

6-17-54 9

RELATORIO

N.º 54

DA

DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1903



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA E PAPELARIA DE VANORDEN & CIA,

9 E 11 — RUA DO ROZARIO — 9 E 11

1903



COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Senhores Accionistas:

HAM obediência ao que determinam os Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno findo de 1902, e ao mesmo tempo submeter ao vosso esclarecido exame e deliberação as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal.

Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal, que têm de funcionar durante o proximo anno social de 1904.

Trafego

A Companhia Paulista, em 31 de dezembro de 1902, tinha em trafego 913 kilometros de vias ferreas, dos quaes 279 de bitola de 1,^m60, 593 de 1,^m00 e 41 de 0,^m60, sendo a rede servida por 102 estações e postos telegraphicos.

O serviço de trafego funcionou em toda a estensão das linhas com regularidade, durante o anno proximo findo, não tendo occorrido 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 expedidos em 1902 e os dados correspondentes dos dois annos anteriores constam do quadro seguinte:

ANNOS	Passageiros	Animaes	Toneladas de bagagens e encom.	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas	Telegramm.
1900	1.052.900	31.819	10.162	338.453	338.359	214.321
1901	1.101.779	21.963	10.607	505.430	378.562	226.067
1902	1.038.639	15.955	10.215	436.198	396.600	228.390

Mostram estes algarismos que o movimento dos varios departamentos do trafego foi em geral mais fraco em 1902 que no anno anterior, apesar da accidental affluencia de cargas, especialmente de café, proveniente da zona servida pelas linhas da Companhia União Sorocabana e Ytuana, cargas que, devido á crise de transporte em que se acharam essas linhas, vieram ter ás estações da Companhia Paulista, notavelmente á de Campos Salles, em que foram recebidas 192.984 saccas de café, procedentes da margem esquerda do rio Tieté, cujo frete importou em 621:770\$050 réis.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 17232 o numero dos que conduziu no ultimo anno e a 99:378\$900 a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de immigrants

e suas bagagens. Desde essa época até 31 de dezembro de 1902 tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para tal fim, a... 492.651 immigrantes, subindo a 2.122:127\$460 réis a somma que a Companhia tem deixado de perceber por esse serviço.

Durante o anno de 1902, o trafego geral foi feito nas diversas linhas ferreas por 134 locomotivas, 175 carros ao serviço de trens de passageiros, e 2328 vagões de carga, pertencentes á Companhia, além do material de outras Companhias, que nas referidas linhas circulou no regimen de trafego mutuo; tendo-se elevado a... 2.194.115 o numero de trens-kilometro que as percorreram, contra o algarismo de 2.204.975 registrado no anno anterior.

Movimento financeiro

O balancete da receita e despesa do anno, que encontrareis annexo, com os convenientes detalhes, apresenta resultado satisfactorio, ainda que inferior ao do anno anterior, como mostram os seguintes algarismos:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo
1901.	27.293:917\$132	9.897:085\$933	17.396:831\$199
1902.	24.972:799\$117	11.303:315\$242	13.669:483\$875

Como se vê, a receita de 1902 accusa sensivel diminuição sobre a de 1901, explicando-se o facto pelo decrescimento havido nos varios ramos do trafego, principalmente na tonelagem do café transportado. Contra o que fôra natural esperar, tambem contribuiu para abater o resultado liquido do exercicio a circumstancia de ter a despesa subido em relação á do exercicio anterior, o que se deve não só ao augmento das

linhas em trafego como tambem ao custo de algumas obras de character extraordinario, como substituição de trilhos, reconstrucção de edificios e outras.

Do saldo apurado, no valor de 13.669:483\$875 réis, a parcella de 9.182:311\$738 réis representa a renda liquida das linhas de concessão do Governo de S. Paulo, enquanto que a de 4.487:172\$137 réis é a renda liquida das linhas de concessão geral.

O saldo total apurado em 1902, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior no valor de . . 4.489:102\$050, e d'esta fórma elevado á importancia de 18.158:585\$925 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria espera merecer a vossa sancção:

Pagamento de juros da divida externa	2.600:489\$590 réis
Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro	1.886:682\$547 „
Pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestre do exercicio, á razão de 12 % ao anno	8.360:894\$400 „
Impostos dos dividendos	292:631\$300 „
Abatimento no custo da linha fluvial do Mogy-Guassú	900:000\$000 „
Fundo de reserva	100:000\$000 „
Lucros transportados para o semestre seguinte	4.017:888\$088 „
SOMMA	<u>18.158:585\$925 „</u>

Reducção de tarifas

A despeito de quanto se tem escripto, e provavelmente se continuará a escrever, a proposito das tarifas das estradas de ferro, julgando com injusta prevenção o que as empresas de transporte em geral hão feito nos ultimos tempos especialmente em favor do café, os factos, ou melhor, os algarismos ahi estão

para provar de quanto effectivamente tem a Companhia Paulista reduzido as tarifas a que está sujeito em suas linhas o transporte do grande producto da lavoura nacional.

Ao passo que em 1898 o frete cobrado de toda a massa de café, que transitou nas linhas da Paulista, foi, em média, de 276 réis por tonelada-kilometro, em 1902 o custo do mesmo serviço baixou a 225 réis, tendo pois havido a reduçção de 51 réis, sendo ainda de notar que neste ultimo anno o frete médio que pagou a arroba de café foi apenas de cerca de 500 réis apesar de se tratar de uma estensa rede de penetração como é hoje o systema ferro-viario da Companhia.

De resto, sendo de 206 réis o preço basico autorisado pelos contractos primitivos, para o transporte de uma tonelada-kilometro de café, vê-se que no frete de 225 réis cobrado em 1902 apenas houve, em média geral, a differença de 9 % para mais sobre a tarifa primitiva, differença para mais que verdadeiramente se torna em differença para menos, e de muito maior porcentagem, quando se considera que os 206 réis da base primitiva, ao cambio do tempo em que foi ella estabelecida, effectivamente valiam muito mais que os 225 réis cobrados em 1902 — ao cambio mais ou menos de 12 d.

Não obstante o que fica exposto, tendo-se aggravado ultimamente a crise do café, resolveu a Directoria adoptar novas medidas de reduçção de tarifas com especial applicação a este artigo, além de outras de manifesta oportunidade.

Constam do seguinte officio, dirigido ao Governo do Estado, a 3 de fevereiro do corrente anno, as resoluções tomadas pela Directoria em relação a este importante assumpto:

«A Directoria da Companhia Paulista de Vias Fereas e Fluviaes, ao sentir que se aggrava cada vez mais a angustiosa crise que de tempos a esta parte vem affligindo a lavoura de café do Estado, julga de seu dever tomar a iniciativa de uma nova reduçção de tarifas, com especial applicação ao transporte do referido producto.

A Directoria assim procedendo não faz mais do que seguir a norma que se tem traçado toda a vez que a causa publica ha reclamado da Companhia Paulista a contribuição da sua boa vontade e esforços em beneficio dos interesses que lhe cabe directamente servir.

Com relação especialmente ao café, antes de tudo é de lembrar que, coincidindo mais ou menos a crise em que a sua lavoura se debate com as ultimas melhorias da situação cambial, já uma grande reduçção de fretes se fizera no regimen da convenção reguladora da tarifa movel, quando, a partir de 1900, tendo subido a taxa cambial de 7 a 12 dinheiros, determinára uma reduçção geral na tarifa movel das linhas de concessão geral — no valor de 25^o/_o dos preços normaes.

Assim é que a taxa addicional, que, ainda no referido anno, se cobrára na linha Rio Claro á razão de 65 %, desceu a 40 %.

Algum tempo depois, em meiados de 1901, accentuando-se a baixa do café, não duvidou a Companhia Paulista tomar duas importantes resoluções no sentido de favorecer particularmente o artigo.

Tendo então descido a cotação do café a pouco mais de 4\$000 por dez kilogrammas, reconheceu a Directoria que os fretes superiores a 100\$000 réis por tonelada, do interior a Santos, não eram somente pesados, mas se haviam tornado quasi prohibitivos.

Nesta conformidade, e porque tambem a lavoura das regiões mais remotas, servidas pela rede de bitola de 1,^m00, haviam em tempo pago os mais altos fretes, por tonelada-kilometro, a que o artigo fôra sujeito em toda a rede da Companhia, e considerando ainda que os productos de taes regiões se têm achado onerados com fretes excessivos, em consequencia do exaggerado desenvolvimento com que foram traçadas as respectivas linhas pela empresa que as construiu — impunha a justiça que

fossem as lavouras longinhas as que em primeiro logar recebessem qualquer favor especial.

Consistiu este favor na limitação do frete do café despachado das mais remotas estações da Companhia até Santos — ao maximo de 1008000 riés por tonelada ou 18500 por arroba.

Como na occasião era de equidade tomar tambem alguma medida em beneficio geral do artigo, qualquer que fosse a sua procedencia ou percurso nas linhas da Companhia, resolveu a Directoria effectuar ao mesmo tempo uma redução nos fretes respectivos.

Consistiu esta redução em fazer a taxa adicional, que então vigorava para todas as linhas na base de 40 %₀, baixar a 25 %₀, verificando-se assim o abatimento geral de 15 %₀.

As circumstancias felizmente permittiram á Companhia levar a effeito estas medidas sem onus muito sensivel para as suas finanças, porque se, de um lado, ellas produziram importante modificação no regimen tarifario, de outro lado, para compensar o prejuizo resultante da diminuição dos fretes, houve, nos dois exercicios em que vigoraram taes medidas, consideravel accrescimo na massa da exportação.

Para bem assignalar este facto basta dizer que, ao passo que a exportação de café pelas linhas da Companhia Paulista fôra em 1900 de 5.640.000 saccas, ella ascendeu em 1901 a 8.425.000 saccas, e ainda em 1902 foi de 7.270.000.

Infelizmente, ao entrarmos em 1903, a despeito da fundada previsão de pequenas colheitas futuras, por motivos de varias ordens, que não é preciso invocar aqui, a despeito ainda da lei já em execução, tornando prohibitivas novas plantações de café no Estado — nova baixa sobrevem nos preços do artigo, trazendo-o ao nivel incomportavel de 48000 réis por 10 kilogrammas.

Accentuada como se acha a acuidade da crise, ainda uma vez não será a Companhia Paulista a ultima a acudir com as medidas a seu alcance para minorar-lhe as tristes consequencias.

Comquanto a situação se não desenhe para a Companhia com a mesma perspectiva favoravel de ha dois annos; comquanto a safra exportavel no corrente anno pelas suas linhas de pouco deva exceder o total de seis milhões

de saccas, o que só por si reduz approximadamente de uns tres mil contos de réis a sua receita em comparação com a receita média dos dois exercicios anteriores; comquanto o capital social deva achar-se elevado no fim do corrente anno de cerca de dez mil contos de réis sobre o que havia sido despendido ha dois annos, e a despesa seja sobrecarregada com os onus do custeio de mais — uns duzentos kilometros de linhas novas — entende a Directoria que alguma cousa é indispensavel fazer em beneficio do café, na afflictissima situação em que ora se debate a operosa classe agricola do Estado, quaesquer que sejam as medidas de economia que haja necessidade de tomar, para que do facto não resulte ficar compromettida a situação financeira da Companhia.

Sabe V. Ex. que as linhas que compõem o systema ferro-viario da Companhia Paulista não foram todas construidas por esta Companhia, nem constituem fragmentos d'um mesmo plano de obras, subordinados às mesmas clausulas contractuaes.

Dahi vem que as suas tarifas, que ainda não tiveram ensejo de soffrer uma revisão geral, ainda hoje se resentem da diversidade das concessões originarias.

D'este facto e mesmo de algumas anomalias que se notam no velho regulamento de tarifas da linha de bitola larga, resulta que as modificações que ora convem fazer no regimen dos fretes do café não dizem respeito sómente á redução, mas á uniformisação das tabellas, subordinada a normas definidas e convenientes.

Para dar idéa da necessidade d'este trabalho bastará dizer que em toda a Secção Rio Claro não ha ainda tabella differencial de café, sendo os fretes cobrados na proporção dos percursos.

N'esse facto ha duplo erro: technico e economico. Ha erro technico porque o custo do transporte nunca é uniformemente proporcional ao percurso, pois, a verdade é que quanto maior é este, tanto menor é a despesa para a unidade de trabalho. Ha erro economico, porque a tarifa proporcional é um obstaculo ao desenvolvimento do trafego, pelos onus com que sobrecarrega as mercadorias sujeitas a longos percursos, razão porque em todos os paizes tem sido condemnada e substituida pela tarifa differencial.

Nas linhas de bitola larga da Companhia foi ha muitos annos estabelecida a tabella differencial para o café, mas sem obedecer a nenhum principio, dando-se mais a anomalia de vigorarem uns preços n'uma linha, e preços differentes em outra linha do mesmo systema e para distancias eguaes.

Nas linhas Descalvadense e Santa Rita, adquiridas das companhias que as construíram, têm vigorado fretes calculados sobre bases muito mais elevadas que as do tronco.

