6-17-54
10
REPARTIÇÃO DE ESTATÍSTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO

RELATORIO

N.º 51

DA

DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1900

S. PAULO
Typ. a vapor de Vanorden & Cia.—Rua Rosario, 9 e 11
1900.

3

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Senhores Accionistas.

Obedecendo á disposição do art. 19 § 9.º dos estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1899, e submetter ao vosso exame e deliberação as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, segundo preceitúa a lei.

Directoria

Tendo resignado o cargo de director o sr. dr. Domingos Correa de Moraes, em consequencia de ter sido eleito vice-presidente do Estado, foi convidado pela Directoria e Conselho Fiscal para preencher a vaga interinamente, na fórma dos Estatutos, o sr. coronel João Baptista de Mello e Oliveira, membro do Conselho Fiscal, que se serviu de acceitar e tem exercido o cargo.

Compete-vos, pois, eleger um director para o preenchimento effectivo da vaga aberta.

Conselho Fiscal

Tambem vos compete eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que tem de funccionar durante o proximo anno social de 1901.

Trafego

Todo o serviço do trafego nas linhas ferreas e fluvial da Companhia, actualmente com a estensão total de 1.023 kilometros, funccionou com regularidade e segurança durante o anno de 1899, não tendo havido felizmente nenhum accidente digno de menção.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero de telegrammas transmittidos em 1899, junctamente com os dados correspondentes registrados no anno anterior constam do quadro seguinte:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas de bag. e encom.	Toneladas de café	Toneladas de merc. divers.	Telegrammas
1898	1.248.503	25.048	11.338	264.191	375.971	203.398
1899	1.060.465	26.542	9.996	309.822	350.906	193.997

Como revelam os dados expostos, o movimento do anno de 1899, apesar de mais activo na exportação do café, foi mais fraco em outros departamentos do trafego que o do anno anterior, como aconteceu em relação ao transporte de passageiros e mercadorias diversas, em geral de importação.

A causa geral do facto está na crise que o paiz vem atravessando de tempos a esta parte, a qual felizmente parece começar a sahir de sua phase aguda.

Desvalorisada como esteve a producção nacional em seu mais importante ramo, e, em consequencia, depreciada a moeda corrente ao ponto de ter chegado a valer apenas vinte por cento do padrão official, bem se avalia

a grave perturbação que estes dous phenomenos devem ter levado á economia geral do paiz.

Mas ainda bem que crises desta ordem trazem o mais efficaz remedio nos proprios effeitos de sua acção deprimente, o que vale dizer que taes effeitos são por natureza transitorios e até certo ponto comparaveis com os das tempestades que se levantam e passam, deixando purificada a atmosphera e desanuviados os horisontes.

De resto, não levando em conta os altos e baixos das épocas de excessiva expansão e consequente retrahimento, é de ver que a linha que assignala graphicamente o desenvolvimento geral do trafego da Companhia é uma linha ascendente, segundo mostram estes algarismos:

Annos	Estensão kilometrica em trafego		Passageiros	Toneladas de mercadorias
	Vias ferreas	Via fluvial		
1872	38	—	33.531	26.150
1873	45	—	56.212	54.968
1874	45	—	76.402	67.522
1875	58	—	96.614	76.362
1876	106	—	156.952	84.137
1877	155	—	159.706	75.600
1878	185	—	157.944	93.843
1879	204	—	165.503	95.336
1880	224	—	178.373	99.198
1881	228	—	177.283	122.478
1882	243	—	166.774	133.028
1883	243	—	161.539	160.121
1884	243	—	165.839	154.768
1885	243	43	184.837	175.278
1886	244	92	197.790	176.665
1887	250	200	231.850	175.421
1888	250	200	298.596	219.486
1889	250	200	319.401	258.679
1890	250	200	348.150	300.857
1891	292	200	543.579	367.441
1892	667	200	809.040	412.414
1893	731	200	1.179.245	407.125
1894	776	200	1.100.396	458.292
1895	791	200	1.372.035	556.691
1896	791	200	1.372.398	665.755
1897	791	200	1.422.141	690.645
1898	791	200	1.248.503	640.162
1899	823	200	1.060.465	660.728

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
ARCHIVO

Pelo que diz respeito especialmente ao café, a mercadoria que mais avulta no trafego de cargas, são interessantes os seguintes dados relativos ao desenvolvimento e á distribuição regional da respectiva cultura no oeste do Estado, durante o ultimo quinquennio:

Café despachado pela Companhia Paulista	Procedencia	Saccas de café de 60 kilogr. despachadas				
		1895	1896	1897	1898	1899
Trafego proprio	Linha de bitola larga.	507.719	618.290	742.778	696.724	812.636
	Secção Rio Claro. .	690.664	904.747	1.312.160	1.157.250	1.381.361
	„ Santa Rita .	63.714	83.277	93.701	89.076	96.429
	„ Descalvadense	63.639	39.392	50.772	61.893	72.780
	Via Fluvial. . .	71.327	120.037	104.557	137.900	162.021
	Total . . .	1.397.063	1.765.743	2.312.968	2.142.843	2.525.227
Baldeado de	Ramal Campineiro .	70.321	56.204	112.339	99.736	92.087
	Comp. Itatibense . .	52.284	44.887	106.811	70.959	56.629
	„ Araraquara .	—	—	—	—	73.737
	„ Mogyana . .	1.408.556	1.870.856	2.207.390	2.089.644	2.416.012
	Total Geral. . . .	2.928.224	3.737.690	4.739.508	4.403.182	5.163.692

O mez de agosto de 1899 registra o maior movimento de cargas que até agora se tem operado nas linhas da Companhia.

Durante esse mez circulou, no trecho de Jundiahy a Campinas, o numero maximo de trens diarios até aqui observado, o qual se elevou a 32 em cada um dos dias 2 e 16, tendo-se transportado nesses dias a Jundiahy, respectivamente, 47.544 e 49.636 saccas de café, totaes que ainda não haviam sido attingidos.

Convém notar que o numero de trens que figura no horario organisado para esse trecho, arteria de todo o trafego do chamado oeste do Estado, é de 36; póde portanto a Companhia realizar, em condições normaes, trabalho diario ainda maior do que o registrado nos dias 2 e 16 de agosto de 1899.

O trafego de mercadorias no referido mez foi feito por 518 trens que correram entre Jundiahy e Campinas com a lotação média de 38 vagões, graças ás possantes locomotivas do typo *Consolidation*, de 66 toneladas de peso adherente, que alli se empregam ha alguns annos com excellente resultado technico e economico.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 12.087 o numero dos que conduziu no ultimo anno e a 72:427$500 a importancia que deixou de receber.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Desde essa época até 31 de dezembro de 1899, deu ella passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para tal fim, a 432.990 immigrantes, subindo a 1.789:935$165 réis a somma de que a Companhia espontaneamente tem aberto mão.

Durante o anno de 1899 o trafego geral foi feito nas diversas linhas ferreas por 135 locomotivas, 181 carros ao serviço dos trens de passageiros e 2.272 vagões de carga pertencentes á Companhia, além do material da *S. Paulo Railway* e da companhia *Estrada*

de Ferro de Araraquara que nellas circulou, no regimen do trafego mutuo, e por cujo uso se pagou áquellas companhias a quantia de 258:858$900 réis, ao mesmo tempo que d'ellas se recebeu a importancia de 365:931$410 réis pelo uso que fizeram do material da Paulista.

Os trens de passageiros percorreram 826.471 kilometros, os de cargas 864.812 kilometros, os mixtos 251.746 kilometros.

No transporte fluvial occuparam-se 11 vapores, que percorreram 40.570 kilometros, e 52 lanchas, cujo percurso foi de 139.240 kilometros.

A Directoria recebeu mais de um pedido para estabelecer nas linhas da Companhia trens rapidos, á semelhança dos que correm actualmente na estrada Mogyana.

As circumstancias não são as mesmas. Em primeiro logar é de considerar que a viagem dos trens da Companhia Paulista da estação inicial ás estações extremas de suas diversas linhas faz-se durante o dia, como se póde ver pelas horas da chegada, a saber: Santa Veridiana 2 horas e 32 minutos, Santa Rita 3 e 43, Aurora 3 e 57, Santa Eudoxia 3 e 54, Jaboticabal 6 e 20, Ribeirão Bonito 3 e 20, Jahú 5 e 52.

Quanto á velocidade commercial d'esses trens, é de notar que a dos que correm nas linhas de bitola larga, parando mesmo nas estações secundarias, excede á dos chamados trens rapidos da Mogyana, que é de cerca de 33 kilometros por hora.

Para as nossas estações mais remotas da secção Rio Claro, como a de Jaboticabal, o trajecto a partir da estação inicial de Jundiahy — apesar das paradas estabelecidas em todas as estações da linha larga de além Campinas, e nas da linha estreita, sem excepção, apesar ainda da demora reclamada pela baldeação em Rio Claro e nas estações de entroncamento de S. Carlos e Araraquara — tambem se faz comparativamente em

boas condições de velocidade, pois apesar de tudo a marcha é de cerca de 32 kilometros por hora, o que autorisa a dizer, mantendo o confronto, que todos os trens de passageiros que circulam nas linhas de bitola larga e estreita da Companhia Paulista são trens rapidos, com a vantagem a mais de servirem, sem excepção, a todas as estações das referidas linhas.

O que se pede, pois, para esta Companhia estabelecer é cousa já de ha muito estabelecida e em cujo goso sempre se têm achado todos os viajantes da zona servida pelo systema ferro-viario da Paulista, o que não é razão para que, opportunamente, logo que se desenvolva o movimento de passageiros de modo a comportar mais de um trem diario para as estações remotas, se não melhore o serviço, creando trens directos para as estações longinquas, que apenas parem nas intermedias mais importantes.

Não devemos encerrar este capitulo sem fazer menção de dous factos que muito abonam o zelo do pessoal encarregado dos serviços do trafego e respectiva contabilidade.

O primeiro refere-se ás contas de todas as estações da Companhia, em numero de 84, que se achavam liquidadas em 31 de dezembro de 1899, sendo apenas de 4$700 réis a importancia dos saldos em dinheiro que ficava existindo na referida data, depois de feita a remessa das quantias arrecadadas no ultimo dia do anno.

Não se póde desejar maior regularidade e exacção em materia tão delicada, o que tanto abona o zelo do pessoal que desempenha o serviço como recommenda a solicitude do que o fiscalisa.

O segundo facto diz respeito ao cuidado e esmero com que estão sendo feitos os despachos de mercadorias, encommendas e telegrammas em todas as estações da Companhia. Comquanto o trabalho não seja ainda

desempenhado com a perfeição que fôra para desejar, todavia já temos conseguido muito obtendo que, apesar da importancia do trafego e do numero das estações da Companhia, os erros por estas commettidos sejam em menor numero que os que registram outras estradas de ferro do Estado notoriamente bem administradas, conforme consta das folhas extrahidas pela Contadoria Central das Estradas de Ferro.

Eis os dados do ultimo boletim que recebemos d'essa repartição, dando conta do numero de erros commettidos nos despachos pelas diversas companhias que mantêm trafego mutuo, correspondente ao mez de março do corrente anno:

Companhias	Encommendas	Telegrammas	Mercadorias	Totaes
Paulista	12	4	35	51
São Paulo Railway. . . .	13	14	53	80
Mogyana	54	3	59	116
União Sorocabana e Ytuana.	29	91	35	155

A' vista da quantidade de despachos que diariamente se faz em cada uma das estações da Companhia, o facto de não chegar a um a média dos enganos que se commettem por mez em cada uma d'ellas, que, como já dissémos, são em numero de 84, é bastante satisfactorio. Entretanto, pois que o serviço de que se trata affecta de perto os interesses do publico, continuará a ser empenho da Directoria aperfeiçoar cada vez mais a sua execução.

Receita e Despeza

O balancete da receita e despeza do anno, que encontrareis annexo, com os convenientes detalhes, apre-

senta resultado muito lisongeiro, sobretudo em comparação com o do anno anterior, como mostram as seguintes cifras:

Annos	Receita	Despeza	Saldo
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323

Como se vê, o saldo apurado em 1899 excedeu ao do anno anterior da elevada quantia de 1.443:106$343, devendo-se tão favoravel resultado não só a augmento da receita como a diminuição da despeza em relação ao anno anterior.

O augmento da receita proveiu da differença para mais na quantidade de café transportada em 1899 sobre a que se transportou em 1898, cujo producto, no valor de 1.212:737$500 réis, não só compensou a depressão havida na renda do trafego de passageiros e mercadorias de importação, como determinou o excesso manifestado.

A diminuição da despeza em 1899, apesar de ter sido o trabalho desse anno maior que o do anterior, foi devida ás severas medidas de economia adoptadas em todos os ramos da administração das linhas, merecendo especial menção, por seu alcance, as providencias tomadas nesse sentido pela repartição da locomoção.

Não tendo a renda liquida proveniente das operações do primeiro semestre, depois de satisfeito o serviço de juros da divida externa, dado margem sufficiente para a distribuição de dividendo, deixou este de ser partilhado em meio do anno, passando o saldo para o segundo semestre.

O facto, como sabeis, provém de estarem os encargos do custeio da divida externa distribuidos egualmente pelos dous semestres, emquanto que, de outro

lado, a receita não é arrecadada na mesma razão, visto ser o trafego muito mais activo no segundo semestre, em que se faz a maior parte da exportação.

Nas reservas de lucros que passaram para o corrente anno, como adiante vereis, e nas que devem ser transferidas d'este para o seguinte, tem a Directoria fundada razão para affirmar que do proximo anno em diante cessará a anomalia da partilha da renda uma só vez ao anno, voltando a Companhia ao regimen normal da distribuição de dividendo no fim de cada semestre.

O saldo apurado no anno de 1899 augmentado dos lucros que passaram do ultimo semestre de 1898, no valor de 8:117$071, montou no total de 11.922:224$394 réis, que, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, foi assim distribuido:

Juros do emprestimo externo de 1892 .	4.342:126$580
Juros e descontos.	689:977$473
Impostos de dividendo.	210:000$000
Pagamento do 56.º dividendo, á razão de 10 %	6.000:000$000
Fundo de reserva.	23:932$128
Lucros transportados para o semestre seguinte	656:188$213

Considerando que o anno de 1899 decorreu sob a pressão das difficuldades que tanto têm affectado a economia geral do paiz, e que o cambio se manteve nesse periodo na casa de 7 d., força é reconhecer que o resultado financeiro apresentado é o mais satisfactorio que se podia desejar.

Realmente, em taes circumstancias, o augmento do saldo apurado em relação ao do anno anterior, no valor de 1.443:106$343 réis, a distribuição do dividendo annual de 10 % sobre o elevado capital representado em acções e o transporte para o anno seguinte de lucros na avultada quantia de 656:188$213, além da satisfação dos encargos da divida fluctuante e do emprestimo externo a cambio tão deprimido, são factos

tão positivamente suggestivos que bem dispensam commentarios.

Seja-nos licito, todavia, reproduzir aqui, menos para fazer realçar, pelo confronto, a situação financeira da Companhia Paulista, do que para tornar mais interessante este modesto subsidio á historia da viação ferrea do Estado, os dados que circulam em publicações officiaes, relativos ao movimento financeiro das principaes emprezas ferro-viarias de S. Paulo, no anno de 1899, aproveitando o ensejo para considerar junctamente os algarismos referentes ás duas principaes estradas que servem outros Estados da União, a Estrada de Ferro Central e a Leopoldina.

Foi o seguinte o movimento financeiro das seis mais importantes linhas ferreas do Brazil em 1899.

Nomes	Receita	Despeza	Saldo
Companhia Paulista .	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323
São Paulo Railway .	19.920:055$380	10.412:752$910	9.507:302$470
Companhia Mogyana .	15.772:440$105	9.207:282$821	5.565:157$284
União Soroc. e Ytuana	9.484:639$090	5.996:663$970	3.487:975$120
Estrada Cent. do Brazil	32.527:860$715	27.584:094$175	4.943:766$540
Leopoldina Railway .	16.897:451$672	12.878:617$564	4.018:834$108

Assim como uma machina é tanto mais perfeita em sua estructura e economica em seu trabalho quanto maior é o seu effeito util e menor o dispendio de força, assim tambem se nos afigura que uma empreza industrial é tanto mais perfeita em sua organisação e economica em seu funccionamento quanto maior a renda liquida que produz e menor a despeza que faz, portanto quanto mais elevado o coefficiente que exprime a relação entre esses dous termos.

Deduzindo esse coefficiente para cada uma das linhas acima mencionadas, são estes os algarismos que se obtêm:

Linhas	Coefficiente economico
Companhia Paulista	128 %
S. Paulo Railway	91 %
Companhia Mogyana	60 %
União Sorocabana e Ytuana .	58 %
Leopoldina Railway	32 %
Estrada Central do Brazil . .	18 %

Revelam estes dados que o rendimento liquido apurado em 1899 pelas linhas da Companhia Paulista, tanto em seu valor absoluto de 11.914:107$323 réis, como no valor relativo expresso pelo coefficiente de 128 % da despeza realisada, se destaca com enorme vantagem dos resultados apresentados pelas outras linhas, não se podendo tirar da logica positiva dos algarismos outra conclusão senão que é a estrada Paulista a que funcciona em melhores condições economicas, a empreza ferro-viaria de maior capacidade retribuitiva no Brazil.

Para o corrente anno de 1900, é de esperar resultado financeiro ainda melhor. E' que não só a safra do café parece não ser inferior á ultima colhida, como, já em virtude da alta de seu preço em relação á miseravel cotação a que cahira, já pela melhora na situação cambial, a importação deve desenvolver-se, ao mesmo tempo que, por outro lado, os encargos da divida externa serão positivamente menores, bastando que se mantenha a actual taxa de cambio de 9 5/16 para que o serviço de juros do emprestimo de 1892 custe 500:000$000 de réis menos do que custou o anno passado.

E muito revela notar, para bem apreciar a situação de franca prosperidade da Companhia, qual se deduz dos dados expostos, que, não obstante ter chegado a moeda corrente a ficar depreciada na razão de 470 %, isto é, ao ponto de serem precisos 470 réis em papel para prefazerem 100 réis em ouro, e o custeio das

linhas haver naturalmente encarecido em consequencia do facto, entretanto os fretes, cobrados na moeda assim desvalorisada, tiveram como unica compensação um augmento médio de cerca de 50 %, e isto mesmo com applicação sómente a umas tantas tabellas relativas ao transporte de cargas.

D'ahi resulta que as tarifas que têem vigorado nos ultimos annos, nas linhas da Companhia, são em geral as mais baixas que se têm cobrado no paiz e no estrangeiro, como já uma vez tivemos ensejo de patentear em algarismos.

Se considerarmos, por exemplo, os fretes dos generos de primeira necessidade, produzidos no Estado, como o feijão, o milho, etc., cuja cultura é hoje tão preconisada como medida de grande alcance economico, veremos que o transporte de uma sacca da mercadoria, pesando 60 kilogrammas, de um ponto como Rio Claro, situado mais ou menos no centro da zona servida pelas linhas da Paulista, á capital do Estado, custa apenas 545 réis, total do frete cobrado pelo transporte nas duas estradas, Paulista e Ingleza, isto é, mais ou menos o preço do carreto da estação ao armazem do consignatario!

Se passarmos d'esse para o principal artigo de exportação do Estado, observaremos que no anno de 1899 as linhas da Companhia transportaram 5.163.692 saccas de café, que pagaram o frete médio de 2$267 réis por sacca, ou 567 réis por arroba.

Se se considerar que todo esse café proveiu de zonas servidas directa e indirectamente por mais de mil kilometros de linhas de transporte custeadas pela Companhia, foi recebido em mais de oitenta estações differentes, exigindo portanto as mais variadas composições de trens, teve de passar por multiplas operações de baldeação, isto é, da via fluvial, das linhas de bitola

de um metro e das de sessenta centimetros para a de bitola larga que o trouxe até Jundiahy — forçosamente se ha de reconhecer que o preço médio de 567 réis por arroba, como remuneração de todo esse trabalho, é incontestavelmente barato, pois equivale, ao cambio médio dos ultimos annos, a pouco mais de um tostão ouro.

A taes preços e seus equivalentes para os transportes das diversas classes de mercadorias como de passageiros, presentemente em vigor nas linhas da Companhia, póde-se garantir que nenhuma outra empreza de fóra do Estado ou da União faz eguaes serviços.

Especialmente pelo que se refere ás tabellas de passageiros, as mais importantes pela receita que produzem, depois da tabella do café, não é menos digno de nota que ellas são tão reduzidas ou mais ainda que quaesquer outras.

Na verdade, uma passagem de primeira classe, de Jaboticabal, por exemplo, estação mais remota das linhas da Companhia, a Jundiahy, percurso de 359 kilometros e um dia inteiro de viagem, custa apenas 23$300, e a de segunda classe 12$600, fóra os impostos. Entretanto na Estrada Central do Brazil, linha explorada pelo Governo e a primeira empreza ferro-viaria do paiz, pela estensão de sua rede, pelo volume de seu trafego e até pela circumstancia especial de ligar a capital da União a tres de seus mais importantes Estados, na Estrada Central, dizemos, o bilhete de passagem para um percurso egual ao de Jundiahy a Jaboticabal custa 30$100 em primeira classe e 15$800 em segunda, por conseguinte é 25 % mais caro que na Paulista.

Para os percursos menores a differença ainda é mais notavel. E' assim que o bilhete de passagem entre Jundiahy e Campinas custa 3$200 em primeira classe e 1$800 em segunda, ao passo que para egual percurso, 45 kilometros, a Central cobra 4$500 para a primeira

e 2$500 para a segunda classe, o que representa um excesso de cerca de 40 % sobre os preços da Companhia Paulista.

Nas estradas de ferro da França, Inglaterra e outros paizes da Europa, onde aliás o custeio das linhas é incomparavelmente mais barato que no Brazil e a concurrencia de passageiros muito maior, o preço das passagens tambem custa mais que nas linhas da Companhia Paulista.

De todos esses paizes aquelle em que se viaja hoje mais barato é talvez a França, depois das ultimas reducções alli operadas nos preços das passagens. Pois bem, em França actualmente se pagam 96 fr. 65 cent. de Paris a Marselha, 65 fr. 59 cent. de Paris a Bordéos, em primeira classe, o que equivale, em algarismo redondo, a cerca de 100 réis por kilometro, ao cambio actual.

Entretanto, nas linhas da Companhia Paulista o preço da passagem oscilla entre 50 e 70 réis por kilometro para a primeira classe, e entre 20 e 40 réis para a segunda.

Fica assim demonstrado, á plena evidencia, que as tarifas em vigor são extremamente modicas, o que é mais um titulo a recommendar o resultado financeiro apresentado pela Companhia.

Conta de capital

A importancia despendida com as vias ferreas e a fluvial e suas dependencias montava, a 31 de dezembro de 1899, conforme accusa o balanço annexo, em 89.181:080$795 réis, comprehendida a quantia de 23.673:777$780 que naquella data representava, ao cambio par, o saldo da divida esterlina contrahida para compra da estrada Rio Claro.

Durante o anno de 1899 foi despendida, em conta de capital, a quantia de 1.480:264$027 réis, cujas parcellas foram as seguintes:

Differenças de cambio na amortisação da divida contrahida para compra da estrada Rio Claro	752:109$080
Construcção do ramal dos Agudos. . .	261:864$014
Custo e montagem de duas locomotivas para a linha de bitola larga.	263:271$289
Custo e montagem do freio Westinghouse em vagões de carga	118:973$446
Construcção das estações de Jundiahy e Tombadouro	32:469$345
Construcção de novas linhas telegraphicas, casas para turmas, novo gyrador, etc.	51:586$853
Somma	1.480:264$027

Fundo de reserva

Com a quantia de 23:932$128 réis levada a credito desta conta, segundo se vê da distribuição do saldo geral apurado no anno de 1899, fica o fundo de reserva da Companhia elevado a 100:000$000 de réis.

Divida externa

Foram pontualmente feitas, durante o anno findo, as remessas semestraes correspondentes ao custeio do emprestimo de 1892, as quaes importaram em..... 4.342:126$580. Além d'isso, foram amortisadas 303 obrigações do mesmo emprestimo, no valor de £ 30.300, mediante o dispendio de 1.021:442$410 réis, ficando então a divida externa da Companhia reduzida á importancia de £ 2.663.300, que, escripturada como se acha no balanço ao cambio par, corresponde á verba de 23.673:777$780.

As differenças de cambio que se verificaram na amortisação feita foram addicionadas ao custo da estrada Rio Claro.

No periodo decorrido do anno de 1892, em que foi comprada a estrada Rio Claro, até 1899, os algarismos que representam o custeio annual da divida contrahida para a compra da estrada e a renda liquida produzida pela mesma são os seguintes:

Annos	Cambio médio das remessas	Custo das remessas	Renda liquida apurada
1892.....	10 1/2	1.587:554$700	1.016:302$981
1893.....	12 5/16	2.728:679$670	1.214:595$361
1894.....	10 3/8	3.264:857$000	2.637:042$276
1895.....	10 23/32	3.141:606$797	3.188:782$703
1896.....	8 5/16	4.030:006$380	3.185:898$776
1897.....	7 19/32	4.479:537$340	3.994:864$532
1898.....	6 3/8	5.195:041$386	3.394:557$896
1899.....	7 9/16	4.342:126$580	3.891:297$559

Convém observar que no anno de 1892 a remessa comprehendeu sómente os juros de um semestre e a receita liquida é a que se apurou de abril a dezembro.

Os dados expostos mostram a somma de sacrificios que tem custado á Companhia a satisfação dos juros do emprestimo de 1892, desde que, entabolada a transacção de compra da estrada em 1891, quando a taxa cambial era de 16 d., foi esta progressivamente baixando até attingir a casa de 5 d.

Mas ainda bem que ha outras conclusões a tirar dos mesmos dados, e estas felizmente de caracter e alcance muito diversos.

Pelo que diz respeito ao passado, fica exuberantemente provado que, se não fôra a vertiginosa quéda cambial, ultrapassando os limites de toda a previsão possivel, a renda liquida da estrada Rio Claro teria sido sufficiente não só para pagar os juros de seu capital de custo como para fazer face aos encargos da propria amortisação.

Ha mais a concluir, pelo que diz respeito ao presente e ao futuro, que, tendo sido a renda liquida dessa estrada, no ultimo anno, de 3.891:297$559, com seguros elementos para continuar a desenvolver-se, e, por outro lado, estando o cambio actualmente cotado a 9 $^{5}/_{16}$, com accentuada tendencia para alta, muito provavelmente o saldo a apurar-se no corrente anno excederá da quantia necessaria para o custeio da divida.

De resto, bastará que a taxa cambial eleve-se á casa de 10 d. para que a renda liquida nos annos futuros, quando mesmo não accuse nenhum augmento sobre a que se apurou em 1899, seja sufficiente para o pagamento dos juros da divida e apresente um saldo de cerca de mil contos de réis, o que daria margem não só para remuneração do capital que a Companhia tem despendido com a construcção de novos edificios e augmento do material rodante, como para reservas destinadas á amortisação do custo da estrada, segundo faculta a clausula IX do decreto n.º 7838 de 4 de outubro de 1880, que concedeu o respectivo privilegio, deixando desde então o resgate da divida de ser feito, como até aqui tem acontecido, exclusivamente em conta do capital social.

Foi em 1897, como sabeis, que começou esse resgate. Nos tres annos decorridos d'essa data até 1899 a amortisação feita consta dos seguintes algarismos:

Annos	Valor amortisado	Custo da amortisação
1897....	£ 27.500	867:639$270
1898....	£ 28.900	1.052:041$635
1899....	£ 30.300	1.021:442$410
	£ 86.700	2.941:123$315

Se fosse cousa de esperar — poder o cambio manter-se indefinidamente a nivel tão deprimido como no triennio considerado, de modo que a divida tivesse de

continuar a ser resgatada ao preço que custou a amortisação operada, evidentemente conviria á Companhia tratar de substituir o emprestimo de 1892 por uma divida a prazo longo, senão perpetua, a juros de 4 % e typo de emissão não inferior a 98, cujos titulos seriam emittidos na medida e ao tempo que fossem resgatadas as obrigações do emprestimo de 1892, mediante as mesmas garantias.

Se em 1892, quando o capital realisado da Companhia era apenas de 25.000:000$000 de réis e a renda liquida total de 4.307:382$615, poude a Companhia não só contrahir o avultado emprestimo de £ 2.750.000, não estando ainda liquidado o emprestimo levantado em 1878 com garantia de primeira hypotheca de suas linhas, como satisfazer folgadamente os respectivos compromissos, atravéz mesmo da phase mais angustiosa da crise por que tem passado o paiz, claro é que lhe não seria difficil, hoje ou amanhã, realisar a operação nas condições acima, quando o seu capital realisado em moeda corrente é de 60.000:000$000 de réis e os saldos de suas linhas elevam-se a 11.914:107$323 réis, achando-se extincta a divida de 1878.

A Directoria, não deixando de acompanhar attentamente a marcha dos acontecimentos, confia, porém, que a situação economico-financeira do paiz ha de melhorar a tempo e em grau de dispensar a Companhia de tomar a respeito qualquer medida extraordinaria.

E' que os horisontes já se vão clareando, o preço em ouro do café teve uma alta de 40 %, o cambio vai dia a dia subindo, e, como vistes ha pouco, basta que elle alcance a casa de 10 d. para que, em relação á Companhia, tudo fique naturalmente remediado e nas melhores condições desejaveis.

E se, a despeito dos embaraços que se lhe antolharam nos ultimos annos vencidos, e dos sacrificios que a crise impôz-lhe, poude a Companhia atravessar

galhardamente o periodo difficil, satisfazendo com a mais escrupulosa pontualidade todos os seus encargos e distribuindo ainda dividendos que, para os ultimos sete annos decorridos, orçam, em média, por 10 % do capital, facil é imaginar a que grau de prosperidade poderá leval-a a pujança de seus recursos inteiramente desopprimida do pesadelo da crise.

Impostos

Durante o anno proximo findo arrecadou a Companhia em suas estações, por conta do Governo do Estado, a quantia de 264:008$060 réis, producto do imposto lançado sobre passageiros, encommendas, animaes e mercadorias que transitaram em suas linhas.

No mesmo periodo arrecadou, por conta da União, a quantia de 481:445$180 réis, que produziu o imposto federal sobre o preço das passagens.

Se addicionarmos ás verbas acima a importancia dos impostos que paga a Companhia, lançados pelas camaras de todos os municipios que suas linhas atravessam, e ainda o imposto de dividendo cobrado ultimamente pelo municipio da Capital, á razão de 1 %, pelo Estado á razão de 1 1/2 % e pela União á razão de 2 1/2 %, se verá que ascende a mais de mil contos de réis o valor annual dos tributos que, sob diversas fórmas, incidem directamente sobre o serviço de transporte a cargo da Companhia, representando cerca de 20 % da renda que no mesmo periodo foi distribuida aos senhores accionistas.

Se ao rol dos impostos directos se junctarem ainda as taxas aduaneiras que paga a Companhia sobre os materiaes que importa para a construcção e custeio de suas linhas, o imposto de consumo que onera os artigos comprados no paiz para o mesmo fim, e final-

mente as taxas do sello que gravam as entradas de capital, as transferencias de acções, as operações de credito, as remessas de dinheiro para o exterior por meio de cambiaes e todos os documentos declaratorios de recebimentos de 25$000 réis para cima — não se poderá deixar de reconhecer que, a despeito de quanto se tem proclamado e encarecido as virtudes d'esse precioso apparelho que exercita na economia dos povos a mesma funcção vital da circulação no organismo animal, não ha ramo de industria no Brazil tão vexatoriamente sobrecarregado de impostos como está hoje o serviço ferro-viario.

Se, ao menos, os que acham sempre motivo para clamar contra as tarifas de transporte soubessem quanto arrecadam as estradas por conta de terceiros, nem de todos os lados haveria uma injustiça a abater o valor e despremiar o merito da collaboração que as estradas de ferro tem prestado ao desenvolvimento da riqueza e ao progresso do Estado de S. Paulo.

Para tornar patente quanto são desarrazoadas algumas das contribuições acima mencionadas, basta considerar que, a onerar o transporte de passageiros, além da taxa estadoal, ha o imposto consignado nas ultimas leis do orçamento federal, que grava o preço das passagens na razão mais ou menos de 20 % de sua importancia.

Tão pesado tributo implicando grande augmento nas despezas de viagem, quando são tantas as exigencias e difficuldades da vida, não podia deixar de influir, como se viu em outro capitulo, sobre o movimento de viajantes, extremamente sensivel a qualquer alteração no regimem dos fretes.

Em 1897, quando não vigorava tal imposto, os viajantes que transitaram nas linhas foram em numero de 1.422.141; em 1898, vigorando já o imposto, o

algarismo foi de 1.248.583! finalmente, em 1899, desceu a 1.060.465!

O tributo decretado de modo a assim opprimir e fazer definhar a materia sobre que recae, não só faz mal á industria que haure na mesma fonte seus elementos de vida, como dá prejuizo ao proprio fisco.

Com relação ao imposto sobre dividendos, lançado ao mesmo tempo pela União, pelo Estado e pelo Municipio, o caso não é menos clamoroso, principalmente se se attende a que são claras as disposições de lei que regem a materia.

De feito, o estatuto constitucional da Republica, art. 9.º, estabelece que é da *competencia exclusiva* dos Estados decretar impostos sobre industrias e profissões. Ora, ao tempo em que foi estabelecida, decretada e promulgada a constituição de 24 de fevereiro de 1891, a arrecadação do imposto de industrias e profissões era feita segundo o regulamento a que se refere o decreto n. 9870 de 22 de fevereiro de 1888 e respectivas tabellas, o qual dispõe em seu art. 2.º § 1.º o seguinte:

> «As companhias ou sociedades anonymas «são sujeitas ao imposto de 1 1/2 por cento «dos dividendos distribuidos aos accionistas «no anno social anterior ao mez em que se «effectuar o lançamento, ou, se não houver «dividendo, ás taxas correspondentes ás in- «dustrias que exercerem.»

Daqui se conclue que o imposto de dividendo, não só por sua natureza, como por ser officialmente tido e havido então como pertencente á classe do chamado imposto de industrias e profissões, effectivamente tornou-se e é, pelo art. 8.º da constituição, imposto da competencia exclusiva dos estados.

Posto isto, é evidente, é incontrastavel que o poder legislativo federal exorbita, no exercicio de sua

faculdade de tributar, quando, como fez nas ultimas leis do orçamento da União, sujeita as companhias ou sociedades anonymas com séde nos Estados ao imposto de $2\,^1/_2$ por cento dos dividendos distribuidos aos accionistas.

Essa tributação, como se vê, é flagrantemente inconstitucional; emquanto, porém, é lei do paiz a Companhia a tem satisfeito, esperando que o poder competente, para o qual já recorreu, hade fazer prevalecer disposição constitucional.

Está nas mesmas condições a cobrança do imposto de dividendo por parte do Estado.

Se é certo que a constituição federal passou para a exclusiva competencia estadoal a arrecadação do imposto de industrias e profissões, e *ipso facto* o de dividendos, é egualmente verdade que a lei organica dos municipios do Estado de S. Paulo, de 13 de novembro de 1891, art. 38 n. 2, estabelece que a receita dos municipios constituir-se-á, além de outras verbas, do imposto de industrias e profissões, cuja renda é declarada *exclusivamente municipal*.

Ora, não constando que haja posterior deliberação do poder legislativo do estado reformando a lei da organisação municipal, não póde haver duvida que a decretação do imposto de dividendos é da exclusiva competencia das camaras municipaes. Conseguintemente só ellas, emquanto não fôr legalmente resolvido o contrario, podem cobrar tal imposto das companhias que tiverem sua séde nos respectivos municipios.

Nesta conformidade, a Directoria aguarda confiante a decisão do pleito judiciario que tem intentado contra a Fazenda do Estado, para rehaver as quantias indevidamente cobradas.

Novas construcções

A 1.º de julho de 1899 foi inaugurado o trafego do primeiro trecho, na estensão de 32 kilometros, do ramal que parte de Dous Corregos e desenvolve-se pela serra do Banharão, tendo por objectivo a região dos Agudos, á margem esquerda do Tieté.

Espera a Directoria poder em breve proseguir na construcção das obras para levar a linha até ás barrancas do Tieté, para onde poderão desde logo convergir com vantagem os productos de Pederneiras, S. Paulo dos Agudos, Baurú, assim como das zonas marginaes circumvisinhas.

Por decreto n. 789 de 22 de maio do corrente anno, o Governo do Estado approvou os estudos definitivos da linha ferrea projectada da estação do Rincão pelo valle do Mogy-Guassú, ás proximidades do Rio Pardo.

A Directoria trata de dar prompto andamento á construcção d'essa linha como unico meio capaz de attender convenientemente ás necessidades da importante região cafeeira á margem direita do Guassú, para o transporte de cujos productos se torna cada vez mais deficiente o serviço da via fluvial, o que tem motivado geraes reclamações dos interessados.

São incontestaveis os serviços prestados pela linha de navegação do Mogy-Guassú que a Companhia, ha annos, estabeleceu e tem mantido em trafego, de Porto Ferreira ao Pontal. A ella deve-se o consideravel incremento que tem tido a lavoura do café nas regiões ribeirinhas, em condições de exceder a expectativa mais optimista.

Para apreciar o facto em todo o seu alcance basta considerar que em 1886, funcionando já a linha em sua estensão total, transportou apenas 33.616 saccas de café, ao passo que em 1899 a quantidade carregada ascendeu a 162.016 saccas ou o quintuplo daquelle numero.

Além do notavel crescimento geral da producção, outra circumstancia que muito tem contribuido para difficultar o transporte fluvial é o desenvolvimento do trafego oriundo das procedencias mais remotas. Assim é que as tres ultimas estações, Barrinha, Pitangueiras e Pontal, que ha alguns annos não despachavam uma só sacca de café, têm tido, de 1896 para cá, o seguinte movimento:

Estações	SACCAS DESPACHADAS			
	1896	1897	1898	1899
Barrinha	1.272	3.486	5.052	14.227
Pitangueiras	255	3.855	7.069	6.701
Pontal	5.592	14.879	12.147	10.610
Total	7.119	22.220	24.268	31.538

Obrigadas assim as lanchas a maiores percursos, adstrictas a trazer uma carga muito reduzida, porque infelizmente a quadra de maior actividade da exportação coincide com a de menor altura d'agua, que desce ás vezes a meio metro, e gastando em cada viagem redonda cerca de vinte dias, bem se póde avaliar em quão precarias condições é feita a exportação do café pela via fluvial, em peso que já se approxima de 200.000 saccas ou 800.000 arrobas.

Ora, accentuando-se de dia para dia o desenvolvimento da producção nos districtos novos, sobretudo de Guatapará para baixo, é evidente que só a construcção da linha ferrea projectada poderá satisfazer cabalmente as exigencias presentes e futuras de tão importante zona, e amparar com efficacia os interesses da Companhia.

Tambem tenciona a Directoria ainda este anno mandar fazer os estudos necessarios para o prolonga-

mento da estrada de Jaboticabal a Bebedouro, e iniciar a construcção das obras no prazo mais breve possivel, satisfazendo assim aos instantes e justos desejos dos habitantes do novo e florescente municipio.

Executando-se esse prolongamento em condições de servir vantajosamente a zona da margem esquerda do Guassú, que exporta pelas estações extremas da via fluvial, e, de outro lado, ficando os interesses da importante região caféeira á margem direita do rio perfeitamente attendidos com a construcção do ramal derivado da estação de Rincão, é obvio que sem nenhum prejuizo, quer para o publico, quer para a Companhia, se poderá então suspender o serviço da navegação fluvial de Porto Amaral para baixo, na estensão de 170 kilometros, mantendo-o apenas no trecho de 30 kilometros que medeia entre Porto Amaral e Porto Ferreira.

Augmento de capital

Como tereis visto dos balanços dos ultimos annos e vos mostrará o que vae annexo ao presente relatorio, as despezas feitas em moeda corrente por conta do capital social excedem o valor representado em acções.

A importancia despendida com as vias ferreas e a linha fluvial e suas dependencias elevava-se, conforme o balanço fechado a 31 de dezembro de 1899, a 89.181:080$795 réis.

Deduzindo desta importancia a quantia de . . . . 23.673:777$780 alli incluida, e que nessa data representava. a cambio par, o saldo da divida esterlina contrahida para compra da estrada Rio Claro, vê-se que a importancia despendida com as diversas linhas, em moeda corrente, ascendia então a sommma de. . . . . 65.507:303$015 réis.

Se se addicionar a este algarismo a quantia de 2.303:029$968 réis, valor dos materiaes na mesma data existentes no almoxarifado, os quaes são escripturados em conta do custeio das linhas á proporção que entram em consumo, mas representam antes disso um encargo do capital social, pois a Companhia não póde deixar de dispôr de fundos para manter o seu almoxarifado convenientemente abastecido de todos os artigos necessarios ao custeio de seus serviços, se reconhecerá que o capital em moeda corrente empregado nas linhas e suas dependencias e no stock de materiaes subia, na data do balanço, ao total de 67.810:332$983 réis.

Ora, sendo o capital social representado em acções apenas de 60.000:000$000 de réis, resulta que havia em 31 de dezembro ultimo um excesso de capital empregado sobre o capital emittido, no valor de..... 7.810:332$983.

A Directoria tem até aqui supprido a deficiencia do capital emittido por meio de operações de credito, realisadas durante o anno na proporção das necessidades. Os compromissos avultam naturalmente no começo do anno, para irem sendo progressivamente amortisados á medida que são apurados os saldos do trafego, que, como se sabe, são mais importantes no segundo semestre. D'esta maneira a divida fluctuante chega quasi a extinguir-se no fim do anno, para reapparecer no principio do anno seguinte, quando a renda liquida é conhecida e reclamada para a distribuição do dividendo.

Bem se comprehende quanto ha de anormal e inconveniente em semelhante regimen, só justificavel em face da difficil situação em que ainda ha pouco se debatia o Estado, pouco favoravel para a elevação do capital por nova emissão de acções. Agora porém, que as cousas tendem sensivelmente a melhorar e o nosso pequeno mercado se mostra mais desafogado dos effeitos da extraordinaria baixa que soffreu o café,

parece chegada a opportunidade de normalisar a situação da Companhia, dotando-a ao mesmo tempo de recursos para a construcção das linhas novas de que falámos em outro logar, para o que bastará elevar o capital de 25 %, isto é, de 60.000:000$000 a .... 75.000:000$000 de réis, fazendo uma emissão de 75.000 acções.

Claro está que esse augmento de capital em nada prejudicará a receita liquida da Companhia; virá, ao contrario, libertal-a dos onus da divida fluctuante, que importaram, durante o anno findo, na elevada cifra de 689:977$473 réis, destinando-se o saldo ao desenvolvimento da rede de viação da Companhia em circumstancias que não podem deixar de contribuir para augmento da receita.

Como, entretanto, a materia é das que envolvem alteração dos Estatutos, e, pois, depende de resolução de assembléa geral extraordinaria, a Directoria em tempo a convocará de modo que, no caso de ser autorisada a emissão, possa a primeira entrada de capital ser feita ainda este anno.

Estado das Linhas

As diversas linhas, edificios e suas dependencias acham-se em perfeito estado de conservação.

As obras novas executadas e os reparos que soffreram as existentes constam do respectivo relatorio annexo.

Dos trabalhos executados durante o anno destaca-se como mais importante a substituição da antiga ponte sobre o rio Piracicaba, de 48 metros de vão livre, por outra de egual vão, capaz de supportar, em melhores condições, os esforços produzidos pela passagem das locomotivas mais pesadas, que as exigencias do trafego tornaram necessarias.

Locomoção

O effectivo do material rodante das diversas linhas, em 31 de dezembro de 1899, era o seguinte:

Designação	1,m60	1,m00	0,m60	Total
Locomotivas.	69	59	7	135
Carros especiaes	9	5	—	14
„ de passageiros. . .	54	56	7	117
„ de bag. e correio . .	33	14	1	48
„ de animaes de raça .	2	—	—	2
Vagões diversos	1.418	821	33	2.272
„ guindastes. . . .	3	1	—	4

Houve durante o anno o augmento de duas poderosas locomotivas de passageiros para a linha de bitola larga e de quatro vagões abertos construidos nas officinas em Jundiahy.

Tem sido continuada a praxe de ha muito seguida pela Companhia de zelar com a maior solicitude o material de tracção, tirando do trabalho qualquer locomotiva, logo que chega ao limite de uso compativel com a boa economia do serviço e com a facilidade e rapidez das reparações que reclama.

O estado desse material, ao findar o ultimo anno, era este:

Locomotivas	1,m60	1,m00	0,m60	Total
Em bom estado.	57	38	2	97
Em estado regular. . . .	3	9	2	14
Em grande reparação. . .	7	9	1	17
Em pequena reparação . .	2	3	2	7

Foi consideravel a economia havida durante o anno nos materiaes de consumo da tracção, especialmente nas despezas de combustivel e lubrificantes.

O preço excessivo do carvão mineral nos ultimos annos indicava a necessidade de restringir o mais possivel o consumo desse combustivel nas linhas da Companhia, e como o unico meio de fazel-o consistia na applicação da lenha, que felizmente se encontra em abundancia ao longo das nossas linhas, foi o uso deste material, que já era empregado com vantagem na secção Rio Claro, introduzido tambem nas linhas de bitola larga, nas locomotivas de trens de cargas e manobras, mediante adaptação de dispositivos proprios para evitar o inconveniente da projecção de fagulhas pelas chaminés.

Segundo se tem verificado, para cada tonelada de carvão, do custo de 70$000 réis, substituida pelo seu equivalente em lenha, a economia é de 52$000 réis.

Em taes condições é intuitivo que, mesmo na hypothese de grande alta cambial, será sempre conveniente o emprego da lenha, emquanto este combustivel fôr facilmente obtido, o que será possivel ainda por muitos annos sem sahir da zona marginal das linhas, isto é, até a distancia de uns dous kilometros de seu eixo, pois fóra d'ahi cessa a vantagem economica que a lenha offerece.

Outra verba que deu margem para importante economia foi a de lubrificantes, em consequencia da substituição dos oleos animaes, geralmente usados, pelos oleos mineraes, cujo preço é de 60 por cento mais barato. A economia realisada neste artigo, em 1899, foi de cerca de cem contos de réis, apesar de ter sido maior o trabalho que no anno anterior.

Em fins do anno proximo findo ficou praticamente terminada a installação do freio Westinghouse em todo o material rodante da secção Rio Claro.

Actualmente todos os trens, tanto de passageiros como de mercadorias, trabalham com este poderoso

freio nas melhores condições de funcionamento, segurança e economia.

Almoxarifado

O valor dos materiaes existentes em deposito, em 31 de dezembro ultimo, para custeio das linhas, segundo a escripta geral, era de 2.303:029$968 réis, estando esta quantia de accôrdo com o resultado do balanço a que se procedeu naquella data com todo o cuidado, tendo sido os materiaes medidos, contados ou pesados, conforme a sua natureza, salvo insignificantes differenças para mais ou para menos em poucos artigos.

Fusão com a Companhia Rio Claro

O bom conceito em que é tido a Companhia Paulista na praça de Londres pela indefectivel pontualidade com que sempre satisfez os avultados compromissos alli contrahidos, o conhecimento que alli se tem dos grandes recursos e prosperidade da empreza e do seu perfeito apparelhamento technico para o desempenho dos serviços a seu cargo nas melhores condições economicas, naturalmente a têm posto em fóco e tornado alvo de legitima cobiça dos capitalistas da grande metropole, assim se explicando as repetidas propostas de transacção que têm sido feitas á Companhia nos ultimos annos e a de que ainda recentemente se tractou.

Em meiados do anno passado foi presente á Directoria uma carta do sr. M. G. Megaw, digno director de *The Rio Claro Railway Company. Limited,* de Londres, propondo a fusão dessa companhia com a

nossa empreza, nas seguintes bases geraes: ficaria cancellado o emprestimo contrahido pela Companhia Paulista em 1892, cujo valor passaria a ser representado no capital da nova companhia por titulos não sujeitos a amortisação, vencendo juros em importancia egual á dos juros da divida cancellada; seriam emittidas debentures e acções preferenciaes a juros respectivamente de $4^1/_2$ e $5^1/_2$, no valor total de £ 2.500.000, para ser o liquido producto rateado pelos accionistas da Companhia Paulista, cabendo cerca de £ 8 a cada uma acção actual; seriam além disso emittidas £ 2.150.000 em acções ordinarias da nova empreza, para serem distribuidas aos mesmos accionistas, na proporção de £ 7 por acção actual, cabendo ás acções ordinarias o dividendo de 8% ao anno na base da renda liquida apurada pela Paulista no ultimo anno, computada ao cambio de 9, elevando-se o referido dividendo a 15%, computada a mesma renda ao cambio de 12, e assim por diante.

A proposta, como se vê, offerecia em resumo: cancellar a divida externa da Companhia, pagar desde logo em dinheiro aos seus accionistas quantia não inferior ao valor nominal de suas acções e dar-lhes por cada uma acção actual £ 7 em acções da nova empreza vencendo excellentes juros.

Bastam a exposição feita e a procedencia da proposta para fazer reconhecer que se tratava de materia digna de exame e consideração, maxime quando o Estado atravessava dias difficeis, sujeita como se achava a sua grande industria a extraordinaria baixa no preço do café, cujos effeitos não podiam deixar de ser sensiveis em todos os ramos da actividade paulista.

Nestas circumstancias, e porque o negocio proposto, embora acceitavel em suas grandes linhas, dependesse, para ser convenientemente apreciado e julgado pela

assembléa geral, de se assentarem previamente todas as bases da transacção, a Directoria, no empenho de zelar os grandes interesses confiados á sua gestão, o que reputou sempre seu primeiro dever, entendeu conveniente fazer os necessarios estudos da materia, para o fim não só de regular todas as questões envolvidas em tão complexa operação, como de garantir com a necessaria efficacia os direitos e vantagens que os accionistas da Companhia Paulista deviam ter em a nova empreza, como unicos possuidores que seriam das acções ordinarias que a mesma havia de emittir.

Nesta conformidade, elaborado o plano de condições segundo o qual a transacção poderia convir, discutido e unanimemente approvado esse plano em reunião plena da Directoria e do Conselho Fiscal, foi na mesma occasião resolvido, attendendo a convite recebido de Londres, que para alli se enviasse um representante da Directoria com poderes para assignar com a Directoria da Companhia Rio Claro um accôrdo provisorio regulando as bases e condições do negocio, afim de ser levado ao conhecimento e deliberação da assembléa geral dos senhores accionistas de cada uma das companhias interessadas.

Desta missão foi encarregado o sr. dr. Eduardo Prado, que já prestára seus serviços á Companhia ao ser negociada em Londres a compra da estrada Rio Claro.

Partiu o sr. dr. Eduardo Prado em outubro do anno passado, coincidindo a sua chegada a Londres mais ou menos com a declaração da guerra no Sul da Africa.

E' sabido o panico que, em consequencia d'este facto, se manifestou em Londres e a sua repercussão na taxa dos descontos e nos valores de bolsa.

Já se vê que nenhum negocio novo podia ser alli tratado em semelhante situação. Só ao cabo de alguns mezes, restabelecida a calma e melhorado o estado da praça, poude a negociação proseguir.

Aconteceu, porém, então o que não raro se dá quando se trata de transportar para o dominio dos factos o que parecia simples e facil no campo das idéas: difficuldades de varias ordens surgiram, umas devidas a exigencias da lei ingleza contrariando disposições que não podiam deixar de figurar no accôrdo, para garantia dos interesses dos accionistas da Companhia Paulista, outras de ordem a transformar o caracter da transacção, sujeitando-a ao pesado imposto de siza, outras emfim de natureza a perturbar o plano original quanto ao capital da nova empreza e ao liquido a apurar das emissões.

Não julgando a Directoria dever transigir em pontos essenciaes, visto estar disposta a só acceitar, *ad referendum* da assembléa geral, um accôrdo em condições tão vantajosas e seguras para os interesses da Companhia, quanto é direito desta pretender, em face de seus creditos e elevado grau de prosperidade, resolveu, de combinação com o Conselho Fiscal, suspender a negociação logo que se convenceu de não poder chegar a resultado em termos de ser submettido ao conhecimento e deliberação da assembléa geral.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança doação etc.	Por caução	Por batxa de caução	Total
1897	67.732	8.431	46.981	42.383	165.527
1898	43.772	19.051	31.328	29.744	123.895
1899	51.387	8.738	37.829	31.978	129.932

Pessoal

Depois de vos ter exposto as occurrencias e os negocios havidos no ultimo exercicio social, a maneira por que têm sido desempenhados os serviços de vossa empreza, do que resulta ficardes conhecendo em todos os seus elementos a prospera situação em que se acha a Companhia, é justo que aqui consignemos um voto de louvor e reconhecimento a todo o pessoal, pela dedicação e proficiencia com que tem cooperado para semelhante resultado, relevando especialisar como dignos do maior apreço os serviços prestados na administração das linhas pelo inspector geral snr. dr. Manuel Pinto Torres Neves e pelos seus auxiliares, chefes de serviço snrs. dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, chefe da locomoção, dr. Frederico Cornehls, chefe da linha, Max J. F. Mundt, chefe do trafego e Francisco Gonçalves de Campos, chefe da contabilidade.

Annexos

Acompanham o presente relatorio em annexos, para os quaes a Directoria pede a vossa attenção, o balanço geral fechado em 31 de dezembro de 1899, os balancetes da receita e despeza relativos aos dous semestres e ao anno de 1899, as folhas de distribuição dos respectivos saldos, o parecer do Conselho Fiscal, o relatorio do Inspector Geral e a lista dos senhores Accionistas da Companhia.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de prestar-vos sobre os

negocios de vossa empreza durante o anno proximo passado, ficando, entretanto, á vossa disposição para dar-vos quaesquer outros esclarecimentos que porventura desejeis.

S. Paulo, 6 de Junho de 1900.

A Directoria,

Antonio Prado,—Presidente.
Francisco A. de Souza Queirós.
Eduardo Prates.
A. de Lacerda Franco.
J. B. de Mello e Oliveira.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas.

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, de accôrdo com as obrigações que lhes são impostas pelos Estatutos, examinaram o balanço e documentos relativos ao movimento financeiro da Empreza durante o anno de 1899 e bem assim a respectiva escripturação, que encontraram em ordem e de inteira conformidade com as prescripções legaes.

Pela verificação a que procederam são de parecer — que sejam approvadas as contas prestadas pela Directoria e as deliberações por ella tomadas sobre a distribuição da renda liquida apurada neste periodo.

Os resultados lisongeiros alcançados pela Companhia no ultimo anno decorrido, a despeito dos onus da sua divida externa, aggravada com as differenças provenientes das taxas em vigôr no mercado de cambio, attestam não só uma melhoria nas condições economicas do Estado como principalmente o esforço empregado pela Administração na reducção das principaes verbas de despeza, na perfeita comprehensão do programma de economia, a que se propôz, digno pela sua efficacia dos mais francos e sinceros louvores.

São Paulo, 9 de Maio de 1900.

João Alvares Rubião Junior.
J. B. de Mello e Oliveira.
Bento José de Carvalho.

BALANÇO GERAL

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

BALANÇO fechado em 31 de Dezembro de 1899.

ACTIVO

Accionistas: Entradas a realisar.		39:200$000
Vias ferreas em trafego: Importancia despendida	85.295:959$511	
Vias ferreas em estudos: Idem	1.098:338$167	
Via fluvial de Mogy Guassú: Idem	2.517:587$474	
Edificio do Escriptorio Central: Idem	182:875$326	
Moveis e utensilios do Escriptorio Central e das Linhas: Idem.	52:461$037	
Linha Telegraphica: de Jundiahy a São Paulo	33:859$280	89.181:080$795
Apolices: Existentes		232:000$000
Acções caucionadas: Depositadas pela Directoria		50:000$000
Materiaes em transito: em viagem e em despacho em Santos		73:884$787
Materiaes para custeio: existentes no Almoxarifado		2.303:029$968
SALDOS A FAVOR DA COMPANHIA, A SABER:		
Contadoria Central	696:826$110	
Trafego de Passageiros	61$900	
Trafego de Cargas	76:216$800	
Juros de Apolices	5:850$000	
Emolumentos	6:032$900	
Deposito nas Estações	1:010$000	
Diversos devedores: Agentes e outros.	127:694$448	913:692$158
CAIXA: Saldo no Escriptorio Central	8:691$265	
» Saldo na Contadoria do Trafego.	268:527$500	277:221$765
Rs.		93.070:109$473

São Paulo, 14 de Março de 1900.

Antonio da Silva Prado,
Presidente da Directoria.

PASSIVO

Capital: 300.000 acções de 200$000		60.000:000$000
Emprestimo emittido em 1892: Saldo desta conta.		23.673:777$780
Fundo de Reserva: Idem		76:067$872
Caução: da Directoria		50:000$000
Pessoal: de Dezembro de 1899		526:676$450
Bonus: não reclamados	260$040	
Dividendos: Idem.	186:949$200	187:209$240
Diversos Credores: Agentes na Europa e outros.		1.876:257$790
Somma		86.389:989$132
Receita Geral: Saldo desta conta.		6.680:120$341
Rs.		93.070:109$473

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

24

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

DE

JANEIRO A JUNHO DE 1899

25

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

BALANCETE da Receita e Despeza de Janeiro a Junho de 1899.

RECEITA

Passageiros	1.339:669$140	
Trens e vapores especiaes	2:256$310	
Encommendas e bagagens	277:699$740	
Animaes	43:370$320	
Telegrammas	86:128$850	
Mercadorias	5.103:726$520	
Armazenagens	15:244$900	
Carga e descarga de vagões e lanchas	8:643$800	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	173:910$760	
Commissão pela arrecadação de impostos federal e estadoal.	14:371$010	
Aluguel de estações e suas dependencias	49:335$398	
Rendas diversas arrecadadas nas nas linhas, a saber: Aluguel de casas, multas, rendimento de balsas, certidões, venda de generos, de objectos abandonados, de material velho e de varreduras de café	38:233$845	7.152:590$593
Rendas diversas arrecadadas pelo Escriptorio Central, a saber:		
Emolumentos	3:482$900	
Juros	874$860	
Outras rendas	16:224$621	20:582$381
	Rs.	7.173:172$974

São Paulo, 14 de Setembro de 1899.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

DESPEZA

Administração geral e Contabilidade	93:249$231	
Conservação das linhas	1.001:376$692	
Locomoção	1.859:521$957	
Trafego	952:608$101	
Telegrapho e luz electrica em Campinas	185:288$741	
Almoxarifado	46:533$784	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	77:838$440	
Contadoria Central	32:445$420	
Despezas diversas das linhas, a saber: Indemnisações por mercadorias avariadas e extraviadas, por animaes mortos na linha, impostos, sellos e telegrammas; despezas judiciaes; tratamento e funeral de empregados; consumo d'agua em diversas estações, e diversas outras despezas	19:653$222	4.268:515$588
Escriptorio Central	46:001$467	
Gastos Geraes	14:746$423	
Outras despezas	25:950$858	86:698$748
Saldo a favor da Receita		2.817:958$638
	Rs.	7.173:172$974

James W. Gray,
Guarda-livros.

DISTRIBUIÇÃO

DO

SALDO DO SEMESTRE

DE

JANEIRO A JUNHO DE 1899

27

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Distribuição do saldo do semestre de Janeiro a Junho de 1899.

DEBITO	
Juros do emprestimo externo deste semestre . . .	2.271:541$120
Juros e descontos.	488:532$948
Lucros que passam para o seguinte semestre . .	66:001$641
Rs.	2.826:075$709

CREDITO	
Lucros que passaram do semestre anterior. . . .	8:117$071
Saldo deste semestre	2.817:958$638
Rs.	2.826:075$709

São Paulo, 16 de Setembro de 1899.

Adolpho Augusto Pinto.
Chefe do Escriptorio Central.

JAMES W. GRAY,
Guarda-livros.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

DE

JULHO A DEZEMBRO DE 1899

29

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

BALANCETE da Receita e Despeza de Julho a Dezembro de 1899.

RECEITA

Passageiros	1.389:007$540	
Trens e vapores especiaes	784$800	
Encommendas e bagagens	295:705$440	
Animaes	52:445$890	
Telegrammas	94:782$430	
Mercadorias	11.868:934$670	
Armazenagens	15:128$920	
Carga e descarga de vagões e lanchas	6:667$200	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	192:020$650	
Commissão pela arrecadação de impostos federal e estadoal	15:847$140	
Aluguel de estações e suas dependencias	52:055$400	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas, a saber:		
Aluguel de casas, multas, rendimento de balsas, certidões, venda de generos, de objectos abandonados, de material velho e de varreduras de café	29:389$730	14.012:779$810
Rendas diversas arrecadadas pelo Escriptorio Central, a saber:		
Emolumentos	10:332$400	
Juros	9:384$270	
Outras rendas	18:907$696	38:624$366
	Rs.	14.051:404$176

São Paulo, 14 de Março de 1900.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

DESPEZA

Administração Geral e Contabilidade	108:036$128	
Conservação das linhas	1.128:117$113	
Locomoção	2.084:417$566	
Trafego	1.095:940$876	
Telegrapho e luz electrica em Campinas	185:571$211	
Almoxarifado	49:614$242	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	181:020$460	
Contadoria Central	36:229$790	
Despezas diversas das lilnhas, a saber:		
Indemnisações por mercadorias avariadas e extraviadas e por animaes mortos na linha; impostos, annuncios, sellos, telegrammas; despezas judiciaes; tratamento e funeral de empregados; consumo d'agua em diversas estacões, e diversas outras despezas	15:129$367	4.884:076$753
Escriptorio Central	38:764$911	
Gastos geraes	10:637$782	
Outras despezas	21:776$045	71:178$738
Saldo a favor da Receita		9.096:148$685
	Rs.	14.051:404$176

JAMES W. GRAY,
Guarda-livros.

30

DISTRIBUIÇÃO

DO

SALDO DO SEMESTRE

DE

JULHO A DEZEMBRO DE 1899

31

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Distribuição do saldo do semestre de Julho a Dezembro de 1899.

DEBITO	
Juros do emprestimo exterior deste semestre. . .	2.070:585$460
Juros e descontos.	201:444$525
Impostos de dividendo	210:000$000
Pagamento do 56.º dividendo	6.000:000$000
Para o Fundo de Reserva.	23:932$128
Lucros que passam para o semestre seguinte. . .	656:188$213
Rs.	9.162:150$326

CREDITO	
Lucros que passaram do semestre anterior. . . .	66:001$641
Saldo deste semestre	9.096:148$685
Rs.	9.162:150$326

São Paulo, 14 de Março de 1900.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda-livros.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

DE

JANEIRO A DEZEMBRO DE 1899

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

BALANCETE da Receita e Despeza de Janeiro a Dezembro de 1899.

RECEITA

Passageiros	2.728:676$680	
Trens e vapores especiaes	3:041$110	
Encommendas e bagagens	573:405$180	
Animaes	95:826$210	
Telegrammas	180:911$280	
Mercadorias	16.972:661$190	
Armazenagens	30:373$820	
Carga e descarga de vagões e lanchas	15:311$000	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	365:931$410	
Commissão pela arrecadação de impostos, federal e estadoal	30:218$150	
Aluguel de estações e suas dependencias	101:390$798	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas, a saber: Aluguel de casas; multas; rendimento de balsas; venda de objectos abandonados, de generos, de material velho e de varreduras de café, certidões.	67:623$575	21.165:370$103
Rendas diversas arrecadadas pelo Escriptorio Central, a saber:		
Emolumentos	13:815$300	
Juros	10:259$130	
Outras rendas	35:132$317	59:206$747
	Rs.	21.224:577$150

São Paulo, 14 de Março de 1900.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

DESPEZA

Administração Geral e Contabilidade	201:285$359	
Conservação das linhas	2.129:493$805	
Locomoção	3.943:939$523	
Trafego	2.048:548$977	
Telegrapho e luz electrica em Campinas	370:859$952	
Almoxarifado	96:148$026	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	258:858$900	
Contadoria Central	68:675$210	
Despezas diversas das linhas, a saber: Indemnisações por mercadorias avariadas e extraviadas, e por animaes mortos na linha; annuncios, sellos e telegrammas; despezas judiciaes; tratamento e funeral de empregados; consumo d'agua nas diversas estações, e diversas outras despezas	34:782$589	9.152:592$341
Escriptorio Central	84:766$378	
Gastos geraes	25:384$205	
Outras despezas	47:726$903	157:877$486
Saldo a favor da Receita		11.914:107$323
	Rs.	21.224:577$150

JAMES W. GRAY,
Guarda-livros.

DISTRIBUIÇÃO

DO

SALDO GERAL APURADO

NO

ANNO DE 1899

35

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DISTRIBUIÇÃO do Saldo Geral apurado no anno de 1899.

DEBITO	
Juros do emprestimo externo de 1892	4.342:126$580
Juros e descontos.	689:977$473
Impostos de dividendo	210:000$000
Pagamento do 56.º dividendo	6.000:000$000
Para o Fundo de Reserva.	23:932$128
Lucros que passam para o semestre seguinte . .	656:188$213
Rs.	11.922:224$394

CREDITO	
Lucros que passaram do ultimo semestre de 1898.	8:117$071
Saldo deste anno.	11.914:107$323
Rs.	11.922:224$394

São Paulo,, 14 de Março de 1900.

ADOLPHO AUGUSTO PINTO.
Chefe do Escriptorio Central.

JAMES W. GRAY,
Guarda-livros.

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

37

1

Extensão de trafego

A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, em 31 de dezembro de 1899 tinha em trafego a extensão de 1.023 kilometros, servidos por 98 estações e postos telegraphicos, inclusive a agencia telegraphica na capital do Estado, séde da Companhia.

A extensão em trafego se distribue assim:

Vias Ferreas

Bitola de 1m.60.

Linha central de Jundiahy a Descalvado. .		224	kilom.	
Ramal	de Santa Veridiana	38	»	
	de Rio Claro	17	»	
Extensão total.				279 kilom.

Bitola de 1m.00 — **Secção Rio Claro**

Linha central de Rio Claro a Jaboticabal .		224	kilom.	
Ramal	de Jahú	143	»	
	de Agua Vermelha.	63	»	
	de Ribeirão Bonito.	41	»	
	dos Agudos	32	»	
Extensão total.				503 kilom
			A transportar . . .	782 kilom.

Transporte . . .		782 kilom.
Bitola de 0m. 60		
Linha de Santa Rita	27 kilom.	
Linha Descalvadense	14 »	
Extensão total		41 kilom.
Extensão total das vias ferreas em trafego		823 kilom.

Vias Fluviaes

De Porto Ferreira a Porto Pontal	200 kilom.
Extensão total em trafego	1.023 kilom.

Durante o anno de 1899 foram inauguradas, em 1º de Julho, as estações de Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles, no ramal dos Agudos, e em 1º de dezembro a de Tombadouro, na linha de Santa Rita.

As extensões medias em trafego, durante o anno de 1899, foram:

de 279	kilometros	na bitola de 1m. 60.
« 487	«	« secção Rio Claro
« 41	«	« bitola de 0m.60.
« 200	«	« via fluvial

II

Contabilidade

1.º — Conta de capital

Durante o anno de 1899 a Inspectoria Geral despendeu, por conta de Capital, a quantia de 487:347$639 assim discriminada:

Bitola de 1m60		
Locomoção	279:597$666	
Via permanente	41:411$196	
Moveis e utensilios	49$200	321:058$062
Bitola de 1m.00. — **Secção Rio Claro**		
Locomoção	123:555$825	
Via permanente	35:801$175	159:357$000
A transportar . . .		480:415$062

Transporte . . . 480:415$062

Bitola de 0m.60. — **Linha de Santa Rita**

Via permanente . . . . . 5:756$027

Bitola de 0m.60. — **Linha Descalvadense**

Via permanente . . . . . 1:176$550

Total geral . . . . . 487:347$639

Estas diversas importancias serão discriminadas nos respectivos capitulos do presente relatorio.

2.º — Receita

A receita geral da Companhia foi:

Em 1899.	21.224:577$150
« 1898.	20.541:985$830
Differença para mais em 1899. .	682:591$320

Além da quantia de 21.224:577$150 foram arrecadadas mais em 1899 as seguintes importancias escripturadas como despeza a annullar:

Materiaes cedidos a diversas Companhias e a particulares	10:953$596
Serviço feito por conta de Companhias e de particulares.	101:612$973
Quóta de despesas de pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas diversas Companhias em trafego mutuo.	169:236$850
Multas pagas pelo pessoal e entregues à Sociedade Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Companhia Paulista	26:357$130

A arrecadação de dinheiro nas nossas diversas estações por conta do trafego de passageiros e mercadorias attingiu a 8.615:969$150 que assim se discrimina:

Linhas	Trafego de		Total
	passageiros	mercadorias	
Bitola de 1m,60. . .	1.699:644$030	2.109:024$020	3.808:668$050
Secção Rio Claro . .	1.775:874$250	2.757:347$700	4.533:221$950
Ramal de Santa Rita .	73:341$550	153:323$700	226:665$250
» Descalvadense .	19:948$900	16:659$800	36:608$700
Via Fluvial	7.281$540	3:523$660	10:805$200
Total	3.576:090$270	5.039:878$880	8.615:969$150

Em 31 de dezembro o saldo em dinheiro existente em todas as estações da Companhia Paulista era apenas de 61$900 no trafego de passageiros. Desse saldo cabe 57$200 ás estações da via Fluvial, porque as suas remessas da segunda quinzena do mez são recebidas em Jundiahy pelo Caixa sómente depois de encerrado o livro de recebimento de dinheiro das estações, serviço que é feito no dia 2 de cada mez em relação ao mez anterior. A quóta do saldo relativo a todas as estações das vias ferreas da Companhia Paulista era, portanto, da insignificante quantia de 4$700.

Em nenhuma das estações da Companhia havia saldo em dinheiro a 31 de dezembro no trafego de mercadorias. Ellas figuram, entretanto, no balanço geral com o saldo de 76:216$800, que procede dos fretes correspondentes a despachos feitos a pagar nos ultimos dias de dezembro e que só em janeiro foram cobrados no destino.

A comparação da receita geral da Companhia, nos dois ultimos annos, consta do seguinte quadro:

Linhas	1899	1898	Differenças em 1899	
			para mais	para menos
Da bitola larga . . .	13.656:310$488	13.199:817$160	456:493$328	—
Da secção Rio Claro .	6.938:672$410	6.627:557$900	311:114$510	—
Da linha Descalvadense	54:046$900	51:601$600	2:445$300	—
Da linha de S.ta Rita .	147:822$025	155:987$550	—	8:165$525
Da Via Fluvial . . .	368:518$580	338:806$800	29:711$780	—
Total das linhas. . .	21.165:370$403	20.373:771$010	791:599$393	—
Do Escriptorio Central.	59:206$747	168:214$820	—	109:008$073
Total geral . . .	21.224:577$150	20.541:985$830	682:591$320	—

A renda total das linhas nos annos de 1899 e 1898 distribue-se assim pelos dois semestres:

Linhas	1899	1898	Differenças em 1899
PRIMEIROS SEMESTRES			
Bitola larga	4.774:708$148	4.934:904$216	— 160:196$068
Secção Rio Claro . .	2.202:357$170	2.417:143$180	— 214:786$010
Linha Descalvadense .	21:677$900	20:903$920	+ 773$980
» de Santa Rita .	50:335$325	63:907$790	— 13:572$465
Via Fluvial	103:512$050	131:464$340	— 27:952$290
Todas as linhas . . .	7.152:590$593	7.568:323$446	— 415:732$853
SEGUNDOS SEMESTRES			
Bitola larga	8.881:602$340	8.264:912$944	+ 616:689$396
Secção Rio Claro . .	4.736:315$240	4.210:414$720	+ 525:900$520
Linha Descalvadense .	32:369$000	30:697$680	+ 1:671$320
» de Santa Rita .	97:486$700	92:079$760	+ 5:406$940
Via Fluvial	265:006$530	207:342$460	+ 57:664$070
Todas as linhas . . .	14.012:779$810	12.805:447$564	+ 1.207:332$246

40

Como pôe em relevo este quadro a receita do trafego em 1899 comparada com a de 1898, mostra no primeiro semestre a diminuição de 415:732$853, emquanto que no segundo semestre offerece o augmento de 1.207:332$246, produzindo assim no movimento annual o accrescimo já indicado de 791:599$393.

E' interessante confrontar as receitas de cada um dos periodos semestraes do mesmo anno. Mostra esse confronto, em relação ao anno de 1899 que no segundo semestre a renda foi quasi dupla da do primeiro, elevando-se de 7.152:590$593 a 14.012:779$810. A divergencia é de 6.860:189$217, quando em 1898 fôra apenas de 5.237:124$118.

Os quadros comparativos da receita mensal das mais importantes verbas do trafego nos annos de 1899 e 1898 deixam bem patente como a crise economica que nos afflige continuou a affectar em 1899, de modo sensivel muitas fontes de renda da Companhia, accentuando-se principalmente nos relativas ao transporte de viajantes e de importação.

A maxima receita mensal em 1899 teve tambem logar, como nos quatro annos anteriores, em agosto, attingindo a 3.414:602$920, quando fôra de 2.782:432$336 em 1898; de 3.203:655$546 em 1897; de 2.506:885$806 em 1896 e de 2.167:265$950 em 1895.

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

Mezes	1899	1898	1899	1898
	Bitola de 1m. 60		Secção Rio Claro	
Janeiro. . .	896:246$136	978:311$116	384:998$610	508:193$810
Fevereiro . .	781:706$976	809:756$616	334:314$640	390:329$800
Março . . .	787:473$926	960:819$706	329:875$780	472:671$770
Abril . . .	687:759$430	768:143$406	335:309$270	361:552$180
Maio. . . .	743:088$660	681:263$786	365:003$770	318:738$030
Junho . . .	878:433$020	736:609$586	452:855$100	365:657$590
Total do 1.º Semestre	4.774:708$148	4.934:904$216	2.202:357$170	2.417:143$180
Julho . . .	1.823:232$270	1.357:793$086	1.018:410$150	709:269$060
Agosto . . .	2.110:856$460	1.777:682$706	1.215:147$830	933:034$440
Setembro . .	1.752:989$285	1.676:136$466	973:925$140	883:473$820
Outubro . .	1.325:166$050	1.406:492$406	637:990$540	726:220$000
Novembro . .	984:449$590	964:579$986	449:011$960	469:352$390
Dezembro . .	884:908$685	1.082:228$294	441:829$620	489:065$010
Total do 2.º Semestre	8.881:602$340	8.264:912$944	4.736:315$240	4.210:414$720
Total do anno	13.656:310$488	13.199:817$160	6.938:672$410	6.627:557$900
	Linha de Santa Rita		Linha Descalvadense	
Janeiro. . .	8:098$270	11:379$680	4:320$410	3:421$970
Fevereiro . .	7:710$870	12:666$530	4:277$440	3:496$250
Março . . .	6:675$960	9:503$690	4:680$340	5:199$840
Abril . . .	6:382$070	9:108$650	3:698$310	3:492$630
Maio . . .	10:070$090	9:497$010	2:633$240	2:984$000
Junho . . .	11:398$065	11:752$230	2:068$160	2:309$230
Total do 1.º Semestre	50:335$325	63:907$790	21:677$900	20:903$920
Julho . . .	26:153$130	19:766$790	4:042$570	3:567$530
Agosto . . .	22:664$570	23:743$610	6:475$130	5:211$000
Setembro . .	16:698$870	17:393$900	6:450$010	6:306$710
Outubro . .	12:823$210	12:670$250	5:392$760	4:934$720
Novembro . .	10:422$670	8:443$140	4:908$610	4:532$580
Dezembro . .	8:724$250	10:062$070	5:099$920	6:145$140
Total do 2.º Semestre	97:486$700	92:079$760	32:369$000	30:697$680
Total do anno	147:822$025	155:987$550	54:046$900	51:601$600
	Via Fluvial		Total das Linhas	
Janeiro. . .	18:432$180	25:499$520	1.312:095$606	1.526:806$096
Fevereiro . .	13:099$340	17:484$290	1.141:109$266	1.233:733$486
Março . . .	14:297$120	25:647$430	1.143:003$126	1.473:842$436
Abril . . .	8:795$240	20:621$560	1.041:944$320	1.162:918$426
Maio. . . .	16:709$170	17:367$490	1.137:504$930	1.029:850$316
Junho . . .	32:179$000	24:844$050	1.376:933$345	1.141:172$686
Total do 1.º Semestre	103:512$050	131:464$340	7.152:590$593	7.568:323$446
Julho . . .	44:597$210	38:765$550	2.916:435$330	2.129:162$016
Agosto . . .	59:458$930	42:760$580	3.414:602$920	2.782:432$336
Setembro . .	54:191$100	42:135$400	2.804:254$405	2.625:446$296
Outubro . .	50:723$940	39:879$690	2.032:096$500	2.190:197$066
Novembro . .	36:084$640	24:235$480	1.484:877$470	1.471:143$576
Dezembro . .	19:950$710	19:565$760	1.360:513$185	1.607:066$274
Total do 2.º Semestre	265:006$530	207:342$460	14.012:779$810	12.805:447$564
Total do anno	368:518$580	338:806$800	21.165:370$403	20.373:771$010

Discriminamos agora a receita do trafego em todas as linhas pelas suas diversas verbas.

Todas as Linhas

	Em 1899		Em 1898		Differenças em 1899	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
Viajantes	1.060.465	2.728:676$680	1.248.503	3.262:689$110	— 188.038	— 534:012$430
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9 . . (ton.)	9.996	573:405$180	11.338	673:917$190	— 1.342	— 100:512$010
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	13.866	67.240$470	16.626	85:031$080	— 2.760	— 17:791$510
Mercadorias { Café . . . (ton.)	309.822	11.708:433$650	264.191	9.655:219$050	+ 45.631	+ 2.053:214$600
Mercadorias { Diversas. . (ton.)	350.906	5.264:227$540	375.971	5.896:433$700	— 25.065	— 632:206$160
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de carga	12.676	28:585$740	8.422	21:831$510	+ 4.254	+ 6:754$230
Telegrammas	193.997	180:911$280	203.398	195:500$410	— 9.401	— 14:589$130
Armazenagens	. . .	30:373$820	. . .	41:344$040	. . .	— 10:970$220
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	. . .	30:218$150	. . .	20:236$650	. . .	+ 9:981$500
Trens e vapores especiaes	16	3:041$110	30	9:109$140	— 14	— 6:068$330
Aluguel de carros, vagões e encerados	. . .	365:931$410	. . .	324:213$760	. . .	+ 41:717$650
„ de estações e armazens	. . .	61:249$998	. . .	51:550$000	. . .	+ 9:699$998
„ de casas e balsas	. . .	19:365$800	. . .	21:676$860	. . .	— 2:311$060
„ de commodos para restaurant e taxas sobre bandejas	. . .	40:140$800	. . .	43:590$800	. . .	— 3:450$000
Outras verbas	. . .	63:568$775	. . .	71:426$510	. . .	— 7:857$735
Total	. . .	21.165:370$403	. . .	20.373:771$010	. . .	+ 791:599$393

As quantidades supra indicadas foram determinadas addicionando-se as relativas a todo o trafego da bitola larga com as do trafego proprio ou interstacional de cada uma das outras linhas, componentes da rêde ferro-viaria e fluvial da Companhia Paulista, e com as do trafego extranho entre a secção Rio Claro e a Estrada de Ferro de Araraquara, e entre a linha de Santa Rita e a via fluvial da Companhia Paulista.

Como deixa ver este quadro, foi ainda em 1899 notavel a diminuição na receita dos viajantes, attingindo a 534:012$430. Em 1898 já offerecera essa verba do trafego o descrescimento de 536:861$160, de sorte que em 1899 a renda de viajantes foi inferior de 1.070:873$590, ou cerca de 90 *contos* por mez a do anno de 1897.

A renda da importação continúa tambem a decrescer de modo sensivel.

Foi grande o augmento em 1899 na renda do transporte do café.

Maiores detalhes a esse respeito se encontrarão mais adiante.

Os seguintes quadros detalharão, dos dois ultimos annos de 1899 e 1898, por mezes e pelas diversas linhas da Companhia, a receita das mais importantes verbas do trafego.

42

Bitola de 1.m60.

MEZES	Passageiros		Bagagens e encommendas		Mercadorias				Outras verbas		Total da receita	
					Café		Diversas					
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro. . . .	140:647$950	179:489$780	32:225$570	36:714$540	336:736$080	350:380$770	332:951$000	356:429$870	53:685$536	55:296$156	896:246$136	978:311$116
Fevereiro. . .	125:030$630	155:819$470	27:759$280	32:905$580	276:861$390	256:699$250	302:058$580	316:734$640	49:997$096	47:597$676	781:706$976	809:756$616
Março	132:612$500	164:275$950	30:088$430	34:970$630	268:887$120	361:115$460	288:577$280	343:830$850	67:308$596	56:626$816	787:473$926	960:819$706
Abril.	130:579$550	156:732$490	29:178$670	33:021$810	163:659$790	218:885$710	314:129$780	297:976$650	50:211$640	61:526$746	687:759$430	768:143$406
Maio.	123:546$530	148:082$970	30:001$550	33:133$080	228:710$380	164:457$850	312:978$850	288:338$600	47:851$350	47:251$286	743 088$660	681:263$786
Junho	122:913$450	159:637$300	27:833$120	34:994$140	407:198$020	220:835$390	255:547$220	283:340$370	64:940$910	37:802$386	878:433$020	736:609$586
Total do 1.º semestre	775:330$610	964:037$960	177:086$920	205:739$780	1.682:052$780	1.572:374$430	1.806:242$710	1.886:650$980	333:995$128	306:101$066	4.774:708$148	4.934:904$216
Julho.	124:876$400	153:573$740	29:961$890	33:655$120	1.304:648$520	867:772$870	302:354$340	238:464$980	61:391$120	64:326$376	1.823:232$270	1.357:793$086
Agosto	141:388$000	176:438$910	29:453$890	35:673$120	1.585:421$340	1.129:341$960	286:417$850	376:669$510	68:175$380	59:559$406	2.110:856$460	1.777:682$706
Setembro. . . .	144:506$350	154:300$910	32:842$590	37:889$960	1.249:354$870	1.059:321$650	263:722$450	358:896$470	62:563$025	65:727$476	1.752:989$285	1.676:136$466
Outubro	144:435$520	154:936$220	33:611$420	37:910$430	782:035$590	799:427$490	301:589$900	353:069$450	63:493$620	61:148$816	1.325:166$050	1.406:492$406
Novembro. . . .	108:486$980	147:183$380	26:808$040	33:257$960	542:495$170	416:735$270	255:637$370	313:261$830	51:022$030	54:141$546	984:449$590	964:579$986
Dezembro. . . .	122:340$490	157:677$350	30:844$400	38:495$310	408:319$070	496:616$170	276:636$920	331:869$460	46:767$805	57:570$004	884:908$685	1.082:228$294
Total do 2.º semestre	786:033$740	944:110$510	185:522$230	216:881$900	5.872:274$560	4.769:215$410	1.686:358$830	1.972:231$500	353:412$980	362:473$624	8.881:602$340	8.264:912$944
Total geral	1.561:364$350	1.908:148$470	360:609$150	422:621$680	7.554:327$340	6.341:589$840	3.492:601$540	3.858:882$480	687:408$108	668:574$690	13.656:310$488	13.199:817$160

Bitola de 1.m00. — Secção RIO CLARO.

MEZES	Passageiros		Bagagens e encommendas		Mercadorias				Outras verbas		Total da receita	
					Café		Diversas					
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.	98:834$140	126:800$190	16:601$300	21:008$470	123:801$010	175:415$320	127:268$780	167:826$230	18:493$380	17:143$600	384:998$610	508:193$810
Fevereiro.	84:573$990	104:697$980	14:834$000	18:430$970	90:379$890	117:356$840	132:472$280	134:427$140	12:054$480	15:416$870	334:314$640	390:329$800
Março	94:423$170	107:184$670	16:228$090	18:954$700	77:553$140	175:262$470	126:408$080	157:198$940	15:263$300	14:070$990	329:875$780	472:671$770
Abril.	91:833$780	92:617$020	15:981$500	17:549$000	52:305$240	110:707$370	159:891$510	125:332$440	15:297$240	15:346$350	335:309$270	361:552$180
Maio.	88:384$150	85:690$100	16:400$400	16:889$460	84:981$280	72:258$390	160:784$950	130:312$520	14:452$990	13:587$560	365:003$770	318:738$030
Junho	88:400$330	101:031$850	15:431$210	17:861$600	209:616$580	78:288$680	124:912$340	152:509$530	14:494$640	15:965$930	452:855$100	365:657$590
Total do 1.º semestre.	546:449$560	618:021$810	95:476$500	110:694$200	638:637$140	729:289$070	831:737$940	867:606$800	90:056$030	91:531$300	2.202:357$170	2.417:143$180
Julho	92:866$160	108:358$970	17:192$220	18:401$820	728:535$040	391:473$850	164:992$160	175:936$340	14:824$570	15:098$080	1.018:410$150	709:269$060
Agosto	101:048$410	126:962$020	16:902$610	22:037$260	932:170$270	585:155$600	147:196$450	180:435$360	17:830$090	18:444$200	1.215:147$830	933:034$440
Setembro.	110:256$490	118:133$880	21:398$490	24:372$110	694:684$700	535:569$500	129:795$560	183:488$600	17:789$900	21:909$730	973:925$140	883:473$820
Outubro	107:757$140	121:341$080	20:228$990	24:163$830	362:015$700	374:313$460	130:969$590	187:946$240	17:019$120	18:455$390	637:990$540	726:220$000
Novembro	81:491$760	107:180$020	14:572$600	19:918$190	220:881$080	180:161$200	117:699$950	146:208$410	14:366$570	15:884$270	449:011$960	469:352$390
Dezembro	91:440$170	108:668$190	16:230$240	19:853$720	196:638$780	196:161$110	121:731$840	145:608$790	15:788$590	18:773$200	441:829$620	489:065$010
Total do 2.º semestre.	584:860$130	690:644$160	106:525$150	128:747$230	3.134:925$570	2.262:834$720	812:385$550	1.019:623$740	97:618$840	108:564$870	4.736:315$240	4.210:414$720
Total geral	1.131:309$690	1.308:665$970	202:001$650	239:441$430	3.773:562$710	2.992:123$790	1.644:123$490	1.887:230$540	187:674$870	200:096$170	6.938:672$410	6.627:557$900

Bitola de 0.m60. — Linha DESCALVADENSE.

MEZES	Passageiros		Bagagens e encommendas		Mercadorias				Outras verbas		Total da receita	
					Café		Diversas					
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro	1:101$000	1:208$780	301$490	218$510	2:251$840	1:458$350	533$720	449$690	132$360	86$640	4:320$410	3:421$970
Fevereiro	782$000	1:005$460	158$760	176$220	2:718$720	1:601$990	499$810	585$150	118$150	127$430	4:277$440	3:496$250
Março	839$930	1:220$430	174$460	223$410	2:921$090	3:122$670	654$100	520$910	90$760	112$420	4:680$340	5:199$840
Abril	856$430	1:048$230	201$950	181$670	1:895$330	1:592$300	600$340	590$920	144$260	79$510	3:698$310	3:492$630
Maio	817$880	1:373$890	203$250	239$810	743$240	656$230	636$340	618$620	232$530	95$450	2:633$240	2:984$000
Junho	857$510	1:125$830	177$550	202$850	322$250	362$200	577$880	521$670	132$970	96$680	2:068$160	2:309$230
Total do 1.º semestre.	5:254$750	6:982$620	1:217$460	1:242$470	10:852$470	8:793$740	3:502$190	3:286$960	851$030	598$130	21:677$900	20:903$920
Julho	740$020	976$110	158$580	200$060	2:681$090	4:142$930	396$090	147$010	66$790	101$420	4:042$570	3:567$530
Agosto	803$040	1:202$530	166$350	255$970	4:937$660	2:071$900	459$520	555$750	108$560	124$850	6:475$130	5:211$000
Setembro	924$790	1:151$480	210$740	209$150	4:568$410	2:870$280	656$580	880$970	89$490	194$830	6:450$010	6:306$710
Outubro	845$060	937$840	223$620	177$560	3:490$240	2:622$900	701$840	1:026$930	132$000	169$490	5:392$760	4:934$720
Novembro	648$430	1:384$030	189$380	182$060	3:017$200	2:216$980	929$160	579$830	124$440	169$680	4:908$610	4:532$580
Dezembro	723$880	876$190	184$050	182$360	3:447$010	4:207$340	640$140	760$890	104$840	118$360	5:099$920	6:145$140
Total do 2.º semestre.	4:685$220	6:528$180	1:132$720	1:207$160	22:141$610	18:132$330	3:783$330	3:951$380	626$120	878$630	32:369$000	30:697$680
Total geral	9:939$970	13:510$800	2:350$180	2:449$630	32:994$080	26:926$070	7:285$520	7:238$340	1:477$150	1:476$760	54:046$900	51:601$600

Bitola de 0.m60. — Linha de SANTA RITA.

MEZES	Passageiros		Bagagens e encommendas		Mercadorias				Outras verbas		Total da receita	
					Café		Diversas					
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro	2:380$980	2:887$970	419$710	525$110	1:203$970	3:986$090	3:607$120	3:537$920	486$190	442$590	8:098$270	11:379$680
Fevereiro	1:832$650	2:492$680	498$250	785$740	1:617$880	3:212$570	3:431$410	4:969$490	330$680	1:206$050	7:710$870	12:666$530
Março	1:938$640	2:618$610	517$830	465$580	555$810	3:448$410	3:367$730	2:618$720	295$950	352$370	6:675$960	9:503$690
Abril	2:044$940	2:549$110	636$610	477$720	41$570	1:481$900	3:316$060	4:074$300	342$890	525$620	6:382$070	9:108$650
Maio	1:654$190	2:457$790	420$960	638$630	3:454$540	2:233$400	4:130$550	3:613$040	409$850	554$150	10:070$090	9:497$010
Junho	1:822$650	2:275$890	486$740	675$220	6:085$770	5:309$410	2:487$220	3:120$130	515$685	371$580	11:398$065	11:752$230
Total do 1.º semestre.	11:674$050	15:282$050	2:980$100	3:568$000	12:959$540	19:671$780	20:340$390	21:933$600	2:381$245	3:452$360	50:335$325	63:907$790
Julho	1:858$570	2:189$950	444$870	526$640	20:139$300	13:066$980	3:358$090	3:636$760	352$300	346$460	26:153$130	19:766$790
Agosto	2:077$200	2:768$420	570$290	531$230	16:501$860	15:702$650	3:126$690	4:341$940	388$530	399$370	22:664$570	23:743$610
Setembro	2:395$690	2:506$280	591$190	651$340	11:155$090	9:883$230	2:087$910	3:973$310	468$990	376$740	16:698$870	17:393$900
Outubro	2:256$950	2:389$670	798$240	660$190	5:790$110	5:011$820	3:485$840	4:115$670	492$070	492$900	12:823$210	12:670$250
Novembro	1:607$740	2:133$010	426$680	448$710	5:488$310	2:132$430	2:512$700	3:339$830	387$240	389$160	10:422$670	8:443$140
Dezembro	1:921$830	2:206$470	548$180	561$360	1:947$110	3:497$830	3:976$200	3:433$720	330$930	362$690	8:724$250	10:062$070
Total do 2.º semestre.	12:117$980	14:193$800	3:379$450	3:382$470	61:021$780	49:294$940	18:547$430	22:841$230	2:420$060	2:367$320	97:486$700	92:079$760
Total geral	23:792$030	29:475$850	6:359$550	6:950$470	73:981$320	68:966$720	38:887$820	44:774$830	4:801$305	5:819$680	147:822$025	155:987$550

VIA FLUVIAL.

MEZES	Passageiros		Bagagens e encommendas		Mercadorias				Outras verbas		Total da receita	
					Café		Diversas					
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.	177$530	177$250	146$960	270$510	10:439$850	15:098$550	7:035$340	9:297$820	632$500	655$390	18:432$180	25:499$520
Fevereiro.	136$210	422$750	220$040	258$110	3:761$350	9:343$850	8:386$200	6:846$310	595$540	613$270	13:099$340	17:484$290
Março	169$270	160$190	124$990	123$380	4:937$650	12:994$990	8:504$420	11:746$870	560$790	622$000	14:297$120	25:647$430
Abril.	124$040	237$920	119$650	214$550	1:353$370	9:964$770	6:514$240	9:415$030	683$940	789$290	8:795$240	20:621$560
Maio	217$250	241$710	211$350	265$210	10:160$330	7:491$750	5:341$620	8:715$390	778$620	653$430	16:709$170	17:367$490
Junho	135$870	238$870	115$770	238$110	25:995$470	16:737$620	4:971$520	5:401$220	960$370	2:228$230	32:179$000	24:844$050
Total do 1.º semestre.	960$170	1:478$690	938$760	1:369$870	56:648$020	71:631$530	40:753$340	51:422$640	4:211$760	5:561$610	103:512$050	131:464$340
Julho	237$570	263$510	226$780	274$500	35:472$140	31:434$470	8:201$030	5:268$330	459$690	524$740	44:597$210	38:765$550
Agosto	172$190	330$810	95$890	168$500	52:865$890	32:456$590	5:721$900	9:003$060	603$060	801$620	59:458$930	42:760$580
Setembro.	168$070	278$660	114$190	246$800	48:263$980	34:608$520	5:035$230	6:382$860	609$630	618$560	54:191$100	42:135$400
Outubro	322$530	271$770	214$970	126$830	42:845$380	29:388$080	6:457$300	9:427$840	883$760	665$170	50:723$940	39:879$690
Novembro	192$820	190$220	201$730	111$350	27:499$480	14:709$230	7:637$490	8:548$550	553$120	676$130	36:084$640	24:235$480
Dezembro	217$290	74$360	292$330	156$130	9:973$310	11:384$210	7:522$880	1:251$230	1:944$900	696$830	19:950$710	19:565$760
Total do 2.º semestre.	1:310$470	1:409$330	1:145$890	1:084$110	216:920$180	153:981$100	40:575$830	46:884$870	5.054$160	3:983$050	265:006$530	207:342$460
Total geral	2:270$640	2:888$020	2:084$650	2:453$980	273:568$200	225:612$630	81:329$170	98:307$510	9:265$920	9:544$660	368:518$580	338:806$800

ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO

Resumo de todas as linhas.

MEZES	Passageiros		Bagagens e encommendas		Mercadorias				Outras verbas		Total da receita	
					Café		Diversas					
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.	243:141$600	310:563$970	49:695$030	58:737$140	474:432$750	546:339$080	471:396$260	537:541$530	73:429$966	73:624$376	1.312:095$606	1.526:806$096
Fevereiro. . . .	212:355$480	264:438$340	43:470$330	52:556$620	375:339$230	388:214$500	446:848$280	463:562$730	63:095$946	64:961$296	1.141:109$266	1.233:733$486
Março	229:983$510	275:459$850	47:133$800	54:737$700	354:854$810	555:944$000	427:511$610	515:916$290	83:519$396	71:784$596	1.143:003$126	1.473:842$436
Abril.	225:438$740	253:184$770	46:118$380	51:444$750	219:255$300	342:632$050	484:451$930	437:389$340	66:679$970	78:267$516	1.041:944$320	1.162:918$426
Maio.	214:620$000	237:846$460	47:237$510	51:166$190	328:049$770	247:097$620	483:872$310	431:598$170	63:725$340	62:141$876	1.137:504$930	1.029:850$316
Junho	214:129$810	264:309$740	44:044$690	53:971$920	649:218$090	321:533$300	388:496$180	444:892$920	81:044$575	56:464$806	1.376:933$345	1.141:172$686
Total do 1.º semestre	1.339:669$140	1.605:803$130	277:699$740	322:614$320	2.401:149$950	2.401:760$550	2.702:576$570	2.830:900$980	431:495$193	407:244$466	7.152:590$593	7.568:323$446
Julho	220:578$720	265:362$280	47:984$340	53:058$140	2.091:476$090	1.307:891$100	479:301$710	422:453$420	77:094$470	80:397$076	2.916:435$330	2.129:162$016
Agosto	245:488$840	307:702$690	47:189$030	58:666$080	2.591:897$020	1.764:728$700	442:922$410	572:005$420	87:105$620	79:329$446	3.414:602$920	2.782:432$336
Setembro. . . .	258:251$390	276:371$210	55:157$200	63:372$360	2.008:027$050	1.642:253$180	401:297$730	554:622$210	81:521$035	88:827$336	2.804:254$405	2.625:446$296
Outubro	255:617$200	279:876$580	55:077$240	63:038$840	1.196:177$020	1.210:763$750	443:204$470	555:586$130	82:020$570	80:931$766	2.032:096$500	2.190:197$066
Novembro . . .	192:427$730	258:070$660	42:198$430	53:918$570	799:381$240	615:955$110	384:416$670	471:938$450	66:453$400	71:260$786	1.484:877$470	1.471:143$576
Dezembro . . .	216:643$660	269:502$560	48:099$200	59:248$880	620:325$280	711:866$660	410:507$980	488:927$090	64:937$065	77:521$084	1.360:513$185	1.607:066$274
Total do 2.º semestre	1.389:007$540	1.656:885$980	295:705$140	351:302$870	9.307:283$700	7.253:458$500	2.561:650$970	3.065:532$720	459:132$160	478:267$494	14.012:779$810	12.805:447$564
Total geral	2.728:676$680	3.262:689$110	573:405$180	673:917$190	11.708:433$650	9.655:219$050	5.264:227$540	5.896:433$700	890:627$353	885:511$960	21.165:370$403	20.373:771$010

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

ANNOS	RECEITA	Differença 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	
1896	19.693:127$477	13,2	
1897	22.223:833$853	12,8	
1898	20.541:985$830	. .	7,5
1899	21.224:577$150	3,3	

Desde o anno de 1887 foi em 1898 a unica vez que soffreu diminuição a renda da Companhia.

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

QUADRO SYNOPTICO do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes desde o seu começo em 1872 até 31 de Dezembro de 1899

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego		Numero de		Receita	Despeza	Formação da renda liquida a distribuir					Distribuição da renda liquida											Amortisação por conta de capital do 2.º emprestimo em Londres	OBSERVAÇÕES
												DIVIDENDOS			Importancia indivisa que passa para o anno seguinte	Fundo de reserva	Saldo do trecho de Campinas á Rio Claro distribuido aos accionistas	Serviço da divida da companhia		Serviço do 1.º emprestimo em Londres	Juros do 2.º emprestimo em Londres	Imposto de dividendo		
	nas vias ferreas	na 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 indivisa no anno anterior	Importancia deduzida da destinada do anno anterior á amortisação da divida da Companhia	Importancia deduzida do fundo de reserva	TOTAL	Importancia distribuida	Quota por acção	Relação %				Juros	descontos					
1872	38	—	33.531	26.150	311:148$940	186:262$224	124:885$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, e em 11 de Agosto do mesmo anno inaugurou-se Campinas. Em 27 de Agosto de 1875 inaugurou-se Santa Barbara. Em 30 de Julho de 1876 inaugurou-se Limeira. Em 11 de Agosto de 1876 inaugurou-se Rio Claro. Em 10 de Abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de Setembro de 1877 inaugurou-se Leme. Em 24 de Outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de Janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de Novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 6 de Dezembro de 1886 inaugurou-se Emas que foi supprimida em 1891. Em 1.º de Março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense, e em 1.º de Abril do mesmo anno foi adquirida a linha de Santa Rita. Em 26 de Novembro de 1891 inaugurou-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana. Em 1.º de Abril de 1892 foi adquirida a rede de vias ferreas pertencente á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de Junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba, na secção Rio Claro. Em 1.º de Agosto de 1892 inaugurou-se Santa Silveria e Santa Cruz, no ramal de Santa Veridiana. Em 2 de Setembro de 1892 inauguraram-se Capão Preto e Araraby, no ramal de Agua Vermelha. Em Outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant' Anna e em Fevereiro de 1893 o de Samambaia, na bitola de 1m60. Em 30 de Fevereiro de 1896 inaugurou-se Santa Veridiana, na bitola larga. Em 6 de Maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal, na secção Rio Claro. Em 20 de Setembro de 1893 inaugurou-se Santa Endoxia, na secção Rio Claro. Em 10 de Maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito, na secção Rio Claro. Em 1.º de Julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira; em 20 de Agosto de 1896 o de Jacuba. Em 1.º Outubro de 1896 inaugurou-se a estação de Souza Queiroz. Em 18 de Outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de Novembro o de São Jeronymo, na bitola larga. Em 1.º de Dezembro de 1896 inaugurou-se a estação de Espraiado, na Secção Rio Claro, e em 31 de Dezembro os postos telegraphicos de Haipú e Ibicaba, na bitola larga e os de Cachoeirinha, Ferraz, Bebedouro e Estrella, na Secção Rio Claro. Em 1.º de Fevereiro inaugurou-se Ouro e o posto telegraphico Canella, na secção Rio Claro. Em 1.º de Abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy—Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de Junho para o de cargas. Em 1.º de Julho de 1899 inauguraram-se as estações de Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles, no ramal dos Agudos da secção Rio Claro, e a 1.º de Dezembro a de Tombadouro, no Ramal de Santa Rita.
1873	45	—	56.212	54.968	650:463$069	269:823$154	380:639$915	—	1) 2558$203	—	—	380:895$118	344:000$000	38$760	8. 57	12:895$118	24:000$000	—	—	—	—	—	—	
1874	45	—	76.402	67.522	758:169$207	283:510$724	474:658$483	—	2) 22:895$118	—	—	497:553$601	437:000$000	48$480	10. 30	9:424$992	25:500$000	—	—	—	—	—	—	
1875	58	—	96.614	76.362	889:411$782	365:360$766	524:051$016	—	9:424$992	—	—	533:476$008	430:000$000	47$200	10. 11	9:534$548	25:500$000	37:834$906	—	—	—	—	—	
1876	106	—	156.952	84.137	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542	—	9:534$548	—	—	651:075$090	403:700$000	44$150	9. 50	8:640$451	25:500$000	209:056$639	—	—	—	—	—	
1877	155	—	159.706	75.600	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864	—	3) 8:640$451	—	—	983:320$315	695:837$150	53$330	8. 23	12:754$611	29:250$000	126:949$980	73:995$835	—	—	—	—	
1878	185	—	157.944	93.843	2.195:525$850	687:074$060	1.508:451$790	—	12:754$611	—	—	1.521:206$401	1.116:188$920	85$070	9. 03	18:421$722	33:000$000	—	279:048$080	—	—	—	—	
1879	204	—	165.503	95.336	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951	—	18:421$722	—	—	1.568:560$673	1.150:247$720	88$780	9. 39	14:819$973	53:857$680	—	275:443$260	—	—	—	—	
1880	224	—	178.373	99.198	2.085:239$837	771:861$267	1.313:378$103	—	14:819$973	—	20:200$681	1.348:398$757	983:672$000	68$000	8. 00	5:388$166	64:438$728	—	294:399$863	—	—	—	—	
1881	228	—	177.283	122.478	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011	—	5:388$166	38:820$833	—	1.680:859$010	1.107:675$600	88$400	9. 20	4:295$533	117:546$634	—	320:443$770	—	—	—	—	
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	239$80	12. 00	4:084$913	111:462$674	—	354:389$440	—	—	—	—	
1883	243	—	161.539	160.121	2.739:948$200	1.119:230$850	1.620:717$349	—	4:084$913	—	39:238$732	1.664:040$994	1.273:166$000	203$000	10. 00	8:047$922	121:881$342	—	260:745$730	—	—	—	—	
1884	243	—	165.839	154.768	2.586:301$850	1.267:930$192	1.318:371$558	—	8:047$922	—	26:505$975	1.352:925$455	1.189:975$800	188$300	9. 15	5:214$191	16:366$604	—	141:368$860	—	—	—	—	
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	223$500	11. 25	5:498$882	9:169$965	—	—	156:361$780	—	—	—	
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	198$000	9. 50	4:399$123	12:230$404	—	—	147:477$940	—	—	—	
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	188$700	9. 35	3:596$703	8:294$982	—	—	129:745$683	—	—	—	
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	248$300	12. 15	821$870	10:340$381	—	—	112:952$147	—	—	—	
1889	250	200	319.401	258.679	4.487:396$462	1.746:114$388	2.741:282$081	—	821$870	—	—	2.742:103$951	2.568:499$600	298$900	14. 95	67:223$051	—	—	—	106:381$300	—	—	—	
1890	250	200	348.150	300.857	5.082:383$149	1.597:995$615	3.484:385$534	—	67:223$051	—	—	3.551:608$585	3.408:156$200	378$000	18. 50	—	16:696$527	—	—	126:755$858	—	—	—	
1891	292	200	543.579	367.441	6.499:157$900	2.510:912$371	3.988:245$538	—	—	—	—	3.988:245$538	3.779:330$000	333$000	16. 50	—	30:521$391	—	—	178:394$147	—	—	—	
1892	667	200	809.040	412.414	9.227:635$144	4.920.252$529	4.307:382$615	—	—	—	—	4.307:382$615	2.428:000$000	168$000	8. 00	—	20:257$435	—	—	271:570$480	1.587:554$700	—	—	
1893	731	200	1. 179.245	407.125	10.230:964$064	6.180:472$486	4.050:491$578	—	—	—	—	4.050:491$578	678:000$000	48$000	2. 00	380:292$828	30:000$000	—	—	233:519$080	2.728:679$670	—	—	
1894	776	200	1. 100.396	458.292	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329:442$159	—	380:292$828	—	—	8.709:734$987	4.680:000$000	248$000	12. 00	—	455:153$507	—	—	309:724$480	3.264:857$000	—	—	
1895	791	200	1. 372.035	556.691	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667	—	—	—	—	10.561:761$667	6.318:959$400	308$000	15. 00	—	819:804$893	—	—	281:390$667	3.141:606.797	—	—	
1896	791	200	1. 372. 398	665. 755	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110	—	—	—	—	10.449:210$110	5.637:134$500	248$000	12. 00	—	476:295$060	—	—	355:774$170	4.030:006$380	—	—	
1897	791	200	1. 422.141	690. 645	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910	—	—	—	—	12.329:066$910	6.000:000$000	208$000	10. 00	1.000:000$000	471:643$110	—	—	377:886$460	4.479:537$340	—	867:639$270	
1898	791	200	1. 248.503	640. 162	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980	—	1.000:000$000	—	2.800:000$000	14.271:000$980	4.500:000$000	158$000	7. 50	8:117$071	—	—	332:675$444	4.055:167$079	5.195:041$386	180:000$000	1.052:041$635	
1899	807	200	1. 060. 465	660. 728	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323	—	8:117$071	—	—	11.922:224$394	6.000:000$000	208$000	10. 00	656:188$213	23:932$128	—	689:977$473	—	4.342:126$580	210:000$000	1.021:442$410	

1) Saldo do dividendo de 1871.
2) Figura mais 10:000$000 proveniente do custo de uma locomotiva, que foi retirada da despeza de custeio do anno de 1873, onde havia sido incluida.
3) Foi deduzido o deficit do ramal de Mogy-Guassú, na importancia de 2:774$178.

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.

Annos	Extensão kilometrica media em trafego	Augmento por cento da extensão	RECEITA TOTAL	RECEITA Kilometrica	Differenças por cento da receita Para mais	Differenças por cento da receita Para menos
Vias Ferreas						
BITOLA DE 1,m60						
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	
1896	279	. . . .	12.910:388$983	46:273$795	13,0	
1897	279	. . . .	14.237:382$920	51:030$046	10,2	
1898	279	. . . .	13.199:817$160	47:490$384	. . . .	7,2
1899	279	. . . .	13.656:310$188	48:947$349	3,4	
BITOLA DE 1,m00 — 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	
1896	471	. . . .	6.143:864$646	13:044$260	14,6	
1897	471	. . . .	7.295:013$070	15:488$350	18,7	
1898	471	. . . .	6.627:557$900	14:071$248	. . . .	9,2
1899	487	3,4	6.938:672$410	14:247$787	4,7	

Depois que adquirimos a linha Rio Claro, foi em 1898 a primeira vez que a receita apresentou diminuição.

51

Annos	Extensão kilometrica media em trafego	Augmento por cento da extensão	RECEITA TOTAL	RECEITA Kilometrica	Differenças por cento da receita Para mais	Differenças por cento da receita Para menos
			BITOLA DE 0,m60			
			LINHA DESCALVADENSE			
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	. . .
1896	14	. . . .	48:045$160	3:431$797	. . . .	17,1
1897	14	. . . .	59:021$820	4:215$844	22,8	. . .
1898	14	. . . .	51:601$600	3:685$828	. . . .	12,5
1899	14	. . . .	54:046$900	3:860$492	4,7	. . .
			BITOLA DE 0,m60			
			LINHA DE SANTA RITA			
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	. . .
1896	27	. . . .	173:847$310	6:438$789	11,6	. . .
1897	27	. . . .	169:017$270	6:259$898	. . . .	2,7
1898	27	. . . .	155:987$550	5:777$316	. . . .	7,7
1899	27	. . . .	147:822$025	5:474$889	. . . .	5,2
			Via Fluvial			
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	. . .
1896	200	. . . .	338:897$560	1:694$488	48,0	. . .
1897	200	. . . .	314:703$590	1:573$518	. . . .	7,1
1898	200	. . . .	338:806$800	1:694$534	7,6	. . .
1899	200	. . . .	368:518$580	1:842$593	8,7	. . .

