero pelo falta de dormentes novos.

Quando adquirimos a linha Rio Claro em abril de 1892, ella media 324 kilometros em trafego e hoje tem a extensão de 471 kilometros. No anno passado de 1895, por falta de madeira substituiram-se menos 51.103 dormentes do que em 1894.

Foram entregues ao trafego, de 1892 a 1895, 147 kilometros de linha, onde muito poucos dormentes se deviam ter substituido, pois foram empregados os ultimos somente ha 3 annos, mas o contrario tem succedido. Avultadissimas têm sido as retiradas de dormentes podres nas linhas novas pela pessima qualidade dos empregados na construcção.

No ramal de Ribeirão Bonito, inaugurado em maio de 1894, já foram retirados 7.926 dormentes podres e ainda existem alli 6.720 estragados, o que faz um total de 14.646 dormentes estragados em 18 mezes de trafego!

Nesse ramal deviam ter sido empregados 60.000 dormentes, de sorte que a quarta parte ficou podre com a duração media de 18 mezes!

Nas linhas novas muitos dormentes tem sido retirados das linhas completamente imprestaveis com duração inferior a *um anno*, como consta dos relatorios do illustrado chefe da Linha.

Fazendo estas considerações é meu intuito patentear a V Ex.^a a situação difficil e séria em que nos achamos para acudir á substituição, na linha Rio Claro, dos dormentes estragados, fornecendo, ao mesmo tempo, maior somma de elementos justificativos de minha proposta de 22 de agosto de 1885, pendente de solução.»

Em face de quanto expuzemos nesses dois officios, resolveu a Directoria da Companhia encomendar 100.000 dormentes de aço para a secção Rio Claro de conformidade com o projecto que deviamos apresentar.

Dando cumprimento a essa ordem, estudamos e projectamos, de accordo com o distincto chefe da Linha um dormente pesando, com os respectivos accessorios, 45 kilos, ou

mais 6 kilos do que os que estão assentados, como experiencia, desde 1893, na linha Rio Claro.

Os dormentes de madeira empregados nessa linha, pesam em média 42 kilos.

Foi aberta concorrência para o fornecimento desses 100.000 dormentes, devendo as respectivas propostas ser apresentadas até 31 de maio.

Ficaremos assim, dentro de pouco tempo, com 174 kilometros de linha assentada sobre dormentes de aço, sendo 92 kilometros na bitola de 1.^m60 e 82 kilometros na bitola de 1.^m0.

A pedido do engenheiro Elmo determinou a Directoria da Companhia que experimentassemos o vagão Elmo destinado a percorrer linhas de diversas bitolas e a supprimir, consequentemente, a baldeação de mercadorias.

Sob as vistas desse engenheiro e a expensas da Companhia, adaptou-se em um vagão de 4 rodas da bitola de 1.^m60 o dispositivo para lhe permittir a circulação em linhas de 1.^m0 de bitola.

Preparando o vagão e a linha de modo a dar franca passagem ás suas rodas internas que, na bitola larga correm suspensas, procedeu-se no dia 4 de setembro, á respectiva experiencia, fazendo o vagão Elmo correr da estação de Santa Gertrudes, na bitola larga, até á de Morro Grande na bitola de 1.^m0.

Consta do relatorio do distincto chefe da Locomoção a descripção detallada dessa experiencia, a que não podemos assistir por estar no Rio de Janeiro, em gozo de licença.

Dignou-se de assistir a essa experiencia, a convite do Sr. Elmo, o illustre ministro da Viacção e Obras Publicas da União, Dr. Antonio Olyntho dos Santos Pires que, por essa occasião visitou em Jundiahy o edificio em construcção para as officinas da Companhia Paulista, percorrendo-o em toda a extensão e examinando-o minuciosamente.

E' cheio de desvanecimento que deixamos consignado a bôa impressão que S. Ex. teve, não só dessa visita, como de sua excursão pelas linhas da Companhia, conforme declarou-nos quando o fomos cumprimentar no Rio de Janeiro, após sua volta de S. Paulo.

IX

OCCORRENCIAS E ACCIDENTES

Devido ás diversas occorrencias e accidentes que se deram, durante o anno, nas linhas ferreas e fluviaes da Companhia, foram victimadas 26 pessoas, sendo 12 por morte e 14 por ferimentos.

No total das 26 pessoas contam-se 5 entre os mortos e 9 entre os feridos que não eram empregados da Companhia e que forão victimas de sua imprudencia em caminhar pela linha ou em saltar dos carros em movimento.

Observações barometricas, thermometricas pluviometricas e de altura d'agua no rio Mogy-guassú, feitas em Porto-Ferreira, no anno de 1895.

MEZES	Médias mensaes barometricas e thermometricas		Temperatura <i>Thermometro</i> <i>Centigrado</i>		Quantidade de chuva cahida em P. Fer- reira em millime- tros.	Quantidade de chuva cahida em Porto Ferreira		Altura d'agua no rio	
	Barometro	Thermo- metro	Maxima	Minima		Maxima	Minima	Maxima	Minima
Janeiro . . .	m 712.79	25,008	30 1/2°	19°	399	87	2	m 5.58	m 2.19
Fevereiro . . .	713.45	24,079	30°	18 1/2°	237	61	2	4.81	3.08
Março . . .	708.69	25,055	30°	21 1/2°	202	36	2	4.69	2.58
Abril . . .	702.68	22,008	30 1/2°	11 1/2°	112	57	2	3.02	1.87
Maió . . .	701.57	19,050	26 0/0°	10 1/2°	44	21	3	3.06	1.64
Junho . . .	702.49	16,054	23 1/2°	4°				1.68	1.37
Julho . . .	701.84	16,041	24 1/2°	9°	33	16	5	1.65	1.18
Agosto . . .	700.72	19,068	27°	11 1/2°	9	9	9	1.17	0.97
Setembro . . .	701.25	20,027	29°	14°	135	36	5	1.76	0.93
Outubro . . .	702.65	23,030	30 1/2°	17°	123	28	3	2.34	0.99
Novembro . . .	702.15	24,032	30 1/2°	19 1/2°	115	40	4	2.18	1.14
Dezembro . . .	701.82	25,042	35°	17 1/2°	89	28	11	2.10	0.87
					1.498				

Jundiah, Abril de 1896.

M. P. Torres Neves

Inspector Geral

RELAÇÃO DOS ANNEXOS QUE ACOMPANHAM O RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL DA COMPANHIA

- | | | |
|----|--|--|
| 1 | Movimento da caixa. | |
| 2 | Demonstração do movimento e receita do trafego proprio | } na bitola de 1.m60. |
| 3 | Demonstração do movimento e receita do trafego commum e em transito | |
| 4 | Demonstração do movimento e receita do trafego proprio | } na bitola de 1.m0 (secção Rio-Claro). |
| 5 | Demonstração do movimento e receita do trafego commum | |
| 6 | Demonstração do movimento e receita do trafego proprio | } na via fluvial e na bitola de 0.m60 (secções Descalvadense e Santa Rita) |
| 7 | Demonstração do movimento e receita do trafego commum | |
| 8 | Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. | } na bitola de 1 m60. |
| 9 | Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. | |
| 10 | Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. | } na bitola de 1.m0 (secção Rio-Claro.) |
| 11 | Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. | |

- | | | |
|----|--|--|
| 12 | Estatística do movimento de passageiros, bagagens e animais. | } na bitola de 0,m60 (secções Descalvadense e Santa Rita). |
| 13 | Estatística do movimento de passageiros, bagagens e animais. | |
| 14 | Estatística do movimento de passageiros, bagagens e animais. | } na via fluvial. |
| 15 | Estatística do movimento de passageiros, bagagens e animais. | |
| 16 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | } na bitola de 1,m60. |
| 17 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | |
| 18 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | } na bitola de 1,m0 (secção Rio-Claro). |
| 19 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | |
| 20 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | } na bitola de 0,m60 (secções Descalvadense e Santa Rita). |
| 21 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | |
| 22 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | } na via fluvial. |
| 23 | Estatística do movimento de mercadorias e animais. | |
-