No empenho de corrigir taes defeitos e ao mesmo tempo de fazer sensível redução geral nos fretes do café, resolveu a Directoria adoptar o seguinte plano geral de tarifas differenciaes, para vigorar contando-se as distancias segundo a kilometragem realmente existente entre todas as estações, a partir de Jundiahy para as linhas ferreas de 1,^m60 e 0,^m60, e de Rio Claro para as linhas de 1,^m00, applicando-se a tarifa movel calculada á taxa cambial de 17 d :

De 0 a	25 kilometros	210 réis por tonelada-kilometro		
„ 25 „	50 „	205 „ „ „ „		
„ 50 „	75 „	195 „ „ „ „		
„ 75 „	100 „	180 „ „ „ „		
„ 100 „	125 „	160 „ „ „ „		
„ 125 „	150 „	140 „ „ „ „		
„ 150 „	175 „	120 „ „ „ „		
„ 175 „	200 „	100 „ „ „ „		
Além de 200	„	80 „ „ „ „		

Como terá visto V. Ex., o frete da tonelada-kilometro vai em diminuição de 25 em 25 kilometros; além d'isso esta diminuição, que é de 5 réis da 1.^a para a 2.^a secção, eleva-se progressivamente a 10 réis da 2.^a para 3.^a, a 15 réis da 3.^a para a 4.^a, a 20 réis da 4.^a para a 5.^a, guardando d'ahi para diante a mesma differença até baixar a 80 réis, isto é, até ao extremo limite que póde attingir sem que do transporte resulte prejuizo.

Para complemento da nova tabella differencial deve a Directoria accrescentar que a sua adopção ficará

subordinada ás seguintes clausulas, além das que foram já expostas:

- a) A nova tabella será cobrada com applicação da tarifa movel no valor de 15 %, correspondente ao cambio de 17 d., enquanto a taxa cambial estiver acima de 10 e não subir além de 17;
- b) A nova tabella será cobrada segundo o regimen commum da tarifa movel, isto é, com a reduçção de 5 % por cada *penny*, quando o cambio subir acima de 17;
- c) A nova tabella será cobrada com a applicação da tarifa movel no valor de 20 % correspondente ao cambio de 16, se a taxa cambial descer a 10; no valor de 25 %, se aquella descer a 9; no valor de 30 %, se a mesma descer a 8; no valor de 35 %, se descer a 7, e finalmente no valor de 40 %, maximo autorizado pelos contractos em vigor, se a taxa cambial cair a 6;
- d) A escripturação da renda proveniente dos fretes do café será feita tirando-se da receita das linhas de bitola larga, e levando-se á conta da receita das linhas de bitola de 1,^m 00, o premio de 10\$000 por tonelada de café que estas entregarem áquellas;
- e) A Companhia reserva-se o direito de modificar o presente plano de reduçção de tarifas de café como entender conveniente, dentro dos contractos em vigor, caso os publicos poderes decretem medidas tendo por fim impedir que determinadas qualidades de café venham ao mercado de Santos, e assim tambem na hypothese de ser decretado qualquer novo imposto sobre as estradas de ferro ou sua renda.

E' facil dar a razão de cada uma das clausulas estabelecidas.

As duas primeiras completam e desenvolvem as vantagens do novo plano de reduçção. A terceira representa justa medida de precauçção a favor da Companhia contra as eventualidades de uma depressão cambial, que

aliás não é de esperar, em grau accentuado. Em tal emergencia, crescendo os encargos da Companhia, ao passo que o café terá melhor preço papel, é de equidade que o favor que faz a Companhia se restrinja na proporção dos prejuizos que as circumstancias lhe impuzerem.

A clausula relativa ao premio de 108000 réis por tonelada de café, que as linhas de bitola estreita entregarão ás de bitola larga, envolve medida de pura economia interna da Companhia, que não affecta de maneira nenhuma o interesse publico. A providencia entretanto é necessaria porque, se não fôra assim compensada, não poderia a rede de bitola estreita, com trafego muito menos intenso, portanto muito menos rendosa que a de bitola larga, comportar o mesmo plano de reduçção de tarifas. Por outro lado, o melhor quinhão da renda das linhas de bitola larga provindo exactamente da massa de café que recebe das linhas de bitola estreita e que circula de Rio Claro até Jundiahy, em trens compostos só d'essa carga, bem podem aquellas concorrer com a referida quota para supprir o desfalque da receita d'estas.

Respeitam-se assim as naturaes conveniencias do regimen financeiro de duas empresas subordinadas a concessões differentes, embora pertencentes ambas a uma só Companhia, ao mesmo tempo que se possibilita a execução de egual plano de tarifas, nas mesmas condições, a todo o seu systema ferro-viario.

Finalmente, a clausula derradeira é medida que visa garantir a receita provavel da Companhia, calculada sobre a safra esperada, contra a sua possivel reduçção por decreto. E' claro que se forem decretadas disposições tendo por fim impedir que venham ao mercado certas qualidades de café, na proporção, por exemplo, de 15 ou 20 % da safra, ou mesmo inferior, naturalmente a receita da Companhia, proveniente d'essa fonte, será dizimada em porcentagem equivalente, não podendo ella portanto manter as medidas de reduçção que se propõe estabelecer — contando ter que transportar a producção natural das zonas servidas por suas linhas.

O mesmo acontecerá se qualquer nova tributação vier reduzir a renda liquida provavel da Companhia.

Julga a Directoria opportuno, agora que as linhas da Secção Rio Claro têm avançado de um grande passo, em mais de uma direcção, no interior do Estado, rever também a tabella de passageiros da referida Secção, para o fim de calculal-a contando as distancias, para applicação do principio differencial, a partir de Jundiahy, e não da estação do Rio Claro, como se tem feito, aproveitando o ensejo para calcular a tabella em questão em todas as partes da mesma Secção - segundo as distancias reaes entre as estações. Esta mesma medida será posta em pratica com relação também á linha Descalvadense, do que resultará importante diminuição nas respectivas tarifas, actualmente calculadas sobre distancias maiores que as reaes.

A applicação de uma só differencial — a partir de Jundiahy até ás estações extremas da Rio Claro — reduzirá sensivelmente o preço das passagens para as linhas de 1,^m00, sobretudo para os percursos mais longos.

E', de resto, o primeiro passo que dá a Companhia para que no futuro, á proporção que se for tornando possivel, as distancias, para applicação do principio differencial a todas as tabellas, sejam contadas a partir de Jundiahy.

Ainda ha uma providencia que na actualidade, mais que em qualquer outra occasião, se recommenda á attenção de quantos se acham directamente interessados em que se abram para o paiz novas fontes de riqueza.

Sabe V. Ex.^a que a região fronteira do Estado, especialmente a parte em que correm as divisas traçadas pelo Rio Grande, onde acampam os estensos municipios de Barretos e S. José do Rio Preto, presta-se admiravelmente, pela abundancia de aguadas e excellente qualidade das pastagens, não sómente á criação, como a constituir a natural invernada de todo o gado do sul de Matto Grosso e de parte de Goyaz, grande porção do qual entra hoje em S. Paulo por outros caminhos, com extraordinario desenvolvimento de percurso.

O prolongamento da estrada de ferro d'esta Companhia até á cidade de S. João do Bebedouro, isto é até ás portas d'aquelle importante centro pastoril, e, por outro lado, as diligencias de outra ordem que ora se

envidam para encaminhar para alli a corrente de exportação do gado de Matto Grosso, permittem esperar o desenvolvimento de um novo e importante ramo industrial em S. Paulo, ao mesmo tempo que se converterá um ponto do seu territorio sertanejo em magnifico entreposto mercantil, em que virá-se abastecer de generos de importação todo o commercio de Matto Grosso, de grande parte de Goyaz e da extrema occidental de Minas.

O mais importante artigo d'esse commercio, por isso mesmo que a criação do gado constitue a industria exclusiva d'aquellas regiões, é e será sempre o sal. Pois bem, para desde já animar aquella industria e favorecer o commercio d'este artigo, resolveu a Directoria modificar a tarifa do sal, que é de 140 réis nas linhas de bitola de 1,^m60 e 0,^m60, de modo a ficar reduzida em todas as linhas a 100 réis por tonelada-kilometro, sobre as distancias actualmente em vigor, isentando ao mesmo tempo o artigo da tarifa movel.

Taes são, Ex.^{mo} Snr., as medidas que a Directoria da Companhia Paulista entende de seu dever submeter á alta apreciação do Governo, na afflictiva crise economica que atravessa o Estado de S. Paulo.

O conjunto das medidas expostas, representando o extremo limite das concessões que ora póde fazer a Companhia Paulista, sem comprometter a sua situação financeira, importa em uma reducção de tarifas no valor de cerca de 15 % de sua renda liquida.

E' bem possivel que este resultado fique aquem da expectativa dos que tudo querem, dos que tudo julgam possivel, na tão velha como ingenua supposição que deu curso ao brocardo — *quod volumus facile credimus*.

A Directoria, porém, que tem a responsabilidade de gerir bens alheios e sente sobre seus hombros o peso de encargos que não representam só negocios de caracter privado, mas entendem com magnos interesses de ordem publica — pois que de facto as empresas nacionaes de viação paulista, corporificando hoje valores que ascendem a centenas de milhar de contos de réis,

constituem avultado quinhão no patrimonio da riqueza nacional — julga ter cumprido o seu dever.»

Após repetidas conferencias e troca de informações sobre a materia, entre o Governo do Estado e a administração da Companhia, de que resultaram algumas modificações no plano apresentado, coube á Companhia consubstanciar sua ultima resolução sobre o importante assumpto na proposta constante das seguintes clausulas :

1.^a

Pelo transporte do café beneficiado, classificado na tabella 3, quando despachado com destino a Jundiahy, os fretes serão cobrados segundo tabellas differenciaes organisadas com as distancias realmente existentes entre todas as estações, contadas a partir de Jundiahy para as linhas ferreas de 1,^m60 e 0,^m60, e a partir de Rio Claro para as linhas de 1,^m00, addicionando-se-lhes a tarifa movel á razão de 15 %, correspondente á taxa cambial de 17 d., sendo as seguintes as bases das tabellas differenciaes :

de	0 a	25 kilometros	\$210 réis por tonelada kilometro				
»	25 »	50	» \$205	»	»	»	»
»	50 »	75	» \$195	»	»	»	»
»	75 »	100	» \$180	»	»	»	»
»	100 »	125	» \$160	»	»	»	»
»	125 »	150	» \$140	»	»	»	»
»	150 »	175	» \$120	»	»	»	»
»	175 »	200	» \$100	»	»	»	»
	além de	200	» \$080	»	»	»	»

Na applicação das tabellas acima, exceptua-se o caso do café em grão, despachado nas estações comprehendidas nos primeiros 50 kilometros contados da estação de Jundiahy, cujo frete será cobrado á razão de 206 réis por tonelada-kilometro, addicionado da tarifa movel no valor de 15 %.

2.^a

O café em grão, quando despachado não com destino a Jundiahy, mas para qualquer estação intermedia, pagará o frete de accôrdo com a tabella 3, á razão de 206 réis por tonelada-kilometro, além da tarifa movel no valor de 15 %.

3.^a

Ao café em casquinha, classificado na tabella 3 A, assim como aos cafés em cereja ou côco, classificados na tabella 3 B, quando despachados com destino a Jundiahy, será applicado o mesmo regimen de tarifas estabelecido para o café em grão, com o abatimento de 15% para o café em casquinha e de 20% para o café em cereja ou côco.

4.^a

Tanto o café em casquinha, como os cafés em cereja ou côco, quando despachados não com destino a Jundiahy, mas para qualquer estação intermedia, pagarão o frete da respectiva tabella, addicionado da tarifa movel no valor de 15%.

5.^a

Os fretes das tabellas differenciaes a que se referem as clausulas 1.^a e 3.^a, assim como os de que tratam as clausulas 2.^a e 4.^a, serão cobrados com applicação da tarifa movel de 15%, emquanto a taxa cambial estiver acima de 10, e não subir além de 17 d.

No caso, porém, de subir a taxa cambial acima de 17 d., os referidos fretes serão cobrados segundo o regimen estabelecido pelo contracto da tarifa movel, isto é, com a reduccão de 5% para cada penny.

Ao contrario, se a taxa cambial descer a 10 d. e abaixo, os fretes serão cobrados com augmento proporcional da tarifa movel, isto é, á razão de 20 % para a taxa cambial de 10, de 25 % para a de 9, de 30 % para a de 8, de 35 % para a de 7 e finalmente de 40 %, *maximum* autorisado pelo contracto, só no caso de descer a taxa cambial a 6 d. ou menos.

6.^a

Quando subir o preço official de base do café, no mercado de Santos, a 58000 réis ou mais, por dez kilogrammas, poderá a Companhia, se então julgar necessario e opportuno fazel-o, cobrar a tarifa adicional não com as reduções constantes das clausulas anteriores, mas com as restricções que entender, dentro do regimen do respectivo convenio de 27 de setembro de 1893, e respeitado sempre o limite da renda, nos termos dos contractos originarios de suas concessões.

O mesmo poderá ella livremente praticar, caso de futuro seja decretado qualquer novo imposto sobre suas linhas ferreas, seu trafego ou respectiva renda, ou medida que importe impedir que uma parte da produção do Estado seja exportada ou transite por suas linhas, se do facto notoriamente resultar sensivel prejuizo para sua receita.