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

O seguinte quadro mostra a receita media nos dois ultimos annos por trem, vapor e vehiculo kilometro.

Unidades	Bitola de 1,m60		Secção Rio Claro		Linha Descalvadense		Linha Santa Rita		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Trem kilometro .	14$992	14$669	7$058	6$455	1$322	4$162	4$042	3$938	—	—	10$703	10$126
Vapor kilometro .	—	—	—	—	—	—	—	—	9$083	7$888	9$083	7$888
Vehiculo kilometro de 4 rodas. . .	$672	$660	$447	$433	$652	$636	$476	$489	—	—	$574	$563
Lancha kilometro. .	—	—	—	—	—	—	—	—	2$646	2$840	2$646	2$840

Só foram considerados os serviços retribuidos.

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

52

VIAS FERREAS

BITOLA DE 1.m 60

	Em 1899		Em 1898		Differenças em 1899	
	Quantidade	PRODUCTO	Quantidade	PRODUCTO	na quantidade	no producto
Viajantes	654.053	1.561:364$350	760.724	1.908:148$470	— 106.671	— 346:784$120
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9 (ton.)	7.453	360:609$150	8.481	422:621$680	— 1.028	— 62:012$530
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	8.637	32:581$790	10.519	38:710$370	— 1.882	— 6:128$580
Mercadorias Café (ton.)	309.639	7.554:327$340	264.191	6.341:589$840	+ 45.448	+ 1.212:737$500
Mercadorias Diversas (ton.)	324.933	3.492:601$540	341.295	3.858:882$480	— 16.362	— 366:280$940
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de carga	6.014	5:620$010	3.347	3:212$320	+ 2.667	+ 2:407$690
Telegrammas	161.792	120:763$870	167.741	128:747$670	— 5.949	— 7:983$800
Armazenagens	....	9:614$020	....	12:525$280	.....	— 2:911$260
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	....	15:308$740	....	10:226$290	.....	+ 5:082$450
Trens especiaes	9	1:852$750	17	5:772$990	— 8	— 3:920$240
Carga e descarga de vagões	....	11:570$000	....	14:184$700	.....	— 2:614$700
Venda de materiaes velhos.	....	13:304$565	....	22:457$250	.....	— 9:152$685
Rendas diversas	....	17:365$155	....	16:869$860	.....	+ 495$295
Aluguel de estações, armazens e terrenos	....	59:749$998	....	51:550$000	.....	+ 8:199$998
Aluguel de casas	....	15:318$800	....	17:564$200	.....	— 2:245$400
Aluguel de commodos p.ª botequins e taxas sobre bandejas.	....	20:860$000	....	22:540$000	.....	— 1:680$000
Aluguel de carros. á S. P. R.	....	71:050$080	....	83:665$160	.....	— 12:615$080
Aluguel de vagões á S. P. R.	....	277:715$880	....	229:223$200	.....	+ 48:492$680
Aluguel de encerados. á S. P. R.	....	14:732$450	....	11:325$400	.....	+ 3:407$050
Total	....	13.656:310$488	....	13.199:817$160	.....	+ 456:493$328

Bitola de 1.m 00 — Secção Rio Claro

	Em 1899		Em 1898		Differenças em 1899	
	Quantidade	PRODUCTO	Quantidade	PRODUCTO	na quantidade	no producto
Viajantes	457.512 1/2	1.131:309$690	532.088 1/2	1.308:665$970	— 74.576	— 177:356$280
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9. (ton.)	3.655	202:001$650	4.254	239:441$430	— 599	— 37:439$780
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	6.499	33:902$310	7.650	45:596$060	— 1.151	— 11:693$750
Mercadorias { Café (ton.)	87.306	3.773:562$710	69.435	2.992:123$790	+ 17.871	+ 781:438$920
Mercadorias { Diversas (ton.)	86.879	1.644:123$490	94.694	1.887:230$540	— 7.815	— 243:107$050
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	8.902	22:965$730	6.598	18:619$190	+ 2.304	+ 4:346$540
Telegrammas	71.564	53:686$830	78.524	59:744$530	— 6.960	— 6:057$700
Armazenagens	....	20:206$900	....	27:854$540	....	— 7:647$640
Commissão de 4% pela arrecadação de impostos	....	14:103$820	....	9:434$020	....	+ 4:669$800
Trens especiaes	4	691$000	11	2:976$270	....	— 2:285$270
Carga e descarga de vagões	....	3:375$400	....	3:797$500	— 7	— 422$100
Vendas de materiaes velhos	....	7:950$000	....	763$690	....	+ 7:186$310
Aluguel { de commodos para botequins e taxas sobre bandejas	....	19:270$800	....	21:050$800	....	— 1:780$000
Aluguel { de vagões á E. F. de Araraquara	....	2:433$000	....	.....	....	+ 2:433$000
Aluguel { de terrenos á E. F. de Araraquara	....	1:500$000	....	.....	....	+ 1:500$000
Rendas diversas	....	7:589$080	....	10:259$570	....	— 2:670$490
TOTAL	....	6.938:672$410	....	6.627:557$900	....	+ 311:114$510

Bitola de 0,m60 — Linha Descalvadense

	Em 1899		Em 1898		Differenças em 1899	
	Quantidade	PRODUCTO	Quantidade	PRODUCTO	na quantidade	no producto
Viajantes	8.647	9:939$970	11.976	13:510$800	— 3.329	— 3:570$830
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9.. (ton.)	107	2:350$180	116	2:449$630	— 9	— 99$450
Animaes das tabellas 10 e 11	114	85$800	104	75$300	+ 10	+ 10$500
Mercadorias { Café (ton.)	4.367	32:994$080	3.714	26:926$070	+ 653	+ 6:068$010
Mercadorias { Diversas (ton.)	1.956	7:285$520	2.193	7:238$340	— 237	+ 47$180
Telegrammas	1.198	739$030	1.019	741$760	+ 179	— 2$730
Armazenagens	....	203$500	...	392$100	....	— 188$600
Commissão de 4% pela arrecadação de impostos	....	178$120	...	128$300	....	+ 49$280
Rendas diversas	....	270$700	...	139$300	....	+ 131$400
TOTAL	....	54:046$900	...	51:601$600	.....	+ 2:445$300

Bitola de 0,m 60 — Linha de Santa Rita

	Em 1899		Em 1898		Differenças em 1899	
	Quantidade	PRODUCTO	Quantidade	PRODUCTO	na quantidade	no producto
Viajantes	16.342	23:792$030	19.876 1/2	29:475$850	— 3.534 1/2	— 5:683$820
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9. (ton.)	146	6.359$550	158	6:950$470	— 12	— 590$920
Animaes das tabellas 10 e 11	170	568$880	236	619$360	— 66	— 50$480
Mercadorias { Café (ton.)	5.786	73:981$320	5.344	68:966$720	+ 442	+ 5:014$600
Mercadorias { Diversas (ton.)	4.709	38:887$820	5.595	44:774$830	— 886	— 5:887$010
Telegrammas	4.030	2:848$520	4.651	3:203$140	— 621	— 354$640
Armazenagens	. . .	306$100	. .	506$500	. . . .	— 200$400
Commissão de 4% pela arrecadação de impostos	. . .	596$080	. .	428$580	. . . .	+ 167$500
						+ 120$000
Trens especiaes	1	120$000	. .	. . . . .	+ 1	
Rendas diversas	. . .	361$725	. .	1:062$100	. . . .	— 700$375
TOTAL	. . .	147:822$025	. . . .	155:987$550	. . . .	— 8:165$525

VIA FLUVIAL

	Em 1899		Em 1898		Differenças em 1899	
	Quantidade	PRODUCTO	Quantidade	PRODUCTO	na quantidade	no producto
Viajantes	646	2:270$640	679 1/2	2:888$020	— 33 1/2	— 617$380
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9. (ton.)	35	2:084$650	41	2:453$980	— 6	— 369$330
Animaes das tabellas 10 e 11	109	101$690	31	30$890	+ 78	+ 70$800
Mercadorias { Café (ton.)	9.721	273:568$200	8.274	225:612$630	+ 1.447	+ 47:955$570
Mercadorias { Diversas (ton.)	7.160	81:329$170	7.640	98:307$510	— 480	— 16:978$340
Telegrammas	3.586	2:873$030	3.790	3:063$310	— 204	— 190$280
Armazenagens	. .	43$300	. .	65$620	. . . .	— 22$320
Commissão de 4% pela arrecadação de impostos	. .	3$390	. .	19$460	. . . .	+ 11$930
Vapores especiaes	2	377$360	2	360$180		+ 17$180
Aluguel de casas e renda de balsas	. .	4:047$000	. .	4:112$660	. . . .	— 65$660
Carga e descarga de lanchas	. .	107$200	. .	230$540	. . . .	— 123$340
Rendas diversas	. .	1:684$950	. .	1:662$000	. . . .	+ 22$950
TOTAL	. . . .	368:518$580	. . . .	338:806$800	. . . . .	+ 29:711$780

As differentes verbas da receita comparadas com o total dão as seguintes relações por cento:

Verbas da Receita	Bitola de 1m 60		Secção Rio Claro		Linha Descalvadense		Linha de Santa Rita		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Viajantes	11,4	14,5	16,3	19,7	18,4	26,3	16,1	18,9	0,6	0,9	12,9	16,0
Bagagens e encommendas	2,7	3,2	2,9	3,6	4,3	4,7	4,3	4,5	0,6	0,7	2,7	3,3
Animaes	0,3	0,3	0,8	1,0	0,2	0,1	0,4	0,4	—	—	0,5	0,5
Mercadorias { Café . .	55,3	48,0	54,4	45,1	61,0	52,2	50,1	44,2	74,2	66,6	55,3	47,4
Mercadorias { Diversas .	25,5	29,2	23,7	28,5	13,5	14,0	26,3	28,7	22,1	29,0	24,9	28,9
Telegrammas	0,9	1,0	0,8	0,9	1,4	1,4	1,9	2,0	0,8	0,9	0,8	1,0
Outras verbas . . .	3,9	3,8	1,1	1,2	1,2	1.3	0,9	1,3	1,7	1,9	2,9	2,9
Total . . .	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, valores e mercadorias, póde ser assim distribuida:

		Em 1899	Em 1898
Trafego proprio	da bitola de 1m60 . .	892:792$420	1.038:298$920
	„ secção Rio Claro . .	1.055:595$000	1.332:630$680
	„ „ Descalvadense	13:446$410	17:356$250
	„ „ Santa Rita .	12:751$970	18:161$650
	„ „ Fluvial . . .	6:410$440	6:167$820
Trafego extranho	da bitola de 1m60 . .	3.724:045$510	3.808:000$500
	„ secção Rio Claro . .	5.570:436$970	5.218:790$830
	„ „ Descalvadense	39:948$170	33:585$650
	„ „ Santa Rita .	133:686$150	135:828$720
	„ „ Fluvial . . .	355:816$940	326:188$520
Trafego em transito pela linha da bitola de 1m60 com destino e procedente da	secção Rio Claro . .	4.307:065$580	4.000:817$380
	„ Fluvial . . .	515:400$100	487:505$730
	„ Descalvadense .	244:932$770	213:590$900
	„ Santa Rita . .	365:446$640	354:749$820
	Companhia Mogyana .	2.766:614$950	2.678:223$650
	Companhia Itatibense .	27:955$560	32:557$220
	Comp. E. F. Araraquara	201:898$090	—
	Ramal F. Campineiro .	81:716$430	88:168$710
Trafego em transito pela secção Rio Claro com destino e procedente da E. F. de Araraquara		235:520$440	—
	Total. . .	20.551:480$540	19.790:622$950

Todo o tráfego em 1899 das linhas que não pertencem á Companhia Paulista, em transito por ella, apenas concorreu com 3.313:527$500 ou 16 % para a receita total da Companhia no valor de 21.224:587$150. Da importancia de . . . 3.313:527$500 e da porcentagem acima referida de 16 %, cabem a Companhia Mogyana 2.766:444$860 e 13 %.

Consta dos seguintes quadros a receita media e por unidade de percurso dos passageiros, bagagens, encommendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos.

VERBAS DA RECEITA	Bitola de 1m 60				Secção Rio Claro			
	RECEITA MEDIA POR PASSAGEIROS, ANIMAL E TONELADA							
	Embarcado		Referido a 1 kilometro		Embarcado		Referido a 1 kilometro	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Passageiros de 1.ª classe . .	3$968	4$114	$062,8	$064,8	4$023	3$860	$064,2	$067,1
„ de 2.ª „ . . .	1$794	1$839	$037,9	$038,1	1$947	1$934	$036,8	$036,9
„ em geral . . .	2$387	2$508	$046,2	$047,6	2$473	2$459	$044,7	$045,7
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros . . .	3$772	3$680	$059,0	$057,5	5$216	5$960	$072,3	$078,5
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tab. 9.	48$384	49$832	$750,2	$715,4	55$267	56$286	$756,7	$767,3
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de carga. . . .	$934	$960	$014,6	$015,5	2$580	2$822	$017,5	$018,0
Mercadorias { Café	24$397	24$003	$256,4	$259,2	43$222	43$092	$306,3	$322,5
Mercadorias { Diversas . . .	10$749	11$306	$142,2	$147,5	18$924	19$929	$153,2	$168,3
Mercadorias { Em geral . . .	17$408	16$847	$204,5	$201,6	31$103	29$729	$235,0	$238,1

VERBAS DE RECEITA	Linha Descalvadense				Linha de Santa Rita			
	Receita media por passagens, animal e tonelada							
	Embarcado		Referido a 1 kilometro		Embarcado		Referido a 1 kilometro	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Passageiros de 1.ª classe	1$736	1$712	$152,1	$145,8	2$090	2$097	$077,7	$077,7
„ „ 2.ª „	1$011	$990	$086,2	$085,9	1$184	1$202	$044,1	$044,5
„ em geral	1$149	1$127	$098,6	$097,4	1$456	1$483	$054,4	$054,7
Animaes das tabellas 10 e 11	$752	$724	$067,2	$062,0	3$346	2$624	$124,3	$123,3
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9	21$964	21$117	1$805,0	1$756,0	43$558	43$990	1$612,9	1$627,7
Mercadorias — Café	7$555	7$250	$596,2	$599,2	12$786	12$905	$473,6	$477,9
Mercadorias — Diversas	3$724	3$301	$299,7	$273,9	8$528	8$003	$310,4	$296,3
Mercadorias — Em geral	6$370	5$784	$505,8	$478,0	10$754	10$398	$401,0	$385,1
	Via Fluvial				Todas as linhas			
Passageiros de 1.ª classe	3$515	4$250	$116,3	$092,2	4$283	4$261	$063,5	$065,8
„ „ 2.ª „	—	—	—	—	1$966	1$966	$037,5	$037,8
„ em geral	3$515	4$250	$116,3	$092,2	2$573	2$613	$045,7	$047,0
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	$933	$996	$021,1	$026,6	4$849	5$114	$065,2	$067,4
Valores, bagagens e encommendas e animaes da tabella 9	59$561	59$853	$633,0	$647,3	57$363	59$438	$758,3	$738,7
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de carga	—	—	—	—	2$255	2$592	$016,9	$017,6
Mercadorias — Café	28$142	27$267	$233,1	$235,2	37$791	36$546	$271,3	$276,7
Mercadorias — Diversas	11$359	12$867	$082,4	$088,1	15$002	15$683	$144,5	$152,6
Mercadorias — Em geral	21$023	20$354	$163,9	$156,2	25$688	24$293	$213,2	$211,5

4.º Viajantes

O seguinte quadro assignala as differenças havidas, em 1899, no numero e na receita dos viajantes transportados nas diversas linhas da Companhia.

	Em 1899		Em 1898		DIFFERENÇAS EM 1899	
	Numero	RECEITA	Numero	RECEITA	no numero	NA RECEITA
Bitola de 1,m 60						
De 1.ª classe	178.350½	707:743$830	223.681	920:312$900	— 45.330½	— 212:569$070
„ 2.ª „	475.702½	853:620$520	537.043	987:835$570	— 61.340½	— 134:215$050
Em geral	654.053	1.561:364$350	760.724	1.908:148$470	— 106.671	— 346:784$120
Bitola de 1.m 00 — Secção Rio Claro						
De 1.ª classe	115.869½	466:214$940	145.046½	559:927$180	— 29.177	— 93:712$240
„ 2.ª „	341.643	665:094$750	387.042	748:738$790	— 45.399	— 83:644$040
Em geral	457.512½	1.131:309$690	532.088½	1.308:665$970	— 74.576	— 177:356$280
Bitola de 0,m 60 — Linha Descalvadense						
De 1.ª classe	1.654½	2:872$340	2.281	3:905$600	— 626½	— 1:033$260
„ 2.ª „	6.992½	7:067$630	9.695	9:605$200	— 2.702½	— 2:537$570
Em geral	8.647	9:939$970	11.976	13:510$800	— 3.329	— 3:570$830
Bitola de 0,m 60 — Linha de Santa Rita						
De 1.ª classe	4.949	10:343$220	6.236½	13:079$190	— 1.287½	— 2:735$970
„ 2.ª „	11.393	13:448$810	13.640	16:396$660	— 2.247	— 2:947$850
Em geral	16.342	23:792$030	19.876½	29:475$850	— 3.534½	— 5:683$820
Via Fluvial						
De 1.ª classe	646	2:270$640	679½	2:888$020	— 33½	— 617$380
Todas as linhas						
De 1.ª classe	277.729½	1.189:444$970	352.079	1.500:112$890	— 74.349½	— 310:667$920
„ 2.ª „	782.735½	1.539:231$710	896.424	1.762:576$220	— 113.688½	— 223:344$510
Em geral	1.060.465	2.728:676$680	1.248.503	3.262:689$110	— 188.038	— 534:012$430

A distribuição dos viajantes e respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha é dado no seguinte quadro.

Natureza do trafego	1899				1898			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitola de 1,m60								
Proprio ou entre as estações dessa bitola	83.396½	218:043$730	313.271	373:305$430	104.079½	281:635$150	355.420	436:139$550
Extranho Despachado	27.804½	288:813$860	45.152	275:465$750	37.497	406:484$100	53.257½	336:390$830
Extranho Recebido.	26.758		49.316		33.672		57.111	
Em transito . . .	40.391½	200:886$240	67.963½	204:849$340	48.432½	232:193$650	71.254½	215:305$190
Total. . . .	178.350½	707:743$830	475.702½	853:620$520	223.681	920:312$900	537.043	987:835$570
Bitola de 1.m00 Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações dessa bitola.	95.813½	294:345$020	295.765	452:877$340	123:132½	372:402$780	344.430	550:729$330
Extranho Despachado	10.696	171:807$120	25.348½	212:095$490	12:493	187:524$400	21.366	198:009$460
Extranho Recebido.	9352		20.481½		9:421		18.246	
Em transito . . .	8	62$800	48	121$920	—	—	—	—
Total. . . .	115.869½	466:214$940	341.643	665:094$750	145.046½	559:927$180	387.042	748:738$790
Bitola de 0,m60 Linha de Santa Rita								
Proprio ou entre as estações dessa bitola	1.263	2:588$410	4.267½	4:963$160	2.305	4:779$510	5.256	6:459$940
Estranho Despachado	1.852	7:754$810	3.650	8:485$650	2.162	8:299$680	4.172½	9:936$720
Estranho Recebido.	1.834		3.475½		1.769½		4.211½	
Total. . . .	4.949	10:343$220	11.393	13:448$810	6.236½	13:079$190	13.640	16.396$660

A linha Descalvadense e a Via Fluvial, só emittem bilhetes de passagem para o seu trafego proprio ou interstacional.

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

Anno	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitola de 1.m 60						
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	223.156 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	1.423:948$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
1896	242.032	1.014:053$280	567.295 1/2	1.144:210$900	809.327 1/2	2.158:264$180
1897	242.897 1/2	1.015:799$370	572.283	1.123:705$480	815.180 1/2	2.139:504$850
1898	223.681	920:312$900	537.043	987:835$570	760.724	1.908:148$470
1899	178.350 1/2	707:743$830	475.702 1/2	853:620$520	654.053	1.561:364$350
Bitola de 1.m 00 Secção Rio Claro						
1892(1)	65.344 1/2	264:288$360	148.961	316:062$780	214.305 1/2	580:351$140
1893	121.829 1/2	502:865$080	303.568	613:391$800	425.397 1/2	1.121:256$880
1894	111.489 1/2	518:524$660	321.602 1/2	638:393$190	433.101	1.156:917$850
1895	150.205 1/2	647.858$040	460.282 1/2	956:841$410	610.488	1.604:699$450
1896	160.342	631:649$410	455.496 1/2	949:617$930	615.838 1/2	1.581:267$340
1897	172.183 1/2	653:797$110	489.254 1/2	955:102$560	661.438	1.608:899$670
1898	145.046 1/2	559:927$180	387.042	748:738$790	532.088 1/2	1.308:665$970
1899	115.869 1/2	466:214$940	341.643	665:094$750	457.512 1/2	1.131:309$690
Bitola de 0m 60 Linha 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	2:379$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
1896	2.460	4:218$720	11.132 1/2	10:886$150	13.592 1/2	15:104$870
1897	2.397	4:041$430	10.587	10:254$580	12.984	14:296$010
1898	2.281	3:905$600	9.695	9:605$200	11.976	13:510$800
1899	1.654 1/2	2:872$340	6.992 1/2	7:067$630	8.647	9:939$970
Bitola de 0.m 60 Linha de 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$820	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
1896	7.326	15:584$000	16.680	20:077$850	24.006	35:661$850
1897	6.788	14:300$800	15.204	18:497$760	21.992	32:798$560
1898	6.236 1/2	13:079$190	13.640	16:396$660	19.876 1/2	29:475$850
1899	4.949	10:343$220	11.393	13:448$810	16.342	23:792$030

1) Sò abrauge o periodo de Abril a Dezembro. de 1892
2) » » » » « Março « de 1891
3) » » » » » Abril « de 1891

Via Fluvial

Na via Fluvial o movimento de passageiros foi:

	Numero	Receita
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
1896	860 1/2	3:929$280
1897	962	4:051$180
1898	679 1/2	2:888$020
1899	646	2:270$640

Todas as linhas

	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	NUMERO	RECEITA	NUMERO	RECEITA	NUMERO	RECEITA
Todas as linhas						
1890	92.808	304:413$130	255.342	420:849$000	348.150	725:262$130
1891	169.786 1/2	412:359$120	373.793	555:029$950	543.579 1/2	967:389$070
1892	289.945 1/2	804:660$890	519.095	901:644$510	809.040 1/2	1.706:305$400
1893	418.105	1.244:533$310	761.140	1.350:742$950	1.179.245	2.595:276$260
1894	332.390 1/2	1.265:972$240	768.006	1.393:191$470	1.100.396 1/2	2.659:163$710
1895	380.967	1.715:524$330	991.068	2.112:034$690	1.372.035	3.827:559$020
1896	385.432 1/2	1.669:434$690	986.965 1/2	2.124:793$330	1.372.398	3.794:228$020
1897	397.054 1/2	1.691:989$890	1.025.086 1/2	2.107:560$380	1.422.141	3.799:550$270
1898	352.079	1.500:112$890	896.424	1.762:576$220	1.248.503	3.262:689$110
1899	277.729 1/2	1.189:444$970	782·735 1/2	1.539:231$710	1.060.465	2.728:676$680

Comparada a distribuição dos passageiros transportados em 1899 com a do anno anterior, verificam-se as notaveis diminuições que se seguem:

Bitola de 1,m 60

No trafego	proprio	menos	20.683	passageiros	de	1.ª	classe	produzindo	menos	63:591$420
» »	extranho	»	16.606 1/2	»	»	1.ª	»	»	»	117:670$240
« »	em transito	»	8.041	»	»	1.ª	»	»	»	31:307$410
» »	proprio	»	42.149	»	»	2.ª	»	«	»	62:834$120
» »	exrtanho	»	15.900 1/2	»	»	2.ª	»	»	»	60:925$080
» »	em transito	»	3.291	»	»	2.ª	»	»	»	10:455$850

Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro

No trafego	proprio	menos	27.319	passageiros	de	1.ª	classe	produzindo	menos	78:057$760
» »	extranho	»	1.866	»	»	1.ª	»	»	»	15:717$280
» »	em transito	mais	8	»	»	1.ª	»	»	mais	62$800
» »	proprio	menos	48.665	»	»	2.ª	»	»	menos	97:851$990
» »	extranho	mais	3.218	»	»	2.ª	»	»	mais	14:086$030
» »	em transito	»	48	»	»	2.ª	»	»	»	121$920

Bitola de 0,m60 — Linha de Santa Rita

No trafego	proprio	menos	1.042	passageiros	de	1.ª	classe	produzindo	menos	2:191$100
» »	extranho	»	245 1/2	»	»	1.ª	»	»	»	544$870
» »	proprio	»	988 1/2	»	»	2.ª	»	»	»	1:496$780
« »	extranho	»	1.258 1/2	»	»	2.ª	»	»	»	1:451$070

A linha Descalvadense e a Via Fluvial só emittem bilhetes para o trafego proprio e já foram indicadas as respectivas diminuições em 1899.

Tem sido geral e bem sensivel a diminuição no movimento de passageiros em todas as linhas da Companhia, nos dois ultimos annos de 1899 e 1898, concorrendo com o importante factor de 1.070:873$590, ou cerca de 90 contos por mez, para o decrescimento da renda da Companhia, sendo 536.861$160 em 1898, e 534:012$430 em 1899.

5.º 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 1892, as linhas da Rio Claro Railway Company começou immediatamente a fazer gratis nessas linhas aquelle transporte que até então era pago pelo Governo.

Inaugurando o transporte gratuito de immigrantes em novembro de 1882, tem a Companhia Paulista até 31 de dezembro de 1899 transportado em suas vias ferreas e fluviaes 432.990 immigrantes, que se tivessem pago as respectivas passagens de 2ª classe, produziriam a receita total de 1.789:935$165.

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

Annos	N.º de Immigrantes transportados	RECEITA que deixou de ser cobrada
1883 [1]	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
1896	33.286	167:937$060
1897	43.082	234:239$500
1898	20.439	103:792$300
1899	12.087	72:427$500
	432.990	1.789:935$165

[1]) Comprehende tambem os mezes de novembro e dezembro de 1882.

Os dados de 1899 são assim discriminados:

Linhas	N. de immigrantes transportados	RECEITA que deixou de ser cobrada
Bitola de 1m60 . . .	12.087	48:859$100
Secção Rio Claro. . .	4.560	21:862$800
Linha Descalvadense. .	415	468$000
„ de Santa Rita. .	572	686$400
Via Fluvial	53	551$200

Discriminando os dados do primeiro quadro pelas diversas linhas formamos este outro:

Annos	Bitola de 1m60		Seccão Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883 [1])	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	46:061$180	..	. . . . .	..	. . . . .	..	. . . . .	168	369$540
1888	64.836	182:980$270	..	. . . . .	..	. . . . .	..	. . . . .	756	2:190$000
1889	18.981	57:629$840	..	. . . . .	..	. . . . .	..	. . . . .	378	2:347$000
1890	18.767	60:285$790	..	. . . . .	..	. . . . .	..	. . . . .	532	1:430$000
1891	59.747	166:879$900	..	. . . . .	2.046	613$800	..	. . . . .	763	4:318$000
1892	23.671	66:884$970	6.050	24:844$380	442	142$380	411	616$500	376	1:732$000
1893	21.404	67:065$720	8.766	36.860$840	426	137$440	378	567$000	195	1:151$420
1894	17.019	50:939$650	5.820	24,779$29)	281	94$170	253	379$500	21	146$470
1895	71.095	260:891$600	21.281	101:779$900	1.558	1:783$600	1.595	1:914$000	421	2.787$800
1896	33.286	110:276$400	11.674	54:679$530	360	434$880	791	974$690	132	1:571$560
1897	43.082	159:587$800	14.642	70:689$200	1.042	1:812$370	1.410	1:692$000	153	458$130
1898	20.439	70:792$700	6.163	31:713$100	391	468$300	473	567$600	23	250$600
1899	12.087	48:859$100	4.560	21:862$800	415	468$000	572	686$400	53	551$200
	432.990	1.390:069$770	78.956	367:209$040	6.961	5:954$940	5.883	7:397$690	3.971	19:303$720

[1]) Comprehende tambem os mezes de novembro a dezembro de 1882.

6.º Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes e das bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito em cada linha é a seguinte:

Animaes das tabellas 10 e 11

Natureza do trafego	1899				1898			
	Em trens de passageiros		Em trens de carga		Em trens de passageiros		Em trens de carga	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Bitola de 1m60								
Proprio	3.197	9:046$700	1.462	1:359$700	3.891	10:773$620	1.044	767$100
Extranho Despachado	1.722	15:309$520	784	3:276$870	2.001	18:755$870	374	1:790$960
Extranho Recebido	1.776		2.867		2.161		1.494	
Em transito	1.942	8:225$570	901	983$440	2.466	9:180$880	435	654$260
Total.	8.637	32:581$790	6.014	5:620$010	10.519	38:710$370	3.347	3:212$320
Bitola de 1m00 Secção Rio Claro								
Proprio	4.956	18:782$680	6.509	16:013$000	5.984	27:698$020	5.075	13:927$200
Extranho Despachado	776	14:972$730	2.251	6:952$730	758	17:898$040	1.505	4:691$990
Extranho Recebido	751		142		908		18	
Em transito	16	146$900	—	—	—	—	—	—
Total.	6.499	33:902$310	8.902	22:965$730	7.650	45:596$060	6.598	18:619$190

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.

Natureza do trafego	Bitola de 1m60				Secção Rio Claro			
	1899		1898		1899		1898	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1.893.260	55:055$140	1.967.406	57:611$970	2.428.893	84:064$140	2.769.395	95:760$220
Estranho (Despachado	1.000.859	139:202$350	1.127.784	164:400$740	434.535	114:753$340	479.984	143:681$210
Estranho (Recebido .	1.358.003		1.682.776		759.586		1.005.130	
Em transito. . . .	3.200.735	166:351$660	3.703.156	200:608$970	32.354	3:184$170	—	—
Total.	7.452.857	360:609$150	8.481.122	422:621$680	3.655.368	202:001$650	4.254.509	239:441$430

Linha de Santa Rita

Natureza do trafego	1899				1898			
	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	
	Quantidade	Receita	Qnantidade em kilos	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	21	80$600	14.656	640$400	30	92$400	13.460	609$400
Estranho (Despachado.	113	488$280	61.158	5:719$150	100	526$960	63.691	6:341$070
Estranho (Recebido. .	36		70.699		106		81.018	
Total	170	568$880	146.513	6:359$550	236	619$360	158.169	6:950$470
Linha Descalvadense								
Proprio	52	35$600	51.244	1:039$300	64	48$000	60.824	1:251$110
Estranho (Despachado.	20	50$200	22.590	1:310$880	27	27$300	25.347	1:198$520
Estranho (Recebido. .	42		32.802		13		29.413	
Total	114	85$800	106.636	2:350$180	104	75$300	115.584	2:449$630
Via Fluvial								
Proprio	107	100$900	13.744	492$800	29	29$200	12.704	421$700
Estranho (Despachado.	—	790	2.303	1:591$850	2	1$690	3.778	2:032$280
Estranho (Recebido. .	2		18.881		—		24.244	
Total	109	101$690	34.928	2:084$650	31.	30$890	40.726	2:453$980

7º. Mercadorias

Natureza do trafego	1899				1898			
	Café		Diversas		Café		Diversas	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Bitola de 1m60								
Proprio	—	—	31.455.374	200.460$120	—	—	30.819.089	212.456$330
Estranho Despachado	48.758.179	1.671.538$890	26.773.483	1.271:315$570	41.793.061	1.408:380$750	28.917.950	1.405:747$540
Estranho Recebido	21.517		96.668.113		22.204		102.095.072	
Em transito	260.859.096	5.882.788$450	170.036.241	2.020:825$910	222.375.647	4.933:209$090	179.463.140	2.240:678$610
Total	309.638.822	7.554:327$340	324.933.211	3.492:601$540	264.190.912	6.341:589$840	341.295.251	3.858:882$480
Bitola de 1m00 Secção Rio Claro								
Proprio	—	—	23.089.006	167:091$820	—	—	32.035.487	246.516$130
Estranho Despachado	82.881.680	3.601:114$860	20.236.921	1.417:985$260	69.434.430	2:992:123$790	13.514.098	1.640:714$410
Estranho Recebido	181.785		39.737.554		570		49.144.775	
Em transito	4.242.564	172:447$850	3.815.900	59.046$410	—	—	—	—
Total	87.306.029	3.773:562$710	86.879.381	1.644:123$490	69.435.000	2.992:123$790	94.694.360	1.887:230$540
Linha Descalvadense								
Proprio	—	—	534.406	2:355$100	—	—	571.881	2.432$700
Estranho Despachado	4.366.828	32.994$080	40.009	4:930$420	3.713.561	26:926$070	45.264	4.805$640
Estranho Recebido	—		1.381.224		—		1.576.356	
Total	4.366.828	32.994.080	1.955.639	7:285$520	3.713.561	26:926$070	2.193.501	7.238$340

Natureza do trafego	1899				1898			
	Café		Diversas		Café		Diversas	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Linha de Santa Rita								
Proprio	—	—	1.277.445	4:232$600	—	—	1.746.584	5:944$400
Estranho Despachado	5.785.738	73:981$320	357.257	34:655$220	5.344.563	68:966$720	323.584	38:830$430
Estranho Recebido .	—		3.074.452		—		3.525.339	
Total	5.785.738	73:981$320	4.709.154	38:887$820	5.344.563	68:966$720	5.595.507	44:774$830
Via Fluvial								
Proprio	—	—	479.067	2:799$900	—	—	301.368	2:059$500
Estranho Despachado	9.721.268	273:568$200	3.537.241	78:529$270	8.274.036	225:612$630	3.088.896	96:248$010
Estranho Recebido .	—		3.143.930		—		4.250.251	
Total	9.721.268	273:568$200	7.160.238	81:329$170	8.274.036	225:612$630	7.640.515	98:307$510

Consta do seguinte quadro a quantidade de animaes, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

Annos	Animaes das tabellas 10 e 11		VALORES, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		MERCADORIAS	
	Numero	RECEITA	Quantidade em toneladas	RECEITA	Quantidade em toneladas	RECEITA
Bitola de 1,m60						
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	7.206:096$580
1895	13.560	49:335$920	8.425	442:329$380	516.246	8.413:245$060
1896	13.640	52:625$580	9.393	488:248$950	622.114	9.663:618$510
1897	14.300	47:372$770	9.190	462:284$870	650.390	10.907:567$930
1898	13.866	41:922$690	8.481	422:621$680	605.486	10.200:472$320
1899	14.651	38:201$800	7.453	360:609$150	634.572	11.046:928$880
Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro						
[1])1892	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	3.299:247$010
1896	16.017	72:046$310	4.951	289:768$070	159.937	4.052:061$700
1897	16.025	72:999$260	5.100	275:054$340	178.483	5.197:721$810
1898	14.248	64:215$250	4.254	239:441$430	164.129	4.879:354$330
1899	15.401	56:868$040	3.655	202:001$650	174.185	5.417:686$200

[1]) Só abrange o periodo de Abril a Dezembro.

Annos	Animaes das tabellas 10 e 11		VALORES, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		MERCADORIAS	
	Numero	RECEITA	Quantidade em toneladas	RECEITA	Quantidade em toneladas	RECEITA
Bitola de 0,m60 — Linha Descalvadense						
[1])1891	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	18:933$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
1896	159	119$210	158	3:055$790	5.319	28:236$460
1897	115	83$280	133	2:696$070	6.333	40:670$680
1898	104	75$300	116	2:449$630	5.907	34:164$410
1899	114	85$800	107	2:350$180	6.323	40:279$600
Bitola de 0,m60 — Linha de Santa Rita						
[2])1891	80	141$870	71	2:918$580	5.382	47:809$570
1892	193	319$670	152	6:114$750	6.564	53:837$500
1893	261	569$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
1896	366	1:034$430	194	8:517$530	12.489	122:386$780
1897	385	1:131$430	171	7:577$360	12.100	121:827$570
1898	236	619$360	158	6:950$470	10.939	113:741$550
1899	170	568$880	146	6:359$550	10.495	112:869$140
Via Fluvial						
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	15$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
1896	71	96$690	67	4:045$110	14.425	310:656$970
1897	33	42$340	44	2:872$050	13.486	294:485$390
1898	31	30$890	41	2:453$980	15.914	323:920$140
1899	109	101$690	35	2:084$650	16.881	354:897$370
Todas as linhas						
1890	5.789	14:253$940	2.622	116:988$100	300.857	4.015:835$320
1891	9.966	22:895$470	4.364	202:087$160	367.441	5.016:932$760
1892	18.232	46:549$950	9.834	529:692$140	412.414	6.586:219$600
1893	29.233	74:990$040	13.212	681:361$770	407.125	6.341:109$830
1894	23.006	86:341$050	9.911	576:368$020	458.292	10.228:454$800
1895	25.707	115:291$250	11.607	719:415$490	556.691	12.061:332$040
1896	27.107	125:922$280	12.813	793:635$450	665.755	14.176:960$420
1897	27.173	121:629$080	12.749	750:484$690	690.645	16.562:263$380
1898	25.048	106:863$490	11.338	673:917$190	640.162	15.551:652$750
1899	26.542	95:826$210	9.996	573:405$180	660.728	16.972:661$190

[1]) Só abrange o periodo de Março a Dezembro.
[2]) „ „ „ „ „ Abril „ „

Considerando separadamente o café, temos:

Annos	Quantidade em			Receita Total	Receita media		
	Toneladas	Saccas de 60 kil.	Arrobas		por tonelada embarcada	por tonelada kilometro	por arroba kilometro
				Bitola de 1m 60			
1890	132.764	2.212.736	8.850.944	2.187:932$050	16$480	$176,3	$002,6
1891	157.678	2.627.966	10.511.863	2-769:144$480	17$562	$175,6	$002,6
1892	173.718	2.895.310	11.581.239	2.920:407$860	16$868	$176,3	$002.6
1893	121.259	2.020.978	8.083.911	2.120:714$210	17$489	$192,1	$002,9
1894	159.585	2.659,753	10.639.012	3.951:208$980	24$759	$250,0	$003,7
1895	175.693	2.928.223	11.712.892	4.156:159$660	23$656	$253,7	$003,8
1896	224.261	3.737.690	14.950.760	5.351:063$250	23$861	$257,3	$003,8
1897	284.370	4.739.508	18.958.033	6.584:466$620	23$552	$254,0	$003,8
1898	264.191	4.403.182	17.612.727	6.341:589$840	24$003	$259,2	$003.9
1899	309.639	5.160.647	20.642.588	7.554:327$340	24$397	$256,4	$003,8

Annos	Quantidade em			Receita Total	Receita Média		
	Toneladas	Saccas de 60 kil.	Arrobas		por tonelada embarcada	por tonelada kilometro	por arroba kilometro
				Bitola de 1m 00 — Secção 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
1896	54.287	904.778	3.619.113	2.133:775$430	39$305	$302,9	$004,5
1897	78.730	1.312.166	5.248.665	3.291:441$630	41$806	$317,1	$004,7
1898	69.435	1.157.250	4.629.000	2.992:123$790	43$092	$322,5	$004,8
1899	87.306	1.455.100	5.820.402	3.773:562$710	43$222	$306,3	$004,5
				Bitola de 0m 60 — Linha Descalvadense			
1890	2.384	39.741	158.967	—	—	—	—
1891	5.432	90.542	362.171	2) 24:368$570	2) 5$078	2) $428,2	2) $006,4
1892	3.502	58.375	233.500	19:507$080	5$570	$435,3	$006,5
1893	2.189	36.489	145.955	13:389$050	6$116	$497,4	$007,4
1894	2.845	47.421	189.684	21:642$590	7$607	$608,2	$009,1
1895	3.818	63.639	254.556	31:164$310	8$162	$664,7	$009,9
1896	2.363	39.392	157.566	17:729$700	7$502	$607,2	$009,1
1897	3.586	59.774	239.095	27:746$540	7$737	$608,7	$009,0
1898	3.714	61.893	247.571	26:926$070	7$250	$599,2	$008,9
1899	4.367	72.780	291.122	32:994$080	7$555	$596,2	$008,9

(1) Refere-se sómente ao café transportado de abril a dezembro
(2 „ „ „ „ março „

Annos	Quantidade em			Receita Total	Receita Média		
	Toneladas	Saccas de 60 kil.	Arrobas		por tonelada embarcada	por tonelada kilometro	por arroba kilometro
			Bitola de 0m 60 — Linha de Santa Rita				
1891	3.227	53.780	215.130	3) 29:113$800	3) 9$021	3) $334,3	3) $005,0
1892	2.947	49.119	196.476	26:488$300	8$988	$332,9	$005,0
1893	2.692	44.373	179.495	26:598$690	9$880	$365,8	$005,5
1894	3.453	57.551	230.204	43:751$710	12$670	$469,2	$007,0
1895	3.823	63.714	254.856	48:201$680	12$608	$467.0	$007,0
1896	4.997	83,277	333.112	63:177$810	12$643	$468,2	$007,0
1897	5.622	93.701	374.805	71.570$060	12$730	$471,1	$007,1
1898	5.344	89.076	356.304	68:966$720	12$905	$477,9	$007,2
1899	5.786	96.429	385.716	73:981$320	12$786	$473,6	$007,1
			Via Fluvial				
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
1896	7.204	120.064	480.257	188:572$890	26$148	$256,2	$003,8
1897	6.274	104.572	418.287	172:559$850	27$504	$237,2	$003,5
1898	8.274	137.900	551.602	225:612$630	27$267	$235,2	$003,5
1899	9.721	162.021	648.084	273:568$200	28$142	$233,1	$003,5

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

(3) Refere-se somente ao café transportado de abril a dezembro.

Annos	Quantidade em			Receita Total	Receita Média		
	Toneladas	Saccas de 60 kil.	Arrobas		por tonelada embarcada	por tonelada kilometro	por arroba kilometro
				Todas as Linhas			
1890	132.764	2.212.736	8.850.944	2.247:877$900	16$931	$176,6	$002,6
1891	157.678	2.627.966	10.511.863	2.894:622$800	18$359	$177,2	$002,6
1892	173.718	2.895.310	11.581.239	3.710:813$780	21$361	$181,1	$002,7
1893	121.259	2.020.978	8.083.911	2.759:297$190	22$755	$196,3	$002,9
1894	159.585	2.659.753	10.639.012	5.537:123$820	34$697	$260,4	$003,9
1895	175.693	2.928.224	11.712.892	5.812:549$370	33$084	$264,7	$004,0
1896	224.261	3.737.690	14.950.760	7.754:319$080	34$577	$269,8	$004,0
1897	284.370	4.739.508	18.958.033	10.147:784$700	35$685	$269,6	$004,0
1898	264.191	4.403.182	17.612.727	9.655:219$050	36$546	$276,7	$004,1
1899	309.822	5.163.692	20.654.769	11.708:433$650	37$791	$271,3	$004,1

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado nos dois ultimos annos, nas diversas linhas ferreas e na via fluvial da Companhia Paulista.

Bitola de 1.m60.

	Em 1899				Em 1898			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida kilos	DESPACHADA kilos	DESPACHADA arrobas		Recebida kilos	DESPACHADA kilos	DESPACHADA arrobas	
— Das estações para outras linhas. —								
Jundiahy	14.717	—	—	251$710	5.638	—	—	109$800
Louveira	—	953.708	63.581	4:424$790	—	477.707	31.847	2:211$720
Rocinha	—	2.214.010	147.601	15:344$520	—	1.746.396	116.426	12:108$110
Vallinhos	392	3.404.555	226.970	31:475$990	121	3.272.871	218.191	30:086$960
Campinas	1.667	3.778.837	251.922	48:194$320	5.516	3.306.188	220.413	42:440$780
Bôa Vista	62	327.925	21.862	4:920$970	60	188.198	12.547	2:821$580
Rebouças	768	716.609	47.774	14:080$500	1.427	626.183	41.746	12:461$640
Villa Americana	2.257	157.691	10.513	3:622$950	721	165.663	11.044	3:832$030
Tatú	—	389.858	25.991	10:122$370	60	605.599	40.373	15:728$880
Limeira	817	4.002.045	266.803	115:454$770	122	4.403.485	293.566	124:920$180
Cordeiro	—	1.642.690	109.512	52:148$960	—	1.669.584	111.306	54:602$130
Santa Gertrudes	—	1.455.539	97.036	49:337$010	1.080	1.620.794	108.053	53:834$220
Rio Claro	60	1.774.882	118.326	63:559$740	303	1.718.995	114.600	61:341$550
Remanso	—	775.893	51.726	26:299$870	—	764.910	50.994	25:925$200
Araras	432	2.545.056	169.670	92:784$230	282	1.760.117	117.341	62:117$690
Guabiroba	135	2.046.703	136.447	76:548$470	154	1.592.861	106.191	60:746$280
São Bento	—	1.906.384	127.092	77:270$230	—	1.036.076	69.072	41:991$930
Leme	—	2.583.051	172.203	110:237$010	120	1.961.539	130.769	83:582$270
Souza Queiroz	—	717.853	47.857	31:458$980	—	632.092	42.139	27:769$080
Pirassununga	180	2.114.219	140.948	94:485$770	—	2.145.246	143.016	95:925$760
Porto Ferreira	60	2.086.195	139.080	87:305$220	—	2.068.959	137.931	86:693$870
Descalvado	—	3.383.260	225.551	167:892$990	—	3.208.454	213.897	159:216$480
Emas	—	120.969	8.064	5:407$940	—	68.331	4.555	3:071$170
Baguassú	—	1.380.646	92.043	64:046$960	—	966.563	64.438	44:844$660
Santa Silveria	—	4.153.153	276.877	205:739$680	—	2.509.244	167.283	125:371$590
Santa Cruz	—	2.108.439	140.562	110:247$960	—	1.423.165	94.877	74:258$530
Santa Veridiana	—	2.018.009	134.534	108:874$980	6.600	1.853.841	123.589	100:366$660
Somma	21.547	48.758.179	3.250.545	1.671:538$890	22.204	41.793.061	2.786.204	1.408:380$750
— De outras linhas para ás estações. —								
Fluvial, C. P.	—	—	—	—	—	—	—	—
Santa Rita, C. P.	—	—	—	—	—	—	—	—
Descalvadense, C. P.	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Claro, C. P.	—	5.852	390	1)	—	3.970	265	1)
S. Paulo Railway	—	—	—	—	—	10.196	680	1)
Mogyana	—	6.001	400	1)	—	4.135	276	1)
R. Ferreo Campineiro	—	1.125	75	1)	—	952	63	1)
Sorocabana e Ituana	—	—	—	—	—	180	12	1)
Itatibense	—	7.771	518	1)	—	2.771	184	1)
E. F. Araraquara	—	798	54	1)	—	—	—	—
Somma	—	21.547	1.437	1)	—	22.204	1.480	1)
— De outras linhas para outras linhas. —								
Fluvial, C. P.	—	9.721.268	648.084	405:580$520	—	8.274.036	551.603	349:587$030
Santa Rita, C. P.	—	5.785.738	385.716	242:210$090	—	5.344.563	356.304	223:937$920
Descalvadense, C. P.	—	4.366.828	291.122	218:634$540	—	3.713.561	247.571	176:913$060
Rio Claro, C. P.	—	82.874.743	5.524.983	2.964:77 $790	—	69.430.460	4.628.697	2.482:318$530
S. Paulo Railway	—	—	—	—	—	2.100	140	2)
Mogyana	—	144.954.680	9.663.645	1.818:620$480	—	125.373.320	8.358.221	1.610:847$510
R. Ferreo Campineiro	—	5.524.093	368.273	70:172$330	—	5.983.235	398.882	75:831$910
Itatibense	—	3.389.980	225.999	10:965$530	—	4.254.372	283.625	13:773$130
E. F. Araraquara	—	4.241.766	282.784	151:834$170	—	—	—	—
Somma	—	260.859.096	17.390.606	5.882:788$450	—	222.375.647	14.825.043	4.933:209$090
Somma total	—	309.638.822	20.642.588	7.554:327$340	—	264.190.912	17.612.727	6.341:589$840

[1]) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.
[2]) A respectiva receita está incluida na das linhas em que foi recebido o café.

Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro

	1899				1898			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas		Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas	
Das estações para outras linhas								
Morro Grande	—	1.548.300	103.220	7:357$470	—	1.049.206	69.947	5:073$970
Corumbatahy	—	1.705.066	113.671	14:605$630	—	1.329.055	88.604	11:581$360
Annapolis	—	1.884.394	125.626	25:137$850	—	1.341.652	89.444	17:715$250
Oliveiras	—	1.389.212	92.614	18:974$740	540	1.332.060	88.804	18:954$830
V. do Rio Claro	—	521.085	34.739	9:367$500	—	558.655	37.244	9:807$580
Colonia	—	1.381.135	92.076	28:418$380	—	1.415.611	94.374	29:248$760
S. Carlos	30.134	2.280.120	152.008	55:890$350	30	2.070.621	138.041	51:738$330
V. do Pinhal	—	2.487.464	165.831	75:067$870	—	1.872.219	124.815	57:193$690
Fortaleza	—	1.113.819	74.255	38:050$010	—	947.958	63.197	33:113$170
Ouro	17.878	812.009	54.134	30:168$490	—	648.651	43.243	24:510$370
Araraquara	—	4.857.760	323.851	198:654$640	—	5.303.917	353.595	220:884$590
Americo Brasiliense	133.773	1.296.516	86.434	61:540$740	—	2.163.787	144.252	97:914$120
Santa Lucia	—	1.821.442	121.429	76:110$990	—	2.130.242	142.016	98:032$600
Rincão	—	48.051	3.203	2:367$520	—	28.390	1.893	1:470$680
Motuca	—	782	52	46$090	—	358.618	23.908	20:220$920
Hammond	—	910.793	60.719	53:730$680	—	279.758	18.651	16:597$080
Guariba	—	2.525.150	168.343	153:317$320	—	2.706.635	180.442	167:255$610
Corrego Rico	—	804.690	53.646	51:620$270	—	715.200	47.680	45:925$640
Jaboticabal	—	4.976.897	331.793	335:492$860	—	2.834.616	188.974	193:507$040
Babylonia	—	1.339.672	89.312	38:486$680	—	1.138.458	75.897	34:312$470
Floresta	—	1.030.843	68.723	31:606$770	—	1.020.040	68.003	31:773$890
Canchim	—	600.795	40.053	18:908$330	—	363.935	24.262	11:411$300

	1899				1898			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas		Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas	
Capão Preto	—	408.759	27.251	12:786$120	—	400.940	26.729	12:807$560
Agua Vermelha	—	2.066.486	137.766	69:011$030	—	2.131.221	142.081	71:755$170
Ararahy	—	628.575	41.905	21:972$450	—	646.968	43.131	22:951$760
Santa Eudoxia	—	1.743.184	116.212	65:478$370	—	1.804.385	120.292	68:686$230
Angico	—	221.989	14.799	5:959$640	—	130.169	8.678	3:525$380
Monjolinho	—	2.023.323	134.888	58:918$620	—	1.745.919	116.395	45:695$530
Jacaré	—	978.532	65.236	30:556$500	—	775.143	51.676	24:312$970
Ribeirão Bonito	—	6.053.657	470.244	253:243$970	—	5.164.607	344.307	187:723$090
Morro Pellado	—	1.102.024	73.468	24:593$290	—	868.332	57.889	19:691$840
Campo Alegre	—	936.342	62.423	25:392$540	—	859.248	57.283	23:348$720
Brotas	—	1.373.180	91.545	45:585$300	—	1.301.367	86.758	43:954$840
Espraiado	—	769.475	51.298	29:075$160	—	472.472	31.498	19:711$480
Torrinha	—	1.493.204	99.547	57:061$930	—	1.299.766	86.651	55:259$880
Ventania	—	1.362.013	90.801	67:232$700	—	1.174.933	78.329	58:519$770
Dois Corregos	—	1.795.375	119.692	91:285$920	—	1.723.830	114.922	88:948$590
Mineiros	—	755.210	50.347	40:918$430	—	2.402.739	160.183	132:581$350
Banharão	—	1.109.364	73.958	62:262$090	—	2.514.727	167.649	144:977$210
Jahú	—	17.413.273	1.160.884	1.064:432$640	—	12.408.380	827.225	769:429$170
Saldanha Marinho	—	382.328	25.489	20:620$520	—	—	—	—
Capim Fino	—	1.392.235	92.816	78:523$680	—	—	—	—
Falcão Filho	—	1.031.966	68.798	60:892$300	—	—	—	—
Campos Salles	—	1.505.191	100.346	90:390$480	—	—	—	—
Somma	181.785	82.881.680	5.525.445	3.601:114$860	570	69.434.430	4.628.962	2.992:123$790

Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro

	1899				1898			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas		Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas	
De outras linhas para as estações								
Bitola de 1,m60 C P	—	30	2	[1])	—	—	—	—
E. F. Araraquara	—	181.635	12.109	[1])	—	—	—	—
Mogyana	—	120	8	[1])	—	30	2	[1])
São Paulo Railway	—	—	—	—	—	540	36	[1])
Somma	—	181.785	12.119	[1])	—	570	38	[1])
De outras linhas para outras linhas								
E. F. Araraquara	—	4.242.564	282.838	172:447$850	—	—	—	—
Somma total	—	87.306.029	5.820.402	3.773:562$710	—	69.435.000	4.629.000	2.992:123$790

[1]) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

	1899				1898			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas		Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos	DESPACHADA Arrobas	
Bitola de 0,m60—Linha Descalvadense								
São Miguel. . . .	—	110.895	7.393	319$380	—	236.150	15.743	680$100
Pantano.	—	1.227.628	81.842	7:077$710	—	1.140.589	76.040	6:416$090
Aurora	—	3.028.305	201.887	25:596$990	—	2.336.822	155.788	19:829$880
Somma. . . .	—	4.366.828	291.122	32:994$080	—	3.713.561	247.571	68:926$070
Bitola de 0,m60—Linha de Santa Rita								
Santa Rita	—	5.785.738	385.716	73:981$320	—	5.344.563	356.304	68:966$720
Via Fluvial								
Porto Prainha . . .	—	484.585	32.306	8:820$560	—	579.686	38.646	10:406$910
» Amaral . . .	—	1.445.106	96.341	28:544$050	—	1.480.496	98.699	25:710$330
» Jatahy . . .	—	—	—	—	—	235.154	15.677	5.930$560
» Guatapará . .	—	2.757.695	183.846	78:689$800	—	2.472.275	164.818	71:579$220
» M. Prado . .	—	3.130.847	208.723	85:364$570	—	2.050.319	136.688	55:508$930
» Barrinha. . .	—	853.611	56.908	31:251$710	—	303.100	20.207	11:289$240
» Pitangueiras .	—	412.790	27.519	15:851$650	—	424.186	28.279	16:248$450
» Pontal . . .	—	636.634	42.442	25:045$860	—	728.820	48.588	28:888$990
Somma. . . .	—	9.721.268	648.085	273:568$200	—	8.274.036	551.602	225:612$630

Confrontando o transporte de animaes, bagagens, encommendas e mercadorias em 1899, com o do anno anterior, observam-se os seguintes resultados:

Animaes das tabellas 10 e 11

Bitola de 1m60

No trafego proprio.	menos	276	produzindo	menos	1:134$320
« extranho .	mais	1119	«	menos	1:960$440
« em transito	menos	58	«	menos	626$130
Total . .	mais	785	«	menos	3:720$890

Secção Rio Claro

No trafego proprio.	mais	406	produzindo	menos	6:829$540
« extranho .	mais	731	«	menos	664$570
« em transito	mais	16	«	mais	146$900
Total . .	mais	1.153	«	menos	7:347$210

Linha Descalvadense

No trafego proprio.	menos	12	produzindo	menos	12$400
« extranho .	mais	22	«	mais	22$900
Total . .	mais	10	«	mais	10$500

Linha de Santa Rita

No trafego proprio.	menos	9	produzindo	menos	11$800
« extranho .	menos	57	«	menos	38$680
Total . .	menos	66	«	menos	50$480

Via Fluvial

No trafego proprio.	mais	78	produzindo	mais	71$900
« extranho .	—	nihil	«	menos	900
Total . .	mais	78	«	mais	70$800

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Bitola de 1m60

No trafego proprio.	menos	74.146	k.	produzindo	menos	2:556$830
« extranho .	menos	451.698	«	«	menos	25:198$390
« em transito	menos	502.421	«	«	menos	34:257$310
Total . .	menos	1.028:265	«	«	menos	62:012$530

Secção Rio Claro

No trafego proprio.	menos	340.502	k.	produzindo	menos	11:696$080
« extranho .	menos	290.993	«	«	menos	28:927$870
« em transito	mais	32.354	«	«	mais	3:184$170
Total . .	menos	599.141	«	«	menos	37:439$780

Linha Descalvadense

No trafego proprio.	menos	9.580	k.	produzindo	menos	211$810
« extranho .	mais	632	«	«	mais	112$360
Total . .	menos	8.948	«	«	menos	99$450

Linha de Santa Rita

No trafego proprio.	mais	1.196	k.	produzindo	mais	31$000
« extranho .	menos	12.852	«	«	menos	621$920
Total . .	menos	11.656	«	«	menos	590$920

Via Fluvial

No trafego proprio.	mais	1.040	k.	produzindo	mais	71$100
« extranho .	menos	6.838	«	«	menos	440$430
Total . .	menos	5.798	«	«	menos	369$330

Mercadorias

Café

Em todas as linhas da Companhia houve em 1899 grande augmento no transporte de café, quer se faça a comparação com o anno anterior, quer com qualquer outro do ultimo decennio, sendo notaveis as differenças em todas as linhas entre o primeiro e o ultimo anno do periodo decennal de 1890 a 1899.

O café transportado em 1899 pela linha da bitola larga offerece, em relação ao anno anterior, o grande augmento de 45.447.910 kilos, ou de 17 % na quantidade, correspondendo a 757.465 saccas ou 3.029.861 arrobas, e de 1.212:737$500 ou de 19 % na receita.

Esse augmento que se verificou em 1899 no transporte de café pela bitola larga e em sua receita, teve as seguintes procedencias:

Das diversas estações da bitola larga	mais	6.965.118	kilos ou	mais	464.341	arrobas produzindo	mais	263:158$140
" " " " secção Rio Claro. . . .	mais	13.446.165	" "	mais	896.411	" "	mais	482:452$260
" " " " Via Fluvial	mais	1.447.232	" "	mais	96.481	" "	mais	55:993$490
" " " " Linha de Santa Rita . .	mais	441.175	" "	mais	29.412	" "	mais	18:272$170
" " " " " Descalvadense. . .	mais	653.267	" "	mais	43.551	" "	mais	41:721$480
Augmento total nas linhas pertencentes á C. Paulista	mais	23.952.957	" "	mais	1.530.196	" "	mais	861:597$540
Da Companhia Itatibense	menos	859.392	" "	menos	57.293	" "	menos	32:807$600
" " Ramal Ferreo Campineiro	menos	458.969	" "	menos	30.598	" "	menos	5:659$580
" " E. F. de Araraquara	mais	4.242.564	" "	mais	282.838	" "	mais	151:834$170
" " Companhia Mogyana	mais	19.583.226	" "	mais	1.305.548	" "	mais	207:772$970
" de outras linhas.	menos	12.476	" "	menos	830	" "	—	(1)
TOTAL.	mais	45.447.910	" "	mais	3.029.861	" "	mais	1.212:737$500

(1) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

Esses resultados representam apenas o augmento do que transitou pela bitola larga, tendo os relativos especialmente a cada uma das linhas que compõem o systema ferroviario da Companhia Paulista os seguintes valores:

Na secção Rio Claro houve em 1899 o accrescimo de 13.447.250 kilos no café despachado nas diversas estações, sendo 13.446.165 para além de Rio Claro e 1085 para as estações da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, produzindo na receita o augmento de 608:991$070 e mais o augmento de 4.423.779 kilos no café procedente da Estrada de Ferro de Araraquara e de outras linhas, rendendo 172:447$850. O accrescimo total de café transportado em 1899, na secção Rio Claro foi portanto de 17.871.029 kilos produzindo na sua receita o augmento de 781:438$920.

Na linha de Santa Rita o transporte de café em 1899 cresceu de 441.175 kilos na quantidade e de 5:014$600 na receita. A linha Descalvadense offerece no peso o augmento de 653.267 kilos e na renda o de 6:068$010 e na Via Fluvial verifica-se ter o peso accrescido de 1.447.232 kilos e a renda de 47:955$570.

A verba relativa ao transporte de café offerece portanto em 1899 o augmento total de 2.053:214$600, conforme já deixamos assignalado.

71

O movimento total do café transportado até Jundiahy pela Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencia do café	De 1. de Julho de 1894 á 30 de Junho de 1895		De 1. de Julho de 1895 á 30 de Junho de 1896		De 1 de Julho de 1896 á 30 de Junho de 1897		De 1. de Julho de 1897 á 30 de Junho de 1898		De 1. de Julho de 1898 á 30 de Junho de 1899	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
Companhia Paulista — da bitola larga	40.132	668.870	25.150	419.162	44.054	734.228	44.560	742.670	43.456	724.264
Companhia Paulista — „ secção Rio Claro	50.094	834.892	37.393	623.210	58.402	973.367	85.060	1.417.673	67.676	1.172.924
Companhia Paulista — „ linha Santa Rita	4.472	74.538	3.800	63.327	4.990	83.170	5.762	96.024	4.932	82.205
Companhia Paulista — „ „ Descalvadense	4.174	69.559	2.486	41.445	3.336	55.607	3.516	58.601	3.710	61.840
Companhia Paulista — „ „ Via Fluvial	5.151	85.852	4.468	74.476	6.895	114.909	7.926	132.100	7.685	128.086
Total das linhas pertencentes á Comp. Paulista	104.023	1.733.711	73.297	1.221.620	117.677	1.961.281	146.824	2.447.068	127.459	2.124.319
Ramal Ferreo Campineiro	4.320	72.006	3.003	50.054	5.840	97.341	6.103	101.711	5.186	86.428
Comp. Itatibense	3.645	60.744	1.999	33.319	5.520	91.998	3.738	62.296	5.277	87.949
„ E. F. Araraquara	—	—	—	—	—	—	—	—	618	10.297
Companhia Mogyana	86.282	1.438.040	80.897	1.348.284	124.456	2.074.262	129.858	2.164.303	135.225	2.253.754
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista	198.270	3.304.501	159.196	2.653.277	253.493	4.224.882	286.523	4.775.378	273.765	4.562.747
Total entrado em Santos pela São Paulo Railway		4.010.249		3.087.975		5.104.489		6.152.594		5.569.650
Relação do café transportado pela Comp. Paulista para o total das entradas em Santos.		82 %		86 %		83 %		78 %		82 %

Diversas mercadorias.

O trafego geral de mercadorias diversas, com exclusão do café, continuou durante o anno de 1899, em declinio em todas as linhas da Companhia, offerecendo a respectiva receita total o decrescimento de 632:206$160 em relação ao anno de 1898 em que já se manifestára a diminuição de 410:794$080, feita a comparação com o anno de 1897.

Esse declinio, como vae ser demonstrado, procede, principalmente, da enorme diminuição que desde 1897, se nota no trafego de importação para a zona servida pelas linhas da Companhia Paulista.

E' claro que essa importação póde ser medida pelas mercadorias recebidas em Jundiahy da S. Paulo Railway, e esse recebimento que em 1897 fôra de 278.582 toneladas, baixou em 1898 a 236.111 toneladas, e em 1899 baixou ainda a 211.284 toneladas mostrando assim em 1899 a notavel diminuição de 67.298 toneladas. ou de 24 °/₀ em relação ao anno de 1897.

A distribuição das cargas recebidas nos tres ultimos annos da S. Paulo Railway, ou do trafego de importação pelos diversos destinos, é a seguinte:

Cargas recebidas em Jundiahy da S. Paulo Railway.

Para	Em 1897 toneladas	Em 1898 toneladas	Em 1899 toneladas
Bitola larga	116.789	95.605	90.411
Secção Rio Claro	49.570	41.225	34.424
Linha de Santa Rita	3.055	2.572	2.108
Linha Descalvadense	887	599	545
Via Fluvial	4.149	3.459	2.675
Total da Companhia Paulista	174.450	143.460	130.163
Ramal Ferreo Campineiro	1.876	1.177	957
Companhia Itatibense	3.421	2.713	2.260
Companhia de E. F. Araraquara	—	—	1.351
Companhia Mogyana	98.835	88.761	76.553
Total geral	278.582	236.111	211.284

Comparando o movimento do trafego em 1899 em cada uma das linhas da Companhia com o do anno anterior, notam-se as seguintes differenças:

BITOLA DE 1m60

No trafego proprio	mais	636.285	kilos	rendendo	menos	11.996$210
« estranho despachado	menos	2.144.467	«	«	menos	134:432$030
« « recebido	menos	5.426.959	«			
« em transito	menos	9.426.899	«	«	menos	219:852$700
Total	menos	16.362.040	«	«	menos	366:280$940

Secção Rio Claro

No trafego proprio	menos	8.946:481	kilos	rendendo	menos	79:424$310
« estranho despachado	mais	6.722.823	«	«	menos	222:729$150
« » recebido	menos	9.407.221	«			
« em transito	mais	3.815.900	«	«	mais	59:046$410
Total	menos	7.814.979	«	«	menos	243:107$050

Linha Descalvadense

No trafego proprio	menos	37.475	kilos	rendendo	menos	77$600
« estranho despachado	menos	5.255	«	«	mais	124$780
« « recebido	menos	195.132	«			
Total	menos	237.862	«	«	mais	47$180

Linha de Santa Rita

No trafego proprio	menos	469.139	kilos	rendendo	menos	1:711$800
« estranho despachado	mais	33.673	«	«	menos	4:175$210
« « recebido	menos	450.887	«			
Total	menos	886.353	«	«	menos	5:887$010

Via Fluvial

No trafego proprio	mais	177.699	kilos	rendendo	mais	740$400
« estranho despachado	mais	448.345	«	«	menos	17:718$740
« « recebido	menos	1.106.321	«			
Total	menos	480.277	«	«	menos	16:978$340

O peso total das mercadorias baldeadas em Campinas durante o anno de 1899 de e para a linha Mogyana elevou-se a 250.317 toneladas, sendo 144.961 de café e 24.770 de diversos, procedentes della e 80.586 a ella destinadas. Deduzindo do peso total de 250.317 toneladas o peso relativo aos inflammaveis, cuja baldeação é feita pela Companhia Mogyana, obtem-se um total de 247.317 toneladas para o peso baldeado nos armazens da Companhia Paulista para a Mogyana.

A despeza propriamente de baldeio dessas 247.317 toneladas importou em 200:150$400, ou em $809 por uma tonelada, partilhada em partes eguaes pelas duas Companhias.

Além dessa despeza inherente exclusivamente ao carregamento e descarga das mercadorias baldeadas, temos de accrescentar a do pessoal encarregado da escripta para o respectivo registro na importancia de 14:474$550 ou de $059 por uma tonelada, ficando assim elevada a $868 a despeza exclusiva do pessoal com a baldeação de uma tonelada de mercadoria, porquanto não temos considerado os gastos de impressos e outros materiaes do custeio dos armazens nem os do serviço de manobras.

A baldeação das 3.000 toneladas de inflammaveis feita no armazem da Companhia Mogyana custou 8:449$680, ou 2$816 por uma tonelada, pagando a Companhia Paulista metade da respectiva despeza, ou 1$408 por uma tonelada de inflammaveis baldeados entre ella e a Mogyana.

Foram ainda baldeadas, durante o anno de 1899, entre as Companhias Paulista e Mogyana 2.164.491 kilos de bagagens e encommendas e 2.004 animaes.

Entre a Companhia Paulista e o ramal Ferreo Campineiro foram, durante o anno de 1899, baldeadas 8.703 toneladas de mercadorias, pagando a Companhia Paulista á do Ramal Ferreo, que faz o serviço de baldeação, a quantia de 6:444$870, o que corresponde á média de $741 por uma tonelada. Egual despeza cabendo ao Ramal Ferreo, elevou-se a 1$482 o total dos gastos com o pessoal incumbido do baldeio das mercadorias entre as duas Companhias.

O peso total de mercadorias, exceptuando o café, despachado e recebido na estação de Campinas, tambem apresenta notavel declinio, pois em 1899 só attingiu a 95.390 toneladas, ou menos 4.175 toneladas do que em 1898 e menos 22.394 toneladas do que em 1897 e menos 43.697 toneladas do que em 1896.

O trafego de importação ou recebido em Campinas da S. Paulo Railway foi em 1899 de 68.288 toneladas ou menos 2.929 toneladas do que em 1898 e menos 17.916 toneladas do que em 1897.

Na estação de Rio Claro, durante o anno de 1899, foram baldeadas pela Companhia Paulista, da bitola larga para a estreita 142.856 toneladas de mercadorias, mediante o dispendio de $730 por tonelada com o serviço exclusivo do pessoal encarregado do carregamento e descarga dos vagões em baldeação.

Em 1899 foram tambem baldeados em Rio Claro, de uma bitola para a outra, 1.194.121 kilos de bagagens e encommendas e 3.920 animaes.

3.º — Despeza.

A despeza da Companhia foi:

em 1899. . .	9.310:469$827
em 1898. . .	10.070:984$850
Differença para menos em 1899. .	760:515$023

Comparação da despeza da Companhia nos dois ultimos annos:

LINHAS	Em 1899	Em 1898	Differenças em 1899	
			para mais	para menos
Bitola de 1.m60 .	5.553:862$659	6.153:475$901	—	599:613$242
Secção Rio Claro.	3.047:374$851	3.233:000$004	—	185:625$153
Descalvadense . .	66:392$617	73:609$735	—	7:217$118
Santa Rita. . . .	166:936$644	153:689$350	13:247$294	—
Via Fluvial . . .	318:025$570	310:294$540	7.731$030	—
Todas as linhas .	9.152:592$341	9.924:069$530	—	771:477$189
Escript. Central .	157:877$486	146:915$320	10:962$166	—
Total geral . .	9.310:469$827	10.070:984$350	—	760:515$023

O augmento na despeza do Ramal de Santa Rita provem do serviço extraordinario feito com a reparação da ponte de madeira sobre o rio Mogy-Guassú, que custou 32:713$104. O maior numero de lanchas em serviço na Via Fluvial deu causa ao augmento de despeza que ella registra.

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

Mezes	Bitola de 1.m60		Secção RIO CLARO		SANTA RITA	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro	444:091$893	479:033$122	223:180$466	248:511$985	14:398$428	11:168$705
Fevereiro	416:254$131	408:574$354	211:927$526	239:098$259	18:086$697	14:039$361
Março	396:581$269	474:410$054	212:411$991	253:576$969	18:948$012	12:455$290
Abril	387:517$349	443:326$261	204:817$048	244:469$777	18:418$529	11:770$213
Maio	400:464$920	454:126$451	211:419$997	247:128$878	12:553$250	10:126$629
Junho	548:840$993	661:017$916	348:875$712	358:636$390	16:947$648	13:313$838
Total do 1.º semestre	2.593:750$555	2.880:488$158	1.412:632$660	1.591:422$258	99:352$564	72:874$036
Julho	461:882$193	496:709$591	257:800$742	250:141$007	9:512$219	12:695$026
Agosto	479:382$665	590:317$254	266:145$100	284:482$546	8:915$657	14:040$292
Setembro	453:711$822	562:304$813	249:814$662	277:565$626	10:299$940	13:455$527
Outubro	398:759$184	543:914$437	243:302$959	275:701$069	9:133$745	11:201$722
Novembro	377:758$122	461:785$916	223:471$105	246:918$235	11:441$619	10.301$731
Dezembro	788:617$818	618:155$732	394:207$623	306:769$263	18:280$900	19:121$016
Total do 2.º semestre.	2.960:112$104	3.272:987$743	1.634:742$191	1.641:577$746	67:584$080	80:815$314
Total do anno	5.553:862$659	6.153:475$901	3.047:374$851	3.23 :000$004	166:936$644	153:689$350

Mezes	Descalvadense		Fluvial		Todas as linhas	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.	4:645$197	3:976$213	23:917$019	23:625$693	710:233$003	726:315$718
Fevereiro	3:911$847	5:124$559	22:647$157	26:079$901	672:827$358	692:916$434
Março	5:331$840	5:398$722	19:711$144	22:682$428	652:984$256	768:523$463
Abril	6:392$449	6:428$201	19:115$207	21:273$252	636:260$582	727:267$704
Maio	4:010$841	6:795$793	21:644$637	20:376$015	650:093$565	738:553$769
Junho	8:684$526	8:466$611	22:767$945	23:526$898	946:116$824	1.064:961$653
Total do 1.º semestre . .	32:976$700	36:190$099	129:803$109	137:564$190	4.268:515$588	4.718:538$741
Julho	3:579$005	6:506$414	31:570$003	26:595$504	764:344$162	792:647$542
Agosto	5:309$840	6:417$619	34:537$918	30:515$677	794:291$180	925:773$388
Setembro	6:231$384	6:194$285	35:466$683	32:950$735	755:524$491	892:470$986
Outubro	6:203$658	6:084$714	33:329$142	31:398$546	690:728$988	868:100$488
Novembro.	6:102$934	5:703$620	29:295$483	28:339$023	648:069$263	753:048$525
Dezembro.	5:989$096	6:512$984	24:023$232	22:930$865	1.231:118$669	973:489$860
Total do 2.º semestre . .	33:415$917	37:419$636	188:222$461	172:730$350	4.884:076$753	5.205:530$789
Total do anno . .	66:392$617	73:609$735	318:025$570	310:294$540	9.152:592$341	9.924:069$530

As despezas de dormentes, trilhos, encerados e as outras de caracter extraordinario, só são escripturadas no ultimo mez de cada semestre do anno.

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

ANNOS	DESPEZA	Differenças 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	2 ½,7	
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	
1896	9.193:917$367	34,7	
1897	9.894:766$943	7,5	
1898	10.070:984$850	1,7	
1899	9.310:469$827	. . . .	12,0

Até 1897 estão incluidas na despeza as verbas de juros e descontos, e de imposto de dividendo.

Tendo sido a receita geral em 1899 de . 21.224:577$150
e a despeza de . . . . . 9.310:469$827
a renda liquida, foi de . . . 11.914:107$323

Relação da despeza geral para a receita geral 43,9 % quando em 1898, fôra de 49, 0 %.

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

ANNOS	Renda liquida	Differenças por cento	
		PARA MAIS	PARA MENOS
1872	124:886$716	. . . .	
1873	380:639$915	204,8	
1874	474:658$483	24,7	
1875	524:154$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	
1880	1.313:378$103	. . . .	15,3
1881	1.636:650$011	24,6	
1882	1.961:981$374	19,8	
1883	1.620:717$349	. . . .	17,4
1884	1.318:371$558	. . . .	18,6
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	
1896	10.449:210$110	. . . .	0,5
1897	12.329:066$910	17,4	
1898	10.471:000$980	. . . .	15,0
1899	11.914:107$323	19,6	

O quadro synoptico, a que já nos referimos, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida nos diversos annos desde 1872.

O movimento financeiro do trafego nas linhas ferreas e e na via fluvial da Companhia foi:

Receita	21.165:370$403
Despeza	9.152:592$341
Saldo	12.012:778$062

Relação da despeza para a receita 43,2 % tendo sido de 48,7 % em 1898.

76

Discriminando o movimento total financeiro acima indicado pelas diversas linhas da Companhia, temos:

LINHAS	Receita		Despeza		Saldo ou deficit		Relação % da despeza para a receita	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Bitola de 1.m 60	13.656:310$488	13.199:817$160	5.553:862$659	6.153:475$901	+ 8.102:447$829	+ 7.046:341$259	40,7	46,6
Secção Rio Claro	6.938:672$410	6.627:557$900	3.047:374$851	3.233:000$004	+ 3.891:297$559	+ 3.394:557$896	43,9	48,8
Descalvadense .	54:046$900	51:601$600	66:392$617	73:609$735	— 12:345$717	— 22:008$135	122,8	142,6
Santa Rita	147:822$025	155:987$550	166:936$644	153:689$350	— 19:114$619	+ 2:298$200	112,9	98,5
Via Fluvial....	368:518$580	338:806$800	318:025$570	310:294$540	+ 50:493$010	+ 28:512$260	86,3	92,4
Todas as Linhas.	21.165:370$403	20.373:771$010	9.152:592$341	9.924:069$530	+12.012:778$062	+10.449:701$480	43,2	48,7

Os quadros immediatos mostram como divergem os resultados financeiros do trafego nos dois periodos semestraes do mesmo anno, o que contribue com poderoso elemento para prejudicar a relação da despeza para a receita, ou o coefficiente do trafego, correspondente ao periodo annual.

Linhas	Receita		Despeza		Saldo ou deficit		Relação % da despeza para a receita	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Primeiros semestres de 1899 e 1898								
Bitola de 1m60.	4.774:708$148	4.934:904$216	2.593:750$555	2.880:488$158	+ 2.180:957$593	+ 2.054:416$058	54	58
Secção Rio Claro	2.202:357$170	2.417:143$180	1.412:632$660	1.591:422$258	+ 789:724$510	+ 825:720$922	64	66
Descalvadense .	21:677$900	20:903$920	32:976$700	36:190$099	— 11:298$800	— 15:286$179	152	173
Santa Rita . .	50:335$325	63:907$790	99:352$564	72:874$036	— 49:017$239	— 8:966$246	197	111
Fluvial . . .	103:512$050	131:464$340	129:803$109	137:564$190	— 26:291$059	— 6:099$850	125	104
Todas as linhas.	7.152:590$593	7.568:323$446	4.268:515$588	4.718:538$741	+ 2.884:075$005	+ 2:849:784$705	59	61
Segundos semestres de 1899 e 1898								
Bitola de 1m60.	8.881:602$340	8.264:912$944	2.960:112$104	3.272:987$743	+ 5.921:490$236	+ 4.991:925$200	33	38
Secção Rio Claro	4.736:315$240	4.210:414$720	1.634:742$191	1.641:577$746	+ 3.101:573$049	+ 2.568:836$974	34	38
Descalvadense .	32.369$000	30:697$680	33.415$917	37:419$636	— 1:046$917	— 6:721$956	103	121
Santa Rita . .	97:486$700	92:079$760	67:584$080	80:815$314	+ 29:902$620	+ 11:264$446	69	80
Fluvial . . .	265:006$530	207:342$460	188:222$461	172.730$350	+ 76:784$069	+ 34:612$110	71	83
Todas as linhas.	14.012:779$810	12.805:447$564	4.884:076$753	5.205:530$789	+ 9.128:703$057	+ 7.599:916$775	35	41

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

Verbas de despeza	Em 1899	Em 1898	DIFFERENÇA para mais	DIFFERENÇA para menos
	BITOLA DE 1m60			
Inspectoria geral e contabilidade	120:771$217	111:491$981	9:279$236	—
Almoxarifado	59:981$069	64:181$317	—	4:200$248
Trafego	1.116:342$591	1.211:544$726	—	95:202$135
Telegrapho e luz electrica	257:176$934	252:391$946	4:784$988	—
Locomoção	2:489:262$348	3.224:872$415	—	735:610$067
Via-permanente	1.176:365$621	960:786$031	215:579$590	—
Custeio da estação de Jundiahy S. P. R.	—	28:486$500	—	28:486$500
Despezas de baldeação com o Ram. Ferreo Campineiro	6:444$870	6:484$120	—	39$250
Despezas de baldeação dos inflammaveis para a Mogyana	4:224$840	2.059$590	2:165$250	—
Contadoria Central	44.238$480	43:450$900	787$580	—
Annuncios, sellos e telegrammas	1:023$300	950$280	73$020	—
Transporte de mensageiros	2:235$000	1:860$000	375$000	—
Despezas diversas	2:058$629	9:741$455	—	7:682$826
Aluguel de carros á S. P. R.	43:567$840	31:218$620	12:349$220	—
Aluguel de vagões á S. P. R.	187:581$520	177:649$910	9:931$610	—
Aluguel de encerados á S. P. R.	24:879$500	11:476$450	13:403$050	—
Reclamações por extravio e avaria de mercad.	3:008$210	4:783$110	—	1:774$900
Impostos	5:424$190	5:262$550	161$640	—
Tratamento e funeral de empregados	2:512$500	2:584$000	—	71$500
Despezas judiciaes	3:396$000	—	3:396$000	—
Consumo d'agua em Campinas e outras estações	3:368$000	2:200$000	1:168$000	—
Total.	5.553:862$659	6.153:475$901		
Differença para menos em 1899			599:613$242	

Comprehende em 1899 a despeza extraordinaria de 143:416$748 com a substituição da superstructura metallica da ponte do Atibaia.

Verbas de despeza	Em 1899	Em 1898	DIFFERENÇA	
			para mais	para menos
BITOLA DE 1m00 — SECÇÃO RIO CLARO				
Inspectoria geral e contabilidade	70:479$956	65:036$988	5:442$968	—
Almoxarifado	32:192$497	34:977$583	—	2:785$086
Trafego	753:818$103	804:663$711	—	50:845$608
Telegrapho	103:005$723	106:655$875	—	3:650$152
Locomoção	1.192:379$760	1.423:594$210	—	231:214$450
Via-permanente	858:966$472	770:152$107	88:814$365	—
Contadoria Central	20:645$540	19:422$240	1:223$300	—
Annuncios, sellos a telegrammas	212$000	137$000	75$000	—
Despezas diversas	2:971$760	2:648$600	323$160	—
Reclamações	6:788$150	2:805$100	3:983$050	—
Impostos	250:000	250$000	—	—
Tratamento e funeral de empregados	1:832$650	1:702$550	130$100	—
Despezas judiciaes	626$200	954$040	—	327$840
Aluguel de vagões á E. de F. de Araraquara	2:830$040	—	2:830$040	—
Consumo d'agua em diversas estações	376$000	—	376$000	—
Total.	3.047:374$851	3.233:000$004		
Differença para menos em 1899			185:625$153	

Verbas de despeza	Em 1899	Em 1898	DIFFERENÇA	
			para mais	para menos
Bitola de 0m 60 Linha Descalvadense				
Inspectoria geral e contabilidade	2:012$854	1:858$198	154$656	—
Almoxarifado	794$392	856$071	—	61$179
Trafego	12:991$720	13:535$964	—	544$244
Telegrapho	94$523	150$724	—	56$201
Locomoção	30:705$487	41:511$725	—	10:806$238
Via permanente	19:001$991	14:972$773	4:029$218	—
Contadoria Central	791$150	724$280	66$870	—
Total.	66:392$617	73:609$735		
Differença para menos em 1899			7:217$118	
Bitola de 0m 60 Linha de Santa Rita				
Inspectoria geral e contabilidade	4:025$708	3:716$395	309$313	—
Almoxarifado	1:589$784	1:712$143	—	122$359
Trafego	23:316$542	20:456$332	2:860$210	—
Telegrapho	4:102$231	4:217$245	—	115$014
Locomoção	63:063$143	81:730$468	—	18:667$325
Via-permanente	69:552$796	40:750$617	28:802$179	—
Contadoria Central	1:111$440	1:106$150	5$290	—
Reclamações	175$000	—	175$000	—
Total.	166:936$644	153:689$350		
Differença para mais em 1899			13:247$294	

Comprehende em 1899 a despeza extraordinaria de 32:713$104 com os serviços de grande reparação feitos na ponte do Mogy-Guassú-

Verbas de despeza	Em 1899	Em 1898	DIFFERENÇA	
			para mais	para menos
Via Fluvial				
Inspectoria geral e contabilidade	3:995$624	3:716$395	279$229	—
Almoxarifado	1:589$784	1:712$143	—	122$359
Trafego	130:292$811	121:702$979	8:589$832	—
Telegrapho	5:363$041	8:071$783	—	2:708$742
Locomoção	168:528$785	167:281$078	1:247$707	—
Conservação	5:606$925	5:424$202	182$723	—
Contadoria Central	1:888$600	1:810$960	77$640	—
Reclamações	700$000	575$000	125$000	—
Tratamento de empregados	60$000	—	60$000	—
Total	318:025$570	310:294$540		
Differença para mais em 1899			7:731$030	

As despezas de custeio em 1899 são assim distribuidas em pessoal e material pelas diversas divisões do serviço.

VERBAS DE DESPEZA	Pessoal	Material	Contas	Total
BITOLA DE 1m 60				
Inspectoria geral e contabilidade	117:163$717	3:607$500	—	120:771$217
Almoxarifado	57:448$781	2:532$288	—	59:981$069
Trafego	978:236$274	138:106$317	11:787$210	1.128:129$801
Telegrapho	166:414$280	46:928$903	1:643$200	214:986$383
Luz electrica	17:083$960	26:224$091	—	43:308$051
Locomoção	916:194$668	1.553:975$610	19:092$070	2.489:262$348
Via-permanente	609:087$710	541:873$679	25:404$232	1.176:365$621
Diversas despezas accessorias	—	—	321:058$169	321:058$169
Total. . .	2.861:629$390	2.313:248$388	378:984$881	5.553:862$659
BITOLA DE 1m 00 SECÇÃO RIO CLARO				
Inspectoria geral e contabilidade	68:365$296	2:114$660	—	70:479$956
Almoxarifado	30:312$384	1:880$113	—	32:192$497
Trafego	695:759$363	56:159$740	1:899$000	753:818$103
Telegrapho	80:681$330	22:324$393	—	103:005$723
Locomoção	590:446$670	600:546$992	1:388$098	1.192:379$760
Via-permanente	496:985$680	316:157$193	45:823$599	858:966$472
Diversas despezas accessorias	—	—	36:532$340	36:532$340
Total. . .	1.962:548$723	999:183$091	85:643$037	3.047:374$851

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
BITOLA DE 0,m60 — RAMAL DESCALVADENSE				
Inspectoria geral e contabilidade.	1:952$729	60$125	—	2:012$854
Almoxarifado	764$403	30$489	—	794$892
Trafego	11:822$347	1:169$373	—	12:991$720
Telegrapho.	—	94$523	—	94$523
Locomoção.	18:486$570	12:218$917	—	30:705$487
Via permanente	12:038$590	6:963$401	—	19:001$991
Diversas despezas accessorias	—	—	791$150	791$150
TOTAL	45:064$639	20:536$828	791$150	66:392$617
BITOLA DE 0,m 60 — RAMAL DE SANTA RITA				
Inspectoria geral e contabilidade.	3:905$458	120$250	—	4:025$708
Almoxarifado	1:528$806	60$978	—	1:589$784
Trafego	18:717$863	4:598$679	—	23:316$542
Telegrapho	3:684$100	418$131	—	4:102$231
Locomoção.	37:140$840	25:922$303	—	63:063$143
Via permanente	33:723$560	35:829$296	—	69:552$796
Diversas despezas accessorias	—	—	1:286$440	1:286$440
TOTAL.	98:700$567	66:949$637	1:286$440	166:936$644

VIA FLUVIAL

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria geral e contabilidade	3:885$660	109$964	—	3:995$624
Almoxarifado	1:528$806	60$978	—	1:589$784
Trafego	120:060$443	10:232$368	—	130:292$811
Telegrapho	3:972$660	1:390$381	—	5:363$041
Locomoção	94:246$490	74:109$995	172$300	168:528$785
Conservação	2:283$020	3:295$905	28$000	5:606$925
Diversas despezas accessorias	—	—	2:648$600	2:648$600
TOTAL	225:977$079	89:199$591	2:848$900	318:025$570

Resumo de todas as linhas

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria geral e contabilidade	195:272$860	6:012$499	—	201:285$359
Almoxarifado	91:583$180	4:564$846	—	96:148$026
Trafego	1.824:596$290	210:266$477	13:686$210	2.048:548$977
Telegrapho	254:752$370	71:156$331	1:643$200	327:551$901
Luz electrica	17:083$960	26:224$091	—	43:308$051
Locomoção	1.656:513$238	2.266:773$817	20:652$468	3.943:939$523
Via permanente	1.154:118$500	904:119$474	71:255$831	2.129:493$805
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	258:858$900	258:858$900
Contadoria Central	—	—	68:675$210	68:675$210
Indemnisações de mercadorias extraviadas e avariadas, e de animaes mortos na linha	—	—	10:671$360	10:671$360
Impostos	—	—	5:674$190	5:674$190
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1:235$300	1:235$300
Despezas judiciaes	—	—	4:022$200	4:022$200
Tratamento e funeral de empregados	—	—	4:405$150	4:405$150
Consumo d'agua em diversas estações	—	—	3:744$000	3:744$000
Diversas outras despezas	—	—	5:030$389	5:030$389
TOTAL	5.193:920$398	3.489:117$535	469:554$408	9.152:592$341

No anno de 1898 essas despezas tiveram os seguintes valores:

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria geral e contabilidade	179:661$670	6:158$287	—	185:819$957
Almoxarifado	99:074$550	4:364$707	—	103:439$257
Trafego	1.900:865$273	269:182$439	39:816$210	2.209:863$922
Telegrapho	269:127$200	71:687$642	1:739$100	342:553$942
Luz electrica	17:774$930	12:088$701	—	29:863$631
Locomoção	1.735:266$515	3.170:822$431	32:900$950	4.938:989$896
Via permanente	1.118:332$367	637.584$700	36:168$663	1.792:085$730
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	220:344$980	220:344$980
Contadoria Central	—	—	66:514$530	66:514$530
Indemnisações de mercadorias extraviadas e avariadas, e de animaes mortos na linha	—	—	8:163$210	8:163$210
Impostos	—	—	5:512$550	5:512$550
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1:087$280	1:087$280
Despezas judiciaes	—	—	954$040	954$040
Tratamento e funeral de empregados	—	—	4:286$550	4:286$550
Consumo d'agua em diversas estações	—	—	2:200$000	2:200$000
Diversas outras despezas	—	—	12:390$055	12:390$055
TOTAL	5.320:102$505	4.171:888$907	432:078$118	9.924:069$530

Feita a comparação das despezas de custeio em todas as linhas no anno de 1899 com as do anno anterior acham-se as seguintes differenças:

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria geral e contabilidade	+ 15:611$190	— 145$788	—	+ 15:465$402
Almoxarifado	— 7:491$370	+ 200$139	—	— 7:291$231
Trafego	— 76:268$983	— 58:915$962	— 26:130$000	— 161:314$945
Telegrapho	— 14:374$830	— 531$311	— 95$900	— 15:002$041
Luz electrica	— 690$970	+ 14:135$390	—	+ 13:441$420
Locomoção	— 78:753$277	— 904:048$614	— 12:248$482	— 995:050$373
Via permanente	+ 35:786$133	+ 266:534$774	+ 35:087$168	+ 337:408$075
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	+ 38:513$920	+ 38:513$920
Contadoria Central	—	—	+ 2:160$680	+ 2:160$680
Indemnisação de mercadorias extraviadas e avariadas, e de animaes mortos na linha	—	—	+ 2:508$150	+ 2:508$150
Impostos	—	—	+ 161$640	+ 161$640
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	+ 148$020	+ 148$020
Despezas judiciaes	—	—	+ 3:068$160	+ 3:068$160
Tratamento e funeral de empregados	—	—	+ 118$600	+ 118$600
Consumo d'agua em diversas estações	—	—	+ 1:544$000	+ 1:544$000
Diversas outras despezas	—	—	— 7:359$666	— 7:359$666
TOTAL	— 126:182$107	— 682:771$372	+ 37:476$290	— 771:477$189

As despezas de pessoal e material no ultimo quinquennio constam do seguinte quadro:

Annos	Bitola de 1m60		Secção Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1895	2.125:446$522	1.629:864$846	1.437:553$901	708:911$556	34:085$832	16.980$456	77:956$815	43:226$793	192:043$039	54:463$324	3.865:086$109	2.453:446$975
1896	2.682:133$924	2.310:453$729	1.875:423$115	1.036:258$355	33:161$541	13:927$559	80:530$046	47:079$357	205:477$455	65:764$087	4.876:776$081	3.473:483$087
1897	2.971:055$773	2.252:609$587	2.024:749$449	1.244:024$040	37:814$641	20:920$003	98:697$458	64.452$375	213:701$063	61:633$472	5.346:018$384	3.643:639$477
1898	2.934:516$109	2.842:916$350	2.038:575$529	1.142:606$189	45:645$895	27:239$560	86:787$869	65:795$331	214:577$103	93:331$477	5.320:102$505	4.171:888$907
1899	2.861:629$390	2.313:248$388	1.962:548$723	999:183$091	45:064$639	20:536$828	98:700$567	66:949$637	225:977$079	89:199$591	5.193:920$398	3.489:117$535

Desse quadro vê-se que em 1899 a despeza total de custeio das linhas ferreas e da via fluvial offerece a notavel diminuição de 126:182$107 com o pessoal e de 682:771$372 com o material, tendo sido já discriminadas essas diminuições pelos differentes departamentos do serviço.

A divisão da locomoção, que concorrera quasi exclusivamente para o augmento da despeza de custeio em 1898, foi tambem quem mais poderosamente contribuiu para a reducção das mesmas despezas em 1899. Foi principal factor desse resultado a substituição feita em vasta escala do carvão pela lenha para combustivel, tanto em locomotivas como em outros serviços, e a qual fez baixar de 655:418$907 a respectiva despeza total, visto ter diminuido de 783:766$225 os gastos com o carvão e augmentado de 132:347$318 o dispendio com a lenha consumida. Outras verbas da despeza do departamento da locomoção, que offerecem grandes reducções em 1899, são a de lubrificação e a de concertos de vagões como consta do respectivo relatorio.

Foram da mais alta relevancia os serviços prestados com a maior dedicação e intelligencia pelo muito competente chefe dessa importante e difficil divisão, o Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, vencendo as grandes e continuas difficuldades que a cada passo se lhe deparavam para tornar effectiva em vasta porcentagem a substituição do carvão pela lenha na bitola larga, e que com tenacidade digna de elogio e com uma habilidade que muito o recommenda pôde conseguir, fazendo desapparecer por completo todos os grandes inconvenientes que offerecia a lenha como combustivel.

A divisão do trafego registra tambem importante diminuição nas despezas de custeio no anno de 1899, como ficou assignalado no quadro comparativo dessas despezas nos dois ultimos annos, e que muito abona o zelo e competencia do digno chefe, velho e dedicado servidor da Companhia.

Não foram improficuos os esforços empregados com a maior solicitude pelo zeloso e habil chefe da linha para tambem reduzir as despezas de custeio em 1899 no departamento do serviço a seu cargo. Assim é que varias verbas de despeza offerecem diminuição que, porém, no balanço final desapparecem em virtude de ter augmentado a extensão da linha a conservar com a inauguração do trecho de Dois Corregos a Campos Salles, e das grandes obras de caracter extraordinario e urgente que tiveram de ser executadas no correr do anno passado na conservação da linha e edificios, sobrelevando-se a substituição da superstructura metallica da ponte do Atibaia, a grande reparação da ponte do ramal de Santa Rita, no rio

83

Mogy-Guassú, a consolidação das vigas metallicas de diversas pontes e pontilhões da bitola larga para augmentar-lhes as condições de segurança, o muito grande augmento no numero dos dormentes substituidos em todas as linhas, e diversos outros serviços que mais adeante serão relatados em detalhe.

A despeza de custeio em 1899 e sua comparação com a de 1898 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.

Os seguintes quadros mostram a receita e despeza do custeio, o saldo ou deficit, e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despeza para a receita, das diversas linhas da Companhia Paulista desde 1872, em que foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de estrada de ferro.

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Bitola de 1m60			
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	—	39
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
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889	4.233:308$210 [1]	1.552:791$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
1896	12.910:388$983 [6]	5.376:757$998	7.533:630$985	—	42
1897	14.237:382$920 [7]	5.687:478$204	8.549:904$716	—	40
1898	13.199:817$160	6.153:475$901	7.046:341$259	—	47
1899	13.656:310$488 [8]	5.553:862$659	8.102:447$829	—	41

1) Comprehende a despeza extraordinaria de 25:080$862
2) « « « « 184:665$965
3) « « « « 105:792$515
4) « « « « 28:975$500
5) « « « « 205:139$210
6) « « « « 748:618$040
7) « « « « 262:423$726
8) « « « « 143:416$748

84

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
Bitola de 1m00 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$887	3.188:782$703	—	40
1896	6.143:846$646	[4] 2.957:947$870	3.185:898$776	—	48
1897	7.295:013$070	[5] 3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898	6.627:557$900	[6] 3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
Bitola de 0m60 Linha Descalvadense					
[2] 1891	37:134$180	31:869$282	5:264$898	—	86
1892	38:818$300	55:036$564	—	16:218$264	142
1893	31:626$090	55:171$968	—	23:845$878	175
1894	41:823$230	45:314$292	—	3:491$062	108
1895	57:973$340	51:836$588	6:136$572	—	89
1896	48:045$160	47:794$790	250$370	—	99
1897	59:021$820	59:509$574	—	487$754	101
1898	51:601$600	73:609$735	—	22:008$135	143
1899	54:046$900	66:392$617	—	12:345$717	123
Bitola de 0m60 Linha de Santa Rita					
[3] 1891	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
1896	173:847$310	129:983$103	43:864$207	—	74
1897	169:017$270	164:376$723	4:640$547	—	97
1898	155:987$550	153:689$350	2:298$200	—	98
1899	147:822$025	[7] 166:936$644	—	19:114$619	113

---

[1] Só comprehende o periodo de abril a dezembro
[2] « « « « «
[3] « « « março «
[4] Comprehende a despeza extraordinaria de 68:202$930
[5] « « « « 42:832$770
[6] « « « « 59:909$300
[7] « « « « 32:713$104

Via Fluvial

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
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
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897	314:703$590	[1]) 277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$540	28:512$260	—	92
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86

[1]) Comprehende a despeza extraordinaria de 5:082$140.

O seguinte quadro mostra a discriminação da despeza de 1899 e 1898, pelas differentes unidades.

Unidades	Bitola de 1m 60		Secção Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Trem kilometro	6$184	6$920	3$180	3$220	5$310	5$938	4$565	3$880	—	—	4$628	4$934
Vapor kilometro.	—	—	—	—	—	—	—	—	7$839	7$225	7$839	7$225
Vehiculo kilometro												
de 4 rodas	$277	$311	$202	$218	$801	$908	$538	$482	—	—	$248	$274
Lancha kilometro	—	—	—	—	—	—	—	—	2$284	2$602	2$284	2$602
Tonelada kilometro. . . .												
de peso util.	$099	$115	$124	$144	$753	$891	$527	$455	$146	$149	$110	$125

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despeza do Escriptorio Central em S. Paulo foi partilhada em partes eguaes pela bitola de 1m60 e 1m00.

Deixamos de incluir neste quadro a despeza média por passageiro e por tonelada kilometro de mercadoria, porquanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util, a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilisação dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

4.º Reclamações.

BITOLA 1m 60

Tem decrescido, de modo extraordinario, o numero de reclamações pagas pela Companhia por extravio de mercadorias, como demonstram os algarismos que passamos a expôr.

Durante o anno de 1899 dispendeu a Companhia Paulista, em todo o trafego de bagagens, encommendas e mercadorias, sómente a importancia de 3:008$210 com o pagamento de 33 reclamações, sendo 28 por avarias diversas, e apenas 5 por extravio. E' notavel que nenhuma dessas reclamações se refira ao transporte de café em que nenhuma falta houve, apezar de se terem transportado mais de 5 milhões de saccas. Comparando aquelles dados com os referentes ao anno de 1898, nota-se que as reclamações ainda em 1899 diminuiram de 19 no numero e de 1:544$900 na importancia.

Das 33 reclamações liquidadas em 1899 foram pagas exclusivamente pela Companhia Paulista apenas 13 reclamações na importancia de 2:501$620, das quaes sómente uma, no valor de 238600, se refere a extravio de um amarrado de canos de ferro, sendo as 12 restantes, correspondentes a . . 2:478$020, provenientes de avarias produzidas por causas diversas, entre as quaes occupa o principal lugar o descarrilhamento de dois vagões carregados, em Cordeiros.

Do pagamento das outras 20 reclamações liquidadas em 1899, sendo apenas 4 devidas a extravio de volumes, compartilhou a S. Paulo Railway por pertencerem ao trafego commum ás duas linhas e não ter sido possivel conhecer a responsavel. Foi de 1:131$400 a importancia total paga por essas 20 reclamações, e de 506$590 a quóta que desse pagamento coube á Companhia Paulista.

Por conta do trafego commum com a S. Paulo Railway em 1898 tinham sido pagas 34 reclamações no valor total de 2:483$710, observando-se portanto em 1899 a diminuição de 14 na quantidade das reclamações, e de 1:352$310 no respectivo valor total.

Na despeza total de reclamações relativas ao anno de 1898 figura a importancia de 230$000, dispendida com a indemnisação de 3 animaes mortos na linha e que deixou de ser considerada na comparação supra.

São dignas de nota as diminuições registradas que continuam a patentear a solicitude e dedicação dos dignos Chefes do Trafego das duas Companhias e de seus bons auxiliares.

SECÇÃO RIO CLARO

Por conta dessa Secção foram durante o anno de 1899 pagas 11 reclamações no valor total de 4:648$150, sendo apenas 3, no valor total de 187$790, provenientes de extravio de volumes. Todas as outras 8 reclamações, na importancia de 4:460$360, procedem de avarias diversas, entre as quaes sobreleva o incendio fortuito de um vagão em Jahú, cujo carregamento total ficou perdido, sendo os consignatarios das mercadorias indemnisados do valor das cargas, na importancia de 4:395$360.

Em 1898 tinham sido pagas 9 reclamações no valor total de 2:095$100, sendo apenas uma, no valor de 30$000, devida a falta de 44 kilos de toucinho.

Os resultados expostos bem denotam o zelo com que é feito o serviço do trafego nessa secção.

Além das 11 reclamações liquidadas em 1899, mediante o dispendio de 4:648$150, teve a Companhia de pagar mais a quantia de 2:140$000 por indemnisação de 23 animaes mortos pelas locomotivas em circulação na linha, o que eleva a 6:788$150 o total da despeza sob a rubrica de reclamações.

LINHA DE SANTA RITA

Foi paga uma reclamação no valor de 175$000 por avaria causada por agua de chuva que penetrou no vagão.

VIA FLUVIAL

Durante o anno de 1899 foram pagas 4 reclamações na importancia total de 700$000 sendo todas ellas provenientes de avarias diversas.

5.º Despeza

Com os serviços da Inspectoria Geral,, Contadoria e Almoxarifado despendeu-se nos dois ultimos annos:

	Bitola de 1m60	Secção Rio Claro	Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1898	175:673$298	100:014$571	2:714$269	5:428$538	5:428$538	289:259$214
« 1899	180:752$286	102:672$453	2:807$746	5:615$192	5:585$408	297:433$385
Differenças em 1899.	+ 5:078$988	+ 2:657$882	+ 93$477	+ 186$954	+ 156$870	+ 8:174$171

Esses augmentos no anno de 1899 distribuem-se do seguinte modo pelas tres repartições:

	Bitola de 1m60		Secção Rio Claro		Descalvadense		Santa Rita		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Inspectoria Geral . .	2 868$000	337$600	1·673$000	—196$945	47$800	— 5$626	95$600	—11$252	95$600	—11$252	+ 4.780$000	— 562$675
Contadoria	6.498$712	250$124	3.810$709	156$204	108$313	4$169	216$627	8$338	196$829	— 1$948	+10.831$190	+ 416$887
Almoxarifado . . .	—4.914$132	713$884	—2.241$731	—543$355	— 67$101	5$922	—134$203	11$844	—134$203	11$844	— 7.491$370	200$139
TOTAL	4.452$580	626$408	3.241$978	—584$096	89$012	4$465	178$024	8$930	158$226	— 1$356	+ 8.119$820	+ 54$351

As despezas da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, communs a todas as linhas no anno de 1899 foram divididas entre ellas na seguinte proporção:

	Inspectoria Geral e Contabilidade	Almoxarifado
Bitola de 1m60 . .	6,0	7,5
Secção Rio Claro. .	3,5	2,0
Linha Descalvadense .	0,1	0,1
Linha de Santa Rita .	0,2	0,2
Via Fluvial	0,2	0,2
	10,0	10,0

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 despeza de cada uma das quatro linhas ferreas e da via fluvial, que constituem a rêde de viação da Companhia Paulista.

Mediante a despeza de 6:885$830, levada em 1896 á conta de capital na verba de moveis e utensilios, adquirimos as machinas precisas para a impressão, contagem e amarração em pacotes dos bilhetes de passagens que, desde junho de 1896, são impressos na Contadoria da Companhia com economia e muitas outras vantagens. Importamos os bilhetes em branco e vamos imprimindo-os a medida que as estações reclamam. Quando a impressão dos bilhetes era confiada ás typographias particulares havia necessidade de ter sempre em deposito grande quantidade de bilhetes promptos para poder attender sem demora aos pedidos das estações; hoje, assim não succede porquanto rapidamente a Contadoria prepara os bilhetes mensalmente reclamados pelas diversas estações. De junho a 31 de dezembro de 1896 foram impressos na Contadoria 324.200 bilhetes e posteriormente essa impressão tem sido de 705.511 bilhetes em 1897, de 735.579 em 1898 e de 796.190 em 1899. Em todos elles, além dos dizeres communs, accrescentou-se o custo da passagem, o que é de vantagem e utilidade para o publico.

Nas estações da Companhia Paulista, com excepção apenas das do ramal Descalvadense e da via Fluvial, o publico encontra á venda bilhetes de passagens para todas as outras desta Companhia a que possa chegar no mesmo dia e tambem para as de S. Paulo, Braz e Santos, na da S. Paulo Railway desde que possa tambem ir até ellas no mesmo dia.

Temos tambem uma machina especial para inutilisar, cortando em tiras, os bilhetes recolhidos e que presta excellente serviço, porque nesse estado os vendemos, com todos os impressos inutilizados, ás fabricas de papel.

6.º Despeza.

As despezas da Inspectoria geral, Contadoria e Almoxarifado, reunidas ás que temos chamado de accessorias e ás do escriptorio central em S. Paulo, partilhando estas em partes eguaes pela bitola larga e secção Rio Claro, dão nos dois ultimos annos as seguintes medias, considerando unicamente os serviços retribuidos.

Unidades	Bitola de 1.m60		Secção RIO CLARO		Linha Descalvadense		Linha SANTA RITA		VIA FLUVIAL		Todas as linhas	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Trem kilometro	$638	$598	$222	$196	$288	$277	$189	$165	—	—	$417	$379
Vapor kilometro	—	—	—	—	—	—	—	—	$203	$182	$203	$182
Vehiculo kilometro de 4 rodas.	$029	$027	$014	$013	$043	$042	$022	$021	—	—	$022	$021
Lancha kilometro.	—	—	—	—	—	—	—	—	$060	$066	$060	$066
Tonelada kilometro de peso util.	$010	$010	$009	$009	$041	$041	$022	$019	$004	$004	$010	$010

7.º Pessoal.

O digno chefe da Contabilidade, Sr. Francisco Gonçalves de Campos, auxiliado pelo Contador e demais empregados da contadoria, continua a prestar com muita dedicação, os melhores serviços á Companhia.

Durante o anno de 1899 a media do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, foi de 63 empregados assim distribuidos:

INSPECTORIA GERAL

Inspector Geral	1	
Secretario.	1	
Continuo.	1	3

CONTADORIA

Chefe da Contabilidade. . . .	1	
Contador.	1	
Pagador	1	
Caixa.	1	
Guarda-Livros	1	
Ajudante do Caixa	1	
Fiscaes de estação	2	
Escriptuarios e praticantes. . .	19	
Impressor de bilhetes	1	
Continuos	2	30

ALMOXARIFADO

Almoxarife	1	
Encarregado de deposito . . .	2	
Escriptuarios e praticantes. . .	12	
Conferentes e armazenistas . .	4	
Feitores e trabalhadores . . .	11	30
Total Geral. . .		63

III.

Trafego.

Continuou a ser feito, no anno de 1899, com a precisa regularidade, segurança e presteza, todo o serviço do trafego nas linhas ferreas e fluvial da Companhia Paulista, não havendo, felizmente nenhum accidente a assignalar.

O mez de agosto de 1899 registra o maior movimento que até agora se tem operado nas linhas da Companhia. Nesse mez circularam, no trecho de Jundiahy a Campinas, 518 trens mixtos e de cargas, attingindo a 24 o numero maximo diario desses trens, e a 32 o numero total dos trens.