MOVIMENTO da Caixa durante o anno de 1895

D E V E		H A V E R	
<i>Saldo do mez de Dezembro de 1894</i>	218: 426\$641	Escritorio Central	
Trafego de Passageiros		Importancia recolhida ao Banco	5. 654: 700\$000
Importancia arrecadada das estações	4. 276: 199\$200	Pessoal	
Trafego de Mercadorias		Importancia paga	4. 729: 301\$619
idem idem	6. 670: 242\$960	Materiaes para Custeio	
Escritorio Central		idem idem	564: 842\$231
Importancia recebida por sua conta	9: 120\$000	Secção Rio Claro c/capital	
Companhia Mogyana		idem idem	129: 945\$260
Importancia recebida	190: 466\$010	Companhia São Paulo Railway	
Companhia São Paulo Railway		idem idem	114: 619\$390
idem idem	98: 988\$400	Officinas de Jundiahy c/capital	
Intendencia de Campinas		idem idem	36: 343\$200
idem idem	17: 000\$000	Construcção Ferrea	
Companhia Itatibense		idem idem	13: 483\$900
idem idem	7: 895\$280	Manoel de Oliveira	
Manoel de Oliveira		idem idem	5: 191\$216
idem idem	7: 785\$116	Delmino Soares	
Companhia M. ^c Hardy		idem idem	2: 000\$000
idem idem	5: 211\$140	Luiz de Salles Pupo	
Jacob Borelli		idem idem	2: 000\$000
idem idem	4: 200\$000	Intendencia de São Carlos	
Venda de Generos		idem idem	960\$000
idem idem	3: 297\$425	Material Rodante c/capital	
Vicente Sessa		idem idem	251\$000
idem idem	3: 061\$000	Casas de Operarios em Jundiahy c/capital	
Secção Rio Claro c/capital		idem idem	15\$500
idem idem	1: 136\$800	Despesas de Custeio	
Ramal Ferreo Campineiro		idem idem	52: 691\$786
idem idem	801\$870	SALDO para 1896	298: 246\$750
William T. Cory			
idem idem	240\$000		
Comp. ^a Campineira, Aguas e Esgotos			
idem idem	198\$000		
Daniel Baptista de Oliveira			
idem idem	223\$940		
Victor Aranha			
idem idem	137\$160		
Armbrust Reinhardt & Comp. ^a			
idem idem	104\$800		
Manoel João Ferreira			
idem idem	87\$590		
Viuva Krug & Filhos			
idem idem	86\$620		
Dr. Alfredo de Freitas Reys			
idem idem	75\$570		
Salles Leme, Faber & Comp. ^a			
idem idem	67\$000		
João Franco de Abreu			
idem idem	71\$050		
Dr. Eleuterio da Silva Prado			
idem idem	63\$340		
Amando Novaes			
idem idem	40\$910		
Francisco Gonçalves de Campos			
idem idem	28\$000		
William O Rorke			
idem idem	24\$000		
Luiz Ricca			
idem idem	22\$000		
Companhia Docas de Santos			
idem idem	20\$000		
Lidgerwood & Comp. ^a			
idem idem	19\$900		
Dr. Manoel Pinto Torres Neves			
idem idem	12\$000		
Dr. E. Daffert			
idem idem	8\$720		
Aluguel de Botequins			
idem idem	24: 322\$000		
Aluguel de Casas			
idem idem	5: 058\$320		
Diversos Rendimentos			
idem idem	59: 849\$090		
Rs.	11. 604: 591\$852	Rs.	11. 604: 591\$852

Contadoria, Jundiahy, Abril de 1896.

M. P. Torres Neves
Inspector Geral

F. Gonçalves de Campos
Chefe da Contabilidade

José Firmino Gomes
Caixa

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DO TRAFEGO PROPRIO NO ANNO DE 1895