Ficam consideradas isentas dos effeitos d'esta clausula as medidas constantes da lei votada pelo Congresso do Estado em sua recente reunião extraordinaria.

7.^a

A escripturação da receita proveniente dos fretes do café das tabellás 3, 3 A e 3 B será feita tirando-se da receita das linhas de bitola de 1,^m60 e levando-se á conta da receita das linhas de bitola de 1,^m00 o premio de 10\$000 réis por tonelada de café que estas entregarem áquellas.

8.^a

A tabella de passageiros da Secção Rio Claro será calculada contando-se as distancias, para applicação do principio differencial, a partir de Jundiaby, segundo a kilometragem realmente existente entre todas as estações.

9.^a

Tambem com relação á linha Descalvadense e Santa Rita, as distancias, para o calculo das tarifas de passageiros, serão as que effectivamente existem.

10.^a

A tarifa do sal, que é de 140 réis por tonelada-kilometro nas linhas de 1,^m60 e 0,^m60, é reduzida em todas as linhas ao preço de 100 réis, ficando ao mesmo tempo o artigo isento da tarifa movel.

11.^a

Fica entendido que a execução das medidas de redução, constantes das clausulas acima, basea-se no facto de se considerarem as linhas de concessão do Governo de S. Paulo como formando um mesmo conjuncto em relação ao capital e á renda.

Em resumo, releva considerar que, nos termos dos contractos da Companhia, o frete da tabella de café em grão é de 206 réis por tonelada-kilometro, ao que ha a adicionar a taxa movel, a qual, ao cambio de 12 d., é de 40% do frete basico.

Pois bem, segundo o plano de reduções que a Directoria tem resolvido adoptar, o frete do café em grão passará a ser cobrado por uma tabella differencial variando entre os limites de 210 e 80 réis, tendo como pontos iniciaes Jundiahy e Rio Claro, com a adicional apenas de 15%.

Da applicação das novas tarifas a todas as linhas da Companhia ,resultará que o frete médio da tonelada-kilometro de café, comprehendida a tarifa movel, ficará reduzido a cerca de 200 réis, isto é, a menos que o frete basico da tabella regulamentar.

Mostra isto não só que as novas tarifas vão ficar reduzidas de perto de 40% em relação aos preços que vigoraram ainda em 1898, data em que mais ou menos começou a depressão das cotações do café, mas tambem que ellas serão um pouco mais favoraveis á lavoura que o regimen primitivo, o puro regimen contractual, de accôrdo com o qual começaram a trafegar as nossas primeiras linhas ferreas.

E' certo que o facto se póde affirmar — comparando em conjuncto os dois regimens — o que não exclue, antes importa haver estações, as mais remotas, em relação ás quaes o novo systema será muito mais vantajoso que o antigo.

Assim, por exemplo, o frete da tonelada de café de Bebedouro a Jundiahy, distancia de 411 kilometros, cobrado segundo as varias razões differenciaes do novo plano de tarifas, devendo importar, inclusive a taxa movel, em 73\$510 réis, é como se fosse cobrado pela razão média de 178 réis, muito inferior, como se vê, á base primitiva de 206 réis.

Outras estações haverá, é certo, em relação ás quaes a nova tarifa ainda ficará um pouco mais alta que a primitiva, mas a differença no frete total até Jundiahy será tão pequena que bem se poderá dizer insensível, pois no caso mais desfavoravel orçará apenas por uns 30 réis por arroba de café, em relação á rede de bitola larga, e subirá no maximo a 50 réis em relação á rede de bitola estreita.

Posto isto, claro é que nenhuma razão de ser assiste mais ás reclamações da digna classe agricola, quando pede a suppressão da tarifa movel ou o restabelecimento do primitivo regimen de fretes.

E se apurarmos bem os factos, se formos a tirar as ultimas consequencias logicas da situação, em relação não sómente ao quantum, mas tambem á qualidade ou valor da moeda corrente com que são pagos os mesmos serviços, na vigencia dos dois regimens, então força será concluir não só que as novas tarifas não serão mais altas que as antigas, como que até serão cerca de 50% mais baratas, pois que esta porcentagem mede approximadamente a actual depreciação do dinheiro nacional em relação ao cambio médio antigo.

Quando o preço geral das cousas ainda se mantem muito acima das cotações antigas; quando os

salarios são ainda muito mais altos do que eram ao inaugurarem-se as nossas primeiras linhas ferreas; quando a propria lavoura, apesar da tremenda crise que a opprime, ainda retribue o trabalho de seus colonos a preços superiores aos que ha annos vigoravam para os mesmos serviços; quando em summa as circumstancias são ainda muito differentes das de outros tempos — força é convir que reduzir as tarifas ferro-viarias a nivel igual e até inferior ao dos fretes primitivos, cobrar hoje o mesmo e até menos do que se cobrava antes pela prestação de identico serviço — é facto unico, é facto sem igual nem semelhante na situação economico-financeira que atravessamos, e que por si só dá bem a medida da boa vontade e esforços que desenvolvem em prol da lavoura as empresas que assim procedem.

A Directoria espera que o Governo do Estado se manifeste sobre a materia em tempo de poder ella submeter a proposta, pelo que diz respeito á linha Rio Claro, parte federal, á approvação do Governo da União, e fazer imprimir as tabellas no praso preciso para pôr as novas tarifas em execução a 1.^o de julho proximo.

Fundo de reserva

Com a quantia de 100:000\$000 de réis, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo geral apurado em 1902, fica o fundo de reserva da Companhia elevado a 600:000\$000 de réis.

Divida externa

Fizeram-se pontualmente, durante o anno findo, as remessas devidas para o pagamento dos juros de 5% do emprestimo externo de 1892, contrahido para a compra da estrada Rio Claro, as quaes importaram em 2.600:489\$590 réis.

Além disso foram resgatadas 351 obrigações do mesmo empréstimo, no valor total de £ 35.100, mediante o dispendio de 705:109\$220, o que elevou o total do resgate operado á importancia de £ 187.000, no valor de 5.427:097\$065 réis.

O serviço completo da divida externa, em 1902, veiu pois a custar 3.305:598\$810 réis, tendo ella ficado reduzida á importancia de £ 2.563.000

Fundo de amortisação do custo da estrada Rio Claro

Com a quantia de 1.886:682\$547 réis, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, acha-se o fundo de amortisação do custo da estrada Rio Claro, parte federal, elevado á somma de 4.149.242\$339 réis

Capital da estrada Rio Claro

Como sabeis, apesar de ter sido a estrada Rio Claro, adquirida por £2.775.000, foi o respectivo capital, para os effeitos contractuaes, fixado em £1.500.000, pelo que diz respeito não só ás linhas ferreas que fazem objecto do contracto de 4 de outubro de 1880, e foram adquiridas em 1892 a *The Rio Claro S. Paulo Railway Company, Limited*, como ás obras construidas e ao material adquirido de 1892 a 31 de dezembro de 1900, com applicação peculiar ao serviço das referidas linhas; tendo ficado ao mesmo tempo estabelecido que em qualquer tempo será considerado como parte integrante do capital o valor do *stock* de materiaes existentes no respectivo almoxarifado, na importancia de 250:000\$000 de réis ouro ou £28.125, e, outrosim, que

as despesas feitas e que fizer a Companhia Paulista, a partir de 31 de dezembro de 1900, em novas construções e augmento de material rodante, com applicação especial ás linhas de que se trata, serão annualmente apresentadas á approvação do Governo, e a respectiva importancia em ouro incorporada ao capital, fazendo-se a conversão da moeda pelo cambio médio do anno a que se referirem as despesas.

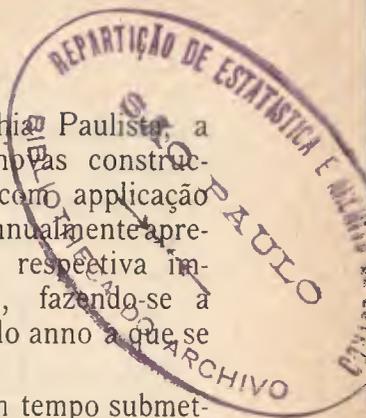
Nesta conformidade, a Directoria em tempo submetteu á approvação do Governo Federal as despesas feitas durante o anno de 1901, em obras e aquisição de material, com applicação ás linhas em questão, na importancia de £ 16.236. Estas despesas foram approvadas por decreto n. 4634 de 31 de outubro de 1902, ficando em consequencia o capital official da estrada Rio Claro elevado a £. 1.544.361.

As despesas da mesma natureza, feitas durante o anno de 1902, montaram a £ 20.635, quantia que, logo que receba do Governo a approvação requerida, será incorporada ao capital da estrada, que ficará então elevado a £ 1.564.996.

A fixação do capital da estrada, como sabeis, tem por effeito a revisão das tarifas, quando, nos termos da clausula 9^a do contracto de 1880, se verifique, de cinco em cinco annos, isto é, nos annos de 1904, 1909 e seguintes, guardado o mesmo periodo, que a renda liquida excede 12^o/_o do capital.

Assim a primeira revisão a fazer-se será em 1904, tornando'se obrigatoria a redução de tarifas caso a renda média do quinquennio decorrido de 1899 a 1903, convertida em ouro, na base do respectivo cambio médio, depois de deduzida a fracção destinada á amortisação do custo da estrada, exceda a quota de 12^o/_o.

Para os quatro annos vencidos do quinquennio corrente, a renda liquida apurada, depois de deduzida a parcella da amortisação, conforme a clausula 9.^a do



contracto da concessão e 6.^a do decreto fixando o capital, tem sido:

ANNOS	VALOR EM RÉIS	CAMBIO MÉDIO	VALOR ESTERLINO
1899	3.391.030\$738	7 ¹⁵ / ₃₂	£ 105.528
1900	3.128.967\$275	9 ⁹ / ₃₂	£ 121.003
1901	4.192.178\$491	11 ¹¹ / ₃₂	£ 198.146
1902	3.782.062\$917	11 ³¹ / ₃₂	£ 188.611

A renda média dos quatro annos vencidos sendo apenas de £ 153.322, inferior a 10% do capital, já se póde prever com segurança, em vista do rendimento que é licito esperar do corrente exercicio, que o saldo médio do quinquennio de 1899 a 1903 ficará muito inferior a 12% do capital, e pois não será exigivel nenhuma reduccão das tarifas na revisão a fazer-se em 1904.

Entretanto, apesar de semelhante perspectiva, não só a Companhia já este anno tomou a inciativa de fazer nova e sensivel reduccão nas tarifas de passageiros e de café, em toda a linha Rio Claro, completando e desenvolvendo as medidas de egual natureza que poz em pratica em 1901, como mesmò cogita de realizar no anno proximo novas reduccões, especialmente nas tabellas relativas a mercadorias de importação, em vigor na referida linha, caso então o permitta a situação financeira da Companhia.

Chamadas de capital

Em fevereiro de 1902 realizou-se a segunda chamada do capital da ultima emissão, á razão de 10%, tendo sido integradas nessa occasião 11.661 acções.

Em fevereiro do corrente anno fez-se nova chamada sobre o valor das 38.042 acções que haviam ficado com 30%, sendo a entrada correspondente á integração da metade dessas acções, despresadas as fracções.

Assim, o capital realizado da Companhia é actualmente de 72.321:800\$000 réis, representado por 355.870 acções integradas e 19.130 com 30% restando portanto a chamar a quantia de 2.678:200\$000 réis.

Linhas ferreas em trafego

A estensão total das linhas a conservar durante o anno de 1902 foi de 1020 kilometros, comprehendidos 144 kilometros de desvios com 852 chaves, ao que ha a acrescentar 37 kilometros de linha principal, 4 kilometros de desvios e 22 chaves, correspondentes ao trecho de Ibitirama a Bebedouro, inaugurado a 28 de dezembro.

No decurso do anno houve augmento de 4.407 metros de desvios nas linhas de bitola de 1,^m60, e de 7.527 nas de bitola de 1,^m00.

Fez-se a substituição, no trecho de Campinas a Cordeiros e em 6 kilometros do ramal do Rio Claro, dos trilhos de 32 kilogrammas por metro linear, por outros de 45 kilogrammas, eguaes aos que foram em tempo empregados entre Jundiahy e Campinas.

Concluiu-se no ramal do Jahú a substituição dos primitivos trilhos de 20 kilogrammas por outros de 25.

Os trilhos retirados do trecho de Campinas a Cordeiros foram empregados nos seguintes trechos: de Rio Claro a Morro Grande, de Visconde do Rio Claro a S. Carlos, de Santa Lucia a Rincão e nos desvios em Campinas, onde se procedeu á construcção de um novo pateo de manobras.

Nas linhas de bitola de 1,^m60 substituiram-se 65.058 dormentes estragados, nas de 1,^m00, 164.267, e nas de 0^m60, 14.453.

A estensão das linhas com lastro de pedra britada foi elevada a 35.014 metros de bitola larga e 53.660 metros de bitola de 1,^m00.

Construíram-se 211.060 metros de cercas, sendo 181.272 nas linhas de 1,^m00 e 29.788 no ramal de Santa Rita.

Demoliram-se os antigos edificios das officinas e do almoxarifado em Campinas, aproveitando-se o material na construcção de novos depositos para locomotivas e carros.

Construiu-se nova plataforma na estação de Cordeiros, e um armazem na estação de Santa Gertrudes.