Esse movimento maximo, que teve lugar nos dias 2 e 16 de agosto, é graphicamente representado pela figura junta. Até então fóra de 28 o maior numero diario de trens entre Jundiahy e Campinas, registrado apenas duas vezes em 1897 e uma em 1898. Em 1899 esse numero diario de trens é assignalado 26 vezes, sendo 7 em Julho, 13 em agosto e 6 em setembro. O numero de 30 trens diarios entre Jundiahy e Campinas é tambem notado seis vezes em 1899, sendo 2 no mez de julho e 4 no de setembro. O numero total de trens que figura no horario organisado para esse trecho da linha é de 36, podendo, portanto, a Companhia realisar ainda um trafego maior do que o operado em 2 e 16 de agosto de 1899, que representa o maximo até agora verificado.

As entradas de café, nesses dias em Jundiahy, foram respectivamente de 47.544 e 49.636 saccas, totaes que ainda não haviam sido attingidos. A maior entrada antes realisada fóra de 44,776 saccas em 31 de agosto de 1897.

No primeiro d'aquelles dias foram entregues em Jundiahy, á S. Paulo Railway, 464 vagões carregados, e recebidos 458, sendo 143 carregados e 351 vasios, representando o movimento total de 922 vagões. No segundo dia esse movimento foi de 830 vagões, sendo 489 entregues e 341 recebidos.

Durante todo o mez de agosto de 1899, a Paulista entregou em Jundiahy á Companhia Ingleza 9.859 vagões carregados e 20 vasios, recebendo della o total de 10.073 vagões, sendo 3.973 carregados e 6.104 vazios, realizando o movimento total de 19.932 vagões.

Esses vagões foram transportados pelos 518 trens mixtos e de cargas que circularam entre Jundiahy e Campinas, veri-

ficando-se assim a lotacão media de 38 vagões por trem. Para fazer esse movimento com as antigas locomotivas *Consolidation*, de que dispunha a Companhia, teria sido necessario appellar para a dupla traccão, sempre prejudicial e jamais empregada nesta linha, ou correr 831 trens em lugar dos 518 que effectivamente correram, o que seria extremamente difficil com a linha singella e muitissimo mais dispendioso.

As novas locomotivas *Consolidation* de 66 toneladas de peso adherente, empregadas no trecho de Jundiahy a Campinas, tem prestado, portanto, serviços da mais alta relevância. Devido ao seu poder de tracção, conseguimos augmentar de modo sensivel a capacidade do trafego na parte mais onerada da linha e diminuir o numero dos trens de carga, com grande reducção nas despezas de custeio.

Em agosto de 1898, que fôra tambem o mez de maior trafego nesse anno, o movimento total de vagões entregues e recebidos em Jundiahy elevou-se apenas a 15,874 ou menos 4.058 vagons do que em agosto de 1899.

Durante todo o anno de 1899 foram recebidos em Jundiahy da S. Paulo Railway 64.980 vagões, sendo 42.153 carregados e 22.827 vasios. No anno anterior tinham sido recebidos 48.591 vagões carregados e 12.281 vasios, verificando-se em 1899, a diminuição de 6.438 ou de 13 % no recebimento de vagões carregados. Essa diminuição representa o decrescimento da importação no anno de 1899 para as zonas servidas pelo systema ferro-viario da Companhia Paulista. Semelhante diminuição no anno de 1898 comparada com a de 1897 e nesse anno em relação ao de 1896, tinha sido respectivamente de 7.809 ou de 14 % e de 6.286 vagões, ou de 10 %.

E' portanto sensivel e constante, desde o anno de 1897, a diminuição da importação feita por intermedio das linhas da Companhia Paulista.

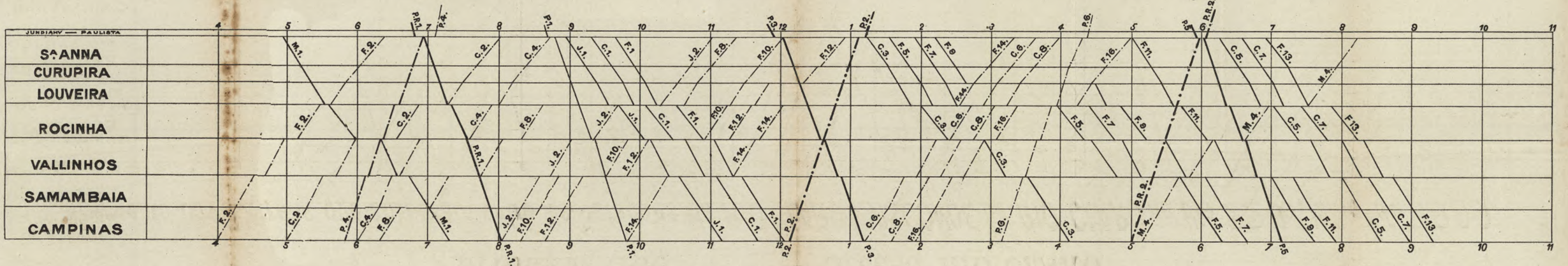
Até 1896 augmentara aquella importação, apresentando nesse anno o accrescimo de 13 % e em 1895 o de 40 %.

No anno de 1899 entregamos em Jundiahy á linha ingleza 64.539 vagões, sendo 57,981 carregados e 6.558 vasios. Em 1898 essa entrega fóra de 60.401 vagões, dos quaes 49.782 carregados e 10.619 vasios. O augmento em 1899, na entrega de vagões carregados em Jundiahy, foi de 8.199 vagões, ou de 16 % que representa o accrescimo da exportação nesse anno feita por intermedio da Companhia Paulista. Em 1898 esse accrescimo, em relação ao anno de 1897, fóra quasi nullo, pois attingiu apenas a 242 vagões, representando menos

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

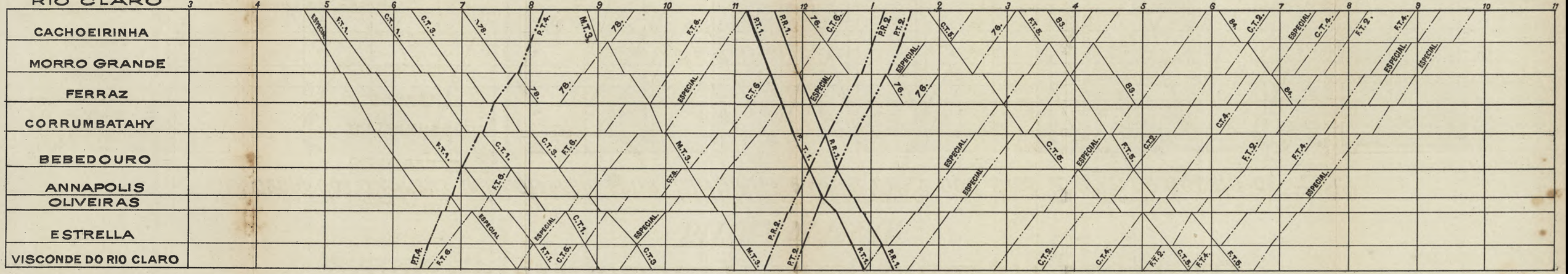
BITOLA DE 1M.60.

Movimento dos 32 trens que correram entre JUNDIAHY e CAMPINAS nos dias 2 e 16 de Agosto de 1899



BITOLA DE 1M.00. ——— *SECÇÃO RIO CLARO*

Movimento dos 32 trens que correram entre as estaçoes de RIO CLARO e VISCONDE DE RIO CLARO no dia 22 de Julho de 1899



de 1 por cento. Em 1897, 1896 e 1895, o mesmo accrescimo é respectivamente representado pelas relações de 20% 22% e 12%.

A comparação entre os annos de 1899 e 1894, mostra que, ao passo que a importação em 1899 se conservou proximamente igual á de 1894, a exportação offerece o notavel augmento de 90%, tendo portanto quasi duplicado.

O movimento total de vagões entregues e recebidos em Jundiahy, durante o anno de 1899 fói de 129.519 ou mais 8.246 vagões do que em 1898. Esse accrescimo se decompõe em 1.761 vagões carregados e 6.485 vasios.

Temos escripto em diversos relatorios anteriores e tornamos a repetir:

> " 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 tambem parada a descarga de vagões. De semelhante regra resulta a falta de vagões 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, parece-me de toda a vantagem, não correr nesses dias trens de cargas em todas as estradas, nem proceder ao serviço de baldeação ou descarga de vagões.
>
> 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 vagões que no periodo agudo da safra, não são 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 vagões para attender aquelle serviço nas segundas e terças feiras immediatas porquanto diminuia sempre de muito, o numero de vagões

devolvidos da linha ingleza nos dias immediatos aos domingos e feriados em que corriam trens de carga naquella linha. Reclamando por vezes sobre isto ao illustre Superintendente da São Paulo Railway, dizia-me elle e muito conceituosamente, força é convir: " Os vagões 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 exi- " gem; mandando portanto nos domingos, o que ficára " prompto nos sabbados para as segundas feiras, vem " a faltar nesses 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 vagões nos domingos e dias feriados, desde que em Santos estão tambem suspensos nesses dias a retirada e o transporte do café. Acceito e respeitado esse accordo por todas as Companhias nenhuma é prejudicada e o serviço se fará mais methodica e regularmente. "

Não tendo até agora a Companhia Mogyana acceito por completo esse accordo e continuando a correr nos domingos e dias feriados do periodo agudo da exportação do café o mesmo numero de trens de carga que nos dias uteis, ao passo que a S. Paulo Railway e esta Companhia deixam de correr os seus trens de mercadorias naquelles dias, em que tambem conservam fechados os seus armazens, verifica-se sempre nos dias immediatos aos domingos e feriados accumulo de vagões da Mogyana em Campinas, esperando baldeação.

Foi o que ainda uma vez succedeu durante todo o periodo de julho a setembro de 1899 em que avultou a exportação do cafe e no qual estiveram fechados os armazens de baldeação nos domingos e dias feriados, com excepção apenas de um domingo no mez de junho. O accumulo de vagões esperando baldeação, que por esse motivo se manifestou durante aquelle periodo nas segundas feiras e dias immediatos aos feriados, era exclusivamente formado de vagões recebidos na vespera e ia successivamente diminuindo de modo a cessar por completo antes do fim da semana.

Sem trabalhar nos domingos e dias feriados conseguiu-se manter sempre assim normalisado o importante serviço de baldeação do café procedente da Mogyana.

Em tempo ficou isso demonstrado nas noticias diariamente fornecidas á imprensa da capital do Estado em resposta ás publicações iniciadas pela Companhia Mogyana.

Realisou tambem ella extraordinario movimento nos mezes de julho, agosto e setembro de 1899 entregando respectivamente á baldeação em Campinas 3979, 4241 e 3730 vagões carregados, representando a entrega no mez de agosto um maximo que jamais attingira, pois excede de 90 vagões a maior entrega mensal antes realisada em agosto de 1897.

92

Consta dos seguintes quadros todo o movimento de baldeação feito em Campinas e tambem o do trafego proprio dessa estação nos dois ultimos annos de 1899 e 1898.

— Serviço feito em Campinas. —

1.º Trafego de baldeação da Companhia Mogyana.

Mezes	Vagões carregados				Vagões descarregados				Vagões carregados e descarregados			
	C. M.		C. P. e S. P. R.		C. M.		C. P. e S. P. R.		TOTAL dos vagões		Média diaria	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.....	1.234	1.550	1.526	1.238	1.523	1.274	1.391	1.760	5.674	5.822	236	231
Fevereiro...	1.226	1.419	1.637	1.021	1.661	1.051	1.346	1.546	5.870	5.037	254	233
Março.....	1.311	1.550	1.357	1.299	1.342	1.426	1.388	1.712	5.398	5.987	225	218
Abril	1.245	1.374	901	759	909	811	1.307	1.563	4.362	4.507	182	201
Maio.....	1.192	1.459	1.207	763	1.217	847	1.306	1.498	4.922	4.567	205	204
Junho.....	1.017	1.077	1.657	1.223	1.639	1.290	1.091	1.215	5.404	4.805	235	232
Julho	1.191	1.347	3.885	2.650	3.776	2.671	1.292	1.560	10.144	8.228	390	329
Agosto	1.408	1.252	4.795	3.722	4.351	3.681	1.403	1.438	11.957	10.093	460	396
Setembro...	1.328	1.272	4.028	3.525	3.805	3.439	1.359	1.357	10.520	9.593	438	382
Outubro ...	1.380	1.593	2.534	2.651	2.473	2.626	1.424	1.714	7.811	8.584	312	353
Novembro..	1.137	1.493	1.861	1.572	1.897	1.586	1.208	1.575	6.103	6.226	265	296
Dezembro..	1.257	1.511	1.407	1.720	1.435	1.754	1.318	1.705	5.417	6.690	226	241
TOTAL...	14.926	16.897	26.795	22.143	26.028	22.456	15.833	18.643	83.582	80.139	288	275

2.º Trafego da Estação de Campinas.

Mezes	Vagões carregados				Vagões descarregados				Vagões carregados e descarregados			
	Pelo Pessoal da Companhia		Pelos remettentes		Pelo Pessoal da Companhia		Pelos consignatarios		Pelo Pessoal da Companhia		Pelos remettentes e consignatarios	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.....	436	436	2	—	1.056	986	535	354	1.492	1.422	537	354
Fevereiro..	365	390	—	—	1.001	1.057	430	264	1.366	1.447	430	264
Março.....	387	494	—	3	928	952	719	620	1.315	1.446	719	623
Abril	413	418	—	—	921	1.007	475	228	1.334	1.425	475	228
Maio.....	357	429	—	3	1.221	862	629	452	1.578	1.291	629	455
Junho.....	325	387	—	—	880	920	227	301	1.205	1.307	227	301
Julho	363	412	—	—	900	1.149	542	584	1.263	1.561	542	584
Agosto	324	404	—	—	937	945	528	791	1.261	1.349	528	791
Setembro...	300	402	—	—	972	1.048	227	579	1.272	1.450	227	579
Outubro ...	410	432	—	—	965	1.191	564	237	1.375	1.623	564	237
Novembro..	357	392	—	—	873	982	388	430	1.230	1.374	388	430
Dezembro..	334	446	—	—	879	942	459	396	1.213	1.388	459	396
TOTAL...	4.371	5.042	2	6	11.533	12.041	5.723	5.236	15.904	17.083	5.725	5.242

3.º Resumo do serviço de baldeação da Mogyana e do trafego proprio em Campinas

Mezes	Vagões carregados e descarregados — Total — Pelo pessoal da Companhia		Total — Em geral		Media diaria — Pelo pessoal da Companhia		Media diaria — Em geral		Numero medio diario de — Conferentes		Numero medio diario de — Trabalhadores	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.....	7.166	7.244	7.703	7.598	299	315	321	330	26	38	98	147
Fevereiro...	7.236	6.484	7.666	6.748	315	295	333	307	26	37	107	157
Março.....	6.713	7.433	7.432	8.056	280	286	310	310	26	36	98	135
Abril	5.696	5.932	6.171	6.160	237	258	257	268	25	32	82	126
Maio.....	6.500	5.858	7.129	6.313	270	255	297	274	23	31	81	121
Junho.....	6.609	6.112	6.836	6.413	287	266	297	279	28	29	88	104
Julho	11.407	9.789	11.949	10.373	439	376	459	399	30	33	123	138
Agosto	13.218	11.442	13.746	12.233	508	424	529	453	30	35	161	166
Setembro...	11.792	11.043	12.019	11.622	491	460	501	484	26	37	141	182
Outubro ...	9.186	10.207	9.750	10.444	367	408	390	418	22	36	113	157
Novembro ..	7.333	7.600	7.721	8.030	319	330	336	349	24	32	94	122
Dezembro ..	6.630	8.078	7.089	8.474	276	311	295	326	22	26	80	101
TOTAL ..	99.486	97.222	105.211	102.464	343	334	363	352	26	34	106	138

No relatorio do anno de 1896 escrevemos:

" Em Campinas faz-se necessario, tendo em
" vista o desenvolvimento crescente do trafego da Mo-
" gyana, a construcção de um novo armazem para
" servir durante o periodo agudo da exportação da
" safra de café, exclusivemente ao baldeio das cargas de
" importação. Hoje tanto a baldeação de café como a de
" varios generos de importação se faz no nosso vasto ar-
" mazem, expressamente construido em 1894 para esse
" serviço. Elle, porém, já é insufficiente para comportar
" nos, mezes de maior movimento, de julho a novembro,
" os dois movimentos de baldeação. Nesse periodo
" póde ficar o actual armazem com suas 4 linhas e
" 2 plataformas exclusivamente destinado á baldeação
" de café, passando-se a fazer o baldeio das cargas
" de importação no outro armazem, que para esse fim
" se construir. "

Em vista do projectado prolongamento da linha Mogyana a Santos, cuja realisação faria diminuir sensivelmente o serviço de baldeação em Campinas, tem sido adiada a construcção d'aquelle armazem. Considerando porém a suspensão d'aquellas obras e as difficuldades com que lutamos para fazer o serviço de baldeação, nos mezes de julho a setembro de 1899, em um só armazem, insistimos na necessidade da construcção do novo armazem.

Cresceu tambem em 1899, de modo sensivel, o trafego da secção Rio Claro, attingindo a proporções ainda não registradas.

Teve logar a 22 de julho o maior movimento, correndo nesse dia no trecho mais sobrecarregado da linha, entre as estações do Rio Claro e Visconde do Rio Claro, os 32 trens indicados graphicamente no annexo junto, dos quaes 6 erão de passageiros e mixtos e 26 de mercadorias.

Por esses 26 trens de mercadorias entraram em Rio Claro 183 vagões, sendo 165 cobertos, 16 gondolas e 2 gaiolas, todos carregados, e sahiram 107 vagões, sendo 42 carregados e 65 vasios.

A entrada de café nesse dia subiu a 22.963 saccas, sendo a maior até agora observada.

Nos mezes de julho, agosto e setembro de 1899 foram respectivamente entregues á baldeação em Rio Claro 2.161, 2.586 e 2.201 vagões da bitola de 1m00, tendo sido apenas de 2.064 a maxima entrega antes realisada em setembro de 1897. No anno de 1898 o maior recebimento mensal de vagões em Rio Claro, que foi apenas de 1.809, teve tambem logar em setembro.

Mesmo no periodo em que mais intensa foi a exportação do café da Secção Rio Claro, deixaram de correr nella em 1899 os trens de carga nos domingos e dias feriados.

Tendo havido grande difficuldade em obter trabalhadores para o serviço dos armazens não foi possivel manter, no periodo de 20 de julho a 15 de agosto normalisada a baldeação, de modo a descarregar em cada dia todos os vagões chegados na vespera, havendo diariamente sobras que nos sabbados attingiam ao maximo. Foi por isso necessario trabalhar no serviço de baldeação em dois domingos do mez de julho, em 2 do de agosto e em 1 do de setembro, afim de que nas segundas feiras, ao começar o expediente dos armazens, só existissem esperando baldeação os vagões recebidos durante os sabbados.

Os seguintes quadros mostram todo o serviço de baldeação e do trafego proprio feito na estação de Rio Claro nos dois ultimos annos de 1899 e 1898.

Serviço feito na Estação do Rio Claro

1º. Trafego de baldeação da secção Rio Claro

Mezes	Vagões carregados				Vagões descarregados				Vagões carregados e descarregados			
	S R C		CPe SPR		S R C.		CPe SPR		Total		Média diaria	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.....	604	968	972	900	845	931	758	980	3.179	3.779	132	164
Fevereiro...	559	801	847	661	764	654	703	864	2.873	2.980	130	135
Março.....	660	800	889	946	811	945	824	931	3.184	3.622	133	139
Abril	765	710	592	638	616	589	1.008	794	2.981	2.731	124	119
Maio.....	694	690	614	586	630	584	1.005	820	2.943	2.680	123	117
Junho.....	578	698	1.079	568	978	575	766	840	3.401	2.681	148	117
Julho	725	985	2.539	1.424	2.098	1.277	895	1.052	6.257	4.738	224	190
Agosto	722	979	3.258	2.321	2.615	1.823	859	1.060	7.454	6.183	266	275
Setembro...	728	948	2.722	2.205	2.207	1.776	748	994	6.405	5.923	256	247
Outubro ...	712	1.056	1.574	1.863	1.402	1.566	779	1.077	4.467	5.562	179	222
Novembro..	540	843	1.086	995	1.080	922	715	933	3.421	3.693	149	161
Dezembro ..	672	754	988	1.002	927	990	790	886	3.377	3.632	141	139
TOTAL...	7.959	10.232	17.160	14.109	14.973	12.632	9.850	11.231	49.942	48.204	170	167

2º. Trafego da estação de Rio Claro

(Bitola de 1m60 e 1m00)

Mezes	Vagões carregados				Vagões descarregados				Vagões carregados e descarregados			
	Pelo pessoal da Companhia		Pelos remettentes		Pelo pessoal da Companhia		Pelos consignatarios		Pelo pessoal da Companhia		Pelos remettentes e consignatarios	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.....	122	79	60	140	128	138	56	100	250	217	116	240
Fevereiro...	80	79	95	99	115	125	95	110	195	204	190	209
Março.....	92	114	72	125	117	151	24	89	209	265	96	214
Abril	91	110	54	79	98	123	46	149	189	233	100	228
Maio	130	105	70	117	104	108	39	92	234	213	109	209
Junho.....	75	103	48	99	116	112	63	97	191	215	111	196
Julho	63	94	44	89	122	148	23	206	185	242	67	295
Agosto	57	92	67	84	120	132	32	111	177	224	99	195
Setembro...	62	86	48	71	115	129	23	78	177	215	71	149
Outubro ...	69	105	67	61	123	123	43	37	192	228	110	98
Novembro..	139	115	61	66	101	121	19	33	240	236	80	99
Dezembro..	108	121	61	67	107	153	25	40	215	274	86	107
Total...	1.088	1.203	747	1.097	1.366	1.563	488	1.142	2.454	2.766	1.235	2.239

3.º Resumo do serviço de baldeação da Secção Rio Claro e do trafego proprio da estação de Rio Claro.

Mezes	Vagões carregados e descarregados — Total — Pelo Pessoal da Comp.		Total — Em geral		Media diaria — Pelo Pessoal da Comp.		Media diaria — Em geral		Numero medio diario de — Conferentes		Numero medio diario de — Trabalhadores	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Janeiro.....	3.429	3.996	3.545	4.236	143	174	148	184	14	20	44	50
Fevereiro...	3.068	3.184	3.258	3.393	139	145	148	154	14	20	44	53
Março.....	3.393	3.887	3.489	4.101	141	149	145	158	13	20	43	39
Abril	3.170	2.964	3.270	3.192	132	129	136	139	13	19	39	56
Maio.....	3.177	2.893	3.286	3.102	132	125	137	135	13	19	37	35
Junho	3.592	2.896	3.703	3.092	156	126	161	134	15	19	45	33
Julho.....	6.442	4.980	6.509	5.275	230	199	232	211	22	21	63	57
Agosto.....	7.631	6.407	7.730	6.602	273	246	276	254	27	28	89	71
Setembro...	6.582	6.138	6.653	6.287	263	256	266	262	25	29	92	74
Outubro ...	4.659	5.790	4.769	5.888	186	232	190	236	18	28	52	78
Novembro ..	3.661	3.929	3.741	4.028	159	171	163	175	16	19	42	58
Dezembro ..	3.592	3.906	3.678	4.013	149	150	153	154	16	15	40	43
TOTAL...	52.396	50.970	53.631	53.209	178	176	182	184	17	21	53	52

Os capitulos que os seguem mostram como se salientou em 1899 o serviço do trafego nas diversas linhas 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 1899.

BITOLA de 1m60 e 0m60

Natureza dos trens	Jundiahy a Campinas		Campinas a Cordeiro		Cordeiro a Descalvado		Ramal do Rio Claro		Ramal de Santa Veridiana		**Bitola de 0m60** Descalvadense		SANTA RITA	
	N.º	Percurso em Kilometros	N.º	Percurso em Kilometros	N.º	Percurso em Kilometros	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros
Viajantes . .	2.817	129.784	1.507	110.049	1.466	222.898	882	15.894	734	31.562	—	—	4	108
Mixtos. . . .	860	39.652	285	21.090	44	8.286	761	13.698	576	24.768	730	10.248	730	19.737
Cargas . . .	2.721	126.050	2.072	157.107	1.068	86.450	1.201	22.986	18	624	153	2.256	609	16.722
Serviço e lastro.	276	9.103	591	12.541	502	12.633	65	900	58	2.178	58	596	173	4.302
Numero e percurso em kilomet. dos trens 1899	6.674	304.589	4.455	300.787	3.080	230.267	2.909	53.478	1.386	59.132	941	13.100	1.516	40.869
1898	6.861	302.271	4.431	294.721	2.928	227.680	3.159	57.798	1.395	61.232	898	12.540	1.520	41.175
Differença em 1899	— 187	+ 2.318	+ 24	+ 6.066	+ 152	+ 2.587	— 250	— 4.320	— 9	— 2.100	+ 43	+ 560	— 4	— 306
Media diaria do														
Numero e percurso em kilomet. dos trens 1899	18.3	834	12.2	824	8.4	631	8.0	140	3.8	162	2.6	36	4.2	112
1898	19.0	828	12.1	807	8.0	624	8.7	158	3.8	168	2.5	34	4.2	113
Differença em 1899	— 7	+ 6	+ 01	+ 17	+ 04	+ 7	— 07	— 18	—	— 6	+ 0.1	+ 2	—	— 1

Bitola de 1m00 Secção Rio Claro

Nutureza dos trens	TRONCO				RAMAES							
	Rio Claro a V. do Rio Claro		V. do Rio Claro a Jaboticabal		de Jahú		de Agua Vemelha		de Ribeirão Bonito		de Agudos	
	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros	N.º	Percurso em kilometros
Viajantes . . .	1.785	101.802	1.116	128.007	734	104.307	734	46.176	740	29.422	—	—
Mixtos	329	18.696	906	90.656	—	—	—	—	—	—	367	11.377
Cargas	2.536	144.142	2.709	148.510	1.073	122.340	276	17.287	516	20.338	—	—
Serviço e lastros.	140	9.993	319	25.532	338	39.506	98	4.743	197	7.336	36	596
Numero e percurso em kilometros dos trens 1899	4.790	274.633	5.050	392.705	2.145	266.153	1.108	68.206	1.453	57.096	403	11.973
Numero e percurso em kilometros dos trens 1898	5.108	292.672	5.617	399.336	1.774	262.038	1.311	83.954	1.447	57.845	—	—
Differença em 1899	— 318	— 18.039	— 567	— 6.631	+ 371	+ 4.115	— 203	— 15.748	+ 6	— 749	+ 403	+ 11.973
Media diaria do												
Numero e percurso em kilometros dos trens 1899	13.0	752	13.8	1.076	6.0	729	3.0	187	4.0	156	2.2	66
Numero e percurso em kilometros dos trens 1898	14.0	802	15.4	1.094	4.9	718	3.6	230	4.0	158	—	—
Differença em 1899	— 1.0	— 50	— 1.6	— 18	+ 1.1	+ 11	— 0.6	— 43	0.0	— 2	+ 2.2	+ 6

— Kilometros percorridos pelos vapores durante o anno de 1899. —

Mezes	B. de Jaguara	E. Chaves	A. Lacerda	A. Paes	Conde d'Eu	E. Fausto	J. Queiroz	A. Prado	F. Prates	N. Queiroz	E. Prates	TOTAL
Janeiro.....	86	—	477	455	—	172	568	464	—	60	—	2.282
Fevereiro.....	—	—	184	408	340	766	435	384	—	5	—	2.522
Março.....	—	—	484	346	—	438	577	550	—	—	—	2.395
Abril	—	—	275	502	—	344	513	240	—	—	—	1.874
Maio.....	—	—	172	527	—	802	513	432	—	—	—	2.446
Junho.....	—	—	172	448	86	404	456	384	—	—	—	1.950
Julho	—	50	516	910	146	986	1.005	731	—	—	—	4.344
Agosto.....	—	498	602	839	—	670	1.108	833	—	—	—	4.550
Setembro.....	—	748	86	856	400	808	1.026	811	—	—	366	5.101
Outubro	284	186	—	907	344	876	988	916	—	—	—	4.501
Novembro.....	1.140	175	—	—	550	626	176	1.521	—	—	—	4.188
Dezembro.....	848	1.165	—	100	734	846	—	724	—	—	—	4.417
Total em 1899.	2.358	2.822	2.968	6.298	2.600	7.738	7.365	7.990	—	65	366	40.570
„ „ 1898.	8.252	—	7.906	9.415	4.210	60	9.976	3.128	—	—	—	42.947
Differenças em 1899.	— 5.894	+ 2.822	— 4.938	— 3.117	— 1.610	+ 7.678	— 2.611	+ 4.862	—	+ 65	+ 366	— 2.377
Percurso desde o inicio da navegação..	59.865	70.678	45.407	47.387	103.223	42.546	36.491	69.869	39.657	79.375	22.510	617.008

A composição media dos trens consta do seguinte quadro:

— Composição media dos trens —

O numero de vehiculos por trem kilometro foi:

Natureza dos trens	Bitola de 1.m60										Bitola de 1.m00.—Secção RIO CLARO												Bitola de 0.m60				Em geral							
	Jundiahy a Campinas		Campinas a Cordeiro		Cordeiro a Descalvado		Ramaes				Rio Claro a V. Rio Claro		V. Rio Claro a Jaboticabal		Ramaes								Ramaes				1899				1898			
							Rio Claro		Santa Veridiana						Jahú		Agua Vermelha		Ribeirão Bonito		Agudos		Descal-vadense		Santa Rita		Bitola de 1 m 60		Bitola de 1.m 00		Bitola de 1.m 60		Bitola de 1.m 00	
	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos	Vehiculos	Eixos
De viajantes	13.9	27.8	16.9	33.8	9.6	19.2	14.5	29.0	7.9	15.8	9.3	18.6	9.8	19.6	8.6	17.2	6.6	13.2	7.0	14.0	—	—	—	—	2.0	4.0	13.0	26.0	8.8	17.6	14.1	28.2	9.2	18.4
Mixtos	38.8	77.6	30.9	61.8	11.1	22.2	22.5	45.0	12.8	25.6	13.0	26.0	13.1	26.2	—	—	—	—	—	—	11.3	22.6	6.2	12.4	7.2	14.4	27.0	54.0	12.9	25.8	26.6	53.2	15.0	30.0
De cargas	37.5	75.0	30.6	61.2	23.8	47.6	20.6	41.2	6.5	13.0	27.0	54.0	21.1	42.3	22.6	45.2	15.7	31.4	12.9	25.8	—	—	8.8	17.6	10.1	20.2	30.7	61.4	22.8	45.6	30.2	60.4	20.1	40.2
De serviço	10.0	20.0	6.5	13.0	7.4	14.8	3.2	6.4	8.0	16.0	12.5	25.0	17.3	34.6	12.4	24.8	13.4	26.8	21.7	43.4	8.0	16.0	6.0	12.0	6.5	13.0	7.6	15.2	13.8	27.6	9.2	18.4	9.3	18.6
Numero medio de vehiculos em geral por trem kilometro em 1899.	26.8	53.6	24.6	49.2	14.9	29.8	19.0	38.0	9.9	19.8	18.9	37.8	15.1	30.2	15.6	31.2	9.3	18.6	11.0	22.0	11.1	22.2	6.6	13.2	8.3	16.6	21.7	4.34	15.6	31.2	—	—	—	—
Numero medio de vehiculos em geral por trem kilometro em 1898.	26.6	53.2	24.6	49.2	15.6	31.2	16.6	33.2	10.0	20.0	16.8	33.6	14.4	28.8	14.1	28.2	9.7	19.4	10.9	21.9	—	—	6.5	13.0	8.0	16.0	—	—	—	—	21.6	43.2	14.4	28.8

O numero medio de lanchas rebocadas pelos vapores foi:

Em 1899 . . . . . de 3.4, sendo 2,4 carregadas.
Em 1898 . . . . . de 2.8, sendo 2,3 carregadas.

O seguinte quadro mostra em detalhe o percurso do material da Companhia Paulista no linha ingleza da S. Paulo Railway, e o percurso do material dessa estrada na linha Paulista durante o periodo de março a dezembro de 1899, sob o regimen do novo contracto de trafego mutuo.

CARROS

Material da Comp. Paulista correndo na Linha S. Paulo Railway												Material da S. Paulo Railway correndo na Linha da Comp. Paulista											
Quantidade		**N.º de lugares**			**Lugares-kilometro**			Importancia das taxas de lugares kilometro	**Demora em dias dos lugares**			Importancia das taxas de dias lugares	**Quantidade**		**N.º de lugares**			**Lugares-kilometro**			Importancia das taxas de lugares kilometro	**Demora em dias dos lugares**			Importancia das taxas de dias lugares
1.ª Cl.	2.ª Cl.	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.	1.ª Cl.	2.ª Cl.	TOTAL	1.ª Cl.	2.ª Cl.	TOTAL		1.ª Cl.	2.ª Cl.	TOTAL	
1.697	2.574	66.504	152.636	219.140	8.064.456	18.669.640	26.734.096	27:308$630	66.544	152.636	219.180	30:236$010	1.315	2.438	33.514	118.545	152.059	4.123.332	15.960.738	20.084.070	18:774$140	34.657	123.802	158.459	20:178$040

Conforme dispõe o contracto os vehiculos de correio e os breakes de bagagem são considerados carros de 2.ª Classe com a lotação de 50 lugares os de 8 rodas e com a de 25 lugares os de 4 rodas.

VAGÕES E ENCERADOS

	Material da Comp. Paulista correndo na Linha São Paulo Railway								Material da S. Paulo Railway correndo na Linha da Comp. Paulista							
	Quantidade	Percurso em **kilometros**	Importancia das taxas de percurso	Demora em dias	Importancia das taxas de demora	Dias de multa	Importancia das multas	**Importancia total**	**Quantidade**	Percurso em **kilometros**	Importancia das taxas de percurso	Demora em dias	Importancia das taxas de demora	Dias de multa	Importancia das multas	**Importancia total**
Vagões de 4 rodas...	18.750	4.138.002	74:484$030	96.844	99:028$800	106	530$000	174:042$830	21.374	3.081.598	55:468$790	70.988	57:956$000	96	480$000	113:904$790
Vagões de 6 e 8 rodas.	3.983	875.118	31:504$230	20.325	33:679$000	18	180$000	65:363$230	4.734	713.935	25:701$690	16.258	28:368$400	42	420$000	54:490$090
Encerados.....	16.911	—	—	64.589	12:917$800	12	6$000	12:923$800	30.459	—	—	117.016	23:403$200	7	3$500	23.406$700

Como deixam bem assignalados os quadros supra os carros e vagões da Companhia Paulista prestaram em 1899 á linha ingleza muito maior serviço do que foi prestado á Companhia Paulista pelos carros e vagões da S. Paulo Railway.

Resumo do percurso em kilometros dos trens e vapores no ultimo decennio.

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Bitola de 1.m60.										
Viajantes	232.032	303.877	320.694	372.406	380.334	403.896	427.364	425.580	425.510	416.757
Mixtos	27.290	38.737	45.296	140.130	152.060	140.445	125.175	132.131	117.584	100.924
Cargas	301.828	353.544	349.128	303.115	330.908	359.292	406.353	382.445	356.725	393.217
Serviço	9.051	26.514	31.076	34.230	25.205	47.660	50.063	56.998	43.883	37.355
TOTAL	570.201	722.672	746.194	849.881	888.507	951.293	1.008.955	997.154	943.702	948.253
Secção RIO CLARO.										
Viajantes	—	—	188.904	296.557	311.334	363.968	441.071	442.343	441.779	409.714
Mixtos	—	—	30.880	94.840	97.076	122.715	142.749	140.228	140.341	120.729
Cargas	—	—	172.536	230.946	249.073	333.139	457.963	499.434	444.495	452.617
Serviço	—	—	42.269	49.751	46.004	99.376	83.888	63.021	69.230	87.706
TOTAL	—	—	434.589	672.094	703.487	919.198	1.125.671	1.145.026	1.095.845	1.070.766
DESCALVADENSE.										
Viajantes	—	—	—	—	—	56	—	78	—	—
Mixtos	—	13.016	14.572	10.634	10.116	10.142	10.414	10.264	10.220	10.248
Cargas	—	—	—	1.814	2.296	3.170	3.248	4.998	2.176	2.256
Serviço	—	—	28	258	—	40	78	312	144	596
TOTAL	—	13.016	14.600	12.706	12.412	13.408	13.740	15.652	12.540	13.100
SANTA RITA.										
Viajantes	—	—	—	—	—	107	—	54	—	108
Mixtos	—	18.576	34.254	20.509	19.625	19.820	19.150	19.602	19.737	19.737
Cargas	—	—	—	9.477	13.191	21.572	29.361	24.378	19.872	16.722
Serviço	—	—	384	54	—	1.233	131	1.369	1.566	4.302
TOTAL	—	18.576	34.638	30.040	32.816	42.792	48.642	45.403	41.175	40.869
VIA FLUVIAL.										
Vapores	52.836	43.419	50.486	44.842	31.385	27.732	36.421	36.726	42.947	40.570

Percurso dos vehiculos das bitolas de 1m60 e 0m60.

	Kilometros percorridos pelos vehiculos de					Percurso total	
	Viajantes	Breakes e Correio	Animaes	MERCADORIAS		Vehiculos	Eixos
				Carregados	Vasios		
JUNDIAHY A CAMPINAS			(Bitola de 1m60				
Viajantes	1.254.772	496.138	48.759	—	—	1.799.669	3.527.350
Mixtos	121.230			1.139.986	278.274	1.539.490	3.017.403
Cargas	1.426			3.658.826	1.073.322	4.733.574	9.277.802
Serviço.	5.290			39.632	46.010	90.932	178.225
CAMPINAS A CORDEIRO							
Viajantes	1.164.028	622.664	73.829	—	—	1.860.521	3.646.617
Mixtos	86.548			388.618	176.037	651.203	1.276.360
Cargas	37.184			3.463.380	1.301.430	4.801.994	9.411.899
Serviço.	8.712			34.211	38.281	81.204	159.160
CORDEIRO A DESCALV.							
Viajantes	793.444	354.666	36.285	—	—	1.184.395	2.321.411
Mixtos	3.484			59.946	28.592	92.022	180.371
Cargas	10.914			1.361.820	684.214	2.056.948	4031.608
Serviço.	8.813			36.595	48.583	93.991	184.228
RAMAL DO RIO CLARO							
Viajantes	128.266	91.901	9.693	—	—	229.860	450.529
Mixtos	54.281			192.061	61.689	308.031	603.738
Cargas	90			353,680	120.389	474.159	929.351
Serviço.	486			1.233	1.170	2.889	5.670
RAMAL DE S. VERIDIANA							
Viajantes	167.359	78.426	2.544	—	—	248.329	486.730
Mixtos	57.292			194.338	64.679	316.309	619.967
Cargas	—			3.513	525	4.038	7.917
Serviço.	2.808			7.409	7.297	17.514	34.340
Percurso total em 1899.	3.906.427	1.643.795	171.110	10.935.248	3.930.492	20.587.072	40.350.676
„ „ 1898.	4.657.862	1.595.014	183.321	10.685.419	3.282.418	20.404.034	39.991.922
Differença em 1899.	— 751.435	+ 48.781	— 12.211	+ 249.829	+ 648.074	+ 183.038	+ 358.754

	Kilometros percorridos pelos vehiculos de					Percurso total	
	Viajantes	Breakes e Correio	Animaes	MERCADORIAS		Vehiculos	Eixos
				Carregados	Vasios		
LINHA DESCALVADENSE			**Bitola de 0m60**				
Viajantes	—						
Mixtos	27.884	3.948	112	26.768	4.978	63.090	126.180
Cargas	—			14.986	4.780	19.766	39.532
Serviço.	216	—	—	1,500	1.856	3.572	7.144
Percurso total em 1899 .	27.500	3.948	112	43.254	11.614	86.428	172.856
„ „ 1898 .	22.942	5.326	—	43.026	10.812	82.106	164.212
Differença em 1899 .	+ 4.558	— 1.378	+ 112	+ 228	+ 802	+ 4.322	+ 8.644
LINHA DE S. RITA							
Viajantes	216	—	—	—	—	216	432
Mixtos	80.622	39.219	2.356	14.676	4.868	141.741	283.482
Cargas	1.134			120.256	47.149	168.539	337.078
Serviço.	162			13.344	14.308	27.814	55.628
Percurso total em 1899 .	82.134	39.219	2.356	148.276	66.325	338.310	676.620
„ „ 1898 .	81.016	39.274	1.890	152.650	56.548	331.378	662.756
Differença em 1899 .	+ 1.118	— 55	+ 466	— 4.374	+ 9.777	+ 6.932	+ 13.864

Percurso dos vehiculos da Secção Rio Claro -- Bitola de 1m00

	Kilometros percorridos pelos vehiculos de					Percurso total	
	Viajantes	Breakes e Correio	Animaes	MERCADORIAS		Vehiculos	Fixos
				Carregados	Vasios		
R. CLARO A V. DO R. CLARO							
Viajantes	680.112	203.604	51.716	—	—	935.432	1.870.864
Mixtos	79.494	37.392		118.754	7.442	243.082	486.164
Cargas	1.594			2.904.634	987.492	3.893.720	7.787.440
Serviço. . . .	9.070			85.932	20.228	115.230	230.460
Lastro	96			2.762	7.180	10.038	20.076
V. DO R. CLARO A JAHU'							
Viajantes	643.198	208.614	46.532	—	—	898.344	1.796.688
Mixtos	—			—		—	—
Cargas	948			2.049.404	722.092	2.772.444	5.544.888
Serviço. . . .	21.262			254.174	200.784	476.220	952.440
Lastro	120			4.760	5.830	10.710	21.420
V. DO R. CLARO A JABOTICABAL							
Viajantes	950.902	256.014	52.052	—	—	1.258.968	2.517.936
Mixtos	371.238	181.312		503.826	131.046	1.187.422	2.374.844
Cargas	1.078			2.317.412	822.730	3.141.220	6.282.440
Serviço. . . .	25.596			165.794	162.958	354.348	708.696
Lastro	160			5.952	13.722	19.834	39.668
RAMAL DE AGUA VERMELHA							
Viajantes	204.904	92.352	5.814	—	—	303.070	606.140
Cargas	60			205.068	66.560	271.688	543.376
Serviço. . . .	8.230			25.826	22.970	57.026	114.052
Lastro	—			3.292	3.552	6.844	13.688

	Kilometros percorridos pelos vehiculos de					Percurso total	
	Viajantes	Breakes e Correio	Animaes	MERCADORIAS		Vehiculos	Eixos
				Carregados	Vasios		
RAMAL DO RIBEIRÃO BONITO							
Viajantes	141.030	58.844	7.660	—	—	207.534	415.068
Cargas	120			201.166	61.414	262.700	525.400
Serviço.	5.120			80.980	73.292	159.392	318.784
Lastro					96	96	192
RAMAL DOS AGUDOS							
Mixtos	41.416	22.754	—	43.480	21.038	128.688	257.376
Serviço.	2.018			1.682	1.124	4.824	9.648
Percurso total em 1899 .	3.187.766	1.060.886	163.774	8.974.898	3.331.550	16.718.874	33.437.748
„ „ 1898 .	3.632.376	1.164.240	205.494	8.752.470	2.071.846	15.826.426	31.652.852
Differença em 1899 .	— 444.610	— 103.354	— 41.720	+ 222.428	+ 1.259.704	+ 892.448	+ 1.784.896

Kilometros percorridos pelas lanchas

	Descendo o Rio		Subindo o Rio		Em geral		
	Carregadas	Vasias	Carregadas	Vasias	Carregadas	Vasias	TOTAL
1899.	30.140	39.480	69.620	—	99.760	39.480	139.240
1898.	39.448	22.617	57.193	14	96.641	22.631	118.272
Differença em 1899 . .	— 9.308	+ 16.863	+ 12.427	— 14	+ 3.119	+ 16.849	+ 19.968

Utilisação dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias

		Bitola de 1m60		Bitola de 1m00 Secção Rio Claro		Differença em 1899	
		1899	1898	1899	1898	Na bitola de 1m.60	Na bitola de 1.m00
N.º de viajantes embarcados .	1.ª classe	175.350½	223.681	115.869½	145.046½	— 45.330½	— 29.177
	2.ª »	475.702½	537.043	341.643	387·042	— 61.340½	— 45.399
	em geral	654.053	760.724	457.512½	532.088½	— 106.671	— 74.576
N.º de viajantes referidos a 1 kilometro	1.ª classe	11.272·448	14.197.485	7.259.826	8.351 712	—2.925.037	— 1.091.886
	2.ª »	22.538.275	25.902.237	18.069.1 5	20.257.928	—3.363.962	— 2.188.803
	em geral	33.810.723	40.099.722	25.328.951	28.609.640	—6.288.999	— 3.280.689
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1.ª classe	63.2	63.4	62.6	57.5	— 0.2	+ 5.1
	2.ª »	47.4	48.2	52.8	52.3	— 0.8	+ 0.5
	em geral	51.7	52.7	55.3	53.7	— 1.0	+ 1.6
N.º medio de viajantes por trem kilometro.	1.ª classe	21.7	26.1	13.7	14.3	— 4.4	+ 0.6
	2.ª »	43.6	47.7	34.1	34.8	— 4.1	+ 0.7
	em geral	65.3	73.8	47.8	49.1	— 8.5	— 1.3
N.º de animaes da tabella 10 e 11.	Embarcados. . .	14.651	13.866	15.401	14.248	+ 785	+ 1.153
	Referidos a 1 kilometro	935.901	879.895	1.777.887	1.613.493	+ 56.906	+ 164.394
Percurso kilometrico medio de um animal.		63.9	63.4	115.4	113.2	+ 0.5	+ 2.2
Quantidade de kilos de bagagens encommendas e animaes da tab. 9	Embarcados. . . .	7.452.857	8.481.122	3.655.368	4.254.509	—1.028.265	— 599.141
	referidos a 1 kilometro	480.669.115	590.733.734	266.932.535	312.023.656	—110.064.619	—45.091.121

Percurso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens e encommendas		64.4	69.6	73.1	73.3	— 5.2	—	0.2
N.º de toneladas embarcadas.	Café . .	309.639	264.191	87.306	69.435	+ 45.448	+	17.871
	Diversos.	324.933	341.295	86.879	94.694	— 16.362	—	7.805
	Em geral	634-572	605.486	174.185	164.129	+ 29.086	+	10.016
N.º de toneladas referidas a um kilometro	Café . .	29.461.046	24.464.086	12.317.624	9.276.516	+4.996.960	+	3.041.108
	Diversos.	24.553.509	26.137.808	10.734.097	11.212.547	—1.584.299	—	478.450
	Em geral	54.014.555	50.601.894	23.051.721	20.489.063	+3.412.661	+	2.562.658
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada	Café . .	95.1	92.6	141.1	133.6	+ 2.5	+	1.5
	Diversos.	75.5	76.6	123.5	118.4	— 1.1	—	5.1
	Em geral	85.1	83.5	132.4	124.8	+ 1.6	+	7.6
N.º medio de toneladas em geral por trem kilometro		109·4	106.7	40.6	35.4	+ 2.7	+	5.2

RESUMO

Do peso util transportado em toneladas kilometro

Passageiros a 70 kilos por um . .	2.366.751	2.806.981	1.773.026	2.002.675	— 440.230	—	229.649
Bagagens e encommendas. . . .	480.669	590.734	266.933	312.024	— 110.065	—	45.091
Animaes a 100 kilos por um. . .	93.590	87.990	177.789	161.349	+ 5.600	+	16.440
Mercadorias	54.014.555	50.601.894	23.051.721	20.489.063	+3.412.661	+	2.562.658
Total do peso util	56.955.565	54.087.599	25.269.469	22.965.111	+2.867.966	+	2.304.358

Utilisação dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias

		Em 1899			Em 1898			Differenças em 1899		
		Descalvadense	Santa Rita	Fluvial	Descalvadense	Santa Rita	Fluvial	NA Descalvadense	NA Santa Rita	NA Fluvial
N. de viajantes embarcados	1.ª classe	1.654 1/2	4.949	646	2.281	6.236 1/2	679 1/2	— 626 1/2	— 1.287 1/2	— 33 1/2
	2.ª «	6.992 1/2	11.393	—	9.695	13.640	—	— 2.702 1/2	— 2.247	—
	em geral	8.647	16.342	646	11.976	19.876 1/2	679 1/2	— 3.329	— 3.534 1/2	— 33 1/2
N. de viajantes referidos a um kilometro	1.ª classe	18.886	133.027	19.516	26.780	168.385	31.332	— 7.894	— 35.358	— 1.816
	2.ª «	81.929	304.504	—	111.755	368.280	—	—29.826	— 63.776	—
	em geral	100.815	437.531	19.516	138.535	356.665	31.332	—37.720	— 99.134	— 1.816
Percurso kilometrico medio de um viajante	1.ª classe	11.4	26.8	30.2	11.7	27.0	46.1	— 0.3	— 0.2	— 15.9
	2.ª «	11.7	26.7	—	11.5	27.0	—	+ 0.2	— 0.3	—
	em geral	11.7	26.8	30.2	11.5	27.0	46.1	+ 0.2	— 0.2	— 15.9
N. medio de viajantes por trem ou vapor kilomet.	1.ª classe	1.8	6.7	0.5	2.6	8.5	0.7	— 0.8	— 1.8	— 0.2
	2.ª «	8.0	15.3	—	10.9	18.7	—	— 2.9	— 3.4	—
	em geral	9.8	22.0	0.5	13.5	27.2	0.7	— 3.7	— 5.2	— 0,2
N. de animaes das tabella 10 e 11	Embarcados. .	114	170	109	104	236	31	+ 10	— 66	+ 78
	referidos a 1 kilm.	1.276	4.576	4.814	1.266	6.372	1.160	+ 10	— 1.796	+ 3.654
Percurso kilometrico medio de um animal		11.2	26.9	44.1	12.1	27.0	37.4	— 0.9	— 0.1	+ 6.7
Quantidade de kilos de bagagens e encommendas e animaes de tab. 9	Embarcados . .	106.636	146.513	34.928	115.586	158.169	40.726	— 8.950	— 11.656	— 5.798
	Referidos a 1 kil.	1.301834	3.943.336	3.293.262	1.395.236	4.270.563	3.791.474	—93.402	—327.227	—498.212

Percurso kilometrico medio de um kil. de bagagens e encommendas.		12.2	26.9	94.3	12.0	27.0	93.1	+ 0.2	— 0.1	+ 1.2
N.º de toneladas embarcadas.	Café. .	4.367	5.786	9.721	3.714	5.344	8.274	+ 653	+ 442	+ 1.447
	Diversos	1.956	4.709	7.160	2.193	5.595	7.6›0	— 237	— 886	— 480
	Em geral	6.323	10.495	16.881	5.907	10.939	15.914	+ 416	— 444	+ 967
N.º de toneladas referidas a um kilometro .	Café. .	55.334	156.215	1.173.682	44.934	144.303	958.957	+10.400	— 11.912	+214.725
	Diversos	24.306	125.259	991.299	26.424	1 1.079	1.115.340	— 2.118	— 35.820	—124.041
	Em geral	79.640	281.474	2.164.981	71.358	295.382	2.074.297	+ 8.282	— 23.908	+ 90.684
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada . .	Café. .	12.6	26.9	120.7	12.1	27.0	115.9	+ 0.7	— 0.1	+ 4.8
	Diversos	12.4	26.6	138.4	12.0	27.0	145.9	+ 0.4	— 0.4	— 7.5
	Em geral	12.6	26.8	128.2	12.0	27.0	130.3	+ 0.6	— 0.6	— 2.1
Nº. medio de toneladas de mercadorias em geral por trem kilometro		6.4	7.7	—	5.7	7.5	—	+ 0.7	+ 0.2	—

RESUMO

Do peso util transportado em toneladas kilometro

Passageiros a 70 kilos por um	7.057	30.627	1.366	9.697	37.567	2.193	— 640	— 6.940	— 827
Bagagens e encommendas .	1.302	3.943	3.293	1.395	4.271	3.791	— 93	— 328	— 498
Animaes a 100 kilos por um	128	458	481	127	637	116	+ 1	— 179	+ 365
Mercadorias	79.640	281.474	2.164.981	71.358	295.382	2.074.297	+ 8.282	— 13.908	+ 90.684
Total do peso util . . .	88.127	316,502	2.170.121	82.577	337,857	2.080.397	+ 5.550	— 21.355	+ 89.734

Utilisação de trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas animaes e mercadorias

		TODAS AS LINHAS		
		Em 1899	Em 1898	Differenças em 1899
Numero de viajantes embarcados	1.ª classe	277.729½	352.079	— 74.395½
	2.ª classe	782.735½	896,424	— 113.688½
	em geral	1.060.465	1.248.503	— 188.084
Numero de viajantes referidos a 1 kilometro	1.ª classe	18.703.703	22.775.694	— 4.071.991
	2.ª classe	40.993.833	46.640.200	— 5.646.367
	em geral	59.697.536	69.415.894	— 9.718.358
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1.ª classe	67,3	64,7	+ 2,7
	2.ª classe	52,3	52,0	— 0,3
	em geral	56,3	55,6	+ 0,7
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	26.542	25.048	+ 1.494
	Referidos a 1 kilom.	2.724.454	2.502.186	+ 222.268
Percurso kilometrico medio de 1 animal		102,6	99,8	+ 2,8
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	9.996.039	11.337.932	— 1.341.893
	Referidos a 1 kilom.	756.140.082	912.214.663	—156.074.581
Percurso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens e encommendas		75,6	80,4	— 4,8
Numero de toneladas embarcadas	Café	309.822	264.191	+ 45.631
	Diversos	350.906	375.971	— 25.065
	em geral	660.728	640.162	+ 20.566
Numero de toneladas referidas a 1 kilometro	Café	43.163.901	34.888.796	+ 8.275.105
	Diversos	36.428.470	38.643.198	— 2.214.728
	em geral	79.592.371	73.531.994	+ 6.060.377
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada	Café	139,3	132,1	+ 7,2
	Diversos	103,8	102,8	+ 1,0
	em geral	120,5	114,8	+ 5,7

Resumo do peso util tranportado em toneladas-kilometro

	TODAS AS LINHAS		
	Em 1899	Em 1898	Differenças em 1899
Passageiros a 70 kilos por um.	4.178.827	4.859.113	— 680.286
Bagagens e encommendas	756.140	912.215	— 156.075
Animaes a 100 kilos por um	272.446	250.219	+ 22 227
Mercadorias	79.592.371	75.531.994	+ 4.060.377
Total do peso util	84.799.784	80.553.541	+ 4.246.243

2.º — Horario dos Trens.

Devido á já assignalada extraordinaria diminuição no movimento de passageiros, foram supprimidos, em maio de 1899, os seguintes trens:

P R 3 e M 2 na bitola de 1m60 e
P T 3 e M T 4 na secção Rio Claro.

3.º — Modificação nas tarifas.

Durante todo o anno de 1899 vigorou a taxa movel correspondente ao cambio de 12 dinheiros por mil réis nas linhas de concessão estadoal. Nas de concessão federal foram applicadas as taxas moveis relativas aos cambios de 7 dinheiros nos mezes de abril e maio, de 8 dinheiros nos mezes de fevereiro, março, junho, julho, outubro, novembro e dezembro e de 9 dinheiros nos mezes de janeiro, agosto e setembro.

4.º — Telegrapho.

APPARELHOS, POSTES E ACCESSORIOS

Os apparelhos em serviço são de Wheastone com bobinas de inducção que tem o grande inconveniente de não registrar as communicações trocadas. As pilhas empregadas são as de Leclanché.

Presentemente todos os postes são de trilhos usados com bracadeiras de ferro para um ou dois isoladores, dos quaes existem assentados diversos typos.

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

LINHAS	Distancia em kilometros	Numero dos apparelhos	Numero dos pilhas	Extensão kilometrica dos fios
Bitola de 1m 60	279	168	4.570	[1]) 1.872
„ „ 1m 00 Secção Rio Claro	503	184	4.780	1.889
„ „ 0m 60 Linha de S. Rita	27	3	90	27
„ „ „ „ Descalvadense	14	3	70	14
Linha de Jundiahy a S. Paulo .	60	4	160	180
Via Fluvial	193	20	780	386
Linha de P. Barrinha a Jaboticabal	18	2	70	18
Total. . .	1.094	384	10.520	4.386

[1]) Estão comprehendidos 210 kilometros de fio telephonico de S. Paulo a Campinas e 90 kilometros dos dois fios telegraphicos do Governo Federal, que correm nos postes da Companhia entre Jundiahy e Campinas.

Linhas Telegraphicas

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

N. das linhas	
1	Jundiahy a Campinas, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
2	Agencia Cidade, Jundiahy S. P. R. e Campinas.
3	Jundiahy S. P. R., Jundiahy Paulista e todas as estações até Campinas.
4 / 5	Linhas do Governo Federal, entre Jundiahy e Campinas.
6	Luz, Belem, Jundiahy S. P. R. e Campinas.
7	Agencia da Ituana em Jundiahy, Jundiahy Paulista, Louveira, Rocinha, Vallinhos e Campinas.

N. das linhas	
8	Agencia Paulista e Campinas.
9	Agencia Paulista, Jundiahy-Paulista e Campinas.
10	Jundiahy-Paulista e officinas da Companhia.
11	Linhas telephonicas com circuito metallico de Agencia
12	Paulista a Campinas, tocando em Jundiahy-Paulista.
13	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
14	Campinas, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiros e Rio Claro.
15	Campinas até Rio Claro, entrando em todas as estações intermedias.
16	Campinas, Cordeiro, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
17	Campinas, Bôa Vista, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiros, Santa Gertrudes e Rio Claro.
18	Campinas e Cordeiros.
19	Campinas até Rio Claro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
20	Cordeiros, Araras, Leme, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
21	Cordeiros atê Descalvado. entrando em todas as estações intermedias.
22	Cordeiros, Remanso, Araras, Goabiroba, São Bento, Leme, Souza Queiroz, Pirassununga e Descalvado.
23	Cordeiros até Descalvado, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
24	Laranja Azeda, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
25	Laranja Azeda, Emas, Baguassú, Santa Silveria, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
26	Laranja Azeda até Santa Veridiana. cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

BITOLA DE 1m 00 — SECÇÃO RIO CLARO.

27	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
28	Rio Claro, Morro Grande, Corumbatahy, Annapolis, Oliveiras, Visconde do Rio Claro, Colonia e S. Carlos.
29	Rio Claro até S. Carlos, entrando em todas as estações e postos telegraphicos.

106

N. das linhas	
30	Rio Claro, Cachoeirinha, Ferraz, Bebedouro, Estrella e S. Carlos.
31	Rio Claro até S. Carlos, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
32	S. Carlos, Visconde do Rio Claro, Morro Pellado,
33	Campo-Alegre Brotas, Espraiado, Canella, Torrinha. Ventania, Dois Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú,
34	Visconde do Rio Claro, Brotas, Torrinha, Dois Corregos, Mineiros e Jahú.
35	Visconde do Rio Claro até Jahú, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
36	S. Carlos até Jaboticabal, entrando em todas as estações intermedias.
37	S. Carlos, Visconde do Pinhal. Fortaleza, Ouro, Araraquara, Americo Brasiliense e Jaboticabal.
38	S. Carlos, Santa Lucia, Rincão, Guariba e Jaboticabal.
39	S. Carlos até Jaboticabal, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
40	S. Carlos e Santa Eudoxia.
41	S. Carlos, Babylonia. Floresta, Canchim, Capão Preto, Agua Vermelha, Ararahy e Santa Eudoxia.
42	S. Carlos e Ribeirão Bonito.
43	S. Carlos, Angico, Monjolinho. Jacaré e Ribeirão Bonito.
44	Dois Corregos e Campos Salles.
45	Dois Corregos, Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles.
46	Dois Corregos até Campos Salles, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
	Bitola de 0m 60 — Ramal de Santa Rita
47	Porto Ferreira, Tombadouro e Santa Rita.
	Bitola de 0m 60 — Ramal Descalvadense
48	Descalvado, Pantano e Aurora.

N. das linhas	
	Via Fluvial
49	Porto Ferreira, Prainha, Amaral, Jatahy, Guatapará
50	M. Prado, Barrinha, Pitangueiras e Pontal.
51	Barrinha e Jaboticabal.

Durante o anno de 1899 foram assentadas as tres linhas novas que figuram na relação supra sob os numeros 44, 45 e 46 e prolongadas as linhas numero 34 e 35 de Torrinha a Jahú.

Em 1899 estiveram em serviço mais 34 apparelhos do que em 1898, tendo augmentado de 216 kilometros a extensão dos fios telegraphicos.

107

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos nos dois ultimos annos constam do seguinte quadro.

		Em 1899			Em 1898		
		Numero de		Receita	Numero de		Receita
		Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras	
Bitola de 1.m60.							
Trafego	Proprio	45.733	677.065	35:521$600	49.179	730.628	38:915$200
	Estranho	78.886	1.127.781	59:122$760	85.552	1.246.683	66:049$710
	Em transito	37.173	409.264	26:119$510	33.010	455.759	23:782$760
	Total	161.792	2.304.110	120.763$870	167.741	2.433.070	128.747$670
Em serviço		233,053	8.436.793	—	237.962	6.731.247	—
Total geral		394.845	10.740.903	—	405.703	9.164.317	—
Bitola de 1.m00. Secção Rio Claro.							
Trafego	Proprio	30.071	412.744	22:421$000	34.170	465.569	25:597$000
	Estranho	40.838	598.123	30:755$440	44.354	656.162	34:147$530
	Em transito	655	9.376	510$390	—	—	—
	Total	71.564	1.020.243	53:686$830	78.524	1.121.731	59:744$530
Em serviço		178.152	4.599.397	—	131.714	2.336.554	—
Total geral		249.716	5.619.640	—	210.238	3.458.285	—

	Em 1899			Em 1898		
	Numero de		Receita	Numero de		Receita
	Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras	
Bitola de 0.m60. Ramal de Santa Rita.						
Trafego — Proprio	355	4.398	246$800	410	4.847	276$000
Trafego — Estranho	3.675	49.590	2:601$720	4.241	55.392	2:927$140
Trafego — Total	4.030	53.988	2:848$520	4.651	60.239	3:203$140
Em serviço	4.156	129.833	—	3.197	63.958	—
Total geral	8,186	183.821	—	7.848	124.197	—
Bitola de 0m60. Ramal Descalvadense						
Trafego — Proprio	312	2.220	129$100	178	2.492	136$400
Trafego — Estranho	886	11.281	609$930	841	11.310	605$360
Trafego — Total	1.198	13.501	739$030	1.019	13.802	741$760
Em serviço	703	15.057	—	922	13.392	—
Total geral	1.901	28.558	—	1.941	27.194	—
Via Fluvial						
Trafego — Proprio	880	13.949	762$900	857	13.953	769$400
Trafego — Estranho	2.706	38.756	2:110$130	2.933	42.627	2:293$910
Trafego — Total	3.586	52.705	2:873$030	3.790	56.580	3:063$310
Em serviço	13.828	420.733	—	11.300	263.178	—
Total geral	17.414	473.438	—	15.096	319.758	—

A receita proveniente do telegrapho no ultimo decennio foi:

ANNOS	RECEITA					
	Bitola de l.m 60	Secção Rio Claro	Descalvadense	Santa Rita	Via Fluvial	Todas as linhas
1890	53:998$480	—	—	—	2:252$760	56:251$240
1891	75:151$830	—	[2]) 36$530	[3]) 1.150$010	4:141$030	80:479$400
1892	73:044$570	[1]) 22:988$800	110$300	1:899$170	3:272$280	101:315$120
1893	75:515$760	32:530$450	180$160	1:611$930	2:600$580	112:438$880
1894	84:485$590	39:946$480	375$210	2:579$230	2:690$590	130:077$100
1895	122:319$270	62:441$750	555$060	3:707$520	3:364$220	192:387$820
1896	127:858$130	62:374$200	723$510	4:006$080	3:590$870	198:552$790
1897	133:527$470	66:147$320	707$140	4:015$090	3:606$310	208:003$330
1898	128:747$670	59:744$530	741$760	3:203$140	3:063$310	195:500$410
1899	120:763$870	53:686$830	739$030	2:848$520	2:873$030	180:911$280

[1]) De abril a dezembro de 1892.
[2]) De março a dezembro de 1891.
[3]) De abril a dezembro de 1891.

Serviço telephonico

Mantem a Companhia, para o serviço da via ferrea da bitola de 1m 60, tres centros telephonicos, sendo um de 14 numeros na estação de Campinas, outro de 20 numeros na de Jundiahy-Paulista e outro de 5 numeros no escriptorio telegraphico da Companhia em S. Paulo. Estão elles ligados por dois fios de cobre formando circuito metallico e que se cruzam duas vezes por kilometro para evitar a inducção dos fios telegraphicos correndo nos mesmos postes.

O Centro de Jundiahy Paulista dá communicação para os apparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos, que se podem corresponder entre si e falar tambem para qualquer dos pontos servidos pelos outros centros collocados em S. Paulo e Campinas.

Escriptorio e residencia do Inspector Geral
,, ,, ,, Chefe da locomoção
,, ,, ,, Chefe da linha
,, do Chefe da Contabilidade
,, do Almoxarife
Residencia do mestre geral das officinas
,, do contra-mestre das officinas

A estação da Paulista em Jundiahy está ligada por um fio directo á da S. Paulo Railway.

O Centro de S. Paulo, assentado na Agencia telegraphica, está ligado apenas com a sala de trabalho do chefe do Escriptorio Central da Companhia.

O Centro da estação de Campinas, installado na sala do telegrapho, está ligado com os seguintes pontos:

Escriptorio e residencia do Chefe do trafego
Residencia do ajudante do Chefe do trafego
Deposito do Almoxarifado
Armazem de inflammaveis
Residencia do mestre de linha geral
Officina telegraphica
Empreza telephonica da Cidade.

A estação de Rio Claro está tambem ligada por telephone ao novo armazem de baldeação.

Na secção Rio Claro funccionam duas linhas telephonicas da Companhia communicando a estação de S. Carlos ás residencias dos ajudantes do chefe da Linha e do chefe do Trafego, com sede na mesma Secção.

5.º Despeza.

Com a divisão do trafego abrangendo o telegrapho e a luz electrica em Campinas despendeu-se:

ANNOS	Bitola do 1m 60	Secção Rio Claro	Linha de Santa Rita	Linha Descalvadense	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1898	1.502:826$882	911:319$586	24:673$577	13:686$688	129:774$762	2.582:281$495
Em 1899	1.386:424$235	856:823$826	27:418$773	13:086$243	135:655$852	2.419:408$929
Differença em 1899 .	— 116:402$647	— 54:495$760	+ 2:743$196	— 600$445	+ 5:881$090	— 162:872$566

As despezas totaes da divisão do trafego em 1899 se detalham do seguinte modo pelas diversas verbas.

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitola de 1m 60				
Administração	60:601$979	3:322$908	—	63:924$887
Trens	162:220$150	14:997$129	—	177:217$279
Estações	755:414$145	119:786$280	11:787$210	886:987$635
Telegrapho — Estações	145:427$060	21:984$242	1:117$500	168:528$802
Telegrapho — Conservação da linha e apparelhos	20:987$220	24:944$661	525$700	46:457$581
Luz electrica em Campinas	17:083$960	26:224$091	—	43:308$051
Total	1.161:734$514	211:259$311	13:430$410	1.386:424$235
Bitola de 1m 00 — Secção Rio Claro				
Administração	54:901$568	3.488$489	—	58:390$057
Trens	119:032$710	10:287$156	—	129:319$866
Estações	521:825$085	42:384$095	1:899$000	566:108$180
Telegrapho — Estações	69:274$800	12:084$077	—	81:358$877
Telegrapho — Conservação da linha e apparelhos	11:406$530	10.240$316	—	21:646$846
Total	776:440$693	78:484$133	1:899$000	856:823$826

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitola de 0m 60 — Linha de Santa Rita				
Administração	1:616$053	88$612	—	1:704$665
Trens	2:301$860	17$740	—	2:319$600
Estações	14:799$950	4:492$327	—	19:292$277
Telegrapho-Estações.	3:684$100	418$131	—	4:102$231
Total.	22:401$963	5:016$810	—	27:418$773
Bitola de 0m 60 — Linha Descalvadense				
Administração	808$027	44$306	—	852$333
Trens	1:900$240	—	—	1:900$240
Estações	9:114$080	1:125$067	—	10:239$147
Telegrapho-Estacões	—	94$523	—	94$523
Total.	11:822$347	1:263$896	—	13:086$243
Via Fluvial				
Administração	7:730$053	315$308	—	8:045$361
Conducção de lanchas	79:226$380	3:421$984	—	82:648$364
Estações	33:104$010	6:495$076	—	39:599$086
Telegrapho — Estações	1:933$300	432$401	—	2:365$701
Telegrapho — Conservação da linha	2:039$360	957$980	—	2:997$340
Total.	124:033$103	11:622$749	—	135:655$852

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	Total
Todas as Linhas				
Administração	125:657$680	7:259$623	—	132:917$303
Trens	364:681$340	28:721$009	—	393:405$349
Estacões	1.334:257$270	174:282$845	13:686$210	1 522:226$325
Telegrapho { Estações	220:319$260	35:013$374	1:117$500	256:450$134
Telegrapho { Conservação da linha e apparelhos.	34:433$110	36:142$957	525$700	71:101$767
Luz electrica em Campinas	17:083$960	26:224$091	—	43:308$051
Total.	2.096:432$620	307:646$899	15:329$410	2.419:408$929

As despezas de administração do trafego commum ás diversas linhas são assim distribuidas:

Bitola de 1.60	7,5
Bitola de 1.00	2,0
Linha de Santa Rita	0,2
Linha Descalvadense	0,1
Via Fluvial	0,2
	10,0

As diversas verbas de despeza do trafego em 1899, comparadas com as do anno anterior, offerecem as seguintes differenças:

Verbas de despeza		Pessoal	Material	Contas	Total
Bitola de 1m 60					
Administração		+ 2:278$977	— 2:174$440	—	+ 104$537
Trens		+ 10:184$390	— 2:123$483	—	+ 8:060$907
Estações		— 53:657$445	— 49:710$134	— 26:173$000	— 129:540$579
Telegrapho	Estações	— 8:198$990	— 4:384$516	+ 187$500	— 12:396$006
	Conservação da linha e apparelhos.	+ 2:157$930	+ 2:049$544	— 283$400	+ 3:924$074
Luz electrica em Campinas		— 690$970	+ 14:135$390	—	+ 13:444$420
	Total.	— 47:926$108	— 42:207$639	— 26:268$900	— 116:402$647
Bitola de 1m 00 — Secção Rio Claro					
Administração		— 597$180	— 116$541	—	— 713$721
Trens		— 4:525$640	+ 1:779$391	—	— 2:746$249
Estações		— 38:136$745	— 9:291$893	+ 43$000	— 47:382$636
Telegrapho	Estações	— 3:477$330	+ 423$556	—	— 3:053$774
	Conservação da linha e apparelhos.	— 2:749$670	+ 2:153$292	—	— 596$376
	Total.	— 49:486$565	— 5:052$195	+ 43$000	— 54:495$760
Bitola de 0m 60 — Linha de Santa Rita					
Administração		+ 60$773	— 57$982	—	+ 2$791
Trens		+ 188$220	+ 9$062	—	+ 197$282
Estações		— 37$330	+ 2:697$467	—	+ 2:660$137
Telegrapho-Estações		— 217$070	+ 102$056	—	— 115$014
	Total.	— 5$407	+ 2:750$603	—	+ 2:745$196

Verbas de despeza		Pessoal		Material		Contas		Total
Bitola de 0m 60 — Linha Descalvadense								
Administração		+	30$387	—	28$991	—	+	1$396
Trens		+	95$000		—	—	+	95$000
Estações		—	238$860	—	401$780	—	—	640$640
Telegrapho-Estações			—	—	56$201	—	—	56$201
Total		—	113$473	—	486$972	—	—	600$445
Via Fluvial								
Administração		+	470$773	—	134$369	—	+	336$404
Conducção de lanchas		+	7:787$970	—	748$977	—	+	7:038$993
Estações		—	172$273	+	1:386$708	—	+	1:214$435
Telegrapho	Estações	+	468$520	—	177$852	—	+	290$668
	Conservação da linha	—	2:358$220	—	641$190	—	—	2:999$410
Total		+	6:196$770	—	315$680	—	+	5:881$090
Todas as Linhas								
Administração		+	2:243$730	—	2:512$323	—	—	268$593
Trens		+	13:729$940	—	1:084$007	—	+	12:645$933
Estações		—	92:242$653	—	55:319$632	— 26:130$000	—	173:692$285
Telegrapho	Estações	—	11:424$870	—	4:092$957	+ 187$500	—	15:330$327
	Conservação da linha e apparelhos	—	2:949$960	+	3:561$646	— 283$400	+	3288$286
Luz electrica em Campinas		—	690$970	+	14:135$390	—	+	13:444$420
Total		—	91:334$783	—	45:311$883	— 26:225$900	—	162:872$566

O quadro seguinte indica as medias da despeza da divisão do trafego, nos dois ultimos annos, considerando sómente os serviços retribuidos:

Unidades	Bitola de 1.m60		Secção Rio Claro		Linha Descalvadense		Linha Santa Rita		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898	1899	1898
Trem kilometro.....	1$522	1$670	$871	$888	1$046	1$104	$750	$623	—	—	1$175	1$240
Vapor kilometro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	3$344	3$022	3$344	3$022
Vehiculo kilometro de 4 rodas	$068	$075	$055	$060	$158	$169	$089	$077	—	—	$063	$069
Lancha kilometro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	$974	1$088	$974	1$088
Tonelada kilometro de peso util.....	$024	$027	$034	$040	$148	$166	$086	$073	$062	$062	$029	$032

6.º Pessoal.

O digno chefe do Trafego, snr. Max Jorge Frederico Mundt continúa a prestar, com muita dedicação, os mais relevantes serviços á Companhia, a que serve desde 1872.

A media do pessoal em serviço da divisão do Trafego, durante o anno de 1899, foi de 1.259 pessoas assim distribuidas:

	Bitola de 1m60	Secção Rio Claro	Linha Descalvadense	Linha Santa Rita	Via Fluvial	TOTAL em 1899	TOTAL em 1898
Chefe	—	—	—	—	—	1	1
Ajudantes	1	1	—	—	1	3	3
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	14	7	—	—	—	21	21
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	6	4	—	—	1	11	11
Chefes de estação e ajudantes	41	48	2	2	8	101	97
Telegraphistas e praticantes	100	72	—	3	4	179	181
Bilheteiros, conferentes, escripturarios ajudantes e praticantes.	158	81	—	3	3	245	276
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias, trabalhadores, pilotos e marinheiros de lanchas.	338	160	2	4	68	572	629
Guarda-porteiras	11	1	—	—	—	12	12
Guardas, ajudantes e praticantes de trem	66	46	1	1	—	114	135
Total	735	420	5	13	85	1.259	1.366
Pessoal por 1 kilometro da linha ..... Em 1899.	2,63	0,86	0,35	0,48	0,42	1,25	—
Pessoal por 1 kilometro da linha ..... Em 1898.	—	—	—	—	—	—	1,37

No pessoal da bitola de 1.m60 está tambem incluido todo o que trabalha em Campinas no serviço de baldeação das cargas procedentes da linha Mogyana, ou a ella destinadas

IV

Locomoção

Continúa á testa desta importante e difficil divisão, prestando com inexcedivel dedicação e muita intelligencia os mais relevantes serviços á Companhia o distincto especialista engenheiro Francisco Paes Leme de Monlevade.

Passo a transcrever em sua intrega o minucioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil e muito competente profissional, onde se acham reunidos as mais valiosas e detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illmo. Snr.

Passo as mãos de V. S. o relatorio dos trabalhos d'esta divisão relativo ao anno de 1899,

I. Material Rodante

O effectivo do material rodante, em serviço e reparação era a 31 de Dezembro de 1899 o seguinte:

Designação	Bitola de				TOTAL
	1.m60	1.m00	0.m 60		
			Santa Rita	Descalvadense	
Locomotivas	69	59	4	3	135
Carros especiaes	8	5	—	—	13
« de passageiros . .	54	56	4	3	117
« de bagagem e correio	33	14	1	—	48
Carros para animaes de raça	2	—	—	—	2
Carros para transporte de carruagens	1	—	—	—	1
Vagões diversos	1.418	821	24	9	2.272
« Guindaste	3	1	—	—	4

Locomotivas. — Bitola de 1m 60

O seguinte quadro mostra o numero, typo e elementos mais essenciaes relativos ás locomotivas:

PROCEDENCIA	Numeros	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curso do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Quantidade	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		em 1899	em 1898
Inglaterra	1 a 4	4	1.520	400	550	22.200	30.000	3.700	4	4
«	5 a 8	4	1.216	425	600	24.000	35.000	5.700	4	4
«	9 a 11	4	1.670	412	550	22.225	33.000	3.570	3	3
«	16	4	1.370	287/659	550	24.570	37.370	3.970	1	1
«	22	4	1.670	425	550	23.800	36.800	4.760	1	1
Estados-Unidos	24 a 26	4	1.576	254/431	610	23.600	37.000	4.060	3	3
«	38 a 41	4	1.670	305/508	610	34.900	48.000	6.600	4	4
«	48 a 50	4	1.670	305/508	610	36.050	51.700	8.300	3	3
Inglaterra	12 a 15	6	1.391	425	550	27.000	35.500	4.400	4	4
«	17 a 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
Estados-Unidos	27 a 29, 33 a 37	8	1.271	329/533	610	45.000	52.400	8.340	8	8
«	42 a 47, 54 a 57	8	1.250	375/625	700	65.900	74.779	17.445	10	10
«	58 a 63	8	1.250	351/581	700	56.153	64.100	11.560	6	6
Inglaterra	23	4	1.291	400	550	32.800	39.000	4.670	1	1
Estados-Unidos	30 a 32	6	0.915	456	456	24.500	28.500	4.330	3	3
«	51 a 53, 64 a 67	6	1.118	508	508	28.460	31.800	4.300	7	7
«	68	6	1.720	482	660	46.723	60.953	8.720	1	—
«	69	6	1.720	355/609	660	46.703	62.929	8.698	1	—

EUA = 46
I = 23

Bitola de 1m00

PROCEDENCIA	Numeros	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curso do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Quantidade	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		em 1899	em 1898
Estados-Unidos . . .	1 a 2, 6 a 8 11 a 13, 16 a 17	4	1.085	305	457	12.700	19.151	2.035	10	10
« . . .	24	4	1.085	330	457	13.600	20.412	2.567	1	1
Inglaterra	9 a 10	6	1.016	335	457	16.364		3.173	2	2
Estados-Unidos . . .	3 a 15	8	0.940	381	457	21.772	25.401	3.950	3	3
«	14 a 15, 18 a 23 26 a 27	8	0.940	381	508	23.587	27.216	4.390	10	10
« . . .	25	8	0.940	241/406	508	25 500	29.000	4.717	1	1
« . . .	28 a 30 36 a 40	6	1.143	381	508	19.958	26.308	3.610	9	9
« . . .	31 a 34, 41 a 42	8	0.940	241/406	508	25.500	29.000	4.717	16	16
» . . .	53 a 55	8	1.011	398/581	505	29.850	32.500	5.645	3	1
Inglaterra	56 a 59	6	0.960	379	455	29.500	31.800	4.768	4	4

Bitola de 0m 60

Procedencia	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros	Curso do embolo	Força de tracção	Quantidade	
		Numeros	Diametro				1899	1898
Estados Unidos	1 a 3	4	0.750	225	350	1618	2	2
„ „	3	6	0.725	228	406	2262	1	1
„ „	4	6	0.725	279	406	3386	1	1
Inglaterra	1 a 2	4	0.675	200	350	1420	2	2
„	3	4	0.937	225	400	1488	1	1

A inspecção destes quadros demonstra que só na bitola de 1m 60 houve augmento de locomotivas.

Foram estas as 2 novas machinas para servirem aos trens de passageiros, encommendadas em agosto de 1898, recebidas e montadas em abril de 1899. São duas poderosas locomotivas, em tudo identicas, uma delles simples e outra Compound, cuidadosamente fabricadas pela casa Baldwin de accordo com especificações detalhadas que d'aqui lhe foram remettidas, com o fim de obter-se o que houvesse de melhor não só em relação á qualidade do material como no que diz respeito á mão d'obra e a perfeição dos detalhes.

Eis os elementos essenciaes que permittem comparar essas locomotivas:

	Machina 68 (*simples*)	**Machina 69** (*compound*)
TYPO	6 rodas e turck de 4 rodas	Idem Idem
Diametro das rodas motrizes	68″	68″
Curso do embolo	26″	26″
Diametro dos cylindros	19″	alta pressão-14″ / baixa pressão-24″
Pressão de trabalho	180 lb.	200 lb.
Superficie de aquecimento total, identica nas 2 locomotivas		
Peso adherente	„	„ „ „

Ainda é, talvez, prematuro fazer a comparação dos resultados economicos d'estas machinas; só no fim de um tempo bastante longo seria licito tirar-se uma conclusão positiva a tal respeito.

Entretanto desde jà é possivel estabelecer alguns dados sobre a questão, consignando aqui o gasto respectivo de carvão e lubrificantes, e fazendo notar que essas locomotivas trabalharam em condições absolutamente identicas, pois o unico serviço que fizeram foi o da tracção dos trens P R 1 e P R 2 entre Jundiahy e Rio Claro, correndo cada uma dellas alternadamente, um dia sim e outro não, de Jundiahy a Rio Claro e vice-versa.

Para melhor estabelecer os elementos de comparação, corrigindo o que n'elles pudesse haver de extranho em consequencia do coefficiente relativo á diversidade do pessoal, só conduziram estas

locomotivas, durante o anno, 2 machinistas, que, ainda assim trabalháram um mez em uma, outro mez em outra locomotiva, de modo a compensar as causas de variação a que seriam até certo ponto sujeitos os consumos de material.

Com taes elementos foi o seguinte, de Junho a Dezembro de 1900, o gasto medio relativo dos materiaes mais importantes:

Carvão (por locomotiva kilometro)

	k.
Machina 68 (Simples)	10,35
Machina 69 (Compound)	9,70
Excesso de comsummo da simples sobre a compound	k. 0,65 ou 6,7 %.

Convém ainda accrescentar que a machina 68 é de escapamento fixo, e que a 69 tem um escapamento variavel, n'ella introduzido aqui pelo mestre das officinas, o Snr. G. Stoch, e que permitte annular quasi a tiragem d'esta locomotiva nas descidas, e portanto redusir ainda o gasto do carvão.

Oleos (por locomotiva kilometro)

	lit.
Machina 68 (Simples)	0,069
Machina 69 (Compound). . . .	0,086
Excesso de comsummo da *Compound sobre* a *simples*.	lit. 0,017 ou 24 %.

Se tomarmos estes dados como constantes durante um anno, e se considerarmos que o percurso annual de cada uma dessas locomotivas não excede em media, nas nossas linhas, de 48000 kilometros teremos a seguinte comparação entre os respectivos resultados economicos, tomando para preço medio do carvão 64$000 a tonelada e para o oleo 780 réis o litro, que foram os do anno de 1899:

		tons.		
Carvão	Machina 68 (Simples) 4.8000 × 10.35 =	496,800	por	31:795$200
	» 69 (Componud) 4.8000 × 9.70	465,600	»	29:798$400
	A favor da machina Compound . . .	31,200	»	1:996$800

		lit.		
Oleos	Machina 68 (Simples) 48000 × 0.069 =	3312	por	2:583$360
	» 69 (Compound) 48000 × 0.086 =	4128	»	3:219$840
	Contra a machina compound . . .	816 lit.	por	636$480

Vê-se pois que a locomotiva compound teria annualmente sobre a simples, nos grandes materiaes de conducção de trens, uma vantagem economica de 1:361$320.

Em reparações ainda não é possivel fazer comparação alguma entre as duas locomotivas, pois são ambas quasi novas, e taes gastos, só avultam com a edade do material.

No emtanto, *á priori* se poderá affirmar que serão mais consideraveis annualmente taes despesas na *compound*, cujo mechanismo é mais complexo.

O custo das 2 locomotivas foi:

Da 68 (simples)	125:849$225
Da 69 (compound)	129:364$114

tendo portanto, esta custado mais que aquella 3:514$889 cujos juros annuaes, a 10 %, importam em 351$488, quantia ainda a deduzir da pequena vantagem pecunaria que acima estabelecemos para a locomotiva *Compound*, na comparação summaria que aqui fazemos, menos com o fim de mostrar definitivamante a superioridade de um systema sobre outro, nas machinas de passageiros e nas nossas linhas, do que para estabelecer desde já a norma a seguir sobre o que convirá fazer com as machinas n.º 25, 26, 38, 39, 40, 41, todas de passageiros e compound, na epocha, bastante proxima para quasi todas, em que fôr necessario mudar os cylindros, já para algumas no limite extremo de aproveitamento.

Taes locomotivas, cujo curso de embolo (24 pollegadas) e cuja pressão maxima de caldeira (160 lb. para a 25 e 26, e 180 lb. para as outras) são menos favoraveis para o systema *compound* que a 69, devem ser gradualmente transformadas para o systema simples, á medida que os respectivos cylindros tiverem de ser substituidos. D'este modo ellas poderão ainda prestar excellentes serviços, com economia sensivel no material a importar, e nas reparações a fazer.

Não podemos fazer comparação do systema compound com o simples nas locomotivas de mercadorias, pois não possuimos nenhuma, d'este ultimo typo, que possa ser comparada com qualquer d'aquellas; no entanto, acredito que, para locomotivas de cargas, o systema compound é preferivel, mórmente nas grandes machinas do typo da 42.

O estado do material de tracção em 31 de Dezembro de 1899, era o seguinte, nas diversas linhas da Companhia.

Bitola de 1.m60	Em bom estado	57
	Em estado regular	3
	Em grande reparação	7
	Em pequena reparação	2
	TOTAL . . .	69
Bitola de 1.m00	Em bom estado	38
	Em estado regular	9
	Em grande reparação	9
	Em pequena reparação. . . .	3
	TOTAL . . .	59
Bitola de 0.m60	Em bom estado	2
	Em estado regular	2
	Em grande reparação	1
	Em pequena reparação. . . .	2
	TOTAL . . .	7

Tem sido continuada a praxe excellente, de ha muito seguida na Companhia Paulista, de zelar com a maior solicitude pelo material de tracção, tirando-se do serviço qualquer locomotiva tão depressa chegue ao limite de uso compativel com a bôa economia e com a facilidade e rapidez das reparações a fazer.

Pouco falta para que sejam de todo abolidas as grandes reparações, que não teriam razão de ser se os concertos medios fossem feitos a tempo, e antes que as necessidades do serviço obrigassem algumas locomotivas a fazer um percurso superior ao que seria para desejar, entre duas reparações médias consecutivas.

Carros e Vagões.

A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes possuia a 31 de Dezembro de 1899 um total de 2457 vehiculos diversos assim divididos:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Bitola de 1.m60.	98	1.421	1.519
Bitola de 1.m00.	75	822	897
Bitola de 0.m60 (S. Rita)	5	24	29
Bitola de 0.m60 (Descalvadense) . . .	3	9	12
Total geral. . . .	181	2.276	2.457

Esses vehiculos ficam assim discriminados pelas suas classes e bitolas:

Carros - Bitola de 1m60

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros especiaes	Inglaterra, transformado nas officinas para carro de pagamento	Inglez	4	.	8.200	1	.	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas para carros funebres	„	4	.	6.525	2	.	2	
	Inglaterra, transformado nas officinas para presos	„	4	.	. .	1	.	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas para doentes	„	4	.	7.615	2	.	2	
	Estados Unidos — Carro de Inspecção	Americano	8	.	19.880	1	.	1	
	Estados Unidos — Carro de luxo	„	8	.	19.180	1	.	1	
						8	.	8	8
Carros de 1.ª classe	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy)	Americano	8	52	21.405	1	.	1	
	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy)	„	8	40	17.440	2	.	2	
	Estados Unidos.	„	8	40	19.300	3	1	4	
	Estados Unidos.	„	8	40	19.300	9	1	10	
	Inglaterra, transformado nas officinas.	„	4	10	7.800	1	.	1	
	Inglaterra, transformado „ „	„	8	48	19.060	3	.	3	
						19	2	21	21

Carros de 2.ª classe	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy) .	Americano	8	76	19.800	1	.	1	
	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy) .	„	8	60	16.800	3	.	3	
	Estados Unidos	„	8	70	17.800	2	.	2	
	Estados Unidos	„	8	70	17.600	8	2	10	
	Inglaterra	„	8	70	18.200	5	.	5	
						19	2	21	21
Carros compostos de 1.ª e 2. classe	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy) .	Americano	8	54	19.150	2	.	2	
	Estados Unidos.	„	8	60	19.300	8	.	8	
	Inglaterra	„	8	58	17.550	2	.	2	
						12	.	12	12
Carros para Bagagem	Inglaterra	Inglez	6	.	11.700	.	1	1	
	Inglaterra	„	4	.	7.200	2	2	4	
	Inglaterra transformado nas officinas	„	4	.	6.340	6	.	6	
	Estados Unidos	Americano	8	.	13.300	3	1	4	
	Estados Unidos	„	8	.	17.880	9	1	10	
						20	5	25	25
Carros de Correio	Estados Unidos, transformado nas officinas . .	Inglez	4	.	7.300	2	2	4	
	Inglaterra	„	4	.	6.450	3	.	3	
	Inglaterra, transformado nas officinas	„	6	.	11.700	1	.	1	
						6	2	8	8
Carros para Animaes de luxo	Inglaterra	Inglez	4	.	6.960	2	.	2	
						2	.	2	2
Carros p. Bagagem	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy) .	Inglez	4	.	6.350	1	.	1	
						1	.	1	1
	Total geral								98

Vagões. — Bitola de 1.m 60

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	Total por especie
Vagões cobertos com freio e com compartimento para guardas.	Estados Unidos do Brasil (Officinas Jundiahy	Inglez	4	10.000	7.500	7	—	7	
	« « « «	«	4	10.000	7.500	18	2	20	
	Inglaterra	«	4	10.000	7.000	72	4	76	
	Inglaterra	Americano	8	18.000	13.700	58	2	60	
	Belgica	Inglez	4	10.000	7.200	49	1	50	
						204	9	213	213
Vagões cobertos com freio e sem compartimento para guardas.	Estados Unidos do Brasil (Officinas Jundiahy	Inglez	4	10.000	7.100	7	—	7	
	« « « « »	«	4	10.000	7.000	20	—	20	
	Inglaterra	«	4	10.000	6.200	71	5	76	
	Belgica	«	4	10.000	6.500	48	2	50	
						146	7	153	153
Vagões cobertos sem freio	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.600	237	6	245	
	«	«	4	10.000	6.000	84	—	54	
	Belgica	«	4	10.000	6.200	30	—	30	
	Estados Unidos do Brasil (Officinas Jundiahy	«	4	10.000	5.600	138	2	140	
	Inglaterra	«	6	10.000	9.800	12	—	12	
						501	10	511	511

Vagões abertos sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.000	81	1	82		
	Belgica	«	4	10.000	5.000	20	—	20		
	Estados Unidos do Brasil (Officinas Jundiahy	«	4	10.000	5.300	142	3	145		
	Estados Unidos « « «	«	4	10.000	5.610	4	—	4		
	Inglaterra	«	6	14.000	8.300	7	—	7		
	Estados Unidos « « «	«	6	14.000	8.300	11	—	11		
	Belgica (tubular)	Americano	8	30.000	10.500	—	1	1		
	Inglaterra (tender do guindaste de P. Ferreira	Inglez	4	10.000	5.400	1	—	1		
	Inglaterra	Americano	8	18.000	11.200	30	—	30		
	Belgica	«	8	18.000	11.850	90	—	90		
	Estados Unidos	«	8	18.000	11.000	30	—	30		
						416	5	421	421	
Vagões abertos para trilhos e madeira.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	4.600	14	—	14		
	«	«	4	10.000	6.650	15	—	15		
	Estados Unidos do Brasil Officinas Jundiahy	«	4	10.000	4.600	8	—	8		
						37	—	37	37	
Vagões para animaes, sem freio	Irglaterra	Inglez	4	10.000	6.700	6	—	6		
	Estados Unidos do Brasil (Officinas Jundiahy	«	4	10.000	6.700	19	3	22		
						25	3	28	28	
Vagões para lastro sem freio	Inglaterra	Inglez	4	9.000	5.000	14	—	14		
	Estados Unidos	«	4	9.000	4.800	37	3	40		
						51	3	54	54	
Vagões soccorro	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.600	1	—	1		
						1	—	1	1	
Vagões guindaste	Inglaterra	Inglez	6	. .		1	—	1		
	« «	«	4	. .		2	—	2		
						3	—	3	3	
	TOTAL GERAL								1421	

Em 31 de Dezembro de 1899 era o seguinte o estado d'esse material:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	86	1.384	1.470
Em reparação em Jundiahy	12	37	49
Total geral	88	1.421	1.519

Devo ponderar que nos 12 carros em reparação, figuram os carros de n.º 69, 1.ª classe, que foi inutilisado na linha S. P. R. á 17 de Abril de 1898 e o de n.º 22, Break de Passageiros, de 4 rodas, que foi inntilisado na descida da Jacuba, linha C. P., em 6 de Agosto de 1898, e cuja construcção ainda não se iniciou.

Os carros de n.os 5 e 6, ambos de 4 rodas, sendo o primeiro inutilisado no desastre da Jacuba e o segundo na S. P. R. foram substituidos por dous carros compostos de 1.ª e 2.ª classe, construidos, no decurso do anno de 1899, nas Officinas de Jundiahy, com madeiras do paiz. Custarão a importancia total de 53:439$230.

Como é facil de ver nenhum augmento houve nos carros no anno de 1899.

Quanto aos vagões, o unico augmento que tivemos, foi de 4 vagões abertos de 4 rodas construidos nas Officinas de Jundiahy, utilisando-se para esse fim de 4 lastros de ferro em bom estado que existiam em deposito.

O quadro seguinte mostra o effectivo do material rodante da bitola de 1.^{m}60, de 1889 para cá:

ANNOS	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1889	23	518	551
» » 1890	45	548	593
» » 1891	65	755	820
» » 1892	64	857	921
» » 1893	66	918	984
» » 1894	91	1.053	1.144
» » 1895	91	1.185	1.276
» » 1896	97	1.249	1.346
» » 1897	97	1.414	1.511
» » 1898	98	1.414	1.512
» » 1899	98	1.418	1.516

Observação: Não figuram, nos vagões acima mencionados, os tres guindastes.

A numeração dos carros é representada pelo quadro abaixo:

Numeraçao	N.º de Carros	Descripção	Numero de lugares
N. 000	1	Carro de luxo . . . de 8 rodas	25 lagares
« 00	1	Carro de inspecção „ „ „	42 „
« 0	1	Carro de pagamento „ 4 „	— — —
« 1	1	Carro de prisão . . „ „ „	26 lugares
« 2	1	Carro de 1.ª classe. „ „ „	10 „
« 3-4	2	« « « « „ „ „	17 „
« 5-6	2	Carro composto . . „ 8 „	54 „ {24 de 1.ª clas. {30 „ 2.ª „
« 7-10	4	Breake grande . . . „ „ „	— — —
« 11-20	10	Carro de 2.ª classe. „ 4 „	70 lugares
« 21-22	2	Breake de passageiro „ 8 „	— — —
« 23	1	Carro composto . . „ 4 „	60 lugar. {24 de 1.ª clas. {36 „ 2.ª „
« 24	1	Carro funebre . . . „ 8 „	8 lugar.
« 25-26	2	Carro composto . . „ „ „	58 „ {22 de 1.ª clas. {36 de 2.ª „
« 27-28	2	« « . . „ 4 „	60 „ {24 de 1.ª clas. {36 de 2.ª „
« 29-30	2	Breake de passageiro „ 6 „	— — —
« 31	1	Carro Correio . . . „ „ „	— — —
« 32	1	Breake de passageiro „ 8 „	— — —
« 33	1	Carro de 1.ª Classe. „ „ „	52 lugares
« 34	1	Carro de 2.ª „ . „ „ „	76 „
« 35	1	Carro de 1.ª „ . „ „ „	40 „
« 36	1	Carro de 2.ª „ . „ „ „	60 „
« 37-39	3	Carro de 1.ª „ . „ „ „	40 „
« 40-44	5	Carro de 2.ª „ . „ „ „	70 „
« 45-46	2	Carro de 2.ª „ . „ „ „	60 „
« 47 48	2	Carro de 2.ª „ . „ „ „	70 „
« 49-52	4	Carro de 1.ª „ . „ „ „	40 „
53-56	4	Carro composto . . „ „ „	60 „ {24 de 1.ª clas. {36 de 2.ª „
«			
« 57-60	4	Breake de passageiro „ 4 „	— — —
« 61-64	4	Carro Correio . . . „ 8 „	— — —
« 65-68	4	Carro de 1.ª classe. „ „ „	40 lugares
« 6 9	1	Carro de 1.ª „ . „ „ „	40 „
« 70-75	6	Carro de 1.ª „ . „ „ „	40 „
« 76	1	Carro composto. . „ „ „	60 „ {24 de 1.ª clas. {36 de 2.ª „
« 77-82	6	Breake de passageiro „ 4 „	— — —
« 83-85	3	Carro Correio . . . „ „ „	— — —
« 86	1	Carro funebre . . . „ „ „	8 lugares
« 87	1	Carro par carruagens „ „ „	— — —
« 88-93	6	Carro de bagagens. „ „ „	— — —
« 94-95	2	Carro para animaes	
Total. . .	98	de luxo . . . . . „ „ „	— — —

A numeração dos vagões para o serviço de cargas é representada pelo quadro abaixo:

Breakes duplos cobertos de 4 rodas		Vagões cobertos de 4 rodas		Vagões abertos de 4 rodas		Vagões duplos, para trilhos, de 4 rodas		Vagões p. lenha, de 4 rodas		Vagões p. gado, de 4 rodas		Vagões p. lastro, de 4 rodas		Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões abertos, para lenha, de 8 rodas		Vagões abertos, de 6 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 6 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração		Numeração		Numeração		Numer.		Numeração		Numeração		Numer.		Numeração		Numer.	
De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A
1	16	17	50	51	—	401	414	1402	1416	83	85	551	564	152	—	1322	—	419	—	1250	1309	431	—
57	58	52	—	53	56	479	486	—	—	146	—	650	689	420	—	1377	—	421	—	—	—	433	—
61	62	59	60	64	—	—	—	—	—	148	—	—	—	422	—	—	—	423	—	—	—	435	—
65	68	63	—	70	71	—	—	—	—	501	521	—	—	424	—	—	—	425	—	—	—	437	—
72	73	69	—	74	—	—	—	—	—	524	—	—	—	426	—	—	—	427	—	—	—	439	—
75	82	86	—	90	—	—	—	—	—	526	—	—	—	428	—	—	—	429	—	—	—	441	—
87	88	89	—	93	94	—	—	—	—	—	—	—	—	430	—	—	—	455	—	—	—	443	—
91	92	102	103	97	101	—	—	—	—	—	—	—	—	432	—	—	—	457	—	—	—	445	—
95	96	109	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	434	—	—	—	459	—	—	—	447	—
105	106	112	—	107	108	—	—	—	—	—	—	—	—	436	—	—	—	461	—	—	—	449	—
142	143	116	—	110	111	—	—	—	—	—	—	—	—	438	—	—	—	463	—	—	—	451	—
162	165	121	122	113	115	—	—	—	—	—	—	—	—	440	—	—	—	465	—	—	—	453	—
167	170	124	—	117	120	—	—	—	—	—	—	—	—	442	—	—	—	467	—	—	—	—	—
306	309	126	—	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	444	—	—	—	469	—	—	—	—	—
357	392	128	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	446	—	—	—	471	—	—	—	—	—
395	400	130	—	127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	448	—	—	—	473	—	—	—	—	—

417	418	160	161	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	—	—	—	475	—	—	—	—	—
522	523	166	—	131	141	—	—	—	—	—	—	—	—	452	—	—	—	477	—	—	—	—	—
600	627	171	200	144	145	—	—	—	—	—	—	—	—	454	—	—	—	—	—	—	—	—	—
636	637	301	302	147	—	—	—	—	—	—	—	—	—	456	—	—	—	—	—	—	—	—	—
642	645	304	305	149	151	—	—	—	—	—	—	—	—	458	—	—	—	—	—	—	—	—	—
760	799	345	356	153	159	—	—	—	—	—	—	—	—	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—
871	888	393	394	201	300	—	—	—	—	—	—	—	—	462	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1062	1161	415	—	303	—	—	—	—	—	—	—	—	—	464	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1238	1249	525	—	310	344	—	—	—	—	—	—	—	—	466	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	527	550	416	—	—	—	—	—	—	—	—	—	468	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	565	599	487	500	—	—	—	—	—	—	—	—	470	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	628	635	1162	1201	—	—	—	—	—	—	—	—	472	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	638	641	1310	1311	—	—	—	—	—	—	—	—	474	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	646	649	1417	1418	—	—	—	—	—	—	—	—	476	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	690	759	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	478	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	800	870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1202	1321	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	889	1061	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1323	1376	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1232	1237	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1378	1401	—	—	—	—	—	—	—	—
306 vagões		500 vagões		252 vagões		22 vagões		15 vagões		28 vagões		54 vagões		149 vagões		2 vagões		18 vagões		60 vagões		12 vagões	

O Vagão n' 89 é o de soccorro; o vagão n. 110 é o tender do guindaste de Porto Ferreira, e o vagão n. 152 é o tubular que vai ser transformado em vagão de soccorro. Os tres vagões guindaste não tem numeração e por isso não figuram na relação acima.

Carros - Bitola de 1m00

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros especiaes	Inglaterra, transformado, officinas Rio Claro para carro de pagamento	Americano	8	.	10.000	1	.	1	
	Estados Unidos, (carro inspecção)	„	8	.	12.500	1	.	1	
	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy) carro de luxo	„	8	.	12.750	1	.	1	
	Estados Unidos do Brazil (officinas Jundiahy) carro dormitorio	„	8	.	11.620	1	.	1	
	Estados Unidos do Brazil (officinas Rio Claro) carro de inspecção	„	8	.	6.000	1	.	1	
						5	.	5	5
Carros 1.ª classe	Inglaterra	Americano	8	40	9.000	1	.	1	
	Estados Unidos	. . . .	8	48	11.068	14	1	15	
	Estados Unidos do Brazil (Forjas e Estaleiros)	. . . .	8	48	12.000	2	.	2	
						17	1	18	18

Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	44	9.000	1	.	1	
	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	„	8	48	7.000	2	.	2	
	Estados Unidos.	„	8	46	11.068	8	1	9	
						11	1	12	12
Carros de 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	40	9.000	2	.	2	
	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	. . . .	8	62	8.000	2	.	2	
	Estados Unidos.	. . . .	8	50	9.072	1	.	1	
	Estados Unidos.	. . . .	8	75	9.526	21	.	26	
						26	.	26	26
Carros de bagagem e correio	Inglaterra	Americano	8	.	6.500	3	.	3	
	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	„	8	.	6.500	1	.	1	
	Estados Unidos.	„	8	.	10.430	8	1	9	
	Estados Unidos, transformados (offic. Rio Claro)	„	8	.	5.500	1	.	1	
						13	1	14	14
								Total geral.	75

Vagões - Bitola de 1m00

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N. de rod s	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	Total por especies
Vagões cobertos com compartimento e freios	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.800	71	6	77	
	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	„	8	9.000	4.100	13	2	15	
						84	8	92	92
Vagões cobertos sem compartimento e com freios	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.800	142	12	154	
	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	„	8	9.000	4.100	23	2	25	
	Estados Unidos	„	8	10.000	5.800	242	26	268	
	Belgica (vagões tubulares)	„	8	20.000	9.000	11	.	11	
						418	40	458	458
Vagões cobertos sem freios	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.400	18	.	18	
	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	„	8	9.000	4.000	5	.	5	
						23	.	23	23

Vagões abertos	Inglaterra	Americano	8	7.000	3.500	83	7	90	
	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	„	8	7.000	3.500	6	.	6	
	Estados Unidos	„	8	10.000	3-500	103	14	117	
						192	21	213	213
Vagões para animaes	Estados Unidos	Americano	8	. .	5.600	26	1	27	
	Inglaterra	„	8	. .	5.600	6	.	6	
						32	1	33	33
Vagões de soccorro	Inglaterra	Ameri. ano	8	. .	5.800	1	.	1	
	Estados Unidos do Brasil (officinas Rio Claro)	. . .	8	. .	5.800	1	.	1	
						2	.	2	2
Vagão guindaste	Inglaterra	Americano	8	7 ton.	. .	1	.	1	
						1	.	1	1
								Total geral. . .	822

Em 31 de Dezembro de 1899 o estado d'esse material era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	72	751	823
Em reparação nas Officinas de Rio Claro.	3	71	74
Total	75	822	897

Nos carros houve o augmento de um carro de serviço para Inspecção, com duas plataformas espaçosas nas duas extremidades, construido nas Officinas de Rio Claro.

Quanto aos vagões, houve o augmento de um vagão de soccorro, construido nas Officinas de Rio Claro.

A relação abaixo mostra o augmento que teve o material rodante na linha Rio Claro de 1892 a 1899.

ANNOS	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1892	23	322	355
» » 1893	34	461	495
» » 1894	48	487	535
» » 1895	49	500	549
» » 1896	74	820	894
» » 1897	74	820	894
» » 1898	74	820	894
» » 1899	75	821	896

Observação: Não figura o vagão guindaste.

A numeração dos carros é representada pelo quadro abaixo:

Numeração	Nº de Carros	Descripção	Numero de lugares
N. 1	1	Carro de pagamento de 8 **rodas**	— — —
« 2	1	» « inspecção. „ 8 „	— — —
« 3-4	2	» » 2.ª classe. „ 8 „	48 lugares
« 5	1	» » composto. „ 8 „	42 „ (22 de 1.ª clas. (20 de 2.ª „
« 6	1	Carro de 1.ª classe. „ 8 „	40 „
« 7-8	2	» » bagagem . „ 8 „	— — —
« 9-10	2	» » 2.ª classe. „ 8 „	60 lugares
« 11	1	« » bagagem . „ 8 „	— — —
« 12-13	2	» » composto . „ 8 „	44 lugar. (18 de 1ª. clas. (26 de 2.ª „
« 14	1	Carro de bagagem . „ 8 „	— — —
« 15	1	» » 2.ª classe. „ 8 „	70 lugares
» 16	1	» » composto . „ 8 „	46 „ (20 de 1.ª clas. (26 de 2.ª „
« 17	1	Carro dormitorio . „ 8 „	— — —
« 18-19	2	» » 1.ª classe. „ 8 „	48 lugares
« 20-24	5	» » 2.ª » „ 8 „	70 „
« 25	1	» » 1.ª » „ 8 „	48 „
« 26-29	4	« » 2.ª » „ 8 „	70 „
« 30-31	2	» » 1·ª » „ 8 „	48 „
« 32-33	2	» » bagagem . „ 8 „	— — —
« 34-37	4	» » 1.ª classe. „ 8 „	48 lugares
« 38-40	3	» » composto. „ 8 „	46 „ (20 de 1.ª clas. (26 de 2.ª „
« 41-44	4	Carro de 2.ª classe. „ 8 „	70 „
« 45-47	3	» » bagagem . „ 8 „	— — —
« 48	1	» » » „ 8 „	— — —
« 49	1	» » salão . . . „ 8 „	— — —
« 50	1	» » inspecção. „ 8 2.varand.	— — —
« 54-55	2	» » 1.ª classe. „ 8 „	40 lugares
« 56-61	6	» » 2.ª classe. „ 8 „	48 „
« 62-66	5	» » composto . „ 8 „	46 „ (20 de 1.ª clas. (26 de 2.ª „
« 67-74	8	Carro de 2.ª classe . „ 8 „	70 „
« 75 78	4	» » bagagem . „ 8 „	
Total...	75		

A numeração dos vagões de carga figura no quadro abaixo:

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões para animaes, de 8 rodas		Vagões cobertos com compartimento para guardas, de 8 rodas		Vagões cobertos sem compartimento para guardas, de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	83	88	26	33	9	25
159	188	314	338	44	48	34	43
289	313	499	500	69	78	49	68
439	488	—	—	622	641	79	82
489	492	—	—	722	741	89	158
493	498	—	—	762	791	189	288
512	601	—	—	812	821	339	410
—	—	—	—	—	—	411	438
—	—	—	—	—	—	501	511 [1]
—	—	—	—	—	—	602	621
—	—	—	—	—	—	642	721
—	—	—	—	—	—	742	761
—	—	—	—	—	—	792	811
293 vagões		33 vagões		103 vagões		462 vagões	

[1]) Os vagões de ns. 501 a 511 são tubulares. — Os vagões de ns. 254 e 783 são de soccorro. — O vagão guindaste não tem numeração e por isso não figura no quadro acima.