BITOLA de 1^m 60

ESTAÇÕES	VI AJ AN TES					ENCOMMENDAS E BAGAGEM		ANIMAES EM TREM DE PASSAGEIROS		TELEGRAMMAS			MERCADORIAS		ANIMAES EM TREM DE CARGAS		TRENS ESPECIAES		ARMA- ZENAGEM	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO TOTAL			
	1.a Classe		2.a Classe		TOTAL		Numero	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO	Numero	Palavras	PRODUCTO	Peso em Kilos	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO					
	Numero	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO																		
Agencia Paulista . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.315	151.978	7.245\$440	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.245\$440		
Jundiaby . . .	7.069 ^{1/2}	26.086\$590	23.196 ^{1/2}	41.175\$830	30.266	67.262\$420	119.063	4.362\$960	108	335\$220	1.222	17.379	911\$350	3.135.154	11.536\$480	261	217\$290	—	—	—	84\$200	84.799\$920		
Jundiaby Paulista . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	564	35\$450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35\$450		
Louveira . . .	1.960	3.502\$030	8.266 ^{1/2}	7.765\$400	10.226 ^{1/2}	11.267\$430	21.909	328\$180	64	51\$670	475	6.782	354\$450	820.570	1.131\$820	—	—	—	—	—	148\$010	34\$500	13.316\$060	
Rocinha . . .	2.837 ^{1/2}	4.452\$050	10.120 ^{1/2}	8.649\$950	12.958	13.102\$000	55.229	1.123\$710	124	163\$490	422	6.500	344\$300	5.596.078	5.579\$700	3	31\$960	—	—	—	156\$000	74\$000	20.575\$160	
Vallinhos . . .	5.332	5.479\$380	15.442 ^{1/2}	8.631\$360	20.774 ^{1/2}	14.110\$740	80.592	1.139\$580	145	619\$090	603	10.193	585\$050	1.494.696	1.646\$380	—	—	—	—	—	351\$710	271\$400	18.723\$950	
Campinas . . .	26.994 ^{1/2}	87.054\$690	56.067 ^{1/2}	96.763\$420	83.062	183.818\$110	463.953	19.947\$900	747	3.004\$000	10.690	154.186	8.380\$800	9.086.568	137.791\$680	62	43\$170	1.632\$760	5.652\$390	17.914\$830	8\$500	378.185\$640		
Boa Vista . . .	1.086	1.030\$020	3.313	2.185\$020	4.399	3.215\$040	10.516	180\$560	28	31\$510	118	1.709	91\$650	806.346	593\$050	—	—	—	—	—	—	8\$500	4.120\$310	
Rebouças . . .	4.022	7.958\$460	9.894	11.654\$830	13.916	19.613\$290	45.650	1.034\$370	132	207\$860	483	7.313	379\$250	7.668.800	11.189\$660	1	12\$150	—	—	—	26\$950	56\$800	32.520\$330	
Santa Barbara . . .	4.370 ^{1/2}	11.702\$180	11.758 ^{1/2}	17.176\$530	16.129	28.878\$710	90.831	2.190\$910	190	431\$040	890	13.907	749\$800	1.827.360	14.451\$760	113	88\$300	—	—	—	296\$850	154\$800	47.242\$170	
Tatú . . .	1.576 ^{1/2}	3.106\$680	8.361 ^{1/2}	6.043\$800	9.938	9.150\$480	32.250	703\$270	77	131\$190	347	5.404	279.450	780.507	4.690\$010	27	12\$330	—	—	—	27\$210	47\$600	15.031\$540	
Limeira . . .	9.592	24.925\$890	27.470	29.168\$670	37.062	54.094\$560	172.054	3.869\$350	203	587\$200	2.550	41.322	2.108\$150	2.432.770	12.918\$180	—	—	—	—	—	517\$220	202\$300	74.296\$960	
Cordeiro . . .	4.434	9.231\$560	18.936 ^{1/2}	19.561\$590	23.370 ^{1/2}	28.793\$150	50.723	1.381\$340	164	375\$490	1.528	22.048	1.202\$000	2.380.529	3.831\$800	68	92\$800	—	—	—	97\$080	52\$300	35.825\$960	
Remanso . . .	443 ^{1/2}	791\$500	3.288	3.512\$200	3.731 ^{1/2}	4.303\$700	15.401	555\$280	70	217\$350	167	2.820	147\$000	253.307	1.134\$840	70	69\$300	—	—	—	38\$740	15\$900	6.482\$110	
Araras . . .	5.481 ^{1/2}	16.006\$900	15.396 ^{1/2}	19.019\$330	20.878	35.026\$230	98.631	2.964\$420	209	767\$610	1.880	29.100	1.546\$350	509.664	3.396\$830	27	39\$560	311\$180	687\$240	125\$760	17\$700	10.185\$390		
Goabirola . . .	1.357	2.833\$510	4.634	4.705\$410	5.991	7.538\$920	29.058	822\$330	97	198\$170	431	5.999	320\$050	243.963	1.157\$620	97	130\$600	—	—	—	—	17\$700	5.019\$010	
São Bento . . .	199 ^{1/2}	512\$140	3.074 ^{1/2}	3.141\$140	3.274	3.653\$280	11.940	287\$380	32	44\$000	222	3.370	189\$700	227.997	823\$310	10	7\$000	—	—	—	1\$640	12\$700	5.019\$010	
Leme . . .	3.909	11.879\$750	11.653 ^{1/2}	16.843\$760	15.562 ^{1/2}	28.723\$510	93.539	2.477\$080	185	501\$450	1.830	28.331	1.459\$700	1.970.643	14.942\$130	42	26\$640	—	—	—	885\$330	212\$300	49.228\$440	
Pirassununga . . .	8.659 ^{1/2}	24.989\$780	21.197	29.415\$100	29.856 ^{1/2}	54.404\$880	165.721	4.272\$910	229	538\$920	2.613	38.700	2.123\$410	1.296.877	13.834\$580	33	78\$080	234\$000	—	—	—	857\$420	230\$560	76.574\$760
P. Ferreira . . .	3.219 ^{1/2}	8.037\$910	8.039	13.960\$730	11.258 ^{1/2}	21.998\$640	32.470	1.283\$850	182	492\$590	1.381	19.917	1.098\$230	1.861.721	8.627\$390	—	—	—	—	—	277\$280	137\$400	33.915\$380	
Descalvado . . .	4.147	19.542\$910	7.443	18.551\$490	11.590	38.094\$400	44.053	2.710\$970	115	750\$500	3.085	40.168	2.251\$290	189.234	2.077\$010	—	—	1.170\$000	—	—	—	253\$460	179\$800	47.487\$430
Emas . . .	724 ^{1/2}	1.399\$000	4.437 ^{1/2}	3.575\$170	5.162	4.974\$170	33.126	694\$120	83	90\$100	387	5.186	290\$150	516.784	8.355\$880	31	14\$300	—	—	—	42\$760	13\$900	14.475\$380	
Baguassú . . .	776	2.304\$860	4.973	5.341\$830	5.749	7.646\$690	49.018	1.276\$670	131	752\$000	488	7.054	384\$950	221.802	1.575\$920	2	31\$500	—	—	—	97\$520	24\$600	11.789\$850	
Santa Silveria . . .	668 ^{1/2}	1.948\$060	2.578 ^{1/2}	3.450\$300	3.247	5.398\$360	17.094	713\$920	58	330\$220	256	4.700	248\$250	38.479	303\$120	32	28\$800	—	—	—	873\$330	77\$400	7.973\$400	
Santa Cruz . . .	3.594	8.986\$520	16.485	17.802\$520	20.079	26.789\$040	70.889	2.098\$950	87	330\$340	1.308	24.316	1.303\$500	216.946	1.766\$040	1	5\$180	—	—	—	738\$740	102\$300	33.134\$090	
Santa Veridiana . . .	3.848	19.890\$320	12.416	23.248\$530	16.264	43.138\$850	31.883	1.397\$500	99	301\$770	1.289	17.651	936\$400	143.655	1.146\$690	5	33\$160	—	—	—	161\$830	11\$800	47.128\$000	
Santa Gertrudes . . .	2.092	2.116\$120	8.914 ^{1/2}	4.991\$290	11.006 ^{1/2}	7.107\$410	25.600	740\$630	109	100\$780	436	6.537	348\$800	1.148.446	1.198\$390	13	120\$210	—	—	—	152\$260	28\$700	9.797\$180	
Rio Claro . . .	10.624 ^{1/2}	36.592\$700	28.859	46.337\$430	39.483 ^{1/2}	82.930\$130	135.912	4.470\$670	208	866\$560	5.775	95.886	5.223\$310	685.037	4.806\$590	179	166\$800	—	—	—	1.899\$860	555\$400	100.919\$320	
	119.018 ^{1/2}	342.361\$510	346.216	462.672\$630	465.234 ^{1/2}	805.034\$140	1.997.105	63.028\$810	3.876	12.220\$420	49.232	769.020	40.538\$230	45.553.933	270.506\$860	1.077	1.249\$130	3.437\$940	14.230\$830	20.647\$450	—	1.230.893\$810		

Contadoria, Jundiaby, 20 de Abril de 1896.

F. Gonçalves de Campos

Chefe da Contabilidade

M. P. Torres Neves

Inspector Geral

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DO TRAFEGO PROPRIO NO ANNO DE 1895

FLUVIAL

ESTAÇÕES	VIAJANTES						Encomendas e Bagagem		Animas em trem de passageiros		TELEGRAMMAS			MERCADORIA		Animas em trem de cargas		Vapores e trens e especiaes		Armazenagem	Rendas diversas	Producto Total
	1.ª Classe		2.ª Classe		TOTAL		Peso em Kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Palavras	Producto	Peso em Kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto			
	Numero	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto																
Porto Ferreira	—	2.172\$060	—	—	642 1/2	2.172\$060	9.844	349\$520	13	5\$220	112	1.594	81\$900	473 594	1.934\$170	—	—	—	2.763\$130	4.250	272.400	7.582\$650
» Prainha	—	129\$870	—	—	58 1/2	129\$870	2.257	24\$350	19	7\$400	62	1.119	58\$000	12 450	30\$570	—	—	—	—	—	2.640	252\$830
» Amaral	—	349\$770	—	—	122	349\$770	2.951	51\$490	—	—	100	1.970	106\$100	43.005	118\$760	—	—	—	—	—	—	626\$120
» Cunha Bueno.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	169	8\$650	410	5\$900	—	—	—	—	—	—	14\$550
» Jatahy	—	81\$520	—	—	13	81\$520	102	5\$490	—	—	54	995	51\$500	3.090	21\$200	—	—	—	—	—	—	159\$710
» Cedro	—	31\$280	—	—	7	31\$280	30	420	—	—	5	62	3\$200	—	690	—	—	—	—	—	—	35\$590
» Guataparã	—	275\$830	—	—	52 1/2	275\$830	748	28\$750	—	—	83	1.514	81\$500	4 632	34\$820	—	—	—	—	—	—	420\$900
» Martinho Prado	—	284\$370	—	—	56	284\$370	875	26\$920	3	5\$140	95	1.706	89\$750	14.261	114\$290	—	—	—	—	—	—	520\$470
» Barrinha	—	134\$600	—	—	56	134\$600	991	21\$650	3	7\$300	70	1.148	63\$500	8.500	107\$800	—	—	—	—	44.250	—	379\$100
» Pitangueiras	—	87\$190	—	—	38	87\$190	650	13\$060	5	2\$700	86	1.298	66\$450	472	3\$600	—	—	—	—	45.560	8.400	226\$960
» Pontal	—	94\$780	—	—	28	94\$780	145	5\$420	11	10\$240	79	1.076	56\$650	30.815	91\$230	—	—	—	—	—	—	258\$320
Somma	—	3 641\$270	—	—	1073 1/2	3.641\$270	18.593	527\$070	54	38\$000	757	12.651	667\$200	591 229	2.463\$030	—	—	—	2.763\$130	94.060	283.440	10.477\$200