Augmentou-se a estação de Rio Claro, construiu-se nova plataforma para a bitola de 1,^m00 e começou-se a nova que deve servir a bitola de 1,^m60.

Construíram-se um posto telegraphico e commodos para restaurante nas estações de Araraquara e Brotas, na Secção Rio Claro.

Construíram-se plataformas cobertas em Visconde do Rio Claro e Dous Corregos, e casas para moradia de empregados em Cordeiros, Visconde do Rio Claro e nas estações de Angico, Monjolinho, Jacaré, Ouro, Babyloña e Floresta.

Fizeram-se telheiros de zinco em augmento das officinas de bitola de 1,^m00.

Locomoção

O material rodante continúa a ser conservado com o maior cuidado e zelo. O seu effectivo era em 31 de dezembro de 1902 o seguinte:

Designação	Bitola de			Total
	1 ^m ,60	1 ^m ,00	0 ^m ,60	
Locomotivas	68	59	7	134
Carros especiaes	11	5	—	16
» de passageiros	52	56	7	115
» de bagagens e correio	26	14	1	41
» para animaes de raça	2	—	—	2
» para transporte de carruagens	1	—	—	1
Vagões diversos	1471	821	36	2328
» guindastes	3	1	—	4

O estado do material de tracção na mesma data era o seguinte:

Locomotivas	1, ^m 60.	1, ^m 00.	0, ^m 60.
Em bom estado	30	25	2
» estado regular	32	25	4
» reparação	6	5	1

Quanto aos carros e vagões o seu estado era este:

	1, ^m 60.	1, ^m 00.	0, ^m 60.
Em serviço	1515	812	40
» reparação	51	84	4

Linhas ferreas em construcção

A 1^o de outubro de 1902 ficou prompto e foi aberto ao trafego o trecho da linha de Jaboticabal a Bebedouro comprehendendo as estações de Graminha e Ibitirama.

Alguns mezes depois, a 29 de dezembro, inaugurou-se o prolongamento de Ibitirama a Bebedouro com as estações intermedias de Tayuva e Andes, medindo a linha toda de Jaboticabal a Bebedouro a estensão de 53 kilometros.

A 1^o de fevereiro do corrente anno inaugurou-se o trecho do ramal do Mogy-Guassú, que parte da estação do Rincão, na parte comprehendida até á estação de Pitangueiras, e depois, a 25 de março, o trecho seguinte até á estação extrema de Pontal, ficando o ramal com a estensão total de 93 kilometros.

Ainda nesta ultima data foi aberta ao trafego a parte do ramal dos Agudos, que parte de Dous Corregos, correspondente ao trecho de 21 kilometros, que vai da estação de Campos Salles á de Ayrosa Galvão.

Acha-se em adiantado grau de construcção o prolongamento deste ramal de Ayrosa Galvão até S. Paulo dos Agudos, atravessando o rio Tieté e passando por Pederneiras e Fortaleza, na estensão de 40 kilometros. Espera

a Directoria que as obras fiquem promptas e possa toda a linha ser aberta ao trafego até o proximo mez de outubro, completando-se assim o plano de obras comprehendido ha alguns annos para desenvolvimento e integração do systema ferro-viario da Companhia.

Ramal de Piracicaba

Em data de 18 de outubro de 1902, a Directoria submetteu á approvação do Governo o projecto organizado para a construcção d'esta linha, o qual pende ainda de approvação.

A Directoria não tem promovido o despacho dos papeis e resolveu mesmo sustar qualquer procedimento a respeito, desde que, tendo sido decretada a fallencia da Companhia União Sorocabana e Ytuana, a situação mudou relativamente áquella em que foi deliberada a construcção da linha, e nada se poderá assentar com segurança e acerto antes que se manifestem todas as consequencias daquelle facto.

Pleitos judiarios

Seguem seus tramites regulares as acções propostas: contra a Fazenda Nacional, pela cobrança inconstitucional do imposto federal de dividendos, e contra a Companhia União Sorocabana e Ytuana, em liquidação, por causa da occupação da zona privilegiada da Companhia Paulista pelo ramal ferreo de Itaicy a Piracicaba e Xarqueada.

Arrendamento das linhas ferreas Sorocabana e Ytuana

O estado de insolvencia e consequente liquidação em que se acha a Companhia União Sorocabana e Ytuana faz prever que as suas linhas ferreas serão talvez vendidas ou encampadas pelo Governo.

No caso de fazer o Governo a encampação dessas linhas, sendo provavel que pretenda dal-as de arrendamento, a exemplo do que tem feito com outras estradas de ferro de sua propriedade, pensa a Directoria que a Companhia Paulista está em condições muito favoraveis, sob varios pontos de vista, para tomar de arrendamento as estradas em questão.

Na possivel eventualidade de chegar a Companhia a um accôrdo com o Governo a este respeito, parece que será conveniente que habiliteis a Directoria com os poderes necessarios para firmar o respectivo contracto.

Linha Fluvial do Mogy-Guassú

Com a inauguração do trafego do ramal ferreo que parte da estação do Rincão e se desenvolve pela margem direita do rio Mogy-Guassú, tornou-se dispensavel o serviço de navegação alli mantido, que, a partir do dia 1.^o de fevereiro ultimo, foi suspenso de Porto Amaral para baixo, e, depois de 1.^o de maio, tambem no trecho de Porto Ferreira a Amaral, desde que se verificou ter ficado nesta parte o trafego reduzido ao transporte de mui diminuta tonelagem de cargas e poderem estas transitar via Descalvado ou pela estação de Tombadouro, do ramal de Santa Rita, com sensivel economia nos fretes, segundo o plano de reduçção de tarifas que breve entrará em vigor.

Porto do Taboado

Ha muito que se faz sentir a necessidade de um serviço regular de passagem através do rio Paraná no porto do Taboado, condição indispensavel para se estabelecerem communicações directas entre o Estado de S. Paulo e o de Matto-Grosso.

Para facilitar a execuçção do melhoramento tendo por fim satisfazer tal necessidade, a Directoria julga con-

veniente auxiliar de alguma fórma a empresa que se proponha realizal-o, e nesse proposito começou por encarregar a um dos engenheiros do quadro de seu pessoal technico superior, o Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, a exploração do local e a organização do projecto de obras que alli convenha executar. O relatorio apresentado pelo distincto Engenheiro vai publicado annexo.

Pessoal

Não houve modificação no quadro do pessoal superior da Companhia, que continuou a prestar-lhe seus valiosos serviços com a costumada dedicação e intelligencia, sendo igualmente digno de apreço o modo porque todos os empregados em geral têm cumprido seus deveres.

Movimento de accões

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1900	65.487	13.414	29.843	36.011	144.755
1901	66.112	7.208	16.474	23.486	113.280
1902	55.549	7.622	11.677	17.487	92.335

Impostos

Durante o anno de 1902 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 261:324\$670 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional a quantia de 428:649\$080 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Se ao total formado dessas duas parcellas addicionarem-se os impostos de dividendos pagos pela Companhia, relativamente ao periodo considerado, na importancia de 292.631\$300 réis, ver-se-ha que se elevou a 982:605\$050 réis a somma dos tributos de varias ordens lançados sobre o serviço de transporte a cargo da mesma durante o anno de 1902; não comprehendidos os varios impostos municipaes, alguns estadoaes e os federaes de importação, consumo e sello.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de prestar-vos sobre os negocios de vossa empresa durante o anno proximo passado, ficando, entretanto, á vossa disposição, para prestar-vos quaesquer outros esclarecimentos que desejeis.

S. Paulo 29 de maio de 1903.

A Directoria

Antonio Prado, presidente.

Francisco A. de Souza Queirós

Conde de Prates

A. de Lacerda Franco

J. B. de Mello e Oliveira.

PARECER
DO
CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas

O Conselho Fiscal da COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, em cumprimento das obrigações que lhe são impostas pelos Estatutos, examinou acuradamente o balanço geral da empresa, relativo ao anno ultimo, e verificou a sua exactidão em face dos lançamentos da escripta, que continúa a ser feita com inteira regularidade e de accôrdo com as prescripções legais.

Os lucros liquidos das operações foram nesse exercicio de réis 13.669:483\$875, apresentando um resultado inferior de 3.727:347\$324 comparado com o do exercicio anterior, diminuição essa determinada por factos notorios de ordem natural e economica e pela redução de tarifas para o mais importante artigo de transporte nas linhas da Companhia. Os resultados do anno reunidos á somma dos lucros por distribuir que vieram dos exercicios anteriores, não só habilitaram a administração a satisfazer com a maxima pontualidade os encargos da divida externa como ainda permittiram o pagamento de um dividendo á razão de 12^o/₁₀ ao anno aos Sñr^{es}. Accionistas, o reforço do fundo de amortisação do custo da Estrada Rio Claro e do fundo de reserva, e o abatimento consideravel da conta relativa ao custo da linha fluvial do Mogy-Guassú, que pela suppressão do respectivo serviço deve ser eliminada do activo da Companhia. A somma dos lucros liquidos não applicados e que constitue o saldo transportado para o novo exercicio, ainda que inferior á recebida do exercicio ultimo, offerece elementos seguros para

garantir os interesses da empresa contra a redução provavel que deverão soffrer as suas rendas no corrente anno pela aggravação das causas acima indicadas.

A despeito das fundadas apprehensões que não póde deixar de suscitar a situação anomala, que atravessa a lavoura do Estado, a todos os interesses a ella vinculados, os dados do balanço attestam as lisonjeiras condições de prosperidade em que se acha a Companhia. Pelo exame feito é o Conselho Fiscal de parecer que sejam approvados as contas e os actos praticados pela Directória submettidos á deliberação da proxima Assembléa Geral dos Snr^s. Accionistas.

São Paulo, 5 de Junho de 1903

João Alvares Rubião Junior

Dr. Frederico Abranches

Bento José de Carvalho

BALANÇO FECHADO

EM

31 DE DEZEMBRO DE 1902

Companhia Paulista de

BALANÇO fechado em

ACTIVO		
ACCIONISTAS: Entradas a realizar		5.329.000\$000
VIAS FERREAS EM TRAFEGO: Importancia despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada Rio Claro que ainda não foi amortisado (£ 2.563.000)	88.634:376\$454	
VIAS FERREAS EM CONSTRUÇÃO E EM ESTUDOS: Importancia despendida	9.318:508\$262	
NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ: Idem	1.517:587\$474	
EDIFICIO DO ESCRITORIO CENTRAL: Idem	182:875\$326	
MOVEIS E UTENSILIOS DO ESCRITORIO CENTRAL: Idem	18:238\$320	
LINHA TELEGRAPHICA: de Jundiahy a São Paulo	33:859\$280	99.705:445\$114
ACCÕES CAUCIONADAS: depositadas pela Directoria		50:000\$000
APOLICES: Existentes		140:000\$000
MATERIAES PARA CUSTEIO: Existentes no Almojarifado		2.914:471\$066
MATERIAES EM TRANSITO: em viagem e em despacho em Santos		109:086\$392
Saldos a favor da Companhia		
A saber:		
Banco do Commercio e Industria de S. Paulo	3.359:127\$600	
Trafego de Passageiros	5\$150	
Trafego de Cargas	109:860\$000	
Contadoria Central	1.006:245\$980	
Juros de Apolices	3:540\$000	
Deposito nas Estações	1:110\$000	
Div. devedores: Agentes e outros	295:348\$902	4.775:237\$652
CAIXA: Saldo no Escripatorio Central	45:880\$133	
Saldo na Contadoria do Trafego	478:866\$331	524:746\$464
Rs.		113.547:986\$666

S. Paulo, 21 de março de 1903.

Antonio Prado,
Presidente da Directoria.

Vias Ferreas e Fluviaes

31 de dezembro de 1902

PASSIVO		
CAPITAL: 375.000 acções de 200\$000		75.000:000\$000
EMPRESTIMO EMITIDO EM 1892:		
Saldo desta conta, £ 2.563.000 ao cambio par		22.782:222\$220
FUNDO DE RESERVA: Saldo desta conta		550:000\$000
FUNDO DE AMORTISAÇÃO DO CUSTO DA ESTRADA DE FERRO RIO CLARO: Saldo desta conta		2.262:559\$792
CAUÇÃO: da Directoria		50:000\$000
PESSOAL: de dezembro de 1902		625:763\$230
BONUS: não reclamados	260\$040	
DIVIDENDOS: Idem	258:515\$920	258:775\$960
DIVERSOS CREDORES: Agentes na Europa e outros		983:647\$632
Somma		102.512:968\$834
RECEITA GERAL: Saldo desta conta (deduzidos os juros do emprestimo externo e os impostos de dividendos)		11.035:017\$835
Rs.		113.547:986\$669

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escripatorio Central.