Carros - Bitola de 0m60 - Linha S. Ritense

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	Total por especies
Carro de 1.ª Classe	Estados Unidos	Americano	8	18	6000	1	—	1	
						1	—	1	1
Carros de 2.ª Classe	Estados Unidos	Americano	8	35	6230	1	1	2	
						1	1	2	2
Carro composto de 1.ª e 2.ª Classe	Estados Unidos	Americano	8	30	5800	1	—	1	
						1	—	1	1
Carro de Bagagem	Estados Unidos.	Americano	8	—	5025	1	—	1	
						1	—	1	1
	Total geral								5

Vagões - Bitola de 0m60 - Linha S. Ritense

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	Total por especies
Vagões fechados	Estados Unidos	Americano	8	5000	—	14	1	15	
						14	1	15	15
Vagões abertos	Estados Unidos	Americano	8	5000	—	8	—	8	
						8	—	8	8
Gaiola para animaes	Estados Unidos	Americano	8	—	—	1	—	1	
						1	—	1	1
					Total geral.				24

Em 31 de Dezembro de 1899, o estado d'esse material era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço.	4	23	27
Em reparação nas Offic. Jundiahy.	1	1	2
Total geral	5	24	29

Não houve nenhum augmento, quer de carro, quer de vagão na linha Santa Ritense, no correr do anno de 1899.

O quadro abaixo mostra a numeração dos carros e vagões pelas diversas classes:

Carros

Numeração	N.º de Carros	Descripção	Numero de lugares
N. 1 a 2	2	Carro de 2.ª classe de 8 rodas	35 lugares
„ 3	1	Carro de 1.ª classe de 8 rodas	18 lugares
„ 4	1	Carro de bagagem de 8 rodas	— — —
„ 5	1	Carro composto de 8 rodas	30 lugar. { 6 de 1.ª clas. 24 de 2.ª „
	5		

Vagões

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões gaiola de 8 rodas		Vagões fechados de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração	
De	a	De	a	De	a
1	8	9	—	10	24
8 Vagões		1 Vagões		15 Vagões	

Carros - Bitola de 0m60 - Linha Descalvadense

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	Total por especies
Carros compostos de 1.a e 2.a classe	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	Americano	8	24	4.800	1	.	1	
	Estados Unidos.	„	8	24	6.000	1	.	1	
						2	.	2	2
Carros de 2.a classe	Allemanha (Köln Ehrenfeld, 1899	Americano	8	48	5.500	1	.	1	
						1	.	1	1
					Total geral. . .				3

Vagões - Bitola de 0m60 - Linha Descalvadense

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	Total por especies
Vagões fechados	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	Americano	8	5.000	. .	4	.	4	
	Allemanha (Köln-Ehrenfeld, 1899	„	8	7.500	. .	1	.	1	
						5	.	5	5
Vagões abertos	Estados Unidos do Brasil (Comp. Constructora)	Americano	8	6.000	. .	3	.	3	
						3	.	3	3
Vagões para animaes	Estados Unidos do Brasil (officinas Jundiahy) .	Americano	8	. .	. .	1	.	1	.
						1	.	1	1
								Total geral. . .	9

Os quadros abaixo mostram a numeração dos carros e vagões pelas suas diversas classes:

Carros

Numeração	N. de Carros	Descripção	
N. 1	1	Carro composto de 8 rodas....	24 lugar. {12 de 1.ª clas. 12 de 2.ª „
„ 2	1	Carro de 2.ª classe de 8 rodas.	48 „
„ 3	1	Carro composto de 8 rodas....	24 „ { 8 de 1.ª clas. 16 de 2.ª „
	3		

Vagões

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões fechados, de 8 rodas		Vagões gaiolas, de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração	
De	**a**	**De**	**a**	**De**	**a**
1	3	4	8	9	—
3 Vagões		5 Vagões		1 Vagão	

II Tracção

Percurso das Locomotivas

(Bitola de 1,m60)

O percurso total das locomotivas foi em 1899 de 1.593.544 kilometros, ou mais 7.278 kilometros que no anno anterior, e assim distribuidos:

Em serviço do trafego:

Nos trens de viajantes	416.757
Nos trens mixtos	100.924
Nos trens de cargas	393.217
Em manobras ou serviços de reserva	674.614
Total	1.585.512

Em serviço da linha:

Lastro	8.032
Total	8.032

Nos annos de 1890 a 1899 o percurso total foi:

Em	1890	751.376	
„	1891	1.037.749	+ 286.373
„	1892	1.106.305	+ 68.559
„	1893	1.283.674	+ 177.369
„	1894	1.348.769	+ 65.065
„	1895	1.475.300	+ 126.531
„	1896	1.656.949	+ 181.649
„	1897	1.692.831	+ 35.842
„	1898	1.586.419	— 106.412
„	1899	1.593.544	+ 7.126

Bitola de 1.m00

Durante o anno de 1899 o percurso total das locomotivas foi de 1.236 163 kilometros, ou menos 24.797 kilom. que em 1898 a saber:

Em serviço do trafego:

Em trens de viajantes		409.714
„ „	mixtos	120.729
„ „	de cargas	452.617
„ „	de manobras e serviço de reserva	232.129
Total		1.215.189

Em serviço da linha:

Lastro.	20.974
Total	20.974

BITOLA DE 0m 60

O percurso total das locomotivas dos 2 ramaes foi de 70.362 kilometros, sendo:

Designação	Ramal de S. Rita	Ramal Descalvadense
Nos trens mixtos e de cargas. . . .	36.459	12.504
Em serviço e manobras.	14.919	5.480
Total 1899 . .	51.378	17.984
„ 1898 . .	55.312	20.573
Differença em 1899 para menos . . .	3.934	2.589

Os quadros seguintes mostram quantas machinas estiveram em serviço, e seus percursos totaes e médios nas diversas linhas:

BITOLA DE 1m 60

Percurso	Numero da locomotiva	PERCURSO		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		TOTAL	Maximo de uma locomotiva	
De 100 a 10.000 kilom.	15	82.857	9.916	32
„ 10.000 a 20.000 „	11	184.866	19.370	53
„ 20.000 a 30.000 „	21	515.406	29.964	36
„ 30.000 a 40.000 „	15	511.288	36.688	64
„ 40.000 a 50.000 „	3	126.745	45.293	3
Superior a 50.000 „	3	172.382	61.308	40

As locomotivas cujos percursos excederam a 50.000 kilometros foram as de ns. 10, 26 e 40 de passageiros.

Das locomotivas de cargas a que fez maior percurso foi a de n. 58, que percorreu 34.776 kilometros.

O seguinte quadro mostra os percursos médios e totaes das locomotivas de 1m,60 classificadas pelos seus respectivos typos; estes percursos referem-se unicamente a serviço na tracção dos trens, e de modo algum ás manobras mais ou menos consideraveis que estas machinas fazem nas estações.

Designação das locomotivas	Numero de locomotivas	Percurso	
		Total	Médio
Machinas dos trens de viajantes			
1 a 4	4	17.135	4.284
9 a 11	3	69.830	23.276
16	1	—	—
22	1	4.846	4.846
24 a 26	3	76.532	25.511
38 a 41	4	143.634	35.908
48 a 50	3	65.142	21.714
68 a 69	2	63.196	31.598
Machinas dos trens de cargas			
5 a 8	4	19.096	4.774
12 a 15	4	32.560	8.140
17 a 18	2	9.406	4.703
19 a 21	3	27.260	9.086
27 a 29 e 34 a 37	8	120.206	15.026
42 a 47	6	107.650	17.941
54 a 57	4	55.338	13.834
58 a 63	6	128.390	21.398

Comparando as médias do percurso em 1898 e 1899.

Annos:	Em 1898	Em 1899
Percurso medio das locomotivas de viajantes	22.957	— 20.967
„ „ „ „ „ cargas. .	13.230	— 13.511

Dessa comparação se verifica uma pequena diminuição no percurso das machinas de viajantes em 1899, e um pequeno augemento no das locomotivas de cargas. De 1897 a esta parte o percurso das machinas de viajantes tem sempre decrescido sensivelmente devido a menor numero de trens de passageiros. A suppressão do P. R. 3. entre Cordeiro e Rio Claro, a 20 de Maio de 1899, foi a principal causa da diminuição notada.

Na bitola de 1m 00, os quadros seguintes mostram os percursos maximos e médios das locomotivas:

Percurso	Numero da locomotiva	PERCURSO		Nnmero da locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		TOTAL	Maximo de uma locomotiva	
De 100 a 10.000 kilom.	8	42.248	7.476	59
„ 10.000 a 20.000 „	18	288.715	19.673	23
„ 20.000 a 30.000 „	22	542.686	29.238	48
„ 30.000 a 40.000 „	8	270.799	36:191	36
„ 40.000 a 50.000 „	2	91.715	49.724	35
Superior a 50.000 „	—	—	—	—

Nenhuma das locomotivas da bitola de 1m 00 fez percurso superior a 50.000 kilometros.

O quadro seguinte mostra os percursos médios e totaes das locomotivas de 1m 00, classificadas pelos seus respectivos typos:

Designacão das Locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSOS	
		Totaes	Médios
Machinas dos trens de Viajantes			
1 a 2, 6 a 8, 11 a 13 e 16 a 17	10	116.760	11.676
9 e 10	2	37.938	18.969
24	1	32.828	32.828
28 a 30 e 35 a 46	9	290.061	32.296
Machinas dos trens de cargas			
3 a 5	3	69.718	23.239
14 a 15, 18 a 23 e 26 a 27	10	183.616	18.362
25, 31 a 34 e 41 a 52	17	300.774	17.693
53 a 55	3	17.370	5.790

Comparando as médias de percurso correspondentes aos annos de 1898 e 1899, obteremos os resultados seguintes:

	Em 1898:	1899:
Para as machinas de viajantes. . .	21.524	21.736
Para as machinas de cargas . . .	18.234	24.847

D'essa comparação verifica-se que ao passo que o augmento do percurso médio das machinas de passageiros foi insignificante, não aconteceu o mesmo com as de cargas, que percorreram mais 30 % em média do que em 1898, o que foi devido á maior safra.

Bitola de 0.m60.

O percurso total das locomotivas d'estas linhas decompõe-se como se segue:

Ramal de Santa Rita:

Locomotiva N.º 1 . .	16.645
» » 2 . .	16.553
» » 3 . .	15.531
» » 4 . .	2.757
Total . .	51.486

Ramal Descalvadense:

Locomotiva N.º 1 . .	9.155
» » 2 . .	1.927
» » 3 . .	7.134
Total . . .	18.216

Percurso dos vehiculos.

Bitola de 1.m 60.

Os carros e vagões, tanto em serviço do trafego, como da linha, percorreram no anno de 1899, 22.663.630 kilometros.

Este percurso decompõe-se da seguinte fórma:

Anno 1899.	Percurso de carros	5.991.986 kilom.	
	Percurso de vagões	16.671.644 kilom.	22.663.630 kilom.
Anno 1898.	Percurso de carros	6.775.268 kilom.	
	Percurso de vagões	14.745.717 kilom.	21.520.985 kilom.

Houve um percurso a maior em 1899 de . . . . 1.142.645 kilom.

O percurso dos vehiculos da S. P. R (S. Paulo Railway) nas linhas da Companhia Paulista, foi de 6.086.058 kilometros, isto é, mais 1.315.567 kilometros do que em 1898.

130

O percurso total dos eixos dos vehiculos foi:

Anno 1899 . . . . . 45.327.260 kilometros
Anno 1898 . . . . . 43.041.970 „
Houve um percurso a maior dos eixos em 1899 de 2.285.290 kilom.

A composição média dos trens sobre a linha Paulista foi:

Anno de 1895 . . . . . 19.26 vehiculos
„ „ 1896 . . . . . 20.68 „
„ „ 1897 . . . . . 21.80 „
„ „ 1898 . . . . . 20.00 „
„ „ 1899 . . . . . 21.71 „

Houve portanto em 1899 um augmento de 1.71 vehiculo sobre o anno anterior.

Bitola de 1m00

O percurso total dos vehiculos, tanto em serviço do trafego como da linha, foi em 1899, na Secção Rio Claro, de 16.718.874 kilometros, assim distribuidos:

Anno 1899 { Percurso dos carros — 4.248.652 kilom. / „ „ vagões — 12.470.222 „ } 16.718.874 klm.

Anno 1898 { Percurso dos carros — 4.796.616 kilom. / „ „ vagões — 11.029.810 „ } 15.826.426 klm.

Houve um percurso maior em 1899 de 892.448 kilometros.

O percurso total dos eixos dos vehiculos foi:

Anno 1899. . . . . 33.437.748 kilometros
„ 1898. . . . . 31.652.852 „

Houve um percurso maior dos eixos em 1899 de 1.784.896 kilm.

A composição média dos trens sobre a linha Rio Claro foi:

Anno 1897. . . . . 14.68 vehiculos
„ 1898. . . . . 14.44 „
„ 1899, ... 15.61 „

Honve portanto um augmento de 1.17 vehiculos em 1899 comparado com 1898.

Bitola de 0m60

Linha de Santa Rita.

O percurso total dos vehiculos, quer em serviço do trafego quer em serviço da linha, foi em 1899, na linha de Santa Rita de 338.310 kilometros assim divididos:

Anno 1899 { Percurso dos carros — 121.353 kilom. / „ „ vagões — 216.957 „ } 338.310

Anno 1898 { Percurso dos carros — 120.290 kilom. / „ „ vagões — 211.088 „ } 331.378

Houve um percurso maior em 1899 de . . . „ 6.932

O percurso total dos eixos dos vehiculos foi:

Anno 1899 . . . . . 676.620
„ 1898 . . . . . 662.756

Houve um percurso maior dos eixos em 1899 de 13.864 kilom.

A composição média dos trens sobre a linha de Santa Rita foi:

Anno 1897. . . . . 8.1 vehiculos
„ 1898. . . . . 8.0 „
„ 1899. . . . . 8,3 „

Houve um augmento em 1899, comparado com 1898, de 6,3 vehiculo.

Bitola de 0m 60

Linha Descalvadense.

O percurso total dos vehiculos, quer em serviço do trafego, quer da linha, foi, em 1899, na Linha Descalvadense de 86.428 kilometros discriminados da seguinte forma:

Anno 1899 { Percurso dos carros — 31.448 kilom. / „ „ vagões — 54.980 „ } 86.428

Anno 1898 { Percurso dos carros — 28.268 „ / „ „ vagões — 53.838 „ } 82.106

Houve um percurso maior em 1899 de 4.322 kilometros.

O percurso total dos eixos dos vehiculos foi:

Anno 1899. . . . . 172.856 kilometros
„ 1898 . . . . . 164.212 „

Houve um percurso maior dos eixos em 1899 de 8.644 kilom.

A composição média dos trens sobre a linha Descalvadense foi:

Anno 1897. . . . . 6.3 vehiculos
„ 1898. . . . . 6.5 „
„ 1899. . . . . 6.6 „

Houve um augmento em 1899, de 0.1 vehiculo comparado com 1898.

Os mezes de maior percurso dos vehiculos foram:

Annos	Mezes	*Bitola de 1.m 60* Vehiculos C. P. e S. P. R.	*Bitola de 1.m 00*	*Bitola de 0.m 60* Santa Rita	*Bitola de 0.m 60* Descalvadense
1899	Agosto. . . .	2.649.720	2.238.528	—	9.484
	Julho	—	—	45.495	—
1898	Agosto. . . .	2.249.278	1.802.232	39.312	—
	Outubro . . .	—	—	—	8.696

Tracção.

Conducção de trens. — Bitola 1.m60.

A despeza com esta importante verba do serviço da locomoção foi em 1899 de 1.453:715$682, assim distribuida:

Pessoal.

Machinistas, foguistas e limpadores	320:066$020
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e seus accessorios	10:242$970
Collocação de guarda fogo, grelhas e outros materiaes de uso corrente nas machinas em serviço . .	7:845$740
	338:155$630

Material.

Carvão	895:279$072
Lenha.	59:182$745
Lubrificantes.	107:762$000
Estopa.	17.030$329
Materiaes gastos na reparação e conservação das caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios . . .	6:034$916
Materiaes diversos de uso corrente (tijolos para guarda fogo, grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharóes, lampeões etc.)	30:270$910
Total.	1.115:560$052

No anno de 1898, a despeza com a conducção de trens foi de 1.958:761$048, assim discriminada:

Pessoal.

Machinistas, foguistas, limpadores	311:972$260
Reparação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios	8:011$860
Collocação de guarda fogo, grelhas e pequenas reparações nas machinas em serviço	7:097$050
Total.	327:081$170

Material

Carvão	1.372:502$300
Lenha	. . . .
Lubrificantes	208:687$373
Estopa	26.086$551
Materiaes gastos na reparação e conservação das caixas d'agua e seus encanamentos	4:137$224
Materiaes diversos de uso corrente (tijolos para guarda fogo, grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharóes, lampeões, etc.)	20:266$430
Total. . .	1.631:679$878

Comparando-se as despezas da mesma especie, correspondentes aos annos de 1898 e 1899, teremos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1898	Em 1899	Em 1899
Machinistas foguistas, limpadores	311:972$260	320:066$920	+ 8:094$660
Reparação de caixas d'agua .	8:011$860	10:242$970	+ 2:231$110
Collocação de guarda fogo, grelhas, etc.	7:097$050	7:845$740	+ 748$690
	327:081$171	338:155$630	+11:074$460

Material

	Em 1898	Em 1899	Em 1899
Carvão	1.372:502$300	895:279$072	—477:223$228
Lenha	. . . .	59:182$745	+ 59:182$745
Lubrificantes	208:687$373	107:762$080	—100:935$313
Estopa	26:086$551	17:030$329	— 9:056$222
Reparação de caixas d'agua .	4:137$224	6:034$916	+ 1:897$692
Materiaes diversos de uso corrente	20:266$430	30:270$910	+ 10:004$480
	1.631:679$878	1.115:560$052	— 516:119$826

Como se verifica pela precedente comparação, houve no pessoal um augmento de 8:094$660, na verba *machinistas-foguistas*, que proveiu principalmente do accrescimo de ordenados ás diversas classes do pessoal da tracção. Taes augmentos forão motivados, em sua maioria, pelo emprego da lenha em substituição ao carvão. Como é sabido, aquelle combustivel exige trabalho mais consideravel por parte do pessoal das locomotivas, e não seria equitativo que, em taes condições, esse pessoal percebesse os mesmos vencimentos que recebiam quando tinham de usar carvão, que com muito maior facilidade se presta á alimentação das fornalhas das locomotivas. Na verba *reparação de caixas d'agua e encanamentos* (pessoal) houve tambem um augmento de Rs. 2:231$110, justificado pela necessidade de se substituir em algumas localidades, os antigos encanamentos, insufficientes ou estragados, por outros inteiramente novos, como se deu, por exemplo, na estação de Souza Queiroz, em que se dobrou o encanamento existente, na extensão de 1200 m.

No material, foi consideravel a reducção absoluta de despezas, apezar de ter sido maior que em 1898 o trafego do anno de 1899. A economia absoluta de carvão, foi em 1899, de 477:223$228; se deduzirmos d'essa importancia a que foi gasta com a lenha, ou 59:182$745, teremos como resultado absoluto economico, n'essa importante quóta da despeza da locomoção, a quantia de 418:040$483, que foi devido, em sua maxima parte, ao emprego, progressivamente crescente, que se fez da lenha em substituição ao carvão. A economia relativa foi quasi tão consideravel, o que é facil verificar pela comparação dos gastos, por locomotiva kilometro, nos annos de 1897, 1898, e 1899, como se segue:

ANNOS	Carvão p.ª locomotiva kilometro	Numero de kilometros percorridos pelas locomotivas	Numero de toneladas de carvão gasto	Importancia, ao preço uniforme de 70$000, por tonelada
1897	11,69	1.692.831	19.789,2	1.385:244$000
1898	12,18	1.586.266	19.320,7	1.352:449$000
1899	8,88	1.593.544	14.150,6	990:512$000

O preço excessivo a que tem attingido o carvão, nos ultimos dous annos, indicava que era de absoluta necessidade restringir o emprego d'esse combustivel nas nossas linhas; e como o unico meio de fazel-o seria evidentemente a applicação da lenha, que se encontra ainda em abundancia ao longo da rêde ferrea da Paulista, tentamos experimentar na bitola larga o uso d'esse combustivel, já usado com vantagem nas linhas de bitola de 1.m00 da Secção Rio Claro. Começamos no mez de fevereiro, a queimar lenha nas machinas de manobra de Rio Claro e Cordeiro, e, após algumas difficuldades, provenientes, em sua maioria, do inconveniente das fagulhas incendiarias projectadas pelas chaminés, e que eram sobretudo nocivas aos encerados que usamos para cobrir os vagões abertos, conseguiu-se, depois de remover aquelle inconveniente, pela adaptação de rêdes e chaminés proprias para tal fim, tornar facil o uso corrente da lenha n'aquella classe de locomotivas. Não foi após isso difficil adaptal-a ás locomotivas de trens de cargas, onde se foi progressivamente introduzindo o seu uso; em 31 de dezembro de 1899, todos os trens de cargas e machinas de manobra de Campinas a Descalvado e a Rio Claro, não usavam mais outro combustivel.

Verificamos que, nas linhas de 1.m60, com as machinas americanas, 1 tonelada de carvão póde ser, e é actualmente substituida por 6 metros cubicos de lenha. O preço da tonelada de carvão sendo agóra de cerca de 70$000, e o metro cubico de lenha custando 3$000 no maximo, a economia é portanto, de 70$000 — 18$000 = 52$000, para cada tonelada de carvão substituida pela lenha.

Em taes condições, é intuitivo que, mesmo que seja progressiva e constante a subida do cambio, e que não haja altas anormaes no preço do carvão, será sempre conveniente o emprego da lenha na nossa rêde ferrea, emquanto esse combustivel fôr facilmente obtido pelos preços anteriores, o que será ainda possivel realisar

por muitos annos. Com os preços elevados que têm vigorado para o carvão, sobretudo para os de procedencia ingleza, que com razão usam, de preferencia a outros, quasi todas as estradas de ferro no Brasil, as objecções que pódem ser feitas para o uso da lenha não têm razão de ser. Muitos pretendem que essa pratica concorrerá de modo preponderante para o desflorestamento das zonas agricolas que são atravessadas pelas linhas ferreas, sem se lembrarem que a lenha para ser praticamente empregada para combustivel nas locomotivas só póde ter um transporte limitadissimo que será de 3 kilometros, quando muito, de cada lado do eixo da linha, o que limita, de modo tranquillisador para os que assim pensam, a zona em que é possivel a qualquer estrada de ferro procurar esse precioso recurso contra a carestia excessiva do combustivel mineral, que tanto tem onerado no Brasil, nos ultimos annos, a industria de transportes.

Na estrada de ferro Central do Brasil, onde nunca foi usada a lenha como combustivel, o desflorestamento de sua zona marginal é hoje quasi completo, sobre tudo no valle do Parahyba, ainda riquissimo em mattas ha 30 annos; e convêm notar que a extensão da Central, ao longo d'esse valle, é, só da Barra do Pirahy a Porto Novo, de cerca de 170 kilometros. Identico facto se nota em muitas outras estradas de ferro de Minas e S. Paulo, e até em muitos trechos da bitola de 1.m60 da Paulista, onde o emprego da lenha é recentissimo. Longe de merecer censura, tal pratica póde talvez ser imitada por outras estradas de ferro, mesmo das mais importantes.

Outra verba do material de conducção de trens que soffreu grande reducção foi a lubrificação de locomotivas e vehiculos. A economia absoluta realisada foi, em 1899, de 100:935$313, e tem como factores principaes não só a reducção do consumo, como tambem a substituição dos oleos animaes que eram anteriormente usados, por oleos mineraes, cujo preço é 60 % menor, e cujo effeito util é, na maioria das peças de locomotivas, praticamente egual. O consumo de lubrificantes, por locomotiva kilometro era, nos annos de 1896, 1897 e 1898 de 0,087 litro, quando se usava, em grande maioria oleos animaes, actualmente elle se acha reduzido a 0,063 litro, ou 25 % menos, e isso com o uso, em larga escala, de oleos mineraes.

Actualmente só empregamos o *lard-oil* para lubrificar os puchavantes das locomotivas; todas as outras articulações dos apparelhos de movimento e distribuição, e as caixas de graxa do vehiculo, só são lubrificadas com oleos mineraes. Não tem sido notado em taes orgãos dos mechanismos qualquer estrago ou menor duração apreciavel que seja licito attribuir á mudança da natureza dos lubrificantes.

Ainda que menos importante, houve tambem no gasto de *estopa* uma economia sensivel. Por locomotiva kilometro gastou-se em 1899 0,014 kilogr., contra 0,015 kilogr. em 1898.

O augmento de 1:897$092 que se encontra na verba *alimentação d'agua* tem a mesma causa, já indicada quando se tratou da respectiva despeza em pessoal; proveiu das reparações extraordinarias que se executou nos encanamentos e caixas d'agua. Nos *materiaes diversos de uso corrente* houve tambem um augmento de 10:004$420, que foi devido a ter-se collocado nas locomotivas rêdes, grelhas e chaminés especiaes para uso da lenha; taes despezas, bastante avultadas, não foram debitadas á reparação de locomotivas, e sim á conducção de trens.

Os quadros que se seguem dão maiores detalhes sobre o consumo com o de 1898:

ANNOS	Designação	Carvão		Lenha		Oleos		Sebo		Estopa	
		Quantidade em kilos	Valor em réis	quantidade em mtros cub.	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	quantidade em kilos	Valor em réis
1899	Locomotivas serviço dos trens	13.975.778	895:279$072	20.788.55	59:182$745	111.097	87:250$475	1.917	2:108$701	22.261	17:030$329
1899	idem, idem de lastro	182.572	11:754$928	51.80	155$035	1.527	1:289$866	11	12$525	383	305$032
1899	Total. . .	14.158.350	907:034$000	20.840.35	59:337$780	112.624	88:540$341	1.928	2:121$226	22.644	17:335$361
1899	Vehiculos					17.286	12:839$163	80	91$200	479	375$243
1899	Total geral. . . .	14.158.350	907:034$000	20.840.35	59:337$780	129.910	101:379$504	2 008	2:212$426	23.123	17:710$604
1898	Locomotivas serviço dos trens	19.138.140	1.372:502$300	—	— —	135.526	176:488$679	2.631	3:284$305	23.806	26:086$551
1898	idem, idem de lastro	181.775	13:276$750	—	— —	1.932	2:920$200	23	31$020	534	584$995
1898	Total. . .	19.319.915	1.385:779$050	—	— —	137.458	179:408$879	2.654	3:315$325	24.340	26:671$546
1898	Vehiculos	— — —	— —	—	— —	19.079	22:449$196	35	35$000	521	566$068
1898	Total geral. . . .	19.319.915	1.385:779$050	—	— —	156.537	201:858$075	2.689	3:350$325	24.861	27:237$614
Diff. em 1899	Locomotivas	— 5.161.565	— 478:745$050	+ 20.840.35	+59:337$780	— 24.839	— 90:868$538	— 726	—1:194$099	— 1.696	—9:336$185
Diff. em 1899	Vehiculos					— 1.793	— 9:610$033	+ 45	+ 56$200	— 42	— 190$825
Diff. em 1899	Total. . .	— 5.161.565	— 478:745$050	+ 20.840.35	+59:337$780	— 26.627	— 100:478$571	— 6.810	—1:137$899	— 1.738	—9:527$010

O preço médio desses materiaes foi:

	1889	1898		Em 1899
Carvão por tonelada	64$063	71$728	—	7$665
Lenha „ m/³	2$641	—	+	2$641
Oleos „ litro	$780	1$289	—	$509
Sebo „ kilo	1$117	1$245	—	$128
Estopa „ „	$766	1$096	—	$330

dos materiaes usados na tracção, na bitola de 1m60 em 1899, comparado

Por locomotiva kilometro, a despeza e consumo foram:

Anno	Designação	Carvão		Lenha		Oleos		Sebo		Estopa	
		Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em m³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1899	Locomotiva-kilometro	8.88	$618	.0131	$035	.0707	$055	.0013	$001	.014	$010
1898	„ „	12.18	$873	—	—	.0870	$112	.0016	$002	.015	$017
1899	menos . .	— 3.30	$225	—	—	.0163	$057	.0003	$001	.001	$007
	mais . . .	—	—	.0131	$035	—	—	—	—	—	—

Consumo kilometrico de combustivel e lubrificante pelos diversos typos de locomotivas.

ANNO 1899 — BITOLA DE 1m 60

Numeros das locomotivas	TYPOS DE LOCOMOTIVAS	Numero de vehiculos rebocados	CONSUMO kllometrico médio			
			Carvão kilos	Lenha m/3	Oleo litros	Estopa kilos
1 a 4	Passageiros	8.05	2.66	.010	.0446	.010
5 a 8	„	16.18	10.75	.006	.0815	.016
9 a 11	„	9.25	7.57	.001	.0481	.010
12 a 15	Mixtos	11.52	6.89	.003	.0514	.014
16	Passageiros	—	—	—	.0012	.024
17 e 18	Cargas	17.01	11.25	.001	.0643	.021
19 a 21	„	20.45	10.54	.0002	.0954	.017
22	Passageiros	9.33	4.22	.011	.0262	.009
23	Manobras	—	2.44	.030	.0712	.011
24 a 26	Passageiros	8.03	6.82	.001	.0638	.017
27 a 29, 33 a 37	Cargas	21.15	6.56	.036	.0860	.016
30 a 32	Manobras	—	7.60	.036	.0585	.016
38 a 41	Passageiros	13.70	9.02	.002	.0860	.011
42 a 47	Cargas	33.62	17.59	.001	.0875	.020
48 a 50	Passageiros	14.38	9.45	0054	.0969	.011
51 a 53	Manobras	—	2.68	.058	.0413	.011
54 a 57	Cargas	34.69	17.22	0003	0.760	.019
58 a 63	„	28.46	11.30	.024	.0765	.016
64 a 67	Manobras	—	4.47	.027	.0396	.009
68 a 69	Passageiros	17.85	10.49	.060	.0801	.014

As despezas feitas por conta de conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho, nos dão o seguinte quadro comparativo entre 1899 e 1898:

ANNOS	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
1899. . . .	$371	$217	$016	1$159	$717	$055	1$530	$934	$071
1898. . . .	$363	$214	$016	1$813	1$067	$080	2$176	1$281	$096
1899 mais..	$008	$003	—	—	—	—	—	—	—
1899 menos.	—	—	—	$654	$350	$025	$646	$347	$025

Bitola de 1.m00.

A despeza com a conducção de trens nas linhas do Rio Claro foi, em 1899, de 575:727$390, assim distribuida:

Pessoal.

Machinistas, foguistas e limpadores	204:941$810
Reparação de caixas d'agua e seus encanamentos . .	9:728$740
Collocação de grelhas, etc	2:918$300
TOTAL	217:588$850

Material.

Carvão	51:394$750
Lenha	220:203$185
Lubrificantes	56:630$026
Estopa	9:068$581
Materiaes gastos na reparação e conservação de encanamentos e caixas d'agua	5:093$856
Materiaes diversos de uso corrente (grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharóes, etc.) . . .	15:748$142
TOTAL	358:138$540

No anno de 1898 a despeza com esta verba foi de 809:959$099, assim discriminada:

Pessoal.

Machinistas, foguistas e limpadores	208:675$750
Reparações de caixas d'agua e seus encanamentos	7:224$090
Collocação de grelhas, etc.	1:928$300
TOTAL	217:829$040

Material.

Carvão	306:369$800
Lenha	181:833$185
Lubrificantes	74:284$972
Estopa	13:672$421
Materiaes gastos na reparação e conservação de encanamentos e caixas d'agua, etc.	5:264$802
Materiaes diversos de uso corrente (grelhas, gaxeta, indicadores de nivel, pharóes, etc.)	10:704$879
TOTAL	592:130$059

Comparando-se as despezas da mesma especie, correspondentes aos 2 annos, teremos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1898	Em 1899		Em 1899
Machinistas foguistas, e limpadores	208:675$750	204:941$810	—	3:733$940
Reparação de caixas d'agua	7:224$990	9:728$740	+	2:503$750
Collocação de materiaes diversos	1:928$300	2:918$300	+	990$000
Total	217:829$040	217:588$850	—	240$190

Material

	Em 1898	Em 1899		Em 1899
Carvão	306:369$800	51:394$750	—	254:975$050
Lenha	181:833$185	220:203$185	+	38:370$000
Lubrificantes	74:284$972	56:630$026	—	17:654$946
Estopa	13:672$421	9:068$581	—	4:603$840
Reparação de caixas d'agua	5:264$802	5:093$856	—	170$946
Materiaes diversos de uso corrente	10:704$879	15:748$142	+	5:043$263
Total	592:130$059	358:138$540	—	233:991$519

Esta comparação demonstra que foi de 40% a economia absoluta realisada na despeza de materiaes para conducção de trens na bitola de 1m00. Taes resultados devem-se principalmente: 1.º) A' substituição do carvão por lenha nos trens P. R. 1., P. R. 2. e P. T. 1., P. T. 2. (expressos de passageiros entre Rio Claro e Jaboticabal, e Rio Claro e Jahú.) Hoje só se gasta mensalmente 10 toneladas de carvão em toda a bitola estreita, e os trens de passageiros a que nos referimos, têm corrido com a mesma regularidade no horario que tinham anteriormente, e só gastão lenha e dormentes velhos. 2.º) Ao menor preço dos lubrificantes, que em 1898 custaram 1$078 por litro ao passo que 1899 custaram sómente $828. Tambem na bitola de 1.m00 se intruduziu o uso de oleos mineraes, ainda que em menor escala do que na bitola de 1m60.

A progressiva diminuição dos coefficientes de gasto de carvão, lenha e oleos, por unidades de tracção, tem sido notavel, de anno para anno, na secção Rio Claro, e demonstra o zelo, o criterio e economia do sr. A. Williams, ajudante da tracção, a cujo cargo immediato se acha o serviço de locomoção d'aquella importante parte das nossas vias ferreas, onde seria agora difficillimo introduzir qualquer economia de relevancia na conducção de trens.

Os seguintes quadros mostram, em detalhe, o consumo dos principaes materiaes, em absoluto e por unidades de trabalho, na secção Rio Claro, nos annos de 1898 a 1899:

Bitola de 1m00

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

ANNO	Designação	Lenha		Carvão		Oleos		Sebo		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1899	Locom. serviço dos trens	91.500 (1)	220:203$185	758.550	51:394$750	44256.	38:356$007	8173.	9:063$444	12015.	9:068$581
	Locom. serviço de lastro.	1.582. 4.282	1:582$700 10:225$853	—	—	2891.	2:698$012	195.	216$173	661.	541$087
	Total . . .	97.364.	232:011$738	758.550	51:394$750	47147.	41:054$019	8368.	9:279$617	12676.	9:609$668
	Vehiculos	—	—	—	—	11371.	7:408$620	4.	4$560	52.	39$473
	Total geral . . .	97.364.	232:011$738	758.550	51:394$750	58518.	48:462$639	8372.	9:284$177	12728.	9:649$141
1898	Locom. serviço dos trens .	80.640	181:833$185	4.269.740	306:369$800	49980.	55:047$471	7971.	8484$746	12541.	13:672$421
	" " de lastro.	508	1:152$520	—	—	1801.	1:643$830	86.	91$080	517.	561$335
	Total . . .	81.148	182:985$705	4.269.740	306:369$800	51782.	56:691$301	8057.	8;575$826	13058.	14:233$756
	Vehiculos	--	—	—	—	9004.	8:850$876	584.	688$320	45.	48$340
	Total geral . . .	81.148	182:985$705	4.269.740	306:369$800	60786.	65:542$177	8641.	9:264$146	13103.	14:282$096
Differença em 1899	Locomotivas	16216.	49:026$033	—3 511.190	—254:975$050	— 4635.	— 15:637$282	311.	703$791	— 382.	— 4:624$088
	Vehiculos	—	—	—	—	2367.	— 1:442$256	— 580,	— 683$760	7.	— 8$867
	Total geral . . .	16216.70	49:026$033	—3.511.190	—254:975$050	— 2268.	— 17:079$538	— 269.	— 20$031	— 375	— 4:632$955

(1) Esta quantidade e a importancia correspondente de Rs. 1:582$700 referem-se aos dormentes velhos empregados como combustivel nos trens PT1 e PT2

O preço médio d'esses materiaes foi em:	1899	1898	Differença em 1899	
Lenha por metro 2$383 ..... por corda	4$766	4$510	+	$252
Carvão por tonelada	67$754	71$754	—	4$000
Oleo por litro	$828	1$078	—	$250
Sebo por litro	1$109	1$072	+	$037
Estopa por kilo	$758	1$090	—	$332

Por locomotiva kilometro, a despeza e consumo foram:

Annos	Designação	Lenha		Carvão		Oleos		Sebo		Estopa	
		quantidade em m/³	Valor em réis	quantidade em kilos	Valor em réis	quantidade em litros	Valor em reis	quantidade em kilos	Valor em réis	quantidade em kilos	Valor em reis
1899	Locomotiva-kilomet.	.079	$188	6.579	$446	.03814	$033	.00677	$007	.0103	$008
1898	« «	.064	$145	9.700	$698	.04106	$045	.00639	$006	.0104	$011
1899	Menos	—	—	3.121	$252	.00292	$011	—	.—	— .0001	$003
1899	Mais	.015	$043	—	—	—	—	.00038	$001	—	—

Bitola de 1.m00. — ***Anno 1899.***

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

Numeros de locomotivas	Typos de locomotivas	Numeros médios de Vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio				
			Carvão, kg.	Lenha, metros	Oleos, litros	Estopa, kg.	Sebo, kg.
1 a 2, 6 a 8, 11 a 13, 16 e 17	Passageiros N. 4	7.51	7.78	0.70	.027	.010	.009
3 a 5	Cargas » 4	12.29	—	0.80	.035	.012	.010
9 a 10	Passageiros » 2	8.64	8.74	0.42	.025	.010	.008
24	» » 3	8.53	7.45	0.36	.024	.007	.009
11 a 15, 18 a 23, 26 e 27	Cargas » 3	18.85	—	1.06	.037	.012	.011
28 a 30, e 35 a 40	Passageiros » 1	9.58	5.60	0.54	.026	.008	.009
25, 31 a 34 e 41 a 52	Cargas » 2	20.07	—	1.00	.059	.011	.000
53 a 55	» » 1	25.00	—	0.90	.058	.012	.001
56 a 59	Manobras	—	—	0.92	.028	.012	.010

Se referirmos as despezas de conducção de trens em pessoal e material, ás unidades de trabalho, teremos a seguinte comparação entre 1898 e 1899:

ANNOS	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro
1898. . . .	$235	$179	$014	$639	$598	$032	$874	$777	$046
1899. . . .	$221	$190	$014	$364	$312	$023	$585	$502	$037
1899 mais..	—	$011	—	—	—	—	—	—	—
1899 menos	$014	—	—	$275	$286	$009	$289	$275	$009

Bitola de 0.m60.

As despezas de conducção de trens importaram, nos dous ramaes de bitola de 0.m60, em 40:802$087, ao passo em 1898 elevaram-se a 67:516$227, ou mais 26:714$140.

Para cada um dos ramaes, eis a comparação detalhada das diversas verbas correspondentes aos dous annos:

Ramal de Santa Rita.

	Pessoal. Em 1898:	Em 1899:	Differença. Em 1899:
Machinistas, foguistas, limpadores	10:810$120	12:564$180	+ 1:754$060
Alimentação d'agua	3:484$080	3:953$150	+ 469$070
Collocação de materiaes de uso corrente	70$400	80$000	+ 9$600
Total	14:364$600	16:597$330	2:232$730

	Material. Em 1898:	Em 1899:	Differença. Em 1899:
Carvão	26:276$950	2:817$500	—23:459$450
Lenha	—	3:128$301	+ 3:128$301
Lubrificantes	5:596$019	1:782$264	— 3:813$755
Estopa	848$406	363$829	— 484$577
Caixas d'agua	1:570$410	1:011$927	— 558$483
Materiaes diversas de uso corrente	392$432	1:235$388	+ 842$956
Total	34:684$217	10:339$209	—24:345$008

Ramal Descalvadense.

	Pessoal. Em 1898:	Em 1899.	Differença. Em 1899:
Machinistas, foguistas e limpadores	5:446$460	7:369$810	+ 1:923$350
Alimentação d'agua	49$000	14$240	— 34$760
Collocação de materiaes de uso corrente	183$000	51$200	— 131$800
Total	5:678$460	7:435$250	+ 1:756$790

	Material. Em 1898:	Em 1899:	Differença. Em 1899:
Carvão	8:288$850	2:333$400	— 5:955$450
Lenha	—	2:223$489	+ 2:223$489
Lubrificantes	2:841$603	929$817	— 1:911$786
Estopa	377$220	180$082	— 197$138
Caixas d'agua	29$080	121$380	+ 92$300
Materiaes diversos de uso corrente	252$197	642$130	+ 389$933
Total	11:788$950	6:430$298	— 5:358$652

A economia absoluta realisada na despeza de materiaes de conducção de trens, no Ramal de Santa Rita, foi de quasi 70 %; cremos que, desde que essa linha passou a pertencer á Companhia Paulista, foi essa a menor despeza com materiaes na verba de que nos occupamos. As causas de tão grande reducção na despeza, são inteiramente semelhantes ás que produziram o mesmo resultado nas linhas de 1.m60 e 1.m00, substituição do carvão pela lenha e dormentes velhos em todos os trens, lubrificação mais economica tanto em qualidade como em quantidade, etc.

Na linha Descalvadense, a diminuição do material foi de 55 %, pelas mesmas causas.

O pessoal, quer no Ramal de Santa Rita, quer no Descalvadense, apresentou um accrescimo que representa augmentos de ordenados do pessoal da Tracção, determinados pela maior difficuldade no emprego da lenha como combustivel.

Os seguintes quadros mostram em detalhe, o consumo dos materiaes de conducção de trens, tanto em quantidades absolutas, como relativamente ás unidades de trabalho:

BITOLA DE 0m,60 — RAMAL DE SANTA RITA

Anno	Designação	Lenha		Carvão		Oleos		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1899	Locomotivas .	1849 m/3	3:128$301	40.250	2:817$500	2051.425	1:486$407	473.0	363$829
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	40.	15$480	10.0	6$360
	Total. . . .	1849 m/3	3:128$301	40.250	2:817$500	2091.425	1:501$887	483.0	370$189
1898	Locomotivas .	—	—	364.335	26:276$950	3549.25	5:171$714	765.50	848$406
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	186.50	403$455	20.	20$850
	Total. . . .	—	—	364.335	26:276$950	3735.75	5:575$169	785.50	869$256
Differença 1899	Locomotivas .	+1849 m/3	+ 3:128$301	—324.085	— 23:459$450	— 1497.225	— 3:685$307	—292.50	—484$577
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	146.50	— 387$975	— 10	— 14$490
	Total. . . .	+1849 m/3	+ 3:128$301	—324.085	— 23:459$450	— 1644.325	— 4:073$282	—302.50	—499$067

Por locomotiva kilometro a despeza e consumo foram:

Anno	Designação	Lenha		Carvão		Oleos		Estopa	
		Quantidade em metros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1899	Locomot. kilom.	0.042	$071	5.36	$375	0.0399	$030	0.0090	$007
1898	„ „	—	—	6.59	$475	0.0628	$094	0.0138	$015
1899	Mais.	0.042	$071	—	—	—	—	—	—
	Menos. . . .	—	—	1.23	$100	0.0229	$064	0.0048	$008
1899	Locomot. kilom.	—	—	—	—	0.00052	$000.776	0.00003	$000.045
1898	„ „	—	—	—	—	0.00056	$000.835	0.00016	$000.066
1899	Mais.	—	—	—	—	—	—	—	—
	Menos. . . .	—	—	—	—	0.00004	$000.059	0.0003	$000.021

Ramal de Santa Rita

O preço médio dos materiaes consumidos foi:

	Em 1899	Em 1898	Differença Em 1898
Lenha por metro cubico	1$691	— — —	+ 1$692
Carvão por tonelada	70$000	72$123	+ 2$123
Oleos por litros	$753.62	1$492	+ $738.38
Estopa por kilos	$766	1$107	+ $341

Ramal Descalvadense

Anno	Designação	Lenha		Carvão		Oleos		Estopa	
		Quant.e em metros	Valor em réis	Quant.e em kilos	Valor em réis	Quant.e em litros	Valor em réis	Quant.e em kilos	Valor em réis
1899	Locomotivas	966 m/3	2:248$817	34.450	2:333$400	1238.90	852$650	243.50	182$491
	Vehiculos	—	—	—	—	—	—	28.	19$174
	Total	966 m/3	2:248$817	34.450	2:333$400	1238.90	852$650	271.50	201$665
1898	Locomotivas	—	—	115.055	2:288$850	1708.50	2:438$298	345.	377$220
	Vehiculos	—	—	—	—	298.	416$055	—	—
	Total	—	—	115.055	2:288$650	2006.60	2:854$353	345.	377$220
Differença em 1899	Locomotivas	+ 966 m/3	+ 2:248$817	— 80.605	+ 44$550	— 468.60	— 1:585$648	— 101.50	— 194$729
	Vehiculos			—	—	— 298.	— 416$055	— 28.	+ 19$174
	Total	+ 966 m/3	+ 2:248$817	— 80.605	+ 44$550	— 767.60	— 2:001$703	— 73.50	— 175$555

O preço médio dos materiaes consumidos foi:

	Em 1899	Em 1898	Differença Em 1899
Lenha por metro cubico	2$307	———	+ 2$327
Carvão por tonelada	60$000	72$042	— 12$042
Oleos por litros	$718.1	1$423	— $704.99
Estopa por kilos	$743	1$093	— $350

Por locomotiva—kilometro a despeza e consumo foram:

Anno	Designação	Lenha		Carvão		Oleos		Estopa	
		Quant.e em metros	Valor em réis	Quant.e em kilos	Valor em réis	Quant.e em litros	Valor em réis	Quant.e em kilos	Valor em réis
1899	Locomotivas—k.o	0.0767	$022	6.13	$368	0.0680	$048	0.0130	$010
1898	» »	—	—	5.59	$403	0.0807	$115	0.0168	$018
	mais . .	0.0767	$022	0.54	—	—	—	—	—
1899	menos .	—	—	—	$035	0.0127	$067	0.0038	$008

Ramal de Santa Rita

Anno 1899 Locomotivas N.os	Typo de locomotivas	N.o de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio			
			Carvão kilos	Lenha metros	Oleos litros	Estopa kilos
1 a 4		7.47	5.36	.0420	.0399	.009

Ramal Descalvadense

Anno 1899 Numeros Locomotivas	Typo de locomotivas	N.o de vehiculos rebocados	Consumo kilometro médio			
			Carvão kilos	Lenha metros	Oleos litros	Estopa kilos
1 a 3		6.16	6.13	.0767	.0680	.013

As despezas feitas por conta de conducção de trens, foram as seguintes, por unidades de trabalho:

Ramal de Santa Rita

Anno	Pessoal			Material			Total		
	Trens kilometro	Locomotivas kilometro	Vehiculos kilometro	Trens kilometro	Locomotivas kilometro	Vehiculos kilometro	Trens kilometro	Locomotivas kilometro	Vehiculos kilometro
1899	$451	$353	$053	$283	$219	$033	$737	$572	$086
1898	$360	$285	$045	$873	$689	$109	1$233	$974	$154
1899 mais	$094	$068	$008	—	—	—	—	—	—
1899 menos	—	—	—	$590	$470	$076	$504	$406	$068

Ramal Descalvadense

Annos	Pessoal			Material			Total		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
1899	$594	$404	$089	$514	$349	$078	1$108	$753	$167
1898	$458	$309	$070	$951	$642	$145	1$409	$951	$215
1899 mais	$136	$095	$019	—	—	—	—	—	—
1899 menos	—	—	—	$437	$293	$067	$301	$198	$048

III

Reparação de material rodante

LOCOMOTIVAS

Bitola de 1.m60

Durante o anno de 1899 foram feitas nas officinas de Jundiahy 22 reparações geraes de locomotivas, (n.os 1, 5, 9, 12, 15, 17, 24, 28, 34, 36, 37, 39, 41, 44, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 61.) e reparações médias e leves em 10, (n.os 14, 23, 25 34, 42 43, 48, 58, 60, 67.)

Não se acham incluidas n'esta ultima categoria as reparações correntes.

A despeza com a reparação de locomotivas importou em..... Rs. 438:685$937 ou menos 42:200$280 que em 1898, a saber:

	Em 1898	Em 1899	Differença em 1899
Pessoal . .	293:284$686 . . .	265:144$720 . . .	— . . 28:139$966
Material.	187:601$531 . . .	173:541$217 . . .	— . . 14:060$314
Total . .	480:886$217 . . .	438:685$937 . . .	— . . 42:200$280

Estes resultados são dos mais favoraveis, pois tem annualmente crescido o numero de locomotivas que possuimos, e as respectivas reparações tem sido executadas a tempo, de modo a conservar-se no melhor estado todo o material de tracção. Não é licito esperar que taes despezas fiquem estacionarias; ellas crescerão forçosamente, de anno para anno, com a edade das locomotivas, sobre tudo quando começar a ser preciso fazer reparações importantes nas fornalhas e na tubulação das machinas americanas o que já se vae tornando necessario em algumas d'ellas.

Os concertos mais importantes foram executados nas locomotivas ns. 1, 24, 36, em que se substituiram os cylindros. A de nº. 24, a primeira de procedencia americana que recebeu a Companhia Paulista para a bitola de 1.m60 e uma das primeiras locomotivas do typo *compound* fabricadas pela casa Baldwin, foi transformada para o systema simples, pois a cadeira não era sufficientemente fórte para supportar a pressão elevada que se reconhece hoje necessaria para o funccionamento economico de taes locomotivas.

Os novos cylindros da n. 24 são de 16" de diametro, e 24" de curso de embolo, e a pressão normal de trabalho na caldeira é de 160lbs. por pollegada quadrada.

Esta locomotiva que anteriormente só podia fazer, com o actual horario do P. R. 1, trens de 14 carros de Jundiahy a Campinas reboca actualmente, com a mesma rapidez, e no mesmo trecho de linha, um comboio de 18 carros de passageiros.

As machinas n.os 38 a 41 e 48 a 50, tinham os centros de suas rodas motrizes de ferro fundido, que é um material improprio para tal fim, em rodas de grandes diametros e destinadas a velocidades consideraveis.

Devido a isso, foram substituidas por outras de nucleo de aço; só a despeza com o material para tal fim, importou, para as duas locomotivas 39 e 49, em Rs. 18:600$000.

Deu-se saida de mais dous pares de eixos com rodas, do mesmo material, e do mesmo preço, destinados a serem collocados nas locomotivas 41 e 48, e até o fim do corrente anno todas as machinas para trens de passageiros estarão dotadas do mesmo melhoramento.

As despezas de reparação das locomotivas, por unidades de trabalho, offerecem os seguintes resultados, em 1898 e 1899:

Annos		Importancia media das reparações					
		Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
		Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1899		$279	$182	$461	$161	$115	$276
1898		$310	$199	$509	$185	$118	$303
1899	Mais	—	—	—	—	—	—
	Menos	$031	$017	$048	$024	$003	$027

BITOLA DE 1m00

Forão reparadas em 1899, 44 locomotivas, das quaes soffreram concertos geraes 18 (ns. 3, 7, 11, 13, 15, 16, 17, 20, 22, 24, 33, 37, 45 46, 48, 50, 51, 52). Effectuaram-se tambem concertos leves em 27.

A despeza com a reparação de locomotivas importou em..... Rs. 312:917$770, ou menos 112$705 que em 1898, a saber:

	Em 1898	Em 1899	Differença Em 1899
Pessoal. . .	212:492$230	188:774$900	— 23:717$330
Material . .	100:538$245	124:142$870	+ 23:601$625
Total. .	313:030$475	312:917$770	— 112$705

Alem d'essas importancias, despendeu-se mais Rs. 1:388$098 em contas.

O mesmo que disse em relação ás reparações de locomotivas na bitola de 1.m60, deve ser aqui repetido: não se póde esperar que se mantenham estacionarias estas despezas, que tendem a crescer annualmente, e acham-se no minimo compativel com o numero das locomotivas que possuimos na secção Rio Claro e com a bôa e cuidadosa conservação que estas devem ter.

Todavia, o uso generalisado e hoje quasi exclusivo da lenha muito tem concorrido e concorrerá ainda para maior duração das fornalhas das locomotivas, e portanto para a economia nas suas reparações.

Referidas ás unidades de trabalho, as despezas que acabamos de examinar, dão os seguintes resultados, em 1898 e 1899:

Annos	Importancias médias das reparações					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1899	$199	$106	$305	$178	$081	$259
1898	$192	$091	$283	$168	$080	$248
1899 mais	$007	$015	$022	$010	$014	$011
1899 menos	—	—	—	—	—	—

BITOLA DE 0.m60

As locomotivas dos dois ramaes soffreram concertos com os quaes se despendeu Rs. 32:819$989, sendo 20:649$109 para as do ramal de Santa Rita e 12:170$880 para as do Descalvadense. Eis, em detalhe, a comparação d'essas despezas com de 1898:

RAMAL DE SANTA RITA

	Em 1898	Em 1899	Differença em 1899
Pessoal.	15:443$480	13:731$180	— 1:712$300
Material	6:465$322	6:917$929	+ 452$607
Total . . .	21:908$802	20.649$109	— 1:259$693

RAMAL DESCALVADENSE

	Em 1898	Em 1899	Differença em 1899
Pessoal.	12:558$745	8:962$550	— 3:596$195
Material	3:808$108	3:208$330	— 599$778
Total . . .	16:366$853	12:170$880	4:195$973

Nas locomotivas de Santa Rita ns. 2, 3, 4 fizeram-se reparações geraes e collocaram-se chaminés proprias para usar lenha; todas soffreram, por mais de uma vez, reparações leves.

Na Descalvadense fez-se, na locomotiva n. 2, a maior reparação que tem soffrido as machinas de bitola 0m.60, e reparações médias na n.º 3.

Todas essas tiveram tambem, por mais de uma vez, concertos de menor importancia, e receberam chaminés proprias para lenha.

Por unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados comparativos entre 1898 e 1899:

RAMAL DE SANTA RITA

Annos		Importancia média das reparações					
		Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
		Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1899		$336	$169	$505	$267	$134	$401
1898		$375	$157	$532	$279	$116	$395
1899	mais	—	$012	—	—	$018	$006
	menos	$039	—	$027	$012	—	—

RAMAL DESCALVADENSE

1899		$685	$245	$930	$472	$169	$641
1898		1$001	$304	1$305	$610	$185	$795
1899	mais	—	—	—	—	—	—
	menos	$316	$059	$375	$138	$016	$154

CARROS E VAGÕES

Sobre esta parte do serviço, transcrevo o minucioso relatorio do dr. Kerubino de Steiger, ajudante da locomoção, que superintendeu essa importante secção dos nossos trabalhos com a proficiencia que era de esperar d'esse habil e conhecido engenheiro:

BITOLA DE 1,^{m} 60

No anno de 1899, a reparação dos carros e vagões importou n'um total de Rs. 514:440$921, sendo:

CARROS

Anno 1899	Pessoal.	112:248$100	
	Material	89:719$581	201:967$681
Anno 1898	Pessoal.	140:891$914	
	Material	109:084$735	249:976$649
Para menos 1899	Pessoal.	28:643$814	
	Material	19:365$154	48:008$968

VAGÕES

Anno 1899	Pessoal.	140:457$090	
	Material	172:016$150	312:473$240
Anno 1898	Pessoal.	179:381$910	
	Material	272:672$287	452:054$197
Para menos 1899	Pessoal.	38:924$820	
	Material	100:656$137	139:580$957

As reparações dos carros, pelas diversas especies, ficam representadas pelo quadro abaixo:

CARROS

DESIGNAÇÃO	Salões	Pagamento	1.ª Classe	2.ª Classe	Compostos	Breaks	Correio	Gaiolas	Total geral
Reparações pequenas . .	4	2	12	29	2	27	6	1	83
» médias . . .	1	—	21	6	3	7	1	—	39
» grandes . . .	—	—	2	2	3	—	—	—	7
Reconstruido	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Construidos.	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Total geral . . .	5	2	35	37	10	34	8	1	132
Foram envernisados e pintados os seguintes carros:									
Pintados e envernisados.	1	1	8	4	8	4	3	—	29

Em 31 carros diversos tiraram-se os cylindros do vacuo de dentro, do engradamento de madeira dos trucks, por difficultar a fiscalisação, collocando-os de baixo de lastro do carro.

Receberam o apparelho de apertar os freios, para uso dos passageiros em caso de accidente, 31 carros diversos, e estão sendo collocados outros no resto do material com a possivel brevidade.

A construcção dos carros compostos importou em Rs. 53:439$230, sendo Rs. 22:904$220 de pessoal e Rs. 30:535$010 de material.

A importancia média annual das reparações por carro que possue a bitola de 1,m60, foi:

Anno de 1899	Rs.	2:060$894
Anno de 1898	Rs.	2:550$782

Ou uma differença para menos, por carro. de Rs. 489$888, no anno de 1899.

O quadro abaixo mostra o numero de vezes que os carros, pelas suas especies, entraram, para soffrer reparação, nas officinas de Jundiahy :

CARROS

DESIGNAÇÃO	Salões	1.ª Classe	2.ª Classe	Compostos	Breaks	Correio	Gaiolas	Total geral
Entraram 1 vez em reparação	1	6	8	8	15	3	1	42
» 2 » » »	1	7	7	1	6	1	—	23
» 3 » » »	—	5	5	—	1	1	—	12
» 4 » » »	1	—	—	—	1	—	—	2

Construiram-se egualmente dois trucks novos de sobresalente, para carros de passageiros, elevando-se a 4 o numero dos que temos em deposito para qualquer necessidade urgente. As reparações dos vagões, pelas diversas especies, são representadas pelo quadro abaixo:

Vagões

Designação	Cobertos									Abertos				Total Geral
	de 4 rodas, sem freios	de 4 rodas, com freios	de 8 rodas, com freios	de 6 rodas, sem freios	Soccorro de 4 rodas, com freios	Gaiolas de 4 rodas, sem freios	Para trilhos de 4 rodas	Tender do guindaste de P. Ferr.a de 4 rodas	Guindaste de 4 rodas, de P. Ferreira	de 4 rodas	de 6 rodas	de 8 rodas	Para lastro de 4 rodas	
Reparações pequenas .	122	175	42	6	1	1	—	—	—	43	9	51	3	453
» médias . .	88	56	2	2	—	2	15	—	—	18	3	9	9	204
» grandes. .	3	—	—	—	—	4	—	—	1	13	1	24	1	47
Reconstruidos. . . .	—	4	—	—	—	—	1	1	—	10	—	—	—	16
Construidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
Total geral . .	213	235	44	8	1	7	16	1	1	88	13	84	13	724
Foram pintados os seguintes	89	58	3	2	1	6	16	1	1	46	3	32	10	268

O quadro abaixo mostra o numero de vezes que os vagões, pelas suas especies, entraram para soffrer reparação nas officinas de Jundiahy.

Vagões

Designação	Cobertos				Soccorro de 4 rodas	Gaiolas de 4 rodas	Para trilhos de 4 rodas	Tender do guindaste de P. Fer.a de 4 rodas	Guindaste de 4 rodas	Abertos			Para lastro de 4 rodas	Total Geral
	de 4 rodas sem freios	de 4 rodas com freios	de 8 rodas com freios	de 6 rodas sem freios						de 4 rodas	de 6 rodas	de 8 rodas		
Entrarão 1 vez em reparação . .	180	127	30	5	1	7	16	1	1	78	7	74	14	541
Entrarão 2 vezes em reparação . .	15	33	7	1	—	—	—	—	—	5	3	5	—	69
Entrarão 3 vezes em reparação . .	1	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15

Os 4 vagões construidos são os de n.os 1310, 1311, 1417 e 1418, todos abertos de 4 rodas.

Transformaram-se 15 vagões de 4 rodas, anteriormente destinados a transporte de trilhos, de n.os 1402 a 1416, em vagões para carregamento de lenha, levando uma grade alta de reguas de madeira com duas portas.

Fez-se a mesma transformação nos 2 vagões duplos de 8 rodas, de n.os 1322 e 1377.

Tem-se continuado com a substituição dos eixos de ferro, por outros de aço.

A importancia média annual das reparações por vagão que possue a bitola de 1.m60 foi:

Anno de 1899	Rs. 219$896
Anno de 1898	Rs. 319$698

Houve uma differença para menos em 1899, por vagão, de Rs. 99$802.

146

Além dos reparos de maior importancia feitos nos vehiculos nas officinas de Jundiahy, procedeo-se igualmente aos reparos correntes e de pequena monta, em diversos pontos, a saber:

Designação	Vehiculos C. P.	Vehiculos S. P. R.	Vehiculos C. P. e S. P. R.
Estação de Jundiahy S. P. R.	1335	—	1335
„ „ „ C. P.	130	95	225
„ „ Campinas	4538	907	5445
„ „ Cordeiros	428	116	544
„ „ Rio Claro	679	84	763
„ „ Pirassununga	176	4	180
„ „ Porto Ferreira	74	6	80
„ „ Descalvado	221	3	224
„ „ Santa Veridiana	222	—	222
Total Geral . . .	7803	1215	9018

Em Jundiahy S. P. R. ponto da fiscalisação do estado dos vehiculos quer C. P. quer S. P. R. por empregados de ambas as companhias, observou-se as occurencias seguintes:

Vehiculos C. P. vindos avariados da linha S. P. R. . . 1154
Vehiculos S. P. R. vindos avariados da linha C. P. . . . 586
Vehiculos S. P. R. vindos avariados da linha S. P. R. e que seguiram assim para a C. P. 1215

As avarias que mais avultarão nos vehiculos, quer no serviço dos trens, quer nas manobras, forão no anno de 1899:

Designação	Vehiculos C. P. Trens e manobras	Vehiculos S. P. R. Trens e manobras	Total geral Trens e manobras	Vehiculos C. P. e S. P. R. Manobras sómente
Caixas quentes.	193	94	287	—
Cylindros de vacuo isolados	48	20	68	—
Correntes finas quebradas	248	67	315	183
Correntes de engate, quebradas (2 elos).	1003	780	1783	842
Correntes de engate quebrados (completas)	15	3	18	4
Fundos de caixa quebrados.	257	182	439	304
Caixas de batentes quebradas	—	17	17	—
Engates quebrados	146	27	173	94
Manilhas de engate quebradas (p.ª Carros)	25	4	29	—
Para choques quebrados	11	9	20	—
Engates tortos.	22	1	23	10

As avarias que mais avultarão na linha S. P. R. nos vehiculos C. P. forão no anno de 1899:

Correntes de engate (2 elos)	1264
Correntes finas	566
Engates quebrados	203
Fundos de caixa quebrados	17
Manilhas de vagões de carga.	50

A despeza geral de reparação dos carros e vagões, por unidades de serviço, foi em 1899 de:

CARROS

Designação	Por carro kilometro			Por eixo kilometro de carro		
	Pessoal	Material	Total geral	Pessoal	Material	Total geral
Anno de 1899	$018.7	$014.9	$033.6	$009.3	$007.4	$016.7
Anno de 1898	$020.8	$016.2	$037.0	$010.4	$008.1	$018.5
Differença para menos em 1899	— $002.1	— $001.3	— $003.4	— $001.1	— $000.7	— $001.8

VAGÕES

Designação	Por vagão kilometro			Por eixo kilometro de vagão		
	Pessoal	Material	Total geral	Pessoal	Material	Total geral
Anno de 1899	$008.4	$010.3	$018.7	$004.2	$005.1	$009.3
Anno de 1898	$012.1	$018.4	$030.5	$006.0	$009.2	$015.2
Differença para menos em 1899	— $003.7	— $008,1	— $011.8	— $001.8	— $004.1	— $005.9

Serraram-se nas officinas de Jundiahy 1061 foros de madeiras diversas cubando no total 1:661.042 metros cubicos.

O prejuizo n'essa serragem foi de 583.764 metros cubicos.

(Bitola de 1,^{m}00)

As reparações dos carros e vagões, executadas nas officinas da linha Rio Claro, no anno de 1899, importaram em 263:504$309 sendo:

Carros:

Anno de 1899. . . .	Pessoal . . .	55:628$790	
	Material. . .	43:077$521	98:706$311
Anno de 1898. . . .	Pessoal . . .	63:677$040	
	Material. . .	51:114$576	114:791$616
Para menos em 1899.	Pessoal . . .	8:048$250	
	Material. . .	8:037$055	16:085$305

Vagões:

Anno de 1899. . . .	Pessoal . . .	92:171$430	
	Material. . .	72:626$568	164:797$998
Anno de 1898. . . .	Pessoal . . .	75:294$590	
	Material. . .	73:108$557	148:403$147
Para menos em 1899.	Pessoal . . .	—	
	Material. . .	481$989	481$989
Para mais em 1899 .	Pessoal . . .	16:876$840	
	Material. . .	—	16:876$840

As reparações dos carros ficão representadas pelo quadro abaixo:

Designação	Carros					Total Geral
	1.ª Classe	2.ª Classe	Compostos	Salões	Bagagem	
Reparações pequenas	13	25	8	4	12	62
» grandes	15	7	7	—	8	37
Reconstruidos	—	1	—	—	—	1
Construido	—	—	—	1	—	1
Total	28	33	15	5	20	101

Forão envernizados os seguintes Carros:

Carros de 1.ª Classe. . . .	16
Carros de 2.ª Classe, . . .	19
Carros compostos	8
Carros de bagagem	10
Total geral . . .	53

As reparações dos vagões pelas diversas especies forão:

Designação	Vagões			Total Geral
	Cobertos	Abertos	Gaiolas	
Reparações pequenas . .	252	74	15	341
Reparações grandes. . .	134	56	11	201
Reconstruidos	12	21	4	37
Construido.	1	—	—	1
Total geral. . .	399	151	30	580

Foram pintados os seguintes vagões:

Vagões cobertos	170
» abertos	72
» gaiolas.	15
Total geral	257

A 31 de Dezembro de 1899, todos os carros da linha Rio Claro, possuiam o freio Westinghouse.

Quanto aos vagões, tinham recebido o apparelho do freio Westinghouse:

Vagões cobertos.	281
» abertos	83
» gaiolas.	2
Total geral	366

Tinham recebido o encanamento sómente:

Vagões cobertos	239
» abertos	105
» gaiolas.	31
Total geral	375

Nos primeiros mezes do corrente anno, ia-se terminar a collocação do apparelho do freio Westinghonse, em mais:

Vagões cobertos	20
» abertos	7
Total	27

148

E o encanamento sómente em mais:

Vagões cobertos	35
» abertos	18
Total	53

Dessa forma ficarão 48 % dos vagões com o apparelho do freio Westinghouse e 52 % com o encanamento sómente.

A importancia média annual das reparações por vehiculo que possue a linha Rio Claro, foi:

CARROS

Anno de 1899	1:316$084
» » 1898	1:551$278

VAGÕES

Anno de 1899	200$278
» » 1898	180$979

Nos carros houve uma diminuição em 1899 de Rs. 225$194 e nos vagões, houve um augmento em 1899 de Rs. 19$749.

E a despeza geral de reparação por unidade de serviço foi:

Carros

Designação	Por Carro kilometro			Por eixo kilometro de carro		
	Pessoal	Material	Total Geral	Pessoal	Material	Total Geral
Anno de 1899.	$013.0	$010.1	$023.1	$006.5	$005.0	$011.5
Anno de 1898.	$013.2	$010.6	$023.8	$006.6	$005.3	$011.9
Differença para mais 1899	—	—	—	—	—	—
„ „ menos 1899	$000.2	$000.5	$000.7	$000.1	$000.3	$000.4

Vagões

Anno de 1899.	$007.3	$005.8	$013.1	$003.6	$002.9	$006.5
Anno de 1899.	$006.8	$006.6	$013.4	$003.4	$003.3	$006.7
Differença para mais 1899	$000.5	—	—	$000.2	—	—
„ „ menos 1899	—	$000.8	$000.3	—	$000.4	$000.2

Bitola de 0.m60

Linha de Santa Rita

As reparações dos carros e vagões da linha de Santa Rita, no anno de 1899 importaram em Rs. 13:784$191.

Carros

Anno de 1899.	Pessoal.	4:031$710	
	Material	3:371$967	7:403$677
Anno de 1898.	Pessoal.	1:520$710	
	Material	509$350	2:030$060
Para mais em 1899.	Pessoal.	2:511$000	
	Material	2:862$617	5:373$617

Vagões

Anno de 1899.	Pessoal.	1:128$220	
	Material.	5:252$294	6:380$514
Anno de 1898.	Possoal.	1:346$740	
	Material	5:638$501	6:985$241
Para menos em 1899.	Pessoal.	218$520	
	Material	386$207	604$727

As reparações dos carros ficam representadas pelo quadro abaixo:

Designação	Primeira Classe	Secunda Classe	Carros compost.	Bagagem	Total geral	Observações
Reparações pequenas	2	3	1	1	7	Rep. feitas em Port. Fer.a
« medias .	—	—	—	1	2	„ feitas nas offi. Jundiahy
« grandes.	1	—	1	—	1	Rep. feitas nas ofic. Jundiahy.
Total . . .	3	3	2	2	10	

As reparações dos vagões forão da seguinte especie:

Designação	Vagões				
	Abertos	Fechados	Gaiolas	Total geral	
Reparações pequenas	2	15	1	18	Reparação feita em P. Ferreira
„ medias.	5	1	—	6	„ „ „ „
Total geral. . .	7	16	1	24	

As despeza de reparação por vehiculo que possue a linha de Santa Rita foi:

CARROS

Anno de 1899. . . . . 1:480$733
Anno de 1898. . . . . 406$012

VAGÕES

Anno de 1699. . . . . 265$854
Anno de 1898. . . . . 291$051

No carros houve um augmento em 1899 de Rs. 1:074$721 e nos vagões uma diminuição em 1899 de Rs. 25$197.

E a despeza geral de reparação por unidade de serviço foi:

CARROS

Designação	Por carro kilometro			Por eixo kilom. de carro		
	Pessoal	Material	Total geral	Pessoal	Material	Total geral
Anno de 1899.	$033.2	$027.7	$060.9	$016.6	$013.8	$030.4
Anno de 1898.	$012.6	$004.2	$016,8	$006.3	$002.1	$008.4
Differença para mais 1899	$020.6	$023.5	$044.1	$010.3	$011.7	$022.0
„ „ menos 1899	—	—	—	—	—	—

VAGÕES

Anno de 1899.	$005.2	$024.2	$029.4	$002.6	$012.1	$014.7
Anno de 1898.	$006.8	$026.7	$033.5	$003.4	$013.3	$016.7
Diffenença para mais 1899	—	—	—	—	—	—
„ „ menos 1899	$001.6	$002,5	$004.1	$000.8	$001.2	$002.0

BITOLA DE 0.m60

Linha Descalvadense

As despezas de reparação dos carros e vagões, na linha Descalvadense, no anno de 1899 foram de Rs. 3:959$586, sendo:

CARROS

Anno de 1899.	Pessoal	994$300		
	Material. . . .	827$561	Rs.	1:821$861
Anno de 1898.	Pessoal . . .	2:725$050		
	Material. . .	1:831$594	«	4:556$644
Diff. para menos em 1889. . . .	Pessoal . . .	1:730$750		
	Material. . .	1:004$033	«	2:734$783

Vagões

Anno de 1899	Pessoal . . .	403$980		
	Material . . .	1:733$745	Rs.	2:137$725
Anno de 1898	Pessoal . . .	683$320		
	Material . .	1:818$225	Rs.	2:501$545
Para menos em 1899.	Pessoal . . .	279$340		
	Matrrial . . .	84$480	Rs.	363$820

As reparações dos carros pelas diversas especies forão as seguintes:

Designação	Carros		Total geral	Observações
	Compostos	2.ª Classe		
Reparações pequenas	2	1	3	Reparações feitas em Descalvado
Reparações grandes.	1	—	1	Reparações feitas nas Officinas de Jundiahy
Total geral . . .	3	1	4	

E as reparações dos vagões forão:

Designação	Vagões		Gaiolas	Total geral	Observações
	Cobertos	Abertos			
Reparações pequenas	8	2	—	10	Reparações feitas em Descalvado.
Reparações medias .	—	1	—	1	Reparações feitas nas Officinas de Jundiahy
Reconstruido.	—	1	—	1	Reparações feitas nas Officinas de Jundiahy
Construido.	—	—	1	1	Construido nas Officinas de Jundiahy
Total Geral . .	8	4	1	13	

A despeza media annual de reparação, por vehiculo que possue a linha Descalvadense, foi:

Carros

Anno de 1899 . . . . . 607$287
Anno de 1898. . . . . 1:518$881

Vagões

Anno de 1899 . . . . . 237$525
Anno de 1898 . . . . . 312$693

Nos carros houve uma diminuição em 1899, de Rs. 911$594 e nos vagões tambem uma diminuição de Rs. 75$168.

A despeza geral de reparação por unidade de serviço foi:

CARROS

Designação	Por carro kilometro			Por eixo kilometro de carro		
	Pessoal	Material	Total Geral	Pessoal	Material	Total Geral
Anno de 1899	$031.6	$026.3	$057.9	$015.8	$013.1	$028.9
Anno de 1898	$096.4	$064.7	$161.1	$048.2	$032.3	$080.5
Differença para mais em 1899	—	—	—	—	—	—
» » menos » 1899	$064.8	$038.4	$103.2	$032.4	$019.2	$051.6

Vagões

Designação	Por vagão kilometro			Por eixo kilm. de vagão		
	Pessoal	Material	Total Geral	Pessoal	Material	Total Geral
Anno de 1899.	$007.3	$031.5	$038.8	$003.6	$015.7	$019.4
Anno de 1898.	$012.6	$033.7	$046.3	$006.3	$016.8	$923.1
Diff. para mais em 1899.	—	—	—	—	—	—
„ „ menos „ 1898.	$005.3	$002.2	$007.5	$002.7	$001.1	$003.7

Luz Electrica

Os dois carros de inspecção e da Directoria, bitola de 1.m60 e bem assim os tres carros de Inspecção, Directoria e pagamento, bitola de 1m00 secção Rio Claro, estão illuminados a luz electrica tendo esse systema de illuminação funcionado de modo irreprehensivel e a Companhia pensa a indroduzir igualmente esse melhoramento nos carros de viajantes.

Resumo geral das despezas da secção dos carros e vagões:

Designação	Lubrificação dos vehiculos			Reparação dos Carros			Reparação dos Vagões		
	Annos		Differença em	Annos		Differença em	Annos		Differença em
	1899	1898	1899	1899	1898	1899	1899	1898	1899
Bitola 1m60. . . .	13:214$406	23:050$264	— 9:835$858	201:967$681	249:976$649	— 48:008$968	312:473$240	452:054$197	—139:580$957
„ 1m00 Rio Claro	7:452$653	9:587$479	— 2:134$826	98:706$311	114:791$616	— 16:085$305	164:797$998	148:403$147	+ 16:394$851
„ 0m60 (S. Rita).	21$840	424$305	— 402$465	7:403$677	2:030$060	+ 5:373$617	6:380$514	6:985$241	— 604$723
„ 0m60 (Descalvadense.	19$174	416$055	— 396$881	1:821$861	4:556$644	— 2:734$783	2:137$725	2:501$545	— 363$820
Total geral. . .	20:708$073	33:478$103	— 12:770$030	309:899$530	371:354$969	— 61:455$439	485:789$477	609:944$130	—124:154$653

Medidas de segurança.

Bitola de 1.m 60.

Conforme se vio na parte anterior d'este relatorio, continuou-se a substituição, nos carros e vagões da bitola de 1.m 60, dos eixos de ferro por outros de aço.

Os parafusos de centro, engates e correntes que não apresentavão dimensões sufficientemente fórtes para supportar os choques, inevitaveis em manobras e mesmo no percurso dos trens, tem sido substituidos, em grande maioria, por outros mais reforçados.

Nos carros de passageiros, em que continuam a funccionar com bons resultados os freios automaticos de Gresham, tem sido collocadas no interior dos compartimentos, valvulas que em casa de accidente permittiriam aos passageiros de faser parar os trens, independentemente da vontade dos machinistas, e com a maior promptidão.

Bitola de 1.m 00.

Em fins de 1899 ficou praticamente terminada a installação de freios Westinghouse em todo o material rodante da Secção Rio Claro; actualmente todos os trens, tanto de passageiros como de mercadorias, trabalhão com este poderoso freio, e inutil é acrescentar que a regularidade do funccionamento nada deixa a desejar.

Só 50 % dos vagões de cargas receberam o apparelho de freio completo; nos restantes apenas se collocou os encanamentos transmissores do ar comprimido; será conveniente ir annualmente collocando n'estes ultimos, os aparelhos de freio, que lhes faltão de módo que em 5 annos esteja effectivamente terminada e completa essa installação

IV.

Recapitulação das despezas da locomoção, por conta do custeio.

BITOLA DE 1m 60

O Total d'estas despezas importou:

Em 1899	Rs.	2.489:262$348
Em 1898	»	3.224.872$415
Differença para menos em 1899	»	735:610$067

Aquella importancia subdivide-se do seguinte modo:

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	55:498$420	3:138$610	58:637$030
Conducção de trens . . .	338:155$630	1.115:560$052	1.453:715$682
Reparação de locomotivas .	265:144$720	173:541$217	438:685$937
» » carros . . .	112:248$100	89:719$581	201:967$681
» » vagões. . .	140:457$090	172:016$150	312:473$240
Despezas diversas . . .	. . . . .	. . . . .	19:092$070
Differenças de cambio . .	4:690$708	. . . .	4:690$708
Total geral . . .	916:194$668	1.553:975$610	2.489:262$348

Os totaes acima indicados, comparados com os correspondentes do anno de 1898, mostram as seguintes differenças, em 1899:

	Para mais	Para menos
Administração	8:343$676	. . . .
Conducção de trens		505:045$366
Reparação de locomotivas		42:200$280
„ „ carros		48:008$968
„ „ vagões		139:580$957
Despezas diversas e differenças de cambio.		9:118$172
	8:343$676	743:953$743
Differença Total		735:610$867

Referindo as despezas de 1898 e 1899, ás unidades de trabalho, temos a seguinte comparação:

Designação	1898	1899	Differença em 1899 para mais	Differença em 1899 para menos
Por trem-kilometro	3$584	2$733	. .	$851
„ locomotiva-kilometro	2$020	1$562	. .	$458
„ vehiculo	$161	$122	. .	$039
„ Tonelada de peso util rebocado. .	$060	$044	. .	$016

Bitola de 1m 00

A totalidade das despezas da locomoção attingio em 1899 a Rs. 1.192:379$760 ou menos 231:214$450 que em 1898, a saber:

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	36:280$700	2:561$493	38:842$193
Conducção de trens . . .	217:588$850	358:138$540	575:727$390
Reparação de locomotivas .	188:774$900	124:142$870	312:917$770
„ de carros . . .	55:628$790	43:077$521	98:706$311
„ de vagões. . .	92;171$430	72:626$568	164:797$998
Despezas diversas. . . .	. . . .	. . . .	1:388$098
Total geral . .	590:444$670	600:546$992	1.192:379$760

Os totaes acima, comparados com os correspondentes ralativos a 1898, mostram as seguintes differenças, em 1889:

	Para mais	Para menos
Administração	1:432$320	. . . .
Conducção de trens.		234:231$709
Reparação de locomotivas.		112$720
„ „ carros.		16:085$305
„ „ vagões	16:394$851	. . . .
Despesas diversas e differenças de Cambio	1:388$088	. . . .
	19:215$259	250:429$719
Differença Total.		231:214$460

153

Referindo-se as despezas de 1898 e 1899 ás unidades de trabalho, temos a seguinte comparação:

DESIGNAÇÃO	1898	1899	Differença em 1899	
			Para mais	Para menos
Por trem — kilometro . . .	1$386	1$213	—	$173
» locomotiva — kilometro	1$129	$964	—	$165
» vehiculo »	$094	$077	—	$017
» tonelada de peso util rebocado.	$062	$047	—	$015

BITOLA DE 0, 60

A despeza total da locomoção, por conta de custeio, nos dois ramaes, foi em 1899 de Rs. 93:768$630, ou menos 29:473$563 que em 1898, a saber:

RAMAL DE SANTA RITA

Em { 1899 . . . . . Rs. 63:063$143
Em { 1898 . . . . . » 81:730$468

Differença em 1899 — » 18:667$325

RAMAL DESCALVADENSE

Em { 1899 . . . . . Rs- 30:705$487
Em { 1898 . . . . . » 41:511$725

Differença em 1899 — » 10:806$238

Os totaes acima subdividem-se do seguinte modo:

RAMAL DE SANTA RITA

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Administração.	1:652$400	40$904	1:693$304
Conducção de trens. . . .	16:597$330	10:339$209	26:936$539
Reparação de locomotivas .	13:731$180	6:917$929	20:649$109
» » carros. . . .	4:031$710	3:371$967	7:403$677
» » vagões . . .	1:128$220	5:252$294	6:380$514
Total.	37:140$840	25:922$303	63:063$143

RAMAL DESCALVADENSE

Administração.	690$490	18$983	709$473
Conducção de trens. . . .	7:435$250	6:430$298	13:865$548
Reparação de locomotivas.	8:962$550	3:208$330	12:170$880
» » carros . . .	994$300	827$561	1:821$861
» » vagões . . .	403$980	1:733$745	2:137$725
Total.	18:486$570	12:218$917	30:705$487

Estes totaes, comparados com os correspondentes ao anno de 1898, mostram as seguintes differenças, em 1899:

RAMAL DE SANTA RITA

	Para mais	Para menos
Administração	—	64$244
Conducção de trens	—	22:112$278
Reparação de locomotivas	—	1:259$693
» » carros	5:373$617	—
» » vagões	—	604$727
Differença em 1899	5:373$617	24:040$942
Differença total . . .		18:667$325

RAMAL DESCALVADENSE

	Para mais	Para menos
Administração	90$115	—
Conducção de trens	—	3:601$862
Reparação de locomotivas.	—	4:195$973
» » carros	—	2:734$738
» » vagões.	—	363$820
Differença em 1899.	90$155	10:896$393
Differença total. . .		10:806$238

Se referirmos as despezas totaes em 1898 e 1899 ás unidades de trabalho, temos os seguintes resultados:

Ramal de Santa Rita

Designação	1898	1899	Differença em 1898	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	2$063	1$724	—	$339
» locomotiva kilometro	1$477	1$227	—	$250
» vehiculo kilometro	$256	$203	—	$053
» tonelada kilm. de peso util transp.	$242	$199	—	$043

154

Ramal Descalvadense

Por trem kilometro	3$349	2$456	—	$893
» locomotiva kilometro	2$068	1$618	—	$450
» vehiculo kilometro	$512	$371	—	$141
» tonelada kilm. de peso util trans.	$503	$348	—	$155

V.

Fundição de ferro e bronze

Em 1899 a officina de fundição de Jundiahy entregou ao almoxarifado, para serem utilisados nos diversos serviços da locomoção e outras divisões, 368310 kgr. de ferro fundido e 25400 de bronze em peças moldadas, cujos preços medios de producção foram:

Do ferro fundido em obras $302
Do bronze fundido em obras . . . . 1$860

No decurso do mesmo anno empregaram-se, nos diversos trabalhos especiaes á locomoção e ás outras repartições, quantidades d'esses materiaes que constam dos seguintes quadros:

BITOLA DE 1,^{m} 60

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze moldado	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
	Kilg.		Kilg.	
Reparação de locomotivas	30.519	9:583$022	6.860	12:409$919
» » carros . . .	14.637	4:521$035	1.530	2:709$097
» » vagões. . .	65.522	20:538$164	1.315	2:332$261
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	66.297	20:690$823	1.382	2:534$123
Total. . . .	176.975	55:353$044	11.122	19:985$700

BITOLA DE 1,^{m} 00

Reparação de locomotivas	41.192,75	12:973$166	10.983,75	19:439$609
» » carros. . .	11.057,00	3:480$555	921,00	1:651$362
» » vagões . .	36.520,00	11:579$188	1.505,50	2:643$610
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	25.320,75	7:934$552	481,00	890$388
Total. . . .	114.090,50	35:967$461	13.891,25	24:621$969

RAMAL DE SANTA RITA

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze moldado	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Reparação de locomotivas	1.959	606$900	32	56$192
» » carros. . .	780	245$131	36	63$720
» » vagões . .	11.526	3:599$084	—	—
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	1.643	518$134	11	18$700
Total. . . .	15.888	4:969$249	79	138$612

RAMAL DESCALVADENSE

Reparação de locomotivas	242	77$924	—	—
» » carros. . .	789	249$360	—	—
» » vagões . .	3.481	1:102$990	—	—
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	497	160$034	—	—
Total. . . .	5.009	1:590$308	—	—

NAVEGAÇÃO

Reparação de locomotivas	592	177$215	153,50	267$660
» » lanchas . .	1.096	348$944	4,00	7$700
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	1.512,50	468$198	592,50	1:071$465
Total. . . .	3.200,50	994$357	750,00	1:346$825

O seguinte quadro mostra o consumo do ferro e bronze moldados nos annos de 1895, 1896, 1897, 1898 e 1899, isto é, desde o inicio da officina de fundição em Jundiahy.

ANNOS	Ferro fundido em peças moldadas			Bronze em peças moldadas		
	Preço médio em kilogramma	Quantidade total empregada	Importancia em réis	Preço em kilogramma	Quantidade em kilogramma	Importancia em réis
1895. . . .	$336	238.895	80:227$245	$919	17.353	15:943$520
1896. . . .	$283	388.431	109:868$850	2$020	20.942	42:285$670
1897. . . .	$267	375.102	100:226$470	2$089	26.220	54:790$045
1898. . . .	$319	367.023	117:136$872	1$755	28.439	49:918$208
1899. . . .	$328	343.793	116:372$124	1$769	26.498	46:874$962
TOTAL. .	--	1.724.245	523:831$541	—	119.452	209:812$405

Apezar da baixa anormal do cambio em 1898, vê-se que o preço do ferro e bronze moldados tem sido progressivamente menores em cada anno, desde que começou a funccionar a officina de fundição em Jundiahy, esta consideração, ao lado do importante contingente d'esse material que a Paulista emprega annualmente em seus trabalhos, demonstra o acerto que houve em dotar as novas officinas de Jundiahy, com esse elemento indispensavel, que não existia nas velhas officinas de Campinas.

Luz Electrica

Continuou a funccionar com regularidade a installação destinada á illuminação da estação de Campinas e suas dependencias, e a que existe em Jundiahy para o mesmo fim, nas officinas e no pateo de manobras. Entretanto, com o progressivo augmento do serviço em Campinas, parece-nos de inadiavel necessidade renovar completamente o conjuncto de apparelhos electricos que alli existem para a illuminação, pois todos elles, compostos de elementos fracos e multiplos, não offerecem o caracter de uma installação definitiva, capaz de attender ás necessidades do grande e extenso pateo de manobras, da rotunda de locomotivas, e das numerosas dependencias do trafego.

Para augmentar e melhorar a illuminação d'essas areas, V. S. encommendou dous dynamos conjugados, de movimento directo a vapor, e 35 kilowatts cada um; estas machinas terão capacidade sufficiente para qualquer accrescimo que possam ter, em Campinas, os edificios ou linhas de manobras. A despeza com o serviço de luz electrica, em 1899, foi de Rs. 43:308$051, assim discriminada:

Em 1899 a despeza foi:

Pessoal.	17:083$960	
Material	26:224$091	43:308$051

Em 1988 a despeza foi:

Pessoal.	17:774$930	
Material	12:088$701	29:863$631

A causa do notavel accrescimo de despeza havida no material foi a substituição completa de todos os accumuladores, por outros novos, pagos a cambio excessivamente baixo.

Navegação

Em 31 de Dezembro de 1899, era o seguinte o material fluctuante:

Vapores.	11
Lanchas.	47
Balsas de aço	5

Este material achava-se na mesma data no seguinte estado:

Vapores.	Em bom estado.	9	
	„ reparação	2	
	Total. . . .	11	
Lanchas	Em bom estado 42		
	„ reparação. . 5	„ .	47
Balsas .	„ bom estado		5

156

Tracção

Percurso dos vapores e lanchas

Durante o anno de 1899 o percurso de vapores foi de 40570 kilometros, ou menos 2377 que em 1898, assim discriminado:

VAPORES	Percurso em kilometros	
	Em 1899	Desde o começo do serviço
Conde d'Eu	2.600	103.223
Nicoláu Queiroz	65	79.375
Elias Chaves	2.822	70.678
Antonio Prado	7.990	69.869
Barão de Jaguára	2.358	59.865
Fidencio Prates	—	39.657
Antonio Paes	6.298	47.387
Elias Fausto	7.738	42.546
Eduardo Prates	366	22.510
Antonio Lacerda	2.968	45.407
José Queiroz	7.365	36.491
Total	40.570	617.008

O percurso das lanchas, durante o anno, foi de 139240 kilometros ou 19968 mais que em 1898.

O percurso medio por lancha foi 2962 kilometros, ao passo que em 1898 foi de 2325.

A despeza com a tracção fluvial foi em 1899 de Rs. 99:189$462 ou menos 3:660$741 que em 1898, assim discriminada:

	Em 1898	Em 1899	Differença em 1899
Pessoal	53:706$640	52:020$050	— 1:686$590
Material	49:143$563	47:169$412	— 1:974$151
	102:850$203	99:189$462	— 3:660$741

Os seguintes quadros mostram a despeza de combustivel, lubrificantes e outros materiaes, na conducção de vapores:

Navegação

1899 Vapores	Lenha		Carvão		Oleos		Sebo		Diversos	Total
	Quantidade	Mil reis	Quantidade	Mil reis	Quantidade	Mil reis	Quantidade	Mil reis	Mil reis	Mil reis
Conde d'Eu	1123	2:620$420	300	21$000	152.50	81$468	—	—	410$600	3:133$488
Nicoláu Queiroz	20	50$000	—	—	6.75	8$800	—	—	3$660	62$460
Elias Chaves	1248	2:919$729	—	—	153.	70$189	—	—	680$400	3:670$318
Antonio Prado	1852	4:512$181	—	—	415.	285$428	12	13$328	817$230	5:628$167
Barão de Jaguára	882	2:055$836	—	—	145.50	75$956	—	—	129$400	2:261$192
Antonio Paes	2640	6:447$962	—	—	337.	275$686	9	9$785	1:325$500	8:058$933
Elias Fausto	3071	7:528$083	—	—	662.25	392$894	3	3$395	1:003$100	8:927$472
Eduardo Prates	2	4$832	—	—	15.	17$730	—	—	207$800	230$362
Antonio Lacerda	1772	4:424$519	—	—	180.45	128$642	1	1$107	325$200	5:089$468
José Queiroz	3192	7:831$818	—	—	362.20	264$796	4	4$868	1:334$800	9:435$882
Total	15802	38:395$380	300	21$000	2569.95	1:601$589	29	32$083	6:447$690	46:497$742

O preço médio d'esses materiaes, foi:

	Em 1898	Em 1899	Differença em 1899	
Lenha	2$500	2$430	—	$070
Oleos	1$406	$648	—	$758
Graxa	1$088	1$106	+	$018

O consumo e despeza por vapor kilometro foi:

ANNOS	Designações	Lenha		Carvão		Oleos		Graxa		Diversos
		Metros	Valor em réis	Kilogrammas	Valor em réis	Litros	Valor em réis	Kilogrammas	Valor em réis	Valor em réis
1899. . .	Vapor kilometro	0.389	$946	0.0074	$00052	0.061	$039	0.007	$0008	$159
1898. . .	„ „	0.367	$917	—	—	0.051	$071	0.008	$0010	$119
1899 mais	—	0.022	$029	0,0074	$00052	0.010	—	—	—	$040
1899 menos	—	—	—	—	—	—	$032	0.001	$0002	—

As despezas na conducção de vapores, referidas ás unidades de trabalho, dão os seguintes resultados comparativos em 1898 e 1899:

ANNOS	Por vapor kilometro			Por tonelada kilometro de peso util		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1899. . .	1$256	1$163	2$419	$024.0	$021.7	$045.7
1898. . .	1$250	1$145	2$395	$025.8	$023.6	$049.4
1899 mais	$006	$018	$024	—	—	—
1899 menos	—	—	—	$001.8	$001.9	$003.7

REPARAÇÃO DE VAPORES

Durante o anno de 1899 effectuaram-se reparações geraes nos vapores *Elias Chaves* e *Barão de Jaguára*, e reparações médias nos vapores *Antonio Paes*, *Elias Fausto* e *Antonio Prado*, além de outros concertos menos importantes em quasi todos os vapores. Com a reparação de vapores despendeu-se Rs. 32:116$302, ou mais 6:768$338 que em 1898, a saber:

	Pessoal	Material	Total
1899	20:807$250	11:309$052	32:116$302
1898	13:502$860	11:845$104	25:347$964
	7:304$390	536$052	6:768$338

Estas despezas, referidas ás unidades de trabalho, dão os seguintes resultados:

ANNOS	Por vapor kilometro			Por tonelada kilometro de peso util		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1899. . .	$514	$278	$792	$009,6	$005,2	$014,8
1898. . .	$314	$276	$590	$006,5	$005,7	$012,2
1899 mais	$200	$002	$202	$003,1	—	$002,6
1899 menos	—	—	—	—	$000,5	—

Reparação de lanchas

Durante o anno de 1899 foram feitas 50 reparações diversas nas lanchas ns. 4, 5, 7, 8. 9, 10, 12, 13, 14, 15. 18, 20. 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 37, 38, 39, 40, 42 e 45.

Os concertos mais importantes foram feitos nas lanchas 4, 7, 8, 10, 13, 14, 28, 32, 33, 35, 37, 39, que foram tiradas d'agua para substituir chapas dos fundos e dos lados e calafetal-as de novo; todas ellas levaram soalho novo e pintura completa no casco, bem como reparações nos guinchos de prôa e lemes.

Muitas das lanchas mencionadas soffreram, durante o anno, reparações nas bordadas, lemes e soalho-

Collocaram-se, durante o anno, 60 lemes novos nas lanchas; como já observei no relatorio de 1897, esta especie de concertos é muito frequente na navegação de Mogyguassú, pois nas corredeiras e lugares rasos, sobretudo na estiagem, os lemes das lanchas batem em pedras ou no fundo do rio.

Estes trabalhos importaram em 1899 na quantia de Rs. 31:223$721 ou menos 2:254$450 do que em 1898, a saber:

	Pessoal	Material	Total
Em 1898	15:317$300	18:160$971	33:478$271
Em 1899	15:599$230	15:624$591	31:223$821
Differença em 1899 .	+ 281$930	— 2:536$380	— 2:254$450

Estas despezas, em relação ás unidades de trabalho, foram as seguintes nos 2 annos:

	Por lancha kilometro			Por tonelada kilometro de peso util		
Annos	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1899	$112	$113	$225	$007.2	$007.2	$014.4
1898	$129	$152	$281	$007.4	$008.7	$016.1
1899 mais	—	—	—	—	—	—
1899 menos	$017	$039	$056	$000.2	$001.5	$001.7

Recapitulação das despezas

Pelo que acima se encontra em detalhe, vê-se que foi a seguinte a despeza total da navegação por conta de custeio, em 1899 e 1898:

Em 1898	167:281$078
Em 1899	168:528$785
Differença em 1899 . .	+ 1:247$707

A despeza em 1899 se subdivide do seguinte modo:

Serviços	Pessoal	Material	Total
Administração	5:731$560	—	5:731$560
Conducção de vapores	52:020$050	47:169$412	99:189$462
Concertos de vapores.	20:807$250	11:309$052	32:116$302
Concertos de lanchas.	15:599$230	15:624$591	31:223$821
Despezas diversas . .	—	—	172$300
Reparações de balsas .	88$400	6$940	95$340
Total geral. . . .	91:246$490	74:109$995	168:528$785

Estes totaes, comparados com os de 1898, mostram as seguintes differenças:

	Em 1898	Em 1899	Differenças Em 1899
Administração	5:604$940	5:731$560	+ 126$620
Conducção de vapores	102:849$903	99:189$462	— 3:660$441
Concertos de vapores	25:347$964	32:116$302	+ 6:768$338
Concertos de lanchas.	33:478$271	31:223$821	— 2:254$450
Concertos de balsas .	—	95$340	+ 95$340
Despezas diversas . .	—	172$300	+ 172$300
Total.	167:281$078	168:528$785	+ 1:247$707

Se referirmos estas despezas ás unidades de trabalho, temos;

	Em 1898	Em 1899	Differenças Em 1899
Por vapor kilometro	3$895	4$154	+ $259
„ lancha kilometro	1$403	1$210	— $193
Por tonelada kilometro de peso util.	$080	$078	— $002

Sem apresentar os mesmos resultados que se obteve, quanto á economia, nas vias ferreas das diversas bitolas, a navegação mostra, comtudo, se considerarmos este quadro, um aspecto bastante lisongeiro.

Obras diversas.

Bitola de 1.m 60.

Durante o anno de 1899 despendeu a locomoção por conta de capital o seguinte:

Material rodante.

	Pessoal	Material	Total
1 Locomotiva compound, n. 69 de 10 rodas, para o serviço de trens de passageiros (Cambio de 7 3/8)	—	129:364$114	129:364$114
1 Locomotiva simples, n.o 68 egual á precedente, e para o mesmo fim (Cambio 7 3/8) . .	—	125:849$225	125:849$225
Montagem d'essas duas locomotivas	6:847$000	1:210$950	8:057$950
Total. . .	6:847$000	256:424$289	263:271$289

Ferramentas para as officinas de Jundiahy

1 Torno mechanico para rodas.	9:874$727
1 Ventilador de Root. n. 3 com movimento directo a vapor	6:451$650
Total.	16:326$377

A despeza por conta de capital foi portanto, de Rs. 279:597$666

Bitola de 1.m 00.

Material rodante.

	Pessoal	Material	Total
Freio Westinghouse, com seus encanamentos, para vagões (Cambio 7 5/16)	—	106:600$656	106:600$656
Montagem d'esses freios . . .	11:190$360	1:182$430	12:372$790
Total. . . .	11:190$360	107:783$086	118:973$446

Ferramentas para as officinas de Rio Claro.

1 Machina de furar (Cambio 7 3/8) . . . . . 4:582$379

A despeza por conta de capital foi pois de Rs. 123:555$825.

Nas outras secções da locomoção nada se gastou por conta de capital em 1899.

FORNECIMENTO A DIVERSOS—Bitola de 1.m60

Nas Officinas de Jundiahy foram executados serviços para as diversas repartições e para extranhos na importancia de Rs. 570:425$947 distribuida pela seguinte forma :

DESIGNAÇÃO—Anno 1899		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Por conta de obras novas para diversas divisões.		804$160	583$764	1:387$924
do trafego, custeio.	Bitola 1.m60	30:254$350	11:763$480	42:017$830
	„ 1.m00	581$420	458$942	1:040$362
	„ 0.m60	11$860	50$840	62$700
	Via Fluvial	1:287$240	1:634$170	2:921$410
da via permanente e edificios, custeio.	Bitola 1.m60	18:348$640	16:380$604	34:729$244
	„ 1.m00	1:857$460	2:076$520	3:933$980
	„ 0.60	343$700	326$154	669$854
	Via Fluvial	194$600	851$630	1:046$230
de obras d'arte, custeio	Bitola 1.m60	52:266$960	31:387$618	83:654$578
	„ 1.m00	1:375$960	755$960	2:131$920
	„ 0.60	6:783$650	18:607$424	25:391$074
do telegrapho, custeio	Bitola 1.m60	805$820	362$448	1:168$268
materiaes para custeio	„ 1.m00	52.645$800	88:478$288	141:124$088
do almoxarifado, fundição	Ferro	63:951$260	34:402$220	98:353$480
	Bronze	16:904$340	19:232$750	36:137$090
da luz electrica, custeio.	Bitola 1.m60	2:264$740	2:377$780	4:642$520
da locomoção	„ 1.m00	703$200	2:407$560	3:110$780
da via fluvial	Vapores	3:350$250	3:593$080	6:943$330
	Lanchas	1:076$880	11:787$250	12:864$130
	Officinas	2:012$040	867$780	2:879$820
do almoxarifado, custeio	Bitola 1.m60	171$530	959$670	1:131$200
	Via Fluvial.	118$620	65$740	184$360
de diversas companhias de estrada de ferro.		11:874$750	14:977$348	26:852$098
de particulares	Bitola 1.m60	5:332$440	4:226$065	9:558$505
	„ 0.m60	13$080	3$200	16$280
do lastro, custeio	Bitola 1.m60	3:796$960	13:412$569	17:209$529
	„ 0.60	53$870	34$523	88$393
do ramal do Banharão		3:833$720	3:837$030	7:670$750
da contadoria, custeio.		989$880	514$340	1:504$220
Total.		284:009$200	286:416$747	570:425$947

Anno 1898 DESIGNAÇÃO		Pessoal	Material	Total
por conta de obras novas para diversas divisões		145:481$280	76:826$662	222:307$942
do trafego, custeio	Bitola 1.m60	28:819$820	20:053$156	48:872$976
	,, 1.m00	21$000	8$850	29$850
	,, 0.60	8$000	8$678	16$678
da via permanente e edificios, custeio	Bitola 1.m60	23:394$680	33:816$606	57:211$286
	,, 1.m00	367$100	2:481$544	2:848$944
	,, 0.60	414$220	280$535	694$755
	Via Fluvial.	1:001$980	723$096	1:725$076
da luz electrica, custeio		1:520$760	2:849$214	4:369$974
do almoxarifado materiaes para custeio	Bitola 1.m60	15:861$046	24:422$762	40:283$808
	,, 1.m00	3:666$600	16:939$211	20:605$811
do almoxarifado fundição	Bronze	64:304$060	43:952$325	108:256$385
	Ferro	15:728$760	31:171$279	46:900$039
de obras d'arte, custeio	Bitola 1.m60	16:293$240	23:628$132	39:921$372
	,, 1.m00	309$040	342$719	651$759
	,, 0.60	875$220	1:633$717	2:508$937
do telegrapho, custeio		317$840	384$611	702$451
da via fluvial, custeio	Vapores	578$140	4:510$055	5:088$195
	Lanchas	784$300	8:513$556	9.297$856
da locomoção	Bitola 1.m00	2:976$040	6:927$641	9:903$681
de diversas Companhias de estrada de ferro		20:821$190	17:926$197	38:747$387
de particulares		2:888$060	1:967$026	8:855$086
do ramal do Banharão		617$240	802$457	1:419$697
do lastro, custeio		5:422$370	11:654$269	17:076$639
Total		352:472$586	331:824$298	684:296$884

FORNECIMENTO A DIVERSOS
Bitola de 1,m 00

Os serviços executados nas officinas de Rio Claro, para outras repartições importaram, em Rs. 111:280$022 distribuidos pela seguinte forma:

	Anno 1899	Pessoal	Material	Total
por conta	de obras novas para outras divisões	7:555$940	8:026$920	15.582$860
	do trafego, custeio	26:662$130	5:919$409	32:581$539
	da via permanente Bitola 1m00	9:855$860	12:641$960	22.497$820
	de edificios, cust.º „ 1m60	16$000	. . . .	16$000
	de obras d'arte, custeio „ 1m00	1:641$630	2:901$910	4:543$540
	„ 1m60	1:478$990	257$790	1:736$780
	do telegrapho „ 1m00	7$300	. . . .	7$300
	do almoxarifado, materiaes p. custeio „ 1m00	6:802$180	6:962$591	13:764$771
	„ 1m60	3:117$050	2:743$842	5:860$892
	de diversas Companhias de estrada de ferro	110$050	44$630	154$680
	de particulares	5:423$190	1:985$120	7:408$310
	do almoxarifado, custeio	88$680	. . . .	88$680
	do almoxarif. custeio, Bit. 1m60	412$160	163$140	575$300
	do lastro, custeio	2:909$600	3:551$950	6:461$550
	Total	66:080$760	45:199$262	111:280$022

	Anno 1898	Pessoal	Material	Total
por conta	de obras novas para diversas divisões	26:315$880	29:144$748	55:460$628
	do trafego, custeio	15:405$380	6:032$900	21:438$280
	da via permanente e edificios, custeio	16:105$060	20:899$888	37:004$948
	do telegrapho, custeio	382$730	133$622	516$352
	de obras d'arte, custeio	605$300	333$468	938$768
	de diversas Companhias de estrada de ferro	. . . .	. . . .	. . . .
	de particulares	7:280$600	3:063$688	10:344$288
	de materiaes p. custeio, Almoxarif. Bit. 1m00	3:527$321	245$703	3:773$024
	„ 1m60	81$950	. . . .	81$950
	da locomoção, custeio	23$280	. . . .	23$280
	do ramal de Banharão	37$200	57$400	94$600
	Total	69:764$701	59:911$417	129:676$118

Fornecimento a diversos.

Nas officinas de P. Ferreira foram executados serviços para outras repartições e para extranhos, na importancia total de 15:717$119, assim distribuida:

ANNO 1899			
por conta			
Obras novas de outras divisões	317$900	—	317$900
Rio, custeio	14$900	1:853$920	1:868$820
Estações fluviaes, custeio.	1:177$120	451$400	1:628$520
Trafego	2:627$360	1:850$909	4:478$269
Telegrapho — custeio.	—	41$360	41$360
Materiaes para custeio Almoxarifado	857$280	253$330	1:110$610
Bitola de 1.m60, custeio	705$310	85$192	790$502
Ramal de St. Rita, custeio.	2:846$840	856$408	3:703$248
Ramal Descalvadense.	464$790	104$440	569$230
Particulares	1:205$900	2$760	1:208$660
Total.	10:217$400	5:499$719	15:717$119

ANNO 1898			
por conta			
Obras novas de diversas divisões.	1:608$280	5:981$833	7:590$113
Rio, custeio	406$300	202$276	608$576
Estações fluviaes—custeio	860$870	778$830	1:639$700
Trafego	3:034$803	1:774$891	4:809$694
Almoxarifado, custeio	369$350	—	369$350
Telegrapho, custeio.	12$100	13$700	25$800
Bitola de 1.m60, custeio	786$020	624$191	1:410$211
Ramal de Santa Rita	8:530$380	5:676$650	14:207$030
Ramal Descalvadense	5:029$325	2:027$997	7:057$322
Particulares	904$590	269$580	1:174$170
Total	21:542$018	17:349$948	38:891$966

Ponte de Atibaia.

No numero dos trabalhos diversos feitos pela locomoção por conta das outras divisões, acha-se a substituição da antiga ponte do rio Atibaia, de 46m de vão livre, por uma outra de egual vão, porém mais forte, destinada a supportar, em melhores condições, os esforços produzidos pela passagem das locomotivas mais pesadas, que as necessidades do trafego tornaram necessarias nas nossas linhas.

O problema da substituição d'aquella ponte era subordinado a algumas condições bastante difficeis de attender. Com effeito, para não se prejudicar á regularidade do trafego de passageiros e mercadorias, que é dos mais importantes no trecho da linha em que se acha situada a ponte de Atibaia, era indispensavel, ou que se collocasse a nova ponte em um outro lugar que a antiga, sobre novos encontros o que seria extremamente dispendioso, ou então que a substituição de uma pela outra fosse feita com extrema rapidez, o que não era facil conseguir, attendendo ao peso extremamente consideravel das duas pontes, e á falta de guindastes ou cabreas sufficientemente possantes para suspender aquelles pesos: a ponte velha pesava 100 toneladas, e a nova 140.

Eram, porém tão consideraveis as despezas que resultariam da construcção da nova ponte em outro local, sobretudo em consequencia da altura dos encontros e da natureza do sólo em que estes precisavam ser estabelecidos, que se combinou tentar a segunda solução, a substituição, por meio de apparelhos construidos nas officinas, e destinados a fazer o mesmo trabalho que os guindastes ou cabreas que não possuimos.

O plano geral a executar para conseguir o resultado final desejado, era synthetisado pelo conjuncto das seguintes operações distinctas e successivas:

1.º Montar completamente a nova ponte ao lado da linha, em uma posição em que seu eixo longitudinal ficasse parallelo ao desta, e ao da ponte a substituir.

2.º Deslocar dessa posição a ponte nova, depois de montada, até que ella ficasse com o seu eixo longitudinal no mesmo plano vertical do eixo commum á linha, e á ponte velha.

3.º Na posição determinada pela operação antecedente, arrear a ponte nova munida de roldanas, collocadas na face externa das mezas inferiores das vigas mestras, sobre uma linha especialmente construida para esse fim, e sobre a qual a ponte, assim convertida em vehiculo, pudesse ser puxada sobre a ponte velha. A linha auxiliar a que nos referimos devia ser, portanto, construida sobre os dormentes da ponte velha, e com uma bitola egual á distancia entre os eixos das vigas mestras, egual em ambas as pontes.