SECÇÃO DESCALVADENSE

Descalvado	1.156	2.003\$230	5.807	5.671\$080	—	7.674\$310	85.001	1.634\$350	27	20\$480	41	569	31\$550	562\$440	2.090\$350	—	—	—	180\$000	—	—	11.631\$040
São Miguel	312	435\$250	2.039	1.611\$950	—	2.047\$200	6.921	90\$290	7	5\$240	24	283	17.100	199\$610	270\$480	—	—	—	—	470\$880	20\$700	2.921\$890
Salto do Pantano	558 1/2	1.225\$690	2.317 1/2	2.820\$580	—	4.046\$270	2.820	271\$510	33	29\$680	42	572	31.650	20\$186	132\$610	—	—	—	—	429\$780	22\$300	4.963\$800
Somma	2.026 1/2	3.664\$170	10.163 1/2	10 103\$610	—	13.767\$780	94.742	1.996\$150	67	55\$400	107	1.424	80.300	782.236	2.493\$440	—	—	—	180\$000	900\$660	43\$000	19.516\$730

SECÇÃO SANTA RITA

Porto Ferreira	1.328	2.758\$870	3.529	4.330\$050	—	7 088\$920	11.472	501\$810	48	157\$080	257	3.231	175 650	832.764	3.315\$350	—	—	—	—	4\$420	15\$200	11.258\$430
Santa Rita	721	1.482\$650	2.065 1/2	2.525\$580	—	4 008\$230	8.155	329\$050	18	48\$800	185	2.344	123.700	194.871	961\$300	—	—	—	—	69\$560	74\$700	5 615\$340
Somma	2.049	4.241\$520	5.594 1/2	6.855\$630	—	11.097\$150	19 626	830\$860	66	205\$880	442	5 575	299.350	1.027.635	4.276\$650	—	—	—	—	73\$980	89\$900	16.873\$770

Contadoria, Jundiáhy, 20 de Abril de 1896

F. Gonçalves de Campos
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

171

172

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO E RECEITA DO TRAFEGO COMMUM NO ANNO DE 1895

FLUVIAL

ESTAÇÕES	VIAJANTES						Encommendas e Bagagens		Animaes em trem de passageiros		TELEGRAMMAS					MERCADORIAS					Animaes em trem de cargas		TOTAL geral	Importancia arrecadada nas estações do trafego proprio e commum						
	1.ª Classe		2.ª Classe		TOTAL		PESO EM KILOS		PRODUCTO	NUMERO DOS		DESPACHADOS		RECEBIDOS		PRODUCTO	PESO EM KILOS		Varios		TOTAL			Numero	PRODUCTO	TOTAL geral	Trafego de Passageiros	Trafego de Mercadorias		
	NUMERO DOS		NUMERO DOS		Numero	PRODUCTO	Despachado	Recebido		Despa- chados	Recebidos	Numero	Palavras	Numero	Palavras		Numero	Palavras	Despachado	Rere- bido	Despachado	Recebido	Despachado						Recebido	PESO EM KILOS	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO
	Embarcados	Desem- barcados	Embarcados	Desem- barcados																				Despachado	Recebido	Despachados	Recebidos	Despachados		
Porto Ferreira . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5:696\$360	2:407\$880	
» Prainha . . .	—	—	—	—	—	—	824	1 792	31\$610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	470\$000	140\$000	
» Amaral . . .	—	—	—	—	—	—	3.222	5.597	195\$880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25:471\$340	1:262\$860		
» Cunha Bueno . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	301\$000	—	
» Jatahy . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17\$720	13\$720	
» Cedro . . .	—	—	—	—	—	—	118	2.217	114\$060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	249\$270	606\$430	
» Guataparã . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42\$420	790	
» Martinho Prado . . .	—	—	—	—	—	—	180	5.801	511\$340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2\$550	—	
» Barrinha . . .	—	—	—	—	—	—	570	8.982	860\$720	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46:086\$720	1:516\$900	
» Pitangueiras . . .	—	—	—	—	—	—	—	254	24\$550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38:712\$670	313\$100	
» Pontal . . .	—	—	—	—	—	—	175	4.668	525\$830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40:131\$410	1:262\$980	
Total . . .	—	—	—	—	—	—	38	2.762	334\$000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	423\$690	148\$000
Total . . .	—	—	—	—	—	—	2	16\$100	16\$100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2:164\$910	320\$000
Total . . .	—	—	—	—	—	—	5.127	32.073	2:597\$990	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20:197\$270	596\$000	
Total . . .	—	—	—	—	—	—	155	2.481	187\$790	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20:197\$270	596\$000	
Total . . .	—	—	—	—	—	—	49.048	—	1:751\$520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35:043\$340	400\$100	
Total . . .	—	—	—	—	—	—	1.549	26.901	1 585	24.147	2697\$020	4.279 628	2.242	104:050\$900	1 985.900	4 421 776	98:625\$360	10.689 546	202:676\$260	—	—	—	—	—	—	—	—	207:987\$370	11:834\$090	5:399\$470

SECÇÃO DESCALVADENSE

Descalvado . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9:974\$770	1:195\$680
» São Miguel . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Pantano . . .	—	—	—	—	—	—	9.155	10.282	334\$280	21	12	19\$760	68	877	83	1.108	108.730	1.304.402	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Aurora . . .	—	—	—	—	—	—	16.512	17.678	903\$160	19	15	28\$270	175	2.676	309	4.266	366.030	2.362.759	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total . . .	—	—	—	—	—	—	25 667	27.960	1:237\$440	40	27	48\$030	243	3.553	302	5 374	474 760	3.818.329	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

SECÇÃO SANTA RITA

P. Ferreira Santa Rita . . .	3.179	2.459	11:650\$190	5.510	5.434 1/2	13:105\$320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8:373\$820	1:846\$600		
Total . . .	3.179	2.459	11:650\$190	5.510	5.434 1/2	13:105\$320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86:916\$940	214:161\$410	
Total . . .	3.179	2.459	11:650\$190	5.510	5.434 1/2	13:105\$320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95:290\$760	216:008\$010

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ANIMAES COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS

BITOLA DE 1º 60

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA (FERREA) 1.º 60															PAULISTA (FLUVIAL)			PAULISTA (Descalvadense) 0.º 60			PAULISTA (SANTA RITA) 0.º 60			SÃO PAULO RAILWAY			MOGYANA			PAULISTA (RIO CLARO) 1.º 0			ITATIBENSE			RAMAL FERREO CAMPINEIRO			UNIÃO SOROCABANA e ITUANA			BRAGANTINA			PARA										
	VIAJANTES				Bagagens e encomendas	Animas em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animas em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animas em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animas em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animas em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animas em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animas em trens de passageiros																				
	1.ª Classe	2.ª Classe	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total												
	Kilos						Kilos	Kilos				Kilos	Kilos				Kilos	Kilos				Kilos	Kilos				Kilos	Kilos				Kilos	Kilos				Kilos	Kilos																		
Jundiáhy	7.245 1/2	19.390	26.635 1/2	75.275	221	—	—	—	—	—	333	1	58 1/2	140 1/2	199	1.552	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jundiáhy																		
Louveira	2.066	10.083 1/2	12.149 1/2	40.721	44	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Louveira																				
Rocinha	2.816 1/2	10.200	13.016 1/2	91.919	79	—	—	—	—	—	—	—	—	10 1/2	69	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rocinha																				
Vallinhos	7.939	15.133	23.072	107.870	107	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Vallinhos																				
Campinas	25.248 1/2	53.349	78.597 1/2	326.613	672	—	—	—	—	—	—	—	—	383 1/2	2.277	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Campinas																				
Bôa Vista	954	4.186	5.140	31.221	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bôa Vista																				
Rebouças	3.264	10.031	13.295	66.393	155	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rebouças																				
Santa Barbara	3.604 1/2	11.865 1/2	15.470	75.392	180	—	—	—	—	—	—	—	—	16 1/2	52 1/2	69	104	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Barbara																				
Tatú	1.386	9.905 1/2	11.291 1/2	74.125	68	—	—	—	—	—	—	—	—	36	37	489	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tatú																				
Limeira	9.636	26.336 1/2	35.972 1/2	119.451	266	—	—	—	—	—	—	—	—	65 1/2	117	182 1/2	646	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Limeira																				
Cordeiros	4.390	19.297 1/2	23.687 1/2	75.284	124	—	—	—	—	—	—	—	—	48	138 1/2	186 1/2	247	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Cordeiros																				
Santa Gertrudes	1.993	10.595 1/2	12.588 1/2	66.189	60	—	—	—	—	—	—	—	—	4 1/2	2	6 1/2	455	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Gertrudes																				
Rio Claro	10.649 1/2	28.165 1/2	38.815	103.652	266	—	—	—	—	—	—	—	—	140 1/2	286 1/2	427	1.559	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rio Claro																				
Remanso	454 1/2	4.338 1/2	4.793	16.971	31	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Remanso																				
Araras	5.587	13.171	18.758	94.928	158	—	—	—	—	—	—	—	—	62 1/2	217	279 1/2	2.456	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Araras																				
Guabirola	1.340	5.172 1/2	6.512 1/2	31.547	54	—	—	—	—	—	—	—	—	11 1/2	66 1/2	78	364	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Guabirola																				
São Bento	218 1/2	5.553	5.771 1/2	39.945	29	—	—	—	—	—	—	—	—	21 1/2	21	261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Bento																				
Leme	3.885 1/2	10.104	13.989 1/2	75.586	110	—	—	—	—	—	—	—	—	406	553 1/2	1.380	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Leme																				
Pirassununga	8.808	20.714	29.522	136.941	345	—	—	—	—	—	—	—	—	729	1.093	1.822	8.844	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Pirassununga																				
Emas	701 1/2	4.963	5.664 1/2	43.762	45	—	—	—	—	—	—	—	—	4	23 1/2	27 1/2	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Emas																				
Baguassú	825 1/2	5.576 1/2	6.402	70.531	86	—	—	—	—	—	—	—	—	11	27	38	189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Baguassú																				
Santa Silveria	812	2.611 1/2	3.423 1/2	15.511	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Silveria																				
Santa Cruz	3.421	13.214 1/2	16.635 1/2	44.222	101	—	—	—	—	—	—	—	—	168 1/2	209	377 1/2	2.279	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Cruz																				
Santa Veridiana	4.185	17.053	21.238	66.869	229	—	—	—	—	—	—	—	—	177 1/2	413 1/2	591	2.677	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Veridiana																				
Porto Ferreira	3.120	7.398 1/2	10.518 1/2	37.601	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira																				
Descalvado	4.467 1/2	7.807 1/2	12.275	68.586	223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Descalvado																				
Somma	119.018 1/2	346.216	465.234 1/2	1.997.105	3.876	—	—	—	—	—	—	—	—	15.296	30	2.087	3.921	6.608	33.115	40	29.633	52.613	82.246	1.402.599	1.095	1.068 1/2	3.700	4.768 1/2	72.104	181	3.744 1/2	8.178 1/2	11.923	128.162	365	2.040	3.658 1/2	5.698 1/2	34.109	42	—	—	—	15.109	57	1.276 1/2	941 1/2	2.218	61.821	61	363 1/2	1.056	1.419 1/2	21.559	82	Somma

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ANIMAES COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS BITOLA DE 1,º SECCÃO RIO CLARO

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA (RIO CLARO) 1,º 0			PAULISTA (Ferreá) 1,º 60			PAULISTA (FLUVIAL)			PAULISTA (Descalvadense) 0,º 60			PAULISTA (Santa Rita) 0,º 60			SÃO PAULO RAILWAY			MOGYANA			ITATIBENSE			RAMAL FERREO CAMPINEIRO			UNIÃO SOROCABANA e ITUANA			BRAGANTINA			DE	
	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encomendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES	Bagagens e encomendas	Animaes em trens de passageiros		DE
	1.ª Classe	2.ª Classe	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total							
				Kilos				Kilos				Kilos				Kilos				Kilos				Kilos				Kilos				Kilos			
Rio Claro	13 772 1/2	36 387 1/2	50 160	291 313	687	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rio Claro	
Morro Grande	2 466	7 888	10 354	30 461	185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Morro Grande		
Corumbataty	1 438	7 703	9 141	46 467	214	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Corumbataty		
Annapolis	2 062	7 390 1/2	9 452 1/2	44 087	177	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Annapolis		
Oliveiras	761 1/2	3 836 1/2	4 598	28 763	174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Oliveiras		
Visconde do Rio Claro	1 602	4 585	6 187	20 371	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Visconde do Rio Claro		
Colonia	604 1/2	3 911	4 515 1/2	28 292	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Colonia		
São Carlos	29 522 1/2	107 331 1/2	136 854	961 493	1 251	1 151 1/2	2 454 1/2	3 606	29 637	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Carlos		
Babylonia	1 895	11 026	12 921	56 078	170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Babylonia		
Floresta	579 1/2	5 012	5 804 1/2	44 466	142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Floresta		
Canchim	4	70 1/2	74 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Canchim		
Capão Preto	579 1/2	3 315 1/2	3 895	16 986	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Capão Preto		
Agua Vermelha	1 284 1/2	7 023	8 307 1/2	34 404	183	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Agua Vermelha		
Araraby	1 126 1/2	6 649	7 775 1/2	44 205	240	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Araraby		
Santa Eudoxia	922	4 299 1/2	5 221 1/2	24 998	204	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Eudoxia		
Angico	135	774	909	4 919	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Angico		
Monjolinho	1 406 1/2	7 679	9 085 1/2	58 489	164	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Monjolinho		
Jacaré	970	6 671	7 641	36 362	141	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jacaré		
Ribeirão Bonito	4 799 1/2	11 461	16 260 1/2	56 208	322	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ribeirão Bonito		
Visconde do Pinhal	4 098 1/2	11 733 1/2	15 832	55 982	338	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Visconde do Pinhal		
Fortaleza	2 520	7 884	10 404	34 094	240	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Fortaleza		
Araraquara	10 655	32 918 1/2	43 573 1/2	247 864	586	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Araraquara		
Americo Brasiliense	3 355 1/2	9 908	13 263 1/2	61 593	261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Americo Brasiliense		
Santa Lucia	2 350 1/2	12 387 1/2	14 738	65 340	449	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Lucia		
Rincão	1 837	6 444	8 281	27 857	179	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rincão		
Motuca	108	1 689	1 797	6 149	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Motuca		
Hammond	748	4 749	5 497	20 868	101	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hammond		
Guariba	2 896	7 826	10 722	65 863	204	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Guariba		
Corrego Rico	423	2 077	2 500	7 479	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Corrego Rico		
Jaboticabal	6 037	15 949 1/2	21 986 1/2	101 527	321	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jaboticabal		
Morro Pellado	2 576	5 313 1/2	7 889 1/2	54 744	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Morro Pellado		
Campo Alegre	1 362	2 916	4 278 1/2	30 576	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Campo Alegre		
Brotas	4 422 1/2	7 532 1/2	11 955	126 424	139	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Brotas	
Torrinha	3 630	6 891 1/2	10 521 1/2	41 640	206	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Torrinha	
Ventania	532	1 897 1/2	2 429 1/2	10 941	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ventania	
Dous Corregos	3 965 1/2	6 631	10 596 1/2	76 924	107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Dous Corregos	
Mineiros	2 520 1/2	6 491	9 011 1/2	38 299	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mineiros	
Banharão	1 202 1/2	4 627	5 829 1/2	29 792	83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Banharão	
Jahú	5 312 1/2	10 212	15 524 1/2	106 891	188	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jahú	
Somma	126 696	409 091 1/2	535 787 1/2	3 039 209	8 391	3 744 1/2	8 178 1/2	11 923	168 162	365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Somma		