BALANCETE
DA
RECEITA E DESPEZA
DE
Janeiro a Dezembro de 1902

Companhia Paulista de

Balancete da Receita e Despesa

R E C E I T A		
Passageiros	2.568:479\$130	
Trens especiaes	10:256\$400	
Encommendas e bagagens	555:525\$480	
Animaes	60:865\$320	
Telegrammas	208:059\$230	
Mercadorias	20.894:036\$390	
Armazenagens	34:435\$800	
Commissão pela arrecadação de impostos, estadual e federal	27:598\$950	
Aluguel de carros, vagões e encerrados.	371:187\$680	
Aluguel de estações e suas dependencias	77:065\$100	
Rendas diversas arrecadadas na linhas a saber:		
Multas, carga e descarga de vagões e lanchas, vendas de objectos abandonados e de material velho, certidões, cartazes.	83:358\$550	24.890:868\$030
Rendas diversas arrecadadas no Escritorio Central		
Emolumentos	10:345\$900	
Juros	40:036\$101	
Diversas outras rendas	31:549\$086	81:931\$087
Rs.		24.972:799\$117

S. Paulo, 21 de Março de 1903.

Adolpho Augusto Pinto.
Chefe do Escritorio Central.

Vias Ferreas e Fluviaes

de Janeiro a Dezembro de 1902

D E S P E S A		
✓ Administração Geral e Contabilidade	302:685\$378	
✓ Conservação das linhas.	3.837:114\$416	
✓ Locomoção	3.797:899\$481	
Trafego	2.149:419\$910	
Telegrapho e luz electrica	427:493\$125	
Almoxarifado	106:076\$919	
Aluguel de carros, vagões e encerrados.	382:219\$310	
Contadoria Central	74:522\$300	
Despesas diversas das linhas a saber:		
Indemnisações de mercadorias extraviadas e avariadas, e de animaes mortos pelos trens; impostos; annuncios, sellos e telegrammas; tratamento e funeraes de empregados; consumo d'agua nas estações, e diversas outras despesas.	42:187\$730	11.119.618\$569
Escritorio Central	85:053\$394	
Gastos Geraes	64:126\$982	
Juros	5:327\$946	
Diversas outras despesas	29:188\$351	183:696\$673
Saldo a favor da Receita		13.669:483\$875
Rs.		24.972:799\$117

James W. Gray.
Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

apurado

no anno de 1902

Companhia Paulista de

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral

DEBITO	
Juros da divida externa, pagos este anno	2.600:489\$590
Impostos de dividendos	292:631\$300
Para pagamento dos 60.º e 61.º dividendos	8.360:894\$400
Para o fundo de amortisação do custo da estrada Rio Claro	1.886:682\$547
Abatimento no custo da linha fluvial do Mogy-Guassú	900:000\$000
Para o fundo de reserva	100:000\$000
Lucros que passam para o seguinte semestre	4.017:888\$088
Rs. 18.158:585\$925	

S. Paulo, 21 de Março de 1903

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escritorio Central.

Vias Ferreas e Fluviaes

apurado no anno de 1902

CREDITO	
Lucros que passaram do anno de 1901	4.489:102\$050
Saldo d'este anno	13.669:483\$875
Rs. 18.158:585\$925	

James W. Gray,
Guarda-Livros.

Reconhecimento de Jaboticabal ao Porto do Taboado no Paraná, pela estrada de rodagem de Jaboticabal a Rio Preto e pelos rios Tieté e Paraná.

Em cumprimento das ordens da Directoria, por quem fui commissionedo para examinar a possibilidade e vantagens de estabelecer, no porto do Taboado, um systema pratico e facil de dar passagem, nesse ponto do Rio Paraná, á importação e exportação de Matto Grosso, parti em 22 de Outubro do anno findo, de Jaboticabal, seguindo a estrada de rodagem que passando por S. José do Rio Preto, dirige-se depois áquelle porto.

Aspecto e natureza do terreno entre Jaboticabal e S. José do Rio Preto

A estrada de rodagem, que exclusivamente serve ao commercio da zona ainda tão pouco conhecida do Estado de S. Paulo, comprehendida entre os rios Tieté, Grande e Paraná, a noroeste de Jaboticabal, foi modificada e melhorada por indicações do engenheiro Hummel, já ha alguns annos. Ella segue sempre em grandes alinhamentos rectos, proximamente perpendiculares á direcção geral dos espigões de pequena altura que servem de divisores de aguas aos correjos affluentes do rio Turvo, que corre quasi parallelamente á direcção geral da estrada, a uma distancia de 18 a 20 kilometros.

Os terrenos atravessados por aquella arteria unica de communicação, apresentam o mesmo aspecto geral de quasi toda a zona cafeeira do Oeste de S. Paulo; são taboleiros

levemente ondulados de 6 a 8 kilometros de largura, separados entre si por pequenos corregos, de correnteza quasi nulla, e cujos leitos estão mais baixos do que os pontos culminantes dos taboleiros, 30 a 40 metros. Dos dois lados da estrada, e quasi sem interrupção, existem immensas florestas que vão terminar, á esquerda, no Rio Tieté e estendem-se, á direita, quasi até o Rio Grande. Em todo este trecho da estrada existem apenas duas povoações; uma, denominada *Cordão Escuro*, distante 9 leguas de Jaboticabal: tem cerca de 20 casas, quasi todas de apparencia menos que mediocre, das quaes 3 de negocio; a outra povoação, Rancheira, que começou a ser formada apenas ha 3 annos, tem ainda menos importancia.

Nos 135 kilometros que separam Jaboticabal do Rio Preto, contam-se apenas 7 ou 8 pequenas fazendas á margem da estrada, depois que esta atravessa a serra do Turvo, a 10 kilometros de Jaboticabal, a qual serve, por assim dizer, de limite á importante zona agricola dos arredores d'essa cidade, com o sertão quasi inculto que lhe fica tão proximo. São de excellente qualidade os terrenos cortados pela estrada, posto que bastante sujeito ás febres palustres, como acontece em grande parte da zona fertil do Oeste de S. Paulo; entretanto, a pequena altura em que se acham sobre o nivel do mar (420 metros na maior parte) os tornam improprios para a cultura do café. Assim é que, em todo o trajecto até o Rio Preto, encontram-se apenas 2 pequenos cafezaes, que foram completamente destruidos pela grande geada, que tantos prejuizos causou á lavoura no anno findo.

Os poucos fazendeiros que habitam esta zona fertilissima e que produz admiravelmente os cereaes tão cultivados em outras localidades do Estado, occupam-se quasi que exclusivamente com a formação de pastagens para a creação de gado, e alguns já as possuem de excellente qualidade, e extensão de 30 a 50 alqueires. Todos informam que qualquer das forragens de boa qualidade, que fazem a riqueza dos retiros e invernadas de Barretos, Pássos e outros pontos de industria pastoril, acclimam-se perfeitamente em suas terras.

S. José do Rio Preto

A 135 kilometros de Jaboticabal, e terminando o trecho mais transitado da estrada que vai d'essa cidade ao

Taboado, acha-se situada a villa de S José do Rio Preto, de 100 casas e 600 habitantes, construida á margem de um pequeno affluente do rio do mesmo nome. Comquanto seja esta localidade o ponto de cruzamento da estrada do Taboado, com outras duas, que seguem a Barretos e ao rio Tieté, prestando-se assim ao papel de ponto intermediario forçado do commercio entre Jaboticabal, Matto Grosso e os sertões do Oeste, é notavel sua decadencia. Das poucas casas de commercio que ainda existem em Rio Preto, apenas uma unica se acha em prosperidade relativa, estando todas as outras em liquidação por não se poderem manter; ao contrario do que succede geralmente em pontos centraes como este, em que convergem estradas de alguma importancia, não vimos, nos 5 dias que ali nos demoramos para completar os nossos preparativos de viagem, passar ou pou-sar uma unica tropa.

O commercio do Rio Preto consiste apenas na venda, aos proprietarios das proximidades, e dos da zona dos sertões do Avanhanda e Taboado, do sal e arame farpado de que elles necessitam para os seus retiros pastorís; a exportação de algum gado para Jaboticabal e Bebedouro, e dos suinos cuja criação se vae desenvolvendo nas terras tão fertéis de seu districto, completam os recursos do pequeno commercio local.

Do Rio Preto ao Salto do Avanhanda, no Tieté

Depois da demora necessaria para ultimar os preparativos de viagem ao sertão, partimos de S. José do Rio Preto no dia 31 de Outubro, 9 dias depois de termos deixado Jaboticabal.

Tencionava seguir directamente ao Taboado pela estrada de rodagem, e d'esse ponto ir até Sant'Anna do Parna-hyba, em Matto Grosso, para regressar depois pelo Estado de Minas, passando por S. Francisco de Salles e Fructal, e atravessando o Rio Grande na cachoeira do Marimbondo, procurar depois a estrada que communica Barretos com Bebedouro e Jaboticabal. Reconheci, porém, que seria muito difficil a execução d'esse programma. Eram insufficientes para uma viagem tão longa (mais de duzentas leguas) os animaes de montaria e carga de que podiamos dispôr; a estação secca, já muito avançada quando partimos de Jaboticabal,

estava quasi terminada quando deixamos Rio Preto, dando logar ás chuvas, tão abundantes nos sertões marginaes aos grandes rios do interior, e que tornam tão penosas e demoradas as viagens n'essas paragens.

Estas razões fizeram com que resolvesse então mudar o itinerario projectado. Do Rio Preto ao Salto do Avanhandava a distancia é apenas de 16 leguas, por boa estrada; d'ahi seria facil descer em canôas o Tieté, até sua embocadura no Paraná, e d'esse ponto subir o grande rio até o Taboado, de onde regressariamos por terra até o Rio Preto. D'este modo ficaria reduzida ao minimo a distancia a percorrer por terra, que seria compativel, portanto, com os meios deficientes de transporte á nossa disposição; e sem prejudicar de modo algum o fim principal que tinhamos em vista, accrescia a vantagem de explorar as zonas tão pouco conhecidas e interessantes das margens do baixo Tieté, sua fóz, e as do Paraná, até o Taboado. Foi o que resolvi executar, ao proseguir a viagem de Rio Preto, tomando uma das duas estradas que d'ahi partem em direcção ao Salto de Avanhandava, onde chegámos depois de 4 dias de viagem, através de uma zona quasi plana, coberta de florestas admiraveis, e de uma fertilidade talvez superiora á das melhores terras de Jahú e Ribeirão Preto. Esta estrada encontra, em seu percurso de 16 leguas, 5 fazendas, algumas das quaes mais importantes do que as que vimos entre Jaboticabal e Rio Preto. Todas ellas exploram a creação de gado suino e bovino; e um dos fazendeiros, o Sr. Isaac Pereira, sem duvida o mais empreendedor dos que existem nesses sertões do extremo oeste do Estado, possui uma admiravel cultura de milho, de 120 alqueires de area, com o qual mantem uma creação de mais de dois mil suinos! E' tão raro esse exemplo de iniciatiava e trabalho no nosso *far-west* nacional, que não devo deixar de mencioná-lo para demonstrar que a riquissima região que percorri é susceptivel de progresso e de remuneração para quem nella empregar esforços com energia e criterio.

Estes terrenos admiraveis não se prestam com tudo á cultura do café; a geada é intensa e geral em toda a extensão d'essa zona do Tieté, cuja altura não excede a 450 metros sobre o nivel do mar, conforme verifiquei em repetidas observações barometricas. As febres palustres são tambem muito communs, sobretudo nas proximidades dos pequenos correços

que correm todos para o rio Tieté. e que se encontram ao longo da estrada, distantes de 6 a 8 kilometros uns dos outros.

O Tieté no Salto do Avanhandava

A 3 de Novembro chegámos á margem esquerda do Tieté, na antiga colonia militar do Avanhandava, cujas casas, em ruinas pela maior parte, são hoje habitadas por pescadores. Méde o rio nesse ponto cerca de 600 metros de largura e, logo abaixo da pequena povoação, fórma o Salto do Avanhandava, cuja altura é de 19 metros, podendo-se avaliar em 400 metros a largura util da massa d'agua que cae nos seus differentes canaes, e em 500 metros cubicos por segundo o seu volume na estiagem. Sendo assim, a força absoluta da quéda póde ser calculada em 120.000 cavallos. Não devemos nos estender sobre as applicações que ella póde ter, porque seria prematuro fazel-o; ainda está muito longe e época em que essa immensa energia mecnica possa ter uma utilidade qualquer para a industria, ou para a tracção das nossas estradas de ferro. Entretanto, ella seria sufficiente para mover pela electricidade todos os trens da bitola de 1.00^m da secção Rio Claro, mesmo que o trafego actual fosse duplicado. A distancia do Salto do Avanhandava ao ponto que lhe fica mais proximo da nossa linha ferrea, situado perto de Jaboticabal, no prolongamento recentemente construido até Bebedouro, é apenas de 140 kilometros; e se considerarmos que d'esse ponto a Rio Claro a distancia é de 240 kilometros, seguindo as sinuosidades da nossa linha ferrea, vê-se que, mesmo nas actuaes condições de transporte da força electro-motriz, a solução do problema de tracção electrica estaria perfeitamente nos limites praticos, e será sem duvida applicada mais tarde á nossa rêde ferrea da secção Rio Claro, quando nella tornar-se mais dispendioso o combustivel, hoje tão barato e abundante. De passagem, devo dizer que não offereceria difficuldade alguma a captação d'essa força hydraulica formidavel, e que seria realisada com despeza relativamente pequena.