4.º Puxar a ponte nova, assim transformada em vehiculo, do lugar que ella occupava no fim da 2.ª operação, até que tomasse a posição conveniente para ser arreada verticalmente, nos encontros da ponte velha, quando essa estivesse removida.

5.º Arrear, por meio de apparelhos especiaes, a ponte velha, sem desmanchal-a, até que ficasse livre o plano dos encontros.

6.º Arrear sobre este plano, a ponte nova, por meio dos mesmos apparelhos, ficando assim concluido o trabalho.

162

Não nos occuparemos da 1.ª operação, pois ella não offereceu particularidade alguma de maior interesse; a ponte nova foi montada, na posição conveniente, á margem direita do rio Atibaia, e á pequena distancia da antiga.

A segunda operação era tambem facil; fez-se correr a ponte parallelamente á posição que occupava depois de montada, até a posição necessaria para ser arreada sobre a linha auxiliar. por meio de dois guinchos de 10 toneladas de esforço de tracção; a ponte descansava sobre uma série de trilhos, collocados transversalmente á linha auxiliar, sobre a qual foi arreada por meio de 4 macacos de 40 toneladas cada um.

Para executar-se a 4.ª operação, que consistia em puxar a ponte nova, collocada sobre roldanas na linha auxiliar, até que ella tomasse, sobre a ponte velha, a posição que indicamos, empregaram-se duas locomotivas. Todas essas operações tiveram bom exito, apezar do máu tempo que reinou, desde as 4 horas do dia 23 de fevereiro, em que se principiou o trabalho, até as 10 horas da manhã do dia seguinte, em que se finalisou a 4.ª parte d'esses trabalhos, ficando a ponte nova collocada sobre a velha.

Passamos a descrever agóra as 2 partes do trabalho em que se fez propriamente a substituição da ponte velha.

Como esta tinha de ser arreada, para dar lugar á ponte nova, seria impossivel fazel-o sem cortar as vigas na direcção dos planos das faces oppostas dos encontros, pois sem isso, as respectivas extremidades, que se inseriam dentro das caixas dos encontros, não permittiriam que a ponte descesse.

O corte das vigas foi feito dias antes de ser principiado o trabalho; á medida que se cortava um dos elementos das vigas, as partes seccionadas eram reunidas por tapajunctas de espessura dupla da respectiva secção transversal, seguras com parafusos torneados, e de modo que esse novo systema apresentasse no ponto da viga em que se achava collocado, resistencia superior á da secção primitiva.

D'esse modo foram sendo successivamente cortadas e consolidadas todas as peças encontradas pelos planos M e N, (fig. I) á noite, quando não havia circulação de trens.

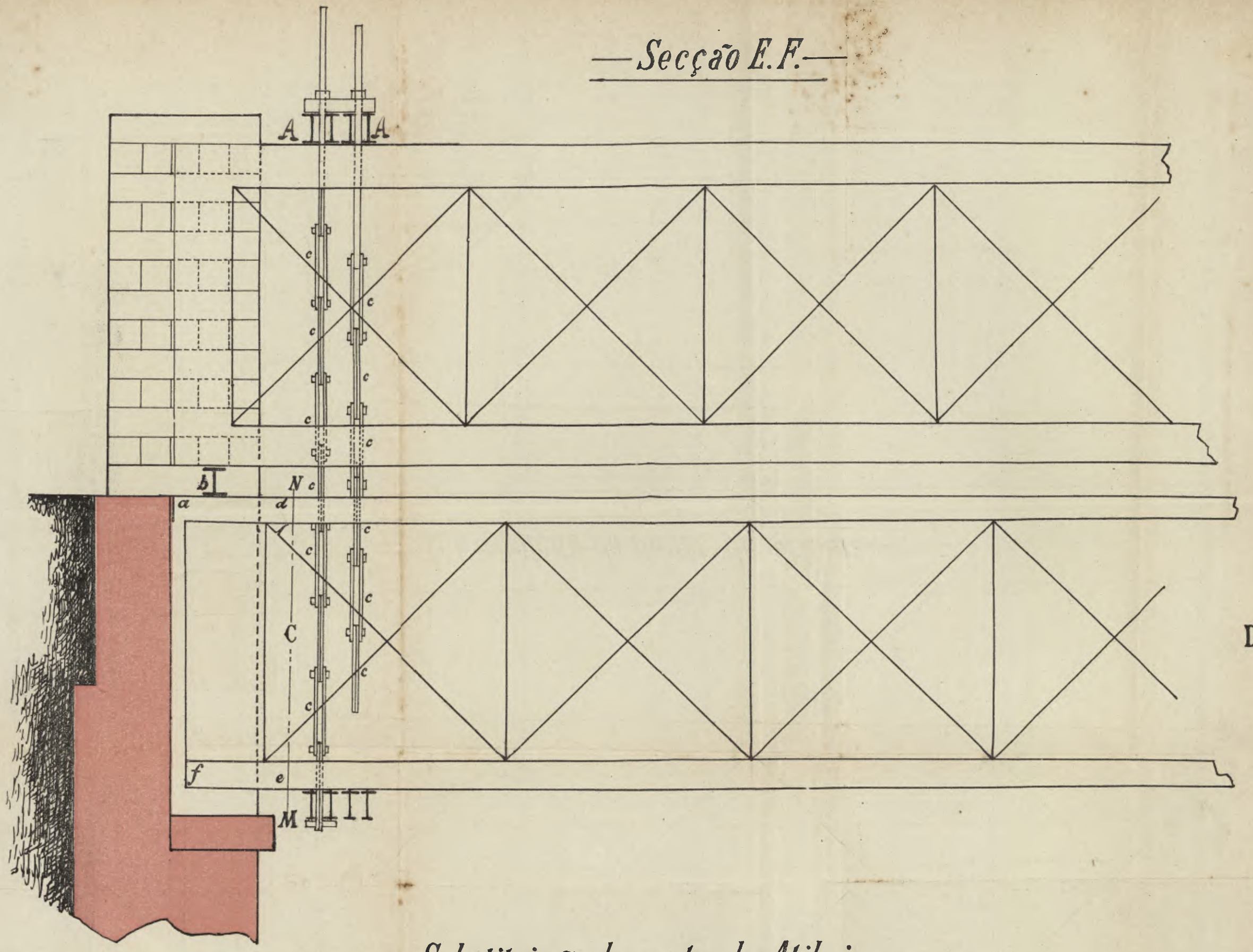
Tambem muito antes de principiar-se os trabalhos que descrevemos collocaram-se sobre o respaldo de cantaria de cada encontro, no nivel da linha, 2 fogueiras de grossas vigas de madeira, aplainadas e perfeitamente ligadas entre si; estes massiços de madeira eram destinados a supportar os apparelhos que iam servir para arrear a ponte nova, e cuja disposição se pode ver nas fig. (I) e (II).

Uma vez terminada a 4.ª phase de operações, e descansada a ponte nova sobre duas fortes vigas de ferro apoiadas nos muros dos encontros e nas cabeceiras da ponte velha, foram collocados os apparelhos de que fallamos sobre as vigas (A A), e ligados por meio das correntes (c, c) ás mesas inferiores da ponte velha *(fig 1)*.

Tiraram-se então os tapajunctas que prendiam a secção central (C. D) d'essa ponte ás suas extremidades, e foi sendo arreada a secção C D gradualmente por meio dos parafusos do apparelho, e das correntes, compostas de fortes barras de ferro; o movimento foi dado a esses parafusos por meio de engrenagens, e de duas polias de gorne, sobre as quaes passava um cabo sem fim, movido por homens.

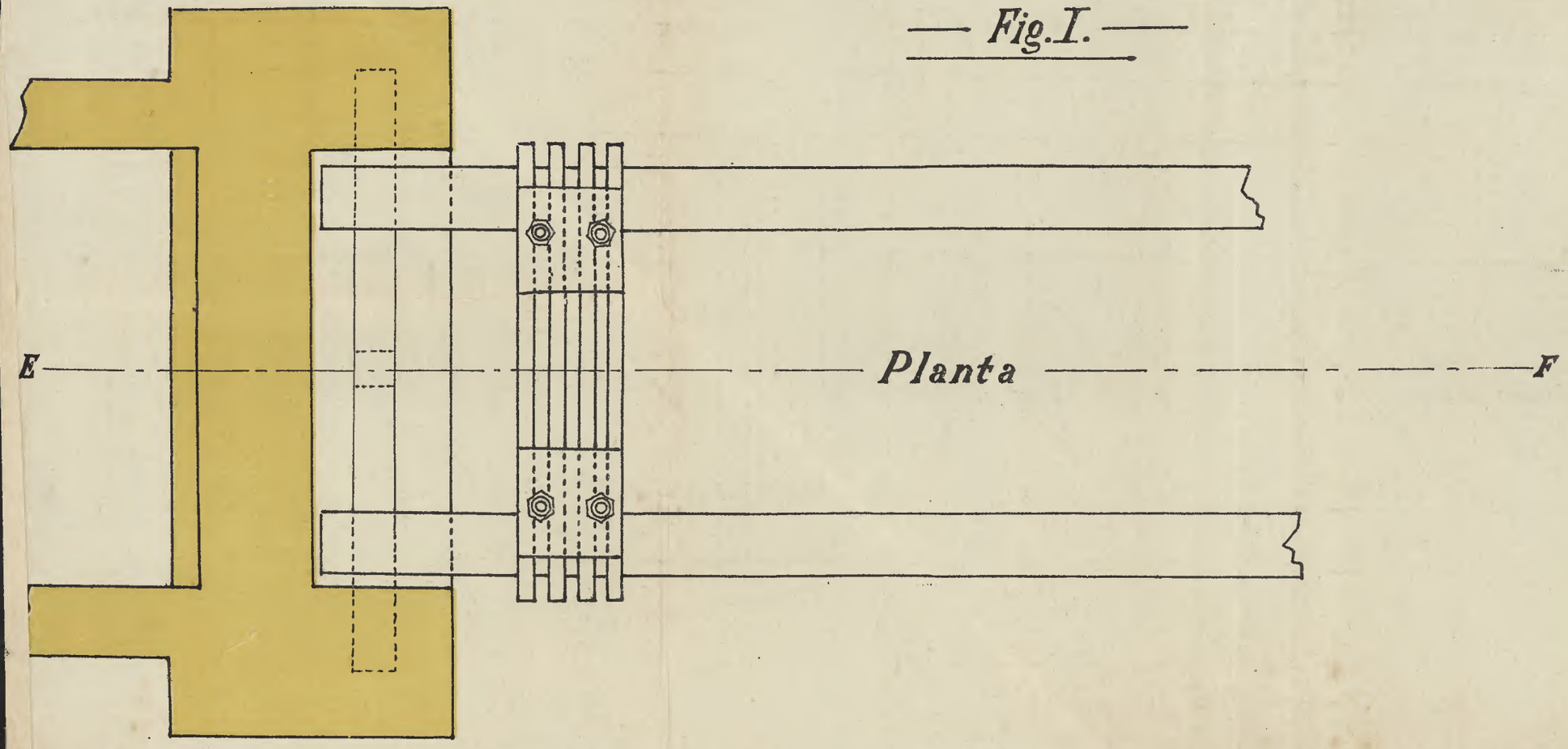
Toda essas phases do trabalho durou desde as 10 horas da manhã de 24 de Fevereiro, até as 10 horas da manhã do dia seguinte,

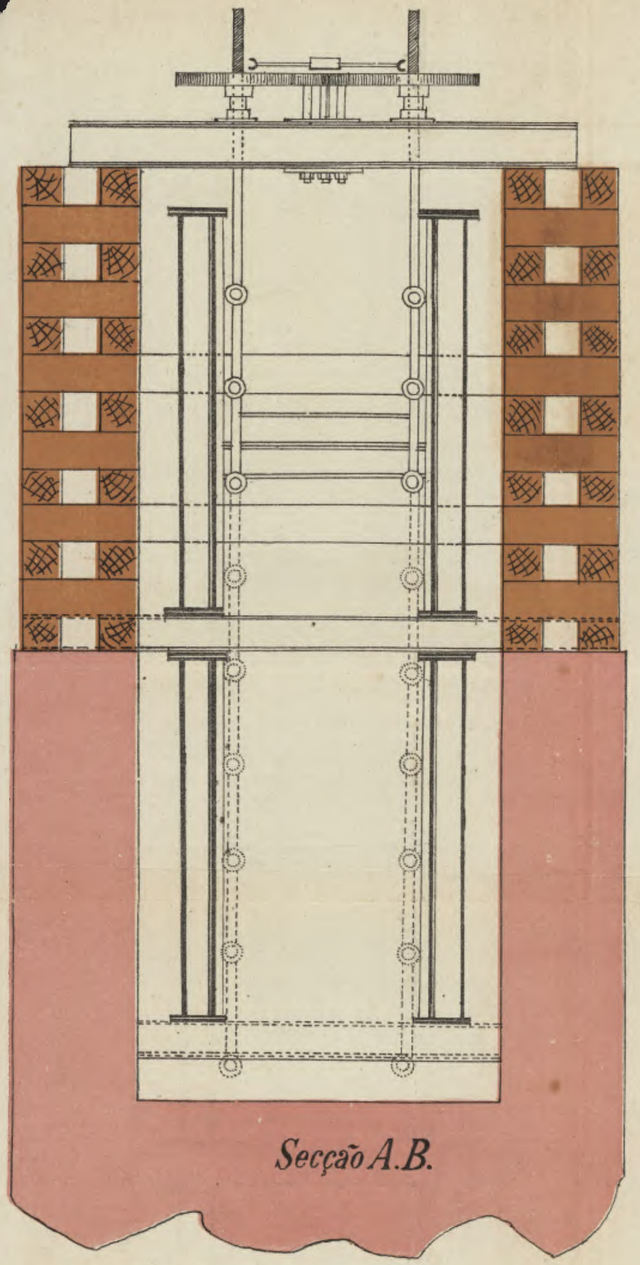
— Secção E.F. —



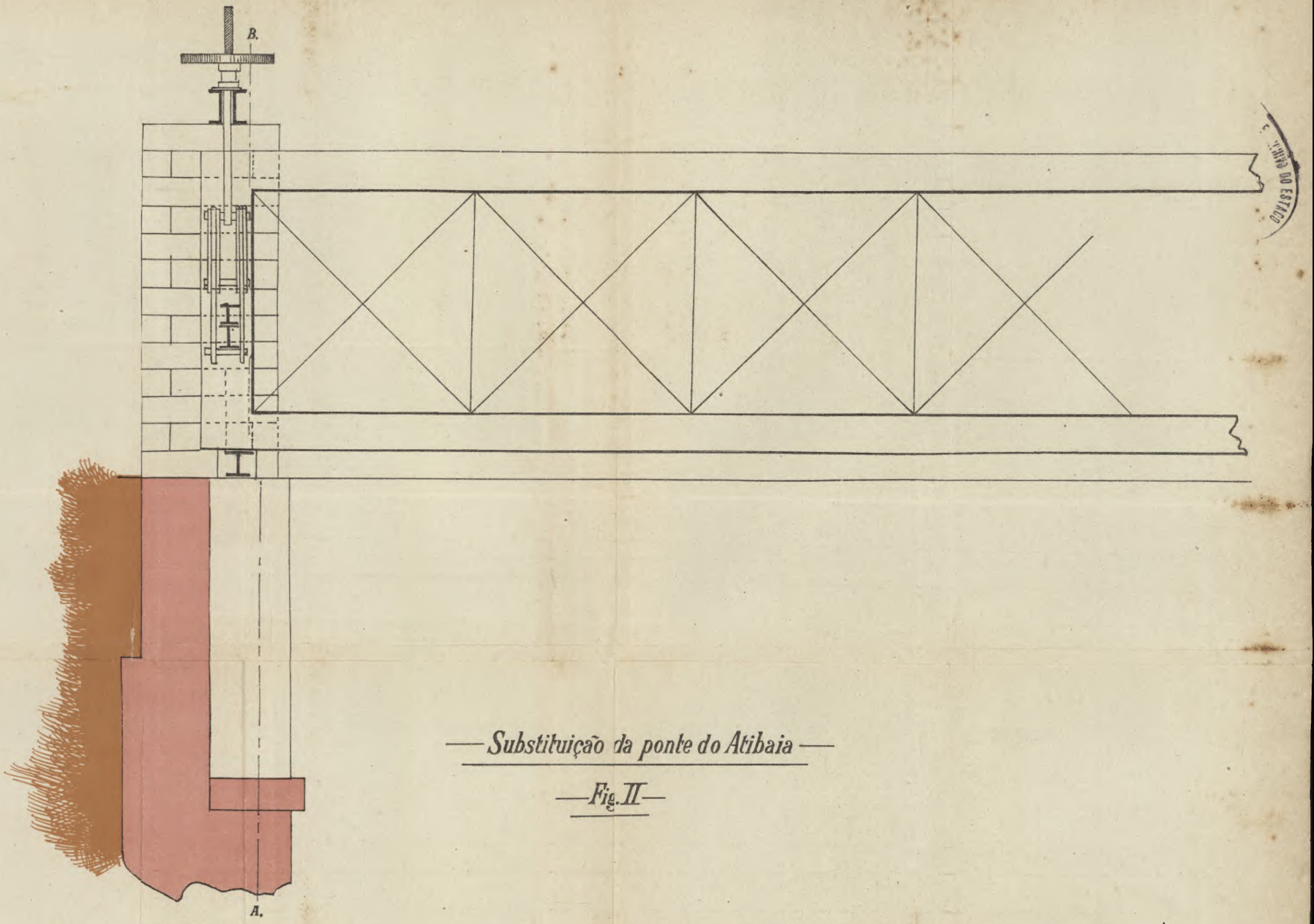
— Substituição da ponte do Atibaia —

— Fig. I. —





Secção A.B.



—Substituição da ponte do Atibaia—

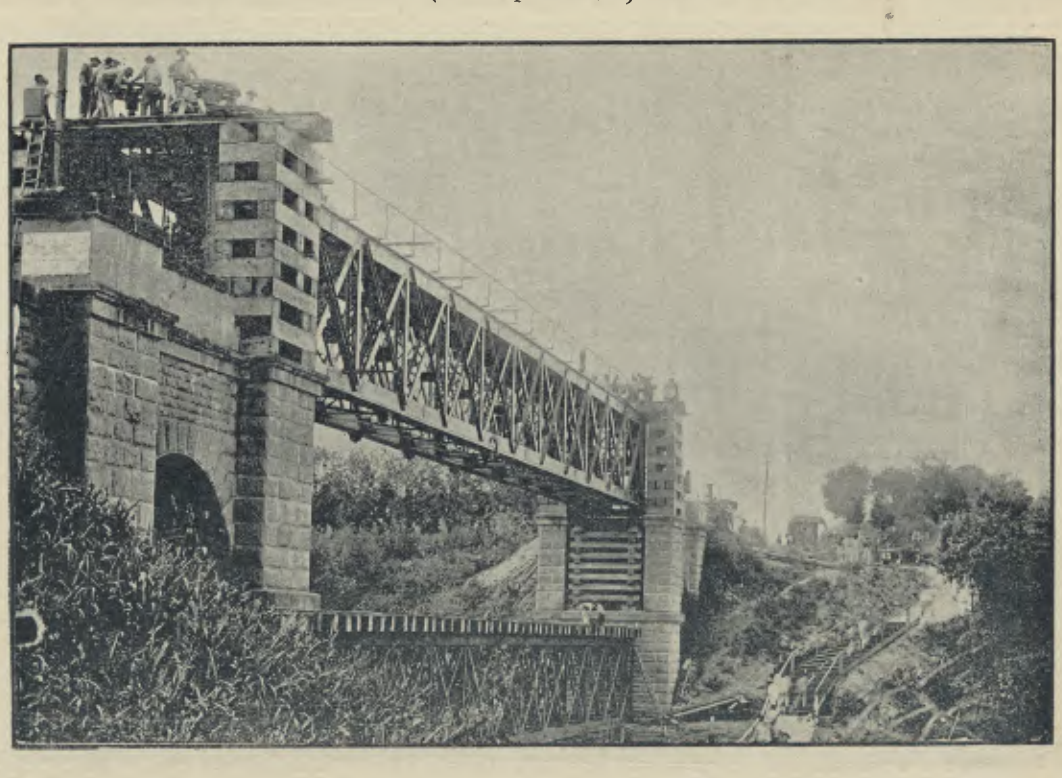
—Fig. II—

Substituição da ponte de Atibaia

Posição relativa das duas pontes no fim da 4.ª operação. **1**

Posição relativa das duas pontes no fim da 5.ª operação. **2**

(Perspectiva)



Posição relativa das duas pontes no fim da 5.ª operação. **3**

Posição relativa das duas pontes no fim da 6.ª operação. **4**

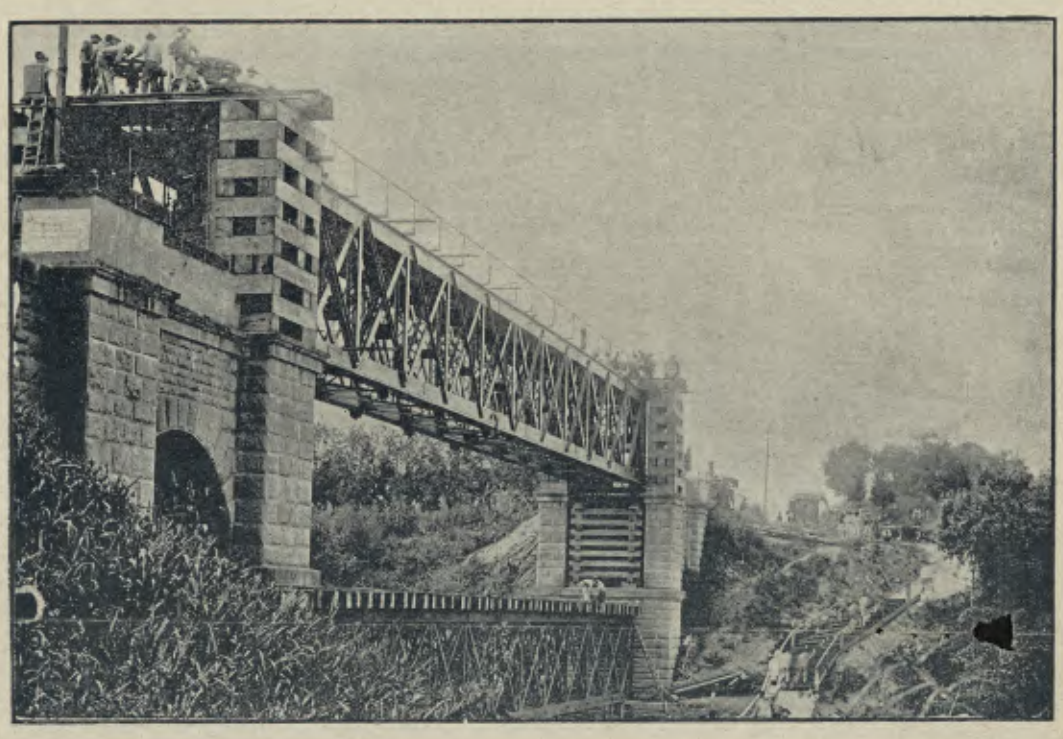
(Ultima operação)

Substituição da ponte de Atibaia

Posição relativa das duas pontes no fim da 4.ª operação. **1**

Posição relativa das duas pontes no fim da 5.ª operação. **2**

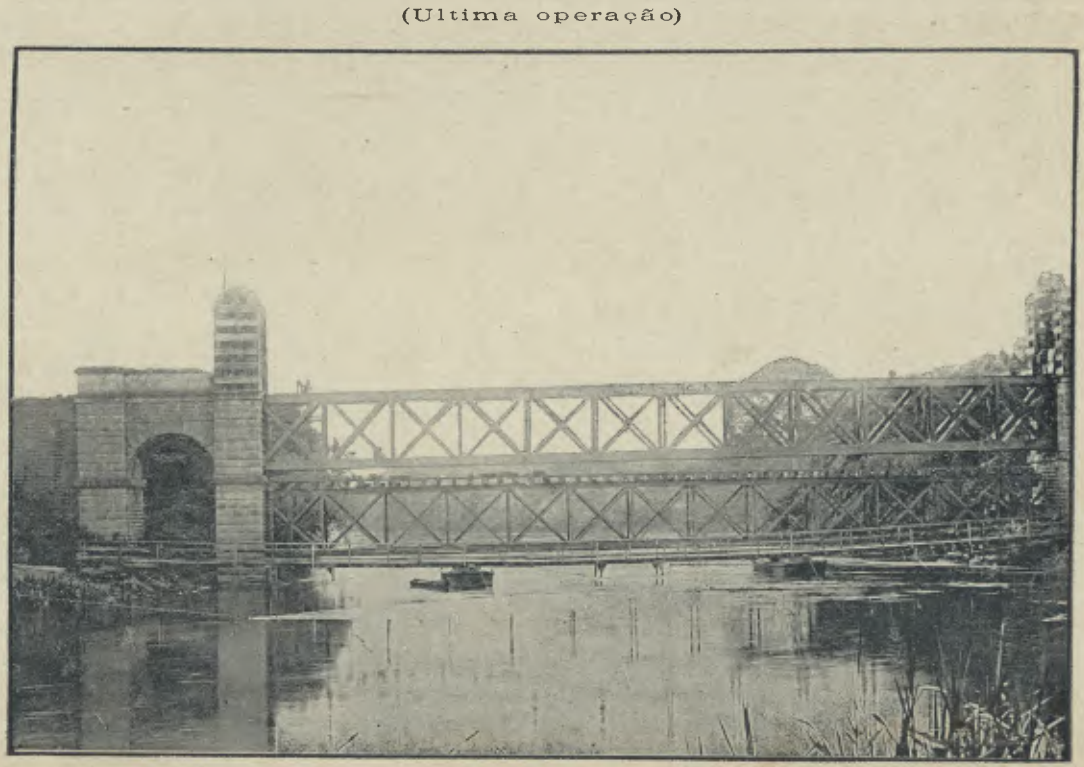
(Perspectiva)



Posição relativa das duas pontes no fim da 5.ª operação. **3**

Posição relativa das duas pontes no fim da 6.ª operação. **4**

(Ultima operação)



occasião em que a parte central (C D) da ponte velha repousou, 6 metros abaixo da sua posição primitiva, sobre cavalletes de madeira collocados ao nivel do rio.

Foram então collocados os mesmos apparelhos de parafusos e engrenagens sobre as fogueiras de madeira de que fallamos, e por meio d'elles, suspendeu-se um pouco a ponte nova, para tirar as vigas (b. b) sobre as quaes ella roposava, e tirar tambem, das caixas dos encontros, as secções extremas *(a d e f)*, das vigas da ponte velha*(fig. 1)*

Começou-se então a 6.ª e ultima phase da operação que consistio em arrear a ponte nova, já suspensa pelos apparelhos destinados a esse fim. Nas caixas dos encontros, sobre fogueiras de madeira, collocou-se, para maior precaução, macacos cujo movimento, combinado com o dos parafusos dos apparelhos anteriormente descriptos, desceram a ponte á posição que ella devia occupar.

Este trabalho foi concluido ás 5 horas da tarde do dia 27 de fevereiro, tendo levado portanto 97 horas, durante as quaes, para descanso do pessoal e por causa de chuvas, interrompeu-se o serviço por 12 horas. Pode-se pois dizer que a substituição das duas pontes, desde o inicio da 1.ª operação, até a final conclusão exigiu apenas 85 horas de trabalho util.

Durante o tempo em que houve interrupção da linha, fazia-se baldeação dos trens de passageiros; para esse fim foi construida, á montante da ponte, uma outra de vigas de madeira. armadas com tirantes de ferro, e com 3 vãos iguaes de 15 metros; os 2 pontos de apoio intermediarios erão batelões, fixados por correntes nas margens do rio.

Junctamos quatro photographiastiradas no fim de cada uma das phases mais importantes do trabalho.

Pessoal.

Em 31 de Dezembro de 1899 era o seguinte:

Administração.

Chefe da locomoção	1
Ajudante	1
Official	1
Desenhistas	2
Escripturarios	2
Amanuense	1
Praticantes	3
	11

Bitola de 1.m00.

Ajudante da Tracção	1
Escripturario	1
	2

O termo médio mensal do pessoal em 1899 foi:

Bitola de 1.m60.

Mestre geral	1.00
Contra mestres	4.25
Ajustadores	40.92
Torneiros	20.91
Caldeireiros e funileiros	11.67
Ferreiros	20.00
Malhadores	27.33
Pintores	16.08
Carpinteiros	46.42
Fundidores	23.42
Serradores	4.00
Operarios diversos	94.00
Limadores	8.00
Aprendizes	53.83
Trabalhadores	118.83
MÉDIA GERAL	490.66

Chefe de deposito	1.00
Machinistas	41.25
Foguistas	42.08
Limpadores	48.33
MÉDIA GERAL	132.66

Ramal de Santa Rita.

Machinistas	2.00
Foguistas	2.00
Limpadores	2.00
MÉDIA GERAL	6.00

Ramal Descalvadense.

Machinistas	1.00
Foguistas	1.00
Limpadores	1.08
MÉDIA GERAL	3.08

Bitola de 1.m00.

Mestre geral	1.00
Contra mestres	1.00
Ajustadores	23.83
Torneiros	15.17
A transportar	41.00

Transporte . . .	41.00
Caldeireiros e funileiros.	3.83
Ferreiros	8.58
Malhadores.	18.67
Pintores.	3.92
Carpinteiros	25.50
Serradores.	3.08
Limadores.	8.08
Operarios diversos	66.92
Aprendizes.	54.67
Trabalhadores.	67.33
Média Geral . . .	301.58
Machinistas	32.08
Foguistas	34.50
Limpadores	36.92
Média Geral . . .	103.50

Navegação.

Mestre geral	1.00
Ajustadores.	1.92
Torneiros	1.92
Caldeireiros	1.00
Ferreiros	2.00
Malhadores.	2.00
Pintores.	3.00
Carpinteiros	4.33
Operarios diversos	8.00
Aprendizes.	2.00
Trabalhadores.	12.00
Média Geral . . .	39.17
Machinistas	5.50
Foguistas	5.50
Pilotos	5.00
Ajudantes	5.00
Marinheiros	10.67
Média Geral . . .	31.67

168

Terminando este relatorio, tenho a maior satisfação em declarar que o pessoal cumpriu geralmente com o seu dever, com zelo e dedicação. Nos lugares competentes já mencionei, como devia, os nomes do dr. Kerubino de Steiger e do snr. A. Williams. Na bitola de 1,m 60, o concurso efficacissimo que tem prestado á minha administração o habil e intelligente mestre das officinas, sr. G. Storch, poderosamente concorreu para o bom exito das medidas a que se deve em grande parte o bom resultado economico do anno de 1899.

O snr. Adão Gray, mestre das officinas de Porto Ferreira tambem merece encomios pelo modo porque tem desempenhado, na Santa Ritense, Descalvadense e Navegação, o cargo de encarregado do serviço da tracção.

Com auxiliares d'essa habilidade é facil o desempenho do meu cargo.

De V. S.

Att.º Ven.dor

F. de Monlevade

Chefe da Locomoção.

V.

Linha

Continúa dirigindo esta divisão prestando. com muita dedicação os mais assignalados serviços á Companhia, o sr. engenheiro Frederico Cornehls.

Passo a transcrever em sua integra o relatorio que me foi apresentado pelo chefe da linha e no qual constam as mais minuciosas informações sobre o serviço da via permanente.

Escriptorio do Chefe da Linha — *Jundiahy 22 de maio de* 1900.

Illmo Sr. Dr. M. P. Torres Neves, M. D. Inspector Geral.

Passo ás mãos de V. S. o relatorio dos serviços executados pela via-permanente, durante o anno findo.

Com estima, etc.

Frederico Cornehls,

Chefe da Linha

168

I. LINHA GERAL

1 Bitola de 1.m60

A extensão da linha total a conservar foi a mesma que no anno anterior—279,k excluindo os desvios nas differentes estações e nos postos telegraphicos.

Desvios e linhas auxiliares

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero dos desvios	Numero das chaves
TRONCO	Jundiahy Paulista	0+848	14.089,00	41	70
	Sant'Anna	7+168	291,20	1	2
	Corrupira	10+553	466,40	1	2
	Louveira	15+280	1.192,40	6	10
	Rocinha	22+958	1.496,50	4	7
	Vallinhos	30+717	1.120,10	3	5
	Samambaia	37+514	384,50	1	2
	Campinas	44+223	18.274,00	54	92
	Boa Vista	53+144	2.232,00	4	7
	Jacuba	62+584	375,00	1	2
	Rebouças	69+587	1.425,00	4	7
	Pombal	75+585	383,00	1	2
	Villa Americana	81+906	1.110,70	3	6
	São Jeronymo	87+549	419,00	1	2
	Tatú	93+728	1.294,30	4	7
	Itapú	100+214	426,00	1	2
	Limeira	105+396	986,10	3	6
	Ibicaba	110+949	483,00	1	2
	Cordeiros	116+951	4.345,50	16	25
	Remanso	126+188	714,00	2	4
	Araras	134+515	558,95	2	4
	Guabiroba	144+640	450,00	2	4
	São Bento	153+ 91	681,50	2	4
	Leme	161+702	841,10	4	6
	Souza Queiroz	171+950	639,68	2	4
	Pirassununga	185+ 9	2.515,00	9	13
	Laranja Azeda	189+882	329,20	1	3
	Porto Ferreira	205+394	2.548,00	12	18
	Descalvado	223+773	849,50	6	8
			60.920,63	192	326
Ramal de S. Veridiana	Emas	5+882	641,80	2	4
	Baguassú	12+774	426,50	2	4
	Santa Silveira	23+865	346,60	2	4
	Santa Cruz	32+244	784,07	3	6
	Santa Veridiana	38+922	1.941,50	8	11
			4.140,47	17	29

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero dos devios	Numero das chaves
Ramal de Rio Claro	Santa Gertrudes	8+782	397,30	1	2
	Rio Claro	16+792	5.012,05	17	28
			5.409,35	18	30

RESUMO

Tronco	60.920,63	192	326
Ramal de Santa Veridiana . . .	4.140,47	17	29
Ramal de Rio Claro	5.409,35	18	30
	70.470,45	227	385

Foram construidos em Campinas 185,m 00
» » » Jundiahy 141, 00

Total 326;m 00

Em Campinas ainda não foram assentados os cruzamentos de dous desvios nossos com a linha principal da Companhia Mogyana, logo além da plataforma de passageiros, nem os com o Ramal Ferreo Campineiro, de forma que não foi possivel fazer-se a ligação d'um desvio particular e d'uma nova linha, que irá ao armazem de exportação, com a rêde geral dos desvios.

Foram ligadas apenas algumas linhas ultimamente construidas com o desvio, que segue ao armazem mencionado, sendo modificada a linha que serve ao Ramal Ferreo Campineiro.

Em Jundiahy houve modificação e prolongamento dos desvios e da linha principal na divisa com a Companhia Ingleza; foram supprimidas as chaves alli existentes sendo postas em communicação directa as nossas 4 linhas com as correspondentes da S. P. R.

Na relação dos desvios em Jundiahy do anno passado foram mencionadas, das linhas existentes, apenas aquellas que soffreram modificação, devido á construcção do pateo de manobras; na actual lista estão incluidos tambem os desvios, que não foram alterados n'essa occasião. Todas as linhas n'esta estação, tanto as antigas como as modificadas e construidas em 1898, são conservadas pelo pessoal da via permanente depois da conclusão dos trabalhos no pateo de manobras.

Bitola de 1,m 00

A extensão total das linhas, que em 31 de dezembro de 1898 era de 471 kilm., augmentou 31.694,m 90 com a inauguração da parte do Ramal dos Agudos até a estação de Campos Salles. Não estão incluidos n'este numero os desvios das estações e dos postos telegraphicos, cujos comprimentos estão indicados no quadro seguinte:

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero dos desvios	Numero das chaves
TRONCO	Rio Claro (mais 278.m 20 da linha aquem da Estação	0	13.649,30	42	64
	Cachoeirinha	7+140	223,00	1	2
	Morro Grande	14+315	459,07	2	4
	Ferraz	20+832	459,15	2	3
	Corumbatahy	27+ 76	648,60	2	4
	Bebedouro	34+892	357,70	1	2
	Annapolis	41+ 92	554,55	2	4
	Oliveiras	44+105	413,95	2	4
	Estrella	51+415	336,15	1	2
	Visconde do Rio Claro	56+694	1.579,11	5	11
	Colonia	65+375	714,10	5	5
	São Carlos	76+916	5.465,20	22	37
	Visconde do Pinhal	94+470	255,20	1	2
	Fortaleza	107+461	459,30	2	4
	Ouro	117+409	365,97	1	2
	Araraquara	127+486	1.218,91	5	10
	Americo Brasiliense	139+167	682,65	2	4
	Santa Lucia	144+738	331,57	1	2
	Rincão	159+204	646,78	3	5
	Motuca	176+139	476,55	2	5
	Hammond	193+472	240,10	1	2
	Guariba	199+732	402,20	2	4
	Corrego Rico	211+259	180,30	1	2
	Jaboticabal mais 146,m 29 além da estação	223+245	1.279,37	5	9
			31.428,78	111	193
Ramal do Jahú	Morro Pellado	13+201	204,30	1	2
	Campo Alegre	27+949	225,85	1	2
	Brotas	49+742	603,05	3	7
	Espraiado	59+976	360,85	1	2
	Canella	71+753	273,60	1	2
	Torrinha	82+618	240,00	1	2
	Ventania	100+202	228,20	1	2
			2.135,85	9	19

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero dos desvios	Numero das chaves
Ramal do Jahú	Transporte . .	. .	2.135,85	9	19
	Dous Corregos.	110+198	709,80	3	5
	Mineiros.	119+379	239,40	1	2
	Banharão	128+697	238,10	1	5
	Jahú (mais 259,m 00 além da Estação	142+952	1.177,16	7	12
			4.500.31	21	40
Ramal de Agua Vermelha	Babylonia	18+612	270,00	1	2
	Floresta.	22+201	201,70	1	2
	Canchim	25+231	116,15	1	2
	Capão Preto	29+605	206,10	1	2
	Agua Vermelha	38+984	196,00	1	2
	Ararahy	50+246	210,80	1	2
	Santa Eudoxia (mais 227m79 além da Estação) . . .	62+976	435,80	2	4
			1,636,55	8	16
Ramal de Ribeirão Bonito	Angico	8+136	190,85	1	2
	Monjolinho.	13+ 56	197,15	1	2
	Jacaré	23+543	196,00	1	2
	Ribeirão Bonito	40+115	770,46	4	7
			1.354,46	7	13
Ramal dos Agudos	Dous Corregos	0	757,80	4	8
	Saldanha Marinho . . .	9+812	600,00	2	2
	Capim Fino	17+242	600,00	2	2
	Falcão Filho	26+542	600,00	2	2
	Campos Salles.	31+387	751,80	3	3
			3.309.60	13	17
	Resumo				
	Tronco	. .	31,428,78	111	193
	Ramal de Jahú	. .	4.500,31	21	40
	„ „ Agua Vermelha .	. .	1.636,55	8	16
	„ „ Ribeirão Bonito .	. .	1.354.46	7	13
	„ „ Agudos	. .	3.309,60	13	17
Existem mais os seguintes desvios particulares:			42.229,70	160	279
Tronco . . . . entre k. 94 e 95		. .	207,80	1	1
„ „ k. 211 e 212		. .	127,90	1	1
Ramal do Jahú. . „ k. 136 e 137		. .	125,50	1	2
„ » » „ k. 141 e 142		. .	141,60	1	2
„ » » „ k. 142 e 143		. .	119,00	1	1
„ Agua Vermelha. „ k. 54 e 55		. .	16,00	1	1
„ Ribeirão Bonito „ k. 13 e 14		. .	67,15	1	1
„ dos Agudos. . „ k. 11 e 12		. .	200,00	1	2
			1.004,95	8	11

170

Foram augmentados os desvios nas seguintes estações:

Rincão	450,m 00
Jaboticabal	278,m 00
Dous Corregos.	170,m 00
Total. .	895,m 00

Procedeu-se ao levantamento da planta das explanadas em todas as estações e verificou-se que a extensão total dos desvios em relação ao total do anno 1898, em 31 de dezembro de 1899, era maior=778,m 14 não entrando n'este calculo os desvios construidos em 1899, nem aquelles do Ramal dos Agudos.

Bitola de 0,m 60

RAMAL DE SANTA RITA

A extensão total é a mesma que no anno anterior=27 kilometros, existindo os seguintes desvios:

Designação das Estações	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero dos desvios	Numero das chaves
Porto Ferreira.	0	1.646,00	8	10
Tombadouro	17+250	126,00	1	2
Santa Rita	27+ 28	489,00	5	9

Existem mais os seguintes desvios mortos:

Desvio	N.º	1	no kilometro		23	com	59,m 50	de	extensão	
»	»	2	»		20	»	69,m 15	»	»	
»	»	3	»		13	»	60'm 30	»	»	
»	»	4	»		10	»	50,m 10	»	»	
				Total			239,m 05			

O accrescimo dos desvios do Ramal importa em 126,m 00, representados pelo desvio da nova estação de Tombadouro.

RAMAL DESCALVADENSE

O comprimento do Ramal é de 14 kilometros com os seguintes desvios :

Designação das Estações	Posição kilometrica	Extenção dos desvios	Numero dos desvios	Numero das chaves
Descalvado.	0	—	3	4
Salto do Pantano.	10+ 93	131.50	1	2
Aurora	13+840	432,80	4	6

Existem mais os seguintes desvios mortos :

Desvio N.º 1 no kilometro 4 com 25,m 10 de extensão
» » 2 » » 6 » 112.m 60 » »

Total 137,m 70

O accrescimo dos desvios do Ramal é de 161m 00, sendo 140,m 00 proveniente do triangulo de reversão construido em Descalvado e 21,m d'um prolonhamento executado ns mesma estação.

II Trilhos e accessorios

Bitola de 1m 60

Na conservação ordinaria das linhas d'esta bitola foi empregado o seguinte material:

168	trilhos de aço
118	„ „ ferro
82	talas de juncção
24045	parafusos
73529	grampos
25370	arruellas
8	apparelhos completos de desvio

De 1.º de Janeiro de 1899 até o dia 28 de Agosto derão-se 10 rupturas de trilhos, sendo nos seguintes kilometros: 57, 44, 74, 66, 68, 69, 64 da 2.ª Secção, 91, 12 e 14 doRamal de Rio Claro.

Parte d'estes accidentes deve ser attribuida ao vão demasiadamente grande dos dormentes, parte ao deterioramento dos trilhos pelo trafego e outra parte a algum defeito no material.

171

Em vista do numero consideravel das rupturas, principalmente na segunda secção, foi dada ordem de augmentar o numero dos dormentes ficando o vão nas junctas com 54 cm. e o vão intermediario com 64 cm. de eixo a eixo, sendo formadas turmas especiaes para este serviço e para consolidação dos cortes humidos com lastro de pedra britada.

Ao mesmo tempo o sr. Inspector Geral determinou a retirada provisoria do trafego, no trecho além de Campinas, das machinas ns. 49 e 50, cujo peso por eixo é o maior de todas as locomotivas da Companhia. Adoptadas estas medidas, desde a data acima mencionada até o fim do anno não se deu mais uma só ruptura do trilho em todas as linhas desta bitola.

Bitola de 1,m 00

Empregou-se na conservação ordinaria o seguinte material:

448	trilhos de aço
48	talas de juncção
48.810	parafusos
111.883	grampos
1	apparelho de desvio completo

Na construcção de novos desvios empregou-se o seguinte material:

250	trilhos de aço
1.118	talas de juncção
1.897	parafusos
4.056	grampos
7	apparelhos de desvio completos

Durante o anno houve 12 fracturas em trilhos, sendo uma d'ellas em um trilho que já tinha servido na bitola larga. Na maioria dos casos o patim tinha soffrido pela pregação: sómente em dois casos foi verificado um vão excessivo dos dormentes.

Bitola de 0,m 60

Ramal de Santa Rita

Na conservação ordinaria gastou-se o seguinte material:

7	trilhos de aço
60	talas de juncção
843	parafusos
15.373	grampos

Na construcção de novos desvios empregou-se:

32	trilhos de aço
740	grampos
64	talas de juncção.

Ramal Descalvadense.

Na conservação ordinaria foram empregados:

2 trilhos de aço
230 parafusos
6,495 grampos
12 talas de juncção.

Na construcção de novos desvios foi empregado o seguinte material:

60 trilhos de aço
400 parafusos
860 grampos
128 talas de juncção.

Dormentes.

— *Bitola de 1.m60.* —

Dos dormentes de aço para os trilhos de 45 kg. foram empregados 101 em Jundiahy e Rocinha e em Campinas no prolongamento d'umas linhas, e em substituição de dormentes de peroba, 953. Do typo dos dormentes de aço da 4.ª secção foram collocados 80 na explanada das officinas em Jundiahy, em curvas com raio pequeno e 102 na referida secção. O movimento dos dormentes de madeira durante o anno passado foi o seguinte:

Existiam em 31 de Dezembro de 1898. .	15.369	
Entraram durante o anno de 1899 . . .	111.920	127.289
Sahiram para a construcção de novas linhas	623	
Sahiram para a secção de Rio Claro . .	140	
Substituidos, por estragados, e empregados para diminuir o vão dos dormentes. .	85.561	86.324
Passam para o anno de 1900		40.965

A grande differença que existe entre o numero dos dormentes gastos durante o anno passado e o anno de 1898 é de 86.561—64.061 ou 22.500 na sua maior parte motivada pelo emprego de maior numero de dormentes ordenado, como já anteriormente ficou dito, para augmentar a resistencia dos trilhos. Pelo seguinte quadro vê-se o movimento d'este material nos ultimos tres annos assim como o accrescimo havido sobre a média dos dous annos anteriores e a média do triennio 1897, 1898 e 1899.

Secção	Dormentes gastos em		Média de	Dormentes gastos em	Accrescimo em 1899 sob. a med.	Gasto médio do triennio
	1897	1898	1897-1898	1899	1897-1898	
I . .	236	109	173	698	525	348
II . .	9.421	9.097	9.259	16.880	7.621	11.793
III . .	14.523	15.454	14.989	17.865	2.876	15.947
IV . .	10.639	12.487	11.563	15.473	3.910	12.866
V . .	12.748	20.167	16.458	25.565	9.167	19.493
VI . .	7.295	6.820	7.058	9.703	2.645	7.939
TOTAL.	54.862	64.134	59.498	86.184	26.684	68.386

BITOLA DE 1.00

O movimento dos dormentes de madeira foi o seguinte:

Existiam em 31 de Dezembro de 1898 . . .	84,163	
Entraram durante o anno de 1899	96,772	180.935
Sahiram para a construcção de novos desvios .	1.971	
Substituidos por estragados e empregados para diminuir o vão entre os dormentes.	137.728	139.699
Passam para o anno de 1899.		41.236

Dormentes de aço foram empregados 203 em lugares, em que as turmas na occasião da collocação d'este material, tinham deixado vãos um tanto grandes.

No quadro seguinte vê-se o numero dos dormentes gastos nos ultimos tres annos e a differença entre a média dos annos de 1897 e 1898 e o anno passado, assim como a média do triennio de 1897, 1898 e 1899

Secção	Dormentes gastos em 1897	Dormentes gastos em 1898	Média de 1897 e 1898	Dormentes gastos em 1899	Differença entre 1899 e média de 1897 e 1898	Gasto médio do triennio
Tronco	55.034	55.670	55.352	59.077	+3.725	56.594
Ramal do Jahú	49.361	38.563	43.962	44.462	+ 500	43.135
A. Vermelha	24.657	22.321	23.489	22.266	—1.223	23.081
R. Bonito	18.446	13.180	15.813	13.564	—2.259	15.063
Total	147.498	129.734	138.616	139.369	+ 743	137.873
Ramal dos Agudos	—	—	—	330	—	—
Total	—	—	—	139.699	—	—

BITOLA DE 0.m60

Ramal de Santa Rita

Existiam em 31 de dezembro de 1898	1.808	
Entraram durante o anno de 1899	13.941	15.749
Sahiram para a construcção de um desvio	81	
Sahiram em substituição de estragados	10.445	10.526
Passaram para o anno de 1900		5.223

Ramal Descalvadense

Entraram durante o anno de 1899	—	4.920
Gastaram-se em construcção de desvios	119	
Gastaram-se em substituição de estragados	4.341	4.460
Passaram para o anno de 1900		460

Pelo quadro seguinte vê-se o movimento dos dormentes nos dois ramaes desta bitola durante os ultimos tres annos, assim como a differença entre a média dos annos 1897 e 1898 e o anno 1899 e tambem a média do triennio 1897, 1898 e 1999.

Designação	Dormentes gastos em 1897	Dormentes gastos em 1898	Média de 1897 e 1898	Dormentes gastos em 1899	Differença entre 1899 e a média de 1897 e 1898	Gasto médio do triennio
Ramal de Santa Rita	15.130	8.664	11.897	10.526	— 1.371	11.440
Ramal Descalvadense	5.988	2.836	4.412	4.460	+ 48	4.428
Total	21.118	11.500	16.309	14.986	— 1.323	15.868

173

III. — Lastro.

Bitola de 1m60

Concerto do lastramento	223.294
Formação de banquetas	45.912
Levantamento em rectas	147.326
„ em curvas	147.724
Limpeza de valletas	82.509
Abertura de exgottos	528.232
Concertos de taludes em aterros	66.496
„ „ „ córtes	30.407
Bitolamento	39.188
Limpeza de vallos para boeiros	3.409

Pelo britador da pedreira do k. 115 foram fornecidos 866 vagões de pedra britada, sendo empedrados 3651m de linha.

A distribuição d'este lastro pelas differentes secções e a actual extensão da linha empedrada vê-se no quadro seguinte:

Secção	Linha empedrada em 31 dezembro de 1898	Serviço feito em 1899	Totai da linha empedrada em 31 dezembro de 1899
I	568,00	87,00	655,00
II	2538,00	2136,00	4674,00
III	3711,00	1375,00	5086,00
IV	—	53,00	53,00
V	155,00	—	155,00
IV	366,00	—	366,00
	7338,00	3651,00	10989,00

Julgo ser de interesse determinar n'esta occasião o preço da unidade da pedra britada, incluindo o carregamento, durante os dous ultimos annos.

A despeza com o pessoal e material empregados nos trabalhos da pedreira, assim como o dispendio com os concertos do britador executados pelo pessoal das officinas em Jundiahy, importaram:

Em 1898	36:391$619
A deduzir 1211m³ de pedra para construcção a 4$500 (346 vagões a 3m³,5)	5:449$500
	30:942$119

Sendo distribuidos em 997 vagões approximadamente 4400m³ de pedra britada obtem-se o preço por m³ = 7$032.

Em 1899	34:532$840
A deduzir 637m³ de pedra para construcção a 4$500 (182 vagões a 3m³,5).	2:866$500
	31:666$340

Sendo distribuidos em 866 vagões approximadamente 3900m³ de pedra britada obtem-se o preço por m³ = 8$112.

A differença entre os preços dos dous annos explica-se pelas seguintes razões:

Em material gasto na pedreira e em concertos houve em 1899 um accrescimo de 1:356$681; além disto tornou-se o transporte da pedra bruta para o britador mais longo e portanto mais dispendioso.

Quanto ao custo da collocação da pedra embaixo dos dormentes, ainda não existem dados para uma avaliação segura, porque as turmas especiaes empregadas neste serviço, durante o anno passado, muitas vezes foram encarregadas da execução de trabalhos urgentes, cujas despezas nem sempre foram separadas. Porém de diversas observações feitas acho poder concluir que o custo por metro corrente deste trabalho será muito approximadamente = 2$500.

O que contribue consideravelmente para encarecer o serviço é a circumstancia de ser necessario augmentar simultaneamente o numero dos dormentes, porque a modificação do vão dos dormentes, exige a maior attenção e cautela por parte das turmas, para que os trens no lugar do trabalho encontrem sempre todos os dormentes solidamente, bem que em parte provisoriamente collocados.

No futuro anno espero poder dar a despeza da collocação por metro corrente com exactidão sufficiente.

Para alargar córtes e aterros e para limpar valletas em córtes altos e compridos correram trens de lastro nas 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª secções sendo removidos 5624, que se distribuem assim pelos differentes districtos:

1.ª	Secção	3.140	vagões
2.ª	„	413	„
3.ª	„	1.103	„
4.ª	„	908	„
	Total . .	5.624	vagões

Bitola de 1.m00

Concerto de lastramento	220.647
Renovação do lastro	10.917
Levantamento em rectas.	164.875
„ „ curvas	193.451
Limpeza de valletas	241.927
Abertura de exgottos.	754.334
Alargamento de aterros	12.689
„ „ córtes	9.309
Concertos de taludes em aterros . .	62.642
„ „ „ „ córtes . .	33.860
Formação de banquetas	285.505
Bitolamento	133.454
Limpeza de boeiros	22.877

Os trabalhos de lastramento com pedra foram de pouca importancia, por serem os bancos d'este material existentes em terrenos da Companhia, de pequena altura e por ser a extracção bastante difficil, devido á grande dureza da pedra. Tendo sido retirado nos annos anteriores do k. 4 do Ramal do Ribeirão Bonito até á distancia de 10m do eixo da linha todo o material proprio para o lastramento com pedra, foram entaboladas negociações com o proprietario do terreno, afim de obter a concessão para a exploração d'uma certa area além da zona pertencente á Companhia. Mas ainda não foi possivel chegar-se a um accordo.

Pelo quadro seguinte vê-se a actual existencia e a extensão da linha lastrada durante o anno de 1899:

SECÇÃO	Extensão da linha lastrada		
	em 31 de dezembro de 1898	durante o anno de 1899	em 31 de dezembro de 1899
	M	M	M
I	18.988,00	—	18.988,00
II	100,00	—	100,00
III	786,00	389,00	1.175,00
IV	848,00	497,00	1.345,00
V	—	—	—
VI	510,00	75,00	585,00
VII	—	—	—
	21.232,00	961,00	22.193,00

Com trens de lastro foram removidos 14.455m³ para alargamento de córtes e aterros.

Foi concertado ou renovado o lastro de pedra nos seguintes lugares:

I Secção kilom. 17 na extensão de 200,m 00
» 23 » » » 100,m 00
sendo empregados neste serviço respectivamente 11 e 6 gondolas de lastro de pedra

IV Secção kilom. 65 na extensão de 82,m 00
» 68 » » » 14,m 00

Bitola de 0,m 60

RAMAL DE SANTA RITA

Levantamento em rectas	15.045
» » curvas	14.085
Concerto do lastramento	16.042
Limpeza de valletas	3.657
Abertura de exgottos	33.142
Alargamento de córtes	430
» de aterros	2.361
Concerto de taludes em aterros	9.584
» » » em córtes	3.796
Formação de banquetas	9.470

O transporte de lastro em trens foi insignificante, importando apenas em 90,m³00.

RAMAL DESCALVADENSE

Levantamento em rectas	5.732
» » curvas	7.780
Limpeza de valletas	4.953
Abertura de exgottos	9.180
Alargamento de aterros	1.641
» de córtes	245
Concerto de taludes em aterros	2,472
» » » » córtes	4.080
» » lastramento	5,113
Formação de banquetas	12.864
Renovação do lastro	2.300

Foram removidos com trens de lasro 805,m³00

IV. Capinas e roçadas

BITOLA DE 1,m 60

Capinas	1.439.868
Roçadas	298.946

BITOLA DE 1,m 00

Capinas,	2.163.922
Roçadas	500.826

BITOLA DE 0.m 60 (RAMAL DE SANTA RITA)

Capinas	115.340
Roçadas.	23.730

RAMAL DESCALVADENSE

Capinas	38.365
Roçadas	12.970

175

V. Cercas

BITOLA DE 1,m 60 (CONSERVAÇÃO)

Foram concertados, durante o anno, 160.243 metros de cerca, sendo gastos n'estes trabalhos:

105.490m de arame farpado
3.742m « » liso
2.524 postes de trilhos
48 postes esticadores

CONSTRUCÇÃO

Afim de garantir melhor a zona da estrada contra a invasão de animaes resolveu-se cercar a linha tambem em lugares de córtes mais altos do que 5,m 00, cujos taludes tinham desmoronado, assim como parte de cafezaes contiguos a pastos. N'estes trabalhos executados na extensão de 7.915 metros foi empregado o material seguinte:

29.285m de arame farpado
80m » » liso
1.130 postes de trilhos
10 » esticadores

Bitola de 1.m 00

Conservação

Foram concertados em 1899, 115.655 metros de cerca, sendo empregados n'este serviço os seguintes materiaes:

17.551m de arame farpado
32.791m de postes de madeira
195.410 grampos

Construcção

Foram construidos 22.333 metros de cerca, sendo 9.742m pelo empreiteiro Francisco Coimbra, 9.730m por administração e 2.861m por proprietarios de terrenos ao longo da linha. O material gasto foi o seguinte:

87.343m de arame farpado
4.418m „ „ liso
1.740 postes de ferro T vindos da bitola larga
746 „ „ trilhos
6.034 „ „ madeira
55 „ esticadores
121.000 grampos

Além d'este material foram entregues aos proprietarios acima mencionados:

29 rôlos de arame farpado
26k de grampos

Bitola de 0.m60

Ramal de Santa Rita

Conservação

Foram concertados 600 metros de cerca, sendo gastos 400 metros de arame farpado

Construcção

Não houve construcções

Ramal Descalvadense

Conservação

Concertaram-se 1.942 metros de cerca, sendo empregado o seguinte material:

21	postes	de trilhos
325	„	„ madeira
250	„	esticadores

Construcção

Não houve construcções

VI. Passagens de nivel

Foram substituidas cancellas nos seguintes kilometros:

I	Secção	k 2 . .	1
II	„	k 44 . .	1
III	„	k 106 . .	2
„		k 117 . .	1
	RRC	k 3 e k9 .	2
			7

IV	Secção	k 148 . .	1
„	„	k 151 . .	2
„	„	k 153 . .	2
„	„	k 154 . .	2
„	„	k 159 . .	2
„	„	k 164 . .	1
„	„	k 169 . .	1
„	„	k 173 . .	1
„	„	k 179 . .	1
V	Secção	k 195 . .	1
VI	„	k 206 . .	2
„	„	k 223 . .	1
			24

176

Novas porteiras foram collocadas nos seguintes kilometros:

I	Secção	k	16	. .	3	(2 duplas e 1 simples)
„	„	k	23	. .	1	
„	„	k	24	. .	1	
II	Secção	k	52	. .	2	(1 dupla e 1 simples)
„	„	k	54	. .	1	
„	„	k	70	. .	2	
„	„	k	74	. .	2	
III	Secção	k	82	. .	1	
„	R R C	k	17	. .	1	(dupla)
IV	Secção	k	126	. .	2	
„	„	k	162	. .	4	(3 duplas e 1 simples)
					20	

BITOLA DE 1.m00

Foram assentadas cancellas nos kms. 2, 3, 4, 14 e 128 do tronco, no km. 36 do Ramal de Ribeirão Bonito, km. 41 do Ramal de Agua Vermelha e no km. 143 do Ramal do Jahú.

BITOLA DE 0.m60

Não houve nem concertos nem collocação de porteiras em ambos os ramaes.

VII. Obras d'Arte

BITOLA DE 1.m60

Conservação

Foram concertadas as seguintes obras d'arte.

Os boeiros abertos nos kms. 11 + 147, 55 + 665, 94 + 744, 223 + 133 e o boeiro coberto no km. 31 + 106.

O boeiro aberto no km. 1 + 775 foi transformado em boeiro coberto.

Foram prolongados os boeiros cobertos nos kms. 1 + 13 e 10 + 405.

Nos pontilhões dos kms. 133 + 727 e 144 + 856 houve pequenos reparos.

Foram substituidas as longarinas e alguns dormentes na ponte de Roque no km. 177 + 411.

Nas seguintes obras d'arte houve substituição das superstructuras metallicas, que não offereciam bastante segurança para o trafego.

Posição kilometrica	Designação	Vão	Observações
			Vigas da ponte do k. 16 + 36 reforçadas
0+625	Ponte	6,00	nas officinas.
11+147	Boeiro	1,00	Vigas novas de duplo T
24+484	„	1,70	„ „ „ „ „
25+521	„	1,50	„ „ „ „ „
32+601	Pontilhão	2,00	„ „ „ „ „
42+741	Boeiro	1,70	„ „ „ „ „
			„ do pontilhão do k. 137+722 refor-
59+450	Pontilhão	4,00	çadas nas officinas.
			„ do pontilhão do k. 0 + 625 refor-
61+843	„	4,00	çadas nas officinas.
69+510	Boeiro	0,85	na linha principal) vigas novas de
69+510	„	0,85	no desvio.....) duplo T
80+426	Pontilhão	2,00	Vigas novas de duplo T
81+908	„	2,00	„ „ „ „ „
			Passagem americana; vigas novas de
92+756	„	2,00	duplo T
			Passagem americana; vigas novas de
92+760	„	2,00	duplo T
94+508	„	2,40	Vigas novas de duplo T
107+329	„	2,00	„ „ „ „ „
			„ do k. 9 + 631 do R. R. C. refor-
109+787	„	4,00	çadas nas officinas
			„ do k. 109 + 787 reforçadas nas
133+130	„	4,00	officinas
203+615	Boeiro	0,80	„ novas de duplo T
205+563	„	1,00	„ „ „ „ „
			„ „ „ „ „ reforçadas
220+175	Pontilhão	3,00	por chapas
223+133	Boeiro	1,10	„ „ „ „ „
			„ do k. 61 + 843 reforçadas nas
9+631 R.R.C.	Pontilhão	4,30	officinas

Pelo pessoal da Locomoção foram concertados os gyradores de P. Ferreira, Jundiahy, Cordeiro, Rio Claro, Tatú e Campinas.

Além d'estes trabalhos houve no anno passado o importante serviço da substituição da superstructura metallica da ponte do Atibaia no km. 90 + 125. Os trabalhos, muito habilmente dirigidos pelo distincto engenheiro Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, Chefe da Locomoção, correram sem o menor accidente.

As vigas da referida ponte constavam de duas nervuras horisontaes compostas de chapas de ferro e cantoeira rebitadas, ligadas entre si por barras de trelhiça em cruz de S. André. As juncções d'estas barras com as nervuras erão feitas por pinos constituindo

177

assim o systema articulado. Esta ponte exigia uma vigilancia constante porque os pinos foram encontrados mais de uma vez deslocados, devido ás vibrações produzidas pela passagem dos trens. Tambem o ferro das differentes partes das vigas não era homogeneo e verificou-se não ser da melhor qualidade. O trabalho molecular do ferro na parte mais fatigada das nervuras era de 9,k 7 por millimetro quadrado para um trem composto de tres locomotivas.

Em vista d'estas razões ficou resolvida a substituição da superstructura metallica.

Darei em seguida o resultado dos calculos justificativos da resistencia da nova ponte apresentados pelo Ajudante do Chefe da Linha, Sr. Dr. Alberto de Mendonça Moreira, encarregado d'este trabalho.

Illma Snr. Dr. Frederico Carnehls

M. D. Chefe da Linha

Passo ás mãos de V. S. os calculos justificativos da resistencia da nova ponte sobre o rio Atibaia.

Pelos resultados obtidos verá V. S. que o trabalho do metal, ou o esforço a que é submettido, em nenhum caso excede nem mesmo attinge os limites que, nas especificações para a encommenda da ponte, tinham sido estabelecidos, como se vê na comparação abaixo feita:

	Coefficientes	
	pre-fixados	calculados
Trabalho por extensão e compressão, nas nervuras superior e inferior das vigas principaes. .	7 kg.	6,73 kg.
Trabalho alternativo de extensão e compressão, nas barras da trelhiça das vigas principaes. .	6 „	5,96 „
Trabalho alternativo de extensão e compressão nas barras da trelhiça do contravemento horisontal	6 „	5,79 „
Trabalho por flexão das longarinas	6 „	5,56 „
Trabalho por flexão das peças de ponte	6 „	3,34 „

A' vista d' estes coefficientes e attendendo que a natureza do metal empregado na ponte é o que actualmente está reconhecido como o melhor, isto é o aço doce, vê-se que podèmos contar com uma larga margem de segurança, embora mesmo que o trafego em sua constante evolução venha de futuro exigir machinas mais possantes e, pois, mais pesadas.

Accresce que a hypothese que formulei, de uma carga de tres locomotivas é o caso mais desfavoravel, porém pouco provavel, embora possivel de realisar-se.

Nos calculos abandonei a praxe antiga de suppôr uma carga continua, uniformemente distribuida, para considerar cargas concen-

tradas, o que é mais rigoroso por ser mais consentaneo com a realidade.

Na determinação dos momentos de flexão e dos esforços cortantes, afastei-me do methodo seguido geralmente e empreguei uma tabella que calculei para servir-me na verificação da resistencia das nossas pontes em geral.

Darei adiante o modo de formação da tabella e de sua applicação, de accôrdo com o que é ensinado pelo proffessor Guidi, de Torino, em sua "Teoria dei Ponti".

Para determinar a posição mais desfavoravel da carga movel em relação aos momentos de flexão e tambem os valores numericos d'estes, appliquei o processo graphico de Culmann. Devo observar que o desenho aqui junto é copia de uma reducção do desenho original que executei em escala maior; o que de algum modo altera a exactidão da operação graphica, mas os resultados obtidos graphicamente, desprezadas pequenas fracções, combinam perfeitamente com os que obtive por via analytica.

Pareceu-me de interesse preceder os calculos de uma noticia sobre a ponte, conforme segue:

DESCRIPÇÃO

A ponte é do systema de vigas rectas de trelhiça dupla e de ligações rigidas, tendo o estrado na parte superior.

As vigas principaes, distantes de $2^{m},68$ de eixo a eixo, têm $47^{m},88$ de comprimento total e $4^{m}298$ de altura *hors cornières*, e constam de duas nervuras horisontaes, symetricas e reunidas entre si por uma trelhiça dupla (Cruz de S. André) com montantes verticaes.

Cada nervura compõe-se de duas almas verticaes de 500×12 $^{m}/_{m}$ de duas cantoeiras horisontaes de $\frac{100\times100}{12}$ $^{m}/_{m}$ e de uma chapa horisontal constante em todo o comprimento, de 600×12, tendo chapas supplementares que vão crescendo em numero das extremidades para o centro, até o maximo de cinco, tendo todas 600×12.

As barras da trelhiça têm as secções seguintes.

1.º Painel

Barras comprimidas. — Uma chapa de 280×12 com duas cantoeiras de $\frac{90\times90}{12}$, ligadas á outra chapa e cantoeiras eguaes, por trelhiça de pequenas barras de 65×12 tudo formando caixão.

Barras distendidas. — As mesmas chapas e cantoeiras, differindo em sua disposição, isto é, ficando no cruzamento das barras, chapa sobre chapa.

2.º Painel

Barras comprimidas. — A mesma disposição que no 1.º painel, sendo, porém, as chapas de 250×12 e as cantoeiras de $\frac{80\times80}{12}$

Barras distendidas. — Eguaes ás do 1.º painel.

178

3.º Painel

Barras comprimidas. — Dito, dito, chapas de 220×12 e cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$.

Barras distendidas. — Dito, dito.

4.º Painel

Barras comprimidas. — Em fórma de duplo T, formado por quatro cantoeiras de $\frac{90 \times 90}{12}$ e alma de trelhiça, tendo as barras 65×12.

Barras distendidas. — A mesma composição das barras comprimidas d'este painel, differindo na disposição das cantoeiras.

5.º e 6.º Paineis

Barras comprimidas. — Mesma disposição que a do painel 4.º, porém, tendo as cantoeiras $\frac{80 \times 80}{12}$.

Barras distendidas. — Dito, dito, dito.

Os montantes verticaes, espaçados de $3^{m}.90$ de eixo a eixo, têm a secção de duplo T, formado de uma alma de $12,^{m}/_{m}$ e cantoeiras de $\frac{100 \times 100}{12}$. Os montantes das cabeceiras são ligados a panieis cheios de 600 de largura.

No plano dos montantes estão as peças de ponte, tendo a fórma de duplo T, formado de uma alma de 570×12 e quatro cantoeiras de $\frac{100 \times 100}{12}$.

As peças de ponte são ligadas entre si por duas filas de longarinas espaçadas de $1,^{m}5$ de eixo a eixo, e são compostas de uma alma de 540×12 e quatro canteiras de $\frac{100 \times 100}{12}$, sobre as quaes são fixados os dormentes por meio de quatro cavilhas cada um.

Os dormentes são espaçados de $0,^{m}78$ de eixo a eixo, tendo $0,^{m}30$ de largura, $0,^{m}25$ de altura e $3,^{m}40$ de comprimento.

No mesmo plano dos montantes existe um contraventamento vertical em Cruz de Santo André, formado por cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$.

O contraventamento horisontal, que só existe na parte inferior, é composto de barras em Cruz de Santo André, sendo cada barra formada por duas cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$.

As vigas repousam em suas extremidades, sobre apoios de ferro fundido. Um dos apoios, como é regra, é fixo e o outro torna-se movel por meio de rôlos, permittindo a livre dilatação das vigas sem outra resistencia mais que a do rolamento.

Cada apoio compõe-se de uma placa de ferro fundido fixada ás mesas das vigas e repousando—no apoio movel—sobre seis rôlos de aço, sob as quaes existe uma outra placa de ferro fundido, e—no apoio fixo—sobre uma outra placa tambem de ferro fundido.

Dados para o calculo de resistencia das vigas principaes.

Comprimento total das vigas 47,m88
Numero de paineis. 12
Comprimento de um painel. 3,m 90
Vão admittido no calculo . . . . . 12×3, 9 = 46,m80

Cargas. 1.º Carga permanente:

a Peso proprio total da ponte, segundo a factura,—139,t079
ou por m. corr. de viga, em n.º redondo, $\frac{139,079}{2\times47,88} = 1,450$

b Peso da Via permanente:

Dormentes, 62×0,m25×0,m30×3,m4×0t900	14, 229
Parafusos de prender os dormentes, 248×0,t0016	0, 3968
Trilhos, 2×0t045×47,m88	4, 3092
Pares de talas de juncção dos trilhos, 6×0,t0408	0, 2448
Parafusos de talas com porcas e arruelas, 36×0,t0012	0, 0432
Parafusos (tirefonds) de prender os trilhos aos dormentes, 248×0,t00053	0, 13144
Garras de prender os trilhos aos dormentes de 248×0, 00066	0, 16368
Total	19,t51812

Peso da via permanente, por m. corr. de viga, n.º redondo $\frac{19,t51812}{2\times47,88} = 0,t200$ . . . . . .

Carga permanente, por m. corr. de viga = 1,t450+0,t200 = 1,t650 . . . . . .

2.º Carga movel:

Trem de locomotivas com os pesos e distancias entre eixos indicados na figura 1, Estampa II . . . . .

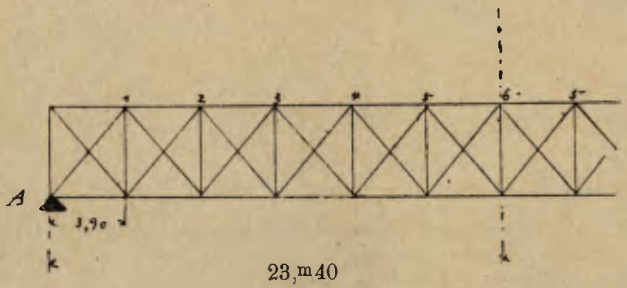
179

Momentos de flexão

1.º—Momentos de flexão maximos devidos á carga permanente

Considerando a carga permanente concentrada nos pontos de apoio das peças de ponte, designando por 1, 2, 3,...m. os successivos nós situados no plano de cada peça de ponte e, chamando x e x' as distancias respectivas do nó m aos apoios A e B, tem se:

$$\max. Mp = \frac{px_m \cdot x'_m}{2}$$



Entrando com o valor de p=1,t650 e dando a x e x' os successivos valores correspondentes ás distancias de cada nó aos apoios, teremos:

$$\max. \frac{M}{p_1} = \frac{3{,}90 \times 42{,}9 \times 1{,}65}{2} = \text{t. m. kg. m. } 138.030{,}750$$

$$\max. \frac{M}{p_2} = \frac{7{,}8 \times 39{,}0 \times 1{,}65}{2} = 250.965{,}000$$

$$\max. \frac{M}{p_3} = \frac{11{,}70 \times 35{,}1 \times 1{,}65}{2} = 338.802{,}750$$

$$\max. \frac{M}{p_4} = \frac{15{,}60 \times 31{,}2 \times 1{,}65}{2} = 401.544{,}000$$

$$\max. \frac{M}{p_5} = \frac{19{,}5 \times 27{,}3 \times 1{,}65}{2} = 439.188{,}750$$

$$\max. \frac{M}{p_6} = \frac{23{,}4 \times 23{,}4 \times 1{,}65}{2} = 451.737{,}000$$

Para o 3.º nó:

$$\frac{x_3}{l}=\frac{11,7}{46,8}=\frac{1}{4};\quad \frac{x_3^1}{l}=\frac{35,1}{46,8}=\frac{3}{4}$$

$$\text{max. } M_{m_3}=\frac{1}{4}\left\{0,41\times\Sigma_1^{15}P+\Sigma_1^{15}Pc+3\left(1,08\times\Sigma_1^{9}P+\Sigma_1^{9}Pc\right)\right\}-\Sigma_1^{3}Pc$$

$$=\frac{1}{4}\left\{0,41\times98900+1398024+3(1,08\times56650+438858)\right\}-30664,5$$

$$=704,^{\text{t.m.}}0087$$

Para o 4.º nó:

$$\frac{x_4}{l}=\frac{15,6}{46,8}=\frac{1}{3};\quad \frac{x_4^1}{l}=\frac{31,2}{46,8}=\frac{2}{3}$$

$$\text{max. } M_{m_4}=\frac{1}{3}\left\{1,45\times\Sigma^{18}{}_1Pc)+2\,(0,04\times\Sigma^{6}{}_1P+\Sigma^{6}{}_1Pc)\right\}-\Sigma^{2}{}_1Pc$$

$$=\frac{1}{3}\left\{1,45\times113300+1878155+2(0,04\times42250+221016)\right\}-11481$$

$$=817,^{\text{t.m.}}803$$

Para o 5.º nó:

$$\frac{x_5}{l}=\frac{19,5}{46,8}=\frac{5}{12};\quad \frac{x_5^1}{l}=\frac{27,3}{46,8}=\frac{7}{12}$$

$$\text{max. } M_{m_5}=\frac{1}{12}\left\{5(0,65\times\Sigma^{17}{}_1P+\Sigma^{17}{}_1Pc)+7(0,84\times\Sigma^{7}{}_1P+\Sigma^{7}{}_1Pc)\right\}-\Sigma^{3}{}_1Pc$$

$$=\frac{1}{12}\left\{5\,(0,65\times108500+1701300)+7\,(0,84\times47050+289884)\right\}$$

$$-30664,5=899,^{\text{t.m.}}750$$

Para o 6.º nó:

$$\frac{x^6}{l}=\frac{23,4}{46,8}=\frac{x^1{}_6}{l}=\frac{1}{2}$$

$$\text{max. } M_{m^6}=\frac{1}{2}\,2,95\times\Sigma^{14}{}_1P\times\Sigma^{14}{}_1Pc+1,74\times\Sigma^{9}{}_1P+\Sigma^{9}{}_1Pc)-\Sigma^{3}{}_1Pc$$

$$=\frac{1}{2}\,(2,95\times94100+1096903,5+1,74\times56650+438858)-30664,5$$

$$=925,^{\text{t.m.}}2972$$

Momentos de flexão maximos totaes.

max. M_{t_1} = max. M_{p_1} + max. M_{m_1} = 433,$^{\text{t.m.}}$794750 ou 433 794 750kg.$^{\text{m.}}$/m
max. M_{t_2} = 776993000 kg. $^{\text{m.}}$/m.
max. M_{t_3} = 1042811750 ,, ,,
max. M_{t_4} = 1219347000 ,, ,,
max. M_{t_5} = 1338938750 ,, ,,
max. M_{t_6} = 1377034000 ,, ,

Estampa I.

Carga movel.

Locomotivas de carga – Tender.

Peso total = 74^{T}·900^{Kg} – 38^{T}·400^{Kg}

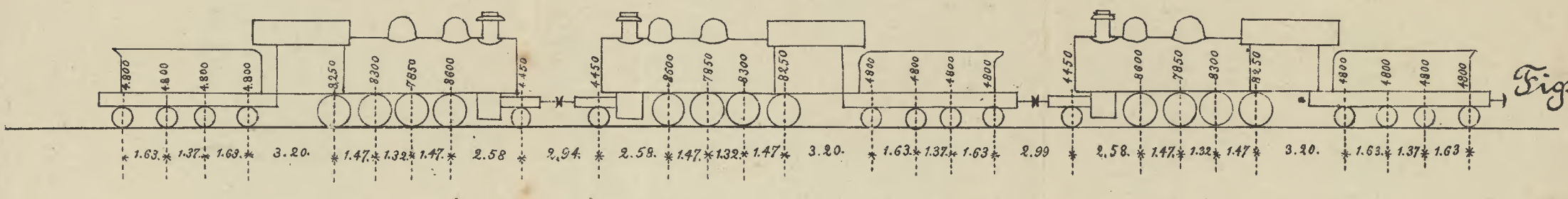


Fig.-I.

Momentos de flexão

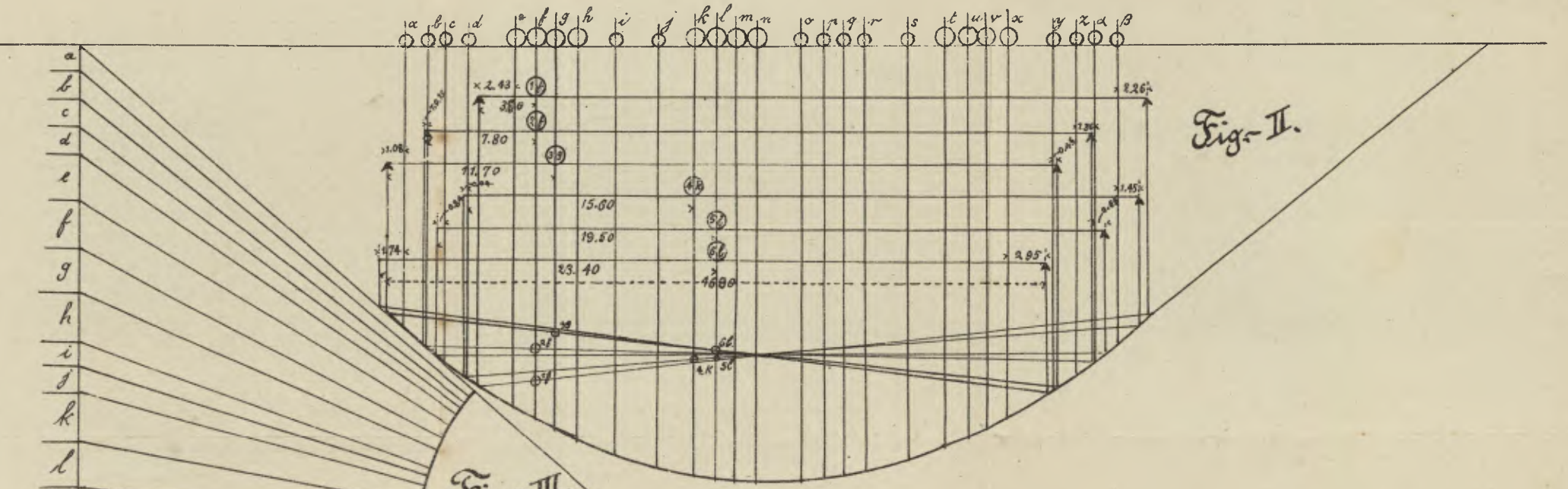


Fig.-II.

Fig.-III.

Escalas

Distancias	1$^{m}/_{m}$ = 0^{m}·4
Forças	1$^{m}/_{m}$ = 1000 Kg

Determinação do trabalho maximo das nervuras

As areas das secções transversaes das nervuras (fig. 1, Est. II) são as seguintes:

N.º de ordem dos paineis	Nervura superior (sem descontar os furos dos rebites) Ω m/m²		Nervura inferior (descontando os furos dos rebites) Ω' m/m²	
1	12 (600 + 2 × 188 + 2 × 500) =	23.712	23.712 − 22 × 24 × 2 =	22.656
2	23.712 + 600 × 12 =	30.912	22.656 + 600 × 12 − 2, 22 × 12 =	29.328
3	30.912 + 600 × 12 =	38.112	29.328 + 6.672 =	36.000
4	38.112 + 600 × 12 =	45.312	36.000 + 6.672 =	42.672
5	45.312 + 600 × 12 =	52.512	42.672 + 6.672 =	49.344
6	» » =	52.512	» » =	49.344

O coefficiente de trabalho maximo encontra-se no quadro abaixo:

$$h = 4298 \ ^{m}/_{m}$$

N.º de ordem dos paineis	1	2	3	4	5	6
Momentos de flexão maximos, max. M_t	433794750	776993000	1042811750	1219347000	1338938750	1377034000
Esforços nas nervuras $S = I = \frac{\text{max. } M_t}{h}$	100929	180780	242627	283701	311525	320389
Areas das secções da nervatura sup., Ω	23712	30912	38112	45312	52512	52512
Coefficiente de trabalho, $R = \frac{S}{\Omega}$	kg. **4,25**	kg. **5,84**	kg. **6,36**	kg. **6,26**	kg. **5,93**	kg. **6,10**
Areas das secções da nervatura inf. Ω'	22656	29328	36000	42672	49344	49344
Coefficiente de trabalho, $R' = \frac{I}{\Omega'}$	kg. **4,45**	kg. **6,16**	kg. **6,73**	kg. **6,64**	kg. **6,31**	kg. **6,49**

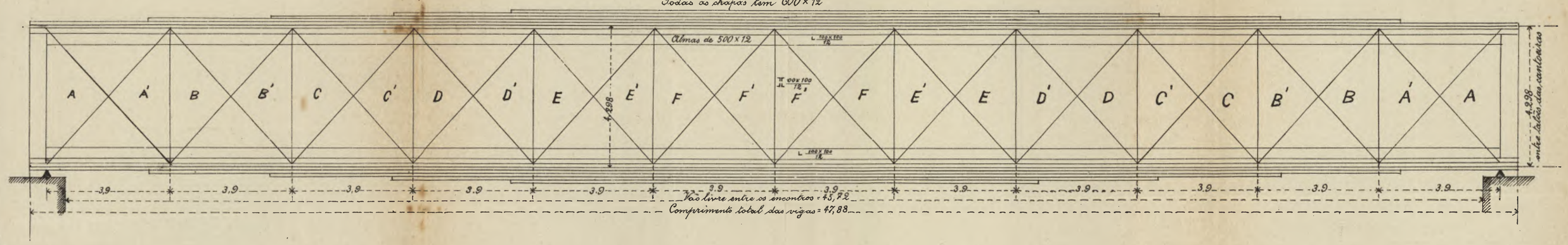
Ponte sobre o Rio Alibaia

Escala 1.100.

Estampa II.

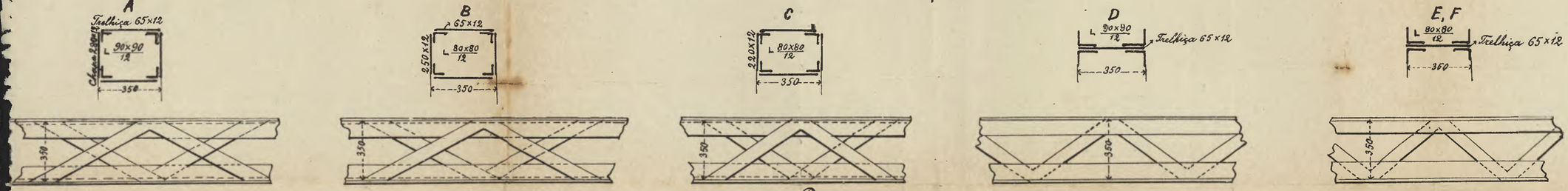
Elevação

Todas as chapas tem 600×12

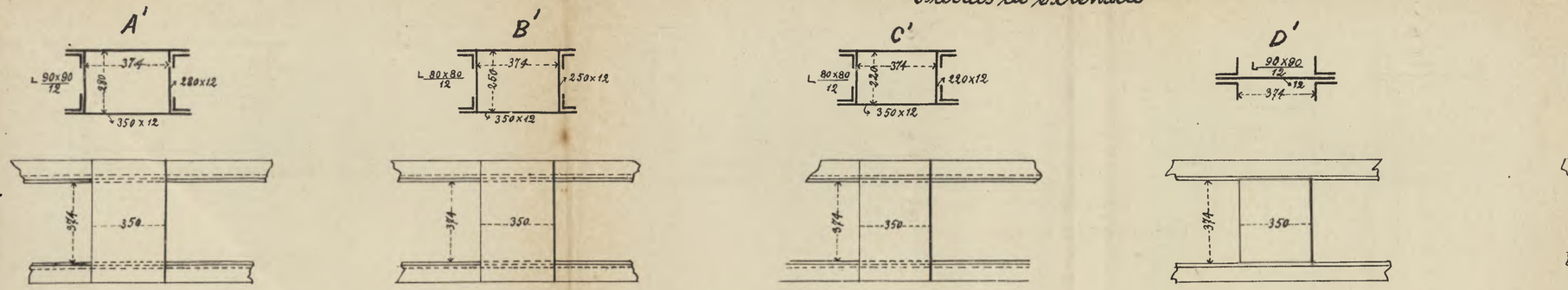


Secção das barras diagonaes

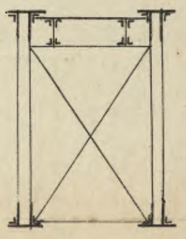
Barras de compressão



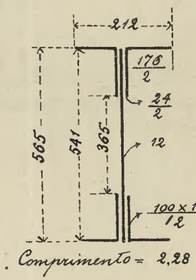
Barras de extensão



Secção transversal.



Peças da ponte



Comprimento = 2,28

Fig. A

Longarinas

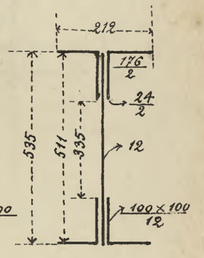


Fig. B.

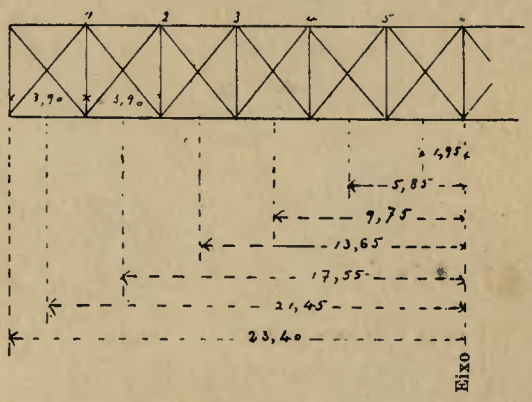
Todos os rebites são de 22mm de diametro, salvo os das diagonaes extremas que tem 24mm.

Esforços cortantes

1.º) — Esforços cortantes maximos devidos á carga permanente.

Considerando a carga permanente concentrada nos pontos de apoio das peças de ponte e, chamando x_m a distancia do painel m ao meio da viga, teremos:

$$\text{max. } T_p = p\, x_m$$



	t		m		t
max. T_{p_1}	= 1,65	×	21,45	=	35,3925
max. T_{p_2}	= 1,65	×	17,55	=	28,9575
max. T_{p_3}	= 1,65	×	13,65	=	22,5225
max. T_{p_4}	= 1,65	×	9,75	=	16,0875
max. T_{p_5}	= 1,65	×	5,85	=	9,6529
max. T_{p_6}	= 1,65	×	1,95	=	3,2175

2.º — Esforços cortantes maximos devidos á carga movel.

A carga movel que produz, nas diversas secções d'esta viga, esforços cortantes maximos, é dada por um trem composto de tres locomotivas. Do terceiro nó em diante, o esforço cortante é maximo na posição normal da carga, isto é quando a primeira roda motriz da primeira das tres machinas, dispostas de chaminé para frente, se acha sobre o nó considerado. Nos apoios e nos dous primeiros nós, a esforço cortante é maximo quando a ultima roda motriz da primeiro machina de chaminé invertida, conforme a disposição do trem de flexão, se acha sobre aquelles pontos, como mostra o calculo que segue.

Começaremos por calcular o maximo T sobre o apoio á esquerda e successivamente sobre cada nó, com as duas formações de trem acima referidas, e empregando a tabella anteriormente mencionada.

$$\text{max. } T_{m_0} = \frac{1}{1}(b_n \Sigma_1^{25} P + \Sigma_1^{25} Pc) = \frac{1}{46{,}8}(1{,}02 \times 160350 + 3829017) = 85311 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_0} = \frac{1}{46{,}8}(4{,}69\Sigma_1^{18} P + \Sigma_1^{18} Pc + 1\,\Sigma_1^{5} P - \Sigma_1^{5} Pc) = \frac{1}{46{,}8}(4{,}69 \times 113300 + 1878155 + 46{,}8 \times 37450 - 101.176{,}5) = 86.793 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_1} = \frac{1}{46{,}8}(0{,}12 \times \Sigma_1^{24} P + \Sigma_1^{24} Pc) - P_1 \frac{e_2}{\lambda} = \frac{1}{46{,}8}(0{,}12 \times 155.550 + 3.575.470{,}5) - 4.450 \times \frac{2{,}58}{3{,}90} = 73.865 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_1} = \frac{1}{46{,}8}\left\{0{,}79\Sigma_1^{18} P + \Sigma_1^{18} Pc + (1 - a_n)\Sigma_1^{6} P - \Sigma_1^{6} Pc\right\} - P_1 \frac{e_2}{\lambda} = \frac{1}{46{,}8}(0{,}79 \times 113.300 + 1.878.155 + 46{,}1 \times 42.250 - 221.016{,}5) - 4800 \times \frac{3{,}2}{3{,}9} = 75.002 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_2} = \frac{1}{46{,}8}(0{,}89\Sigma_1^{22} P + \Sigma_1^{22} Pc) - P_1 \frac{e_2}{\lambda} = 61.382 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_2} = \frac{1}{46{,}8}\left\{1{,}52\Sigma_1^{15} P + \Sigma_1^{15} Pc + (1 - a_n)\Sigma_1^{8} P - \Sigma_1^{8} Pc\right\} - P_1 \frac{e_2}{\lambda} = 62.052 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_3} = \frac{1}{46{,}8}(2{,}36\Sigma_1^{19} P + \Sigma_1^{19} Pc) - P_1 \frac{e_2}{\lambda} = 50.365 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_3} = \frac{1}{46{,}8}\left\{0{,}82\Sigma_1^{11} P + \Sigma_1^{11} Pc + (46{,}8 - 3{,}87)\Sigma_1^{9} P - \Sigma_1^{9} Pc\right\} - \left(\frac{4800 \times 3{,}2}{3{,}9} + 3 \times 4800\right) = 49.339 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_4} = \frac{1}{46{,}8}(1{,}45\,\Sigma_1^{18} P + \Sigma_1^{18} Pc) - \frac{4450 \times 2{,}58}{3{,}9} = 40.698 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_5} = \frac{1}{46{,}8}(0{,}55\,\Sigma_1^{16} P + \Sigma_1^{16} Pc) - \frac{4450 \times 2{,}58}{3{,}9} = 31.591 \text{ kg.}$$

$$\text{max. } T_{m_6} = \frac{1}{46{,}8}(1{,}48\,\Sigma_1^{14} P + \Sigma_1^{14} Pc) - \frac{4450 \times 2{,}58}{3{,}9} = 23{,}469 \text{ kg.}$$

Esforços cortantes maximos totaes.

max. T_{t_1} = max. T_{p_1} + max. T_{m_1} = 110.394,^{kg}5

max. T_{t_2} = 91.009,5

max. T_{t_3} = 72.887,6

max. T_{t_4} = 56.785,5

max. T_{t_5} = 41.243,5

max. T_{t_6} = 26.686,5

Secção das diagonaes

N.º de ordem dos paineis	BARRAS DISTENDIDAS			BARRAS COMPRIMIDAS	
	Composição	Secção bruta	Secção liquida	Composição	Secção
		m m²	m m²		m m²
1	4 cantoeiras de $\frac{90 \times 90}{12}$ 2 chapas de 280 × 12	14784	12480	4 cantoeiras de $\frac{90 \times 90}{12}$ 2 chapas de 280 × 12	14784
2	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$ 2 chapas de 250 × 12	13104	10922	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$ 2 chapas de 250 × 12	13104
3	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$ 2 chapas de 220 × 12	12384	10272	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$ 2 chapas de 220 × 12	12384
4	4 cantoeiras de $\frac{90 \times 90}{12}$	8064	7008	4 cantoeiras de $\frac{90 \times 90}{12}$	8064
5	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$	7104	6048	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$	7104
6	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$	7104	6048	4 cantoeiras de $\frac{80 \times 80}{12}$	7104

NOTA: — No 1.º painel descontaram-se 4 furos de rebites de 24 de diametro; no 2.º e 3.º idem, idem de 22 de diametro; no 4.º, 5.º e 6.º, 2 de 22 de diametro.

Coefficiente de resistencia das barras diagonaes

a = angulo de inclinação das barras

seu. a = seu. $47^0\ 46'\ 46'' = 0{,}741$

N.º de ordem dos paineis	1	2	3	4	5	6
Esforços cortantes, max. T_t	110.394,5	91.009,5	72.887,5	56.785.5	41.243,5	26.686,5
Esforços nas barras, $N = \frac{\text{max. } T_t}{2 \text{ seu } a}$	74.490	61.409	49.181	38.316	27.829	18.007
Secção das barras comprimidas, Ω	14.784 kg.	13.104	12.384	8.064	7.104	7.104
Coeff. de resistencia, $R = \frac{N}{\Omega}$	5,03	4,68	3,97	4,75	3,91	2,53
Secção das barras distendidas, Ω'	12.480	10.992	10.272	7.008	6.048	6.048
Coeff. de resistencia, $R' = \frac{N}{\Omega'}$	5,96	5,58	4,78	5,46	4,60	2,97

Calculo das longarinas

DADOS:

Vão. 3,m 90

Peso proprio da viga, por m. corr.. . . $\frac{0,^{t}560}{3,90} = 0,^{t}143$

D.º da via-permanente, por m. corr. de viga $\frac{2,439}{3,90} = 0,624$

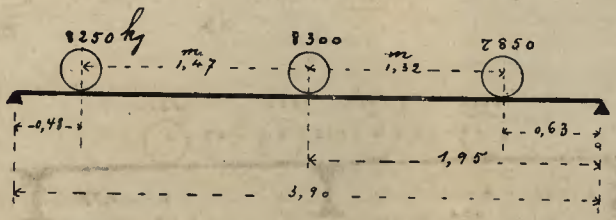
Carga permanente, por m. corr. . . . . 0,770 em numero redondo.

Momentos de flexão

1.º—Momento maximo de flexão devido á carga permanente

$$\max Mp = \frac{pl^2}{8} = \frac{0,77 \times 3,90^2}{8} = 1,^{t.m}464$$

2.º—Momento maximo de flexão devido á carga movel



$$\max M_m = (8,250 \times 0,48 + 8,300 \times 1,95 + 7.850 \times 0,63) \frac{1}{2} = 12,^{tm}545$$

Momento maximo de flexão total

$$\max M_t = \max M_p + \max M_m = 14,^{tm}009 \text{ ou } 14.009,000 \text{ kg. m/m.}$$

Momento de resistencia

(Fig. B, Est. I)

$$\frac{I}{V} = \frac{212 \times 535^3 - (176 \times 511^3 + 24 \times 335^3)}{6 \times 535} = 2.516,253$$

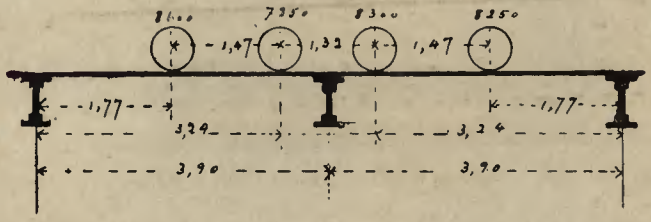
Coefficiente de trabalho

$$R = \frac{\max M_t}{\frac{I}{V}} = 5,^{kg}56 \text{ por } m/m^2 \text{ de secção.}$$

Calculos das peças de ponte

DADOS:

Vão	2,m28
Peso proprio da viga, por m. corr.	0,t200
Cargas transmittidas por uma longarina:	
Peso da longarina	0.t560
Peso dos dormentes $\frac{0,^{t}9 \times 5 \times 0,^{m}30 \times 0,^{m}25 \times 3,^{m}4}{2}$	= 1, 148
Peso dos trilhos . . . . . .3,^{m}9 × 0,^{t}045	= 0, 176
Accessorios	0, 016
Peso transmittido pelas rodas da locomotiva collocada como indica a fig. abaixo. . . . $\frac{(8,^{t}6+8^{t}25)\,1,77+(8,3+7,85)\,3,24}{3,9}$	= 21 ,064
	22,t964

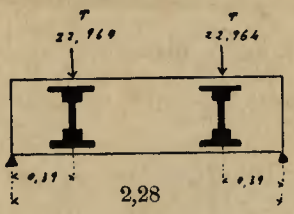


Momento de flexão no meio da viga

1.º — Momento de flexão maximo devido ao peso proprio

$$\max Mp = \frac{pl^2}{8} = \frac{0,2 \times 2,28^2}{8} = 0,^{tm}127$$

2.º — Momento de flexão maximo devido á carga transmittida por uma longarina.



$$\text{max. } M = Pa = 22{,}964 \times 0{,}39 \quad 8{,}956$$

Momento de flexão maximo total

$$\text{max. } M_t = \text{max. } M_p + \text{max. } M = 9^{t.m},083 \text{ ou } 9 \text{ o } 83.000^{kg.m}/_{m}.$$

Momento de resistencia.

Fig. A. Estampa 1

$$\frac{I}{V} = \frac{212 \times 565^3 - (176 \times 541^3 + 24 \times 365^3)}{6 \times 565} = \mathbf{2:714\$396}$$

Coefficiente de trabalho.

$$R = \frac{\text{max. } Mt}{\frac{I}{V}} = 3^{kg},34 \text{ por } {}^{m}/_{m^2} \text{ de secção}$$

REBITES

Calculamos a resistencia dos rebites que prendem as barras diagonaes ás chapas verticaes das nervuras d'este modo:

Sendo:

R a resistencia dos rebites ao cisalhamento, por $^{m}/_{m^2}$ de secção
d o diametro dos rebites.
n o numero „ „
T o esforço nos „

Tem-se:

$$R = \frac{T}{n \frac{\Pi d^2}{4}}$$

Fazendo as substituições, obtem-se os resultados consignados no quadro abaixo:

N.º de ordem dos paineis	N.º n dos rebites	Diametro d	$R = \frac{T}{n\,\Pi\,\frac{d^3}{4}}$
I	30	24	$\frac{74.490}{30 \times 3,14 \times 12^2} = 5,49$ Kg
II	30	22	$\frac{61.409}{30 \times 3,14 \times 11^2} = 5,38$
III	24	22	$\frac{49.181}{24 \times 3,14 \times 11^2} = 5,39$
IV	18	22	$\frac{38.316}{18 \times 3,14 \times 11^2} = 5,60$
V	18	22	$\frac{27.829}{18 \times 3,14 \times 11^2} = 4,07$
VI	14	22	$\frac{13.007}{14 \times 3,14 \times 11^2} = 3,38$

Calculo do contraventamento.

As superficies das vigas batidas pelo vento são referidas ao metro corrente e têm valores médios:

Primeira parede.

		m²	
Nervura superior		0,5360	
Barras da trelhiça . .	$\frac{2 \times 0,22 \times 4,4}{3,9} = 0,49$		0,66
Montantes.	$\frac{3,3 \times 0,212}{3,9} = 0,17$		
Nervura inferior		0,5360	
	Total	1,73	

A superficie completa da viga que tem 4m,37 de altura é de 4m²,37.

A relação total dos vasios para a superficie total é:

$$\frac{4{,}37 - 1{,}73}{4{,}37} = 0{,}6$$

Segunda parede.

	Superficies reduzidas
Nervura superior. . .	$0{,}6 \times 0{,}536 = 0{,}32$
Trelhiça e montantes .	$0{,}6 \times 0{,}66 = 0{,}40$
Nervura inferior . . .	$0{,}6 \times 0{,}556 = 0{,}32$

Para determinar o centro de acção do vento faremos passar os esforços no centro das superficies e gruparemos as superficies que têm o centro na mesma altura.

Suppondo um vento de 270 kg. por m² sem sobrecarga, os esforços sobre as superficies serão os seguintes:

Nervuras superiores. .	0,536 + 0,32 = 0,86	a 270 kg.	232 kg.	
Trelhiça e montantes .	0,66 + 0,40 = 1,06	a 270 kg.	286 kg.	
Nervuras inferiores . .	0,536 + 0.32 = 0,86	a 270 kg.	232 kg.	
	Total. 2,78		750	

(Considerando um vento de 150 kg. com sobrecarga, achamos esforços menores).

Calculamos o contraventamento suppondo que o vento actuasse ao mesmo tempo sobre todo o comprimento da viga. O contraventamento é de trelhiça dupla, o esforço se dividirá egualmente pelos dous systemas. Para determinar esse esforço procedemos por via graphica. A força exterior ou esforço cortante é dado em cada um dos paineis pela ordenada da linha KT (fig. 1, Est. III) medida no meio do painel. Esta linha KT é obtida tomando OT egual á metade do esforço do vento sobre a viga $\left(\frac{750 \times 46{,}8}{2} = 17.500\right)$ e unindo o ponto T ao meio K do vão.

O esforço nas barras da trelhiça do contraventamento obtem-se decompondo as forças exteriores, segundo a direcção da barra e segundo uma horisontal.

Damos adiante em quadro os esforços maximos, as secções das barras e o seu coefficiente de trabalho.

Contraventamento horisontal.
Esforços nas barras.

Estampa III.

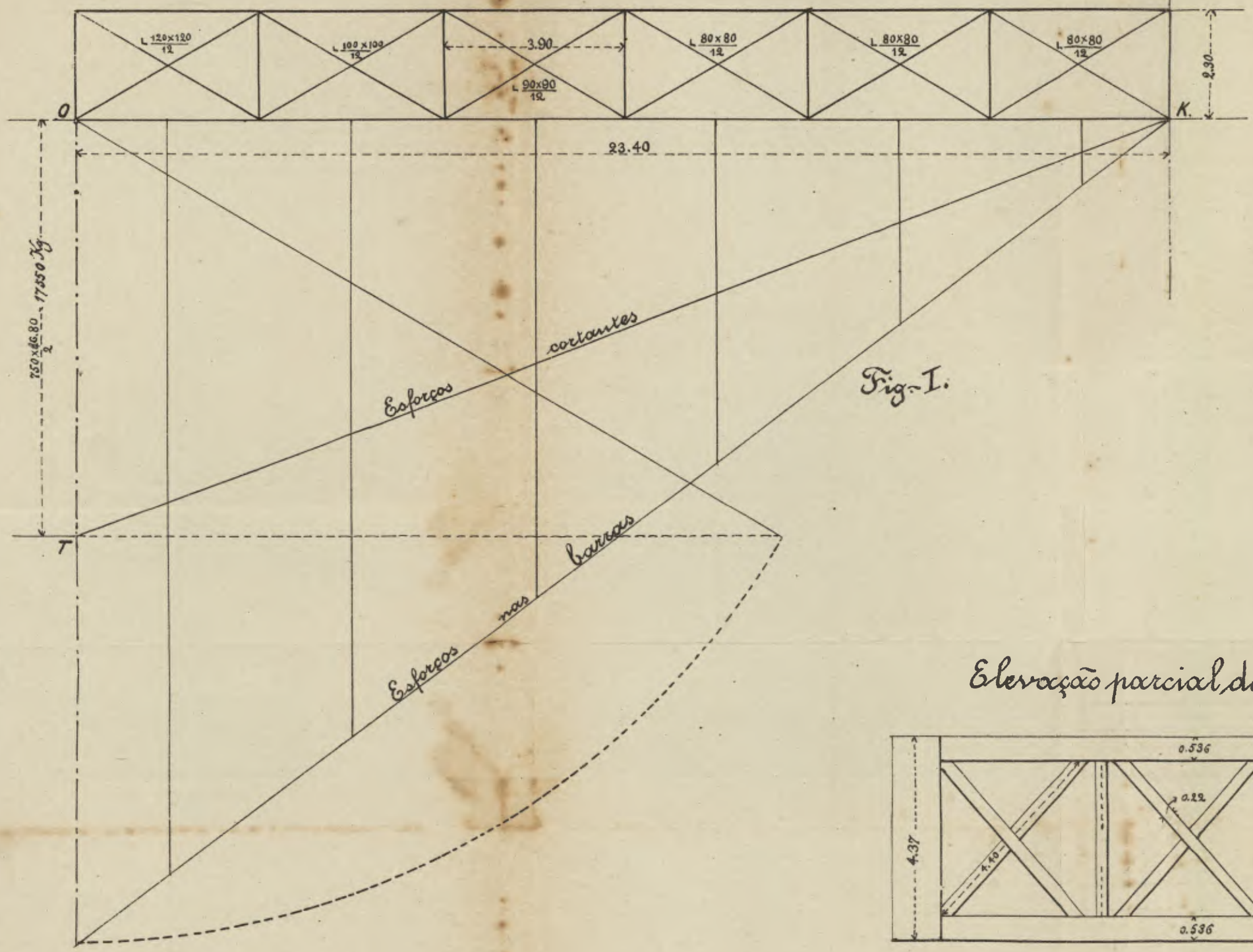


Fig.-I.

Escalas.

Comprimentos..... 1/100
Forças..... 1/200

Elevação parcial da ponte

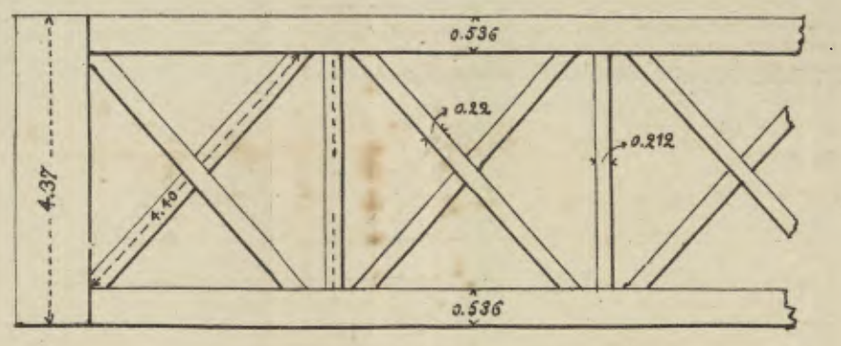


Fig.-II.

N. do ordem dos paineis	Barras da trelhiça — COMPOSIÇÃO	Barras da trelhiça — SECÇÃO	ESFORÇOS	Coefficiente de trabalho
		m.²	kg.	kg por m/m
1	L de $\frac{120 \times 120}{12}$	2,736	$\frac{31,720}{2}$	5,79
2	$\frac{100 \times 100}{12}$	2,256	$\frac{25,800}{2}$	5,71
3	$\frac{90 \times 90}{12}$	2,016	$\frac{20,100}{2}$	4,98
4	$\frac{80 \times 80}{12}$	1,776	$\frac{14,400}{2}$	4,05
5	$\frac{80 \times 80}{12}$	1,776	$\frac{8,800}{2}$	2,47
6	$\frac{80 \times 80}{12}$	1,776	$\frac{3,000}{2}$	0,84

A força do vento não tende sómente a deformar as vigas horisontalmente, mas ainda a levantal-as, deslocando-as dos apoios:

Sejam:

Ω a superficie em m² exposta ao vento $= 2,^{m}78 \times 46,^{m}8 \quad 130\ m^{3}$
L a largura da ponte, mesas comprehendidas $= 3,^{m}28$
P o peso permanente da ponte $= 1650 \times 47,88 \times 2 = 158000$ kg.
F a força do vento por m² $= 270$ kg.