M. I. Garcia,
Secretario.

Jundiahy — Abril de 1896.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

281

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ANIMAES COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS BITOLA DE 0.º 60

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																																				DE															
	PAULISTA (Descalvadense) 0, m 60						PAULISTA (Santa Rita) 0, m 60				PAULISTA (Ferreá) 1, m 60				SÃO PAULO RAILWAY				PAULISTA (Rio Claro) 1, m 0				PAULISTA FLUVIAL				BRAGANTINA				UNIÃO SOROCABANA E ITUANA				MOGYANA				ITATIBENSE				RAMAL FERREO CAMPINEIRO									
	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros									
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.		2.ª Cl.						Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.
Descalvadense	1.156	5.807	6.963	Kilos 85.001	27																																															
Descalvado	312	2.039	2.351	6.921	7																																															
São Miguel	558 ¹ / ₂	2.317 ¹ / ₂	2.876	12.820	33																																															
Pantano																																																				
Aurora																																																				
Somma	2.026¹/₂	10.163¹/₂	12.190	104.742	67																																															
Santa Rita						1.328	3.529	4.857	11.472	48																																										
Porto Ferreira				111		721	2.065 ¹ / ₂	2.786 ¹ / ₂	8.155	18	2.087	3.921	6.008	33.115	40	1.028	1.349 ¹ / ₂	2.377 ¹ / ₂	22.897	28	54	216 ¹ / ₂	270 ¹ / ₂	5.751	5																											
Santa Rita																																																				
Somma				111		2.049	5.594¹/₂	7.643¹/₂	19.627	66	2.087	3.921	6.008	33.115	40	1.028	1.349¹/₂	2.377¹/₂	22.897	28	54	216¹/₂	270¹/₂	5.751	5																											

Junday, Abril de 1896.
M. I. GARCIA,
Secretário.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ANIMAES COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS
BITOLA DE 0.^m 60

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																														PARA																									
	PAULISTA (Descalvadense) 0, m 60					PAULISTA (Santa Rita) 0, m 60					PAULISTA (Ferreá) 1, m 60					SÃO PAULO RAILWAY					PAULISTA (Rio Claro) 1, m 0					MOGYANA						BRAGANTINA					UNIÃO SOROCABANA E ITUANA					PAULISTA FLUVIAL					ITATIBENSE					RAMAL FERREO CAMPINEIRO				
	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros		VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros										
1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.			Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.			Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.			Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			
Descalvadense				Kilos						Kilos						Kilos						Kilos						Kilos						Kilos												Descalvadense										
Descalvado	859 ^{1/2}	4.043 ^{1/2}	4.903	15.835	40																																								Descalvado											
São Miguel	80 ^{1/2}	786	866 ^{1/2}	10.694																																								São Miguel												
Pantano	441 ^{1/2}	2.269 ^{1/2}	2.711	25.347	9												4.583	12																										Pantano												
Aurora	645	3.064 ^{1/2}	3.709 ^{1/2}	52.866	18												7.676	12																										Aurora												
Somma	2.026 ^{1/2}	10.163 ^{1/2}	12.190	104.742	67									12.259	24								1.142																					Somma												
Santa Rita																																															Santa Rita									
Porto Ferreira				94				721	2.065 ^{1/2}	2.786 ^{1/2}	8.115	18																																		Porto Ferreira										
Santa Rita								1.328	3.529	4.857	11.472	48	2.434	5.404 ^{1/2}	7.838 ^{1/2}	47.059	78	21	11	32	58.088	48		6	6	1.483	3	4	11	15	1884			2	2	515	2					44			Santa Rita											
Somma				94				2.049	5.594 ^{1/2}	7.643 ^{1/2}	19.627	66	2.434	5.404 ^{1/2}	7.838 ^{1/2}	47.059	78	21	11	32	58.088	48		6	6	1.483	3	4	11	15	1884			2	2	515	2					44			Somma											

Jundiay, Abril de 1896.

M. I. GARCIA,
Secretario.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ANIMAES COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS VIA FLUVIAL

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																														DE																									
	PAULISTA (FLUVIAL)					PAULISTA (Ferreá) 1,m 60					SÃO PAULO RAILWAY					MOGIANA					PAULISTA (Rio Claro) 1,m 00					PAULISTA (Santa Rita) 0,m 60						RAMAL FERREO CAMPINEIRO					UNIÃO SOROCABANA E ITUANA					BRAGANTINA					PAULISTA (Descalvadense) 0,m 60					ITATIBENSE				
	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros		VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e en-commendas	Animaes em trens de passageiros															
1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.			2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.			Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.			Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total								
Porto Ferreira	—	—	642½	Kilos 9.844	13	—	—	—	Kilos —	—	—	—	Kilos —	—	—	—	Kilos —	—	—	—	Kilos —	—	—	—	Kilos —	—	—	—	Kilos —	—	—	—	Kilos —	—	—	—	Porto Ferreira																			
» Prainha	—	—	58½	2.257	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Prainha																			
» Amaral	—	—	122	2.951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Amaral																			
» Cunha Bueno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cunha Bueno																			
» Jatahy	—	—	13	102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Jatahy																			
» Cedro	—	—	7	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cedro																			
» Guataparã	—	—	52½	748	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Guataparã																			
» Martinho Prado	—	—	56	875	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Martinho Prado																			
» Barrinha	—	—	56	991	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Barrinha																			
» Pitangueiras	—	—	38	650	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pitangueiras																			
» Pontal	—	—	28	145	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pontal																			
Somma	—	—	1.073½	18.593	54	—	—	—	2.864	—	—	—	933	—	—	—	149	—	—	—	856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	325	—	—	—	Somma																			

Jundiahy, Abril de 1896.

M. I. GARCIA,

Secretario.

M. P. Torres Neves,

Inspector Geral.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA do movimento de bagagens e animaes com indicação das procedencias e destinos

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																								
Para	Paulista (Fluvial)		Paulista (Ferrea) 1, m 60		S. Paulo Railway		Mogyana		Paulista (Rio Claro) 1, m 0		Paulista (Santa Rita) 0, m 60		Paulista (Descalvadense) 0, m 60		União Soroca- bana e Ituana		Bragantina		Itatibense		Ramal Ferreo Campineiro		Para	
	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bilhetes de 2. ^a cl.	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e en- comendas	Animaes em trens de passageiros			
Porto Ferreira.	Kilos	—	Kilos	—	—	—	—	Kilos	—	Kilos	—	Kilos	—	Kilos	—	Kilos	—	Kilos	—	Kilos	—	—	—	Porto Ferreira
» Prainha	3.940	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Prainha
» Amaral	1.280	2	473	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Amaral
» Cunha Bueno	7.080	14	263	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cunha Bueno
» Jatahy	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Jatahy
» Cedro	2.141	2	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cedro
» Guataparã	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Guataparã
» Martinho Prado	502	—	273	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Martinho Prado
» Barrinha	184	—	706	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Barrinha
» Pitangueiras	1.002	15	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pitangueiras
» Pontal	1.096	1	158	—	2	—	—	9	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pontal
» Pontal	1.301	—	739	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pontal
Somma	18.593	54	2.802	—	2	28.931	—	104	—	37	—	65	—	—	—	99	—	35	—	—	—	—	—	Somma