O Tieté do Avanhandava a Itapura

Depois de 3 dias de demora no Avanhandava para preparar as canoas que deviam conduzir-nos até Taboado.

e para esperar as nossas bagagens que haviam ficado atraz a 2 dias de marcha, partimos em direcção á fóz do Tieté ás 3 horas da tarde do dia 6 de Novembro. As duas canoas em que embarcamos foram ligadas entre si de modo a formar um batelão unico de 10 metros de comprido e 1,^m20 de largura; eram tripuladas por quatro remadores que trabalhavam á prôa, e por um piloto. Além desse pessoal, tinhamos mais dois homens para o serviço de cosinha e barracas, e para substituir qualquer tripulante em caso de molestia. A partir do Salto do Avandava o rio Tieté atravessa terrenos inteiramente desertos e sem habitantes até chegar á antiga colonia militar de Itapura, na extensão de cerca de 170 kilometros; de um e outro lado extendem-se, sem interrupção, florestas magnificas, que cobrem os terrenos marginaes do rio, onde existem grandes banhados e lagoas. O lado esquerdo do rio é o limite do territorio quasi desconhecido e habitado ainda hoje pelos indios *Corôados* que de tempos em tempos apparecem ainda nesta parte tão pouco frequentada do Tieté; a margem direita é completamente deserta tambem, e só tem alguns habitantes na antiga colonia de Itapura. O grande trecho do rio que vae do Avandava a esta antiga colonia militar apresenta quasi sempre uma largura superior a 400 metros; nelle descemos as corredeiras da *Escaramuça*, *Macuco*, *Palmeiras*, *Barreiro*, *Matto Secco*, *Ondas Grandes*, *Ondinhas*, *Guariba*, *Funil*, *Meia Legoa*, *Aracanguá*, *Araçatuba*, *Cruzes*, *Canal do Inferno*, *Bacury*, *Trave-sa Grande*, *Ilha Secca*, *Tres Irmãos* e *Itapumirim*. D'estas corredeiras, as duas mais difficeis de transpôr são as do *Macuco* e *Cruzes*; a primeira, situada a 18 kilometros do Avandava, e a ultima a meia distancia entre este ponto e o Itapura, são dois verdadeiros saltos, de 2 metros de differença de nivel entre os canaes de montante e de jusante, onde é impossivel dar passagem, mesmo ás canoas leves. Por esse motivo tivemos de puxar a braços, por terra, as nossas embarcações, depois de transportar do mesmo modo as bagagens que levavamos. As outras corredeiras, das quaes as mais longas são a *Escaramuça*, a *Ilha Secca* e *Itapumirim*, dão passagem ás canoas em qualquer estação, porém em algumas com difficuldade e perigo. Em toda esta secção do Tieté ha apenas um longo trecho francamente navegavel, o *Manso do Bacury*, que começa abaixo da corredeira d'esse nome, e termina, com cerca de 50 kilometros de extensão, na corredeira da *Tra-*

nessa Grande; as outras partes do rio comprehendidas entre as corredeiras que mencionamos são, porém, de aguas mansas e profundas, e não apresentam em parte alguma as curvas fortes, que se notam no Mogy-Guassú, e que tanto difficultavam neste rio a nossa navegação fluvial.

A antiga colonia militar e o salto de Itapura

No dia 11 de Novembro chegámos á colonia militar de Itapura, que tantos sacrificios custou ao governo do paiz, e de que só restam ruinas que attestam, entretanto, quanto foi consideravel o dispendio effectuado para sua fundação e custeio. Ella achava-se installado á margem direita do Tieté, ao lado do grande e pittoresco salto que o rio apresenta nessa localidade; e além de mais de 100 casas bem construidas para moradia do pessoal de administração e outros funcionarios da colonia, havia uma serraria bem montada, officinas mechanicas, almoxarifado importante, etc. De tudo isto só existem vestigios; as casas foram quasi todas demolidas pelos habitantes de Matto Grosso, para se apropriarem das telhas e madeiras que podiam empregar em construcções nas suas propriedades; das ruas, que eram bem calçadas e largas, vê-se unicamente vestigios. Apenas a igreja ostenta ainda, no interior, os seus paramentos intactos, alguns dos quaes de valor, e parece esperar a cada momento o sacerdote que ensinava a religião nos tempos de prosperidade da colonia. Sómente 20 ou 30 habitantes, muitos da raça india, occupam hoje algumas casas das menos estragadas, vivendo da pesca e dos poucos cereaes que plantam nas opulentas terras marginaes ao rio.

O salto de Itapura, ao pé do qual chega, a montante, o Tieté manso e profundo, tem de largura 200 metros; por elle o rio precipita as suas aguas de uma altura perpendicular de 8 metros. Tem a fórma de um polygono cuja convexidade está voltada para a corrente do rio; é o ultimo embaraço que este apresenta á navegação, até terminar d'ahi a 10 kilometros, na margem esquerda do Paraná.

O baixo Tieté até sua fóz no rio Paraná

Depois de uma demora de 2 dias em Itapura, para fazermos o transporte das canôas da parte superior do salto

até o ponto conveniente em que de novo devíamos embarcar, seguimos viagem em direcção ao Paraná no dia 14 de Novembro. Do salto de Itapura em diante o Tieté, que até então tem sempre 400 metros de largura ao menos, estreita consideravelmente, e não apresenta mais de 200 metros de largura até confundir suas aguas com as do Paraná. O seu leito, tranquillo e de grande profundidade, só tem dois pequenos rapidos sem importancia.

A 5 kilometros de Itapura divide-se o rio em dois braços, formando entre elles a *Ilha do Machado*, que mede 2 kilometros de comprimento e cerca de 300 metros de largura; a um desses braços, o direito, e quasi no pontal inferior da ilha, vem ter um canal denominado *Bracinho*, pelo qual entram no Tieté as aguas do Paraná que passam em um dos pontos do Urubupungá, o *Saltinho* (veja-se o desenho n.º 2). Este canal, que é de profundidade superior a 12 metros, e tem de largura 50 metros em toda a sua extensão, é francamente navegavel, e por elle sobem do Tieté, as canoas que se dirigem ao porto do Taboado, pois o *Saltinho* é o ponto mais favoravel para se effectuar a travessia do Urubupungá, não só porque se acha ligado a Itapura por uma estrada de 8 kilometros de extensão, como também por ser pequena a distancia em que as canoas têm de ser puxadas por terra a bois, para ganhar o ponto superior do Paraná, de onde elle começa a ser navegavel, a montante do salto, até aquelle porto.

O Paraná até o salto de Urubupungá

A dois kilometros do pontal inferior da *Ilha do Machado* está situada a fóz do Tieté no Paraná, que méde nesse ponto 1800 metros de largura, e pelo qual subimos, no mesmo dia de nossa partida de Itapura, chegando á tarde ao grande salto do Urubupungá, que se acha a 15 kilometros acima da embocadura do Tieté. Esse trecho do grande Rio Paraná é perfeitamente navegavel, e tem durante 12 kilometros a mesma largura; nas proximidades de Urubupungá, elle estreita bruscamente e corre, em um canal de 50 metros de largura apenas, entre duas muralhas de rocha, até embaixo d'aquelle salto, cuja altura é de cerca de 10 metros.

O Paraná do Salto de Urubupungá até o Taboado

Depois de visitar o Urubupungá, descemos de novo o Paraná até encontrar o Tieté e subindo por elle até o *Bracinho*, seguimos por este até ao ponto mais conveniente para fazer a travessia das canôas, que transportamos em algumas horas, com o auxilio de bois vindos de Itapura, para a parte do Paraná situada acima do *Saltinho*. Depois de transpôr cerca de 500 metros de corredeiras, o rio que nesse ponto tem 3 kilometros de largura, torna-se manso e tem varios canaes de grande profundidade, permitindo a navegação franca até o Taboado, em qualquer tempo. Mesmo nas seccas mais rigorosas elle pôde dar passagem a embarcações de 2 metros de calado. Sua largura, em todo o trajecto dos 70 kilometros que separam o Taboado do Urubupungá, nunca é inferior a 1500 metros. As margens, de aspecto muito semelhantes ás do Tieté, são cobertas de florestas, quer do lado de S. Paulo quer do lado de Matto Grosso. Chegamos ao Taboado no dia 18 de Novembro, ás 11 horas da manhã, depois de 3 dias de viagem do ponto em que deixamos o *Saltinho*.

O Porto do Taboado

A estrada de rodagem do engenheiro Hummel encontra nessa localidade o rio Paraná, que apenas tem ahí 850 metros de largura, e em cuja margem direita vem ter a estrada que se dirige a Sant'Anna do Paranahyba. De um e outro lado as barrancas do rio são altas; acham-se a 8 metros de altura sobre as aguas de estiagem, e na epocha das enchentes maximas nunca ficam alagados os terrenos marginaes.

A estreiteza relativa do Paraná no Taboado presta-se á travessia por meio de canôas que conduzem os raros passageiros e as poucas mercadorias que circulam actualmente entre Matto Grosso e S. Paulo e vice-versa; quando o vento sopra em direcção contraria á corrente do rio, levanta ondas bastante altas, que impossibilitam a passagem ás duas pequenas embarcações que existem no porto. O gado que vem de Matto Grosso para S. Paulo, em pequena quantidade, passa a nado o Paraná; e não é raro perder-se muitos bois nessa travessia perigosa, sobretudoo na epocha das cheias, em que as aguas tornam-se rapidas e agitadas. Não ha

moradores no porto do Taboado; do lado de S. Paulo, a mais proxima habitação fica distante 12 leguas, e do lado de Matto Grosso anda-se 3 legoas até encontrar a primeira fazenda de criação. Quem quer atravessar o rio Paraná, vindo de S. Paulo para Matto Grosso, precisa trazer consigo, ao menos do ultimo ponto habitado, o pessoal necessario para dispor em fórma de balsa as duas pequenas canoas que estão na margem do rio, e conduzil-as, não sem risco, e com bastante trabalho até á margem opposta. E' claro que n'essas condições, é impossivel fazer-se qualquer tentativa para estabelecer relações commerciaes de alguma importancia entre um e outro Estado. Em outra parte do presente relatorio nos occupamos do conjuncto de medidas a tomar para que seja possivel desviar o commercio de Matto Grosso, feito actualmente todo por Uberaba, para a sua verdadeira trajetoria.

Do Taboado a S. José do Rio Preto pela estrada de rodagem

Para terminar a parte descriptiva da viagem devo dizer algumas palavras sobre a zona compreendida entre o porto do Taboado e S. José do Rio Preto, percorrida em 270 kilometros de extensão pela estrada estudada e construida pelo engenheiro Hummel.

Logo ao sair do Taboado encontra-se uma grande floresta, que a estrada atravessa em toda a sua largura de 3 legoas, e que acompanha indefinidamente o rio Paraná ao longo de seu curso, abaixo e acima do Taboado.

Terminada essa floresta, o terreno muda inteiramente de natureza; ás terras fertéis de alluvião das margens do rio succedem-se logo os cerrados impenetraveis que cobrem quasi toda essa zona até ás proximidades do Rio Preto e por dentro dos quaes, subindo sempre pelo espigão de aguas do rio dos Dourados, segue a estrada em grandes alinhamentos, quasi rectos e muito menos accidentados do que o trecho compreendido entre Rio Preto e Jaboticabal. De espaço em espaço encontra-se ainda algumas mattas em terras de boa qualidade, porém, incomparavelmente inferiores ás que se estendem do Avandava até Rio Preto e Jaboticabal. Muitos correços de aguas claras e puras atravessam a estrada e fazem notavel contraste as de pessima qualidade que sempre haviamos até então encontrado no decorrer de toda a viagem.

A partir do logar denominado *Pimenta*, a 12 legoas do Taboado, começam apparecer algumas pequenas fazendas de criação de gado, que já têm boas pastagens, conquistadas sem muito trabalho sobre os *cerrados* circumvisinhos.

Nas proximidades de uma pequena povoação denominada *Jatahy*, a 7 legoas de Rio Preto, attinge a estrada ao ponto culminante de toda a região que atravessamos, marcando ahi o barometro 600 metros sobre o nivel do mar. D'esse ponto desce ella sempre até Rio Preto, onde chegamos a 30 de Novembro, 10 dias depois de partirmos do Taboado. Esta parte da viagem foi penosa, sobretudo por causa das febres palustres que accommetteram a todo o pessoal de que compunha a expedição e que nos ocasionaram varios dias de falla. Partindo do Rio Preto a 1.^o de Dezembro, deixando n'esta povoação a nossa bagagem, chegamos no dia seguinte a Jaboticabal, percorrendo assim, em 2 dias de viagem, a distancia de 21 legoas que separa estes dois pontos.

Terminando a parte descriptiva do presente relatorio, passo a occupar-me agóra em fazer o estudo e determinação das condições necessarias para tornar possivel o estabelecimento de um systema regular de communicações entre Jaboticabal e Matto Grosso, de modo a permittir o transito de importação e exportação d'esse Estado, pelo caminho mais curto de que elle dispõe, a estrada de rodagem do engenheiro Hummel.