Devemos ter para a estabilidade:

$$P \times \frac{L}{2} > F\ \Omega\ \frac{H}{2}$$

e de facto . . . . $158000 \times \frac{3,28}{2} > 270 \times 130 \times \frac{4,37}{2}$

ou . . . . . $259120 > 76694$

Pode ainda acontecer que a ponte não vire, mas escorregue: n'este caso é preciso que:

$$f \times P > F\ \Omega$$

f = coefficiente de attrito sobre os rôlos $= 0,05$
" " " " " as placas $= 0,5$
" " " " " médio . $= 0,275$

$0,275 \times 158000 > 270 \times 130$

ou $43450 > 35100$

Calculo dos apoios

Rôlos de dilatação

Conforme calculo anterior temos:

	T kg.	
Carga permanente	38.610,0	para uma viga
„ movel.	86.793,0	
„ total	125.403,0	

Cada viga repousa sobre 6 rôlos de 100 $^{m}/_{m}$ de diametro e 700$^{m}/_{m}$ de comprimento; sua secção diametral será então:

$$6 \times 100 \times 700 = 420.000 \ ^{m}/_{m^2}$$

A pressão por $^{m}/_{m^2}$ de secção diametral é:

$$\frac{125.403}{420.000} = 0,^{kg}3$$

Pressão maxima sobre a alvenaria

A area da placa de ferro fundido em contacto com a pedra e que supporta os rôlos, é:

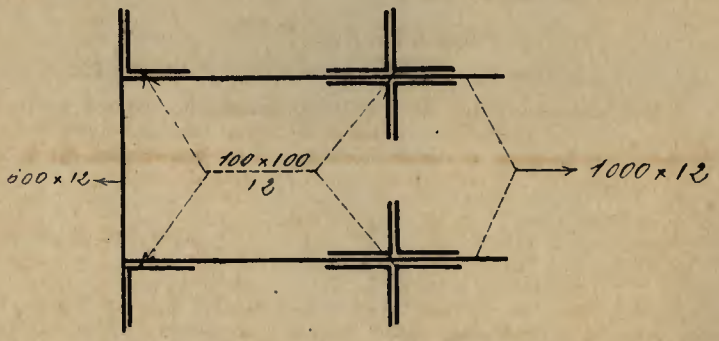
$$90 \ ^{c}/_{m} \times 100 \ ^{c}/_{m} = 9.000 \ ^{c}/_{m^2}$$

A pressão maxima sobre a pedra é:

$$\frac{125.403}{9.000} = 13,^{kg}9 \text{ por } ^{c}/_{m^2}$$

Resistencia ao esmagamento das vigas nos apoios

Temos já calculado a pressão maxima T = 125.403 kg, que é egual á reacção do apoio que tende a esmagar a viga. Para resistir a essa carga, a parte cheia da parede vertical da viga, apresenta a secção seguinte:



$$(600 + 188 \times 10 + 1.000 \times 2)\ 12 = 53,760^{m}/_{m^2}$$

Coefficiente de resistencia

$$R = \frac{125.403}{53.760} = 2,^{kg}33 \text{ por } ^{m}/_{m^2}$$

Influencia da temperatura

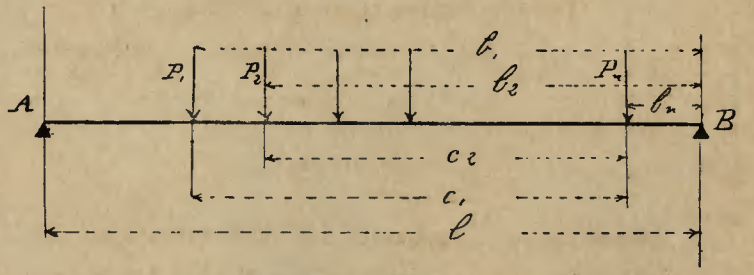
A variação por unidade de comprimento do aço é:

0,000012 para 1º de temperatura para 47,88, comprimento da ponte, será de 0,00057456 ou em numero redondo, 0,m/m6.

Suppondo que a variação de temperatura não será nunca maior de 30º acima ou abaixo da temperatura da occasião do assentamento da ponte, teremos no maximo, uma variação de comprimento das vigas de 18mm.

TABELLA

que serviu para o calculo dos esforços cortantes e dos momentos de flexão.



Chamando (b) a distancia de uma carga qualquer do systema (P) de cargas á vertical do apoio (B) e (l) o vão, teremos para o valor do esforço cortante max.:

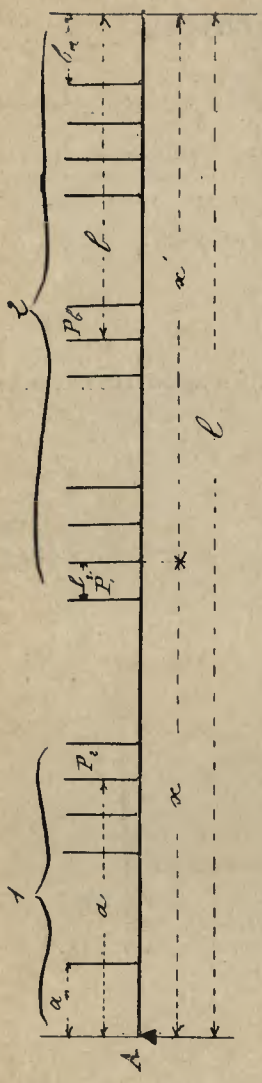
$$\text{max. } T = A = \frac{\Sigma P b}{l}$$

O calculo numerico de $\Sigma P b$ e portanto do esforço cortante maximo pode ser resolvido por meio de uma tabella, como vamos vêr. Sejam c_1, c_2.... as distancias respectivas das cargas P_1, P_2... á ultima carga P_n. A reacção do apoio á esquerda será:

$$A = \frac{P_1 b_1 + P_2 b_2 + P_n b_n}{l} = \frac{\Sigma_1^n Pb}{l} = \frac{\Sigma_1^n Pb(b_n + c)}{l} = \frac{1}{l}(b_n \Sigma_1^n P + \Sigma_1^n Pc). \quad (1)$$

Calculamos os valores de $\Sigma_1^n P$ e $\Sigma_1 Pc$ para um trem composto de tres locomotivas, tendo as rodas, os pesos e distancias respectivas figuradas no diagramma que adiante se verá, e para isso chamando e_n a distancia da carga P_n á precedente, estabelecemos entre os momentos estaticos $\Sigma_1^n Pc$ e $\Sigma_1^{n-1} Pc$ a seguinte relação evidente:

$$\Sigma_1^n Pc = \Sigma_1^{n-1} Pc + l^e \Sigma_1^{n-1} P$$



Considerando o trem na posição mais desfavoravel para cada nó, entrando na tabella com o numero de cargas (rodas) que se acham sobre a viga e determinando a distancia da ultima carga ao segundo apoio, que lhe é visinho, tem-se os elementos necessarios para resolver a equação (1) e portanto obter-se de um modo expedito o valor do esforço cortante em o nó que se considera.

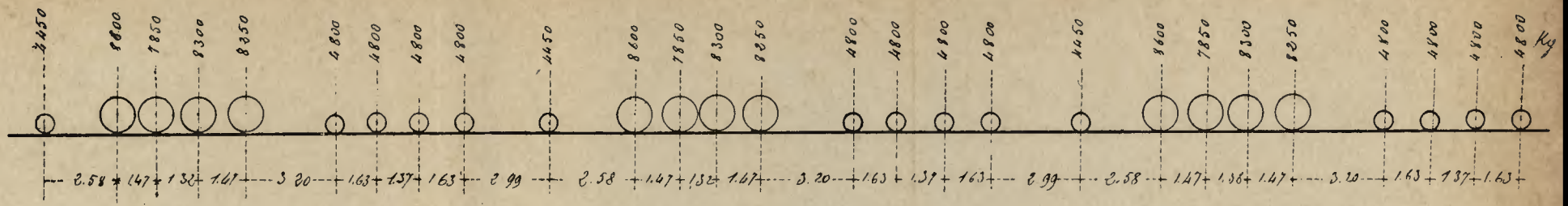
Para servirmo-nos da mesma tabella na determinação do valor numerico dos momentos maximos, precisamos decompôr o trem composto de tres locomotivas em dous trens como está indicado n'esta figura.

E então chamaudo (P_a) uma carga qualquer do trem numero 1 e (a) a sua distancia ao apoio (A); (P_b) uma carga qualquer do segundo trem e (b) sua distancia ao apoio (B), teremos :

$$M_x = \frac{x}{l} \leqq P_b\, b + \frac{x^1}{l} \leqq P_a - P_1 e_2$$

$$= \frac{x}{l}(b_n \leqq P_b + \leqq P_b c) + \frac{x^1}{l}(a_n \leqq P_a + \leqq P_a c) - P_1 e_2$$

Collocando o trem na posição mais desfavoravel para cada nó em relação aos max M e resolvendo esta equação com os dados fornecidos pela tabella abaixo, obtêm-se rapidamente os momentos.



n	l_n m.	C_1 m.	P_n kg.	$\Sigma_1^n P$ kg.	$\Sigma_1^n Pc$ kg.	$\Sigma_1^n Pc = \Sigma_1^{n-1} Pc + e_n \Sigma_1^{n-1} P$
1	—	0	4.450	4.450	0	Σ_1^2 Pc = 0 + 4450 × 2,58 = 11.481,0
2	2,58	2,58	8.600	13.050	11.481,0	Σ_1^3 Pc = 11481 + 13050 × 1,47 = 30.664,5
3	1,47	4,05	7.850	20.900	30.664,5	Σ_1^4 Pc = 30664,5 + 20900 × 1,32 = 58,252,5
4	1,32	5,37	8.300	29.200	58.252,5	etc.
5	1,47	6,84	8.350	37.450	101.176,5	
6	3,20	10,04	4.800	42.250	221.016,5	
7	1,63	11,67	4.800	47.050	289.884,0	
8	1,37	13,04	4.800	51.850	354.342,5	
9	1,63	14,67	4.800	56.650	438.858,0	
10	2,99	17,66	4.450	61.100	608.241,5	
11	2,58	20,24	8.600	69.700	765.879,5	
12	1,47	21,71	7.850	77.550	868.338,5	
13	1,32	23,03	8.300	85.850	970.704,5	
14	1,47	24,50	8.250	94.100	1096.904,0	
15	3,20	27,70	4.800	98.900	1398.024,0	
16	1,63	29,33	4.800	103.700	1559.231,0	
17	1,37	30,70	4.800	108.500	1701.300,0	
18	1,63	32,33	4.800	113.300	1878.155,0	
19	2,99	35,32	4.450	117.750	2216.922,0	
20	2,58	37,90	8.600	126.350	2520.717,0	
21	1,47	39,37	7.850	134.200	2706.451,5	
22	1,32	40,69	8.300	142.500	2883.595,5	
23	1,47	42,16	8.250	150.750	3093.070,5	
24	3,20	45,36	4.800	155.550	3575.470,5	
25	1,63	46,99	4.800	160.350	3829.017,0	
26	1,37	48,36	4.800	165.150	4048.696,5	
27	1,63	49,99	4.800	169.950	4317.891,0	

JUNDIAHY, JANEIRO DE 1899

Alberto de M. Moreira.

Ajudante do Chefe da Linha

192

Construcção

Durante o anno de 1899 foram construidas as seguintes obras de arte:

Posição kilometrica	Designação	Vão	OBSERVAÇÕES
k		—	
10 + 258	Boeiro aberto de pedra	0,40	
33 + 135	» » »	0,95	
34 + 46	» » »	0,55	
34 + 725	» » »	0,50	
44 + 466	» » »	0,60	No desvio em Campinas
57 + 795	» » »	0,55	
59 + 991	» » »	0,50	
60 + 700	» » »	0,45	
90 + 480	» » »	0,50	
92 + 95	» » »	0,45	
101 + 836	» » »	0,50	
104 + 414	» » »	0,50	
139 + 335	» » »	0,60	
224 + 21	» » »	0,50	Na explanada de Descalvado
23 + 4	» » »	0,60	Ramal de Santa Veridiana
23 + 101	» » »	0,60	» » » »
16 + 108	Pontilhão	2,00	Ramal do Rio Claro
—	Boeiro	1,80	No desvio da doca em Porto Ferreira
—	»	1,45	No desvio da fluvial em Porto Ferreira

193

VIII. Estações e Edificios

Bitola de 1.m 60

CONSERVAÇÃO

Os concertos mais importantes executados pelas turmas de pedreiros em edificios, pertencentes á Companhia, foram os seguintes:

Nas casas dos portadores em Sant'Anna, Corrupira e Guariba, nas estações de Campinas e Santa Barbara, nos armazens de Santa Barbara, Rio Claro e Vallinhos, nos armazens de baldeação em Rio Claro, e de exportação em Campinas, no muro divisorio entre a Estação e o armazem de exportação em Campinas, nas moradias do Chefe em Descalvado e dos escripturarios em Vallinhos e Louveira, nas casas dos empregados em Leme e nos commodos dos limpadores em Campinas.

Foram prolongadas as plataformas nas estações de Cordeiro e Campinas e modificada a de Jundiahy. Pequenas reparações em telhados, em portas e janellas, caiações etc., houve em quasi todas as estações e edificios.

Pelo pessoal da Locomoção foram feitas reparações de maior importancia nas casas da Companhia em Jundiahy, nos compartimentos annexos ao almoxarifado, nas estações de Jundiahy, Campinas, Santa Barbara, Vallinhos, Limeira, Pirassununga e Rio Claro e nos armazens de Emas e Santa Barbara.

CONSTRUCÇÃO

Foi construido um muro de arrimo á beira do corrego na estação de Cordeiro e uma plataforma provisoria de madeira para baldeação na occasião do assentamento da ponte de Atibaia. Em Descalvado foi feito um muro no alinhamento da Rua Nova e calçada parte da explanada da estação. Calçou-se o passeio na rua Lidgerwood entre os armazens de bagagens e de exportação em Campinas Em Jundiahy foi construido um galpão de zinco para guardar materiaes da via permanente, demolida a antiga latrina no pateo da estação e substituida por outra com agua encanada. Para o machinista na pedreira k. 115 foi apromptada uma casa provisoria. Pelo pessoal das officinas foram construidos em Jundiahy um deposito para cal e um pequeno barracão para guardar ferramenta.

Bitola de 1.m 00

CONSERVAÇÃO

Além de pequenos concertos, em telhados e de caiações em um grande numero de edificios foram trabalhos de maior importancia executados nos armazens de Ribeirão Bonito e Jaboticabal, nas estações de São Carlos, Araraquara e Monjolinho, nas plataformas das estações de Agua Vermelha, Floresta, Santa Eudoxia, Angico, Monjolinho, Ribeirão Bonito e Capim Fino, e na rotunda em São Carlos.

Em Jahú foi rejunctado e concertado o muro da explanada e calçada o passeio ao longo d'este muro.

Das reparações feitas pelo pessoal da Locomoção devem ser mencionados as seguintes:

Barracão de carros e edificios das officinas em Rio Claro, rotundas em São Carlos e Rio Claro, estações de São Carlos, Araraquara, Jaboticabal, Jahú, Dous Corregos e Santa Eudoxia.

Construcção

Foram construidos pequenos tanques para as caixas d'agua nos kilometros 44, 107 e 123 do ramal do Jahú, 211 do Tronco, 33 do ramal de Ribeirão Bonito e km. 34 do ramal de Agua Vermelha.

Em Brotas e Babylonia foram feitos dous pequenos W. C.

Pelo pessoal da Locomoção foram construidas as casas para portadores em Hammond e Banharão.

Com o empreiteiro Jacob Borelli foi contractada uma latrina nova para São Carlos, sendo supprimida a antiga. Em Rincão executou o empreiteiro João Julião um gyrador.

Bitola de 0,m 60

Ramal de Santa Rita

CONSERVAÇÃO

Na explanada de Santa Rita foi concertado e augmentado o calçamento e pelo pessoal das officinas da Navegação foi reparada a casa de machinas da mesma estação.

CONSTRUCÇÃO

Foi construida a estação de Tombadouro no km. 17 + 293 do ramal, sendo empreiteiro o sr. João Julião. Parte dos materiaes veiu das estações de Porto Cedro e Porto Cunha Bueno, que foram demolidas.

Ramal Descalvadense

CONSERVAÇÃO

Houve concertos nas estações e armazens de Aurora e Pantano.

CONSTRUCÇÃO

Não houve construcções.

Via Fluvial

CONSERVAÇÃO

Foram supprimidas e demolidas as estações de Porto Cedro e Porto Cunha Bueno como já acima foi mencionado. Houve pequenas reparações nas casas da Companhia e nas officinas em Porto Ferreira assim como nas estações de Porto Pontal e Porto Pitangueiras.

IX. -- Encanamentos e caixas d' agua.

Bitola de 1,m 60

Houve apenas pequenos concertos em caixas e encanamentos.

Em Jundiahy, no pateo das officinas, foi inaugurada uma caixa d' agua de grande capacidade, que é alimentada por meio de uma bomba a vapor, collocada á beira do rio Guapeva.

Bitola de 1,m 00

Foi substituida a caixa de madeira por outra de ferro no km. 43 + 750 do ramal de Jahú.

Nas immediações da estação de Hammond foi substituida uma caixa d' agua por outra de maior capacidade por haver alli agua abundante e por ser a antiga caixa pequena e aquella de Corrego Rico insufficientes para alimentar as machinas, que costumam alli passar com intervallos curtos. No kilm. 151 do Tronco foram construidos pilares, que servirão de base para um novo reservatorio de ferro em substituição do actual, que é pequeno e de madeira. Como já anteriormente ficou dito, foram construidos pequenos tanques para as caixas dos kilometros 44, 107 e 123 do ramal de Jahú, 211 do Tronco, km. 33 do ramal de Ribeirão Bonito e km. 34 do ramal de Agua Vermelha.

Bitola de 0.m 60

Ramal de Santa Rita

Foi collocada uma caixa d'agua sobre pilares de alvenaria na nova estação de Tombadouro, que é alimentada por agua encanada.

X. Linha Telegraphica

Bitola de 1.m 60

Funccionaram com regularidade durante todo o anno as linhas telegraphicas. Durante os mezes de Janeiro, Fevereiro e Março foi roçada a picada de Jundiahy a São Paulo, serviço já começado no anno passado e ficou tambem alli concluida a modificação adoptada na disposição dos isoladores e fios telephonicos.

Foram substituidos isoladores esticadores entre Cordeiro e Descalvado, que prejudicavam a regularidade do serviço em dias chuvosos e tempestuosos, por apresentarem pequenos defeitos.

Bitola de 1,m 00

Ficou concluido o assentamento das duas linhas novas no Ramal de Jahú, serviço que tinha sido começado no anno anterior

Bitola de 0,m 60

Não houve construcção de novas linhas nos ramaes d'esta bitola.

Navegação

Durante os mezes de Janeiro, Fevereiro, Outubro, Novembro e Dezembro estiveram turmas occupadas em concertos e em limpar a picada.

195

XI Trabalhos diversos

Os trabalhos da construcção de desvios foram muito insignificantes, tendo sido executados, como já ficou mencionado no capitulo I, pequenos prolongamentos na bitola de 1,m60 em Campinas, Jundiahy e Santa Barbara, na bitola de 1,m00 em Jaboticabal, Dous Corregos e Rincão e na bitola de 0,m60 em Tombadouro e Descalvado.

Serviços para as outras repartições e para extranhos

Pelo pessoal da via permanente foram executados serviços na importancia de 20:575$131 que são assim discriminados:

Bitola de 1,m 60

Tracção	8:768$140	
Almoxarifado	717$500	
Trafego	717$600	
Luz Electrica	18$000	
Telegrapho	1:762$000	
Marcação de dormentes para Manuel Oliveira	131$780	
» » » » Jacomo Jurça	304$450	
» » » » Manuel F. Neves	112$770	
» » » » Dr. A. de Queiroz	100$270	
» » » » Roque de Marco	414$940	
» » » » Manuel dos Santos	139$400	
» » » » Daniel de Oliveira	56$150	
» » » » Joaquim Moura	75$440	
» » » » Raphael de Borba	120$770	
» » » » José Almeida Prado	41$800	
Barreto & Souza	133$000	
Vieira dos Santos & C.	73$500	
Antonio Antunes	29$200	
Antonio Tizzionè	20$000	
Companhia Mogyana	165$900	13:812$610

Bitola de 1,m 00

Tracção	2:918$300	
Trafego	381$700	
Telegrapho	59$400	
Ramal Banharão	430$000	
João Julião	806$800	
Roque de Marco	101$000	4:697$200
A transportar		18:509$810

Transporte		18:509$810

Bitola de 0,m 60

Ramal de Santa Rita

Tracção	67$200	
Trafego	12$800	
João Julião.	6$400	86$400

Ramal Descalvadense

Trafego	67$200	
Tracção	64$000	131$200

Navegação

Telegrapho	1:847$720
Total geral	20:575$130

XII. Despeza.

Bitola de 1m,60

A. — Custeio.

Em 31 de Dezembro de 1899 existiam nas linhas d'esta bitola 41 turmas effectivas occupadas nos trabalhos da conservação da via permanente Estas turmas formavam o total de 268 homens que, distribuidos conforme as necessidades de serviço, erão dirigidos por seis mestres de linha. Acha-se incumbido de fiscalisar os trabalhos em todas as secções o mestre de linha geral, que é surbordinado directamente ao Chefe da Linha. Está empregado no escriptorio, mas tambem se occupa com trabalhos na linha, o snr. dr. Alberto de Mendonça Moreira, que ha já alguns annos está prestando excellentes serviços n'esta posição.

A despeza do custeio da Linha importou n'esta bitola durante o anno de 1899 em: . . . . . 1.176.365$621
em 1898 . . . . . 960:786$031

o havendo portanto em 1899 um accrescimo de 215:579$590

196

A despeza feita durante o anno 1899 subdivide-se assim:

VERBAS	Pessoal	Material e contas	Total
Administração	39:023$600	726$994	39:750$594
Via permanente	443:310$490	409:754$842	853:065$332
Obras d'arte	67:473$490	116:355$899	183:829$389
Estações e edificios . . .	31:527$820	35:095$549	66,623$369
Cercas, cancellas, etc. . .	27:752$310	5:344$627	33:096$937
Total . . .	609:087$710	567:277$911	1.176:365$621

Comparando as quantias despendidas pelas differentes verbas durante os ultimos dous annos encontram-se as seguintes differenças:

Pessoal

VERBAS	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	p.ª menos
Administração . . .	39:023$600	34:336$742	4:686$858	. . .
Via permanente . .	443:310$490	457:518$562	. . .	14:208$072
Obras d'arte . . .	67:473$490	25:367$240	42:106$250	. . .
Estações e edificios .	31:527$820	35:028$860	. . .	3:501$040
Cercas, cancellas, etc .	27:752$310	15:585$535	12:166$773	. . .
Total .	609:087$710	567:836$939	58:959$883	17:709$112

Material e contas

VERBAS	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	p.ª menos
Administração . . .	726$994	2:531$889	. . .	1:304$395
Via permanente . .	409:754$842	318:037$314	91:717$528	. . .
Obras d'arte . . .	116:355$899	27:679$808	88:676$091	. . .
Estações e edificios .	35:095$549	38:741$420	. . .	3:645$871
Cercas, cancellas, etc .	5:344$627	5:958$661	. . .	614$034
Total .	567:277$911	392:949$092	180:393$619	6:064$800

Differença para mais em pessoal durante o anno 1899 . 41:350$771
» » » » material » » » . 174:328$819
215:579$590

Passo a justificar as differenças que apparecem na comparação das despezas feitas pelas diversas verbas.

Administração

O accrescimo em pessoal na importancia de 4:686$858 é motivado pelas gratificações pagas no fim do anno passado ao Chefe da Linha e ao Ajudante na importancia de 3:234$000 e por ter sido diminuido no começo do segundo semestre de 1898 em 10 % a quóta, com que as linhas de 1m,00 contribuiam para esta verba.

A despeza em material diminuiu de 1:804$895

Via Permanente

Com o pessoal despendeu-se menos em 1899 Rs. 14:208$072, por ter havido menos serviços extraordinarios, que exigiam formação de turmas especiaes, e por ter sido diminuido consideravelmente o pessoal na pedreira do km. 115.

Em material houve o importante accrescimo de Rs. 91:717$528, occasionado pelas razões seguintes:

No anno 1899 gastou-se em acquisição dos dormentes necessarios.		334:034$939
No anno 1898 idem, idem, idem		252:367$159
Differença para mais em 1899		81:667$780
Com trilhos e accessorios em 1899. . .	34:864$429	
» » » 1898. . .	19:759$082	
Differença para mais em 1899 . .	15:105$347	15:105$347
Differença total.		96:773$127

O augmento no gasto de dormentes está justificado pelos motivos explicados no Capitulo II e o accrescimo no dispendio dos trilhos e accessorios é motivado pela substituição de numero regular de chaves (8 contra 1 em 1898), e que não offereciam mais segurança sufficiente para o trafego.

Obras d' Arte

O quadro da comparação das despezas dos ultimos dous annos mostra um augmento em pessoal de 42:106$250.

Como já anteriormente ficou dito, houve necessidade urgente de substituir a superstructura metallica da ponte de Atibaia e de reforçar diversas vigas metallicas em pontllhões e pontes. Estes importantes trabalhos iniciados no anno 1898 exigiam n'aquelle exercicio com o pessoal o dispendio extraordinario:

na ponte de Atibaia de . . .	8:129$340
com vigas de pontes, etc. . .	6:083$150
Total .	14:212$860

No anno passado gastou-se até a conclusão do mesmo serviço:

na ponte de Atibaia	52:240$320
com vigas de pontes, etc. . .	3:659$960
Total .	55:900$280

Descontando-se d'esta somma a quantia supra acha-se 41:687$420, importancia que representa approximadamente o excesso havido por esta verba, durante o anno de 1899.

O accrescimo em material importa em 88:676$091, que se explica pelas mesmas razões:

Despendeu-se em 1898 em material

na ponte de Atibaia	6:704$380
com vigas de pontes, etc. . .	13:506$126
Total .	20:210$506

No anno passado a despeza foi a seguinte:

na ponte de Atibaia	91:176$428
com vigas de pontes, etc. . .	11:624$228
Total .	102:800$656

descontando-se d'esta quantia a despeza feita com estes trabalhos am 1898, obtem-se:

82:590$150
e accrescentando ainda . . 4:327$828 differença das contas de pintura em vigas metallicas pagas
em 1899 temos . . . . . 86:917$978 importancia, que corresponde com bastante approximação ao augmento da despeza encontrado.

Estações e Edificios

Pelo quadro comparativo vê-se que a despeza diminuiu:

em pessoal . . .	3:501$040
„ material . . .	3:645$471

Não tendo havido despezas èxtraordinarias por esta verba no anno passado, resolveu-se mandar pintar maior numero de edificios, que muito necessitavam d'este melhoramento.

Em 1899 foram pagas contas de pinturas
na importancia de . . . . . 14:924$174
em quanto que em 1898 estas contas subiam apenas a . 5:001$132
sendo portanto despendidos com estes trabalhos em 1899 mais 9:923$042

Cercas, cancellas e signaes

Durante o anno passado cresceu a despeza feita por esta verba:

em pessoal	12:166$775,	mas diminuiu
em material	614$034	

Para conseguir maior segurança do trafego relativamente á entrada de animaes na zona cercada da Estrada, tornou-se indispensavel a construcção de alguns trechos de cerca e a reparação dos existentes em extensão muito consideravel.

Tendo o serviço de construcção sido executado tambem por conta do custeio, devia forçosamente apparecer um accrescimo regular de despeza; mas, como na entrada do segundo semestre foram supprimidas varias turmas occupadas n'estes trabalhos, a despeza diminuirá bastante no futuro anno.

Discriminação das despezas

Via Permanente

As quantias despendidas por esta verba subdividem-se assim:

Pessoal	Material	Total
443:310$490	409:754$842	853:065$332

As quaes por sua vez são repartidas da forma seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Pela linha directamente . . .	417:891$550	391:307$608	809:199$158
Pela locom. por conta da Linha .	4:992$740	7:039$824	12:032$569
Trens de lastro pela Linha directamente	15:914$250	41$746	15:955$996
Trens de lastro pela Locom., por conta da Linha . . .	2:660$600	11:280$059	13:940$659
Trens de lastro pelo Trafego por conta da Linha . . .	1:483$420	—	1:483$420
Navegação por conta da Linha	367$930	35$600	403$530
Indemnisação por prejuisos causados em plantações na occasião d'um desmoronamento do aterro do k. 43	—	50$000	50$000
	443:310$490	409:754$842	853:065$332

Obras d'Arte

A despeza total por esta verba importa em 183:829$389 que se subdivide assim:

	Pessoal	Material	Total
	67:473$490	116:355$399	183:829$389

Estas quantias parciaes são assim discriminadas:

	Pessoal	Material	Total
Pela linha directamente . . .	9:113$600	2:323$699	11:437$299
Pela Locomoção por conta da Linha	6:119$570	16:734$664	21:854$234
Ponte de Atibaia			
Pela linha directamente . .	2:576$500	190$344	2:766$844
„ locomoção p. c. da Linha	49:191$800	15:320$924	64:512$724
Pelo Trafego „ „ „ „	472$020	—	472$020
Custo da superstructura. .	—	73:989$620	73:989$020
Diversas contas	—	1:675$540	1:675$540
Pinturas em pontes e pontilhões	—	6:121$108	6:121$108
	67:473$490	116:355$899	183:829$389

Estações e Edificios

Foram despendidos pos esta verba 66:623$369 subdividindo-se esta quantia em:

	Pessoal	Material	Total
	31:527$820	35:095$549	66:623$369

que por sua vez se discriminam assim:

	Pessoal	Material	Total
Pela linha directamente . . .	20:944$020	9:393$745	30:337$765
„ Locomoção p. c. da Linha.	10:583$800	8:144$220	18:728$020
Contas de pinturas	—	14:924$174	14:924$174
„ da C.ia Aguas e Exgottos em Campinas	—	89$940	89$940
Calçamento da rua Lidgerwood Campinas.	—	1:174$470	1:574$470
Collocação do encanamento d'agua na est. de Rio Claro .	—	525$000	525$000
Concerto no tanque em S. Barbara	—	198$000	198$000
Outras contas relativas a materiaes empregados na estação de Jundiahy.	—	646$000	646$000
	31:527$820	35:095$549	66:623$369

Cercas, Cancellas e Signaes

Gastaram-se por esta verba 33:096$937, que se subdividem assim:

Pessoal	Material	Total
27:752$310	5:344$627	33:096$937

sendo estas quantias parciaes discriminadas da forma seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente . . .	24:862$670	4:101$800	28:964$470
„ Locomoção p. c. da Linha.	2:889$640	1:242$827	4:132$467
	27:752$310	5:344$627	33:096$937

Resumindo e comparando a despeza do **Custeio** nos ultimos dous annos reduzida ás duas grandes verbas — Pessoal e Material — vê-se o seguinte:

Designação	1899	1898	Differenças em 1899	
			Para mais	P.a menos
Pessoal	609:087$710	567:836$939	41:250$771	
Material.	567:277$911	392:949$092	174:328$819	
Total. . .	1.176:365$621	960:786$031	215:579$590	

A despeza total do custeio da via permanente, referida ás unidades de trabalho e ao peso bruto de toneladas transportadas, é indicada no seguinte quadro:

Designação	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	para menos
Por kilom. de extensão em trafego	4:216$364	3:443$677	772$687	—
Por trem kilometro. . .	1$291	1$067	$224	—
» vehiculo » . . .	0$058	0$048	$010	—
» tonelada kilometro de peso util	0$021	0$017	$004	—

Capital

Durante o anno de 1899 despendeu-se em novas construcções e acquisições, em serviços feitos por administração e por empreitada, a importancia total de. . 41:411$196
ou menos . . . . . 383:957$207 do que no anno anterior.

A despeza do anno passado subdivide-se assim:

	Pessoal	Material	Total	
Via permanente . .	2:754$500	6:426$010	9:180$510	
Estações e edificios.	566$000	1:188$013	1:754$013	
Obras d' arte . . .	778$700	113$000	891$700	
Cercas	720$960	1:190$085	1:911$045	
	4:820$160	8:917$108	13:737$268	13:737$268

Pagamentos directos:

Excesso em alvenarias nas casas de turma, km. 25 e km. 172				630$870

Nova estação de Jundiahy Paulista:

Terreno junto á divisa da S. P. R.		1:030$980		
Canos para a latrina. . . .		626$000		
Carretos.		192$000		
Pedras 70,m³000		638$300		
Cal, 1 wagão		400$000		
Areia.		65$000		
220 telhas.		22$000		
5000 tijolos.		180$000	3:154$280	
	Pessoal	Material	Total	
Pela linha direct.te	4:927$130	18:961$648	23:888$778	27:043$058
			Total geral .	41:411$196

Os trabalhos que causaram as despezas indicadas no quadro acima, foram os seguintes:

Via Permanente

Foram prolongados desvios em Santa Barbara, Campinas e Jundiahy importando a despeza feita com estes trabalhos:

em pessoal.		2:754$500
em material (4 chaves) .	6:340$630	
» » ferramenta	85$380	6:426$010
Total . . .		9:180$510

Estações e Edificios

O dispendio feito por esta verba é proveniente quasi exclusivamente da fabricação e do assentamento de lages artificaes de cimento na plataforma. ao longo da linha principal da Companhia Mogyana, em Campinas, como se verifica pela seguinte discriminação das quantias gastas nos referidos trabalhos:

em pessoal	566$000
em material	1:032$445
	1:598$145

importando a despeza total escripturada em 1:754$013 e representando a differença a importancia gasta em pequenos serviços.

Obras d'Arte

A despeza escripturada por esta verba refere-se á construcção de dous boeiros no k. 35 e d'um boeiro no k. 140, distribuidos pela maneira seguinte:

em pessoal	778$700
em material	113$000
	891$700

Cercas

A quantia escripturada por esta verba discrimina-se assim:

Em Pessoal:		
Pela Linha directamente (em cortar trilhos) .	385$000	
„ Locomoção p. c. da Linha (em cortar trilhos)	308$200	
„ „ „ „ „ „ signaes . . .	27$760	270$960
Em Material:		
Pela Linha directamente (arame farpado 1:182$225)		1:190$045
Total geral.		1:911$045

Nova Estação de Jundiahy

A despeza total de 23:888$778 subdivide-se assim:

Em Pessoal:		
Prolongamento do boeiro no k 1.	131$400	
Trem de lastro e turma especial para ligação das 4 linhas na divisa com a S. P. R. . .	4:634$130	
Modificação na plataforma da Estação . . .	161$600	4:927$130
Em Material:		
Ferramenta para a turma especial	174$238	
Chaves para a turma especial (sendo 14:946$160 do anno de 1998).	17:663$620	
Dormentes	592$350	
Pela Locomoção p. c. da Linha (trem de lastro)	491$360	
Cal para o boeiro k 1	40$080	18:961$648
Total geral		23:888$778

400

Bitola de 1,m00

CUSTEIO

Havia nas linhas d'esta bitola em 31 de Dezembro de 1899— 71 turmas de conservação ordinaria, representando 337 homens, distribuidas de conformidade com as necessidades do serviço.

Tendo sido entregue ao trafego em 1.º de Julho do anno passado um trecho do ramal dos Agudos com a extensão de 31k + 694.90 houve necessidade de augmentar o pessoal com mais quatro turmas compostas de 20 homens e empregar mais um mestre de linha. Ficou tambem resolvido supprimir o lugar do mestre de linha geral e dividir todas as linhas d'esta bitola em dous districtos administrados, cada um, por um engenheiro. que ficando subordinados ao snr. dr. Antonio Pinheiro Canguçú, ajudante do Chefe da Linha, residem com este em S. Carlos. Foram nomeados para estes logares os srs. drs. Alfredo Lopes e Guilherme Bannitz, ambos empregados ha alguns annos na Companhia, sendo aquelle como primeiro engenheiro no escriptorio da construcção em São Paulo e este como engenheiro auxiliar em São Carlos. Os referidos empregados, dedicados cumpridores dos seus deveres, estão prestando muito bons serviços.

A actual divisão dos districtos com suas subdivisões em secções administradas por mestres de linha é a seguinte:

I. Districto

1.ª Secção de Rio Claro a São Carlos k. 0 — 76 + 360 (Tronco)
4.ª „ „ Visconde do Rio Claro ao k. 76 + 500 (R.al de Jahú)
5.ª „ do k. 76 + 500 a Jahú „ „ „
7.ª „ Ramal dos Agudos

II. Districto

2.ª Secção do k. 76 + 360 ao k. 149 (Tronco)
3.ª „ „ k. 149 a Jaboticabal „
6.ª „ Ramal Agua Vermelha
„ „ Ramal Ribeirão Bonito

A despeza da conservação das linhas de 1.m00 por conta do custeio foi:

em 1899	858:966$472
em 1898	770:152$107
havendo portanto em 1899 um accrescimo de	88:814$365

A despeza feita durante o anno de 1899 subdivide-se assim:

Verba	Pessoal	Material e contas	Total
Administração	37:264$660	892$926	38:157$586
Via permanente	420:839$250	289:182$113	710:021$363
Obras d'arte	18:319$990	6:948$813	25:268$803
Estações e edificios. . . .	18:559$080	44:699$000	63:258$080
Cercas, cancellas etc . . .	2:002$700	20:257$940	22:260$640
Total	496:985$680	361:980$792	858:966$472

Comparando as despezas das differentes verbas, divididas em pessoal e material, com as correspondentes do anno de 1898 observa-se o seguinte:

Pessoal

VERBA	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	p.ª menos
Administração . . .	37.264$660	33:914$709	3:349$951	. . .
Via permanente . .	420:839$250	445:949$210	. . .	25:109$960
Obras d'arte . . .	18:319$990	9:696$370	8:623$620	. . .
Estações e edificios .	18:559$080	23:514$780	. . .	4:955$700
Cercas, cancellas, etc .	2:002$700	436$900	1:565$800	. . .
Total .	496:985$680	513:511$969	13:539$371	30:065$660

Material e Contas

VERBA	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	p.ª menos
Administração . . .	892$926	1:511$542	. . .	618$616
Via permanente . .	289:182$113	208:062$973	81:119$140	. . .
Obras d'arte . . .	6:948$813	2:314$077	4.634$736	. . .
Estações e edificios .	44:699$000	34:434$386	10:264$614	. . .
Cercas, cancellos, etc.	20:257$940	10:317$160	9:940$780	. . .
Total .	361:980$792	256:640$138	105:959$270	618$616

201

Verifica-se pois que a despeza durante o anno de 1899:

diminuiu em pessoal	16:526$289
e augmentou em material . .	105:340$654
sendo portanto o accrescimo =	88:814$365

Passo a justificar as differenças encontradas na comparação das despezas das diversas verbas durante os ultimos dous annos.

Administração

A despeza com o pessoal apresenta o accrescimo de 3:349$951 devido á divisão d'estas linhas em 2 districtos, á testa dos quaes foram collocados engenheiros, sendo supprimido o logar do mestre de linha geral. O augmento de despeza na realidade não é tão grande, porque deve ser descontado o ordenado d'este ultimo empregado durante o segundo semestre, época em que foi adoptada a medida acima explicada. Esta economia, porém, não appareceu n'esta verba, porque a importancia do ordenado do mestre de linha geral escripturava-se na Via permanente. Contribuiu tambem para o accrescimo da despeza o pagamento da gratificação concedida ao ajudante do chefe da linha em São Carlos.

Em Material gastou-se menos 618$616.

Via Permanente

Dispendeu-se por esta verba menos em pessoal — 25:109$960.

Esta differença explica-se pelo motivo de terem sido concluidos, ainda no anno de 1898, os trabalhos da substituição dos dormentes de aço e dos trilhos no tronco, que exigiam a formação de diversas turmas especiaes e por não terem apparecido em 1899 outros serviços extraordinarios de importancia.

Cresceu a despeza em material de 81:119$140.

Este grande augmento é motivado pela entrega em 1898 de 50.939 dormentes, por parte da repartição da construcção de novas linhas, por ter sido adiado o prolongamento do ramal dos Agudos além da estação de Campos Salles, material este que não foi debitado á via permanente.

Importou o dispendio em 1899 com este material.	235:548$492	escripturou-se
em 1898 com o dito material apenas .	158:864$278	o que causou
o accrescimo em 1899 de.	76:684$214	

Verifica-se facilmente que o motivo do augmento foi a razão acima explicada, porque não houve alta nos preços dos dormentes e o numero dos dormentes substituidos em 1898 e 1899 não differe muito, sendo 134.987 contra 139.699 em 1899.

Cresceram tambem as despezas com trilhos e accessorios na importancia de 3:492$501.

Sommando estas quantias verifica-se que o augmento produzido pelo gasto d'estes materiaes sóbe a 80:176$515.

Houve tambem um pequeno accrescimo na despeza com materiaes para trens de lastro.

Obras d' arte

Por esta verba gastou-se mais com pessoal 8:623$920.

E' motivado este augmento por terem sido construidos muitos boeiros de pequeno vão, sendo quasi todas as despezas feitas com estas obras incluidas no custeio, emquanto que anteriormente eram escripturadas na conta do Capital. Houve tambem muitas reparações em gyradores, trabalhos que exigiram o dispendio feito pela Locomoção por conta da Linha de 1:758$210.

Em material houve o accrescimo de 4:634$736, que é devido á substituição da caixa d' agua de Hammond e ao gasto de materiaes nos concertos dos gyradores e na construcção dos boeiros.

Estações e edificios

Em pessoal o dispendio feito por esta verba diminuiu 4:955$700 por terem sido executadas obras de menos importancia pela Locomoção nas officinas e dependencias em Rio Claro.

Emquanto que estes trabalhos importaram em 1898 em 9:876$280 gastou-se com elles em 1899 apenas 830$400.

Em material cresceu a despeza de 10:264$614, sendo este augmento na sua totalidade, proveniente do maior desenvolvimento, que se deu á pintura nas estações como pelos seguintes dados facilmente se verifica.

em 1899 gastou-se com estes trabalhos	22:536$719
» 1898 » » » »	11:125$156
Differença para mais	11:411$563

Cercas, Cancellas, etc.

O accrescimo em **Pessoal** importa em — 1:565$800, que é justificado pela collocação de maior numero de cancellas, com cuja execução a locomoção gastou por conta da Linha — 876$330 e por terem sido mais importantes as reparações feitas pelas turmas de conservação da via permanente.

Tambem em Material houve augmento da despeza sendo elle de — 9:940$780 proveniente da maior extensão de cercas concertadas por empreitada, porque emquanto que as contes pagas por estes trabalhos em 1899 subiram a . . . . . 18:878$050
gastou-se em 1898 apenas . . . . . 9:655$750

9:222$300

O resto da differença explica-se pelas razões citadas na rubrica **Pessoal.**

Darei em seguida a discriminação das despezas feitas pelas differentes verbas durante o anno 1899.

Administração

A quantia dispendida por esta verba importa em 38:157$586, que assim se subdivide:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente. . .	27:968$660	892$926	28:861$586
Quóta da administração geral da Linha.	9:296$000	—	9:296$000
Total . .	37:264$660	892$926	38:157$586

Via Permanente

Gastou-se por esta verba a quantia de 710:021$363 que assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente . . .	400:233$270	281:834$843	682:068$113
„ Locomoção, por conta da Linha	5:573$770	3:713$230	9:287$000
Trens de lastro, pela Linha directamente.	10:999$290	82$090	11:081$380
Trens de lastro, pela Locomoção por conta da Linha. . .	3:009$600	3:551$950	6:561$550
Trens de lastro, pelo trafego por conta da Linha	1:023$320	—	1:023$320
	420:839$250	289:182$113	710:121$363

Obras d'arte

Dispendeu-se com esta verba a quantia de — 25:268$803, cuja discriminação é a seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente . . .	15:302$400	3:078$543	18:380$943
„ Locomoção, por conta da Linha	3:017$590	3:657$870	6:675$460
Conta de madeiras, p.ª passagem superior uo k. 5 R. Bonito .	—	212$400	212$400
	18:319$990	6:948$813	25:268$803

Estações e Edificios

Gastou-se por esta verba a importancia de 63:258$080, que se subdivide assim:

	Pessoal	Maierial e contas	Total
Pela Linha directamente . .	13:542$480	7:781$141	21:323$621
„ locomoção por conta da Linha	5:016$600	10:184$710	15:201$310
Contas de pinturas por empreitada	—	22:536$719	22:546$719
Contas de poços feitos por empreitada	—	1:922$920	1:922$920
Collocação do encanamento na est. S. Carlos	—	1:296$000	1:296$000
Collocação do encanamento na est. Ribeirão Bonito . . .	—	194$800	194$800
Conta de parallelepipedos . .	—	573$750	573$750
„ do calçamento com parallelepipedos da plataforma de Capão Preto	—	198$960	198$960
Transporte de materiaes para o tanque da caixa d'agua em Rincão	—	10$000	10$000
	18:559$080	44:699$000	63:258$080

Cercas, cancellas, signaes, etc.

A despeza feita por esta verba importa em 22:260$640, quantia que se discrimina pela maneira seguinte:

	Pessoal	Material e contas	Total
Pela linha directamente. .	879$750	570$820	1:450$570
» locomoção por conta da linha	1:122$950	809$070	1:932$020
Contas de reparações feitas por empreitada.		18:878$050	18:878$050
Total .	2:002$700	20-257$940	22:260$640

Resumindo e comparando a despeza do custeio nos dous annos reduzida ás duas grandes verbas — PESSOAL E MATERIAL — vê-se o seguinte:

Designação	1899	1898	Differença em 1889	
			para mais	para menos
Pessoal . . .	496:985$680	513:511$969	. . .	16:526$289
Material e contas.	361:980$792	256:640$138	105:340$654	. . .
	858:966$472	770:152$107	105:340$654	16:526$289

A despeza total do custeio da via permanente, referida ás unidades de trabalho e ao peso util de toneladas transportadas, é indicada no seguinte quadro:

Designação	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	para menos
Por trem-kilometro	$874	$750	$124	. .
» vehiculo „	$056	0$51	$005	. .
» tonelada kilom. de peso util.	$034	$034	. .	. .

Capital

A despeza feita por conta do Capital importou em:

1899	35:801$175
1898	349:735$696
Menos em 1899	313:934$521

Com os trabalhos executados por administração gastou-se em 1899 a importancia de 24:292$315 que se discrimina assim:

Designação	Pessoal	Material	Total
Via permanente	2:628$380	1: 72$888	4:001$268
Estações e edificios . . .	973$650	938$890	1:912$540
Obras d' arte	2:355$840	631$584	2:987$424
Cercas.	1:849$430	3:170$875	5:020$305
Telegrapho	4:200$960	5:685$508	9:886$468
Encanamento e caixa d'agua	354$460	129$850	484$310
Total geral	12:362$720	11:929$595	24:292$315

Obras executadas por administração	24:292$315
Pagamentos directos:	
Construcção de cercas (10318m)	2:063$600
Rancho para o portador em Espraiado	150$000
Casa para portadores em A. Brasiliense (excesso de alvenarias)	328$492
Idem, idem, idem, frete	1:022$900
Casa de turma no km. 4 do R. A. Vermelha. . . .	514$800
Gyrador em Ferraz.	6:679$068
Postes de cerca.	750$000
Total. . . .	35:801$175

Passo a discriminar as despezas feitas pelas dfferentes verbas:

Via Permanente

Gastou-se em trabalhos relativos a esta verba 4:001$268, sendo toda esta quantia dispendida directamente pela Linha nas construcções dos desvios em Rincão, Jaboticabal e Dous Corregos.

A despeza em materiaes provém do emprego dos seguintes objectos:

2 chaves completas na importancia de	1:067$100
2 caixas com parafusos	246$548
Pela Locomoção por conta da Linha .	59$240
Total.	1:372$888

Estações e edificios

A importancia debitada a esta verba é de 1:912$540, distri buindo-se assim:

	Pessoal	Material	Total
Pela Locomoção por conta da Linha	973$650	938$890	1:912$540

Os serviços executados consistiram em obras para as estações do ramal dos Agudos e no fornecimento d'uma guarita para o guarda-chave na explanada de São Carlos.

Obras d' arte

Dispendeu-se com os serviços correspondentes a esta verba a quantia de 2:987$424 que assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente . . .	1;949$100	631$584	2:580$684
Pela Locomoção, por conta da Linha.	406$700	—	406$700
	2;355$000	631$584	2:987$384

Os trabalhos executados pelo pessoal da via permanente foram: a construcção de boeiros nos kms. 57 de ramal de Agua Vermelha e km. 24 do ramal de Riheirão Bonito; pelo pessoal da Locomoção foram modificados os novos gyradores em Dous Corregos e Rincão.

Cercas, cancellas etc.

Com os trabalhos ralativos a esta verba dispendeu-se — 5:020$305, cuja discriminação é a seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente . . .	1:298$200	2:640$415	3:938$615
Pela Locomoção por conta da Linha	551$230	530$460	1:081$690
	1:849$430	3:170$875	5:020$305

O serviço feito por turmas especiaes da via permanente consta de quebramento de trilhos de aço estragados para postes de cerca e da construcção de cercas entre Rio Claro e Morro Grande. A despeza com o pessoal da Locomoção é motivada pela execução de cancellas para k. do 42 R. Agua Vermelha e para Jahú e pelo emprego d'alguns operarios na preparação dos postes de cerca.

Telegrapho

O dispendido por esta verba importou em — 9:886$468. A discriminação d'esta quantia é a seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente . . .	—	1:824$360	1:824$360
Pela Locomoção p. c. da Linha.	410$440	64$610	475$050
Pelo Trafego	3:790$520	3:796$538	7:587$058
	4:200$960	5:685$508	9:886$468

Ficou concluido o serviço do assentamento de duas linhas novas do Ramal de Jahú; os trabalhos foram executados pelo pessoal do trafego.

Encanamentos e caixas d'agua

Gastou-se com trabalhos correspondentes a esta verba a insignificante quantia de—484$310 que se subdivide assim:

	Pessoal	Material	Total
Pela Linha directamente . . .	216$460	—	216$460
Pela Locomoção p. c. da Linha.	138$000	129$850	267$850
	354$460	129$850	484$310

Os trabalhos consistiram na construcção de pequenos tanques para as caixas d'agua no k. 211do tronco e k. 33 do ramal de Ribeirão Bonito e na collocação de alguns canos.

Bitola de 0,m 60

Custeio

A despeza da conservação das linhas d'esta bitola importou

em 1899. . .	88:554$787
em 1898. . .	55:723$390
Differença para mais em 1899. . .	32:831$397

Ramal de Santa Rita

Dispendeu-se por conta do custeio em 1899 . .	69:552$796
„ „ „ „ „ em 1898 . .	40:750$617
Accrescimo em 1899 . .	28:802$179

Ramal Descalvadense

Dispendeu-se por conta do custeio em 1899 . .	19:001$991
» » » » » em 1898 . .	14:972$773
Accrescimo em 1899 . .	4:029$218

A despeza subdivide-se assim pelas differentes verbas:

Ramal de Santa Rita

	Pessoal	Material	Total
Administração.	1:013$800	18$883	1:032$483
Via permanente	18:446$290	14:547$386	32:993$676
Obras d'arte	13 367$360	21:152$492	34:519$852
Estações e edificios	896$250	110$535	1:006$785
	33:723$500	35:829$296	69:552$796

Ramal Descalvadense

	Pessoal	Material	Total
Administração.	506$800	9$440	516$240
Via permanente	10:276$500	6:435$106	16:711$706
Obras d'arte	522$490	343$721	866$211
Estações e edificios	330$700	175$134	505$834
Cercas	402$100	—	402$100
	12:038$590	6:963$401	19:001$991

Comparando as despezas feitas pelas differentes verbas, divididas em **Pessoal** e **Material**, com as correspondentes do anno de 1898, e vê-se o seguinte:

Ramal de Santa Rita

PESSOAL

Designação	1899	1898	Differença em 1899	
			Para mais	P.ª menos
Administração . . .	1:013$600	954$386	59$214	—
Via permanente . .	18:446$290	20:895$220	—	2:448$930
Obras d'arte . . .	13:367$360	1:782$720	11:584$640	—
Estações e edificios .	896$250	1:146$610	—	250$360
Total. . .	33:723$500	24:778$936	11:643$854	2:699$290

205

MATERIAL

Designação	1899	1898	Differença em 1899	
			Para mais	P.ª menos
Administração . . .	18$883	67$964	—	49$081
Via permanente . .	14:547$386	10:638$327	3:909$059	—
Obras d'arte . . .	21:152$492	1:888$187	19:264$305	—
Estações e edtficios .	110$535	3:377$203	—	3:266$668
Total. . .	35:829$296	15:971$681	23:173$364	3:315$749

Accrescimo em Pessoal em 1899	8:944$564
» » Material » 1899	19:856$615
Total .	28:802$179

Passo a justificar as differenças encontradas na comparação das differentes verbas, durante os ultimos dous annos.

Administração

Em pessoal houve um pequeno augmento de .	59$214
» material » uma diminuição de . . .	49$081

Via permanente

A despeza com o pessoal diminuiu de 2:448$930, por terem sido menos importantes os trabalhos extraordinarios e de lastramento, e por ter havido ás vezes falta de operarios.

Em material honve o augmento de 3:909$059 que provêm do maior numero de dormentes e trilhos empregados.

A despeza com dormentes importou:

em 1899	12:198$620
em 1898	8.766$326
Differença para mais . . .	3:432$294

Com trilhos gastou-se em 1899	1:537$767
» » » » 1898	688$087
Differença para mais . . .	849$680

Houve porém, uma reducção em despezas diversas na importancia de. . . . . 372$915

Obras d'arte

Em pessoal cresceu a despeza de	11:584$670
» material » » » »	19:857$615
Total .	31:442$255

Este grande augmento é motivado pela reparação da ponte de madeira sobre o rio Mogy-Guassú, cujo soalho e parte das vigas não se achavam em boas condições de conservação. Com estes trabalhos fizeram-se as seguintes despezas:

Pela linha directamente em pessoal	2:997$500
» locomoção por conta da linha id.	9:079$800
» » » » em material	20:635$804
	32:713$104

Estações e edificios

A despeza escripturada por esta verba, diminuiu:

Em pessoal	250$360
» material	3:266$668
Total .	3:517$028

por não ter havido serviço de certa importancia nos edificios d'este Ramal.

Ramal Descalvadense

PESSOAL

Designação	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	para menos
Administração . . .	506$800	477$183	29$617	—
Via permanente . .	10:276$500	7:722$850	2:553$550	—
Obras d' arte	522$490	306$150	216$340	—
Estações e edifidios.	330$700	345$150	—	14$450
Cercas	402$100	—	402$100	—
Total	12:038$590	8:851$433	3:201$607	14$450

MATERIAL

Designação	1899	1898	Differença em 1898	
			para mais	para menos
Administração . . .	9$440	33$983	—	24$543
Via permanente. . .	6:435$106	4:169$507	2:265$599	—
Obras d' arte	343$721	285$950	57$771	—
Estações e edificios.	175$134	1:631$900	—	1:456$766
Cercas	—	—	—	—
Total . . .	6:963$401	6:121$340	2:323$370	1:481$309

O accrescimo em pessoal no anno de 1899 importou em 3:187$157
» » » material » » » » 842$061

. Accrescimo total 4:029$218

Nas differentes verbas em que houve accrescimo consideravel da despeza, darei os motivos d'este augmento.

Administração

Em pessoal gastou-se mais . 29$617
» material » menos. 24$543

Via permanente

As despezas feitas por esta verba subiram :

em pessoal . . . . . 2:553$550
» material . . . . . 2:265$599

Total. . 4:819$149

Para melhorar as condições da linha nos primeiros 3 kilometros do ramal, trabalhou alli, por muito mais tempo do que no anno anterior, a turma 31 da bitola de 1,m 60, que é encarregada da conservação do referido trecho, resultando d' esta medida o accrescimo em pessoal.

O augmento em material é motivado :

pelo maior consumo de dormentes sendo despendido mais em 1899: 2:065$786
» » » » trilhos . » » » 135$864
» » » » materiaes diversos » » 29$426
» » » » para o lastro » » 34$523

Total . . . 2:265$599

Obras d'arte

A despeza cresceu em pessoal . . .	216$340
,, ,, ,, ,, material . . .	57$771
Total . . .	274$111

Os trabalhos que causaram este acrescimo, foram a substituição d'uma viga de madeira por outra de trilhos, a construcção d'um muro de arrimo e valletas empedradas no lugar do triangulo de reversão e pequenos concertos na caixa d'agua do k. 8.

Estações e edificios

Foi dispendido menos	1:471$216
sendo em pessoal	14$450
,, material	1;456$766

A diminuição explica-se pela razão de não terem apparecido trabalhos de reparações consideraveis nos edificios d'este ramal.

Cercas

O accrescimo da despeza feita por esta verba é proveniente do concerto de cerca no k. 6; no anno anterior não houve trabalhos d'esta especie,

Comparando as despezas com as correspondentes do anno de 1898 reduzidas as duas verbas "Pessoal e Material" obtem-se as seguintes differenças.

Ramal de Santa Rita

Designação	1899	1898	Differença em 1899	
			Para mais	Para menos
Pessoal. . . .	33:723$500	24:778$936	8:944$564	—
Material . . .	35:829$296	15:971$681	19:857$615	—
Total. . .	69:552$796	40:750$617	28:802$179	—

Ramal Descalvadense

Pessoal. . . .	12:038$590	8:851$433	3:187$157	—
Material . . .	6:963$401	6:121$340	842$061	—
Total. . .	19:001$991	14:972$773	4:029$218	—

Referindo-se a despeza ás unidades de trabalho, obtêm se os resultados indicados nos quadros seguintes:

Ramal de Santa Rita

Designação	1898	1899	Differença em 1889	
			pera mais	para menos
Por trem kilometro.	1$902	1$029	$873	—
Por vehiculo kilometro.	$224	$128	$096	—
Por tonelada kilometro de peso util.	$220	$121	$099	—

Ramal Descalvadense

Por trem kilometro.	1$520	1$208	$312	—
Por vehiculo kilometro.	$229	$185	$044	—
Por tonelada kilometro de peso util.	$216	$181	$035	—

CAPITAL

Ramal de Santa Rita

Por conta do Capital gastou-se durante o anno de 1899 a quantia de 5:576$027, que assim se discrimina:

Serviços feitos por administração . . .	1:639$912
„ „ „ empreitada. . . .	4:116$115
Total . .	5:756$027

A discriminação das despezas para os trabalhos executados pelo pessoal da Companhia é a seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Obras d'arte	83$000	246$740	329$740
Estações e edificios	1:064$520	—	1:064$520
Telegrapho	73$000	29$160	102$160
Encanamento d'agua. . . .	—	143$492	143$492
	1:220$520	419$392	1:639$912

A despeza por empreitada na importancia de 4:116$115 refere-se á construcção da estação de Tombadouro.

Quasi todas as despezas acima especificadas dos serviços executados por administração, procedem da abertura da nova estação de Tombadouro, sendo alli construida uma caixa d'agua, collocado o encanamento, assentados apparelhos telegraphicos e modificadas as tesouras de ferro que tinham servido em uma outra estação.

Ramal Descalvadense

Por conta do Capital foram escripturadas as seguintes despezas:

Serviço feito por Administração (construcção dos desvios p.ª o triangulo de reversão)	997$300
Pagamento directo (excesso de alicerces na casa da turma k. 8)	179$250
	1:176$550

Via Fluvial

A despeza distribue-se assim pelos differentes verbas:

	Pessoal	Material	Total
Estações e edificios.	1:932$120	1:447$185	3:379$305
Leito do rio	14$900	1:855$220	1:870$120
Obras d'arte	336$000	21$550	357$500
	2;283$020	3:323$905	5:606$925

Comparando estas quantias com as correspondentes do anno de 1898, tendo as reduzido ás duas grandes verbas Pessoal e Material vê-se o seguinte:

Designação	1899			1898			Differença em 1899					
							p.ª mais			p.ª menos		
Pessoal.	2	283	020	3	353	090	—	—	—	1	070	070
Material	3	323	905	2	071	112	1	252	793	—	—	—
	5	606	925	5	424	202	1	252	793	1	070	070

O dispendio feito por conta da verba „ Estações e edificios" é proveniente da demolição — já mencionada no Capitulo VIII — das estações fluviaes de Porto Cedro e Porto Cunha Bueno e de reparações executadas nas casas da Companhia, nas officinas e estações de Porto Pontal e Pitangueiras.

A despeza debitada á verba „ Obras d'arte " refere-se á concertos em um boeiro e na linha, que das officinas segue ao rio, e a construcção d' um boeiro n' esta mesma linha.

Em materiaes da verba „ Leito do rio " houve um accrescimo consideravel na despeza em correntes.

A despeza total da conservação da via fluvial, referida ás unidades do trabalho, vê-se pelo quadro seguinte:

Designação	1899	1898	Differença em 1899	
			para mais	para menos
Por vapor kilometro	$138	$126	$012	—
» lancha »	$040	$045	—	—
» tonelada kilometro de peso util	$002	$003	—	$001

XIII. Pessoal

O pessoal effectivo da conservação da via permanente foi o seguinte :

Bitola de 1,m 60

Chefe da Linha	1
Ajudante do Chefe da Linha	1
Desenhista	1
Escripturario	1
Mestre de Linha geral	1
Mestres de Linha das secções	6
Feitores	41
Trabalhadores em média	246

Bitola de 1,m 00

Ajudante do Chefe da Linha	1
Engenheiros auxiliares	2
Mestres de Linha	7
Feitores	71
Trabalhadores em média	264

Bitola de 0,m 60

Mestre de Linha — serve o da 6.ª secção da bitola de 1,m 60.	
Feitores	4
Trabalhadores em média	18

Além d'este pessoal ha duas turmas especiaes de pedreiros e serventes, uma nas linhas de 1,m 60 e 0,m 60 e outra na de 1,m 00, que fazem as reparações de edificios e obras d' arte e occupam-se tambem em pequenos serviços de construcção. N' estas turmas está incluido o pessoal da pedreira do km. 115, encarregado de extrahir pedras para construcções e para o britador, e o da pedreira do km. 29 do Ramal de Ribeirão Bonito.

Ha tambem ferreiros, malhadores e carpinteiros encarregados dos concertos correntes em ferramentas, etc. Estas turmas compunham-se do seguinte pessoal:

Bitolas de 1,m 60 e 0,m 60

Mestre de pedreiros	1
Machinista	1
Pedreiros (em média)	9
Serventes	29
Ferreiros	2
Malhadores	2
Carpinteiros	3

Bitola de 1,m 00

Mestre de pedreiros	1
Pedreiros, em média	8
Serventes	12
Ferreiro	1
Malhador	1
Carpinteiro	1

Trabalharam tanto na bitola de 1,m 60 como na de 1,m 00 diversas turmas, em serviços extraordinarios, mencionados na sua maior parte nos capitulos anteriores. Junctando esse pessoal extraordinario ao effectivo e ás turmas de pedreiros, verifica-se que a média mensal importou:

para a bitola de	1,m 60	em	419	homens	com	10653	dias de serviço
» » »	1,m 00	em	382	»	com	9078	» » »
» » »	0,m 60	em	22	»	com	621	» » »

Este pessoal faz o total de 823 homens, que com o pessoal da administração formam o total geral de 847 empregados.

Jundiahy, 22 de Maio de 1900.

Frederico Cornehls,

Chefe da Linha.

209

VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições das vias ferreas e fluviaes da Companhia Paulista e aos diversos depositos succursaes estabelecidos em Campinas e em Rio Claro, juncto ás officinas da bitola estreita.

Os supprimentos do almoxarifado são feitos directamente do estrangeiro por intermedio dos agentes da Companhia. As compras das faltas são sempre realisadas, mediante concurrencia, pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1899 o almoxarifado teve o seguinte movimento:

Debito:

Valor dos materiaes existentes em 1.º de janeiro de 1899.		2.787:425$988
Custo dos materiaes recebidos durante o anno de 1899	directamente do estrangeiro . .	1.429:228$618
	comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro [1]	1.957:770$104
	proveniente da fundição e de diversas obras feitas nas officinas da Companhia para supprimento dos depositos . .	313:800$191
	TOTAL DO DEBITO . .	6.488:224$901

Credito:

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia	por conta do custeio.	3.489:430$865
	„ „ . „ capital.	473:530$147
Materiaes cedidos a outras Companhias e a particulares .		60:057$209
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e para outras obras necessarias ao supprimento do deposito e cujo valor foi:		152:073$021
Venda de encerados velhos e de impressos e livros usados.		8:180$000
Restituição feita por Fry, Miers & C.º		1:923$691
Valor dos materiaes existentes em 31 de dezembro de 1899.		2.303:029$968
	TOTAL DO CREDITO . .	6.488:224$901

[1]) Neste total estão incluidas as compras de dormentes e de lenha no total de 1.012:617$414, de madeiras para construcção no valor de 65:119$825 e de impressos e artigos para escriptorio, comprados a Vanorden & Cia. no valor de 110:214$400, representando essas diversas verbas o total de 1.187:950$639, ou 60% das compras feitas no paiz.

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no almoxarifado e depositos, pesando, medindo ou contando todos os materiaes conforme sua natureza. O resultado, foi o mais lisongeiro possivel, sendo tanto as sobras como as faltas em insignificantes quantidades e todas justificadas.

É digno de louvar o almoxarife, sr. Horacio Rodrigues Lavras, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal, em geral, a prestar, com dedicação, bons serviços á Companhia.

Cabe aqui e o faço 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, solicita e economica que a ellas tem dado, e a seus ajudantes como a todos os demais empregados a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm dispensado.

Manteve a Companhia no serviço de custeio de suas vias ferreas e fluviaes, durante o anno de 1899 um effectivo médio de 3.290 empregados que é assim discriminado:

	Numero de empregados				Proporção por cento	
	TOTAL		Por 1 kilometro			
	1899	1898	1899	1898	1899	1899
Administração geral, contadoria e almoxarifado	63	63	0,06	0,06	1,9	1,8
Trafego e telegrapho. . . .	[2])1.259	[2])1.366	1,25	1,37	38,3	39,7
Locomoção.	1.121	1.189	1,11	1,20	34,1	34,6
Via permanente	847	824	[1])1,05	[1])1,04	25,7	23,9
TOTAL . .	3.290	3.442	[1])3,47	[1])3,67	100,0	100,0

[1]) Não se attendeu á extensão da via fluvial que não mantem turma especial para o serviço de conservação.

[2]) Comprehende todo o pessoal que faz a baldeação das cargas procedentes e destinadas á Mogyana.

210

VIII

Considerações geraes

A 17 de abril de 1898 começou a funccionar em todos os trens de passageiros da bitola larga o freio de vacuo automatico de Gresham, em substituição ao simples que até então estava em uso, melhorando-se assim, de modo consideravel, a segurança desses trens.

Julgo da maior conveniencia e rico dos mais beneficos resultados o emprego do freio automatico no material de carga e, para que se venha a gosar das vantagens de tão importante melhoramento com o minimo dispendio poder-se-á applicar o apparelho completo do freio sómente nas brakes, dotando-se todos os outros vagões apenas com encanamentos de ligação. A despeza ficará assim extraordinariamente reduzida, porquanto a Companhia Paulista, em um total de 1.651 vagões, contando os duplos como dois, dispõe de 426 brakes e destes, 60 duplos correspondendo a 120 simples, já foram adquiridos com o apparelho completo do freio. Essa proporção de brakes, que tambem é observada no material da S. Paulo Railway, attende sem difficuldade ao movimento do trafego, pois não se faz sentir a falta de brakes na composição dos trens em que entra um brake duplo para cada 10 vagões simples. Se com o rudimentar freio de mão, applicado exclusivamente nos brakes, se faz o serviço dos trens de carga com a segurança que todos conhecem, substituindo-se aquelle freio pelo automatico de Gresham ter-se-á, com pequeno dispendio, melhorado de modo consideravel as condições de segurança e diminuindo as despezas da conducção desses trens pela reducção do numero dos respectivos guardas e ajudantes que, sendo agora de 4 para um trem de 40 vagões, poderão ficar reduzidos a 2 no maximo.

A importante medida da applicação do freio automatico no material de carga da bitola larga da Companhia Paulista, depende de accordo com a S. Paulo Railway, para que ella proceda de egual modo no material de sua propriedade que corre nas linhas desta Companhia.

Todo o material de passageiros da linha Rio Claro está munido do poderoso freio Westinghouse, e a 1.º de janeiro do corrente anno começou tambem a funccionar o mesmo freio nos trens de carga dessa linha.

A applicação do apparelho completo do freio só foi feita em 410 vagões, ou na metade do material, tendo os outros 410 vagões, por emquanto, unicamente o encanamento de ligação. Adoptou-se esta solução como medida economica.

O assentamento das novas linhas telegraphicas, destinadas exclusivamente ao aviso da chegada e partida dos trens, sendo para isso cortada em cada estação, está concluido em toda a linha da bitola larga e da secção Rio Claro.

Ficou concluido durante os primeiros dias do anno de 1899 o assentamento dos 100.000 dormentes de aço adquiridos para a secção Rio Claro e que, por causa de estarem os trilhos collocados sem accôrdo nas juntas, apenas cobriram o trecho de linha medindo 63 kilometros, de S. Carlos até pouco além da estação de Americo Brasiliense.

Tanto esses dormentos de aço como os empregados na bitola larga, tem dado excellentes resultados, mantendo a linha em excellentes condições e concorrendo para reducção do pessoal das turmas de conserva. E' melhoramento que, subindo o cambio, convém muito applicar em outros trechos das linhas da Companhia.

Já são muito boas as condições da superstructura da via permanente, no trecho de 45 kilometros de Jundiahy a Campinas com o trilho de 45 kilos por metro, collocado sobre os dormentes de aço pesando 95 kilos, porém urge ainda melhoral-as com a substituição do lastro de terra que ahi existe pelo de pedra britada. Possuindo a Companhia o motor, bastará adquirir um britador e comprar ou arrendar uma pedreira em Louveira para, mediante dispendio muito pouco importante, installar o serviço do preparo da pedra para a mudança do lastro.

Feita essa installação poderá em pouco tempo ficar concluida toda a substituição do actual lastro de terra pelo de *mac-adam* no trecho mais trafegado da linha, correndo toda a despeza por conta do custeio.

São enormes as vantagens que deverão provir desse facil melhoramento.

O britador assentado na pedreira proxima á estação de Cordeiros têm continuado a funccionar com regularidade fornecendo material que tem sido applicado nos diversos trechos da linha em que era mais urgente a substituição do lastro de terra pelo de pedra britada.

Em um dos córtes do ramal de Ribeirão Bonito, na secção Rio Claro, encontrou-se uma pedreira de rocha dura

211

ao esmagamento, porém de muito facil extracção, que se presta admiravelmente ao lastramento da via permanente substituindo, com grande economia, o *mac-adam* de granito. Com essa pedra estão lastradas vinte kilometros de linha entre Morro Grande e Annapolis que, no tempo das chuvas, com o lastro de terra, ficavam em pessimas condições, obrigando a reduzir a marcha dos trens e que, agora com a substituição do primitivo lastro pelo da referida pedra se tem mantido em excellente estado. Já foi explorada essa pedreira em toda a extensão pertencente á Companhia e por isso urge adquirir por compra amigavel ou desapropriação judicial uma grande area da mesma pedreira para que della se extraia o material preciso á substituição do lastro de terra empregado na secção Rio Claro. Realisada essa compra poder-se-á, por conta do custeio, substituir todos os annos o lastro em certa extensão de linha, dotando-se assim a secção Rio Claro, sem grande onus, com importante melhoramento.

Construiram-se novos desvios e augmentaram-se os comprimentos dos existentes em diversas estações como consta detalhadamente do relatorio do chefe da linha.

Ficaram concluidas e entregues ao serviço as duas rotundas construidas em Rio Claro e S. Carlos do Pinhal para as locomotivas da bitola de $1,^{m}00$, tendo aquella capacidade para abranger 22 machinas e esta para 15. O antigo deposito de machinas em S. Carlos foi aproveitado para abrigo de carros de passageiros.

Sendo insufficiente, para guarda das locomotivas, durante a noite, a actual rotunda construida em 1893, em Campinas, com capacidade, apenas para 15 locomotivas, faz-se necessaria a construcção ahi de uma outra rotunda, cujo projecto acha-se prompto, mas cuja execução tem sido adiada.

Em relação á linha dupla de Jundiahy a Campinas estou convencido, em vista dos lisongeiros resultados obtidos com as novas locomotivas *Consolidation*, de 66 toneladas de peso adherente, de que é melhoramento que póde ser adiado, desde que se modifiquem as actuaes condições technicas do actual traçado. De preferencia ao avultado dispendio que exigiria a duplicação da linha pelo simples alargamento da actual, julgo muito mais acertado começar por melhorar o actual traçado, supprimindo todas as rampas superiores a $1\ ^{1}/_{2}\ ^{0}/_{0}$ ou 15 millimetros por metro.

No trecho da linha de Jundiahy a Campinas existem uma rampa de $1,8\ ^{0}/_{0}$ e tres de $2\ ^{0}/_{0}$, todas ascendentes

medindo 4.415 metros, e mais seis rampas de 1,7%, com a extensão de 12.384 metros, e das quaes só uma com 4.104 metros é ascendente na direcção de Jundiahy a Campinas. Reduzidas todas essas fortes declividades ao maximo de 1,5% ficará o traçado em muito melhores condições technicas e as referidas locomotivas de carga poderiam com facilidade rebocar trens nos dois sentidos com 50 vagões, o que constitue um maximo de lotação que não convêm exceder. Correndo sómente os 14 trens diarios de carga que figuram no actual horario poder-se-ia transportar em 25 dias de serviço, 2.000.000 de saccas de café!

A meu ver é opportuno iniciar, desde já, a prompta execução desse importante melhoramento, que póde ser levado a effeito com despeza relativamente pequena, que immediatamente será renumerada á larga com as vantagens obtidas, que trarão sem duvida uma grande reducção nas despezas de custeio, quiçá superior ao juro do dinheiro gasto, augmentando tambem de muito a capacidade da linha.

O estudo no terreno e o projecto e orçamento desses serviços poderão ser começados já, admittindo-se um engenheiro.

Entre Campinas e Cordeiros é de 1,7% a rampa maxima que foi empregada seis vezes com a extensão total de 10.150 metros. A mais comprida é a de Jacuba com 4.086. Pouco difficil e dispendioso será reduzir tambem todas essas declividades de 1,7 a 1,5% e considerando os altos proventos a auferir com esse melhoramento, penso que convém realisal-o o mais breve possivel podendo tambem proceder-se desde já aos respectivos estudos no terreno para projectar e orçar essa modificação do traçado.

Os trilhos assentados no trecho de Campinas a Rio Claro na extensão de 90 kilometros deverão ser retirados para ter applicação nas novas linhas que a Companhia intenta e precisa construir, sendo empregados em substituição, naquelle trecho, o mesmo trilho de 45 kilos adoptado entre Jundiahy e Campinas. A despeza com a acquisição de novos trilhos deverá ser partilhada em partes eguaes, cabendo uma ao custeio e a outra á conta de capital relativa ao custo das novas linhas, onde fôr utilisado o trilho retirado do trecho de Campinas a Rio Claro.

A 1.º de abril de 1898 inaugurou-se a estação da Companhia Paulista em Jundiahy, começando a ser feito por ella o serviço de manobras e do trafego de passageiros na cidade de Jundiahy, e em 1.º de junho passava tambem ao cargo

exclusivo da mesma Companhia o seu serviço de mercadorias em Jundiahy e o de baldeação com a linha Ytuana. Até essas datas eram feitos todos esses diversos serviços pela S. Paulo Railway.

Em 1.º de janeiro de 1898 as locomotivas da Companhia Paulista deixaram de tomar agua na estação da S. Paulo Railway, passando a ser alimentadas pelo deposito que se construiu em Jundiahy-Paulista. A alimentação desse deposito é feita com agua extrahida á bomba movida a vapor, do rio Guapeva, affluente do Jundiahy.

O movimento de trens entre as duas estações é feito por linha dupla, servindo uma exclusivamente para os trens de ida e outro para os de volta.

O pateo de manobras, estabelecido em frente ás officinas, é directamente ligado por linha independente das duas que servem ao movimento de trens, á estação ingleza. Nessa linha colloca a S. Paulo Railway os vagões que recebe de S. Paulo com destino á linha Paulista, e a machina de manobras da Paulista reboca esses vagões, á medida que vão sendo entregues, para o pateo, onde procede á composição dos trens de carga para o interior, attendendo ao destino dos vagões.

Com essa disposição melhorou de muito a formação dos trens de carga que, antes, era feita pela ingleza, por falta de espaço e de linhas em Jundiahy, pelo simples grupamento dos vagões, sem attender aos respectivos destinos, dando lugar a que ficasse extremamente difficil, demorado e dispendioso, o serviço de manobras em Campinas.

Esse serviço tornou-se, desde que a composição dos trens em Jundiahy, passou a ser feita pela Companhia Paulista, muito mais facil, tendo-se conseguido diminuir a quantidade dos manobradores, os quaes hoje para attender ao serviço em Jundiahy e Campinas são em menor numero do que antes havia sómente em Campinas.

Tendo ficado concluida a construcção de cercas marginaes ao longo das linhas na bitola larga, come-çou-se a executar o mesmo serviço na secção Rio Claro, que ainda carece desse melhoramento em mais de metade de sua extensão.

Durante o anno de 1899 foram construidas novas cercas na extensão de 22.333 metros, em diversos trechos da linha Rio Claro.

Foram encommendadas do estrangeiro 220 vigas de aço para serem collocadas em 110 pontilhões de 2,^{m}00 de vão da bitola larga, cujas superstructuras são formadas de 6 pedaços

de trilhos, enfeixados em fórma de viga. As vigas de trilhos retiradas da bitola larga serão empregadas na secção Rio Claro, em substituição das superstructuras de madeira que alli existem nos pontilhões de 2,m00 de abertura.

Verificando-se que a superstructura metallica da ponte do Atibaia, na linha da bitola larga já não offerecia as precisas condições de segurança, foi resolvida a sua substituição por outra formada por vigas de aço. Realisou-se esse importante e difficil serviço em 85 horas de trabalho, começando-se ás 3 horas da tarde do dia 23 de fevereiro e ficando inteiramente concluido ás 5 horas da tarde do dia 27. Nesse periodo, porém, foi indispensavel suspender o trabalho por duas vezes, durante 12 horas, por causa de chuvas torrenciaes e para dar algum descanço ao pessoal.

Durante esse trabalho foram supprimidos, de 24 a 27 de fevereiro, além de Santa Barbara, todos os trens de mercadorias e nesses quatro dias os passageiros fizeram baldeação no lugar da ponte, convenientemente preparado para esse fim pela construcção de uma ponte provisoria estabelecida, correndo-se um estrado de madeira, que repousava nas duas margens do rio e sobre duas pequenas lanchas intercaladas a egual distancia das ribanceiras.

A retirada da velha superstructura metallica, que pesava cerca de 100 toneladas e a collocação da nova com o peso de 140 toneladas, no mesmo lugar, foi um dos trabalhos mais difficeis e importantes que se tem realisado na Companhia Paulista. Todo elle foi planejado e executado, com muita pericia, pelo distincto collega, chefe da locomoção dr. Francisco de Monlevade. Em seu relatorio, já transcripto, encontra-se uma succinta exposição sobre tão importante serviço e no do chefe da linha acha-se o calculo detalhado demonstrativo da resistencia da nova superstructura metallica da ponte do Atibaia.

Durante o anno de 1899 foram tambem reforçadas as vigas de ferro de todas as pontes e pontilhões da bitola larga, que sob as locomotivas mais pesadas e nas mais desfavoraveis posições mostraram estar o metal sujeito a um trabalho superior a 630 kilos por centimetro quadrado.

No intuito de acautelar os seus legitimos interesses e de melhor servir á zona caféeira da margem direita do Mogy-Guassú, cuja lavoura teve o notavel desenvolvimento que ora manifesta, principalmente pela iniciativa da Companhia Paulista, que estabeleceu com grandes sacrificios o serviço de navegação naquelle rio, tem ella urgente necessidade, conforme demonstrei

no officio n.º 161 de 1.º de setembro de 1899, de construir o ramal de Mogy-Guassú.

Curando de seus direitos e obedecendo ao justo proposito de facilitar o trasporte da producção da lavoura que, sob o benefico influxo das suas linhas construidas, foi se formando em frente dellas, precisa a Companhia Paulista prolongar, sem demora o ramal dos Agudos, de conformidade com a concessão que tem, e a linha tronco de Araraquara a Jaboticabal nas direcções que forem demonstradas mais uteis e convenientes pelo reconhecimento geral a que se deverá proceder de toda a zona comprehendida dentro do perimetro formado pela linha que partindo de Jaboticabal vá a S. José do Rio Preto e d'ahi se incline passando por Barretos até á margem do Rio Mogy-Guassú, de onde descerá até Jaboticabal, passando por Pitangueiras. Parece tambem opportuno mandar estudar as condições da lavoura que já se estende além de Jahú a Bariry e Ibitinga para decidir-se a respeito da conveniencia do prolongamento do Ramal de Jahú.

Occurrencias e accidentes

Durante o anno de 1899 não houve, felizmente, nenhum accidente serio a registrar, tendo-se dado apenas alguns descarrillamentos sem importancia, em chaves, por descuido dos manobradores, e na linha, por corpos extranhos collocados sobre os trilhos por mão desconhecida.

Nesse periodo foram mortos tres empregados e dois individuos que imprudentemente, cahiram na linha, pulando de vagões, ou por ella caminhavam. No mesmo periodo e por identicas causas ficaram feridas cinco pessôas, das quaes só duas pertenciam ao pessoal da Companhia.

Jundiahy, *Maio de 1900.*

M. P. Torres Neves,

Engenheiro-Civil.

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 m,60.
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 m,00 (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 0m,60 (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 m,60.
9	Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. . .	
10	Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. . .	na bitola de 1 m,00 (secção Rio Claro).
11	Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. . .	
12	Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. . .	na bitola de 0m 60 (secções Descalvadense e Santa Rita.
	Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. . .	
13	Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes› . .	na via fluvial.
	Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes. . .	

214

14	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes	na bitola de 1 m,60.
15	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes.	
16	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes	na bitola de 1 m,00 (secção Rio Claro).
17	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes	
18	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes	na bitola de 0 m,60 (secção Descalvadense e Santa Rita).
	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes	
19	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes	na via fluvial.
	Estatistica do movimento de mercadorias e animaes	

(ANNEXO N.º 1)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Movimento da Caixa durante o anno de 1899.

DEVE			HAVER	
Saldo do mez de Dezembro de 1898.		276:207$246	Escriptorio Central:	
Trafego de Passageiros:			Importancia recolhida ao Banco:	2.366:900$000
Importancia arrecadada das estações, sendo:			Pessoal:	
Bitola Larga	1.699:644$030		Importancia paga	5.572:343$990
Secção Rio Claro	1.775:874$250		Materiaes para Custeio:	
Secção Santa Rita	73:341$550		Idem, idem	1.007:231$355
Secção Descalvadense	19:948$900		Companhia São Paulo Railway:	
Secção Fluvial	7:281$540	3.576:090$270	Idem, idem	241:889$240
Trafego de Mercadorias:			Comp. Ramal Ferreo Campineiro:	
Importancia arrecadada das estações, sendo:			Idem, idem	6:345$350
Bitola Larga	2.109:024$020		Companhia Mogyana:	
Secção Rio Claro	2.757:347$700		Idem, idem	4:365$670
Secção Santa Rita	153:323$700		Comp. estrada de Ferro Araraquara:	
Secção Descalvadense	16:659$800		Idem, idem	2:214$760
Secção Fluvial	3:523$660	5.039:878$880	Secção Rio Claro (c/ capital):	
Escriptorio Central:			Idem, idem	28:608$833
Importancia recebida		3:400$000	Secção Santa Rita (c/ capital):	
Companhia São Paulo Railway:			Idem, idem	9:116$115
Idem, idem		396:509$828	Bitola Larga (c/ capital):	
Companhia Mogyana:			Idem, idem	3:785$150
Idem, idem		199:152$672	Secção Descalvadense (c/ capital):	
Companhia Itatibense:			Idem, idem	179$250
Idem, idem		8:069$900	Deposito nas Estações:	
Compania União Sorocabana Ituana:			Em dinheiro miudo para trocos	1:010$000
Idem, idem		4:820$640	Diversos;	
Comp. Ramal Ferreo Campineiro:			Importancia paga	26:881$280
Idem, idem		3:600$000	Despesas de Custeio:	
Comp. Estrada de Ferro de Araraquara:			Idem, idem	124:271$800
Idem, idem		3:988$550		
Aluguel de Botequins:			Saldo para o anno de 1900	268:527$500
Idem, idem		30:380$800		
Aluguel de Casas:				
Idem, idem		16:518$800		
Diversos:				
Idem, idem		105:052$707		
Rs.		9.663:670$293	Rs.	9.663:670$293

Contadoria,
Jundiahy, 10 de Maio de 1900,

M. P. Torres Neves
Inspector Geral.

F. Gonçalves de Campos
Chefe da Contabilidade.

José Firmino Gomes
Caixa.

(Annexo nº 2)

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DO TRAFEGO PROPRIO NO ANNO DE 1899

BITOLA DE 1m 60

Estações	VIAJANTES						Encommendas e Bagagens		Animaes em trem de Passageiros		Telegrammas			Mercadorias		Animaes em trem de cargas		Trens especiaes		Armazenagem	Rendas diversas	Producto total
	1.ª Classe		2.ª Classe		TOTAL																	
	Numero	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Peso em kilo	Producto	Numero	Producto	Numero	Palavras	Producto	Peso em kilo	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto			
Agencia Paulista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.759	110.600	5:332$800	—	—	—	—	—	—	—	—	5:332$800
Jundiahy	6.591	20:736$830	25.759½	39:855$490	32.350½	60:592$320	103.091	3:999$420	217	609$500	1.330	18.798	998$500	642.968	6:094$320	91	68$000	2	180$000	366$500	135$900	73:044$460
Louveira	2.135½	3:502$330	9.454	7:134$150	11.589½	10:636$480	35.737	522$700	76	49$700	378	5.221	268$500	948.718	938$100	—	—	—	—	143$900	73$900	12:633$280
Rocinha	1.890½	2:920$760	11.066½	9.243$480	12.957	12:164$240	72.006	1:022$890	150	149$700	513	7.319	393$900	1.096.472	1:507$300	—	—	—	—	135$600	120$800	15:494$430
Vallinhos	5.446½	5:677$930	15.524½	8:400$230	20.971	14:078$160	51.666	861$850	109	178$100	689	9.614	520$000	2.414.055	1:812$700	—	—	—	—	393$600	210$700	18:055$110
Campinas	19.179½	54:355$910	53.984	78:405$010	73.163½	132:760$920	434.760	16:379$820	459	1:698$200	10.021	131.219	7:155$800	5.992.394	92:769$800	154	153$100	1	537$750	3:049$000	8:021$400	262:525$790
Boa Vista	837½	602$930	3.156½	2:027$010	3.994	2:629$940	8.147	142$900	40	116$700	83	1.482	76$600	456.629	377$900	—	—	—	—	18$000	8$300	3:370$340
Rebouças	2.716½	5:362$790	9.361	10:313$720	12.077½	15:676$510	47.028	850$800	65	98$200	455	6 934	385$200	5.459.448	7:573$300	—	—	—	—	429$200	150$300	25:163$510
Santa Barbara	2.998	7:941$720	12.744	18:304$390	15,742	26:246$110	114.981	2:562$440	149	356$000	1.152	21.660	967$000	2.803.017	19:306$800	15	110$800	—	—	897$900	362$300	50:809$350
Tatú	1.269½	2:478$420	7.472½	5:561$200	8.742	8:039$620	20.960	567$000	67	249$600	386	5.724	307$600	842.635	4:940$800	12	38$600	—	—	93$400	36$400	14:238$020
Limeira	7.155½	18:088$030	25.260½	24:800$690	32.416	42:858$720	182.045	3:944$000	228	459$100	2.658	38.540	2:028$400	2.890.928	17:491$600	74	648$500	1	192$000	202$300	616$200	67:856$820
Cordeiro	3.207	6:063$490	17.734½	17:333$690	20.941½	23:397$180	49.479	1:201$800	97	213$100	1.333	20.560	1:093$400	1.258.147	2:675$400	—	—	2	340$000	196$500	92$000	29:209$380
Remanso	290½	477$740	3.141½	2:981$670	3.432	3:459$410	11.270	527$700	75	303$400	215	2.999	160$600	106.890	1:175$400	13	10$100	—	—	28$500	24$600	5:689$710
Araras	4.804½	13:626$000	14.961	18:404$100	19.765½	32:030$100	103.079	3:546$640	160	592$000	2.565	38.663	2:007$700	543.723	6:191$200	—	—	—	—	392$700	226$800	44:987$140
Goabiroba	394	1:040$990	3.718½	3:365$960	4.112½	4:406$950	10.050	321$900	90	177$700	378	5.197	272$800	124.718	515$100	—	—	—	—	67$700	22$600	5:784$750
São Bento	158	490$700	4.451½	3:677$940	4.609½	4:168$640	19.405	447$800	77	164$800	235	3.302	172$600	265.432	826$600	55	28$900	—	—	25$400	18$900	5:853$640
Leme	3.068½	8:261$490	15.358½	16:743$570	18.427	25:005$060	118.933	2:232$000	120	354$700	1.383	19.763	1:080$200	1.172.181	8:347$300	10	38$200	—	—	164$100	100$400	37:286$960
Souza Queiroz	548½	1:411$010	5.992	4:544$110	6.540½	5:955$120	24.506	598$780	50	148$000	343	5.051	288$800	357.474	1:617$500	—	—	—	—	136$000	47$700	8:791$900
Pirassununga	4.826½	13:268$710	15.859½	20:168$850	20.686	33:437$560	114.533	2:984$800	171	504$000	2.556	36.907	1:970$700	1.230.765	11:035$700	21	238$500	1	300$000	516$700	187$000	50:959$960
Porto Ferreira	1.892½	5:237$760	5.991	9:068$480	7.883½	14:306$240	32.947	1:221$200	128	489$900	1.228	17.023	979$600	816.612	1:567$600	—	—	2	303$000	311$800	157$700	19:337$040
Descalvado	2.677	11:961$920	5.505	11:938$040	8.182	23:899$960	37.635	1:819$900	95	542$600	1.991	30.004	1:576$200	165 233	1:848$300	—	—	—	—	483$300	169$700	30:339$960
Emas	334	596$650	3.093½	2:394$000	3.427½	2:990$650	37.654	993$800	36	70$200	341	4.409	234$400	241.193	1:444$700	6	18$800	—	—	33$800	32$700	5:802$050
Baguassú	263	680$670	3.099	3:054$730	3.362	3:735$400	28.957	673$400	61	246$100	364	5.044	288$900	419.142	3:006$200	—	—	—	—	84$800	41$300	8:076$100
Santa Silveria	355	1:284$570	1.910½	3:001$670	2.265½	4:286$240	11.005	548$700	37	95$700	451	8.674	454$800	24.765	342$900	—	—	—	—	72$700	36$800	5:837$840
Santa Cruz	1.806	5:601$730	9.169½	13:878$250	10.975½	19:479$980	83.568	2:374$500	123	438$900	1.355	22.355	1:207$700	194.168	1:833$500	19	9$500	—	—	362$020	141$200	25:847$300
Santa Veridiana	1.366½	6:788$640	5.186½	10:928$450	6.553	17:717$090	20.082	1:051$100	118	305$500	1.022	16.148	861$000	108.154	826$700	343	223$400	—	—	148$700	23$000	21:156$490
Santa Gertrudes	1.386½	1:413$930	7.470	4:302$460	8.856½	5:716$390	18.531	346$800	48	88$000	681	10.064	523$600	175.420	333$400	44	50$600	—	—	31$700	44$700	7:135$190
Rio Claro	5.798½	18:200$080	16.846	23:474$090	22.644½	41:674$170	101.205	3:310$500	151	347$300	4.868	73.791	3:914$300	704.093	4:060$000	605	608$700	—	—	828$200	466$700	55:209$870
Total	83.396½	218:043$730	313.271	373:305$430	396.667½	591:349$160	1.893.260	55:055$140	3.197	9.046$700	45.733	677.065	35:521$600	31.455.374	200:460$120	1.462	1:359$700	9	1:852$750	9:614$020	11:570$000	915:829$190

Repartição da Contabilidade — Jundiahy, 10 de Maio de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. TORRES NEVES,
Inspector Geral.

216

(ANNEXO N.º 3)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO do movimento e receita do trafego commum e em transito no anno de 1899

1,m 60

VIAJANTES

Estações	1.ª Classe – Numero dos embarcados	1.ª Classe – Numero dos desembarcados	1.ª Classe – Producto	2.ª Classe – Numero dos embarcados	2.ª Classe – Numero dos desembarcados	2.ª Classe – Producto	Total – Numero	Total – Producto
Agencia Paulista	—	—	—	—	—	—	—	—
Jundiahy Paulista	535	2.033½	13:979$420	1.050	4.326	15:747$990	7.944½	29:727$410
Louveira	432	243	1:420$950	1.633	1.139½	2:389$800	3.447½	3:810$750
Rocinha	184½	138½	601$600	951	749	2:019$600	2.023	2:621$200
Vallinhos	317	228½	1:247$040	873	730½	2:260$500	2.149	3:507$540
Campinas	15.159	15.579½	109:269$410	21.340	25.713	103:135$400	77.791½	212:404$810
Boa Vista	33½	—	152$000	77	23	269$800	133½	421$800
Rebouças	138	57	942$500	391	175	1:546$100	761	2:488$600
Santa Barbara	587	551½	6:204$420	1.654	1.428	9:215$460	4.220½	15:419$880
Tatú	71½	84½	874$740	196½	158½	1:214$300	511	2:089$040
Limeira	1.566½	1.248	16:166$860	2.374½	2.265½	12:756$360	7.454½	28:923$220
Cordeiro	367	462	3:848$230	1.469½	1.903	7:769$450	4.201½	11:617$680
Remanso	48	17	463$800	169½	56	680$200	290½	1:144$000
Araras	1.220	827½	14:313$010	1.487½	1.061	9:753$900	4.596	24:066$910
Goabiroba	136½	119½	2:410$900	269	268½	2:554$630	793½	4:965$530
São Bento	59	29	893$200	107½	34	752$300	229½	1:645$500
Leme	420	343	6:633$360	1.047½	782½	7:556$780	2.593	14:190$140
Souza Queiroz	104	42½	1:515$410	294	107½	1:620$760	548	3:136$170
Pirassununga	1.114	1.041½	13:426$780	1.774	1.565	11:010$380	5.494½	24:437$160
P. Ferreira	340½	310½	9:004$320	772½	357½	6:880$880	1.781	15:885$200
Descalvado	987½	747½	17:934$100	1.443½	914½	14:804$900	4.093	32:739$000
Emas	58½	15	857$400	75	15½	355$000	164	1:212$400
Baguassú	86	52	1:899$700	186	41½	1:363$600	365½	3:263$300
Santa Silveria	271	77½	3:939$950	238	69	1:985$400	655½	5:925$350
Santa Cruz	455	277½	8:486$770	1.488	898	15:171$860	3.118½	23:658$630
Santa Veridiana	830	313	15:104$000	1.186½	940½	14:351$170	3.270	29:455$170
Santa Gertrudes	181	87	1:856$200	614	556	3:158$160	1.438	5:014$360
Rio Claro	2.102½	1.832	35:367$790	1.990	3.038	25:141$070	8.962½	60:508$860
Somma	27.804½	26.758	288:813$860	45.152	49.316	275:465$750	149.030½	564:279$610
Secção Rio Claro	6.959	5.405½	110:260$860	15.561½	10.904	128:302$490	38.830	238:563$350
» Santa Rita	541	445½	13:135$540	1.007½	627	11:550$780	2.621	24:686$320
» Descalvadense	—	19½	278$850	—	18	120$000	37½	398$850
» Fluvial	—	2	11$520	—	—	—	2	11$520
Comp. Mogyana	12.765	11.236½	73:521$870	22.300½	15.206½	63:362$370	61.508½	136:884$240
» R. F. Campineiro	—	—	—	11	5	14$940	16	14$940
» Itatibense	2.025	984½	3:619$360	1.200½	1.091	1:370$240	5.301	4:989$600
» Araraquara	—	8	58$240	3	28	128$520	39	186$760
Somma	22.290	18.101½	200:886$240	40.084	27.879½	204:849$340	108.355	405:735$580
Total geral	50.094½	44.859½	489:700$100	85.236	77.195½	480:315$090	257.385½	970:015$190

TRAFEGO COMMUM

Estações	Encommendas e Bagagem – Peso em kilos despachado	Encommendas e Bagagem – Peso em kilos recebido	Encommendas e Bagagem – Producto	Animaes em trem de Passageiros – Numero dos despachados	Animaes em trem de Passageiros – Numero dos recebidos	Animaes em trem de Passageiros – Producto	Telegrammas – Despachados telegr.	Telegrammas – Despachados palavras	Telegrammas – Recebidos telegr.	Telegrammas – Recebidos palavras	Telegrammas – Producto
Agencia Paulista	—	—	—	—	—	—	15.146	194.417	29.143	473.134	35:063$320
Jundiahy Paulista	53.718	49.378	4:844$000	99	109	576$730	1.084	13.320	1.102	14.781	1:511$780
Louveira	19.079	12.360	432$490	36	27	109$460	133	1.737	76	973	143$230
Rocinha	19.205	30.354	1:024$640	47	52	165$260	123	1.643	184	2.222	202$290
Vallinhos	30.182	35.406	1:488$250	69	60	310$030	209	2.735	304	3.674	336$330
Campinas	363.629	650.905	38:000$050	640	897	4:865$280	6.681	82.984	7.596	107.417	9:820$260
Boa Vista	2.504	1.282	100$950	9	3	7$890	21	335	18	217	28$600
Rebouças	16.047	16.155	1:219$570	63	49	230$870	192	3.015	281	3.679	338$970
Santa Barbara	43.641	36.483	3:874$210	136	71	918$180	495	6.694	849	11.034	936$420
Tatú	3.681	6.088	622$910	30	29	282$880	63	873	56	749	90$120
Limeira	116.587	90.529	11:652$440	85	72	522$100	989	12.963	1.412	18.361	1:624$000
Cordeiro	21.865	19.274	2:463$520	28	34	201$620	527	6.610	300	3.976	560$910
Remanso	2.540	3.548	389$030	7	6	51$500	45	566	41	522	59$500
Araras	46.685	81.797	10:386$210	61	53	807$010	600	7.996	862	11.130	1:008$740
Goabiroba	11.575	15.798	2:583$090	21	29	370$430	147	1.902	148	1.981	201$810
São Bento	5.578	5.277	999$040	12	8	186$070	29	422	70	817	62$850
Leme	21.400	26.693	5:092$790	62	54	1:217$100	292	4.095	306	4.099	422$640
Souza Queiroz	4.780	7.079	1:195$070	7	17	155$240	37	462	57	766	64$370
Pirassununga	36.167	44.167	7:307$240	16	32	243$410	772	10.246	864	11.114	1:138$390
P. Ferreira	13.909	16.694	3:871$210	50	3	252$320	310	4.150	296	3.693	429$770
Descalvado	23.724	45.759	10:053$430	17	28	648$910	733	10.247	912	12.422	1:198$240
Emas	11.380	3.409	1:231$790	21	4	338$530	18	232	50	608	42$100
Baguassú	9.294	4.508	1:550$390	3	8	89$190	34	477	65	839	72$800
Santa Silveria	7.466	9.722	2:697$820	17	27	428$150	249	3.821	303	4.526	448$330
Santa Cruz	19.671	30.826	7:273$420	20	17	456$270	450	6.227	708	9.684	850$660
Santa Veridiana	15.634	11.722	3:209$000	28	18	496$570	159	2.232	154	2.049	226$810
Santa Gertrudes	17.078	19.317	2:436$430	87	48	832$150	170	2.432	259	3.420	291$560
Rio Claro	63.840	83.473	13:203$360	51	21	546$370	1.207	16.816	1.555	20.245	1:947$660
Somma	1.000.859	1.358.003	139:202$350	1.722	1.776	15:309$520	30.915	399.649	47.971	728.132	59:122$760
Secção Rio Claro	274.732	588.771	83:560$310	329	291	5:295$300	8.051	109.038	6.016	90.061	10:343$900
» Santa Rita	30.541	36.334	8:443$800	24	16	407$930	415	5.397	227	2.964	438$000
» Descalvadense	9.910	17.207	3:705$870	1	14	102$700	108	1.375	55	863	135$560
» Fluvial	1.810	14.390	2:292$550	—	—	—	565	7.530	472	6.233	699$900
Comp. Mogyana	827.935	1.077.841	62:242$870	583	361	2:201$920	12.706	158.304	7.140	99.397	13:562$300
» R. F. Campineiro	26.916	44.739	1:881$700	21	11	52$420	179	2.435	67	967	183$960
» Itatibense	125.385	100.432	2:103$390	56	229	135$910	691	8.443	257	3.280	604$580
» Araraquara	5.211	18.581	2:121$170	2	4	29$390	128	1.706	96	1.271	151$310
Somma	1.302.440	1.898.295	166:351$660	1.016	926	8:225$570	22.843	294.228	14.330	205.036	26:119$510
Total geral	2.303.299	3.256.298	305:554$010	2.738	2.702	23:535$090	53.758	693.877	62.301	933.168	85:242$270

MERCADORIAS

Estações	Café – Peso em kilos despachado	Café – Peso em kilos recebido	Café – Producto	Varios – Peso em kilos despachado	Varios – Peso em kilos recebido	Varios – Producto	Total – Peso em kilos	Total – Producto	Animaes em trens de cargas – Numero dos despachados	Animaes em trens de cargas – Numero dos recebidos	Animaes em trens de cargas – Producto	Producto total	Importancia arrecadada do trafego proprio e commum – Trafego de Passageiros	Importancia arrecadada do trafego proprio e commum – Trafego de Mercadorias
Agencia Paulista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35:063$320	—	—
Jundiahy Paulista	—	14.717	251$710	663.664	592.257	11:822$550	1.270.638	12:074$260	124	631	699$450	49:433$630	115:924$980	18:452$000
Louveira	953.708	—	4:424$790	931.183	562.060	3:576$020	2.446.951	8:000$810	—	—	—	12:496$740	26:869$700	7:239$600
Rocinha	2.214.010	-	15:344$520	236.555	652.415	4:260$270	3.102.980	19:604$790	—	—	—	23:618$180	24:871$850	15:108$900
Vallinhos	3.404.555	392	31:475$990	722.196	764.132	3:702$860	4.891.275	35:178$850	—	—	—	40:821$000	29:622$050	13:395$300
Campinas	3.778.837	1.667	48:194$320	6.079.479	71.852.909	464:128$440	81.712.892	512:322$760	494	1.457	1:598$170	779:011$330	548:070$050	895:273$300
Boa Vista	327.925	62	4:920$970	5.707	7.726	69$040	341.420	4:990$010	—	—	—	5:549$250	5:078$300	550$900
Rebouças	716.609	768	14:080$500	2.822.027	446.834	14:637$920	3.986.238	28:718$420	—	12	4$340	33:000$770	28:384$000	32:429$200
Santa Barbara	157.691	2.257	3:622$950	6.100.569	1.923.548	65:935$190	8.184.065	69:558$140	—	90	367$790	91:074$620	64:488$250	73:605$800
Tatú	389.858	—	10:122$370	319.488	269.651	4:152$850	978.997	14:275$220	12	- -	15$980	17:376$150	15:162$050	6:759$700
Limeira	4.002.045	817	115:454$770	1.626.317	3.654.581	88:722$890	9.283.760	204:177$660	49	546	269$080	247:168$500	115:199$050	158:097$000
Cordeiro	1.642.690	—	52:148$960	696.837	702.959	20:491$380	3.042.486	72:640$340	—	21	4$460	87:488$530	51:726$900	29:147$000
Remanso	775.893	—	26:299$870	63.614	20.654	1:454$320	860.161	27:754$190	—	—	—	29:398$220	8:008$150	873$000
Araras	2.545.056	432	92:784$230	443.975	1.751.152	53:321$610	4.740.615	146:105$840	—	—	—	182:374$710	86:419$100	82:215$000
Goabiroba	2.046.703	135	76:548$470	92.751	246.823	9:643$510	2.386.412	86:191$980	—	—	—	94:312$840	13:551$400	9:965$300
São Bento	1.906.384	—	77:270$230	245.208	67.325	3:795$850	2.218.917	81:066$080	—	—	—	83:959$540	9:090$750	2:857$400
Leme	2.583.051	—	110:237$010	2.543.453	1.298.760	66:823$770	6.425.264	177:060$780	—	—	—	197:983$450	55:770$000	109:107$800
Souza Queiroz	717.853	—	31:458$980	153.376	232.914	9:807$260	1.104.143	41:266$240	—	—	—	45:817$090	13:967$250	18:614$500
Pirassununga	2.114.219	180	94:485$770	755.980	1.732.878	70:547$530	4.603.257	165:033$300	—	110	122$270	198:281$770	79:292$900	105:342$400
P. Ferreira	2.086.195	60	87:305$220	445.267	781.215	33:908$200	3.312.737	121:213$420	—	—	- -	141:651$920	38:798$750	50:512$000
Descalvado	3.383.260	—	167:892$990	194.325	2.036.093	90:616$680	5.613.678	258:509$670	—	—	—	303:149$250	72:165$100	124:016$700
Emas	120.969	—	5:407$940	187.270	62.996	4:850$650	371.235	10:258$590	—	—	—	13:083$710	8:699$450	9:535$300
Baguassú	1.380.646	—	64:046$960	156.689	151.489	8:659$480	1.688.824	72:706$440	—	—	—	77:682$120	11:515$400	12:222$200
Santa Silveria	4.153.153	—	205:739$680	117.716	391.945	16:517$880	4.662.814	222:257$560	—	—	—	231:757$210	17:031$500	22:518$300
Santa Cruz	2.108.439	—	110:247$960	287.808	2.099.419	89:743$600	4.495.666	199:991$560	—	—	—	232:230$540	58:794$850	116:658$320
Santa Veridiana	2.018.009	- -	108:874$980	27.365	297.743	12:150$190	2.343.117	121:025$170	—	—	—	154:412$720	58:954$650	16:233$800
Santa Gertrudes	1.455.539	—	49:337$010	432.962	405.521	12:077$070	2.294.022	61:414$080	—	—	—	69:988$580	18:695$900	13:046$600
Rio Claro	1.774.882	60	63:559$740	421.702	3.662.114	105:898$500	5.858.758	169:458$240	105	—	195$330	245:859$820	123:491$700	165:246$700
Somma	48.758.179	21.547	1.671:538$890	26.773.483	96.668.113	1.271:315$510	172.221.322	2.942:854$400	784	2.867	3:276$870	3.724:045$510	1.699:644$030	2.109:024$020
Secção Rio Claro	82.874.586	120	2.964:770$790	17.525.471	34.773.065	1.003:645$920	135.173.242	3.968:416$710	168	—	886$010	4.307:065$580		
» Santa Rita	5.785.738	—	242:210$090	222.370	2.152.692	89.260$500	8.160.800	331:470$590		—	—	365:446$640		
» Descalvadense	4.366.828	—	218:634$540	13.084	668.196	21:955$250	5.048.108	240:589$790	—	—	- -	244:932$770		
» Fluvial	9.721.268	—	405:580$520	2.707.540	2.725.016	106:815$610	15.153.824	512:396$130	—	—	—	515:400$100		
Comp. Mogyana	144.943.538	276	1.818:620$480	23.558.681	78.032.621	733:054$060	246.535.116	2.551:674$540	34	335	49$080	2.766:614$950		
» R. F. Campineiro	5.524.093	—	70:172$330	178.135	1.012.186	9:411$080	6.714.414	79:583$410	—	-	—	81:716$430		
» Itatibense	3.389.980	10.903	10:965$530	467.547	2.534.805	9:108$200	6.403.235	20:073$730	—	364	48$350	27:955$560		
» Araraquara	4.241.766	—	151:834$170	2.105.329	1.359.503	47:575$290	7.706.598	199:409$460	—	—	—	201:898$090		
Somma	260.847.797	11.299	5.882:788$450	46.778.157	123.258.084	2.020:825$910	430.895.337	7.903:614$360	202	699	983$440	8.511:030$120		
Total geral	309.605.976	32.846	7.554:327$340	73.551.640	219.926.197	3.292:141$420	603.116.659	10.846:468$760	986	3.566	4:260$310	12.235:075$630		

A importancia de bilhetes vendidos nas linhas estranhas com destino as nossas estações foi creditada em cada uma das nosas estações de destino, em vez de sel-o nas de entroncamento com as diversas linhas estranhas. Outro tanto se fez com relação a todas as demais verbas de receita do trafego commum.
A importancia de Rs. 27:247$700 arrecadada na Agencia Paulista, foi entregue ao Caixa do Escriptorio Central.

Na quantidade de passageiros, animaes, bagagens e mercadorias, recebida no trafego em transito, foi deduzida a despachada nas linhas que figuram neste quadro, para que não entrasse em duplicata.