Jundiahy, abril de 1896

M. I. GARCIA,
Secretario.

M. P. TORRES NEVES,
Inspector Geral.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos
(BITOLA DE 1.º O) SECÇÃO RIO CLARO

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																											DE																	
	Paulista (Rio Claro 1.º 0)				Paulista (Ferreia 1.º 60)				Paulista (Fluvial)				Paulista (Descalvadense 0.º 60)				Paulista (Santa Rita 0.º 60)				São Paulo Railway				Mogyana				Itatibense				Ramal Ferreo Campineiro				União Sorocabana e Ituauna				Bragantina				
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS				Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas								
Café	Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café	Diversos		Total	Café	Diversos		Total	Café	Diversos		Total	Café	Diversos	Total				
Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos												
Rio Claro			12.336.701	98																														Rio Claro											
Morro Grande			1.059.152	12	585	50.888	51.473		2.160	3.007	5.167																								Morro Grande										
Corumbataty			510.161	23		16.221	16.221																													Corumbataty									
Annapolis			140.161		125	8.160	8.285																												Annapolis										
Oliveiras			168.317		60	9.890	9.950																													Oliveiras									
Visconde do Rio Claro			115.600	4		4.022	4.022																												Visconde do Rio Claro										
Colonia			600.869		15	4.280	4.295																												Colonia										
São Carlos			6.780.440	12		72.472	72.472																												São Carlos										
Babylonia			72.321	155		10.900	10.900																												Babylonia										
Floresta			68.598	130		956	956																												Floresta										
Canchim																																				Canchim									
Capão Preto			669.136	78		7.460	7.460																													Capão Preto									
Água Vermelha			545.456			3.733	3.733																													Água Vermelha									
Ararahy			378.663	6		1.131	1.131																													Ararahy									
Santa Eudoxia			284.887	7		23.827	23.827																													Santa Eudoxia									
Angico			289.284																																	Angico									
Monjolinho			981.184	19	2.400	2.496	4.896																													Monjolinho									
Jacaré			247.531			4.290	4.290																													Jacaré									
Ribeirão Bonito			1.195.188	7	1.316	42.711	44.027																													Ribeirão Bonito									
Visconde do Pinhal			415.434	2		32.330	32.330																													Visconde do Pinhal									
Fortaleza			265.000		240	11.813	12.053																													Fortaleza									
Araraquara			1.776.996	59		74.581	74.581	20																												Araraquara									
Americo Brasiliense			442.844	40	1.831	37.708	39.539																													Americo Brasiliense									
Santa Lucia			595.930			256.095	256.095																													Santa Lucia									
Rincão			569.279			44.249	44.249																													Rincão									
Motuca			219.476			6.721	6.721																													Motuca									
Hammond			360.822	1		26.059	26.059																													Hammond									
Guariba			460.568		340	50.765	51.105																													Guariba									
Corrego Rico			1.483.917			3.160	3.160																													Corrego Rico									
Jaboticabal			1.120.409	172	57	34.947	35.004																													Jaboticabal									
Mcro Pellado			230.030	36		4.351	4.351																													Mcro Pellado									
Campo Alegre			78.603	36		12.713	12.713																													Campo Alegre									
Brotas			1.386.248	20		8.698	8.698																													Brotas									
Torrinha			101.608	97		4.361	4.361																													Torrinha									
Ventania			51.899			804	804																														Ventania								
Dous Corregos			501.796	698		5.681	5.681																													Dous Corregos									
Minheiros			362.858	1.524	2.205	17.280	19.485																													Minheiros									
Banharão			257.744	8	60	83.889	83.949	10		673	673																									Banharão									
Jahú			906.367	325	64	141.054	141.118	55																												Jahú									
J																																				Somma									
			38.030.877	3.569	9.298	1.120.696	1.129.994	85	2.160	4.935	7.095																									Somma									

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos BITOLA DE 1.^m 00 SECÇÃO RIO CLARO

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																											PARA																	
	Paulista (Rio Claro 1. ^m 00)				Paulista (Ferrea 1. ^m 60)				Paulista (Fluvial)				Paulista (Descalvadense 0. ^m 60)				Paulista (Santa Rita 0. ^m 60)				São Paulo Railway				Mogyana				Itatibense				Ramal Ferreo Campineiro				União Sorocabana e Ituana				Bragantina				
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS				Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas												
Café	Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café		Diversos	Total	Café	Diversos		Total	Café	Diversos		Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total					
Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos										
Rio Claro			2.348.786	1.252																														Rio Claro											
Morro Grande			251.776	12																														Morro Grande											
Corumbatahy			466.727						85	85																								Corumbatahy											
Annapolis			943.440		30																													Annapolis											
Oliveiras			363.772	16																														Oliveiras											
Visconde do Rio Claro			261.505																															Visconde do Rio Claro											
Colonia			495.242																															Colonia											
São Carlos			8.615.200	1.487	63																													São Carlos											
Babylonia			475.365																															Babylonia											
Floresta			604.260																															Floresta											
Canchim			1.206																															Canchim											
Capão Preto			323.720	46																														Capão Preto											
Agua Vermelha			581.792	7																														Agua Vermelha											
Ararahy			401.416																																Ararahy										
Santa Eudoxia			109.419	13																															Santa Eudoxia										
Angico			87.972																																Angico										
Monjolinho			607.245																																Monjolinho										
Jacaré			1.889.223																																Jacaré										
Ribeirão Bonito			1.743.580																																Ribeirão Bonito										
Visconde do Pinhal			1.343.649	25																															Visconde do Pinhal										
Fortaleza			594.005	42																															Fortaleza										
Araraquara			2.687.774	24																															Araraquara										
Americo Brasiliense			1.550.648	27																															Americo Brasiliense										
Santa Lucia			851.523	62																															Santa Lucia										
Rincão			312.172	16																															Rincão										
Motuca			245.575																																Motuca										
Hammond			607.714	32																															Hammond										
Guariba			970.610	78																															Guariba										
Corrego Rico			79.474																																Corrego Rico										
Jaboticabal			2.341.119	132																															Jaboticabal										
Morro Pellado			1.302.575	105																															Morro Pellado										
Campo Alegre			477.778	23																															Campo Alegre										
Brotas			339.969																																Brotas										
Torrinha			1.157.850	85																															Torrinha										
Ventania			254.140																																Ventania										
Dous Corregos			480.394	22																															Dous Corregos										
Mineiros			440.430	7																															Mineiros										
Banharão			408.191																																Banharão										
Jahú			1.013.641	56																															Jahú										
Somma			38.030.877	3.569	93																														Somma										

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS

BITOLA DE 0,™ 60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																												DE						
	PAULISTA (Descalvadense) 0,™ 60			PAULISTA (SANTA RITA) 0,™ 60			PAULISTA (FERREA) 1,™ 60			Animaes em trem de carga	PAULISTA FLUVIAL			SÃO PAULO RAILWAY			PAULISTA (RIO CLARO) 1,™ 0			MOGYANA			BRAGANTINA			UNIÃO SOROCABANA e ITUANA				RAMAL FERREO CAMPINEIRO			ITATIBENSE		
	MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS				MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS				MERCADORIAS					
Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total			
Descalvadense	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Descalvadense			
Descalvado	—	—	562.440	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Descalvado		
São Miguel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Miguel		
Pantano	—	—	199.610	—	—	—	—	17.812	17.812	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Pantano		
Aurora	—	—	20.186	—	—	—	540	11.004	11.544	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Aurora		
Somma	—	—	782.236	—	—	—	540	28.816	29.356	—	—	—	—	3.817.639	59.470	3.877.139	—	6.448	6.448	—	5.596	5.596	—	—	—	120	557	677	—	—	—	—	Somma		
Santa Rita																																	Santa Rita		
Porto Ferreira	—	—	—	—	—	832.764	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira		
Santa Rita	—	319	319	—	—	194.871	270	149.949	150.219	18	—	5.609	5.609	3.822.407	56.922	3.879.329	54	11.350	11.404	120	4.008	4.128	—	285	285	—	722	722	—	95	95	—	—	Santa Rita	
Somma	—	319	319	—	—	1.027.635	270	149.949	150.219	18	—	5.609	5.609	3.822.407	56.922	3.879.329	54	11.350	11.404	120	4.008	4.128	—	285	285	—	722	722	—	95	95	—	—	Somma	

M. I. Garcia
Secretario.

Jundiahy — Abril de 1896.