Exportação e importação de Matto Grosso

E' muito difficil avaliar, por falta de estatisticas dignas de fé, qual seja o movimento commercial das zonas centraes do Brasil, ainda tão atrasadas; é apenas possivel, por informações colher alguns dados que não raras vezes são contradictorios. Pelo que pude colligir n'esse sentido. deve-se avaliar em cerca de 30.000 cabeças de gado a exportação quasi unica, de Matto Grosso para os Estados de Minas e S. Paulo; os outros artigos, que elle produz em muito pouca quantidade, consistem quasi que exclusivamente em alguns couros salgados, poaia, resinas, etc. A importação que vae por S. Paulo, consiste apenas no sal de que precisam os fazendeiros para a criação do gado, e dos tecidos para uso da população. Todo esse commercio é

feito hoje quasi que exclusivamente por Uberaba, através da estrada que partindo de Sant'Anna do Paranahyba atravessa logo adiante o rio do mesmo nome e vae terminar n'aquella cidade, depois de um percurso de 80 legoas pelo Estado de Minas.

As cargas de importação destinadas a Matto Grosso, que são enviadas de S. Paulo e seguem á Uberaba, além do percurso muito mais longo em estrada de ferro, do que se seguissem por Jaboticabal, têm ainda de transitar de Uberaba até Sant'Anna mais 12 legoas do que a distancia actual de Jaboticabal a Sant'Anna pela estrada do Taboado. Foi para facilitar as relações commerciaes entre Matto Grosso e S. Paulo, e principalmente para favorecer a importação do gado, que o governo mandou melhorar a estrada de Jaboticabal ao Taboado, não tendo, porém, sido tomado o conjuncto de providencias necessarias para corôar de successo esse empreendimento. Para conseguil-o, com probabilidade de exito, são necessarias, a nosso vêr, as seguintes providencias: 1.º) Melhorar e conservar em bom estado a estrada de Jaboticabal ao Taboado; 2.º) Estabelecer, no porto do mesmo nome, um systema pratico e rapido de passagem para a margem opposta do rio Paraná; 3.º) Estabelecer ao longo da estrada, nos logares convenientes, cercados e pastagens para recolher e alimentar o gado que por ella transitar. De cada um d'esses requisitos essenciaes vamos nos occupar, nos detalhes compatíveis com as observações que pude fazer.

Melhoramentos e concertos necessarios da estrada de Jaboticabal ao Taboado

Já descrevemos summariamente a estrada traçada e construida por ordem do governo de S. Paulo pelo engenheiro Hummel. De Jaboticabal a rio Preto, que é a parte incomparavelmente mais trafegada, ella tem cerca de 6 metros de largura, e comquanto não tenha tido conservação alguma desde que foi construida, não será difficil nem dispendioso reparal-a de modo conveniente. Em todos os ribeirões e correjos de alguma importancia existem solidas pontes de aroeira, que precisam apenas de concertos leves; o leito da estrada acha-se bastante escavado pelas enxurradas. nas partes em declive, e precisa ser reparado, talvez

em 20 % de sua extensão. E' necessario tambam fazer sargetas para o escoamento das aguas pluviaes e roçar o matto já bastante crescido que se encontra no leito da estrada em muitos logares e diminuir-lhe a largura. Creio que com uma despeza de 30:000\$000 de réis será possivel fazer todos estes concertos entre Jaboticabal e Rio Preto.

Desta localidade até o Taboado, na extensão de 240 kilometros, o transito actual é muito pequeno e nota-se por esse motivo menos estragos produzidos pelas enxurradas; é preciso comtudo fazer grandes estivas de madeira em alguns logares em que o terreno de pessima qualidade, ficará transformado em atoleiros intransitaveis tão depressa se estabeleça um movimento de alguma importancia de vehiculos ou de gado. Todos os ribeirões têm pontes de madeira; porém será necessario construir outras em varios corregos que no tempo das chuvas ficam convertidos, ás vezes durante 2 ou 3 dias, em verdadeiros rios. Nas ultimas 12 legoas de estrada, antes de chegar-se ao Taboado, a vegetação invadiu completamente o seu leito, e só difficilmente se póde agora transitar por elle. Os concertos a executar em toda esta secção da estrada pódem importar em 80:000\$000 de réis. Com uma despeza de 110 ou 120 contos ficará pois a actual via de communicacão entre Jaboticabal e Taboado perfeitamente restabelecida e melhorada, de modo a dar passagem franca ao gado em qualquer quantidade, que possa vir de Matto Grosso ou dos retiros marginaes. Poderão circular tambem com facilidade por vehiculos de 4 rodas, semelhantes aos que se usa em outras estradas, tendo capacidade sufficiente para transportar duas toneladas ao menos, com esforço muito menor do que é necessario aos carros de bois, exclusivamente usados agóra. Será facil tambem estabelecer em toda a extensão da estrada o trafego de passageiros por meio de trollys que muito abreviariam o tempo de viagem; á circulaçáo desses vehiculos presta-se perfeitamente os declives, relativamente fracos das rampas.

Para conservar regularmente os 380 kilometros de estrada de Jaboticabal ao Taboado será necessario manter de modo permanente turmas de 3 homens, de 30 em 30 kilometros; isto importará em uma despeza annual de 40 contos ao menos, porém será mais economico e vantajoso do que os concertos, feitos uma ou duas vezes por anno, com grandes turmas, quando os estragos impossibilitam o transito regular.

Estabelecimento do Porto do Taboado

Quando descrevemos esta localidade mostramos que seria impossivel estabelecer a corrente commercial de Matto Grosso pela estrada do Taboado sem ter a disposição dos que desejassem seguir-a um meio facil, prompto e seguro de atravessar o Paraná. Não se podendo se quer pensar em construir uma ponte de 900 metros de comprimento através de um rio cuja profundidade minima, na estiagem é n'esse ponto de 9,00 metros, o unico meio pratico de resolver a difficuldade é o estabelecimento de uma balsa em boas condições, de capacidade sufficiente para conter a maior quantidade possivel do principal producto que póde circular nessa estrada, o gado bovino. Dos diversos systemas usados para embarcações destinadas áquelle fim especial, sómente dois preenchem as condições necessarias de segurança e economia, um delles compreende todas as balsas cujo propulsor é a propria correnteza do rio que se tem de atravessar, e no outro se classificam as que têm movimento proprio por meio do vapor ou qualquer outro agente mechanico. Ao primeiro systema pertencem as balsas de *carretel* e de *pendulo*, bastante conhecidas para merecer descripção especial. Se não fosse a grande largura do rio, teria applicação o systema de *carretel* que tem sobre o de *pendulo* a vantagem de receber e conservar o movimento produzido pela correnteza dos rios em toda a extensão da travessia a effectuar, e sempre com velocidade constante. Infelizmente seria quasi impossivel empregar aquellas balsas no porto do Taboado; a catenaria formada pelo cabo de mais do 900 metros que seria preciso estender de uma a outra margem do rio, e a differença entre os niveis de suas aguas maximas e minimas, que é abi de 7 metros, obrigariam a collocar o cabo ahi em tal altura que seria extremamente difficil e dispendioso installar os dispositivos necessarios.

As balsas de *pendulo*, cuja disposição geral representamos no desenho n.º 3, não offerecem no caso do porto do Taboado, os mesmos inconvenientes.

Como se sabe, ellas consistem em batelões ligados entre si no sentido longitudinal, e presos por um cabo a um ponto fixo estabelecido convenientemente no meio da corrente. Este cabo deve ter de comprimento uma vez e meia a largura do rio, e serve de guia de movimento á

balsa em todo o seu trajecto; quando ella parte de uma das margens a impulsão que recebe da correnteza do rio faz com que percorra, ligada ao cabo e em torno de seu ponto fixo, os dois terços da largura a vencer; dahi em diante o movimento é mais lento e necessita, para sua producção de um leme especial installado á pôpa. A velocidade dessas balsas poderá ser accelerada por um propulsor movido a mão, como figuramos no typo apresentado no desenho n.º 3; e, em caso de necessidade pelo vapor que a Companhia deseja ceder para este serviço ao concessionario da navegação do Paraná, do Taboado até o Urubupungá.

Este é o systema que nos parece mais conveniente empregar; uma balsa a vapor simples, como a que representa o desenho n.º 4, satisfaria certamente ao fim que se deseja, porém apresenta alguns inconvenientes. Assim é que ella seria forçada a fazer a travessia do rio empregando sempre o vapôr, o que não só occasionaria maior despeza de lenha e lubrificantes, mais ainda, o que é mais importante, tornaria em pouco tempo necessario fazer-se reparações geraes no mechanismo; taes reparações muito difficeis, e mesmo impossiveis de executar em logares sem recursos, constituem no Taboado um grave embaraço para quem quizer levar avante esta tentativa de relações entre S. Paulo e Matto Grosso.

Outro inconveniente grave da balsa, simples automovel, é a condição de permanencia imposta ao vapôr nas aguas do Taboado. Com effeito, d'esse porto ao Urubupungá o rio é francamente navegavel em cerca 70 kilometros, como tambem até a cachoeira do Onça no rio Grande, 30 kilometros acima; do lado de Matto Grosso, e proximo ás margens d'essa parte navegavel já existem diversos fazendeiros que têm retiros importantes e que muito beneficiariam da navegação tão facil de ser executada n'esse trecho de rio de 100 kilometros pelo vapor do Taboado, que para esse fim não poderia servir se estivesse sempre ao serviço da balsa, como seria indispensavel no caso d'ella ser simplesmente automovel.

Com o systema de *pendulo* não existe o mesmo inconveniente; o vapôr pôde ser aproveitado quando fôr necessario para a navegação, que contribuirá bastante para os lucros da empreza, auxiliando tambem o desenvolvimento da zona marginal.

No desenho n.º 5 acha-se representado o typo de dóca que nos parece mais conveniente para facilitar a atracção das balsas e o embarque e desembarque de gado; as paredes lateraes são de estacas e pranchões de madeira e cada uma dellas poderá custar cerca de 10:000\$000 de réis.

Para estabelecer a balsa de *pendulo*, que julgamos preferível para atravessar o rio no Taboado, serão necessarias duas lanchas das de 21 metros de comprimento, e o vapor *Nicolau Queiroz*, da nossa navegação do Mogy. O transporte d'essas embarcações até aquelle porto pôde ser feito pela estrada de rodagem e custará 20:000\$000 de réis pelo menos; se fôr possível, como pretendem alguns, fazel-as descer pelo Mogy, rio Pardo e rio Grande até o Taboado, aproveitando as cheias de março, será uma difficuldade de menos a vencer, e uma consideravel economia de tempo e dinheiro.

Cercados e pastagens ao longo da estrada do Taboado

A zona da estrada entre Jaboticabal e Taboado já tem em diversos pontos alguns pastos cercados que podem servir para facilitar o transito de gado; será necessario porém ampliar muito o numero de uns e outros, o que não custará e exigirá bastante tempo.

Não entro em detalhes sobre esta questão, aliás intuitiva, e que mencionei apenas para completar o conjuncto de medidas necessarias para estabelecer communicações regulares e praticas na actualidade entre Jaboticabal e Matto Grosso. A tarefa não é facil, tanto mais que o commercio de Uberaba, que tem o monopolio das transações de todo o sul de Matto Grosso, não se renderá sem lucta. Para levar a cabo com bom exito, este empreendimento bastante complexo, vê-se bem que será necessario despender muita energia, tempo e dinheiro; acredito porém que a Companhia Paulista pôde auxiliá-lo, cedendo o material fluctuante destinado a resolver uma de suas difficuldades, a travessia do porto do Taboado.

Ella deve fazel-o, porém, reservando seus direitos sobre estas embarcações, de modo que em caso de insuccesso da empreza que actualmente se vae constituir, possa cedel-as a outros que porventura queiram levar avante a mesma idéa.

Jundiahy, 16 de Janeiro de 1903.

F. de Monlevade.

RELATORIO
DO
INSPECTOR GERAL

I

Extensão em trafego

A COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, em 31 de dezembro de 1902, tinha em trafego a extensão de 1.113 kilometros servidos por 108 estações e postos telegraphicos, inclusive a agencia telegraphica na capital do Estado, séde da Companhia.

A extensão em trafego distribue-se assim :

Vias Ferreas

Bitola de 1.^m 60

Linha central de Jundiahy a Descalvado	224	kilom.	
Ramal { de Santa Viridiana	38	›	
{ de Rio Claro	17	›	279 kilom.

Bitola de 1.^m 00 — Secção Rio Claro

Linha central de Rio Claro a Bebedouro	276	kilom.	
Ramal { de Jahú	143	›	
{ de Agua Vermelha.	63	›	
{ de Ribeirão Bonito	40	›	
{ dos Agudos	31	›	
{ do Mogy-Guassú	40	›	593 kilom.

A transportar. 872 kilom.

Transporte . . . 872 kilom.

Bitola de 0.^m60

Linha de Santa Rita	27 kilom.
» Descalvadense	14 » 41 »
Extensão total das linhas ferreas em trafego	913 kilom.

Vias Fluviaes

De Porto Ferreira a Porto Pontal	200 kilom.
Extensão total em trafego.	1.113 kilom.

Na secção Rio Claro, durante o anno de 1902, foram inaugurados:

Em 1 de setembro, o posto telegraphico «Tupy», entre as estações de Visconde do Rio Claro e Colonia;

Em 1 de outubro as estações de Gramminha e Ibitirama, e em 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro, todas no prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro.