Repartição da Contabilidade, Jundiahy, 10 de Maio de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(ANNEXO N.º 4)

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Demonstração do movimento do trafego proprio no anno de 1899

SECÇÃO RIO CLARO

ESTAÇÕES	VIAJANTES 1.ª Classe		VIAJANTES 2.ª Classe		VIAJANTES TOTAL		Encommendas e bagagens		Animaes em trem de passageiros		Telegrammas			Mercadorias		Animaes em trem de cargas		Trens especiaes		Armazenagem	Diversos	Producto total
	Numero	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO	Peso em kilos	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO	Numero	Palavras	PRODUCTO	Peso em kilos	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO	Numero	PRODUCTO			
Rio Claro	7.594	40:883$240	18.801½	50:456$250	26.395½	91:344$490	228.800	12:206$700	242	1:933$980	3.158	41.610	2:271$500	4.982.029	45:301$400	44	83$400	—	—	—	169$200	153:310$670
Morro Grande	1.575½	2:602$190	5.725	4:989$820	7.300½	7:592$010	29.258	682$800	102	356$300	376	5.152	276$000	955.636	1:819$300	—	—	—	—	110$100	67$200	10:903$710
Corumbataby	852½	1:914$290	4.365½	5:318$590	5.218	7:232$880	26.205	833$800	105	293$500	426	5.575	296$300	1.740.193	3:465$800	—	—	—	—	104$500	55$600	12:282$380
Annapolis	1.858½	5:246$860	8.077½	10:781$150	9.936	16:028$010	74.929	1:713$170	150	472$400	551	8.264	445$600	145.564	1:340$700	52	33$000	—	—	482$600	44$100	20:559$580
Oliveiras	546½	1:252$310	2.140½	2:698$780	2.687	3.951$090	18.973	613$600	87	298$800	207	3.094	164$700	49.327	761$100	—	—	—	—	151$900	31$300	5:972$490
Visconde do Rio Claro	768	2:271$430	2.234½	3:263$950	3.002½	5:535$380	13.917	449$700	67	254$000	723	8.691	480$000	24.190	276$400	27	30$800	1	120$000	62$900	27$900	7:237$080
Colonia	409	852$750	2.655½	2:481$400	3.064½	3:334$150	20.692	642$200	120	383$300	251	3.186	172$900	98.881	744$000	17	20$500	—	—	189$000	47$600	5:533$650
São Carlos	19.738	60:873$460	59.528	93:044$600	79.266	153.918$060	567.954	18:333$950	536	1:945$500	4.717	64.726	3:518$300	2.579.586	20:410$920	91	134$500	1	316$000	1:452$400	469$400	200:499$030
Visconde do Pinhal	3.384	5:907$840	11.212½	11:720$450	14.596½	17:628$290	54.833	1:875$700	159	415$600	593	8.272	451$700	366.634	2:423$900	51	112$300	—	—	250$000	134$900	23:292$390
Fortaleza	1.568½	3:369$120	5.780	6:518$030	7.348½	9:917$150	23.403	697$800	92	191$700	399	5.200	280$700	444.850	3:187$300	—	—	—	—	149$600	40$300	14:464$550
Ouro	949½	1:595$670	3.515	3:629$150	4.464½	5:224$820	9.323	257$200	20	38$100	124	1.515	85$200	209.010	983$000	—	—	—	—	126$600	30$300	6:745$220
Araraquara	10.894½	29:957$690	29.479	41:227$650	40.373½	71:185$340	269.162	7:579$100	280	994$500	2.227	31.671	1:721$000	939.933	7:320$700	223	229$100	—	—	1:649$700	328$400	91:007$840
Americo Brasiliense	3.736	5:414$010	11.867½	10:243$850	15.603½	15.657$860	68.036	1:421$400	165	469$300	570	7.391	399$300	339.231	1:511$500	6	6$900	—	—	359$200	69$800	19:895$260
Santa Lucia	2.962½	4:924$090	9.909½	10:174$570	12.872	15:098$660	75.338	1:985$100	228	572$800	444	5.594	300$100	412.622	3:333$200	10	15$000	—	—	194$900	92$900	21:592$660
Rincão	1.287	3:313$640	5.723½	8:985$230	7.010½	12:298$870	24.813	815$900	67	152$700	432	5.956	322$400	630.264	4:839$800	29	52$500	—	—	175$800	70$000	18:727$970
Motuca	158	566$020	1.509½	2:397$070	1.667½	2:963$090	6.303	234$900	37	64$200	164	2.185	115$800	130.917	1:051$800	—	—	—	—	252$100	34$200	4:716$090
Harmond	690½	2:701$900	3.540½	5:520$870	4.231	8:222$770	20.640	880$900	143	396$600	441	5.738	312$900	201.684	1:433$500	48	103$300	—	—	213$100	34$000	11:597$070
Guarita	2.730½	8:987$640	9.309½	15:512$900	12.040	24:500$540	91.672	2:332$300	144	743$900	1.036	13.751	739$200	497.306	5:569$000	226	439$100	—	—	1:736$600	168$900	36:229$540
Corrego Rico	944	2:028$620	2.787	3:694$000	3.731	5:722$620	18.016	561$200	38	181$300	251	3.493	186$000	364.628	1:354$600	—	—	—	—	266$200	35$400	8:307$320
Jaboticabal	4.467	23:233$190	9.870	28:547$470	14.337	51:780$660	89.415	4:920$720	140	1:428$500	2.394	32.332	1:776$800	1.834.620	25:905$500	2.921	7:468$500	—	—	3:359$200	218$800	96:858$680
Babylonia	1.182	2:211$120	5.612½	4:915$850	6.794½	7:126$970	29.500	1:136$100	171	421$200	319	4.098	226$700	103.851	607$600	—	—	—	—	137$000	41$600	9:697$170
Floresta	539½	913$790	2.336½	2:408$780	2.876	3:322$570	14.221	388$500	63	165$600	161	2.183	117$000	73.433	406$700	—	—	—	—	34$900	31$000	4:466$270
Conchim	86½	154$090	684½	429$050	771	583$140	5.628	93$400	15	8$200	31	518	27$600	60.432	362$600	—	—	—	—	4$300	8$800	1:088$040
Cajobi	571	1:178$380	2.376	2:542$800	2.947	3:721$180	16.957	456$500	55	65$800	153	2.226	120$200	319.136	560$700	—	—	1	90$000	26$700	23$600	5:064$680
Agua Vermelha	875	1:734$680	4.294	4:231$670	5.169	5:966$350	27.855	1:005$600	134	341$800	311	4.430	235$700	194.113	1:196$300	22	58$500	—	—	238$000	41$900	9:084$150
Araraby	749	1:747$700	3.482½	3:926$630	4.231½	5:674$330	28.646	781$000	125	154$600	219	3.071	161$400	93.244	553$100	6	3$800	—	—	45$900	20$800	7:394$930
Santa Eudoxia	1.104	3:363$360	4.355	6:740$840	5.459	10:104$200	35.482	869$700	103	264$500	394	6.174	336$100	146.075	693$600	—	—	—	—	278$900	24$700	12:571$700
Angico	106½	30$020	498	305$440	604½	605$460	2.965	117$300	13	36$800	99	776	42$600	363.599	276$400	—	—	—	—	7$900	6$000	1:092$460
Monjolinho	1.177½	1:728$710	5.152	3:756$870	6.329½	5:485$580	36.070	781$100	112	226$800	291	4.516	238$100	748.704	1:307$100	—	—	—	—	43$700	32$500	8:114$880
Jacaré	979	1:768$230	4.615	4:820$110	5.594	6:588$340	28.565	843$200	123	202$900	241	4.116	219$400	327.533	878$800	—	—	—	—	65$800	26$700	8:825$140
Ribeirão Bonito	3.167½	11:907$570	6.871	13:716$340	10.038½	25:623$910	53.488	2:503$380	224	887$700	1.062	15.188	812$200	631.887	5:680$100	31	21$400	1	165$000	1:526$800	177$100	37:397$590
Morro Pellado	1.106	3:811$620	3.424	7:197$180	4.530	11:008$800	30.707	1:259$600	72	287$400	501	6.746	357$100	105.399	1:760$800	65	36$000	—	—	160$100	46$900	14:916$700
Campo Alegre	797	2:373$820	2.213½	4:170$690	3.010½	6:544$510	19.191	826$200	55	288$000	458	6.296	344$600	211.002	1:135$400	7	11$100	—	—	335$600	70$600	9:556$010
Brotas	2.519½	8:899$570	4.806½	8:926$670	7.326	17:826$240	76.718	2:588$300	47	186$100	960	13.069	706$100	654.386	3:062$700	105	92$000	—	—	1:098$500	84$600	25:644$540
Espraiado	300½	612$000	1.685	2:023$720	1.985½	2:635$720	12.967	346$800	33	47$900	82	1.099	62$900	157.237	1:624$900	30	19$200	—	—	86$300	20$200	4:843$920
Torrinha	2.078½	6:363$270	4.686½	9:308$530	6.765	15:671$800	28.726	1:430$500	135	556$400	774	10.820	584$000	283.280	1:317$400	24	39$900	—	—	110$500	85$800	19:796$300
Ventania	468½	909$900	2.263½	2:936$060	2.732	3:845$960	16.832	488$700	46	90$100	127	1.997	106$000	95.059	488$600	21	16$800	—	—	189$800	26$900	5:252$860
Dous Corregos	3.151½	7:968$840	6.999½	9:292$420	10.151	17:261$260	61.798	1:819$000	101	467$300	984	13.582	738$300	117.105	1:315$000	193	564$200	—	—	400$600	72$700	22:638$360
Mineiros	2.436½	5:690$990	6.556	8:940$550	8.992½	14:631$540	64.259	1:483$300	104	708$400	708	9.302	556$200	145.225	1:493$100	1.171	3:277$800	—	—	343$400	89$400	22:583$140
Banharão	835½	2:055$070	3.191	3:863$530	4.026½	5:918$600	20.493	843$300	79	305$200	372	4.958	269$800	163.554	803$300	—	—	—	—	387$200	43$700	8:571$100
Jahú	4.072½	19:565$290	9.289	24:477$090	13.361½	44:042$380	76.238	4:555$920	172	1:258$100	2.114	30.740	1:647$600	837.794	7:375$200	1.089	3:143$400	—	—	3:246$700	178$400	65:447$700
Saldanha Marinho	126½	118$050	742½	455$740	869	573$790	3.065	388$700	9	48000	46	782	43$300	17.665	60$600	—	—	—	—	3$600	8$900	732$890
Capim Fino	79½	239$440	600½	611$650	680	851$090	1.324	114$800	10	29$100	46	666	34$700	37.793	108$000	—	—	—	—	42$400	13$500	1:193$590
Falcão Filho	60½	187$880	397½	571$810	458	759$690	1.537	48$700	6	42$300	39	608	31$100	97.786	688$400	—	—	—	—	43$700	11$700	1:625$590
Campos Salles	129½	640$670	601½	1:071$540	731	1:712$210	3.979	206$400	27	149$500	95	1.387	85$900	156.609	302$000	—	—	—	—	62$200	17$200	2:535$410
	95.813½	294:345$020	295.765	452:877$340	391.578½	747:222$360	2.428.893	84:064$140	4.956	18:782$680	30.071	412.744	22:421$000	23.089.006	167:091$820	6.509	16:013$000	4	691$000	20:206$900	3:375$400	1.079:868$300

Repartição da Contabilidade, Jundiahy, 10 de Maio de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(ANNEXO N. 5)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO E RECEITA DO TRAFEGO COMMUM E EM TRANSITO NO ANNO DE 1899.

SECÇÃO RIO CLARO

VIAJANTES

Estações	1.ª Classe – Numero dos Embarcados	1.ª Classe – Numero dos Desembarcados	1.ª Classe – Producto	2.ª Classe – Numero dos Embarcados	2.ª Classe – Numero dos Desembarcados	2.ª Classe – Producto	TOTAL – Numero	TOTAL – Producto
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	144	56	215$600	413½	237	390$300	850½	605$900
Corumbatahy	184½	101½	547$800	572	340½	1:003$750	1.198½	1:551$550
Annapolis	334½	206	1:557$460	819	601	2:224$800	1.960½	3:782$260
Oliveiras	101	118½	680$850	224½	137½	648$000	581½	1:328$850
Visconde do Rio Claro	60½	27	350$000	134½	67	466$550	289	816$550
Colonia	117½	93½	970$600	357	142½	1:316$900	710½	2:287$500
São Carlos	2.747	2.275	28:612$920	6.168½	5.124½	34:064$520	16.315	62:677$440
Visconde do Pinhal	182½	144½	2:139$400	376	307½	2:569$660	1.010½	4:709$060
Fortaleza	51	29	616$200	136	58½	817$900	274½	1:434$100
Ouro	113	65½	1:405$350	186	59½	1:055$250	424	2:460$600
Araraquara	1.149½	1.362	21:513$950	2.305	2.576	22:812$040	7.392½	44:325$990
Americo Brasiliense	123½	57	1:696$700	364½	175	2:805$400	720	4;502$100
Santa Lucia	110	49	1:542$300	294	186½	2:591$460	639½	4:133$760
Rincão	113	59½	1:754$300	280	178	2:462$860	630½	4:217$160
Motuca	18½	25	493$000	93½	36½	769$600	173	1:262$600
Hammond	65	48	1:423$800	232	54½	1:916$520	399½	3:340$320
Guariba	182½	144½	4:230$200	890½	734	11:134$200	1.951½	15:364$400
Corrego Rico	79	43	1:733$400	184½	98	2:220$340	404½	3:953$740
Jaboticabal	929	1.099½	28:436$920	2.296	2.613	35:088$270	6.937½	63:525$190
Babylonia	129½	67½	1:313$200	131½	60½	729$160	389	2:042$360
Floresta	48	31	552$000	77	63½	562$000	219½	1:114$000
Cauchim	8½	—	60$350	12½	6	72$800	27	133$150
Capão Preto	31½	23½	369$200	49½	14	280$430	118½	649$630
Agua Vermelha	81	61½	1:068$750	111½	103	903$000	357	1:971$750
Ararahy	33½	22	438$450	119	32	679$500	206½	1:117$950
Santa Eudoxia	123½	90½	1:776$200	170½	124	1:381$800	508½	3:158$000
Angico	4	—	24$000	5½	—	18$700	9½	42$700
[illegible]	53	54½	688$000	108	63½	615$240	279	1:303$240
Jacaré	20	20½	287$550	79½	61	560$800	181	848$350
Ribeirão Bonito	513	498½	8:117$090	1.405½	1.091½	10:916$060	3.508½	19:033$150
Morro Pellado	122½	99	1:023$370	308½	206	1:372$980	736	2:396$350
Campo Alegre	126½	113	1:436$100	243½	163	1:379$980	646	2:816$080
Brotas	297	270½	4:064$980	628½	510½	4:425$900	1.706½	8:490$880
Espraiado	17	10	216$280	78½	23½	440$000	129	656$280
[illegible]rinha	169½	151½	2:905$300	410	251	3:166$250	982	6:071$550
[illegible]	71½	49½	1:188$280	198½	88½	1:571$940	408	2:760$220
[illegible] Corregos	258	177	4:576$950	586½	390½	5:284$450	1.412	9:861$400
[illegible]	185	151½	3:753$740	566	365	5:524$840	1.267½	9:278$580
[illegible]	174½	136½	3:638$700	276	189	2:999$360	776	6:638$060
[illegible]	1.263½	1.218	31:200$780	3.140	2.828½	40:086$230	8.450	71:287$010
[illegible] Martinho	17	7	272$200	17	4½	131$150	45½	403$350
[illegible]	22	21	499$600	30	15	243$200	88	742$800
[illegible]	59½	37½	1:193$100	108	34	858$000	239	2:051$100
[illegible]	61½	36½	1:222$200	160½	67	1:533$400	325½	2:755$600
Somma	10.696	9.352	171:807$120	25.348½	20.481½	212:095$490	65.878	383:902$610
TRAFEGO EM TRANSITO: [illegible] E. de Ferro de [illegible]	—	8	62$800	20	28	121$920	56	184$720
TOTAL	10.696	9.360	171:869$920	25.368½	20.509½	212:217$410	65.934	384:087$330

Encommendas e Bagagens / Animaes em trem de passageiros / Telegrammas

Estações	Encommendas – Peso em kilos Despachados	Encommendas – Peso em kilos Recebidos	Encommendas – Producto	Animaes – Numero dos Despachados	Animaes – Numero dos Recebidos	Animaes – Producto	Telegrammas Despachados – Numero	Telegrammas Despachados – Palavras	Telegrammas Recebidos – Numero	Telegrammas Recebidos – Palavras	Telegrammas – Producto
Rio Claro	981	413	138$520	1	1	9$730	31	383	20	310	41$150
Morro Grande	9.210	11.338	286$310	16	17	31$310	166	2.446	165	2.113	241$050
Corumbatahy	12,526	12.546	678$260	18	37	63$470	216	3.081	217	2 614	298$980
Annapolis	12.650	20.449	1:116$020	25	47	165$690	340	6.307	329	4.409	529$510
Oliveiras	4.754	10.049	490$520	3	37	122$830	121	1.774	151	1.960	191$410
Visconde do Rio Claro	2.693	2.341	231$770	4	10	78$550	343	4.401	69	841	274$190
Colonia	8.028	8.549	806$260	30	75	667$880	212	2.817	198	2.312	179$270
São Carlos	74.451	145.742	13:080$470	120	85	1:444$200	4.954	75,573	3.821	51.041	6:549$500
Visconde do Pinhal	10.521	17.307	1:825$980	53	24	788$310	309	4.785	296	3.688	432$790
Fortaleza	5.070	3.423	614$500	14	-	23$310	102	1.451	79	938	126$610
Ouro	3.309	3.681	561$040	7	4	70$660	66	1.280	71	889	118$080
Araraquara	37.762	70.703	10:105$520	48	24	789$310	2.118	34.477	1.922	24.975	3:095$530
Americo Brasiliense	9.610	8.723	1:422$760	17	12	240$040	324	4.788	269	3.467	415$160
Santa Lucia	9.502	11.211	2:046$510	8	14	190$140	151	2.268	135	1.589	209$130
Rincão	3.992	5.975	1:178$470	20	8	353$940	133	1.984	84	1 085	160$980
Motuca	796	1.705	344$150	19	1	187$820	43	655	40	.538	67$770
Hammond	5.231	6.326	1:525$740	33	1	125$170	175	2.468	163	2.069	238$920
Guariba	8.841	24.218	4:985$650	14	4	375$860	614	9.472	638	8.391	928$570
Corrego Rico	2.939	4.476	1:141$000	15	2	377$430	176	2.644	176	2.161	250$480
Jaboticabal	33.279	77.062	17:782$350	65	43	2:011$370	2.747	50.036	2.457	32.354	4:180$810
Babylonia	7.751	5.679	945$430	11	10	188$850	183	2.862	167	1.930	256$640
Floresta	4.558	5.526	743$840	18	25	399$390	107	1.512	116	1.544	160$240
Cauchim	876	850	131$600	--	—	—	12	204	7	90	15$100
Capão Preto	1.181	1.986	243$190	—	1	13$900	38	579	70	869	77$020
Agua Vermelha	7.895	7.278	1:167$460	10	4	64$080	252	3.787	240	3.124	365$380
Ararahy	6.007	3 583	770$970	10	8	192$800	103	1.653	99	1.232	148$340
Santa Eudoxia	6.448	7.629	1:365$730	17	9	274$690	217	3.243	198	2.394	302$820
Angico	97	370	42$970	—	—	—	22	357	13	186	30$150
[illegible]	4.979	8.481	939$290	7	4	56$390	156	2.401	135	1.724	214$340
Jacaré	4.005	4.222	641$870	13	3	142$890	93	1.398	80	1.053	127$110
Ribeirão Bonito	32.044	41.466	6:424$540	14	28	405$050	851	14.182	814	11.267	1:310$130
Morro Pellado	5.865	7.204	735$170	12	9	106$210	145	2.142	155	1.908	212$450
Campo Alegre	7.525	9.421	1:125$190	18	18	236$450	246	3.531	215	2.556	314$830
Brotas	12.226	20.303	2:537$200	16	17	289$960	639	10.845	614	7.786	875$250
Espraiado	792	1,151	187$260	—	—	—	63	873	46	511	71$170
[illegible]rinha	5.532	10.704	1:858$350	11	17	356$080	373	5.711	289	3.588	472$730
[illegible]	3.692	4.330	954$100	3	4	116$890	190	1.252	75	1.031	122$140
[illegible] Corregos	8.528	14.437	2:849$380	12	7	310$250	537	9.963	439	5.650	784$730
[illegible]	7.201	14.721	2:779$340	24	24	724$130	441	6.785	409	4.716	622$560
[illegible]	5.032	10.062	2:131$490	6	29	590$250	325	4.676	247	3.032	407$360
[illegible]	41.087	126.404	24:015$480	32	72	1:849$540	3,392	56.759	3.076	40.141	4:993$060
[illegible] Martinho	213	599	105$090	—	—	—	19	349	7	90	21$290
[illegible]	888	1.695	304$010	6	7	256$790	27	380	30	334	36$930
[illegible]	1.677	2.362	642$290	2	6	132$530	72	1.218	50	715	98$520
[illegible]	2.291	2.886	749$500	4	3	148$590	134	2.186	69	970	185$260
Somma	434.535	759.586	114:753$340	776	751	14:972$730	21.878	351.938	18.960	246.185	30:755$440
TRAFEGO EM TRANSITO: [illegible] E. de Ferro de [illegible]	8.181	24.173	3:184$170	8	8	146$900	304	3.950	351	5.426	510$390
TOTAL	442.716	783.759	117:937$510	784	759	15:119$630	22.182	355.888	19.311	251.611	31:265$830

MERCADORIAS / Animaes em trem de cargas / Producto total / Importancia arrecadada do Trafego proprio e extranho

Estações	Café – Peso em kilos Despachado	Café – Peso em kilos Recebido	Café – Producto	Varios – Peso em kilos Despachados	Varios – Peso em kilos Recebidos	Varios – Producto	Total – Peso em kilos	Total – Producto	Animaes em trem de cargas – Numero dos Despachados	Animaes – Numero dos Recebidos	Animaes – Producto	PRODUCTO TOTAL	Trafego de Passageiros	Trafego de Mercadorias
Rio Claro	—	—	$640	125.739	57.316	1:869$270	183.055	1:869$910	—	—	—	2:059$310	133:191$000	43:763$200
Morro Grande	1.548.300	—	7:356$830	206.166	338.977	1:263$220	2.093.443	8:620$050	—	—	—	9:784$620	17:261$900	12:994$500
Corumbatahy	1.705.066	—	14:605$630	13.728	355.250	2:060$550	2.074.044	16:666$180	—	—	—	19:258$440	20:699$850	16:250$700
Annapolis	1.884.394	—	25:137$850	61.381	793.179	7:886$660	2.738.954	33:024$510	—	—	—	38:617$990	36:874$000	39:194$100
Oliveiras	1.389.212	—	18;974$740	3.228	237.598	2:036$460	1.630.038	21:011$200	—	—	—	23:144$610	10:571$550	7:409$500
Visconde do Rio Claro	521.085	—	9:367$500	6.920	91.091	1:216$230	619.096	10:583$730	—	—	—	11:984$790	11:891$700	4:265$900
Colonia	1.381.135	—	28:418$380	32.192	253.639	2:845$800	1.666.966	31:264$180	—	—	—	35:205$090	12:919$550	8:852$900
São Carlos	2.280.120	30 134	55:890$350	389.168	6.771.481	108:774$260	9.470.903	164:664$610	90	81	218$970	248:635$190	362:223$200	343:999$000
Visconde do Pinhal	2.487.464	—	75:067$870	64.884	655.436	14:215$540	3.207.784	89:283$410	136	15	247$150	97:286$700	37:408$800	37:340$800
Fortaleza	1.113.819	—	38:050$010	22.738	97.135	2:691$670	1.233.692	40:741$680	—	—	—	42:940$200	18:373$250	5:664$100
Ouro	812.009	17.878	30:168$490	102.307	67.406	2:169$670	999.600	32:338$160	—	—	—	35:548$540	12:901$950	3:430$000
Araraquara	4.857.760	—	198:654$640	1.440.633	3.874.369	127:045$150	10.172.762	325:699$790	110	—	243$530	384:259$670	171:447$600	273:353$300
Americo Brasiliense	1.296-516	133.773	61:540$740	733.727	335.844	15:564$170	2.499.860	77:104$910	—	—	—	83:684$970	33:186$050	31:201$400
Santa Lucia	1.821.442	—	76:110$990	907.727	336.040	17:012$240	3.065.209	93:123$230	—	—	—	99:702$770	31:907$350	22:620$600
Rincão	48.051	—	2:367$520	1.059.360	165.654	13:723$580	1.273.065	16:091$100	—	—	—	22:001$650	26:392$200	12:374$100
Motuca	782	—	46$090	312.875	41.491	4:037$510	355.148	4:083$600	—	—	—	5:945$940	6:721$150	5:232$100
Hammond	910.793	—	53:730$680	1.269.769	205.199	17:095$210	2.385.761	70:825$890	—	—	—	76:056$040	19:285$100	10:405$700
Guariba	2.525.150	—	153:317$320	2.674.881	1.395.612	88:781$080	6.595.643	242:098$400	—	46	55$220	263:808$100	57:662$050	124:506$800
Corrego Rico	804.690	—	51:620$270	1.250.173	132.110	19:109$120	2.186.973	70:729$390	8	—	135$290	76:587$330	14:950$050	20:262$600
Jaboticabal	4.976.897	—	335:492$860	5.794.700	4.366.302	297:977$730	15.137,899	633:470$590	200	—	707$840	721:679$150	148:670$750	429:740$700
Babylonia	1.339,672	—	38:486$680	16.516	202.746	5:218$060	1.558.934	43:704$740	—	—	—	47:138$020	17:548$300	11;130$700
Floresta	1.030.843	—	31:606$770	40 711	117.031	2:789$000	1.188.585	34:395$770	—	—	—	36:813$240	7:991$050	6:283$600
Cauchim	600,795	—	18:908$330	6.426	20.164	517$520	627.385	19:425$850	—		—	19:705$700	1:460$100	1:085$000
Capão Preto	408.759	—	12:786$120	35.651	134.412	3:180$730	578.822	15:966$850	—	—	—	16:950$590	7:148$700	7:310$000
Agua Vermelha	2.066.486	—	69;011$030	58.091	451.042	10:111$780	2.575.619	79:122$810	—	—	—	82:691$480	15:075$250	24:963$800
Ararahy	628.575	—	21:972$450	55.931	265.044	8:421$070	949.550	30:393$520	—	—	—	32:623$580	12:517$950	15:369$800
Santa Eudoxia	1.743.184	—	65:478$370	354.285	384.016	12:574$850	2.481.485	78:053$220	—	--	—	83:154$460	21:175$750	26:083$500
Angico	221.989	—	5:959$640	15.108	621	80$660	237.718	6:040$300	—	—	—	6:156$120	1:191$350	352$500
[illegible]	2.123.323	—	58:918$620	43.078	313.882	6:823$000	2.480.283	65:741$620	—	—	—	68:254$880	12:270$050	18:367$000
Jacaré	978.532	—	30:556$500	57.770	53.378	1;639$170	1.089.680	32:195$670	—	—	—	33:955$890	12:006$500	4:356$800
Ribeirão Bonito	7.053.657	—	253:243$970	467.375	3.509.232	88:609$590	11.030.264	341:853$560	—	—	—	369:026$430	75:236$650	203:205$800
Morro Pellado	1.102.024	—	24:593$290	68.310	400.810	6:564$310	1.571.144	31:157$600	—	—	—	34:607$780	22:146$900	24:094$600
Campo Alegre	936.342	—	25:392$540	76.523	367.281	8:018$930	1.380.146	33:411$470	27	—	46$920	37:950$940	16:858$550	23:142$300
Brotas	1.373.180	—	45:585$300	77.468	1.615.542	32:101$160	3.066.190	77:686$460	—	—	—	89:879$750	42:224$750	78:458$500
Espraiado	769.475	—	29:075$160	12.606	77.232	2:174$980	859.313	31:250$140	—	—	—	32:164$850	5:493$800	5:559$500
[illegible]rinha	1.393.204	—	57:061$930	111.215	578.044	19:021$220	2.082.463	76:083$150	—	—	—	84:841$860	32:659$950	40:693$900
[illegible]	1.362.013	—	67:232$700	14.968	309.369	10:553$830	1.686.350	77:786$530	—	--	—	81:739$880	11:557$900	20:689$200
[illegible] Corregos	1.795.375	—	91:285$920	110.828	1.124.493	41:748$450	3.030.696	133:034$370	118	—	319$970	147:160$100	42:086$750	81:021$200
[illegible]	755.210	—	40:918$430	60.825	1.019.873	38:083$590	1.835.908	79:002$020	510	—	1:308$120	93:714$750	36:173$450	81:098$000
[illegible]	1.109.364	—	62:262$090	204.156	433.080	17:937$360	1.746,600	80:199$450	—	—	163$670	90:130$280	19:634$250	30:228$100
[illegible]	17.413.273	—	1.064:432$640	1.656.728	7.476.577	339:636$720	26.546.578	1.404:069$360	1.052	—	3:506$050	1.509:720$500	161:669$200	579:009$200
[illegible] Martinho	382.328	—	20:620$520	3.731	28.894	1:726$570	414.953	22:347$090	—	—	—	22:876$820	1:666$800	2:480$100
[illegible]	1 392.235	—	78:523$680	30.125	88.404	3:646$490	1.510.764	82:170$170	—	—	—	83:510$700	2:649$000	5:113$800
[illegible]	1.031,966	—	60:892$300	14.503	33.090	1:587$780	1.079.559	62:480$080	—	—	—	65:404$520	4:907$300	2:489$200
[illegible]	1.505.191	—	90:390$480	171.697	162.168	7:843$320	1.839.056	98:233$800	—	—	—	102:072$750	7:984$950	11:899$600
Somma	82.881.680	181.785	3.601:114$860	20.236.921	39.737.554	1.417:985$260	143.037.940	5.019:100$120	2.251	142	6:952$730	5.570:436$970	1.775:874$250	2.757:347$700
TRAFEGO EM TRANSITO: [illegible] E. de Ferro de [illegible]	4.242.564	—	172:447$850	2.265.635	1.550.265	59:046$410	8.058.464	231:494$260	—	—	—	235:520$440	—	—
TOTAL	87.124.244	181.785	3.773:562$710	22.502.556	41.287.819	1.477:031$670	151.096.404	5.250:594$380	2.251	142	6:952$730	5.805:957$410	—	—

A importancia de bilhetes vendidos nas lin[illegible]s extranhas com destino a todas as nossas estações foi creditada em cada uma de nossas estações de destino em vez de sel-o nas de entroncamento com as diversas linhas extranhas. Outro tanto se fez com relação a todas as demais verbas de receita do trafego commum.

TRAFEGO EM TRANSITO

[illegible]epartição da Contabilidade — Jundiahy, 10 de Maio de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves.
Inspector Geral.

249

(Annexo n.º 6)

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO E RECEITA DO TRAFEGO PROPRIO NO ANNO DE 1899.

FLUVIAL

Estações	VIAJANTES 1.ª Classe		VIAJANTES 2.ª Classe		VIAJANTES TOTAL		Encommendas e Bagagens		Animaes em trem de Passageiros		Telegrammas			Mercadorias		Animaes em trem de cargas		Vapores e trens especiaes		Armazenagens	Rendas diversas	Producto total
	Numero	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Peso em kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Palavras	Producto	Peso em kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto			
Porto Ferreira . .	349	1:270$970	—	—	349	1:270$970	6.793	294$700	15	21$900	108	1.568	86$400	329.291	1:795$300	—	—	1	127$560	3$700	3$900	3:604$430
» Prainha. . .	18	46$100	—	—	18	46$100	75	3$200	—	—	45	785	42$600	6.494	21$600	—	—	—	—	—	$800	114$300
» Amaral. . .	61	221$840	—	—	61	221$840	2.460	78$800	51	45$800	83	1.626	91$800	9.007	177$800	—	—	—	—	—	$400	616$440
» Jatahy . . .	23	122$450	—	—	23	122$450	42	2$400	—	—	159	2.416	127$000	6.035	35$900	—	—	—	—	—	$200	287$950
» Guatapará. .	16	98$860	—	—	16	98$860	1.403	28$100	—	—	128	2.006	119$200	27.064	150$900	—	—	—	—	—	5$200	402$260
» M. Prado. .	47	93$630	—	—	47	93$630	105	5$400	37	31$100	103	1.753	92$000	10.937	136$800	—	—	1	249$800	9$000	8$100	625$830
» Barrinha . .	40	97$290	—	—	40	97$290	810	18$500	3	1$600	31	526	30$600	10.043	102$400	—	—	—	—	—	—	250$390
» Pitangueiras.	55	125$680	—	—	55	125$680	865	12$400	—	—	112	1.504	79$500	7.082	61$200	—	—	—	—	13$300	74$400	366$480
» Pontal . . .	35	177$120	—	—	35	177$120	1.191	49$300	1	$500	108	1.765	93$800	73.114	318$000	—	—	—	—	17$300	14$200	670$220
Total . . .	644	2:253$940	—	—	644	2:253$940	13.744	492$800	107	100$900	880	13.949	762$900	479.067	2:799$900	—	—	2	377$360	43$300	107$200	6:938$300

DESCALVADENSE

Descalvado . . .	989 1/2	1:628$750	4.168 1/2	4:083$380	5.158	5:712$130	40.745	817$700	32	24$900	223	1.012	63$400	477.316	2:136$300	—	—	—	—	—	—	8:754$430
São Miguel. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pantano	275	380$900	1.122	923$040	1.397	1:303$940	3.168	49$600	9	3$600	31	452	23$400	12.791	53$400	—	—	—	—	114$100	91$600	1:639$640
Aurora.	370 1/2	826$990	1.684	2:044$250	2.054 1/2	2:871$240	7.331	172$000	11	7$100	58	756	42$300	44.299	165$400	—	—	—	—	89$400	27$400	3:374$840
Total . .	1.635	2:836$640	6.974 1/2	7:050$670	8.609 1/2	9:887$310	51.244	1:039$300	52	35$600	312	2 220	129$100	534.406	2:355$100	—	—	—	—	203$500	119$000	13:768$910

SANTA RITA

Porto Ferreira . .	767 1/2	1:656$080	2.159 1/2	2:619$310	2.927	4:275$390	10.353	447$000	18	76$600	221	2.646	157$200	102.599	892$300	—	—	—	—	—	10$800	5:859$290
Tombadouro . . .	20 1/2	14$380	156	66$050	176 1/2	80$430	64	1$600	1	$600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$600	$300	83$530
Santa Rita	475	917$950	1.952	2:277$800	2.427	3:195$750	4.239	191$800	2	3$400	134	1.752	89$600	1.174.846	3:340$300	—	—	1	120$000	305$500	128$300	7:374$650
Total . . .	1.263	2:588$410	4.267 1/2	4:963$160	5.530 1/2	7.551$570	14.656	640$400	21	80$600	355	398	246$800	1.277.445	4:232$600	—	—	1	120$000	306$100	139$400	13:317$470

Repartição da Contabilidade — Jundiahy, 10 de Maio de 1900.

F. Gonçalves de Campos,

M. P. TORRES NEVES,

(ANNEXO N. 7)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO E RECEITA DO TRAFEGO COMMUM NO ANNO DE 1899.

FLUVIAL

Estações	VIAJANTES								Encommendas e Bagagens			Animaes em trem de passageiros			Telegrammas					MERCADORIAS							Animaes em trem de cargas			PRODUCTO TOTAL	Importancia arrecadada nas Estações do Trafego proprio e commum	
	1.ª Classe			2.ª Classe			TOTAL		Peso em kilos			Numero dos			Despachados		Recebidos			CAFÉ			VARIOS			TOTAL						
	Numero dos		Producto	Numero dos		Producto					Producto			Producto	Numero	Palavras	Numero	Palavras	Producto	Peso em kilos		Producto	Peso em kilos		Producto	Peso em kilos	Producto	Numero dos		Producto		Trafego de Passageiros	Trafego de Mercadorias
	Embarcados	Desembarcados		Embarcados	Desembarcados		Numero	Producto	Despachadas	Recebidas		Despachados	Recebidos							Despachado	Recebido		Despachados	Recebidos				Despachados	Recebidos				
Porto Ferreira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1:961$800	2:243$600
Prainha	—	—	—	—	—	—	—	—	988	775	16$040	—	2	$790	62	796	56	659	76$610	484.585	—	8:820$560	99.029	47.017	310$310	630.631	9:130$870	—	—	—	9:224$310	307$100	17$400
Amaral	—	—	—	—	—	—	—	—	617	3.816	99$800	—	—	—	102	1.771	118	1.435	181$370	1.445.106	—	28:544$050	71.505	289.168	1:668$270	1.805.779	30:212$320	—	—	—	30:493$490	814$300	191$200
Jatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	$990	—	—	—	15	255	6	81	16$910	—	—	—	2.187	30.145	1:620$670	32.332	1:620$670	—	—	—	1:638$570	306$500	88$200
Guatapará	—	2	16$700	—	—	—	2	16$700	121	4.855	415$660	—	—	—	452	7.505	522	7.079	797$290	2 757.695	—	78:689$800	194.101	706.286	14:424$670	3.658.082	93:114$470	—	—	—	94:344$120	1:218$600	154$100
M. Prado	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1.907	172$950	—	—	—	273	3.896	338	4.425	465$500	3.130.847	—	85:364$570	785.608	539.921	13:589$310	4.436.376	98:953$880	—	—	—	99:592$330	1:025$700	186$600
Barrinha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	192	20$020	—	—	—	81	1.170	59	758	101$310	853.611	—	31:251$710	168.896	37.471	1:481$830	1.059 978	32:733$540	—	—	—	32:854$870	306$240	198$60
Pitangueiras	—	—	—	—	—	—	—	—	106	3.135	344$190	—	—	—	213	3.367	237	3.147	347$570	412.790	—	15:851$650	1. 379. 684	549. 753	21:965$180	2. 342. 227	37:816$830	—	—	—	38:508$590	660$700	495$200
Pontal	—	—	—	—	—	—	—	—	465	4. 156	522$200	—	—	—	101	1. 574	71	838	123$570	636. 634	—	25:045$860	856. 331	944. 139	23:469$030	2. 437. 134	48:514$890	—	—	—	49:160$660	680$600	127$500
Somma	—	2	16$700	—	—	—	2	16$700	2. 303	18. 881	1:591$850	—	2	$790	1. 299	20. 334	1. 407	18. 422	2:110$130	9. 721. 268	—	273:568$200	3. 537. 341	3. 143. 930	78:529$270	16. 402. 539	352:097$470	—	—	—	355:816$940	7:281$540	3:523$660

DESCALVADENSE

Descalvado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8:711$200	598$700
S. Miguel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110. 895	—	319$380	—	—	—	110. 895	319$380	—	—	—	319$380	—	—
Pitanno	—	7 1/2	10$500	—	8	5$680	15 1/2	16$180	8. 429	9. 663	321$410	11	29	208$280	149	2. 067	221	2. 634	248$880	1 227. 628	—	7:077$710	18. 405	581. 085	1:699$170	1. 827. 118	8:776$880	—	—	—	9:383$630	3:631$650	10:190$900
Cora	—	12	25$200	—	10	11$280	22	36$480	14. 161	23. 139	989$470	9	13	299$920	230	3. 100	286	3. 480	361$050	3. 028. 305	—	25:596$990	21. 604	800. 139	3:231$250	3. 850. 048	28:828$240	—	—	—	30:245$160	7:606$050	5:870$200
Somma	—	19 1/2	35$700	—	18	16$960	37 1/2	52$660	22. 590	32. 802	1:310$880	20	42	508$200	379	5. 167	507	6. 114	609$930	4. 366. 828	—	32:994$080	40. 009	1. 381. 224	4:930$420	5. 788. 061	37:924$500	—	—	—	39:948$170	19:948$900	16:659$800

SANTA RITA

Porto Ferreira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6:539$100	551$300
Tombadouro	2	—	28$00	17 1/2	9 1/2	21$600	29	24$400	588	238	23$000	—	—	—	2	24	—	—	1$200	—	—	—	7.797	801	18$280	8.598	18$280	—	—	—	66$880	270$400	43$000
Santa Rita	1. 850	1. 834	7:752$010	3. 632 1/2	3. 466	8:464$050	10. 782 1/2	16:216$060	60. 570	70. 461	5:696$150	113	36	488$280	1. 809	25. 822	1. 864	23. 744	2:600$520	5. 785. 738	—	73:981$320	349. 460	3. 073. 651	34:636$940	9. 208. 849	108:618$260	—	—	—	133:619$270	66:532$050	152:729$400
Somma	1. 852	1. 834	7:754$810	3. 650	3. 475 1/2	8:485$650	10. 811 1/2	16:240$460	61. 158	70. 699	5:719$150	113	36	488$280	1. 811	25. 846	1. 864	23. 744	2:601$720	5. 785. 738	—	73:981$320	357. 257	3 074. 452	34:655$220	9. 217. 447	108:636$540	—	—	—	133:686$150	73:341$550	153:323$700

Repartição da Contabilidade — Jundiahy, 10 de Maio de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

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 1,m 60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

De	PAULISTA (FERREA) 1,m 60 — VIAJANTES: 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	6.591	25.759½	32.350½	103.091	217
Louveira	2.135½	9.454	11.589½	35.737	76
Rocinha	1.890½	11.066½	12.957	72.006	150
Vallinhos	5.446½	15.524½	20.971	51.666	109
Campinas	19.179½	53.984	73.163½	454.760	459
Boa Vista	837½	3.156½	3.994	8.147	40
Rebouças	2.716½	9.361	12.077½	47.028	65
Villa Americana	2.998	12.744	15.742	114.981	149
Tatú	1.289½	7.472½	8.742	20.960	67
Limeira	7.155½	25.260½	32.416	182.045	228
Cordeiro	3.207	17.734½	20.941½	49.479	97
Santa Gertrudes	1.386½	7.470	8.856½	18.531	48
Rio Claro	5.798½	16.846	22.644½	101.205	151
Remanso	290½	3.141½	3.432	11.270	75
Araras	4.804½	14.961	19.765½	103.079	160
Goabiroba	394	3.718½	4.112½	10.050	90
São Bento	158	4.451½	4.609½	19.405	77
Leme	3.068½	15.358½	18.427	118.933	120
Souza Queiroz	548½	5.992	6.540½	24.506	50
Pirassununga	4.826½	15.859½	20.686	114.533	171
Emas	334	3.093½	3.427½	37.654	36
Bagaussú	263	3.099	3.362	28.957	61
Santa Silveria	355	1.910½	2.265½	11.005	37
Santa Cruz	1.806	9.169½	10.975½	85.068	123
Santa Veridiana	1.366½	5.186½	6.553	20.082	118
Porto Ferreira	1.892½	5.991	7.883½	32.947	128
Descalvado	2.677	5.505	8.182	37.635	95
Somma	83.396½	313.271	396.667½	1.893.260	3.197
Paulista Fluvial	—	—	—	291	—
S. Paulo Railway	19.043½	32.079	51.122½	1.062.121	676
Mogyana	874½	1.787	2.661½	60.794	154
Paulista Rio Claro	3.698	9.656½	13.354½	110.866	338
Comp. Araraquara	—	—	—	2.531	5
Bragantina	256	630½	886½	9.278	389
Sorocabana e Ituana	502½	651½	1.154	36.741	38
Paulista Santa Rita	1.252	2.499½	3.751½	24.121	79
Itatibense	1.131½	2.012	3.143½	24.636	33
Paulista Descalvado	—	—	—	8.872	15
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	17.752	49
Somma	26.758	49.316	76.074	1.358.003	1.776
Total geral	110.154½	362.587	472.741½	3.251.263	4.973

De	PAULISTA (FLUVIAL) — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	48	—
Louveira	—	—	—	—	—
Rocinha	—	—	—	—	—
Vallinhos	—	—	—	—	—
Campinas	87½	247½	335	2.693	—
Boa Vista	—	—	—	—	—
Rebouças	—	—	—	—	—
Villa Americana	—	—	—	152	—
Tatú	11½	24½	36	119	1
Limeira	55½	126	181½	2.381	2
Cordeiro	15	151	166	506	4
Santa Gertrudes	1	14½	15½	191	—
Rio Claro	73½	114½	188	3.149	1
Remanso	—	12	12	—	—
Araras	70	147	217	2.156	—
Goabiroba	—	41	41	485	1
São Bento	2	1	3	—	—
Leme	72	334½	406½	3.390	7
Souza Queiroz	4	57	61	16	1
Pirassununga	551	913½	1.464½	8.813	2
Emas	2	28	30	36	—
Bagaussú	—	16	21	18	—
Santa Silveria	16	15	31	678	1
Santa Cruz	73½	158½	232	4.833	—
Santa Veridiana	32	89½	121½	499	—
Porto Ferreira	—	—	—	—	—
Descalvado	266½	178½	445	3.266	—
Somma	1.388½	2.848½	4.237	34.181	20
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	415½	561½	977	33.178	13
Mogyana	—	—	—	466	—
Paulista Rio Claro	30	65½	95½	1.215	1
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	—	—	84	—
Sorocabana e Ituana	—	—	—	1.256	2
Paulista Santa Rita	—	—	—	—	—
Itatibense	—	—	—	102	—
Paulista Descalvado	—	—	—	33	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	—	—
Somma	445½	627	1.072½	36.354	16
Total geral	1.834	3.475½	5.309½	70.515	36

De	PAULISTA (SANTA RITA) — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	31	93½	124½	781	—
Louveira	2	5	7	—	—
Rocinha	1	5	6	—	—
Vallinhos	—	—	—	—	—
Campinas	1.418			2.693	—
Boa Vista	—	—	—	—	—
Rebouças	—	2	2	—	—
Villa Americana	16½	73½	90	281	—
Tatú	11½	24½	36	119	1
Limeira	55½	126	181½	2.381	2
Cordeiro	15	151	166	506	4
Santa Gertrudes	1	14½	15½	191	—
Rio Claro	73½	114½	188	3.149	1
Remanso	—	12	12	—	—
Araras	70	147	217	2.156	—
Goabiroba	—	41	41	485	1
São Bento	2	1	3	—	—
Leme	72	334½	406½	3.390	7
Souza Queiroz	4	57	61	16	1
Pirassununga	551	913½	1.464½	8.813	2
Emas	2	28	30	36	—
Bagaussú	—	16	21	18	—
Santa Silveria	16	15	31	678	1
Santa Cruz	73½	158½	232	4.833	—
Santa Veridiana	32	89½	121½	499	—
Porto Ferreira	—	—	—	—	—
Descalvado	266½	178½	445	3.266	—
Somma	1.388½	2.848½	4.237	34.181	20
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	415½	561½	977	33.178	13
Mogyana	—	—	—	466	—
Paulista Rio Claro	30	65½	95½	1.215	1
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	—	—	84	—
Sorocabana e Ituana	—	—	—	1.256	2
Paulista Santa Rita	—	—	—	—	—
Itatibense	—	—	—	102	—
Paulista Descalvado	—	—	—	33	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	—	—
Somma	445½	627	1.072½	36.354	16
Total geral	1.834	3.475½	5.309½	70.515	36

De	PAULISTA (DESCALVADENSE) — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	209	—
Louveira	—	—	—	—	—
Rocinha	—	—	—	36	—
Vallinhos	—	—	—	88	—
Campinas	2.225			10	—
Boa Vista	—	—	—	20	1
Rebouças	—	—	—	10	—
Villa Americana	—	—	—	80	—
Tatú	—	—	—	143	—
Limeira	—	—	—	2.664	—
Cordeiro	—	—	—	45	—
Santa Gertrudes	—	—	—	68	—
Rio Claro	—	—	—	42	—
Remanso	—	—	—	—	—
Araras	—	—	—	688	—
Goabiroba	—	—	—	—	—
São Bento	—	—	—	57	—
Leme	—	—	—	464	—
Souza Queiroz	—	—	—	205	1
Pirassununga	—	—	—	4.623	—
Emas	—	—	—	15	—
Bagaussú	—	—	—	1.089	—
Santa Silveria	—	—	—	220	—
Santa Cruz	—	—	—	144	1
Santa Veridiana	—	—	—	475	—
Porto Ferreira	—	—	—	1.956	26
Descalvado	—	—	—	15.489	30
Somma	—	—	—	15.489	30
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	19½	18	37½	14.058	7
Mogyana	—	—	—	311	—
Paulista Rio Claro	—	—	—	1.574	—
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	—	—	78	—
Sorocabana e Ituana	—	—	—	408	—
Paulista Santa Rita	—	—	—	763	7
Itatibense	—	—	—	—	—
Paulista Descalvado	—	—	—	—	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	15	—
Somma	19½	18	37½	17.207	14
Total geral	19½	18	37½	32.696	44

De	SÃO PAULO RAILWAY — VIAJANTES: 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	—	—
Louveira	388½	1.529	1.917½	16.917	27
Rocinha	178½	922	1.100½	14.358	35
Vallinhos	311	841	1.152	17.325	25
Campinas	13.200½	16.547½	29.748	248.161	414
Boa Vista	20½	43	63½	1.470	—
Rebouças	109	258	367	4.440	6
Villa Americana	466½	1.163	1.629½	20.139	94
Tatú	50	131	181	2.425	12
Limeira	1.103½	1.252	2.355½	86.492	37
Cordeiro	192	683½	875½	13.868	6
Santa Gertrudes	148½	377½	526	10.522	40
Rio Claro	2.011	1.873½	3.884½	52.912	47
Remanso	37	83½	120½	864	—
Araras	724	924	1.648	26.226	25
Goabiroba	129½	198	327½	8.080	9
São Bento	57	93	150	3.710	1
Leme	299½	576	875½	13.246	50
Souza Queiroz	96	211	307	3.610	5
Pirassununga	479	623½	1.102½	16.244	6
Emas	49½	37½	87	7.031	18
Bagaussú	76	160	236	7.841	3
Santa Silveria	220½	189	409½	5.294	11
Santa Cruz	329	1.087½	1.416½	11.739	18
Santa Veridiana	768½	1.048½	1.817	10.801	15
Porto Ferreira	312	647½	959½	9.029	20
Descalvado	643½	1.136	1.779½	15.547	16
Somma	22.400½	32.636	55.036½	628.291	940
Paulista Fluvial	—	—	—	1.810	—
S. Paulo Railway	12.765	22.284½	35.049½	790.665	538
Mogyana	6.957	15.553½	22.510½	251.876	314
Paulista Rio Claro	—	3	3	4.189	2
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	541	1.007½	1.548½	29.131	22
Sorocabana e Ituana	2.010	1.165½	3.175½	115.273	43
Paulista Santa Rita	—	—	—	9.295	1
Itatibense	—	11	11	25.641	20
Paulista Descalvado	—	—	—	1.879	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	—	—
Somma	22.273	40.025	62.298	1.227.880	940
Total geral	44.673½	72.661	117.334½	1.856.171	1.880

De	MOGYANA — VIAJANTES: 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	37	26	63	18.965	16
Louveira	—	—	—	825	3
Rocinha	—	—	—	1.804	8
Vallinhos	—	1	1	5.122	3
Campinas	—	—	—	—	—
Boa Vista	—	—	—	500	8
Rebouças	—	—	—	6.000	29
Villa Americana	—	1	1	8.030	17
Tatú	—	—	—	224	1
Limeira	—	—	—	3.835	2
Cordeiro	—	—	—	467	1
Santa Gertrudes	—	—	—	958	2
Rio Claro	18	2	20	3.387	2
Remanso	—	—	—	288	1
Araras	2	—	2	1.461	2
Goabiroba	—	—	—	702	2
São Bento	—	—	—	1.046	5
Leme	5	5	5	1.766	1
Souza Queiroz	—	—	—	397	—
Pirassununga	—	—	—	1.055	—
Emas	—	—	—	—	—
Bagaussú	—	—	—	3	—
Santa Silveria	—	—	—	27	—
Santa Cruz	—	—	—	37	—
Santa Veridiana	—	—	—	—	—
Porto Ferreira	—	6	6	606	—
Descalvado	—	1	1	998	—
Somma	57	42	99	58.503	103
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	11.045½	15.029	26.074½	1.006.782	287
Mogyana	—	—	—	—	—
Paulista Rio Claro	7	56	63	21.218	23
Comp. Araraquara	—	17	17	439	1
Bragantina	103	57½	160½	9.291	4
Sorocabana e Ituana	2	2	4	24.696	35
Paulista Santa Rita	541	1.007½	1.548½	29.131	22
Itatibense	79	45	124	12.673	10
Paulista Descalvado	—	—	—	1.879	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	—	—
Somma	11.236½	15.206½	26.443	1.077.841	361
Total geral	11.293½	15.248½	26.542	1.136.344	464

De	PAULISTA (RIO CLARO) 1.m00 — VIAJANTES: 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	463	910½	1.373½	11.754	12
Louveira	41½	99	140½	451	5
Rocinha	3	24	27	336	—
Vallinhos	3	31	37	1.484	26
Campinas	1.865	4.528	6.393	67.369	177
Boa Vista	13	34	47	93	—
Rebouças	29	131	160	2.962	19
Villa Americana	104	416½	520½	9.796	25
Tatú	10	41	51	466	14
Limeira	407½	991½	1.399	15.503	40
Cordeiro	160	635	795	4.832	17
Santa Gertrudes	31½	222	253½	4.336	44
Rio Claro	424	416½	840½	13.867	31
Remanso	11	74	85	868	2
Araras	424	416½	840½	13.867	31
Goabiroba	7	30	37	1.647	6
São Bento	—	13½	13½	231	1
Leme	48½	132	180½	2.048	4
Souza Queiroz	4	26	30	507	—
Pirassununga	84	233	317	3.958	7
Emas	7	9½	16½	4.295	1
Bagaussú	5	10	15	294	—
Santa Silveria	34½	34	68½	1.008	3
Santa Cruz	52½	242	294½	2.475	1
Santa Veridiana	29½	48½	78	2.409	9
Porto Ferreira	28½	117	145½	1.652	3
Descalvado	77½	128	205½	2.872	1
Somma	3.940½	9.577½	13.524	157.523	448
Paulista Fluvial	—	—	—	18	—
S. Paulo Railway	5.326½	10.703	16.029½	528.592	217
Mogyana	16	51	67	31.972	37
Paulista Rio Claro	—	—	—	—	—
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	—	—	1.434	3
Sorocabana e Ituana	4	5	9	19.347	24
Paulista Santa Rita	59	143	202	2.287	1
Itatibense	—	2	2	1.609	3
Paulista Descalvado	—	—	—	1.954	1
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	1.558	5
Somma	5.405½	10.904	16.309½	588.771	291
Total geral	9.352	20.481½	29.833½	746.294	739

De	COMP. ARARAQUARA — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	143	—
Louveira	—	—	—	126	—
Rocinha	—	—	—	—	—
Vallinhos	—	—	—	—	—
Campinas	—	—	—	2.843	3
Boa Vista	—	—	—	287	—
Rebouças	—	—	—	105	—
Villa Americana	—	—	—	296	—
Tatú	—	—	—	—	—
Limeira	—	—	—	584	—
Cordeiro	—	—	—	157	—
Santa Gertrudes	—	—	—	528	1
Rio Claro	—	—	—	—	—
Remanso	—	—	—	—	—
Araras	—	—	—	190	—
Goabiroba	—	—	—	—	—
São Bento	—	—	—	—	—
Leme	—	—	—	82	—
Souza Queiroz	—	—	—	—	—
Pirassununga	—	—	—	65	—
Emas	—	—	—	—	—
Bagaussú	—	—	—	—	—
Santa Silveria	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	—	—	14	—
Santa Veridiana	—	—	—	—	—
Porto Ferreira	—	—	—	—	—
Descalvado	—	—	—	—	—
Somma	—	—	—	5.592	4
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	8	28	36	16.034	2
Mogyana	—	—	—	200	1
Paulista Rio Claro	—	—	—	—	—
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	—	—	—	—
Sorocabana e Ituana	—	—	—	2.347	1
Paulista Santa Rita	—	—	—	—	—
Itatibense	—	—	—	—	—
Paulista Descalvado	—	—	—	—	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	—	—
Somma	8	28	36	18.581	4
Total geral	—	28	36	24.173	8

De	ITATIBENSE — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	4	20	24	19.898	71
Louveira	—	—	—	—	—
Rocinha	—	—	—	1.452	—
Vallinhos	—	—	—	1.889	—
Campinas	2		2	11.591	6
Boa Vista	—	—	—	—	—
Rebouças	—	—	—	19	—
Villa Americana	—	—	—	596	—
Tatú	—	—	—	—	—
Limeira	—	—	—	201	1
Cordeiro	—	—	—	15	—
Santa Gertrudes	—	—	—	—	—
Rio Claro	—	—	—	713	1
Remanso	—	—	—	29	—
Araras	—	—	—	445	—
Goabiroba	—	—	—	126	2
São Bento	—	—	—	86	1
Leme	—	—	—	124	—
Souza Queiroz	—	—	—	38	—
Pirassununga	—	—	—	3	—
Emas	—	—	—	3	—
Bagaussú	—	—	—	—	—
Santa Silveria	—	—	—	62	2
Santa Cruz	—	—	—	5	—
Santa Veridiana	—	—	—	875	4
Porto Ferreira	—	—	—	340	—
Descalvado	—	—	—	71	—
Somma	6	20	26	36.697	86
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	982½	1.086	2.068½	81.118	27
Mogyana	—	—	—	6.460	34
Paulista Rio Claro	1	1	2	2.211	—
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	3	3	4.102	157
Sorocabana e Ituana	2	1	3	4.231	10
Paulista Santa Rita	—	—	—	1.935	—
Itatibense	—	—	—	—	—
Paulista Descalvado	—	—	—	—	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	375	1
Somma	984½	1.091	2.075½	100.432	229
Total geral	990½	1.111	2.101½	137.129	315

De	R. FERREO CAMPINEIRO — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	1.920	—
Louveira	—	—	—	160	—
Rocinha	—	—	—	456	—
Vallinhos	—	—	—	1.889	—
Campinas	—	—	—	—	—
Boa Vista	—	—	—	287	—
Rebouças	—	—	—	2.045	9
Villa Americana	—	—	—	938	—
Tatú	—	—	—	184	2
Limeira	—	—	—	1.802	3
Cordeiro	—	—	—	183	—
Santa Gertrudes	—	—	—	142	—
Rio Claro	—	—	—	316	—
Remanso	—	—	—	142	—
Araras	—	—	—	712	—
Goabiroba	—	—	—	99	1
São Bento	—	—	—	104	2
Leme	—	—	—	48	—
Souza Queiroz	—	—	—	38	—
Pirassununga	—	—	—	3	—
Emas	—	—	—	3	—
Bagaussú	—	—	—	—	—
Santa Silveria	—	—	—	62	2
Santa Cruz	—	—	—	5	—
Santa Veridiana	—	—	—	875	4
Porto Ferreira	—	—	—	340	—
Descalvado	—	—	—	71	—
Somma	—	—	—	1.924	19
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	—	—	—	39.232	6
Mogyana	—	—	—	—	—
Paulista Rio Claro	—	—	—	1.613	4
Comp. Araraquara	—	—	—	1.022	—
Bragantina	—	—	—	437	—
Sorocabana e Ituana	—	—	—	520	—
Paulista Santa Rita	—	—	—	1.283	—
Itatibense	—	—	—	2.427	—
Paulista Descalvado	—	—	—	615	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	1.127	1
Somma	—	—	—	11.924	19
Total geral	—	5	5	56.663	30

De	U. SOROCABANA e ITUANA — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	—	—
Louveira	—	—	—	323	—
Rocinha	2	—	2	905	4
Vallinhos	—	—	—	3.907	14
Campinas	4	12	16	4.744	23
Boa Vista	—	—	—	154	—
Rebouças	—	—	—	426	—
Villa Americana	—	—	—	3.216	—
Tatú	—	—	—	116	—
Limeira	—	5	5	2.139	—
Cordeiro	—	—	—	40	—
Santa Gertrudes	—	—	—	32	—
Rio Claro	—	—	—	2.828	—
Remanso	—	—	—	349	4
Araras	—	—	—	584	2
Goabiroba	—	—	—	347	—
São Bento	—	—	—	159	—
Leme	—	—	—	159	—
Souza Queiroz	—	—	—	7	—
Pirassununga	—	—	—	83	—
Emas	—	—	—	3	—
Bagaussú	—	—	—	—	49
Santa Silveria	—	—	—	174	—
Santa Cruz	—	—	—	275	—
Santa Veridiana	—	—	—	178	—
Porto Ferreira	—	—	—	188	1
Descalvado	—	—	—	621	—
Somma	2	14	16	40.633	43
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	—	—	—	—	—
Mogyana	—	—	—	—	—
Paulista Rio Claro	2	8	10	18.600	9
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	5	5	22.585	16
Sorocabana e Ituana	—	—	—	154	—
Paulista Santa Rita	—	—	—	426	—
Itatibense	—	—	—	3.216	—
Paulista Descalvado	—	—	—	116	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	1.127	1
Somma	2	22	24	55.870	42
Total geral	4	36	40	96.503	85

De	BRAGANTINA — VIAJANTES: 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	—	—
Louveira	—	—	—	267	1
Rocinha	—	—	—	168	—
Vallinhos	—	—	—	81	1
Campinas	4	12	16	4.744	23
Boa Vista	—	—	—	—	—
Rebouças	—	—	—	40	—
Villa Americana	—	—	—	117	—
Tatú	—	—	—	4	—
Limeira	—	5	5	978	—
Cordeiro	—	—	—	—	—
Santa Gertrudes	—	—	—	4	—
Rio Claro	—	—	—	493	—
Remanso	—	—	—	—	—
Araras	—	—	—	183	—
Goabiroba	—	—	—	—	—
São Bento	—	—	—	—	—
Leme	—	—	—	114	—
Souza Queiroz	—	—	—	—	—
Pirassununga	—	—	—	83	—
Emas	—	—	—	—	2
Bagaussú	—	—	—	—	—
Santa Silveria	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	—	—	149	—
Santa Veridiana	—	—	—	—	—
Porto Ferreira	—	2	2	100	—
Descalvado	—	—	—	99	—
Somma	—	2	2	1.000	—
Paulista Fluvial	—	—	—	—	—
S. Paulo Railway	—	—	—	7.673	27
Mogyana	—	—	—	9.464	19
Paulista Rio Claro	—	—	—	4.256	6
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—
Bragantina	—	—	—	127	2
Sorocabana e Ituana	—	—	—	148	—
Paulista Descalvado	—	—	—	—	—
R. Ferreo Campineiro	—	—	—	148	—
Somma	4	14	18	7.673	27
Total geral	19	51	70	26.363	61

Jundiahy, 30 de Abril de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

NEXO N.º 10)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Estatistica do movimento de Passageiros, Bagagens e Animaes com indicação das procedencias e destinos

BITOLA DE 1,m00 SECÇÃO RIO CLARO

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

De	PAULISTA (RIO CLARO) 1.m00 — Viajantes 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	PAULISTA (FLUVIAL) — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Rio Claro	7.594	18.801,5	26.395,5	228.800	242	—	—	—	—	—
Morro Grande	1.575,5	5.725	7.300,5	29.258	102	—	—	—	—	—
Corumbatahy	852,5	4.365,5	5.218,0	26.205	105	—	—	—	—	—
Annapolis	1.858,5	8.077,5	9.936,0	74.929	150	—	—	—	—	—
Oliveiras	546.5	2.140,5	2.687,0	18.973	87	—	—	—	—	—
V. Rio Claro	768	2.234,5	3.002,5	13.917	67	—	—	—	—	—
Colonia	409	2.655,5	3.064,5	20.692	120	—	—	—	—	—
São Carlos	19.738	59.528	79.266	567.954	536	—	—	—	75	—
Babylonia	1.182	5.612,5	6.794,5	29.500	171	—	—	—	—	—
Floresta	539,5	2.336,5	2.876,0	14.221	63	—	—	—	—	—
Canchim	86,5	684,5	771,0	5.628	15	—	—	—	—	—
Capão Preto	571	2.376	2.947	16.957	55	—	—	—	—	—
Agua Vermelha	875	4.294	5.169	27.855	134	—	—	—	—	—
Ararahy	749	3.482,5	4.231,5	28.646	125	—	—	—	—	—
Santa Eudoxia	1.104	4.355	5.459	35.482	103	—	—	—	—	—
Angico	106,5	498	604,5	2.965	13	—	—	—	—	—
Monjolinho	1.177,5	5.152	6.329,5	36.070	112	—	—	—	—	—
Jacaré	979	4.615	5.594	28.565	123	—	—	—	—	—
Ribeirão Bonito	3.167,5	6.871	10.038,5	53.488	224	—	—	—	—	—
Visconde do Pinhal	3.384	11.212,5	14.596,5	54.833	159	—	—	—	—	—
Fortaleza	1.568,5	5.780	7.348,5	23.403	92	—	—	—	—	—
Ouro	949,5	3.515	4.464,5	9.323	20	—	—	—	—	—
Araraquara	10.894,5	29.479	40.373,5	269.162	280	—	—	—	—	—
Americo Braziliense	3.736	11.867,5	15.603,5	68.036	165	—	—	—	—	—
Santa Lucia	2.962,5	9.909,5	12.872,0	75.338	228	—	—	—	—	—
Rincão	1.287	5.723,5	7.010,5	24.813	67	—	—	—	—	—
Motuca	158	1.509,5	1.667,5	6.303	37	—	—	—	—	—
Hammond	690,5	3.540,5	4.231,0	20.640	143	—	—	—	—	—
Guariba	2.730.5	9.309,5	12.040,0	91.672	144	—	—	—	—	—
Corrego Rico	944	2.787	3.731,0	18.016	38	—	—	—	—	—
Jaboticabal	4.467	9.870	14.337	89.415	140	—	—	—	—	—
Morro Pellado	1.106	3.424	4.530	30.707	72	—	—	—	—	—
Campo Alegre	797	2.213,5	3.010,5	19.191	55	—	—	—	—	—
Brotas	2.519,5	4.806,5	7.326,0	76.718	47	—	—	—	—	—
Espraiado	300,5	1.685	1.985,5	12.967	33	—	—	—	—	—
Torrinha	2.078,5	4.686,5	6.765,0	28.726	135	—	—	—	—	—
Ventania	468,5	2.263,5	2.732,0	16.832	46	—	—	—	—	—
Dous Corregos	3.151,5	6.999,5	10.151,0	61.798	101	—	—	—	—	—
Mineiros	2.436,5	6.556	8.992,5	64.259	104	—	—	—	—	—
Banharão	835,5	3.191	4.026,5	20.493	79	—	—	—	—	—
Jahú	4.072,5	9.289	13.361,5	76.238	172	—	—	—	—	—
Saldanha Marinho	126,5	742,5	869,0	3.065	9	—	—	—	—	—
Capim Fino	79,5	600,5	680,0	1.324	10	—	—	—	—	—
Falcão Filho	60,5	397,5	458,0	1.537	6	—	—	—	—	—
Campos Salles	129,5	601,5	731,0	3.979	27	—	—	—	—	—
Somma	95.813,5	295.765,0	391.578,5	2.428.893	4.956	—	—	—	75	—
Comp. Araraquara	—	—	—	13.292	12	—	—	—	—	—
Total Geral	95.813,5	295.765,0	391.578,5	2.442.185	4.968	—	—	—	75	—

De	PAULISTA (FERREA) 1.m 60 — Viajantes 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	PAULISTA (DESCALVADENSE) — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	31½	295	326½	3.376	8	—	—	—	5	—
Corumbatahy	69	312½	381½	3.912	12	—	—	—	—	—
Annapolis	141	479½	620½	6.393	14	—	—	—	7	—
Oliveiras	65	100	165	1.967	2	—	—	—	202	—
V. Rio Claro	26	57	83	1.047	4	—	—	—	—	—
Colonia	96½	218½	315	3.653	7	—	—	—	14	—
São Carlos	1.211½	2.436	3.647½	20.665	53	—	—	—	281	—
Babylonia	38	45	83	1.244	5	—	—	—	32	—
Floresta	26½	41½	68	1.974	12	—	—	—	—	—
Canchim	—	3½	3½	50	—	—	—	—	—	—
Capão Preto	4	9½	13½	174	—	—	—	—	—	—
Agua Vermelha	23	49	72	566	2	—	—	—	—	—
Ararahy	15½	36½	52	721	5	—	—	—	—	—
Santa Eudoxia	69½	97	166½	3.834	7	—	—	—	—	—
Angico	—	5½	5½	38	—	—	—	—	—	—
Monjolinho	5	43	48	597	4	—	—	—	9	—
Jacaré	16½	60	76½	1.759	11	—	—	—	—	—
Ribeirão Bonito	97	368	465	3.782	3	—	—	—	593	—
Visconde do Pinhal	46	147	193	1.518	6	—	—	—	36	—
Fortaleza	10	58½	68½	1.058	1	—	—	—	—	—
Ouro	34	63	97	1.086	3	—	—	—	31	—
Araraquara	215½	706	921½	8.364	18	—	—	—	350	—
Americo Braziliense	7½	150½	158	1.660	14	—	—	—	2	—
Santa Lucia	23	188	211	1.001	1	—	—	—	—	—
Rincão	12½	62	74½	671	7	—	—	—	—	—
Motuca	3	26	29	165	15	—	—	—	—	—
Hammond	23½	49½	73	613	1	—	—	—	12	—
Guariba	36	235½	271½	2.034	6	—	—	—	—	—
Corrego Rico	15½	95½	111	1.332	12	—	—	—	—	—
Jaboticabal	324½	807½	1.132	7.071	26	—	—	—	—	—
Morro Pellado	56	145½	201½	2.699	5	—	—	—	—	—
Campo Alegre	49½	93	142½	2.141	9	—	—	—	—	—
Brotas	79½	252½	332	4.050	2	—	—	—	—	—
Espraiado	3	40	43	128	—	—	—	—	—	—
Torrinha	90	126½	216½	2.009	5	—	—	—	—	—
Ventania	16	67	83	356	2	—	—	—	—	—
Dous Corregos	112½	252½	365	2.673	4	—	—	—	—	—
Mineiros	81	219	300	1.677	15	—	—	—	—	—
Banharão	67½	118	185½	1.947	5	—	—	—	—	—
Jahú	414	1.028½	1.442½	9.590	22	—	—	—	—	—
Saldanha Marinho	—	3	3	010	—	—	—	—	—	—
Capim Fino	9	6½	15½	352	6	—	—	—	—	—
Falcão Filho	28	24	52	744	2	—	—	—	—	—
Campos Salles	5½	34½	40	165	2	—	—	—	—	—
Somma	3.698	9.656½	13 354½	110.866	338	—	—	—	1.574	—
Comp. Araraquara	—	—	—	2.531	5	—	—	—	—	—
Total Geral	3.698	9.656½	13.354½	113.397	343	—	—	—	1.574	—

De	PAULISTA (SANTA RITA) 0.60 — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	SÃO PAULO RAILWAY — Viajantes 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	—	2	2	12	—	112½	116½	229	5.019	7
Corumbatahy	5	1	6	38	1	110½	258½	369	6.674	4
Annapolis	1	5	6	59	—	189½	334½	524	4.677	11
Oliveiras	—	—	—	—	—	36	124½	160½	1.715	1
V. Rio Claro	—	—	—	—	—	34½	77½	112	1.012	
Colonia	—	—	—	—	—	21	138½	159½	2.487	23
São Carlos	24	57½	81½	92	—	1.509½	3.629	5.138½	40.906	53
Babylonia	—	—	—	—	—	91½	86½	178	5.911	5
Floresta	—	—	—	—	—	21½	35½	57	1.340	1
Canchim	—	—	—	—	—	8½	9	17½	826	—
Capão Preto	—	—	—	—	—	27½	40	67½	885	—
Agua Vermelha	—	—	—	17	—	58	62½	120½	6.685	6
Ararahy	—	—	—	212	—	18	82½	100½	4.712	5
Santa Eudoxia	—	—	—	—	—	54	73½	127½	1.726	9
Angico	—	—	—	—	—	4	—	4	59	—
Monjolinho	—	—	—	—	—	48	65	113	4.129	3
Jacaré	—	—	—	—	—	3½	19½	23	1.265	1
Ribeirão Bonito	—	—	—	50	—	416	1.037½	1.453½	26.670	8
Visconde do Pinhal	—	—	—	—	—	136½	227	363½	6.892	40
Fortaleza	—	—	—	—	—	41	77½	118½	2.767	2
Ouro	—	—	—	—	—	79	123	202	1.703	3
Araraquara	—	—	—	156	—	933	1.597	2.530	25.312	22
Americo Braziliense	—	—	—	—	—	116	214	330	4.007	1
Santa Lucia	—	—	—	36	—	87	106	193	4.566	2
Rincão	—	—	—	—	—	100½	218	318½	3.007	13
Motuca	—	—	—	—	—	15½	67½	83	453	4
Hammond	—	—	—	—	—	41½	182½	224	2.990	—
Guariba	—	—	—	—	—	146½	655	801½	5.181	4
Corrego Rico	—	—	—	—	—	63½	89	152½	1.253	3
Jaboticabal	—	—	—	315	—	601½	1.487½	2.089	22.129	38
Morro Pellado	—	—	—	—	—	66½	163	229½	2.505	3
Campo Alegre	—	—	—	—	—	77	150½	227½	4.326	6
Brotas	—	—	—	—	—	217½	359	576½	7.102	12
Espraiado	—	—	—	—	—	14	38½	52½	465	—
Torrinha	—	—	—	—	—	79½	280½	360	2.257	3
Ventania	—	—	—	—	—	55½	131½	187	2.916	1
Dous Corregos	—	—	—	7	—	145½	333	478½	4.156	1
Mineiros	—	—	—	—	—	104	347	451	4.808	9
Banharão	—	—	—	—	—	107	158	265	2.589	—
Jahú	—	—	—	163	—	847½	2.110½	2.958	20.891	8
Saldanha Marinho	—	—	—	58	—	17	14	31	145	—
Capim Fino	—	—	—	—	—	13	23½	36½	475	—
Falcão Filho	—	—	—	—	—	31½	84	115½	627	—
Campos Salles	—	—	—	—	—	56	126	182	1.656	2
Somma	30	65½	95½	1.215	1	6.957	15.553½	22.510½	251.876	314
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—	—	3	3	4.189	2
Total Geral	30	65½	95½	1.215	1	6.957	15.556½	22.513½	256.065	316

De	MOGYANA — Viajantes 1.ª Classe	2.ª Classe	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	COMP. ARARAQUARA — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	981	1
Morro Grande	—	—	—	757	—	—	—	—	25	1
Corumbatahy	—	—	—	1.061	1	—	—	—	7	—
Annapolis	3	—	3	253	—	—	—	—	396	—
Oliveiras	—	—	—	838	—	—	—	—	—	—
V. Rio Claro	—	—	—	177	—	—	—	—	130	—
Colonia	—	—	—	1.848	—	—	—	—	—	—
São Carlos	—	46	46	3.633	7	2	—	2	6.207	6
Babylonia	—	—	—	297	—	—	—	—	145	1
Floresta	—	—	—	—	—	—	—	—	817	5
Canchim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capão Preto	—	—	—	52	—	—	—	—	12	—
Agua Vermelha	—	—	—	350	—	—	—	—	28	2
Ararahy	—	—	—	70	—	—	—	—	48	—
Santa Eudoxia	—	—	—	459	—	—	—	—	153	1
Angico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Monjolinho	—	—	—	141	—	—	—	—	—	—
Jacaré	—	—	—	106	1	—	—	—	635	—
Ribeirão Bonito	—	—	—	242	—	—	—	—	193	2
Visconde do Pinhal	—	2	2	394	—	—	—	—	1.305	7
Fortaleza	—	—	—	364	—	—	—	—	878	11
Ouro	—	—	—	6	—	—	—	—	348	—
Araraquara	1	1	2	931	3	—	—	—	—	—
Americo Braziliense	—	—	—	—	1	—	—	—	3.634	—
Santa Lucia	—	—	—	925	3	—	—	—	599	2
Rincão	—	—	—	—	—	—	—	—	231	—
Motuca	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—
Hammond	—	—	—	95	—	—	—	—	1.409	32
Guariba	—	—	—	233	—	—	—	—	826	3
Corrego Rico	—	—	—	8	—	—	—	—	153	—
Jaboticabal	1	—	1	1.761	—	—	—	—	475	—
Morro Pellado	—	—	—	495	4	—	—	—	161	—
Campo Alegre	—	—	—	338	—	—	—	—	496	3
Brotas	—	3	3	738	2	—	—	—	190	—
Espraiado	—	—	—	91	—	—	—	—	108	—
Torrinha	—	3	3	597	—	—	—	—	5	—
Ventania	—	—	—	192	—	—	—	—	144	—
Dous Corregos	—	1	1	1.004	—	—	—	—	5	4
Mineiros	—	—	—	145	—	—	—	—	81	—
Banharão	—	—	—	168	1	—	—	—	17	—
Jahú	2	—	2	2.121	—	—	—	—	100	—
Saldanha Marinho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capim Fino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Falcão Filho	—	—	—	129	—	—	—	—	—	—
Campos Salles	—	—	—	199	—	—	—	—	76	—
Somma	7	56	63	21.218	23	2	—	2	21.031	81
Comp. Araraquara	—	17	17	439	1	—	—	—	—	—
Total Geral	7	73	80	21.657	24	2	—	2	21.031	81

De	ITATIBENSE — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	R. FERREO CAMPINEIRO — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—
Corumbatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Annapolis	—	—	—	21	—	—	—	—	151	—
Oliveiras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V. Rio Claro	—	—	—	25	—	—	—	—	64	—
Colonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
São Carlos	—	—	—	303	—	—	—	—	227	1
Babylonia	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—
Floresta	—	—	—	35	—	—	—	—	91	—
Canchim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capão Preto	—	—	—	26	—	—	—	—	4	—
Agua Vermelha	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—
Ararahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santa Eudoxia	—	—	—	126	—	—	—	—	—	—
Angico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Monjolinho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jacaré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ribeirão Bonito	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
Visconde do Pinhal	—	—	—	119	—	—	—	—	24	—
Fortaleza	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Araraquara	—	1	1	211	—	—	—	—	—	—
Americo Braziliense	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santa Lucia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rincão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motuca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hammond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guariba	—	—	—	—	—	—	—	—	201	—
Corrego Rico	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—
Jaboticabal	—	—	—	94	—	—	—	—	77	—
Morro Pellado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Campo Alegre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brotas	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Espraiado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torrinha	—	—	—	96	—	—	—	—	430	3
Ventania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dous Corregos	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—
Mineiros	—	—	—	253	—	—	—	—	14	—
Banharão	—	—	—	20	—	—	—	—	110	—
Jahú	—	—	—	482	—	—	—	—	44	—
Saldanha Marinho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capim Fino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Falcão Filho	—	—	—	136	—	—	—	—	41	—
Campos Salles	—	—	—	—	—	—	—	—	109	—
Somma	—	1	1	2.211	—	—	—	—	1.613	4
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	—	1	1	2.211	—	—	—	—	1.613	4

De	U. SOROCABANA e ITUANA — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	BRAGANTINA — Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Corumbatahy	—	—	—	687	—	—	—	—	147	—
Annapolis	—	—	—	613	—	—	—	—	80	—
Oliveiras	—	—	—	32	—	—	—	—	—	—
Visconde Rio Claro	—	—	—	194	—	—	—	—	44	—
Colonia	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—
São Carlos	—	—	—	2.046	—	—	—	—	16	—
Babylonia	—	—	—	104	—	—	—	—	—	—
Floresta	—	—	—	301	—	—	—	—	—	—
Canchim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capão Preto	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—
Agua Vermelha	—	—	—	210	—	—	—	—	—	—
Ararahy	—	—	—	244	—	—	—	—	—	—
Santa Eudoxia	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—
Angico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Monjolinho	—	—	—	103	—	—	—	—	—	—
Jacaré	—	—	—	240	—	—	—	—	—	—
Ribeirão Bonito	—	—	—	477	1	—	—	—	29	—
Visconde do Pinhal	—	—	—	233	—	—	—	—	—	—
Fortaleza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ouro	—	—	—	135	1	—	—	—	—	—
Araraquara	—	—	—	1.268	1	—	—	—	1.170	4
Americo Braziliense	—	—	—	307	1	—	—	—	—	—
Santa Lucia	—	—	—	430	—	—	—	—	1.945	—
Rincão	—	—	—	83	—	—	—	—	—	—
Motuca	—	—	—	165	—	—	—	—	—	—
Hammond	—	—	—	—	—	—	—	—	112	—
Guariba	—	—	—	331	1	—	—	—	35	—
Corrego Rico	—	—	—	82	—	—	—	—	56	—
Jaboticabal	2	1	3	1.099	1	—	—	—	258	—
Morro Pellado	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Campo Alegre	—	—	—	221	—	—	—	—	3	—
Brotas	—	6	6	113	—	—	—	—	32	—
Espraiado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torrinha	—	—	—	138	—	—	—	—	—	—
Ventania	—	—	—	84	—	—	—	—	—	—
Dous Corregos	—	—	—	375	1	—	—	—	158	2
Mineiros	—	—	—	223	—	—	—	—	—	—
Banharão	—	—	—	78	—	—	—	—	103	—
Jahú	—	1	1	7.628	2	—	—	—	68	—
Saldanha Marinho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capim Fino	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—
Falcão Filho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Campos Salles	—	—	—	86	—	—	—	—	—	—
Somma	2	8	10	18.600	9	—	—	—	4.256	6
Comp. Araraqnara	—	—	—	1.022	—	—	—	—	—	—
Total Geral	2	8	10	19.622	9	—	—	—	4.256	6

Jundiahy, 30 de Abril de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

223

(ANNEXO N.º 11)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Estatistica do movimento de Passageiros, Bagagens e Animaes com indicação das procedencias e destinos

BITOLA DE 1,m00 SECÇÃO RIO CLARO

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

Para	PAULISTA (RIO CLARO) 1.m00					PAULISTA (FERREA) 1.m 60					PAULISTA (FLUVIAL)				
	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 Classe	2.ª Classe	Total			1.ª Classe	2.ª Classe	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total		
Rio Claro	7.545½	17.031½	24.577	132.099	349	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	1.694½	6.342	8.036½	50.917	168	23	212	235	2.910	12	—	—	—	—	—
Corumbatahy	877	4.563½	5.440½	61.296	73	37½	306	343½	4.577	23	—	—	—	—	—
Annapolis	1.819½	7.107	8.926½	59.471	131	108½	415	523½	5.211	40	—	—	—	—	—
Oliveiras	514	2.874	3.388	36.752	60	90½	110½	201	4.833	32	—	—	—	—	—
V. Rio Claro	776½	2.069	2.845½	22.561	46	14	45	59	1.173	6	—	—	—	—	—
Colonia	1.716½	3.457½	5.174	40.022	69	81½	99	180½	3.606	18	—	—	—	—	—
São Carlos	18.351½	55.517½	73.869	281.320	808	1.045	2.253½	3.298½	29.251	65	—	—	—	18	—
Babylonia	1.124½	6.449	7.573½	66.770	74	30½	46½	77	1.491	4	—	—	—	—	—
Floresta	588½	2.869½	3.458	35.930	120	27	55½	82½	3.314	24	—	—	—	—	—
Canchim	67½	531½	599	6.473	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capão Preto	601	2.336	2.937	22.754	29	8½	8	16½	363	—	—	—	—	—	—
Agua Vermelha	992	5.042	6.034	42.471	169	40½	81	121½	1.418	1	—	—	—	—	—
Ararahy	711	3.361½	4.072½	37.498	46	10½	22½	33	860	2	—	—	—	—	—
Santa Eudoxia	1.154½	4.814	5.968½	44.803	118	73½	84	157½	4.241	9	—	—	—	—	—
Angico	111½	483	594½	7.234	8	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—
Monjolinho	1.202½	5.585	6.787½	50.241	51	17½	38½	56	1.134	1	—	—	—	—	—
Jacaré	937½	4.692½	5.630	70.867	60	18	59	77	1.314	2	—	—	—	—	—
Ribeirão Bonito	3.186½	7.381½	10.568	92.479	218	120½	415½	536	7.040	9	—	—	—	—	—
Visconde do Pinhal	3.215	11.895	15.110	77.751	101	38	155½	193½	1.808	2	—	—	—	—	—
Fortaleza	1.681½	5.755½	7.437	51.259	54	12½	41½	54	451	—	—	—	—	—	—
Ouro	942	4.025	4.967	33.530	46	38½	47	85½	1.314	3	—	—	—	—	—
Araraquara	10.878	27.604½	38.482½	158.571	400	313½	873	1.186½	8.193	8	—	—	—	—	—
Americo Braziliense	3.689	12.575½	16.264½	90.077	92	21	127	148	883	6	—	—	—	—	—
Santa Lucia	2.913½	10.099	13.012½	98.361	216	20	154½	174½	1.875	11	—	—	—	—	—
Rincão	1.326	5.815	7.141	53.940	103	17½	65½	83	990	1	—	—	—	—	—
Motuca	147½	1.491	1.638½	15.954	28	16	27	43	250	1	—	—	—	—	—
Hammond	604	4.074½	4.678½	53.716	63	33	36½	69½	3.144	1	—	—	—	—	—
Guariba	2.791½	8.865	11.656½	76.869	150	54	333½	387½	2.442	2	—	—	—	—	—
Corrego Rico	873	2.928	3.801	22.589	32	10	67	77	1.215	—	—	—	—	—	—
Jaboticabal	4.514½	10.222	14.736½	88.131	197	446	981½	1.427½	14.229	27	—	—	—	—	—
Morro Pellado	1.177	3.500	4.677	30.676	75	60	126½	186½	3.160	4	—	—	—	—	—
Campo Alegre	856	2.255½	3.111½	40.789	77	60	122	182	1.737	7	—	—	—	—	—
Brotas	2.918	4.911½	7.829½	45.958	59	95	162	257	4.194	10	—	—	—	—	—
Espraiado	233	1.547½	1.780½	21.380	12	3	23½	26½	288	—	—	—	—	—	—
Torrinha	1.658	4.808½	6.466½	32.291	57	129	131	260	3.576	9	—	—	—	—	—
Ventania	428	2.178	2.606	44.079	73	32	39	71	817	3	—	—	—	—	—
Dous Corregos	2.959	7.020	9.979	51.373	103	95	185	280	3.196	2	—	—	—	—	—
Mineiros	2.650½	6.827½	9.478	43.937	106	104	248½	352½	3.694	19	—	—	—	—	—
Banharão	839	3.339½	4.178½	27.275	49	83	131½	214½	3.974	19	—	—	—	—	—
Jahú	4.097½	9.087½	13.185	93.889	216	479	1.172	1.651	21.304	49	—	—	—	—	—
Saldanha Marinho	118½	766	884½	2.414	1	—	1	1	324	—	—	—	—	—	—
Capim Fino	117	724½	841½	3.552	16	13	11	24	291	7	—	—	—	—	—
Falcão Filho	70	348	418	1.712	4	22	28	50	811	6	—	—	—	—	—
Campos Salles	144½	593½	738	6.862	26	5	35½	40½	612	3	—	—	—	—	—
Somma	95.813½	295.765	391.578½	2.428.893	4.956	3.946½	9.577½	13 524	157.523	448	—	—	—	18	—
Comp. Araraquara	2	—	2	21.031	81	—	—	—	5.592	4	—	—	—	—	—
Total Geral	95.815½	295.765	391.580½	2.449.924	5.037	3.946½	9.577½	13.524	163.115	452	—	—	—	18	—

Para	PAULISTA (DESCALVADENSE)					PAULISTA (SANTA RITA) 0.60					SÃO PAULO RAILWAY				
	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 Classe	2.ª Classe	Total		
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	33	24	57	7.547	5
Corumbatahy	—	—	—	—	—	4	2	6	22	—	60	32½	92½	6.838	2
Annapolis	—	—	—	—	—	4	1	5	126	—	93½	185	278½	12.459	3
Oliveiras	—	—	—	450	—	—	—	—	—	—	28	27	55	4.747	5
V. Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	22	35	970	4
Colonia	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	12	43½	55½	3.982	44
São Carlos	—	—	—	153	1	7½	55	62½	446	—	1.208½	2.814	4.022½	106.622	16
Babylonia	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	37	13	50	3.892	6
Floresta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8	12	2.012	1
Canchim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	850	—
Capão Preto	—	—	—	77	—	—	—	—	—	—	15	6	21	1.409	—
Agua Vermelha	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	21	20	41	4.802	3
Ararahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11½	9½	21	2.617	4
Santa Eudoxia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	40	57	2.739	
Angico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	355	—
Monjolinho	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	37	24	61	6.839	3
Jacaré	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	2½	2	4½	2.261	—
Ribeirão Bonito	—	—	—	352		—	1	1	—	—	378	675	1.053	32.605	18
Visconde do Pinhal	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—	106½	150	256½	12.286	20
Fortaleza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16½	17	33½	2.544	—
Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—	27	12½	39½	1.892	—
Araraquara	—	—	—	550	—	2	10	12	36	—	1.046½	1.685	2.731½	57.351	11
Americo Braziliense	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	36	45	81	5.827	5
Santa Lucia	—	—	—	—	—	3	3	6	125	—	26	29	55	5.138	1
Rincão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	112½	154½	4.913	7
Motuca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9	18	1.366	—
Hammond	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	15	18	33	2.785	—
Guariba	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	89½	399½	489	20.027	2
Corrego Rico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	31	64	3.068	1
Jaboticabal	—	—	—	224	—	23	16	39	426	—	626½	1.598½	2.225	55.134	11
Morro Pellado	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	39	77½	116½	3.754	4
Campo Alegre	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	51	41	92	6.886	9
Brotas	—	—	—	—	—	2	1	3	62	—	171½	340½	512	14.216	7
Espraiado	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	7	—	7	735	—
Torrinha	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	22½	101	123½	5.780	4
Ventania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17½	49½	67	3.199	—
Dous Corregos	—	—	—	33	—	3	7	10	126	—	79	196½	275½	8.159	2
Mineiros	—	—	—	—	—	3½	2	5½	211	1	44	114½	158½	9.241	2
Banharão	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	53½	56½	110	4.447	7
Jahú	—	—	—	—	—	4	28	32	675	—	735	1.622½	2.357½	90.923	10
Saldanha Marinho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	3½	10½	273	—
Capim Fino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	4	12	1.404	—
Falcão Filho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15½	6	21½	1.501	—
Campos Salles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31½	31½	63	2.197	—
Somma	—	—	—	1.954	1	59	143	202	2.287	1	5.326½	10.703	16.029½	528.592	217
Comp. Araraquara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	28	36	16.034	2
Total Geral	—	—	—	1.954	1	59	143	202	2.287	1	5.334½	10.731	16.065½	544.626	219

Para	MOGYANA					ITATIBENSE					R. 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
	1.ª Classe	2.ª Classe	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total		
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morro Grande	—	—	—	621	—	—	—	—	147	—	—	—	—	—	—
Corumbatahy	—	—	—	162	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—
Annapolis	—	—	—	2.186	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Oliveiras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V. Rio Claro	—	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Colonia	—	—	—	764	11	—	—	—	—	—	—	—	—	187	—
São Carlos	14	2	16	3.807	—	—	—	—	437	—	—	—	—	24	—
Babylonia	—	—	—	234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—
Floresta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Canchim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capão Preto	—	—	—	92	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Agua Vermelha	—	—	—	401	—	—	—	—	151	—	—	—	—	—	—
Ararahy	—	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santa Eudoxia	—	—	—	353	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	—
Angico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Monjolinho	—	—	—	128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jacaré	—	—	—	481	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ribeirão Bonito	—	—	—	312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Visconde do Pinhal	—	2	2	599	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fortaleza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Araraquara	—	6	6	2.419	5	—	2	2	—	—	—	—	—	15	—
Americo Braziliense	—	—	—	274	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santa Lucia	—	—	—	3.138	—	—	—	—	20	—	—	—	—	24	—
Rincão	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motuca	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hammond	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guariba	—	—	—	1.255	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	—
Corrego Rico	—	—	—	—	—	—	—	—	34	1	—	—	—	35	—
Jaboticabal	—	17	17	3.923	2	—	—	—	34	1	—	—	—	64	—
Morro Pellado	—	—	—	171	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Campo Alegre	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brotas	2	—	2	1.679	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Espraiado	—	6	6	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torrinha	—	14	14	563	—	—	—	—	9	1	—	—	—	302	3
Ventania	—	—	—	75	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dous Corregos	—	2	2	1.887	3	—	—	—	233	—	—	—	—	42	—
Mineiros	—	—	—	322	—	—	—	—	105	—	—	—	—	525	—
Banharão	—	—	—	834	1	—	—	—	91	—	—	—	—	241	—
Jahú	—	2	2	4.916	5	—	—	—	304	—	—	—	—	17	2
Saldanha Marinho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Capim Fino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Falcão Filho	—	—	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Campos Salles	—	—	—	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	16	51	67	31.972	37	—	2	2	1.609	3	—	—	—	1.558	5
Comp. Araraquara	—	—	—	200	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	16	51	67	32.172	38	—	2	2	1.609	3	—	—	—	1.558	5

Para	U. SOROCABANA e ITUANA					COMP. ARARAQUARA					BRAGANTINA					Para
	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			
Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	—	413	1	—	—	—	—	—	Rio Claro
Morro Grande	—	—	—	84	—	—	—	—	29	—	—	—	—	—	—	Morro Grande
Corumbatahy	—	—	—	723	12	—	—	—	210	—	—	—	—	—	—	Corumbatahy
Annapolis	—	—	—	263	1	—	—	—	56	—	—	—	—	145	—	Annapolis
Oliveiras	—	—	—	2	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	Oliveiras
V. Rio Claro	—	—	—	24	—	—	—	—	141	—	—	—	—	—	—	Visconde Rio Claro
Colonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	Colonia
São Carlos	—	—	—	2.049	—	—	—	—	2.834	3	—	—	—	101	—	São Carlos
Babylonia	—	—	—	—	—	—	—	—	42	—	—	—	—	—	—	Babylonia
Floresta	—	—	—	12	—	—	—	—	187	—	—	—	—	—	—	Floresta
Canchim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Canchim
Capão Preto	—	—	—	9	—	—	—	—	36	—	—	—	—	—	—	Capão Preto
Agua Vermelha	—	—	—	349	—	—	—	—	157	—	—	—	—	—	—	Agua Vermelha
Ararahy	—	—	—	69	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ararahy
Santa Eudoxia	—	—	—	233	—	—	—		10	—	—	—	—	12	—	Santa Eudoxia
Angico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Angico
Monjolinho	—	—	—	272	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	—	Monjolinho
Jacaré	—	—	—	91	—	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	Jacaré
Ribeirão Bonito	—	—	—	682	—	—	—	—	475	1	—	—	—	—	—	Ribeirão Bonito
Visconde do Pinhal	—	—	—	84	—	—	—	—	2.491	—	—	—	—	—	—	Visconde do Pinhal
Fortaleza	—	—	—	5	—	—	—	—	423	—	—	—	—	—	—	Fortaleza
Ouro	—	—	—	85	—	—	—	—	358	1	—	—	—	—	—	Ouro
Araraquara	—	—	—	1.940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	199	—	Araraquara
Americo Braziliense	—	—	—	83	—	—	—	—	1.656	—	—	—	—	—	—	Americo Braziliense
Santa Lucia	—	—	—	326	—	—	—	—	483	2	—	—	—	82	—	Santa Lucia
Rincão	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rincão
Motuca	—	—	—	34	—	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—	Motuca
Hammond	—	—	—	176	—	—	—	—	80	—	—	—	—	89	—	Hammond
Guariba	—	—	—	199	—	—	—	—	148	—	—	—	—	100	—	Guariba
Corrego Rico	—	—	—	—	—	—	—	—	116	—	—	—	—	8	—	Corrego Rico
Jaboticabal	4	—	4	1.106	1	—	—	—	1.695	1	—	—	—	227	—	Jaboticabal
Morro Pellado	—	—	—	49	—	—	—	—	70	—	—	—	—	—	—	Morro Pellado
Campo Alegre	—	—	—	226	—	—	—	—	450	—	—	—	—	22	2	Campo Alegre
Brotas	—	1	1	55	—	—	—	—	97	—	—	—	—	—	—	Brotas
Espraiado	—	—	—	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Espraiado
Torrinha	—	—	—	329	—	—	—	—	56	—	—	—	—	89	—	Torrinha
Ventania	—	—	—	239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ventania
Dous Corregos	—	—	—	746	—	—	—	—	1	—	—	—	—	14	—	Dous Corregos
Mineiros	—	—	—	538	—	—	—	—	85	—	—	—	—	—	—	Mineiros
Banharão	—	—	—	350	1	—	—	—	125	1	—	—	—	—	—	Banharão
Jahú	—	4	4	7.774	7	—	—	—	253	—	—	—	—	238	1	Jahú
Saldanha Marinho	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Saldanha Marinho
Capim Fino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Capim Fino
Falcão Filho	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Falcão Filho
Campos Salles	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Campos Salles
Somma	4	5	9	19.347	24	—	—	—	13.292	12	—	—	—	1.434	3	Somma
Comp. Araraquara	—	—	—	2.347	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Comp. Araraquara
Total Geral	4	5	9	21.694	25	—	—	—	13.292	12	—	—	—	1.434	3	Total Geral

Jundiahy, 30 de Abril de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(ANNEXO N.º 12)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de Passageiros, Bagagens e Animaes com indicação de procedencias e destinos

BITOLA DE 0.m60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE		Paulista Descalvadense 0.m60					Paulista Santa Rita 0.m60					Paulista Ferrea 1.m60					São Paulo Railway					Paulista Rio Claro 1.m00					Paulista Fluvial					Bragantina					União Sorocabana e Ytuana					Mogyana					Itatibense					Ramal Ferreo Campineiro					Companhia Araraquara					DE
		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	Viajantes			Bagagens e Encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e Encommendas	Animaes em trens de passageiros		
		1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			
Descalvadense	Descalvado	989 1/2	4.168 1/2	5.158	40.745	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Descalvado
	São Miguel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Miguel
	Pantano	275	1.122	1.397	3.168	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.504	—	—	—	—	799	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	246	—	—	—	—	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Pantano
	Aurora	370 1/2	1.684	2.054 1/2	7.331	11	—	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.791	1	—	—	—	1.155	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	369	—	—	—	—	1.634	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Aurora
	Somma	1.635	6.974 1/2	8.609 1/2	51.244	52	—	—	—	33	—	—	—	—	8.872	15	—	—	—	9.925	1	—	—	—	1.954	1	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	615	—	—	—	—	1.879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Somma
Santa Rita	Porto Ferreira	—	—	—	—	—	767 1/2	2.159 1/2	2.927	10.353	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
	Tombadouro	—	—	—	—	—	20 1/2	156	176 1/2	64	1	1	15 1/2	16 1/2	370	—	1	2	3	218	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tombadouro
	Santa Rita	—	—	—	763	7	475	1.052	2.427	4.239	2	1.251	2.484	3.735	23.751	79	540	1.005 1/2	1.545 1/2	28.913	22	59	143	202	2.287	1	—	—	—	138	—	—	—	127	2	—	—	—	1.283	—	—	—	—	863	1	—	—	1.935	—	—	—	510	1	—	—	—	Santa Rita
	Somma	—	—	—	763	7	1.263	4.26 1/2	5.530 1/2	14.656	21	1.252	2.499 1/2	3.751 1/2	24.121	79	541	1.007 1/2	1.548 3/2	29.131	22	59	143	202	2.287	1	—	—	—	138	—	—	—	127	2	—	—	—	1.283	—	—	—	—	863	1	—	—	1.935	—	—	—	510	1	—	—	—	Somma

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA		Paulista Descalvadense 0.m60					Paulista Santa Rita 0.m60					Paulista Ferrea 1.m60					São Paulo Railway					Paulista Rio Claro 1.m00					Mogyana					Bragantina					União Sorocabana e Ytuana					Paulista Fluvial					Itatibense					Ramal Ferreo Campineiro					Companhia Araraquara					PARA
		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	Viajantes			Bagagens e Encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e Encommendas	Animaes em trens de passageiros		
		1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			1.ª	2.ª	Total			
Descalvadense	Descalvado	626	2.697	3.323	8.954	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Descalvado
	São Miguel	212 1/2	575 1/2	788	3.437	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Miguel
	Pantano	344 1/2	1.561	1.905 1/2	17.316	16	—	—	—	—	—	—	—	—	5.871	27	7 1/2	8	15 1/2	2.962	—	—	—	—	763	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	Pantano
	Aurora	452	2.141	2.593	21.537	26	—	—	—	763	5	—	—	—	9.618	3	12	10	22	11.096	7	—	—	—	811	—	—	—	—	273	—	—	—	78	—	—	—	—	394	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Aurora
	Somma	1.635	6.974 1/2	8.609 1/2	51.244	52	—	—	—	763	7	—	—	—	15.489	30	19 1/2	18	37 1/2	14.058	7	—	—	—	1.574	—	—	—	—	311	—	—	—	78	—	—	—	—	408	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	Somma
Santa Rita	Porto Ferreira	—	—	—	—	—	459	1.841 1/2	2.300 1/2	4.203	2	—	—	—	—	—	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
	Tombadouro	—	—	—	—	—	20 1/2	131 1/2	152	65	—	—	9 1/2	9 1/2	192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tombadouro
	Santa Rita	—	—	—	33	—	783 1/2	2.294 1/2	3.078	10.388	19	1.388 1/2	2.839	4.227 1/2	33.989	20	415 1/2	561 1/2	977	33.132	13	30	65 1/2	95 1/2	1.215	1	—	—	—	466	—	—	—	84	—	—	—	—	1.256	2	—	—	—	184	—	—	—	102	—	—	—	—	—	—	—	Santa Rita
	Somma	—	—	—	33	—	1.263	4.267 1/2	5.530 1/2	14.656	21	1.388 1/2	2.848 1/2	4.237	34.181	20	415 1/2	561 1/2	977	33.178	13	30	65 1/2	95 1/2	1.215	1	—	—	—	466	—	—	—	84	—	—	—	—	1.256	2	—	—	—	184	—	—	—	102	—	—	—	—	—	—	—	Somma

Jundiahy, 30 de Abril de 1899.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

(ANNEXO N.º 13) — printed as "NEXO N.º 13)"

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	Paulista Fluvial					Paulista Ferrea 1.m60					São Paulo Railway				
	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	2.a	Total			1.a	2.a	Total			1.a	2.a	Total		
to Ferreira	—	—	349	6.793	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prainha	—	—	18	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	988	—
Amaral	—	—	61	2.460	51	—	—	—	201	—	—	—	—	232	—
Jatahy	—	—	23	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guatapará	—	—	16	1.403	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	—
M. Prado	—	—	47	105	37	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Barrinha	—	—	40	810	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pitangueiras	—	—	55	865	—	—	—	—	80	—	—	—	—	8	—
Pontal	—	—	35	1.191	1	—	—	—	10	—	—	—	—	455	—
Somma	—	—	644	13.744	107	—	—	—	291	—	—	—	—	1.810	—

DE	Mogyana					Paulista Rio Claro 1.m00					Paulista Santa Rita 0.m60				
	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	2.a	Total			1.a	2.a	Total			1.a	2.a	Total		
to Ferreira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amaral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	—
Jatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guatapará	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M. Prado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barrinha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pitangueiras	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—
Pontal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	184	—

DE	Ramal Ferreo Campineiro					União Sorocabana e Ytuana					Bragantina				
	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	2.a	Total			1.a	2.a	Total			1.a	2.a	Total		
to Ferreira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amaral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guatapará	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M. Prado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barrinha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pitangueiras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pontal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Paulista Descalvadense 0.m60					Itatibense					Companhia Araraquara					DE
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	2.a	Total			1.a	2.a	Total			1.a	2.a	Total			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Prainha
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Amaral
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Jatahy
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Guatapará
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› M. Prado
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Barrinha
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Pitangueiras
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Pontal
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Somma

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	Paulista Fluvial		Paulista Ferrea 1.m60		São Paulo Railway			Mogyana		Paulista Rio Claro		Paulista Santa Rita		Paulista Descalvadense		União Sorocabana e Ytuana		Bragantina		Itatibense		Ramal Ferreo Campineiro		Companhia Araraquara		PARA
	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bilhetes 1.a Classe	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	
Porto Ferreira	1.435	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
› Prainha	773	—	653	2	—	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Prainha
› Amaral	3.175	4	2.094	—	—	1.624	—	9	—	—	—	—	—	—	—	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Amaral
› Jatahy	2.311	58	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Jatahy
› Guatapará	417	1	91	—	2	4.764	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Guatapará
› M. Prado	3.345	—	140	—	—	1.767	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› M. Prado
› Barrinha	209	—	171	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Barrinha
› Pitangueiras	754	4	896	—	—	1.978	—	—	—	75	—	138	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Pitangueiras
› Pontal	1.325	37	263	—	—	3.877	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	› Pontal
Somma	13.744	107	4.353	2	2	14.153	—	9	—	75	—	138	—	48	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Somm

Jundiahy, 30 de Abril de 1900.