M. P. Torres Neves
Inspector Geral.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS

BITOLA DE 0,™ 60

PARA	DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																											PARA							
	PAULISTA (Descalvadense) 0,™ 60			PAULISTA (SANTA RITA) 0,™ 60			PAULISTA (FERREA) 1,™ 60			Animaes em trem de carga	PAULISTA FLUVIAL			SÃO PAULO RAILWAY			PAULISTA (RIO CLARO) 1,™ 0			MOGYANA			BRAGANTINA			UNIÃO SOROCABANA e ITUANA			RAMAL FERREO CAMPINEIRO			ITATIBENSE			
	MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS				MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			
Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total
Descalvadense	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Descalvadense
Descalvado	—	—	213.245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Descalvado
São Miguel	—	—	2.326	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Miguel
Pantano	—	—	292.325	—	3.19	3.19	—	168.150	168.150	—	—	—	—	—	—	—	—	333.469	333.469	—	11.173	11.173	—	—	—	—	—	—	—	3.072	3.072	—	—	—	Pantano
Aurora	—	—	274.340	—	—	—	—	101.549	101.549	—	—	10.760	10.760	—	—	—	—	396.469	396.469	—	6.653	6.653	—	1.159	1.159	—	—	—	—	24.347	24.347	—	—	—	Aurora
Somma	—	—	782.236	—	3.19	3.19	—	269.699	269.699	—	—	10.760	10.760	—	—	—	—	729.938	729.938	—	17.826	17.826	—	1.159	1.159	—	—	—	—	27.419	27.419	—	—	—	Somma
Santa Rita																																			Santa Rita
Porto Ferreira	—	—	—	—	—	194.871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
Santa Rita	—	—	—	—	—	832.764	—	1.110.162	1.110.162	1	—	7.224	7.224	—	—	—	—	3.109.289	3.109.289	—	6.721	6.721	—	3.640	3.640	—	508	508	—	20.142	20.142	—	—	—	Santa Rita
Somma	—	—	—	—	—	1.027.635	—	1.110.162	1.110.162	1	—	7.224	7.224	—	—	—	—	3.109.289	3.109.289	—	6.721	6.721	—	3.640	3.640	—	508	508	—	20.142	20.142	—	—	—	Somma

M. I. Garcia
Secretario.

Jundiahy — Abril de 1896.

M. P. Torres Neves
Inspector Geral.

(Annexo n. 22)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias com indicação das procedencias e destinos

VIA FLUVIAL

DE		PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																											DE							
		PAULISTA (Fluvial)			PAULISTA (Ferreá) 1,m 60			SÃO PAULO RAILWAY			MOGYANA			PAULISTA (Rio Claro) 1,m 0			PAULISTA (Santa Rita) 0,m 60			Ramal Ferreo Campineiro			União Sorocabana e Ytuana			BRAGANTINA					PAULISTA (Descalvadense) 0,m 60			ITATIBENSE		
		MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS							
		Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total		
		Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos		
Porto Ferreira	—	—	473.594	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira	—
» Prainha	—	—	12.450	—	14.377	14.377	326.838	62.322	989.160	—	120	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Prainha	—
» Amaral	—	—	43.005	—	78.395	78.395	1.118.320	70.936	1.189.256	—	—	—	—	1.000	1.000	—	7.094	7.094	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Amaral	—
» Cunha Bueno	—	—	410	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cunha Bueno	—
» Jatahy	—	—	3.090	—	4.510	4.510	1.057.160	12.714	1.069.874	—	—	—	—	785	785	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Jatahy	—
» Cedro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cedro	—
» Guataparã	—	—	4.632	—	36.627	36.627	1.180.108	316.896	1.497.004	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Guataparã	—
» Martinho Prado	—	—	14.261	—	9.885	9.885	547.958	791.784	1.339.742	—	816	816	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Martinho Prado	—
» Barrinha	—	—	8.500	—	889	889	—	11.150	11.150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Barrinha	—
» Pitangueiras	—	—	472	—	64.101	64.101	—	199.940	199.940	—	—	—	—	6.210	6.210	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pitangueiras	—
» Pontal	—	—	30.815	49.048	262.582	311.630	—	6.414	6.414	—	50	50	—	—	—	—	130	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pontal	—	
Somma	—	—	591.229	49.048	471.366	520.414	4.230.384	1.472.156	5.702.540	—	986	986	—	7.995	7.995	—	7.224	7.224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Somma	—

M. I. Garcia
Secretario

JUNDIAHY — Abril de 1896

M. P. Torres Neves
Inspector Geral

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA do movimento de mercadorias com indicação das procedencias e destinos

PARA	DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																											PARA								
	PAULISTA (Fluvial)			PAULISTA (Ferreá) 1,m 60			SÃO PAULO RAILWAY			MOGYANA			PAULISTA (Rio Claro) 1,m 0			PAULISTA (Descalvadense) 0,m 60			Ramal Ferreo Campineiro			União Sorocabana e Ituana			BRAGANTINA				ITATIBENSE			PAULISTA (Santa Rita 0,m 60)				
	MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS				MERCADORIAS							
	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total		
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos			
Porto Ferreira	—	—	13.909	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira		
» Prainha	—	—	163.456	82	27.448	27.530	—	170.675	170.675	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.000	1.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Prainha		
» Amaral	—	—	138.875	—	121.767	121.767	—	327.853	327.853	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27.270	27.270	—	—	—	—	5.539	5.539	—	—	—	» Amaral		
» Cunha Bueno	—	—	750	—	3.913	3.913	—	654	654	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cunha Bueno		
» Jatahy	—	—	121.778	—	34.207	34.207	—	432.106	432.106	—	—	—	—	673	673	—	—	—	—	—	—	—	5.763	5.763	—	—	—	—	70	70	—	—	—	» Jatahy		
» Cedro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Cedro		
» Guataparã	—	—	19.804	—	153.185	153.185	—	348.320	348.320	—	—	—	—	1.255	1.255	—	—	—	—	—	—	—	30.000	30.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Guataparã		
» Martinho Prado	—	—	4.803	—	39.769	39.769	—	899.868	899.868	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	292	292	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Martinho Prado		
» Barrinha	—	—	100.296	—	45.767	45.767	—	33.992	33.992	—	40	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Barrinha		
» Pitangueiras	—	—	16.452	—	110.339	110.339	—	472.840	472.840	—	525	525	2.160	3.007	5.167	—	—	—	—	—	—	—	615	615	—	961	961	—	—	—	—	—	—	» Pitangueiras		
» Pontal	—	—	11.106	—	139.112	139.112	—	982.280	982.280	—	122	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	549	549	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pontal		
Somma	—	—	591.229	82	675.507	675.589	—	3.668.588	3.668.588	—	687	687	2.160	4.935	7.095	—	—	—	—	—	—	—	65.489	65.489	—	961	961	—	—	—	—	5.609	5.609	. . . . .Somma	

M. I. Garcia
Secretario

JUNDIAHY — Abril de 1896

M. P. Torres Neves
Inspector Geral