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(ANNEXO N.º 14)

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

ESTATISTICA do movimento de Mercadorias e Animaes, com Indicação das procedencias e destinos

BITOLA DE 1.m60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA FERREA 1.m60				PAULISTA FLUVIAL				PAULISTA DESCALVADENSE				PAULISTA S.ta RITA O.m60				SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA				PAULISTA R. CLARO 1.m00				ITATIBENSE				RAMAL FERREO CAMPINEIRO				UNIÃO SOROCABANA E YTUANA				BRAGANTINA				COMPANHIA ARARAQUARA				DE
	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	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		Café	Diversos	Total		
Jundiahy	—	—	642.968	91	—	2.097	2.097	—	—	370	370	—	—	24.125	24.125	—	—	—	—	—	—	107.966	107.966	—	—	202.320	202.320	—	—	218.312	218.312	124	—	106.067	106.067	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.407	2.407	—	Jundiahy
Louveira	—	—	948.718	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	953.708	865.082	1.818.790	—	—	2.736	2.736	—	—	59.774	59.774	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.226	3.226	—	—	220	220	—	—	145	145	—	Louveira
Rocinha	—	—	1.096.472	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128.081	128.081	—	2.214.010	80.853	2.294.863	—	—	12.458	12.458	—	—	6.166	6.166	—	—	3.350	3.350	—	—	15	15	—	—	—	—	—	5.131	5.131	—	—	501	501	—	—	—	—	—	Rocinha
Vallinhos	—	—	2.414.055	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.404.281	29.704	3.433.985	—	254	5.920	6.174	—	—	7.104	7.104	—	—	1.394	1.394	—	—	671.906	671.906	—	20	6.168	6.188	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Vallinhos
Campinas	—	—	5.992.394	154	—	147.056	147.056	—	—	136.035	136.035	—	—	302.089	302.089	—	3.778.757	2.368.110	6.146.867	473	—	—	—	—	—	2.785.883	2.785.883	—	—	63.625	63.625	21	—	—	9	9	—	80	152.550	132.630	—	—	12.368	12.368	—	—	181.763	181.763	—	Campinas
Boa Vista	—	—	456.629	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	327.925	4.133	332.058	—	—	1.067	1.067	—	—	98	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Boa Vista
Rebouças	—	—	5.459.448	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	716.609	1.208.490	1.925.099	—	—	285.015	285.015	—	—	758.262	758.262	—	—	133	133	—	—	563.907	563.907	—	—	6.220	6.220	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rebouças
Villa Americana	—	—	2.803.017	15	—	13.110	13.110	—	—	10.282	10.282	—	—	33.338	33.338	—	157.691	3.382.792	3.540.483	—	—	1.778.633	1.778.633	—	—	384.041	384.041	—	—	45.495	45.495	—	—	368.059	368.059	—	—	22.415	22.415	—	—	49.860	49.860	—	—	12.544	12.544	—	Villa Americana
Tatú	—	—	842.635	12	—	—	—	—	—	10.560	10.560	—	—	496	496	—	389.858	270.449	660.307	12	—	10.683	10.683	—	—	1.997	1.997	—	—	1.700	1.700	—	—	23.136	23.136	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	467	467	—	Tatú
Limeira	—	—	2.890.928	74	—	104.663	104.663	—	—	77.068	77.068	—	—	65.628	65.628	—	4.002.045	860.803	4.871.848	49	—	262.225	262.225	—	—	197.426	197.426	—	—	1.029	1.029	—	—	171	171	—	—	5.634	5.634	—	—	246	246	—	—	42.424	42.424	—	Limeira
Cordeiro	—	—	1.258.147	—	—	130	130	—	—	5.690	5.690	—	—	1.818	1.818	—	1.642.660	670.396	2.313.056	—	—	3.013	3.013	—	30	15.615	15.645	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	65	—	—	—	—	—	—	110	110	—	Cordeiro
Santa Gertrudes	—	—	175.420	44	—	—	—	—	—	6.760	6.760	—	—	2.725	2.725	—	1.455.539	415.612	1.871.151	—	—	1.151	1.151	—	—	6.105	6.105	—	—	—	—	—	—	76	76	—	—	187	187	—	—	—	—	—	—	346	346	—	Santa Gertrudes
Rio Claro	—	—	704.093	605	—	20.587	20.587	—	—	345	345	—	—	14.916	14.916	—	1.774.882	340.879	2.115.761	105	—	22.470	22.470	—	—	—	—	—	—	318	318	—	—	—	—	—	—	22.036	22.036	—	—	151	151	—	—	—	—	—	Rio Claro
Remanso	—	—	106.890	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	775.830	24.957	800.787	—	—	5.324	5.324	—	—	29.888	29.888	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	3.445	3.508	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Remanso
Araras	—	—	543.723	—	—	21.256	21.256	—	—	11.717	11.717	—	—	33.409	33.409	—	2.545.056	295.748	2.840.804	—	—	10.945	10.945	—	—	59.733	59.733	—	—	—	—	—	—	1.836	1.836	—	—	331	331	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Araras
Goabiroba	—	—	124.718	—	—	816	816	—	—	—	—	—	—	735	735	—	2.046.451	90.039	2.136.490	—	—	260	260	—	—	841	841	—	—	60	60	—	—	—	—	—	252	—	252	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Goabiroba
São Bento	—	—	265.432	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.906.344	239.257	2.145.601	—	—	1.311	1.311	—	40	454	494	—	—	—	—	—	—	110	110	—	—	3.452	3.452	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Bento
Leme	—	—	1.172.181	10	—	406	406	—	—	77	77	—	—	31.182	31.182	—	2.583.051	2.437.820	5.020.871	—	—	4.695	4.695	—	—	65.699	65.699	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.574	5.574	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Leme
Souza Queiróz	—	—	357.474	—	—	7.594	7.594	—	—	—	—	—	—	35.381	35.381	—	717.853	58.627	776.480	—	—	572	572	—	—	2.091	2.091	—	—	—	—	—	—	49.000	49.000	—	—	111	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Souza Queiróz
Pirassununga	—	—	1.230.765	21	—	12.873	12.873	—	—	171.865	171.865	—	—	196.791	196.791	—	2.114.159	319.151	2.433.310	—	—	14.013	14.013	—	—	27.506	27.506	—	60	2.530	2.590	—	—	—	—	—	—	9.846	9.846	—	—	1.152	1.152	—	—	253	253	—	Pirassununga
Emas	—	—	241.193	6	—	76.820	76.820	—	—	—	—	—	—	—	—	120.969	109.200	230.169	—	—	—	—	—	—	1.250	1.250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Emas
Baguassú	—	—	419.142	—	—	856	856	—	—	1.099	1.099	—	—	—	—	1.380.646	154.270	1.534.916	—	—	75	75	—	—	389	389	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Baguassú
Santa Silveria	—	—	24.765	—	—	7.528	7.528	—	—	—	—	—	—	—	—	4.153.153	107.607	4.260.760	—	—	—	—	—	—	1.267	1.267	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	909	909	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Silveria
Santa Cruz	—	—	194.168	19	—	160	160	—	—	2.113	2.113	—	—	14.906	14.906	—	2.108.439	265.112	2.373.551	—	—	209	209	—	—	3.263	3.263	—	—	—	—	—	—	405	405	—	—	1.932	1.932	—	—	113	113	—	—	—	—	—	Santa Cruz
Santa Veridiana	—	—	108.154	343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	222	222	—	2.018.009	14.930	2.032.939	—	—	—	—	—	—	11.966	11.966	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	247	247	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Veridiana
Porto Ferreira	—	—	816.612	—	—	—	—	—	—	280.146	280.146	—	—	—	—	2.086.195	145.893	2.232.088	—	—	1.073	1.073	—	—	8.308	8.308	—	—	7.488	7.488	—	—	794	794	—	—	1.418	1.418	—	—	147	147	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
Descalvado	—	—	165.233	—	—	320	320	—	—	—	—	—	—	10.803	10.803	—	3.383.260	156.772	3.540.032	—	—	12.752	12.752	—	—	10.664	10.664	—	—	—	—	—	—	33	35	—	—	2.696	2.696	—	—	—	—	—	—	303	303	—	Descalvado
Somma	—	—	31.455.374	1.462	—	416.272	416.272	—	—	713.028	713.028	—	—	897.744	897.744	—	48.757.380	14.925.986	63.683.366	639	254	2.553.546	2.553.800	—	30	4.648.250	4.648.280	—	100	345.888	345.988	145	—	1.785.526	1.785.526	—	415	231.723	232.138	—	—	64.758	64.758	—	—	190.762	190.762	—	Somma
Paulista Fluvial	—	734.653	734.653	—	—	—	—	—	—	39.440	39.440	—	—	—	—	9.721.268	2.699.020	12.420.288	—	—	23.989	23.989	—	—	7.603	7.603	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.520	8.520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Paulista Fluvial
São Paulo Railway	—	90.411.396	90.411.396	48	—	2.674.957	2.674.957	—	—	544.819	544.819	—	—	2.107.788	2.107.788	—	—	—	—	—	119	76.552.674	76.552.793	29	—	34.423.556	34.423.556	—	—	2.259.695	2.259.695	—	—	957.375	957.375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.351.344	1.351.344	—	São Paulo Railway
Mogyana	6.001	1.044.612	1.050.613	341	—	359	359	—	—	511	511	—	—	2.594	2.594	144.941.078	23.456.828	168.397.906	34	—	—	—	—	120	135.366	135.486	—	10.903	23.988	34.891	21	—	—	—	—	2.216	78.118	80.334	—	244	23.735	23.979	—	—	3.408	3.408	—	Mogyana
Paulista Rio Claro	5.852	2.283.764	2.289.616	1.616	—	773	773	—	—	23.993	23.993	—	—	17.513	17.513	82.873.247	17.388.034	100.261.281	168	157	91.244	91.401	306	—	—	—	—	—	28.131	28.131	159	—	15.161	15.161	—	1.339	124.591	125.930	—	—	12.846	12.846	—	—	—	—	—	Paulista Rio Claro
Bragantina	—	137.817	137.817	143	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.552	4.552	—	—	—	—	—	—	36.068	36.068	—	—	26.627	26.627	—	—	46.509	46.509	—	—	458	458	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bragantina
Sorocab.a e Ytuana	—	1.600.449	1.600.449	693	—	48.790	48.790	—	—	50.527	50.527	—	—	19.697	19.697	—	—	—	—	—	—	1.295.264	1.295.264	—	—	163.623	163.623	—	—	175.575	175.575	193	—	37.286	37.286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.731	4.731	—	Sorocab.a e Ytuana
Paulista Santa Rita	—	114.994	114.994	—	—	—	—	—	—	5.110	5.110	—	—	—	—	5.785.738	120.511	5.906.249	—	—	6.584	6.584	—	—	5.185	5.185	—	—	280	280	—	—	92	92	—	—	101.492	101.492	—	—	367	367	—	—	—	—	—	Paulista Santa Rita
Itatibense	7.771	100.241	108.012	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	190	3.388.160	411.818	3.800.978	—	—	11.567	11.567	—	—	5.004	5.004	—	—	—	—	—	—	1.812	1.812	—	820	22.637	23.457	—	—	33.092	33.092	—	—	—	—	—	Itatibense
Paulista Descalva.so	—	24.678	24.678	—	—	121	121	—	—	—	—	—	—	358	358	4.366.828	12.714	4.379.542	—	—	470	470	—	—	1.263	1.263	—	—	15	15	—	—	—	—	—	—	354	354	—	—	16	16	—	—	20	20	—	Paulista Descalva.so
R.al Ferreo Camp.ro	1.125	73.760	74.885	—	—	16	16	—	—	—	—	—	—	—	—	5.524.093	174.959	5.699.052	—	—	—	—	—	—	4.838	4.838	—	—	612	612	—	—	—	—	—	—	3.096	3.096	—	—	80	80	—	—	—	—	—	R.al Ferreo Camp.ro
Comp.ia Araraquara	798	141.749	142.547	—	—	—	—	—	—	3.796	3.796	—	—	—	—	4.240.833	2.098.988	6.339.821	—	—	14.761	14.761	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	883	6.341	7.224	—	50	—	50	—	—	—	—	—	Comp.ia Araraquara
Somma	21.547	96.668.113	96.689.660	2.867	—	2.725.016	2.725.016	—	—	668.196	668.196	—	—	2.152.692	2.152.692	—	260.842.245	46.362.872	307.205.117	202	276	78.032.621	78.032.897	335	120	34.773.085	34.773.185	—	10.903	2.534.805	2.545.708	364	—	1.012.186	1.012.186	—	5.258	345.149	350.407	—	294	70.136	70.430	—	—	1.359.503	1.359.503	—	Somma
Total Geral	21.547	96.668.113	128.145.034	4.329	—	3.141.288	3.141.288	—	—	1.381.224	1.381.224	—	—	3.050.436	3.050.436	—	309.599.625	61.288.858	370.888.483	841	530	80.586.167	80.586.697	335	150	39.421.315	39.421.465	—	11.003	2.880.693	2.891.696	509	—	2.797.712	2.797.712	—	5.673	576.872	582.545	—	294	134.894	135.188	—	—	1.550.265	1.550.265	—	Total Geral

F. GONÇALVES DE CAMPOS
Chefe da Contabilidade

Jundiahy, Abril de 1900

M. P. TORRES NEVES
Inspector Geral

(ANNEXO N.º 15)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes com indicação das procedencias e destinos

BITOLA DE 1.m60

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA FERREA 1.m60				PAULISTA FLUVIAL				PAULISTA DESCALVADENSE 0.m60				PAULISTA S.ta RITA 0.m60				SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA				PAULISTA RIO CLARO 1.m00				ITATIBENSE				RAMAL FERREO CAMPINEIRO				UNIÃO SOROCABANA E YTUANA				BRAGANTINA				COMPANHIA ARARAQUARA				PARA
	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	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		Café	Diversos	Total		
Jundiahy	—	—	3.134.486	186	—	21.822	21.822	—	—	—	—	—	—	2.511	2.511	—	—	—	—	—	1.081	203.229	204.310	329	4.740	297.347	302.087	276	7.771	52.039	59.810	26	1.125	11.544	12.669	—	—	—	—	—	—	3.765	3.765	—	Jundiahy
Louveira	—	—	216.565	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500.923	500.923	—	—	907	907	—	—	37.247	37.247	—	—	—	—	—	—	213	213	—	—	22.467	22.467	—	—	303	303	—	—	—	—	—	Louveira
Rocinha	—	—	1.234.633	—	—	—	—	—	—	120	120	—	—	1.912	1.912	—	—	574.366	574.366	—	—	8.974	8.974	—	—	5.009	5.009	—	—	2.338	2.338	—	—	5.926	5.926	—	—	36.214	36.214	—	—	17.556	17.556	—	—	—	—	—	Rocinha
Vallinhos	—	—	807.152	—	—	—	—	—	—	5.776	5.776	—	—	—	—	—	—	393.128	393.128	—	360	311.360	311.720	—	—	39.029	39.029	—	—	98	98	—	—	2.353	2.353	—	—	9.303	9.303	—	32	47	79	—	Vallinhos
Campinas	—	—	11.465.693	470	—	563.640	563.640	—	—	3.787	3.787	—	—	23.892	23.892	—	—	68.288.532	68.288.532	—	—	—	—	—	901	1.551.139	1.552.040	663	—	27.922	27.922	—	—	—	—	—	—	1.212.345	1.212.345	651	—	55.980	55.980	143	766	125.672	126.438	—	Campinas
Boa Vista	—	—	81.407	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	76	—	—	2.534	2.534	—	62	3.573	3.635	—	—	584	584	—	—	—	—	—	—	882	882	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	77	—	Boa Vista
Rebouças	—	—	788.171	52	—	370	370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	768	32.273	33.041	12	—	5.016	5.016	—	—	205	205	—	—	—	—	—	—	1.797	7.197	—	—	6.137	6.137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rebouças
Santa Barbara	—	—	2.442.065	49	—	2.884	2.884	—	—	—	—	—	—	3.642	3.642	—	2.257	156.453	158.710	—	—	96.405	96.405	—	—	9.142	9.142	—	—	3.626	3.626	—	—	16.151	16.151	—	—	54.291	54.291	42	—	715	715	—	—	722	722	—	Santa Barbara
Tatú	—	—	452.286	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.994	12.994	—	—	51.872	51.872	—	—	164.996	164.996	—	—	11.240	11.240	—	—	3.626	3.626	—	—	24.923	24.923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tatú
Limeira	—	—	1.069.148	219	—	28.703	28.703	—	—	4.200	4.200	—	—	2.710	2.710	—	—	3.396.672	3.396.672	—	817	32.930	33.747	—	—	114.859	114.859	546	—	1.056	1.056	—	—	225	225	—	—	47.510	47.510	—	—	21.516	21.516	—	—	4.200	4.200	—	Limeira
Cordeiro	—	—	726.584	6	—	—	—	—	—	22	22	—	—	232	232	—	—	683.826	683.826	—	—	3.283	3.283	—	—	7.304	7.304	21	—	1.500	1.500	—	—	—	—	—	—	3.349	3.349	—	—	3.443	3.443	—	—	—	—	—	Cordeiros
Santa Gertrudes	—	—	279.446	—	—	—	—	—	—	1.553	1.553	—	—	—	—	—	—	390.624	390.624	—	—	3.467	3.467	—	—	8.924	8.924	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	776	776	—	—	—	—	—	—	177	177	—	Santa Gertrudes
Rio Claro	—	—	1.255.204	—	—	240	240	—	—	241	241	—	—	1.013	1.013	—	—	3.610.402	3.610.402	—	60	27.395	27.455	—	—	—	—	—	—	236	236	—	—	—	—	—	—	9.899	9.899	—	—	12.688	12.688	—	—	—	—	—	Rio Claro
Remanso	—	—	85.318	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.488	15.488	—	—	602	602	—	—	3.843	3.843	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	721	721	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Remanso
Araras	—	—	1.269.866	8	—	135	135	—	—	801	801	—	—	3.583	3.583	—	221	26.175	26.396	—	211	38.708	38.919	—	—	641	641	—	—	792	792	—	—	14.180	14.180	—	—	18.170	18.170	—	—	6.121	6.121	—	—	6.121	6.121	—	Araras
Goabiroba	—	—	129.115	8	—	24.152	24.152	—	—	—	—	—	—	818	818	—	135	1.337	1.472	—	—	160	160	—	—	45	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.530	4.530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Goabiroba
São Bento	—	—	22.766	—	—	811	811	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.869	65.869	—	—	543	543	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Bento
Leme	—	—	843.181	—	—	183	183	—	—	129	129	—	—	18.827	18.827	—	—	1.248.473	1.248.473	—	—	5.744	5.744	—	—	4.402	4.402	—	—	—	—	—	—	135	135	—	—	20.551	20.551	—	—	316	316	—	—	316	316	—	Leme
Souza Queiroz	—	—	401.338	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.545	2.545	—	—	222.783	222.783	—	—	—	—	—	—	2.083	2.083	—	—	—	—	—	—	184	184	—	—	5.319	5.319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Souza Queiroz
Pirassununga	—	—	1.035.278	411	—	13.601	13.601	—	—	6.407	6.407	—	—	33.817	33.817	—	180	39.800	39.980	—	—	8.393	8.393	110	—	205	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48.233	48.233	—	—	2.271	2.271	—	—	403	403	—	Pirassununga
Emas	—	—	141.046	—	—	3.630	3.630	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.129	59.129	—	—	200	200	—	—	30	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Emas
Bagunassú	—	—	210.567	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	355	355	—	—	150.162	150.162	—	—	567	567	—	—	405	405	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bagunassú
Santa Silveria	—	—	260.599	—	—	37.105	37.105	—	—	—	—	—	—	717	717	—	—	350.459	350.459	—	—	—	—	—	—	181	181	—	—	—	—	—	—	156	156	—	—	3.327	5.327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Santa Silveria
Santa Cruz	—	—	830.790	—	—	3.035	3.035	—	—	334	334	—	—	3.540	3.540	—	—	2.030.068	2.030.068	—	—	8.034	8.034	—	—	328	328	—	—	51	51	—	—	2.567	2.567	—	—	47.924	47.924	—	—	3.538	3.538	—	—	—	—	—	Santa Cruz
Santa Veridiana	—	—	554.775	—	—	306	306	—	—	56	56	—	—	47	47	—	—	254.663	254.663	—	—	—	—	—	—	39.961	39.961	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.461	2.461	—	—	—	—	—	—	249	249	—	Santa Veridiana
Porto Ferreira	—	—	463.996	—	—	—	—	—	—	1.252	1.252	—	—	—	—	—	60	2.408	2.468	—	—	941	941	—	—	913	913	—	—	—	—	—	—	325	325	—	—	373	373	—	—	747	747	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
Descalvado	—	—	1.253.899	—	—	34.036	34.036	—	—	—	—	—	—	1.763	1.763	—	—	1.931.013	1.931.013	—	—	10.362	10.362	—	—	10.226	10.226	—	—	224	224	—	—	187	187	—	—	46.440	46.440	—	—	1.842	1.842	—	—	—	—	—	Descalvado
Somma	—	—	31.455.374	1.462	—	734.653	734.653	—	—	24.678	24.678	—	—	114.994	114.994	—	—	90.411.396	90.411.396	48	6.001	1.044.612	1.050.613	341	5.852	2.283.764	2.289.616	1.616	7.771	100.241	108.012	26	1.125	73.760	74.885	—	—	1.600.449	1.600.449	693	—	137.817	137.817	143	798	141.749	142.547	—	Somma

F. GONÇALVES DE CAMPOS
Chefe da Contabilidade

Jundiahy, 30 de Abril de 1900

M. P. TORRES NEVES
Inspector Geral

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO

LISTA GERAL

DOS

SENHORES ACCIONISTAS

229

RELAÇÃO dos Snrs. Accionistas

em **30 de Abril de 1900**

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	A	
1	Abel de Andrade Villares (herança)	95
2	Abelardo Pompêu do Amaral	150
3	A. B. Dreyfus, D.	80
4	Accasto & Lazzarone	50
5	Achille Oppenhein	42
6	Achilles de Oliveira Ribeiro	5
7	Adalberto, f.º de A. de Freitas Reis	58
8	Adão Gray	8
9	Adelaide Belmira Mugnaini	4
10	» Augusta Pereira	19
11	» Freire Carneiro	10
12	Adelina, f.ª de Manuel Neto de Araujo	4
13	» » » Emiliana J. de Oliveira	5
14	» » » Izidoro Pereira	6
15	» de Souza Barros	122
16	Adèle Meller	40
17	Adolph Birle Junior	50
18	» Hildebrand	4
19	Adolpho de Araujo Cintra	5
20	» Gad	149
21	» Porchat de Assis	10
22	Adulpho, f.º de D. Francisca M. de Paiva Baracho	80
23	Affonsina de A. Vergueiro	12
24	Affonso Augusto Ribeiro	40
25	» f.º de O. Pires Corrêa	19
26	» Luiz de Paula	30
27	» Porchat de Assis	42
28	» de Vergueiro	17
29	Aggrippina da Rocha Cintra (menor)	6
30	Agostinho Lebre de Castilho	10
31	Albano Octavio de Lacerda	514
32	Albert Ebenezer Schurr	20
33	Albertina de Almeida Guedes	77
	A transportar	1.783

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	1.783
34	Albertina, f.ª de Francisco Antonio Pereira Borges.	8
35	» f.ª do Dr. Pedro Vicente de Azevedo .	2
36	» da Silva Prado	128
37	Albertino de Aquino e Castro Carneiro Leão . .	23
38	Alberto Israel	200
39	» Kahn	25
40	» Kennitz	50
41	» Peixoto Pinto.	22
42	» da Rocha Faria de Nioac	595
43	» dos Santos Dumont	605
44	» Villares	119
45	Alberico Germach Possolo	458
46	Albino, f.º de Olegario Moreira Lima	480
47	Alcebiades, f.º de Joaquim Piza	114
48	Alda da Silva Prado.	677
49	Alexandre Augusto Mendes	92
50	» f.º de Alexandre A. Mendes	32
51	» Leal	50
52	» Thiollier	600
53	Alfred Hutin	59
54	Alfredo Claudio da Silva	24
55	» Braga	12
56	» f.º de Olavo E. de Souza Aranha . . .	8
57	» Franco de Andrade	284
58	» Maximo de Souza	2
59	Alice, f.ª de Estevam Cardoso Negreiros . . .	101
60	» f.ª de João Baptista de Andrade Meira. .	1
61	» Gray.	68
62	» Hoenel	10
63	» Ribeiro Reis, f.ª de A. de Freitas Reis . .	57
64	» de Queiroz Guimarães	100
65	Altemira de Almeida Guedes (menor)	73
66	Alvaro, f.º de A. T. de Assumpção	42
67	Alzira, f.ª de A. C. Guimarães	100
68	» Monteiro de Barros.	78
69	Amadêu de Castro Lisbôa	3
70	Amalia de Oliveira Camargo	182
71	Amaro Pedroso de Moraes	13
72	Ambrosina Pinto Nunes Gomide	150
73	Amelia de Andrade Villares	88
74	» Augusta do Monte Guimarães	500
75	» Baroneza Hilmar von Ende	552
76	» Benvinda da Costa Carvalho	5
	A transportar . . .	8.575

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	8.575
77	Amelia Elvira de Figueiredo Nielsen.	200
78	» Eufrosina Quartin	40
79	» f.ª de A. A. Mendes	32
80	» » » F. E. Malheiro	14
81	» de Moraes Camargo	95
82	» de Paula Ramos.	257
83	» Peixoto	250
84	» Snape	20
85	» Sophia de Menezes Peake	30
86	Amy Foot	20
87	Anatole Louis Garraux	400
88	Anesia Augusta Soares	25
89	Anesia do Amaral	40
90	Angelo A. de Assumpção (Conego)	10
91	» Ciceri	8
92	» Francischini	5
93	» Pires Ramos (herança)	7
94	Anna Abiah da Silva Prado	899
95	» Alves do Amaral	154
96	» de Barros Aguiar	200
97	» Burton	20
98	» Blandina de Assis Pacheco.	500
99	» » de Souza Aranha.	258
100	» » Prado Pereira Pinto.	1.898
101	» de Breuilpont	38
102	» Candida de Barros Souza.	100
103	» Carrol	8
104	» Cesar Varella.	25
105	» f.ª de Antonio Bernardo Quartim . . .	40
106	» » » Antonio Celidonio Gomes dos Reis.	5
107	» » » Custodio Manuel Alves	166
108	» » » Fernando Vieira de Moraes . . .	7
109	» » » Francisco Quirino dos Santos . .	18
110	» » » João do Amaral Gurgel	4
111	» » » Maria Angela de M. Aranha . . .	474
112	» Francisca da Silva Monteiro de Barros .	682
113	» Gertrudes Ferraz	1
114	» Joaquina de Freitas Backheuser. . . .	130
115	» » » S. Castro Lisbôa	18
116	» de Lacerda Penteado	80
117	» Luiza do Amaral	54
118	» » Dulley	97
119	D. Anna Maria de Almeida Lorena Machado . .	198
	A transportar . . .	16.102

231

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	16.102
120	Anna Maria de Moraes	10
121	» » » Oliveira Borges	299
122	» Miquelina Alves Barreto	177
123	» » de Lacerda Abrêu	475
124	» Rita de Souza	100
125	» da Silva Prado	252
126	» Thereza, f.ª do Dr. C. N. de S.za Aranha.	36
127	» Remidia, f.ª de Domingos R. da Silva . .	46
128	Annibal Rubino de Oliveira	9
129	Antonia de Barros Giraudon (herança)	12
130	» Corrêa de Almeida	17
131	» Ellis da Silva	61
132	» Fausta Pereira Jordão	200
133	» Ferraz de Sampaio	6
134	» Maria Ribeiro Gavião.	122
135	» de Mesquita Sampaio.	166
136	» Olivia Pacheco Jordão	158
137	» de Queiroz Aranha	650
138	Antonina Alves do Amaral.	154
139	Antonio Alvaro de Souza Camargo	400
140	» Alves da Silva	10
141	» » Corrêa de Toledo	26
142	» Augusto de Almeida Cardia.	800
143	» » de Araujo Muniz, Conego . .	92
144	» » Bezerra Paes (herança). . . .	22
145	» » f.º do Dr. João P. M. Portella .	15
146	» » f.º de A. A. Monteiro de Barros.	5
147	» » Monteiro de Barros.	9.064
148	» » da Fonseca (herança)	241
149	» » Moreira de Toledo	103
150	» Baptista Ferreira Leão	100
151	» Barbosa Ferraz.	192
152	» Benedicto de Camargo	66
153	» Cabral de Vasconcellos	83
154	» Cardoso Ferrão.	213
155	» » dos Santos	8
156	» Carlos de Almeida Bicudo	115
157	» » Melchert	363
158	» Carneiro Neves	100
159	» Celidonio Gomes dos Reis	15
160	» da Costa Junior	50
161	» Corrêa de Moraes Silveira	600
162	» Dias Novaes.	536
	A transportar . . .	32.271

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	32.271
163	Antonio Ferreira de Carvalho	200
164	» de Figueiredo Machado	30
165	» f.º de Ant.º Celidonio Gomes dos Reis .	5
166	» » » A. C. de Mattos Barretto. . . .	15
167	» » » A. Martins Teixeira	50
168	» » » A. Teixeira de Assumpção . . .	42
169	» » » A. Queiroz dos Santos Filhos . .	100
170	» » » A. Anacleto Rodrigues Dias. . .	63
171	» » » D. Emiliana J. de Oliveira . . .	5
172	» » » Manuel Neto de Araujo	4
173	» Francisco de Aguiar Barros	512
174	» » de Paula Souza	9
175	» » da Rosa.	10
176	» Galvão de Almeida Sobrinho	17
177	» Henrique de A. Cintra (herança) . . .	7
178	» » Flôres	84
179	» João Romêo.	335
180	» Joaquim de Araujo Azevedo	1.000
181	» » Dias de Abrêu	50
182	» José do Almeida Camargo	2
183	» » » Arruda.	76
184	» » Duarte Moreira	74
185	» » de Moraes.	12
186	» » de Oliveira Monteiro	300
187	» » Rodrigues de Siqueira (herança). .	26
188	» » Vaz.	4
189	» Justino de Assis	10
190	» de Lacerda Franco	569
191	» Leite de Almeida Prado Junior . . .	161
192	» Manuel Alves	120
193	» Manuel de Arruda Alvim (menor) . . .	5
194	» » Rodrigues	32
195	» Mariano Corrêa de Moraes	68
196	» de Mello Nogueira.	46
197	» Mendes Pereira.	250
198	» do Nascimento Gonçalves	15
199	» de Paiva Azevedo	3
200	» de Paula Leite de Barros	75
201	» » » Ramos Teixeira	15
202	» Paulino Gonçalves Benjamim	102
203	» Pereira da Costa	45
204	» Queiroz dos Santos	1.611
205	» de Queiroz Telles	102
	A transportar . . .	38.532

232

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	38.532
206	Antonio Ribeiro dos Santos	22
207	» Quartim de Albuquerque.	42
208	» da Rocha Cintra (menor).	7
209	» Rodrigues da Costa Chaves.	8
210	» da Silva Prado.	3.811
211	» Silverio de Alvarenga.	309
212	» Simão Klein.	8
213	» Soares de Gouvêa.	150
214	» » » Oliveira.	30
215	» de Souza Mello.	30
216	» Vieira de Andrade Palma	20
217	» Xavier Paes de Barros	234
218	Archibaldo Cochrane	17
219	Arlindo Joaquim de Lemos	25
220	Arminda, f.ª de Francisco Gomes Ferraz . . .	30
221	Arthur de Almeida Rezende	44
222	» de Avila Rebouças, herança.	156
223	» de Azurém Costa	99
224	» Ferreira Coelho	24
225	» Palmeira Ripper	200
226	» Porchat de Assis	10
227	» Queiroz dos Santos	50
228	» Sandes Davison	200
229	Ascanio Villas Boas	50
230	Arthur Teixeira de Camargo	40
231	Asdrubal A. do Nascimento	8
232	Associação Beneficente «Jesus, Maria, José» . .	6
233	» Protectora da Infancia	1.799
234	» T. Paulistana de Soccorros Mutuos .	40
235	Augusta Gonçalves de Freitas.	20
236	» Teixeira de C. Assumpção	100
237	Auguste Hennin	135
238	Augusto da Costa Guimarães	100
239	» Ferreira dos Santos	2
240	» f.º de Antonio Leme da Fonseca . . .	431
241	» de Paula Ramos	114
242	» de Siqueira Cardoso	200
343	» de Souza Queiroz. . . . . » .	11
244	Aurelia Candida Pacheco Jordão.	158
245	Aureliano A. do Arruda Alvim	25
246	Aurora, f.ª de A. A. Rodrigues Dias.	62
247	» » » D. Maria Idalina	2
248	Avelino Pacheco de Toledo	20
	A transportar . . .	47.381

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	47.381
	B	
249	Banco do Commercio e Industria de São Paulo .	10.000
250	Barão de Araraquára	1.339
251	„ „ Cintra (herança)	18
252	„ „ Ibitinga	932
253	„ „ Itacurussá.	300
254	„ „ Jacarehy	500
255	„ „ Mello e Oliveira.	402
256	„ „ Muritiba	635
257	„ „ Nioac	1.300
258	„ „ Piracicaba (herança).	1.065
259	„ „ Ramalho	54
260	„ „ Serra Negra	300
261	„ „ Tatuhy.	150
262	Baroneza de Anhumas	500
263	„ „ Arary	2.138
264	„ „ Dourados	169
265	„ „ Itajubá.	150
266	„ „ Jaguára	52
267	„ „ Japy.	100
268	„ „ Jundiahy	1.003
269	„ „ Limeira	1.000
270	„ „ Monte Carmello	165
271	„ „ Nioac	500
272	„ „ Piracicaba.	174
273	„ „ Santa Eulalia	100
274	Baptista Ortiz da Rocha	26
275	Basilio da Silveira Cintra	14
276	Beatriz de Aguiar Barros	66
277	„ f.ª de Fran.co A. de Souza Queiroz Neto .	7
278	„ f.ª do Visconde de La Tour	15
279	„ Magdalena Wyzard (menor)	1
280	Bellarmina Pinheiro e Prado	40
281	Belmiro A. da Silva Rosa	34
282	Benedicta Maria Carneiro	400
283	„ Quartim de Albuquerque	4
284	Benedicto Quartim de Albuquerque	2
285	Benjamim Constante de Oliveira.	50
286	Benta, f.ª de Fernando Vieira de Moraes . . .	7
287	Bento Antonio Pereira	54
288	„ José de Carvalho	1.832
	A transportar . . .	72.979

233

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte. . .	72.979
289	Bento de Lacerda Filho	80
290	„ de Oliveira	30
291	„ Pinto do Rego Freitas	522
292	„ Quirino dos Santos	100
293	Bernardina F. de Campos	7
294	Bernardo Marti	3
295	Blandina Maria de Jesus Lima	9
296	„ Ramos Moreira	38
297	Boaventura F. de Camargo	15
298	„ Rodrigues de Souza	104
299	Boris Fréres	400
300	Branca Corrêa de Moraes	14
301	Brasilia Dias Leite	46
302	„ Pacheco Jordão	47
303	Brazilianische Bank für Deutschland	750
304	Brazilina de Barros Vaz	64
305	British Bank of South America, Limited . . .	3.400
	C	
306	Cabral Vasconcellos & Irmão	50
307	Caio da Silva Prado.	12
308	Calixto de Paula Souza.	6
309	Camillo Antonio de Moraes	35
310	„ Claudio de Moraes	200
311	„ Picard	135
312	Candida Augusta de Andrade	138
313	„ „ Quartim	40
314	„ de Campos Barros	1.200
315	„ Corrêa de Mello	7
316	„ Ferreira Penteado	72
317	„ de Lacerda Franco	80
318	„ Maria das Dôres	40
319	„ Pinheiro e Prado.	40
320	„ da Silveira Franco	30
321	Candido Coelho Ribeiro Porto	1.104
322	„ Franco de Lacerda	265
323	„ f.º de José Ferraz de Assis Negreiros .	333
324	„ Toralis de Gismenes.	40
325	Canuto José Saraiva.	21
326	„ José Saraiva Junior	1
327	Capella de Lemes	5
328	Carl Heinrich C. Wagner	35
	A transportar . . .	82.497

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	82.497
329	Carlos de Andrade Villares	480
330	„ Augusto, f.º do Dr. Erasmo do Amaral .	11
331	„ „ Hoff.	45
332	„ „ Monteiro de Barros	55
333	„ „ Soares (menor)	25
334	„ Eberhard Jacob Schmidt	25
335	„ Eduardo, f.º do Barão de Nioac. . . .	22
336	„ f.º de Domingos Roque da Silva . . .	53
337	„ „ „ Manuel Duarte de Souza Lima . .	10
338	„ Melchert Sobrinho	41
339	„ Meissner	50
340	„ Norberto de Souza Aranha	332
341	„ de Oliveira Salles	36
342	„ Olympio Leite Penteado	118
343	„ Paes de Barros	2.000
344	„ Vasconcellos de Almeida Prado	550
345	Carmen Cecilia, f.ª de L. A. M. de Barros . .	7
346	„ f.ª de Basilio José Pompêo	4
347	„ „ „ Antonio Pereira de Queiroz . .	51
348	Carolina Ambrosina Franzen	35
349	„ Augusta Bresser Monteiro	198
350	„ „ Vaz de Carvalháes	20
351	„ f.ª de Angelo Francischini	5
352	„ „ „ Francisco da Costa Carvalho . .	10
353	„ Léa Grumbach, f.ª de L. Grumbach. .	1
354	„ Moreira da Cruz	30
355	„ Peixoto Gaticker	120
356	„ Prado da Silva Prado	1.021
357	Cassio Paes de Barros	20
358	Catharina Amelia Alvim	4
359	„ Schorcht	72
360	Cecilia Carmen, f.ª de L. A. M. de Barros. . .	33
361	„ Breves Cornelia dos Santos	200
362	„ Douglas Mitchell	230
363	„ de Moraes Monteiro de Barros	2.000
364	„ Nioac de Souza.	319
365	Celestina Bourroul	10
366	Celina de Lacerda	578
367	Celso de Almeida Cintra	1
368	„ do Amaral, f.º de D. Josina do Amaral . .	12
369	Cezar Pereira de Souza.	50
370	Charles James Cazaly	100
371	„ J. Dulley	240
	A transportar . . .	91.721

234

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	91.721
372	Charles Levy	300
373	„ Spitz	100
374	„ W. Walker	124
375	Christina, f.ª de Fernando Vieira de Moraes . .	7
376	„ „ „ Francisco Quirino	18
377	Chritovam, f.º de Antonio Leme da Fonseca . .	295
378	Cid, f.º de Pedro F. de Camargo	23
379	Clara de Lacerda	552
380	„ Prates da Fonseca	207
381	Claude Robbé	20
382	Claudina de Paiva Azevedo	465
383	„ Pinheiro e Prado	40
384	Clementina Schmidt	150
385	Clementino de Souza e Castro	100
386	Clotilde, f.ª de Manuel Duarte de Souza Lima .	10
387	Clovis Nogueira (menor)	40
368	Cohen & Dreyfus	952
389	Companhia Metropolitana	695
390	Conde Monteiro de Barros	805
391	„ do Pinhal	100
392	„ de São Joaquim	413
393	Condessa de Araguaya	400
394	„ Monteiro de Barros	3.068
395	Constantina Mendes Gonçalves	40
396	Convento das Mercês	172
397	Cornelia Rodrigues Peixoto	200
398	Crescencio Cabral de Vasconcellos	32
399	Custodia A. dos Santos Rosa	48
400	Custodio José Fernandes	20
401	„ R. Arantes Junqueira	43
402	Cyriaco Ramos	60
	D	
403	Dalmacia, f.ª de E. Cardoso Negreiros	100
404	Daniel & Adolpho Heydenreich	376
405	„ Andreotti	713
406	„ M. Fox	167
407	„ José Rodrigues	650
408	Dario do Amaral	12
419	„ Alves de Carvalho	85
410	„ Rudge da Silva Ramos	2
411	David Cresta	9
	A transportar . . .	103.334

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	103.334
412	Delphino Martins de Siqueira.	1.394
413	Deolinda E. de Campos Toledo	161
414	Detlef Brune	400
415	Desiderio Stapler.	70
416	Diogo de Abrêu Teixeira	40
417	„ Machado	1
418	Dioni, f.ª de José E. de Souza Aranha	45
419	Domizio Caputo	10
420	Domingos de Carvalho Campos	50
421	„ Corrêa de Moraes	600
422	„ Francisco Pereira Porto	6
423	„ Marinho de Azevedo	154
424	„ Roque da Silva	200
425	„ da Silva Moreira	50
426	Domitilla, f.ª de B. C. Soares	5
427	Dorothy Maud Strain	40
428	Douse François Joseph	30
429	Dulce de Almeida Rudge	20
430	Durantho, f.º de Pedro F. de Camargo	28
431	Durval, f.º de E. A. do A. Souza.	50
	E	
432	Edgardo, f.º de E. A. do Amaral Souza . . .	50
433	Edmond Dreyfus	100
434	Edmundo Wright.	27
435	Eduard Julien Levy, f.º de Jacob Levy. . . .	2
436	Eduardo de Andrade Villares.	303
437	„ Carlos Ferreira da Silva	325
438	„ „ Ralston	22
439	„ f.º de Antonio Leme da Fonseca. . .	431
440	„ Maxwell Rudge	548
441	„ de Mello e Oliveira (herança)	109
442	„ Paulo da Silva Prado	2.247
443	„ Prates	9.144
444	Eleonor Mather	30
445	Eleuterio da Silva Prado	2.808
446	Elias Antonio Pacheco Chaves	5.501
447	„ Fausto Pacheco Jordão	131
448	„ Quartim de Albuquerque	53
449	Elisa Adelaide de O. Cassiani.	197
450	„ de Aguiar Carvalho	62
451	„ de Assumpção Amarante Cruz.	50
	A transportar . . .	128.828

235

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	128.828
452	Elisa Barnabé Vaz de Carvalháes.	20
453	„ f.ª de Edmundo Wright.	3
454	„ f.ª de Francisco Antonio Pereira Borges .	24
455	„ de Freitas Guimarães	200
456	„ Gomes Moreira	10
457	„ Leopoldina de Abrêu.	4
458	„ Maria Leite.	60
459	„ Monteiro de Barros	11
460	„ de Oliveira Barros	5
461	„ Pereira	4
462	„ Oliveira Lacerda	6
463	„ da Silva Prado.	285
464	„ Tobias de Aguiar.	1
465	Elisabeth Mountget	13
466	Ellen Gray.	130
467	„ Gray Filha	7
468	Elvira Godwin da Silva Prado	214
469	Emilia Francisca de Azevedo	30
470	„ Jordão Pereira de Souza	303
471	Emiliana Justina de Oliveira	70
472	Emilio Bamberg	10
473	„ Calcagno	100
474	Erasmo do Amaral	240
475	Ercilia Alves Pinto	170
476	„ Rudge Ramos	2
477	Ermelinda, f.ª de Manuel D. de Souza Lima . .	11
478	Ernani Carlos de Menezes Pinto	40
479	Ernest Gepp	100
480	Ernesto Mariano da Silva Ramos.	250
481	Escholastica de Almeida Cintra	5
482	„ Joaquina de Campos Melchert . .	100
483	„ de Lacerda	80
484	„ da Fonseca Bicudo	50
485	„ Maria de Siqueira (herança) . . .	3
486	Espiridião E. de Barros Pimentel	6
487	Estanisláo, f.º de F. A. Pereira Borges . . .	8
488	Esthel Carrol	65
489	„ Léa da Costa Mesquita	5
490	„ f.ª de D. Emiliana Justina de Oliveira. .	5
461	„ f.ª de Luiz Quirino.	18
492	Ethel Mary White	5
493	Euclides, f.º de D. E. Justina de Oliveira . .	5
494	Eudoxia Rosalina Pinto.	15
	A transportar . . .	131.521

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	131.521
495	Eufrasia Teixeira Leite	1.394
496	Eugenia Peixoto Pinto	27
497	Eugenie Fretin	30
498	Eugenio Dias Leite (Conego)	51
499	„ f.º de D. Maria do Carmo de Oliveira .	12
500	„ F. V. de Carvalhães	102
501	„ Guilhem.	225
502	„ de Paiva Azevedo	10
503	„ Porchat de Assis	10
504	Eunice Susanna Hilman	24
505	Eurico, f.º do Dr. Lopes dos Anjos	6
506	Evangelina Martins Ferreira	308
	F	
507	Fabio Dutra	300
508	„ Paes de Barros	23
509	„ Ramos	267
510	Fanny Crust	70
511	Fausta Rodrigues Jordão	47
512	Faustina de Moraes Camargo	10
513	Felicio de Campos Cintra	30
514	Felicissima de Souza Barros	122
515	Felix Bloch	150
516	„ Guilhem	850
517	Felizardo A. Cavalheiro e Silva	29
518	Fernando Aleixo de Moraes	14
519	„ Dreyfus.	401
520	„ f.º de Fernando Vieira de Moraes . .	7
521	„ f.º de D. Anna Brotero de Barros . .	421
522	Firmin Barthe.	50
523	Firmino M. Soares	51
524	Flaminio Ferreira de Camargo	2.000
525	Fortunata Fenili	7
526	„ Gabriella de Toledo	68
527	„ Honoria de Araujo Rebello	50
528	Francis Spencer Hampshire	800
529	Francisca de Alvarenga	206
530	„ Amelia de Paula	113
531	„ „ „ Toledo	164
532	„ Augusta da Silva Prado	54
533	„ das Chagas	48
534	„ Bernardina Teixeira Leite.	1.281
	A transportar . . .	141.353

236

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	141.353
535	Francisca Dabney de Avellar Brotero	120
536	„ Emilia Pacheco Jordão.	158
537	„ Leopoldina da S. Freire	2
538	„ Ortiz Meira	10
539	„ de Paula Barroso	20
540	„ „ „ Villarinhos	9
541	„ dos Santos Dumont.	1.000
542	„ do Valle Cintra	88
543	Francisco A. Calvacante	10
544	„ de Almeida Prado	10
545	„ Alves de Oliveira.	40
546	„ Antonio Pedroso	184
547	„ „ Pereira Borges	118
548	„ „ Pereira Borges filho	8
549	„ „ de Souza Queiroz.	1.854
550	„ „ de Queiroz Telles	526
551	„ „ de Vasconcellos Malheiros . .	50
552	„ de Assis Peixoto Gomide	219
553	„ „ „ Bueno	12
554	„ Bueno da Rocha	14
555	„ de Castro Canto e Mello	30
556	„ Dias Novaes	500
557	„ Duarte de Rezende	200
558	„ Ernesto Malheiro.	540
559	„ Eugenio Pacheco e Silva	120
560	„ Fernando de Barros Neto	75
561	„ f.º de José Ferraz de Assis Negreiros .	334
662	„ „ „ F. A. de Souza Queiroz Neto . .	6
563	„ „ „ F. Gomes Ferraz	30
564	„ „ „ José Maria Largacha	10
565	„ „ „ O. Pires Corrêa	19
566	„ Gomes Ferraz	110
567	„ Gonçalves de Campos	100
568	„ Guilhermino de Campos	150
569	„ G. de Marchi	53
570	„ Ignacio dos Santos Cruz Junior . . .	37
571	„ Julio da Conceição	10
572	„ Justino Gonçalves de Andrade . . .	566
573	„ Lobo Leite Pereira	110
574	„ Luiz de Campos	1.000
575	„ de Oliveira	40
576	„ de Paiva Azevedo	33
577	„ de Paula Gomes	32
	A transportar . . .	149.910

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	149.910
578	Francisco de Paula Leite	400
579	„ „ „ Leite Camargo	460
580	„ „ „ Oliveira Borges	600
581	„ „ „ Simões dos Santos	60
582	„ Rubim Cesar	24
583	„ Peixoto Ferreira de Souza	836
584	„ Soares de Camargo	1.000
585	„ Teixeira de Camargo	40
586	„ Tinson	152
587	„ Vaz de Almeida	10
588	„ Vilella de Paula Machado	452
589	„ Xavier Paes de Barros	124
590	„ „ Paes de Barros Filho	20
591	„ „ Pinheiro e Prado	50
592	Fred Burrows	30
593	Frederick William Bentley	200
594	Frederico Augusto Cezar de Mattos	38
595	„ Guilherme Ferreira	37
596	„ J. Cardozo de Araujo Abranches . .	100
597	„ Luiz Dulley	377
598	„ de Paula Ramos	104
599	„ de Souza Queiroz	2.050
600	F. H. Freund	25
	G	
601	Gabriel Dias da Silva	750
602	„ de Toledo Piza e Almeida	792
603	Gabriella C. de Carvalháes Nogueira	43
604	„ da Silva Prado	28
605	Galdino Tobias de Lemos	116
606	Gasparino de Castro Carneiro Leão	35
607	Gastão, f.º do Barão de Nioac.	22
608	„ „ de Domingos Roque da Silva . . .	57
609	Generosa da Costa Cardoso	5
610	George W. Harrah	2.500
611	„ Whitaker	10
612	Georgina Monteiro de Lemes	50
613	Geraldo M. Melillo & Comp.	13
614	Geraldina de Paiva Azevedo	10
615	Germaine de Breuilpont	224
616	Germano Pereira de Toledo	30
617	Gertrudes Ferraz de Aguiar	200
	A transportar . . .	161.984

237

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	161.984
618	Gertrudes de Oliveira Barros	5
619	„ Paes de Barros	20
620	„ de Paula Souza A. do Amaral (herança).	58
621	„ Pompêu do Amaral	116
622	Gessia, f.ª de Manuel Netto de Araujo	4
623	Godofredo Infante de Toledo	40
624	Gregorio, f.º de Antonio Leme da Fonseca . .	310
625	Guilherme de Andrade Villares	310
626	„ Brunton Dulley	137
627	„ Cesar de Mattos	80
628	„ Ellis	500
629	„ José de Faria e Silva	100
630	„ dos Santos Prates (menor)	80
631	„ Magens	30
632	Guilhermina M. de Vasconcellos	11
633	Guimarães & Filhos	300
634	Gustave Baudoin	80
635	Gustavo Adolpho da Silveira	252
	H	
636	Heitor Silva	60
637	„ da Silva Prado	16
638	Henri Bauman.	500
639	Henrique M. Dale	11
640	„ Pocoke	46
641	„ dos Santos Dumont	118
642	„ Schulman	200
643	„ Tinson	20
644	Henriqueta Julia de Castro	66
645	„ Molina Quartim	59
646	„ Rudge Dulley	129
647	Herculano Alves de Aguiar Lima (menor) . . .	65
648	„ de Araujo Cintra	63
649	Herman Heydenreich	100
650	„ Kruger	20
651	Herminia F. Cantinho Cintra	53
652	Hilario P. Magro Junior	10
653	Hildebrando Cantinho Cintra	53
654	Hortense Blot	4
655	Horacio Vergueiro Rudge	14
	A transportar . . .	166.024

(ANNEXO N.º 19)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de Mercadorias com indicação das procedencias e destinos

VIA FLUVIAL

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	Paulista Fluvial			São Paulo Railway			Paulista Ferrea			MOGYANA			Paulista Rio Claro			Paulista Santa Rita			Ramal Ferreo Campineiro			União Sorocabana e Ytuana			Bragantina			Paulista Descalvadense O.m G0			Itatibense			C.ia Araraquara			DE
	MERCADORIAS			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	
Porto Ferreira	—	—	329.291	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
» Prainha	—	—	6.494	484.585	53.596	538.181	—	15.586	15.586	—	1.050	1.050	—	114	114	—	6.333	6.333	—	—	—	—	80	80	—	—	—	—	22.270	22.270	—	—	—	—	—	—	» Prainha
» Amaral	—	—	9.007	1.445.106	35.068	1.480.174	—	21.782	21.782	—	5.062	5.062	—	—	—	—	1.505	1.505	—	—	—	—	7.288	7.288	—	—	—	—	800	800	—	—	—	—	—	—	» Amaral
» Jatahy	—	—	6.035	—	—	—	—	2.187	2.187	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Jatahy
» Guatapará	—	—	27.064	2.757.695	153.590	2.911.285	—	40.484	40.484	—	—	—	—	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Guatapará
» M. Prado	—	—	10.937	3.130.847	740.028	3.870.975	—	25.480	25.480	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» M. Prado
» Barrinha	—	—	10.043	853.611	98.807	952.418	—	69.742	69.742	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	347	347	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Barrinha
» Pitangueiras	—	—	7.082	412.790	1.000.712	1.413.502	—	321.155	321.155	—	17.877	17.877	—	7.462	7.462	—	16.108	16.108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.370	16.370	—	—	—	—	—	—	» Pitangueiras
» Pontal	—	—	73.114	636.634	617.219	1.253.853	—	238.237	238.237	—	—	—	—	—	—	—	70	70	—	—	—	—	805	805	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pontal
Somma	—	—	479.067	9.721.268	2.699.020	12.420.288	—	734.653	734.653	—	23.989	23.989	—	7.603	7.603	—	24.016	24.016	—	—	—	—	8.520	8.520	—	—	—	—	39.440	39.440	—	—	—	—	—	—	Somma

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	Paulista Fluvial			São Paulo Railway			Paulista Ferrea			MOGYANA			Paulista Rio Claro			Paulista Santa Rita			Ramal Ferreo Campineiro			União Sorocabana e Ytuana			Bragantina			Paulista Descalvadense O.m G0			Itatibense			C.ia Araraquara			PARA
	MERCADORIAS			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	
Porto Ferreira	—	—	18.187	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
» Prainha	—	—	33.671	—	36.660	36.660	—	4.710	4.710	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.647	5.647	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Prainha
» Amaral	—	—	74.757	—	247.439	247.439	—	39.184	39.184	—	265	265	—	126	126	—	133	133	—	—	—	—	2.021	2.021	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Amaral
» Jatahy	—	—	35.542	—	13.052	13.052	—	17.093	17.093	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Jatahy
» Guatapará	—	—	51.649	—	549.623	549.623	—	145.314	145.314	—	—	—	—	160	160	—	—	—	—	16	16	—	11.173	11.173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Guatapará
» M. Prado	—	—	94.301	—	424.121	424.121	—	110.540	110.540	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.260	5.260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» M. Prado
» Barrinha	—	—	92.464	—	18.377	18.377	—	19.094	19.094	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Barrinha
» Pitangueiras	—	—	71.883	—	498.011	498.011	—	48.531	48.531	—	94	94	—	487	487	—	2.509	2.509	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	121	—	—	—	—	—	—	» Pitangueiras
» Pontal	—	—	6.613	—	887.674	887.674	—	31.806	31.806	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24.689	24.689	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	» Pontal
Somma	—	—	479.067	—	2.674.957	2.674.957	—	416.272	416.272	—	359	359	—	773	773	—	2.642	2.642	—	16	16	—	48.790	48.790	—	—	—	—	121	121	—	—	—	—	—	—	Somma

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade,

Jundiahy, Abril de 1900.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(ANNEXO N.º 17)

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

ESTATISTICA do movimento de Mercadorias e Animaes, com indicação das procedencias e destinos

BITOLA DE 1.m00 SECÇÃO RIO CLARO

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA RIO CLARO				PAULISTA FERREA 1.m60				PAULISTA FLUVIAL				PAULISTA DESCALVADENSE 0.m60				PAULISTA S.ta RITA 0.m60				SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA				ITATIBENSE				RAMAL FERREO CAMPINEIRO				UNIÃO SOROCABANA E YTUANA				BRAGANTINA				COMPANHIA ARARAQUARA				PARA
	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	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	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		
Rio Claro	—	—	2.305.714	2.673	—	56.045	56.045	—	—	120	120	—	—	466	466	—	—	—	—	—	—	280.825	280.825	—	—	449	449	—	—	32	32	—	—	—	—	—	—	1.040	1.040	—	—	—	—	—	—	57.316	57.316	—	Rio Claro
Morro Grande	—	—	260.066	—	—	57.106	57.106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	276.263	276.263	—	—	972	972	—	—	26	26	—	—	—	—	—	—	609	609	—	—	—	—	—	—	20.274	20.274	—	Morro Grande
Corumbatahy	—	—	234.010	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	623.974	623.974	—	—	2.615	2.615	—	—	133	133	—	—	—	—	—	—	829	829	—	—	35	35	—	—	5.038	5.038	—	Corumbatahy
Annapolis	—	—	1.452.175	87	—	160.555	160.555	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165.525	165.525	—	—	—	—	—	—	208	208	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Annapolis
Oliveiras	—	—	377.960	15	—	71.865	71.865	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41.489	41.489	—	—	148	148	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	215	—	Oliveiras
Visconde Rio Claro	—	—	158.606	—	—	49.239	49.239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163.460	163.460	—	—	40.061	40.061	—	—	195	195	—	—	—	—	—	—	128	128	—	—	—	—	—	—	24.534	24.534	—	Visconde Rio Claro
Colonia	—	—	217.898	15	—	25.261	25.261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.499.502	5.499.502	—	120	22.260	22.380	—	—	735	735	—	—	772	772	—	—	10.721	10.721	—	—	20.091	20.091	—	29.084	69.534	99.518	81	Colonia
São Carlos	—	—	4.759.082	2.289	30	1.139.322	1.139.352	—	—	6.039	6.039	—	—	60	60	—	—	2.145	2.145	—	—	140.015	140.015	—	—	124	124	—	—	—	—	—	—	246	246	—	—	72	72	—	—	—	—	—	—	1.720	1.720	—	São Carlos
Babylonia	—	—	305.164	31	—	60.449	60.449	—	—	120	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.967	61.967	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	110	—	—	230	230	—	—	5.428	5.428	—	Babylonia
Floresta	—	—	188.208	—	—	49.266	49.266	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19.858	19.858	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Floresta
Canchim	—	—	6.638	—	—	306	306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50.613	50.613	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Canchim
Capão Preto	—	—	152.491	28	—	12.815	12.815	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132	132	—	—	3.355.241	3.355.241	—	—	4.395	4.395	—	—	234	234	—	—	46	46	—	—	14.295	14.295	—	—	655	655	—	—	746	746	—	Capão Preto
Agua Vermelha	—	—	719.593	—	—	76.723	76.723	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	595.338	595.338	—	—	1.027	1.027	—	—	99	99	—	—	—	—	—	—	653	653	—	—	324	324	—	—	9.264	9.264	15	Visconde do Pinhal
Ararahy	—	—	161.316	—	—	26.271	26.271	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.091	61.091	—	—	460	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	211	211	—	—	—	—	—	—	559	559	—	Fortaleza
Santa Eudoxia	—	—	163.198	27	—	83.364	83.364	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52.304	52.304	—	—	557	557	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ouro
Angico	—	—	15.442	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	298.160	298.160	—	—	1.665	1.665	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	827	827	—	Santa Eudoxia
Monjolinho	—	—	385.099	31	—	59.900	59.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	621	621	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Angico
Jacaré	—	—	63.129	—	—	2.326	2.326	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	252.162	252.162	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.713	1.713	—	—	—	—	—	—	107	107	—	Monjolinho
Ribeirão Bonito	—	—	1.059.286	—	—	133.576	133.576	—	—	—	—	—	—	44	44	—	—	—	—	—	—	50.613	50.613	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	439	439	—	Jacaré
Visconde do Pinhal	—	—	618.789	27	—	48.705	48.705	—	—	26	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.355.241	3.355.241	—	—	4.395	4.395	—	—	234	234	—	—	46	46	—	—	14.295	14.295	—	—	655	655	—	—	746	746	—	Ribeirão Bonito
Fortaleza	—	—	277.086	—	—	34.814	34.814	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	595.338	595.338	—	—	1.027	1.027	—	—	99	99	—	—	—	—	—	—	653	653	—	—	324	324	—	—	9.264	9.264	15	Visconde do Pinhal
Ouro	—	—	118.711	—	—	7.696	7.696	—	—	1.271	1.271	—	—	—	—	—	—	435	435	—	—	61.091	61.091	—	—	460	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	211	211	—	—	—	—	—	—	559	559	—	Fortaleza
Araraquara	—	—	1.306.960	462	—	309.141	309.141	—	—	—	—	—	—	130	130	—	—	498	498	—	—	52.304	52.304	—	—	557	557	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ouro
Americo Brasiliense	—	—	812.102	1	—	44.257	44.257	—	—	—	—	—	—	423	423	—	—	180	180	—	—	3.546.722	3.546.722	—	—	9.691	9.691	—	—	—	—	—	—	79	79	—	—	6.542	6.542	—	—	1.566	1.566	—	138.773	40.193	179.966	—	Araraquara
Santa Lucia	—	—	321.624	60	—	17.413	17.413	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	243.135	243.135	—	—	782	782	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	162	162	—	—	712	712	—	—	14.835	14.835	—	Americo Brasiliense
Rincão	—	—	232.877	33	—	86.670	86.670	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	302.821	302.821	—	—	245	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	541	541	—	—	385	385	—	—	471	471	—	Santa Lucia
Motuca	—	—	65.961	—	—	3.278	3.278	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77.909	77.909	—	—	604	604	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rincão
Hammond	—	—	128.004	2	—	65.846	65.846	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.886	37.886	—	—	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228	228	—	—	—	—	—	—	94	94	—	Motuca
Guariba	—	—	700.491	175	—	106.750	106.750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49	—	—	137.949	137.949	—	—	1.404	1.404	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hammond
Corrego Rico	—	—	530.060	—	—	42.734	42.734	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	865	865	—	—	1.283.026	1.283.026	—	—	3.222	3.222	—	—	—	—	—	—	469	469	—	—	1.049	1.049	—	—	1.047	1.047	—	46	Guariba
Jaboticabal	—	—	412.751	2	—	621.091	621.091	—	—	27	27	—	—	140	140	—	—	—	—	—	—	86.262	86.262	—	—	2.312	2.312	—	—	74	74	—	—	—	—	—	—	573	573	—	—	106	106	—	—	49	49	—	Corrego Rico
Morro Pellado	—	—	641.327	143	—	76.287	76.287	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.708.948	3.708.948	—	—	20.824	20.824	—	—	—	—	—	—	1.339	1.339	—	—	11.527	11.527	—	—	130	130	—	—	1.411	1.411	—	Jaboticabal
Campo Alegre	—	—	186.724	60	—	124.520	124.520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	288.198	288.198	—	—	396	396	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.239	1.239	—	—	—	—	—	—	34.690	34.690	—	Morro Pellado
Brotas	—	—	280.910	—	—	164.744	164.744	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	232.216	232.216	—	—	30	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	425	425	—	—	—	—	—	—	10.090	10.090	—	Campo Alegre
Espraiado	—	—	70.507	—	—	13.822	13.822	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.438.574	1.438.574	—	—	5.915	5.915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.964	1.964	—	—	385	385	—	—	3.960	3.960	—	Brotas
Torrinha	—	—	523.132	—	—	60.328	60.328	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62.428	62.428	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	982	982	—	Espraiado
Ventania	—	—	118.715	40	—	26.676	26.676	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	515.882	515.882	—	—	439	439	—	—	99	99	—	—	176	176	—	—	1.033	1.033	—	—	87	87	—	—	—	—	—	Torrinha
Dous Corregos	—	—	563.650	80	—	233.879	233.879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	281.327	281.327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.366	1.366	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ventania
Mineiros	—	—	350.634	149	—	50.769	50.769	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	863.230	863.230	—	—	2.768	2.768	—	—	126	126	—	—	—	—	—	—	23.438	23.438	—	—	837	837	—	—	215	215	—	Dous Corregos
Banharão	—	—	568.420	45	—	83.055	83.055	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	964.507	964.507	—	—	53	53	—	—	932	932	—	—	157	157	—	—	2.762	2.762	—	—	—	—	—	—	693	693	—	Mineiros
Jahú	—	—	1.032.508	28	—	332.983	332.983	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	581	581	—	—	348.441	348.441	—	—	699	699	—	—	—	—	—	—	686	686	—	—	264	264	—	—	—	—	—	—	25	25	—	Banharão
Saldanha Marinho	—	—	57.201	—	—	16.077	16.077	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.051.780	7.051.780	—	—	10.059	10.059	—	—	2.111	2.111	—	—	713	713	—	—	78.198	78.198	—	—	17	17	—	—	135	135	—	Jahú
Capim Fino	—	—	158.457	—	—	1.209	1.209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.817	12.817	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Saldanha Marinho
Falcão Filho	—	—	16.331	—	—	9.316	9.316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86.972	86.972	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	223	223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Capim Fino
Campos Salles	—	—	9.999	6	—	1.801	1.801	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23.501	23.501	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155	155	—	—	118	118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Falcão Filho
																						159.597	159.597	—	—	370	370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Campos Salles
Somma	—	—	23.089.006	6.509	30	4.648.250	4.648.280	—	—	7.603	7.603	—	—	1.263	1.263	—	—	5.185	5.185	—	—	34.423.556	34.423.556	—	120	135.366	135.486	—	—	5.004	5.004	—	—	4.838	4.838	—	—	163.623	163.623	—	—	26.627	26.627	—	181.635	316.239	497.874	142	Somma
Comp.ia Araraquara	1.085	250.868	251.953	11	—	190.762	190.762	—	—	—	—	—	—	20	20	—	—	—	—	—	—	1.351.344	1.351.344	—	—	3.408	3.408	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.731	4.731	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Comp.ia Araraquara
Total Geral	1.085	250.868	23.340.959	6.520	30	4.839.012	4.839.042	—	—	7.603	7.603	—	—	1.283	1.283	—	—	5.185	5.185	—	—	35.774.900	35.774.900	—	120	138.774	138.894	—	—	5.004	5.004	—	—	4.838	4.838	—	—	168.354	168.354	—	—	26.627	26.627	—	181.635	316.239	497.874	142	Total Geral

F. GONÇALVES DE CAMPOS
Chefe da Contabilidade

Jundiahy, Abril de 1900

M. P. TORRES NEVES
Inspector Geral

(ANNEXO N. 18)

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

ESTATISTICA do movimento de Mercadorias com indicação das procedencias e destinos

BITOLA DE 0.m60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE		Paulista Descalvadense			Paulista Santa Rita			Paulista Ferrea			Animaes em trens de cargas	Paulista Fluvial			São Paulo Railway			Paulista Rio Claro			MOGYANA			Bragantina			União Sorocabana e Ytuana			Ramal Ferreo Campineiro			Itatibense			C.ia Araraquara			DE
		MERCADORIAS			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	Descalvado	—	—	477.316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110.895	—	110.895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Descalvado
	São Miguel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Miguel
	Pantano	—	—	12.791	—	127	127	—	12.559	12.559	—	—	—	—	1.227.628	4.971	1.232.599	—	563	563	—	—	—	—	16	16	—	134	134	—	—	—	—	15	15	—	20	20	Pantano
	Aurora	—	—	44.299	—	231	231	—	12.119	12.119	—	—	121	121	3.028.305	7.743	3.036.048	—	700	700	—	470	470	—	—	—	—	220	220	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Aurora
	Somma	—	—	534.406	—	358	353	—	24.678	24.678	—	—	121	121	4.366.828	12.714	4.379.542	—	1.263	1.263	—	470	470	—	16	16	—	354	354	—	—	—	—	15	15	—	20	20	Somma
Santa Rita	Porto Ferreira	—	—	—	—	—	102.599	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
	Tombadouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.797	7.797	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tombadouro
	Santa Rita	—	5.110	5.110	—	—	1.174.846	—	114.994	114.994	—	—	2.642	2.642	5.785.738	112.714	5.898.452	—	5.185	5.185	—	6.584	6.584	—	367	367	—	101.492	101.492	—	92	92	—	280	280	—	—	—	Santa Rita
	Somma	—	5.110	5.110	—	—	1.277.445	—	114.994	114.994	—	—	2.642	2.642	5.785.738	120.511	5.906.249	—	5.185	5.185	—	6.584	6.584	—	367	367	—	101.492	101.492	—	92	92	—	280	280	—	—	—	Somma

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA		Paulista Descalvadense			Paulista Santa Rita			Paulista Ferrea			Animaes em trens de cargas	Paulista Fluvial			São Paulo Railway			Paulista Rio Claro			MOGYANA			Bragantina			União Sorocabana e Ytuana			Ramal Ferreo Campineiro			Itatibense			C.ia Araraquara			PARA
		MERCADORIAS			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	Descalvado	—	—	55.777	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Descalvado
	São Miguel	—	—	296	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	São Miguel
	Pantano	—	—	152.854	—	5.110	5.110	—	382.146	382.146	—	—	—	—	—	168.030	168.030	—	84	84	—	275	275	—	—	—	—	25.440	25.440	—	—	—	—	—	—	—	3.796	3.796	Pantano
	Aurora	—	—	325.479	—	—	—	—	330.882	330.882	—	—	39.440	39.440	—	376.789	376.789	—	23.909	23.909	—	236	236	—	—	—	—	25.087	25.087	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Aurora
	Somma	—	—	534.406	—	5.110	5.110	—	713.028	713.028	—	—	39.440	39.440	—	544.819	544.819	—	23.993	23.993	—	511	511	—	—	—	—	50.527	50.527	—	—	—	—	—	—	—	3.796	3.796	Somma
Santa Rita	Porto Ferreira	—	—	—	—	—	1.174.846	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Porto Ferreira
	Tombadouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	801	801	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tombadouro
	Santa Rita	—	358	358	—	—	102.599	—	897.744	897.744	—	—	24.016	24.016	—	2.106.987	2.106.987	—	17.513	17.513	—	2.594	2.594	—	4.552	4.552	—	19.697	19.697	—	—	—	—	190	190	—	—	—	Santa Rita
	Somma	—	358	358	—	—	1.177.445	—	897.744	897.744	—	—	24.016	24.016	—	2.107.788	2.107.788	—	17.513	17.513	—	2.594	2.594	—	4.552	4.552	—	19.697	19.697	—	—	—	—	190	190	—	—	—	Somma

F. Gonçalves de Campos,
Chefe da Contabilidade,

Jundiahy, Abril de 1900.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(ANNEXO N.º 16)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes com indicação das procedencias e destinos

BITOLA DE 1.m00 SECÇÃO RIO CLARO

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA RIO CLARO 1.m00				PAULISTA FERREA 1.m60				PAULISTA FLUVIAL				PAULISTA DESCALVADENSE 0.m60				PAULISTA S.ta RITA 0.m60				SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA				ITATIBENSE				RAMAL FERREO CAMPINEIRO				UNIÃO SOROCABANA E YTUANA				BRAGANTINA				COMPANHIA ARARAQUARA				DE
	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	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		Café	Diversos	Total		
Rio Claro	—	—	4.982.029	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.547.940	88.079	1.636.019	—	—	—	—	—	—	82	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125.739	125.739	—	Rio Claro
Morro Grande	—	—	955.636	—	360	116.537	116.897	—	—	264	264	—	—	—	—	—	—	86	86	—	1.705.023	2.842	1.707.865	—	—	275	275	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	492	492	—	—	437	437	—	Morro Grande
Corumbatahy	—	—	1.740.193	—	—	3.062	3.062	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.884.320	48.879	1.933.199	—	—	590	590	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	2.367	2.410	—	—	4.551	4.551	—	Corumbatahy
Annapolis	—	—	145.564	52	74	9.920	9.994	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.389.212	556	1.389.768	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.280	1.280	—	—	712	712	—	Annapolis
Oliveiras	—	—	49.327	—	—	2.375	2.375	—	—	—	—	—	—	297	297	—	—	—	—	—	521.085	2.177	523.262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Oliveiras
Visconde Rio Claro	—	—	24.190	27	—	4.152	4.152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.381.135	24.477	1.405.782	—	—	1.665	1.665	—	—	236	236	—	—	—	—	—	—	—	355	355	—	—	—	—	—	Visconde Rio Claro
Colonia	—	—	98.881	17	—	5.628	5.628	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.280.111	235.708	2.515.819	7	—	11.187	11.187	—	—	894	894	—	—	787	787	—	—	1.558	1.558	—	—	46.186	46.186	—	Colonia
São Carlos	—	—	2.579.586	91	9	85.825	85.834	83	—	40	40	—	—	6.651	6.651	—	—	168	168	—	1.339.672	12.436	1.352.108	—	—	158	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164	164	—	—	—	—	—	São Carlos
Babylonia	—	—	103.851	—	—	3.579	3.579	—	—	343	343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.029.968	21.509	1.051.477	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Babylonia
Floresta	—	—	73.433	—	—	14.415	14.415	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600.795	6.426	607.221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	324	324	—	—	4.463	5.338	—	Floresta
Canchim	—	—	60.432	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	408.759	27.472	436.231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Canchim
Capão Preto	—	—	319.136	—	—	750	750	—	—	—	—	—	—	5.865	5.865	—	—	—	—	—	2.066.426	47.765	2.114.191	—	60	139	199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.388	1.388	—	—	176	176	—	Capão Preto
Agua Vermelha	—	—	194.113	22	—	10.103	10.103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	628.575	39.829	668.404	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	84	—	Agua Vermelha
Ararahy	—	—	93.244	6	—	15.817	15.817	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.743.124	162.294	1.905.418	—	60	15.960	16.020	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	285	285	—	—	—	—	—	Ararahy
Santa Eudoxia	—	—	146.075	—	—	174.288	174.288	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	221.989	15.000	236.989	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	428	428	—	—	1.315	1.315	—	Santa Eudoxia
Angico	—	—	363.599	—	—	108	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.123.323	33.367	2.156.690	—	—	331	331	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Angico
Monjolinho	—	—	748.704	—	—	9.234	9.234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	976.532	49.127	1.027.659	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	146	—	—	—	—	—	Monjolinho
Jacaré	—	—	327.538	—	—	8.395	8.395	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.053.657	406.984	7.460.641	—	—	1.336	1.336	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	248	248	—	Jacaré
Ribeirão Bonito	—	—	631.887	31	—	53.719	53.719	—	—	—	—	—	—	463	463	—	—	—	—	—	2.487.280	55.157	2.542.437	—	—	790	790	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.857	4.857	—	—	16	16	—	Ribeirão Bonito
Visconde do Pinhal	—	—	366.634	51	184	2.147	2.331	136	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.713.819	18.548	1.732.367	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.852	4.852	—	—	1.938	1.938	—	Visconde do Pinhal
Fortaleza	—	—	441.850	—	—	784	784	—	—	—	—	—	—	1.726	1.726	—	—	—	—	—	812.009	72.478	884.487	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	67	—	—	—	—	—	—	1.613	1.613	—	Fortaleza
Ouro	—	—	209.010	—	—	8.696	8.696	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.857.621	1.350.669	6.208.290	—	—	3.260	3.260	—	—	648	648	—	—	—	—	—	139	8.431	8.570	—	—	—	—	—	Ouro
Araraquara	—	—	939.933	223	—	75.604	75.604	110	—	—	—	—	—	407	407	—	—	—	—	—	1.296.516	643.081	1.939.597	—	—	660	660	—	—	74	74	—	—	—	—	—	—	2.698	2.698	—	—	13.983	13.983	—	Araraquara
Americo Brasiliense	—	—	339.231	6	—	73.231	73.231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.821.110	804.643	2.625.753	—	—	265	265	—	—	—	—	—	—	1.872	1.872	—	122	510	432	—	44	44	210	6.995	7.205	—	Americo Brasiliense
Santa Lucia	—	—	412.622	10	—	93.598	93.598	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48.051	949.987	998.038	—	—	145	145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	86	—	—	198	198	—	10.172	10.172	—	Santa Lucia
Rincão	—	—	630.284	29	—	98.772	98.772	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	782	303.286	304.068	—	—	390	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136	136	—	—	—	—	—	1.246	1.246	—	Rincão
Motuca	—	—	130.917	—	—	7.817	7.817	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	910.793	1.012.980	1.923.773	—	—	3.539	3.539	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	606	606	—	Motuca
Hammond	—	—	201.684	48	—	252.350	252.350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.525.090	2.534.460	5.059.550	—	—	1.979	1.979	—	—	—	—	—	—	1.588	1.588	—	60	11.483	11.543	—	—	3.732	3.732	—	Hammond
Guariba	—	—	497.306	226	—	121.639	121.639	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	803.819	1.046.229	1.850.048	8	—	89	89	—	—	11.285	11.285	—	—	280	280	—	—	4	4	—	—	10.000	10.000	—	—	—	—	—	Guariba
Corrego Rico	—	—	364.628	—	871	182.286	183.157	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.976.167	5.213.621	10.189.788	153	37	30.252	30.289	20	—	5.997	5.997	—	—	3.230	3.230	—	—	15.542	15.542	—	—	1.623	1.623	—	Corrego Rico
Jaboticabal	—	—	1.834.620	2.921	693	500.268	500.961	27	—	126	126	—	—	6.850	6.850	—	—	17.148	17.148	—	1.102.024	54.946	1.156.970	—	—	1.451	1.451	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	43	—	—	627	627	—	Jaboticabal
Morro Pellado	—	—	105.399	65	—	11.286	11.286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	936.812	24.852	961.164	—	—	3.336	3.336	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.069	2.069	11	Morro Pellado
Campo Alegre	—	—	211.002	7	30	20.602	20.632	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.373.180	31.920	1.405.100	—	—	248	248	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25.664	25.664	—	—	52	52	—	Campo Alegre
Brotas	—	—	654.386	105	—	44.088	44.088	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	769.475	8.296	777.771	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.160	1.160	—	—	52	52	—	Brotas
Espraiado	—	—	157.237	30	—	2.218	2.218	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.392.544	87.230	1.479.774	—	—	1.115	1.115	—	—	223	223	—	—	6.813	6.813	—	660	572	1.232	—	—	—	—	—	308	308	—	Espraiado
Torrinha	—	—	283.280	24	—	14.907	14.907	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.362.013	13.852	1.375.865	—	—	—	—	—	—	69	69	—	—	—	—	—	—	177	177	—	—	—	—	—	355	355	—	Torrinha
Ventania	—	—	95.059	21	—	870	870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.795.195	96.880	1.892.075	—	—	660	660	97	—	52	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ventania
Dous Corregos	—	—	117.105	193	—	11.243	11.243	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	755.210	54.346	809.556	—	—	732	732	147	—	122	122	77	—	—	—	—	180	1.361	1.541	—	—	192	192	—	440	440	—	Dous Corregos
Mineiros	—	—	145.225	1.171	—	3.581	3.581	286	—	—	—	—	—	136	136	—	—	—	—	—	1.109.349	162.691	1.272.040	—	—	563	563	—	—	602	602	—	—	—	—	—	15	1.424	1.424	—	—	141	141	—	343	343	—	Mineiros
Banharão	—	—	163.554	—	—	40.259	40.259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.409.522	1.413.366	18.822.888	—	—	8.814	8.814	42	—	7.817	7.817	73	—	198	198	—	120	34.606	34.726	—	—	156	156	—	—	—	—	—	Banharão
Jahú	—	—	837.794	1.089	3.631	190.173	193.804	937	—	—	—	—	—	1.598	1.598	—	—	—	—	—	382.328	540	382.868	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jahú
Saldanha Marinho	—	—	17.665	—	—	3.080	3.080	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111	111	—	1.392.235	25.779	1.418.014	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Saldanha Marinho
Capim Fino	—	—	37.793	—	—	4.346	4.346	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.031.966	12.481	1.044.447	—	—	396	396	—	—	—	—	—	—	329	329	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Capim Fino
Falcão Filho	—	—	97.786	—	—	1.297	1.297	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.505.191	170.619	1.675.810	—	—	99	99	—	—	30	30	—	—	—	—	—	—	234	234	—	—	—	—	—	—	—	—	Falcão Filho
Campos Salles	—	—	156.609	—	—	715	715	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Campos Salles
Somma	—	—	23.089.006	6.509	5.852	2.283.764	2.289.616	1.616	—	773	773	—	—	23.993	23.993	—	—	17.513	17.513	—	82.873.247	17.388.034	100.261.281	168	157	91.244	91.401	306	—	28.131	28.131	150	—	15.164	15.164	—	1.939	124.591	125.930	—	—	12.846	12.846	—	1.085	250.868	251.953	11	Somma
	181.635	316.239	497.874	142	798	141.749	142.547	—	—	—	—	—	—	3.796	3.796	—	—	—	—	—	4.240.833	2.098.988	6.339.821	—	—	14.761	14.761	—	—	—	—	—	—	—	—	—	883	6.341	7.224	—	50	—	50	—	—	—	—	—	
	181.635	316.239	23.586.880	6.651	6.650	2.425.513	2.432.163	1.616	—	773	773	—	—	27.789	27.789	—	—	17.513	17.513	—	87.114.080	19.487.022	106.601.102	168	157	106.005	106.162	306	—	28.131	28.131	150	—	15.164	15.164	—	2.222	130.932	133.154	—	50	12.846	12.896	—	1.085	250.868	251.953	11	

F. GONÇALVES DE CAMPOS
Chefe da Contabilidade

Jundiahy, 30 de Abril de 1900

238

M. P. TORRES NEVES
Inspector Geral

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	166.024
	I	
656	Ida Deolinda de Assis Alfaya	10
657	„ f.ª de Angelo Francischini	5
658	Idalina, f.ª de Antonio Anacleto Rodrigues Dias .	62
659	Ignacia Joaquina Corrêa Pacheco	116
660	Ignacio Ferreira de Camargo	23
661	„ José de Oliveira Arruda	183
662	„ Wallace da Gama Cochrane	70
663	Ildefonso Archer de Castilho	37
664	Illydia de Souza Barros Whitaker	90
665	Instituto D. Carolina Tamandaré	142
666	Iracema, f.ª de D. Rosalina de L. Corrêa . . .	200
667	Irma Goudier	70
668	„ Vicentini	50
669	Irmandade N. S. do Rosario	36
670	Izabel Augusta de Almeida	5
671	„ Brazilia Moreira	574
672	„ Maria da Silva	12
673	„ „ de Moraes (menor)	11
674	„ „ Paes Lemes	4
675	„ de Nioac, f.ª do Conde Alberto de Nioac .	7
676	„ Maria da Silva Pinto	6
677	„ de Paula Leite	300
678	Izaura de Almeida Prado	35
679	„ f.ª de Antonio Anacleto Rodrigues Dias .	62
680	„ f.ª de Estevam Cardoso Negreiros . . .	24
681	„ Porchat de Assis	15
682	Izidore Aron	102
683	„ Levy	10
	J	
684	Jacob Armbrust	25
685	„ Levy	80
686	Jacyntho Antonio de Campos	10
687	„ José de Araujo Cintra	63
688	„ Manuel de Moraes	10
689	Jacques Hoënel	168
690	James C. Caird	99
691	„ C. Madeley	1.650
692	„ William Applin	200
	A transportar . . .	170.590

242

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	170.590
693	J. H. Fletcher	20
694	Jeanne de Merrs	36
695	Jeremias Rodrigues Neto	100
696	Jesuino da Fonseca Leite	400
697	Joanna Rabello Monteiro de Barros	100
698	„ Bernardina de Oliveira	33
699	„ da Cruz Pacheco	2
700	„ f.ª de Antonio Augusto da Fonseca . .	104
701	João Alvares Rubião Junior	855
702	„ Alves Corrêa do Amaral	50
703	„ Antonio da Rocha Camargo (menor) . . .	5
704	„ Baptista, f.º de João B. de Andrade Meira .	1
705	„ „ de Mello e Oliveira	401
706	„ „ Pereira de Almeida	200
707	„ „ da Rocha Conceição	2.800
708	„ „ Velloso	88
709	„ Bramley Barker	47
710	„ Briccolla	1.000
711	„ Cardoso Alves Sobrinho	68
712	„ Celidonio Gomes dos Reis	46
713	„ Cesar Rudge	11
714	„ Couto	13
715	„ Evangelista do Rego Freitas	454
716	„ F. de Almeida Nobrega	30
717	„ F. de Mello Nogueira	467
716	„ Gonçalves de Oliveira	20
719	„ Gustavo Cramer	75
720	„ Herculano Bierrenbach	30
721	„ de Lacerda Franco	569
722	„ Maria de Paiva	35
723	„ de Mattos Guimarães	10
724	„ Octavio dos Santos	1.100
725	„ de Oliveira Guimarães	1.107
726	„ Pacheco de Toledo	27
727	„ Pereira Ferraz	20
728	„ Pinto Carneiro	2.000
729	„ „ de Castro	50
730	„ „ Machado Portella	1.000
731	„ Proost Rodovalho	607
732	„ Soares do Amaral	462
733	„ „ de Arruda	224
734	„ Tobias de Aguiar e Castro	200
735	„ Verissimo de Andrade	781
	A transportar . . .	186.238

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	186.238
736	Joaquim de Almeida Mattos	81
737	„ Alves da Costa Cardoso.	40
738	„ de Araujo Coutinho	2
739	„ Augusto Ribeiro do Valle	200
740	„ Bueno do Livramento (menor). . . .	46
741	„ Candido Filho	200
742	„ Francisco de Oliveira	5
743	„ Franco de Mello, f.º de A. F. da Silveira.	100
744	„ José da Silva Neiva	90
745	„ de Lacerda Franco	80
746	„ Leite Penteado	63
747	„ de Mello Franco	100
748	„ Marcelino da Silva Fialho	68
749	„ dos Santos Prates (menor)	80
750	„ Silverio de Castro Barbosa.	84
751	„ Thomaz Gonçalves	50
752	„ Teixeira Nogueira de Almeida. . . .	1.256
753	„ de Toledo Piza e Almeida	122
754	„ „ „ Piza e Almeida Junior . .	32
755	„ Victor de Souza Meirelles	29
756	Joaquina, f.ª de Manuel D. de Souza Lima . .	11
757	„ Maria do Carmo Pinheiro.	30
758	„ Raymunda de Oliveira	2
759	„ Soares Proença Bueno.	126
760	John Ernest Green	25
761	„ K. Eddowes.	45
762	Jorge Black Scorrar	12
763	„ Blandy	6
764	„ Herbert Collier	5
765	„ Mundt	26
766	José Affonso Pacheco de Toledo	235
767	„ de Almeida Prado	11
768	„ Alves Barreto	1.380
769	„ „ de Camargo.	400
770	„ Antonio da Fonseca Rodrigues	38
771	„ „ „ Silva Fialho.	66
772	„ Augusto Pinto Machado	2
773	„ „ Saraiva	24
774	„ Ayrosa Galvão	6
775	„ de Azurém Costa Junior.	1
776	„ Borges de Figueiredo.	50
777	„ Cardoso de Siqueira	58
778	„ Couto de Magalhães	1.000
	A transportar . . .	192.525

243

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	192.525
779	José Eduardo Prates (menor)	80
780	„ Egydio Filho	45
781	„ „ de Queiroz Aranha	654
782	„ Elias de Paiva Junior	32
783	„ E. Vaz de Almeida	100
784	„ Estanislau do Amaral.	264
785	„ Farani	134
786	„ Felix Nunes.	100
787	„ Ferraz de Sampaio	230
788	„ f.º de Antonio Martins Teixeira	50
789	„ da Fonseca Bicudo	50
790	„ Francisco Cabral de Vasconcellos	83
791	„ Ignacio, f.º de L. A. Monteiro de Barros .	7
792	„ Ildefonso da Silva Ramos	308
793	„ Joaquim Gomes de Abreu	730
794	„ „ Rodrigues de Castro	7
795	„ „ da Silveira Cintra	38
796	„ Luiz Ferreira	100
797	„ Manuel da Fonseca Junior	1.636
798	„ Marcellino de Moraes Barros	65
799	„ Maria Bourroul.	30
800	„ „ Largacha	1
801	„ „ Lisbôa	180
802	„ „ Lisbôa Junior	6
803	„ „ Passalaqua	80
804	„ „ Tallon	150
805	„ Martins de Siqueira	822
806	„ „ de Siqueira Junior	261
807	„ de Mello Nogueira	38
808	„ Olegario de A. Moura	48
809	„ de Oliveira Barros.	5
810	„ de Paiva Oliveira Junior.	70
811	„ de Paula Leite de Barros	2.690
812	„ Pereira Machado	7
813	„ Pinto de Almeida Junior	14
814	„ Pires Fernandes	50
815	„ de Queiroz Aranha	5
816	„ „ „ Lacerda	400
817	„ Rudge da Silva Ramos	2
818	„ da Silva Prado.	260
819	„ de Souza Queiroz	1.746
820	„ Theodoro Xavier (herança)	5
821	„ Weissohn & C.ia	50
	A transportar . . .	204.158

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	204.158
822	José Valois de Castro	21
823	„ Vicente de Queiroz Ferreira	95
824	„ „ „ Souza Queiroz	948
825	Joseph Lévy (Pariz)	800
826	„ Lévy (2.º)	50
827	Joseph Williamson	65
828	Josephina de Aguiar Melchert	79
829	„ de Almeida Rezende	34
830	„ de Azurém Costa	1
831	„ B. de Carvalháes Nogueira	240
832	„ Bierrembach	26
833	„ Hortencia de Moraes Brito	2
834	„ Moreira Pinto.	74
835	„ de Paula Ramos	116
836	Josina do Nascimento C. do Amaral.	120
837	Josué de Almeida Prado	10
838	Jules Picot.	1.902
839	Julia A. de Ornellas Muniz (herança)	12
840	„ Adelaide da Silva.	29
841	„ Ehrer	15
842	„ f.ª de D. Maria Angela de Moraes Aranha .	474
843	„ Henriqueta de Oliveira Valle	427
844	„ de Oliveira Ribeiro	5
845	Julie Poullan	50
846	Julio Bloch	169
847	„ Cesar da Silveira	12
848	„ Joaquim Gonçalves Maia	12
849	„ Mathias de Camargo	30
850	„ Miller	236
851	„ Porchat de Assis	10
852	Julieta, f.ª de Antonio A. Rodrigues Dias . .	63
853	Justiniana Mathilde Medina	4
854	Justiniano Whitaker de Oliveira	489
	K	
855	Kenneth Whitmarsh, f.º de James W. Gray . .	2
	L	
856	Laura Alves do Amaral.	154
857	„ Augusta Soares	25
858	„ Bierrenbach	26
	A transportar . . .	210.985

244

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	210.985
859	Laura f.ª de Manuel Corrêa Dias	5
860	„ de Oliveira Ribeiro	3
861	Laurinda Rappa	40
862	Laurindo Cesar de Mattos	265
863	Lavinia, f.ª de J. C. da Cunha Canto	4
864	Leocadia Carolina Mendes Gonçalves (herança) .	84
865	Leonidas, f.ª de Joaquim Piza	36
866	„ Moreira	31
867	Lazare Grumbach	4
868	Leonardo Define	10
869	Leonidia de Lacerda	577
870	Leonor de Araujo Cintra	54
871	„ Augusta da Assumpção	95
872	„ de Castro Lisbôa	6
873	Leopoldo Kahn	50
874	„ José de Freitas	50
875	Leovigildo da Silva Prado	963
876	Leslie Charles Greenland	5
877	Levy, Irmão & C.ia	160
878	Libania Guerra do Veiga Pinto	146
879	Linêo, f.º de Pedro F. de Camargo	25
880	Lino Joaquim da Cruz	15
881	Lœticia A. da Fonseca Ralston	88
882	„ f.ª de E. Cardoso Negreiros	101
883	London and Brazilian Bank, Limited	9.747
884	„ and River Plate Bank, Limited . . .	3.651
885	Louis Delamain	515
886	„ Gaume	550
887	Louise Julie Michel	216
888	„ Severiano Rodrigues Martins.	255
889	Lourenço Alves Cardoso	100
890	Lucas Antonio Monteiro de Barros	62
891	„ f.º de L. A. Monteiro de Barros	7
892	„ f.º de D. Maria A. Gomes	17
893	Lucia Paes de Barros	39
894	„ f.ª de A. A. Mendes	32
895	„ da Silva.	10
896	Luciano Freire de M. Barreto.	46
897	Lucien Levy	25
898	Lucilia Berrini	53
999	Lucinda, f.ª de Francisco Quirino	18
900	„ Moreira Campos	10
901	Luiz Alves da Silva.	26
	A transportar . . .	229.214

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	229.214
902	Luiz Alves Janeiro	15
903	„ Antonio de Souza Queiroz	1.282
904	„ Augusto Corrêa Galvão	70
905	„ Bamberg	90
906	„ Filippe Baeta Neves	94
907	„ Fernando do Amaral, f.º de Dr. E. do Amaral.	2
908	„ f.º de Alvaro de Assumpção.	43
909	„ „ „ Luiz Alves de Almeida	1
910	„ Guilhem	40
911	„ Gonzaga do Amarante Cruz.	100
912	„ Joaquim de Castro Carneiro Leão. . . .	23
913	„ José Gomes	6
914	„ „ Martins Vieira	56
915	„ Leite Guimarães	26
916	„ Lopes Baptista dos Anjos	184
917	„ Madeira	25
918	„ Octavio, f.º de O. Prates.	178
919	„ de Oliveira Lins de Vasconcellos . . .	60
920	„ Pucci	112
921	„ Pereira Barreto.	148
922	„ Pereira Dias Junior	240
923	„ Rahter	5
924	Luiza Augusta de Assumpção Freire . . .	2
925	„ de Azevedo Salles Pinto	60
926	„ „ „ Marques Ferreira. . . .	25
927	„ Brasilia Moreira Marques	74
928	„ Candida Maria	19
929	„ Maria Nogueira	42
930	„ de Moraes Assumpção	50
931	„ Pereira Dias	70
932	„ Vergueiro Rudge.	16
933	Lula Beatriz Wyzard	3
	M	
934	Maercio, f.º de José Rodrigues Munhós. . . .	278
935	Manuel de Almeida Mello Freire.	114
936	„ André Gaspar	289
937	„ Antonio de Carvalho	66
938	„ Bonifacio da Silva Baptista	1.000
939	„ Ernesto da Conceição.	300
940	„ de Faro Passos	45
941	„ Ferreira Louzada	326
	A transportar . . .	234.793

245

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	234.793
942	Manuel, f.º de Francisco A. Pereira Borges . .	20
943	„ f.º de Manuel Joaquim Duarte de Rezende	36
944	„ f.º de Manuel Duarte de Souza Lima. .	11
945	„ Franco do Amaral	57
946	„ „ do Amaral Junior	154
947	„ Geraldo Forjaz	363
948	„ Gonçalves Torres	366
949	„ Joaquim de Albuquerque Lins	1.076
950	„ „ Duarte Rezende.	866
951	„ José Gomes	148
952	„ Ladislau Loureiro	4
953	„ Laudelino da Silva Silvado	51
954	„ Martins Filgueiras	16
955	„ do Nascimento, f.º do Dr. Jº. P. M. Portella.	8
956	„ de Oliveira Monteiro	200
957	„ P. da Silva Bruhns	100
958	„ Ribeiro da Fonseca	11
959	„ dos Santos Maia	70
960	Manuella Alves de Lima (menor)	66
961	„ de Lacerda Vergueiro	81
962	Marcio, f.º de José Rodrigues Munhós . . .	278
963	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo	103
964	„ Alves Pinto Duarte	100
965	„ Amalia de Assis Pacheco	190
966	„ Amalia Cabral de Vasconcellos	84
967	„ Amelia do Amaral	34
968	„ „ da Costa Carvalho	20
969	„ „ fª de L. A. M. de Barros . . .	7
970	„ „ Henriques dos Santos	15
971	„ „ da Silva (menor)	10
972	„ Angela de Moraes Aranha	188
973	„ Angelica de Araujo Cintra	62
974	„ „ de Barros	66
975	„ „ Cidade Pereira	100
976	„ „ de Souza Queiroz de Barros . .	7
977	„ dos Anjos Vasconcellos	6
978	„ Antonia da Silva Ramos	54
979	„ Antonietta da Silva Prado	260
980	„ de Araujo Cintra	53
981	„ Archangela Pimenta Bueno	83
982	„ Augusta Nogueira	40
983	„ „ Pinto.	4
984	„ Bazilisa da Silva Prado.	382
	A transportar . . .	240.643

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	240.643
985	Maria Beitter Dulley.	129
986	„ Benedicta Marques	9
987	„ Blandina de Souza Aranha.	350
988	„ Candida Ribeiro	84
989	„ Cardoso Cramer	25
990	„ Carlota Corrêa de Mello	14
991	„ do Carmo Gonçalves.	32
992	„ Carneiro de Paiva Oliveira.	45
993	„ Carolina Bierrenbach	42
994	„ Cecilia de Oliveira Rôxo	29
995	„ „ „ Nioac, f.ª do C. A. de Nioac. .	8
996	„ da Conceição Franco de Andrade . . .	511
997	„ Damiana de Lemos	8
998	„ das Dôres Alves de Lima	1.000
999	„ „ „ Bueno de Moraes	506
1000	„ Durant Picchiottino.	76
1001	„ Elisa de Arruda Alvim	30
1002	„ „ Pereira dos Santos	20
1003	„ Emilia, f.ª de A. A. Guimarães	100
1004	„ da Encarnação Brasilia Moreira	84
1005	„ Engracia Dias Leite.	51
1006	„ do Espirito Santo, f.ª de D. Virginia Alvim.	5
1007	„ Eugenia de Carvalho	114
1008	„ „ f.ª de E. Rocha	1
1009	„ „ f.ª de F. A. Pereira Borges. . .	8
1010	„ „ Monteiro de Barros de Nioac . .	615
1011	„ f.ª do Barão de Arary	611
1012	„ f.ª de D. Belmira Negreiros	11
1013	„ „ „ Estevam Cardoso Negreiros. . .	107
1014	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes. . . .	7
1015	„ „ „ Francisca Malheiros	14
1016	„ „ „ D. Francisca Mendes de P. Baracho .	80
1017	„ „ „ Luiz Quirino	83
1018	„ „ „ Maria do Carmo Oliveira	12
1019	„ „ „ O. Pires Corrêa	19
1020	„ Flóra Franco Soares.	407
1021	„ F. Ferreira Peake	21
1022	„ da Gloria Azevedo	30
1023	„ „ „ Medina Ramos	4
1024	„ „ „ Pereira Munhós.	350
1025	„ „ „ Ribeiro Marquitos	100
1026	„ „ „ Quartin	88
1027	„ Guilhermina de Lemos Monteiro	684
	A transportar . . .	247.167

246

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	247.167
1028	Maria Guilhermina da Rocha Camargo	8
1029	„ Idalina Nobrega	18
1030	„ Izabel, f.ª de Antonio Leme da Fonseca .	233
1031	„ „ f.ª de A. C. de M. Barreto . . .	15
1032	„ „ f.ª do Conde Alberto de Nioac . .	1
1033	„ „ f.ª do Dr. J. P. Machado Portella .	9
1034	„ „ Moreira Marques	74
1035	„ Joanna Ortiz Monteiro	15
1036	„ Joaquina de Moraes	12
1037	„ José, f.ª de F. A. Pacheco Junior . . .	12
1038	„ „ Pinto Neves	24
1039	„ Leonisia Carneiro Leão.	48
1040	„ Leopoldina de Siqueira Machado. . . .	56
1041	„ Lucia, f.ª de Vicente de P. M. de Barros .	15
1042	„ Luiza de Barros	9
1043	„ „ f.ª de C. N. de Souza Aranha . .	50
1044	„ „ Nogueira de Camargo	87
1045	„ „ Grazan (viuva Jorge Goetschel) . .	23
1046	„ Luzia Barbosa Aranha	7
1047	„ „ de Queiroz Aranha	259
1048	„ da Luz Monteiro de Barros	1.800
1049	„ Marcollina Monteiro da Silva	60
1050	„ do Nascimento Rodrigues Jordão. . . .	60
1051	„ Nazareth, f.ª de D. Virginia Alvim . . .	5
1052	„ „ Prado Pacheco e Silva. . . .	213
1053	„ de Paula Ramos Nogueira.	2
1054	„ „ „ Souza	40
1055	„ Proença de Azurém Costa	428
1056	„ Rita, f.ª de Olegario M. Lima.	491
1057	„ „ Monteiro de Barros Rôxo	332
1058	„ „ Pinheiro Machado (menor)	1
1059	„ da Rocha Cintra, f.ª B. de Jaguára . . .	7
1060	„ Rosa de Assumpção Pinto	184
1061	„ Rosa Duarte	16
1062	„ da Soledade Pinto de Almeida	25
1063	„ Sophia, f.ª do Dr. Caio Prado.	899
1064	„ „ de Lemos	8
1065	„ „ da Silva	90
1066	„ Thereza, f.ª de V. de P. M. de Barros . .	25
1067	„ „ „ „ Lucas A. M. de Barros. .	5
1068	„ Umbelina Fernandes Vieira.	5
1069	„ „ Sant' Iago Ferreira.	9
1070	„ Vera de Oliveira Rôxo	30
	A transportar . . .	252.877

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	252.877
1071	Mariana de Oliveira S. Pimenta Bueno. . . .	75
1072	Mariano Pacheco Fernandes	1.071
1073	Marietta, f.ª de João de Lacerda Franco . . .	17
1074	Marie Clotilde Grazan	22
1075	Marina Aranha (menor)	2
1076	„ Prado de Queiroz Aranha (herança) . .	213
1077	Mario do Amaral	12
1078	„ f.º de J. C. da Cunha Canto	4
1079	„ de Oliveira Rôxo.	65
1080	„ Vicente de Azevedo	14
1081	Marion Fordyce	20
1082	Mary Rundolf Finnie	30
1083	Marquez de Breuilpont	138
1084	Marqueza de Itú	3.296
1085	Martin & Louis	278
1086	Martinho da Silva Prado Junior	1.203
1087	Martha, f.ª de E. Cardoso Negreiros.	24
1088	Mathias Gonçalves de Oliveira Rôxo	25
1089	Mathilde Alice Bierrenbach	26
1090	„ Hendel	81
1091	„ Theodora M. Jordão.	381
1092	Matilda M. Baillie	300
1093	Matthew Bush	30
1094	Maurice Ettinger	60
1095	„ Grumbach	637
1096	„ Grumbach & Cia.	12
1097	Max Jorge F. Mundt.	180
1098	Mayer Israel	161
1099	Mercêdes de Castro Lisbôa	6
1100	„ f.ª de Luiz Quirino	83
1101	Messias Teixeira de Camargo	53
1102	Miguel A. Rinaldi	100
1103	„ Carlos Cardoso	30
1104	Militão Augusto de Azevedo	29
1105	Miquelina, f.ª de Fernando Oliveira de Moraes .	7
1106	„ F. de Campos Camargo	8
1107	Miron Latif	350
1108	Mirtil Deutsch	424
1109	Mosteiro de São Bento	37
1110	M. V. Levy Frères & Cia.	1.187
	N	
1111	Natan Hirsch	1.200
	A transportar . . .	264.768

247

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	264.768
1112	Nicoláo de Souza Queiroz	1.000
1113	Noemia, f.ª de José Maria Largacha	13
1114	„ da Fonseca	6
	O	
1115	Octaviano Augusto Alves de Carvalho	78
1116	„ de Barros Vaz	60
1117	„ f.º de Antonio A. Rodrigues Dias . .	63
1118	„ Pereira Mendes	247
1119	„ de Souza Franco	54
1120	Octavio Paes de Barros	234
1121	„ da Silva Prates	165
1122	Odilla Rodrigues	50
1123	Olavo Paes de Barros	36
1124	„ f.º de O. E. de Souza Aranha	16
1125	Olegario Paiva	50
1126	Olga, f.ª de Luiz Pereira Dias	100
1127	Olive Adeline Simonsen	1
1128	Olympia Candida de Oliveira	25
1129	„ Maria Rita da Silva	15
1130	„ Meira Vieira	1
1131	„ Vergueiro Rudge	11
1132	Olympio Pinheiro de Lemos	26
1133	„ Viriato Portugal	229
1134	Ondina, f.ª de José Pompêu	3
1135	Oreste, f.º de Angelo Francischini	5
1136	Orville A. Derby	40
1137	Oscar de Almeida Rudge	20
	P	
1138	Pandiá Calogeras	63
1139	Pantaleão, f.º de M. J. da Lapa Trancoso . . .	10
1140	Paschoal Giovanni	100
1141	Paula de Aguiar Barros	66
1142	„ da Silva Prado	118
1143	Paulina Fausto de Moraes	13
1144	„ de Souza Queiroz	401
1145	„ Vergueiro Rudge	11
1146	Pauline Berthe	9
1147	Paulino de Almeida Freire	57
1148	„ Pacheco Jordão	100
	A transportar . . .	268.264

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	268.264
1149	Paulo Bourroul	10
1150	„ Franco do Amaral	154
1151	„ f.º de A. T. de Assumpção.	43
1152	„ „ „ Antonio A. Rodrigues Dias. . . .	62
1153	„ „ „ Domingos Roque da Silva	53
1154	„ Malheiro de Mello (herança)	12
1155	„ Pereira Barretto	81
1156	„ Pinto de Almeida.	300
1157	„ Prates da Fonseca	294
1158	„ da Silva Prado	1
1159	Pedro Augusto Soares	25
1160	„ Celidonio Gomes dos Reis	40
1161	„ Egydio de Souza Aranha Filho	300
1162	„ Ferreira de Camargo	5
1463	„ f.º de Sylvestre Villa Real Sobrinho. . .	10
1164	„ Hannickel Forster	300
1165	„ Kiehl	34
1166	„ de Paula Ramos	78
1167	„ Peixoto de Abrêu Lima.	61
1168	„ Vaz de Almeida	695
1169	„ Vicente de Azevedo	110
1170	„ Victor Lalanne	142
1171	Persio de Souza Queiroz	34
1172	Percy John Pond.	10
1173	„ Lupton	363
1174	Petronilha, f.ª de O. C. Vasconcellos . . .	30
1175	Philip Hammond	25
1176	Philippe Schloss	1.110
1177	Pierre Rivière.	150
1178	Pucci &. Micheli.	100
1179	Pulcheria de Araujo Cintra	64
1180	Prudente José de Moraes Barros.	600
	Q	
1181	Quintino, f.º de E. Cardoso Negreiros . . .	100
1182	Quirino de Aguiar	44
1183	Quiteria Luiza de Souza	78
	R	
1184	Raphael de Abrêu Sampaio	150
1185	„ Balli	50
	A transportar . . .	273.982

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	273.982
1186	Raphael Olita	100
1187	„ Tobias de Oliveira	231
1188	Raul de Aguiar Barros	66
1189	„ f.º de E. Cardoso Negreiros.	101
1190	„ Ortiz Monteiro.	128
1191	, Pompêu do Amaral	42
1192	„ Ricardo Rudge.	20
1193	Raymond Giovetti	100
1194	Raymundo Breves de Oliveira Rôxo.	227
1195	„ Ferreira dos Santos	40
1196	Recolhimento N. S. da Luz	500
1197	Regina, f.ª de F. A. de Souza Queiroz Neto . .	5
1198	Remigio Gomes Guimarães.	51
1199	Renato, f.º de E. Cardoso Negreiros	101
1200	„ „ „ Olavo E. de Souza Aranha . . .	6
1201	„ „ „ João B. de Andrade Meira . . .	2
1202	„ Rudge da Silva Ramos	2
1203	Reynaldo Porchat.	21
1204	Ricardo Rodrigues	63
1205	„ Severo da Fonseca Costa	150
1206	Richard James Reidy	593
1207	„ Möller	18
1208	Rita Hermantina da Silveira Cintra	32
1219	„ de Mesquita Sampaio.	80
1210	„ Ribas da Silva	33
1211	Robert C. Lindsey	650
1212	Roberto, f.º do Barão de Nioac	22
1213	„ f.º de Plinio da Silva Prado	30
1214	„ Schwenger	318
1215	Rodolpho Brenne.	100
1216	„ Coimbra	120
1217	„ de Souza Pinto	3
1218	Rodrigo Claudio da Silva	36
1219	„ Soares	6
1220	Roger, f.º da Viscondessa de Legge	17
1221	Roque de Paula Monteiro	50
1222	Rosa Cardoso	35
1223	Rosalina, f.ª de Antonio Paes de Barros . . .	4
1224	„ de Queiroz Aranha	300
1225	Roscio, f.º de José Egydio.	63
1226	Ruth, f.ª de H. L. de A. Meira	1
	A transportar . . .	278.449

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	278.449
	S	
1227	Salomon Pompé	374
1228	Salvador Augusto de Queiroz Telles.	67
1229	Santa Casa de Misericordia de Campinas . . .	200
1230	„ „ „ „ „ Rio Claro . . .	100
1231	„ „ „ „ „ S. Paulo . . .	277
1232	Sarah Helena de Ornellas	18
1233	Sebastiana de Campos Cintra	26
1234	„ f.ª de Maria Flóra.	702
1235	Sebastião, f.º de Manuel D. de Souza Lima . .	10
1236	„ José Pereira	5
1237	Seimon Nathan	84
1238	Serafim Leme da Silva	129
1239	Servodêu, f.º de D. Balbina C. Soares	5
1240	Simão Alves de Aguiar Lima (menor)	65
1241	Simeão Fribourg	53
1242	Sociedade Artistica Beneficente	186
1243	„ Beneficente Portugueza de Campinas .	182
1244	„ „ „ „ S. Paulo .	160
1245	„ Protectora dos Portuguezes Desvalidos.	40
1246	Sophia Aron	60
1247	„ Fialho	66
1248	„ de Oliveira Barros	7
1249	„ da Silva Leitão	29
1250	„ Rufina de Oliveira e Silva	120
1251	Solange, f.ª do Visconde de La Tour	15
1252	Squire Sampson	303
1253	Stefania Alves Lima.	31
1254	Suzanna Catharina Peixoto.	45
1255	Sybilla Bausch	110
1256	Sylvia, f.ª de J. C. da Cunha Canto.	4
1257	„ Monteiro de Barros.	378
1258	Sylvio Paes de Barros	22
	T	
1259	Tharcilia, f.ª de C. N. de Souza Aranha . . .	36
1260	Theobaldo de Souza Queiroz	1.000
1261	Theodor Wille & Cia.	100
1262	Theodoreto do Nascimento.	20
1263	Theodoro Dias de Carvalho Junior	118
	A transportar . . .	283.596

249

Numero de ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	283.596
1264	Theolinda Engracia Smith	42
1265	„ de Siqueira Machado França Leite . .	58
1266	„ f.ª de E. Cardoso Negreiros	101
1267	Theophilo Ferreira de Almeida	1
1268	„ Nobrega	1
1269	Thercilia Novaes de Camargo	202
1270	Thereza de Jesus Carmelita	25
1271	„ M. de Oliveira Lobo	4
1272	„ Pompêu do Amaral	356
1273	Thiers, f.º de Francisco Gomes Ferraz	30
1274	Thomas A. Pledger	45
1275	„ Davies	6
1276	Thomaz Cochrane.	20
1277	„ Dias Leite	39
1278	„ Gonçalves Gomide.	63
1279	Thorsten Gullberg	10
1280	T. S. Speers	10
1281	Tito, f.º de Antonio Leme da Fonseca	431
1282	„ Pacheco	10
1283	Tobias de Aguiar.	147
1284	Torquato Pitta de Abreu Teixeira	50
1285	Turenna, f.ª de J. E. de Souza Aranha. . . .	45
	U	
1286	Ubaldina Ferreira da Cunha	85
1287	Umbellina de Assis Negreiros	325
1288	Urbina Pacheco Jordão	47
	V	
1289	Valentim Tobias de Oliveira	300
1290	Valentina Pompêu do Amaral.	66
1291	Vanorden & Cia.	50
1292	Vasco Pinto Bandeira	26
1293	V. O. T. do Carmo da Capital de S. Paulo . .	40
1294	Veridiana V. da Silva Prado	2.042
1295	Veturia Urbana do Costa e Silva.	73
1296	Vicente Albano	140
1297	„ Berge.	150
1298	„ de Paula Monteiro de Barros	500
1299	Vicentina de Souza Queiroz Aranha	20
1300	Victor Viterbino de Souza Meirelles	16
	A transportar . . .	289.172

Numero de Ordem	NOMES	Numero de Acções
	Transporte . . .	289.172
1301	Virgilio Antonio de Brito	20
1302	„ Luiz Ferreira	25
1303	„ de Rezende.	10
1304	Virginia Alves do Amaral	154
1305	„ de Assis Pacheco.	205
1306	„ de Assumpção Embaré Rebello . . .	113
1307	Visconde de La Tour	702
1308	„ „ Vergueiro	5.070
1309	Viscondessa de Legge	505
1310	„ „ La Tour	476
1311	Vitaliano de Almeida Prado	35
1312	Vite Weil	100
1313	Viuva Grazan	22
	X	
1314	Xavier de La Tour	15
	W	
1315	Walter John Hammond.	80
1316	Washington, f.º de Luiz Leite Guimarães . . .	27
1317	William Burnet	4
1318	„ Cains	50
1319	„ Collier	211
1320	„ Laudon Strain	900
1321	„ Nielsen	15
1322	„ Snape.	25
1323	„ Speers	282
1324	„ G. Speers	20
1325	„ Vail Lidgerwood	92
1326	„ von Vleck Lidgerwood	1.591
	Z	
1327	Zenaide de Barros Vaz.	60
1328	Zuleika de Assumpção	19
	Total.	300.000

L. Carneiro,
Auxiliar.

F. P. de Barros,
Encarregado das transferencias.

250