As extensões médias em trafego, durante o anno de 1902, foram:

de 279 kilometros na bitola de 1. ^m 60
de 544 » » secção Rio Claro
de 41 » » bitola de 0. ^m 60
de 200 » » via fluvial.

Na secção Rio Claro a extensão média em trafego, durante o anno de 1902, cresceu de 41 kilometros.

II

Contabilidade

1.^o—Conta de Capital

Durante o anno de 1902, a Inspectoria Geral despendeu, por conta de capital a quantia de 7.603:991\$830 réis, assim discriminada:

Bitola de 1.^m 60

Locomoção	87:230\$949	
Linha	633:534\$676	670:765\$625

Bitola de 1.^m 00 — Seção Rio Claro

Linha.		501:633\$681
----------------	--	--------------

Bitola de 0.^m 60 — Ramal Descalvadense

Locomoção	7:644\$696	
Linha	181\$143	7:825\$839

Bitola de 0.^m 60 — Ramal de Santa Rita

Linha		10:980\$650
-----------------	--	-------------

Construção das novas linhas

Ramal de Piracicaba	64:622\$645	
do Mogy-Guassú	2.364:097\$362	
dos Agudos	938:974\$121	
Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro	3.024:111\$765	
Prolongamento de Jahú a Bariry	7:383\$075	
Estudos para melhorar o traçado entre Jundiaby e Campinas	13:597\$067	6.412:786\$035
Total geral		7.603:991\$830

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

2.º Receita

A receita geral da Companhia foi:

Em 1902	24.972:799\$117
1901	27.293:917\$132
Diferença para menos em 1902	2.321:118\$015

Foram arrecadadas mais em 1902 as seguintes importancias, não incluídas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviço feito por conta de outras Companhias e de particulares	267:485\$350
Quótas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras pagas pelas outras Companhias	176:975\$860
Importancia das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não reclamados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista	41:953\$970
Impostos de transito dos Governos Federal e Estadual	689:973\$750
Total	1.176:388\$930

A arrecadação de dinheiro nas nossas diversas estações, por conta do trafego de passageiros e mercadorias, attingiu a 9.492:713\$490 réis, que assim se discrimina:

LINHAS	TRAFEGO DE		TOTAL
	Passageiros	Mercadorias	
Bitolas de 1. ^m 60 e de 0. ^m 60	1.614:235\$250	2.584:860\$360	4.199:095\$610
Secção Rio Claro	1.719:929\$180	3.564:337\$400	5.284.266\$580
Via Fluvial	2:685\$200	6:666\$100	9:351\$300
Total	3.336:849\$630	6.155:863\$860	9.492:713\$490

Em 31 de dezembro de 1902 o saldo em dinheiro existente em todas as estações da Companhia Paulista era apenas de 5\$150 réis no trafego de passageiros.

Em nenhuma das estações havia saldo em dinheiro, a 31 de dezembro de 1902, no trafego de mercadorias; ellas figuram, entretanto, no balanço geral com o saldo de 109:860\$000 que representa os fretes correspondentes aos despachos feitos A PAGAR nos ultimos dias de dezembro e que sómente durante o mez de janeiro foram cobrados nas estações de destino das mercadorias.

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

LINHAS	1902	1901	DIFFERENÇAS EM 1902	
			Para mais	Para menos
Bitolas de 1. ^m 60 e de 0. ^m 60	15.155:286\$540	17.130:305\$400	—	1.975:018\$860
Secção Rio Claro	9.525:956\$410	9.784:048\$840	—	258:092\$430
Via Fluvial	209:625\$080	331:288\$700	—	121:663\$620
Total das linhas	24.890:868\$030	27.245:642\$940	—	2.354:774\$910
Escriptorio Central	81:931\$087	48:274\$192	33:656\$895	—
Total Geral	24.972:799\$117	27:293:917\$132	. . . .	2.321:118\$015

A renda total das linhas nos annos de 1902 e 1901 distribue-se assim pelos dois semestres:

LINHAS	1902	1901	Differenças em 1902
PRIMEIROS SEMESTRES			
Bitolas de 1. ^m 60 e de 0. ^m 60	6.018:165\$200	5.645:260\$960	+ 372:904\$240
Secção Rio Claro	3.815:757\$670	2.700:996\$960	+ 1.114:760\$710
Via Fluvial.	95:888\$740	109:188\$770	— 13:300\$030
Todas as linhas	9.929:811\$610	8.455:446\$690	+ 1.474:364\$920
SEGUNDOS SEMESTRES			
Bitolas de 1. ^m 60 e de 0. ^m 60	9.137:121\$340	11.485:044\$440	— 2.347:923\$100
Secção Rio Claro	5.710:198\$740	7.083:051\$880	— 1.372:853\$140
Via Fluvial.	113:736\$340	222:099\$930	— 108:363\$590
Todas as linhas	14.961:056\$420	18.790:196\$250	— 3.829:139\$830

Como põe em relevo este quadro, a receita do trafego em 1902 comparada com a de 1901, mostra no primeiro semestre o augmento de 1.474:364\$920 réis e no segundo semestre a grande diminuição de 3.829:139\$830 réis, produzindo no periodo annual a diminuição de 2.354:774\$910 réis.

Muito mais importante teria sido ainda essa redução, se não fosse o café procedente da margem esquerda do rio Tieté, despachado na estação de Campos Salles, que nos deu em 1902 a renda de 621:770\$050 réis, no despacho de 192.984 saccas de 60 kilos cada uma.

A maxima receita mensal em 1902, verificou-se em agosto, attingindo a 3.059:008\$540 réis, quando fora de 3.930:645\$140 réis em 1901, de 3.519:963\$920 réis em 1900 e de 3.414:602\$920 réis em 1899.

O seguinte quadro discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia pelas diversas verbas

Verbas da receita	1902		1901		Differenças em 1902	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
	Viajantes	1.038.689	2.568.479\$130	1.101.779 ¹ / ₂	2.739.150\$450	- 63.140 ¹ / ₂	- 170.671$320
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 (ton.)	10.215	555.525\$480	10.607	579.472\$110	- 392	- 23.946\$030
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	9.835	49.857\$670	10.939	53.401\$090	- 1.104	- 3.543\$120
Mercadorias (Café (ton.)	436.198	14.636.116\$080	505.430	16.913.425\$180	- 69.232	- 2.277.309\$100
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de carga	396.600	6.257.920\$310	378.562	6.111.732\$270	+ 18.038	+ 140.128\$030
Telegrammas	6.120	11.007\$650	11.024	23.476\$780	- 4.904	- 12.469\$130
Armazenagens	228.390	208.059\$230	226.067	215.366\$510	+ 2.323	+ 7.307\$280
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos		34.435\$800		32.811\$200		+ 1.624\$600
Trens e vapores especiaes	27	27.598\$950		29.506\$610		- 1.907\$660
carros, vagões e encenerados		10.256\$400	26	12.811\$200	1	- 2.554\$800
estações e armazens		371.187\$680		385.166\$550		- 13.978\$870
casas e balsas		66.400\$000		66.300\$000		+ 100\$000
commodos para restaurant e taxa sobre bandejas		15.854\$240		15.641\$280		+ 212\$960
Outras verbas		33.483\$800		37.355\$800		- 3.872\$000
		44.685\$610		29.965\$510		+ 14.720\$100
Total.		24.890.868\$030		27.245.642\$940		- 2.354.774\$910

As quantidades supra indicadas foram determinadas sommando-se as relativas a todo o trafego das bitolas de 1.^m60 e 0.^m60 com as do trafego proprio ou interstacional de cada uma das outras linhas componentes da rêde ferroviaria e fluvial da Companhia Paulista, e com as do trafego estrauho entre a secção Rio Claro e as estradas de Araraquara e Dourados, e ainda com as do trafego commum entre as estradas de Araraquara e Dourados, em transito pela secção Rio Claro.

Como deixa ver esse quadro, continuou a decrescer a renda de passageiros que declina desde 1898, com excepção apenas do anno de 1901 em que se registou um pequeno augmento sobre a do anno anterior. Offerecem tambem redução em 1902 as receitas de bagagens e encommendas, de animaes e telegrammas. A proveniente do transporte de café apresenta a grande diminuição registada e que póde ser elevada a mais de 3 mil contos de réis desde que não se considere a que procede do café da zona da estrada Sorocabana, que accidentalmente foi despachado, durante o anno de 1902 em diversas estações da Companhia Paulista. Somente o café da margem esquerda do Tieté, passando em Barra Bonita, onde a Companhia tem um fiscal, em demanda da estação de Campos Salles, deu á Paulista em 1902, a receita total já assignalada de 621:7708050 réis. Cresceu em 1902 a renda correspondente ao despacho de mercadorias diversas. Merece ser registado o facto da renda de viajantes, de bagagens e encommendas, e de animaes apresentar em 1902, como se verá adiante, valores inferiores aos de todos os outros annos do decennio de 1893 a 1902. Nesse periodo a receita proveniente do café cresceu de modo notavel até 1901, tendo decrescido no ultimo anno.

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	26,1	
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	
1900	22.071.945\$269	4,0	
1901	27.293:917\$132	23,6	
1902	24.972:799\$117	—	8,5

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

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

Quadro synoptico do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaves desde o seu começo ate 31 de dezembro de 1902

ANOS	Extensão		Numero de		Valores em 31 de Dezembro				Formação da Renda liquida a distribuir							DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA										Amortização	OBSERVAÇÕES													
	Kilometrica média em trafego	na via fluvial	passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	toneladas transportadas nas vias ferreas e fluvial	do capital em ações, realizado	do emprestimo de £ 150.000 em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contratado em Londres em 1892 para aquisição da linha Rio Claro	do capital fixado e approved pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro	Receita	Despesa	Saldo	Importancia recebida do governo de São Paulo, em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das ações do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada ao anno anterior para amortização da dívida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	TOTAL	DIVIDENDOS			Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortização da divida fluctuante da Companhia	Fundo de amortização do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo		Juros e amortização do emprestimo de £ 150.000 contraido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contraido em Londres em 1892 para a aquisição da linha Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da linha para S. Sebastião	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres em 1892 para aquisição da linha Rio Claro						
																		Importancia distribuida	Quóta por acção	Relação por %															Importancia	Quóta por acção	Relação por %	Importancia	Quóta por acção	Relação por %
na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial	na via ferrea	na via fluvial									
1872	38		33.531	26.150	4.000.000\$000			311.404\$143	186.262\$224	125.1418919	155:1136284					280:2558203	280.000\$000	118200	7,00													255\$203	280:2558203							
1873	45		56.212	54.968	4.200.000\$000			650.463\$069	259.823\$154	390.6398915		2558203				390:8958118	344.000\$000	138760	8,57											22:895\$118	390:895\$118									
1874	45		76.402	67.522	6.450.000\$000			758:1698207	283:5108724	474:6588483		22:8958118				497:558\$601	437:000\$000	178480	10,30											9:424\$992	497:553\$601									
1875	58		96.614	76.362	8.343:130\$000			889:4148782	365:3608766	524:0548016		9:424\$992				533:479\$008	430:000\$000	178200	10,11											9:534\$548	533:479\$008									
1876	106		156.952	84.137	9.418:808\$000			1.126:1898760	484:649\$218	641:5408542		533:479\$008				651:075\$090	403:750\$000	163150	9,50										8:6408451	651:075\$090										
1877	155		159.706	75.600	11.682:800\$000			1.541:836\$645	567:156\$781	974:6798864		651:075\$090				983:320\$315	695:837\$150	153380	8,23										12:754\$611	986:0948493										
1878	185		157.944	93.843	11.910:400\$000			2.195:525\$850	687:074\$060	1.508:4518790		974:6798864				1.521:206\$401	1.116:188\$920	183070	9,03										18:421\$722	1.121:206\$401										
1879	204		165.503	95.336	12.138:400\$000			2.297:938\$790	747:796\$839	1.550:138\$951		1.508:4518790				1.568:560\$873	1.150:247\$720	188780	9,39										22:177\$653	1.568:560\$873										
1880	224		178.373	99.198	12.214:800\$000			2.085:239\$370	771:861\$267	1.313:378\$103		1.568:560\$873				1.342:316\$117	983:672\$800	168000	8,00										5:388\$166	1.342:316\$117										
1881	228		177.283	122.478	12.703:100\$000			2.514:466\$920	877:816\$909	1.636:650\$011		1.313:378\$103				1.680:859\$010	1.107:675\$860	188400	9,20										1:080:859\$010	1.080:859\$010										
1882	243		166.774	133.028	12.915:200\$000			2.880:373\$995	918:392\$621	1.961:981\$374		1.636:650\$011				1.966:276\$907	1.495:739\$880	235980	12,00										4:084\$913	1.966:276\$907										
1883	243		161.539	160.121	12.936:100\$000			2.739:948\$200	1.119:230\$851	1.620:717\$349		1.966:276\$907				1.664:040\$994	1.273:166\$000	208000	10,00										8:047\$922	1.664:040\$994										
1884	243		165.839	154.768	13.005:200\$000			2.586:301\$750	1.267:930\$192	1.318:371\$558		1.620:717\$349				1.352:925\$455	1.189:975\$800	183300	9,15										5:214\$191	1.352:925\$455										
1885	243	43	184.837	175.278	16.572:061\$160			2.812:352\$950	1.155:201\$514	1.657:151\$436		1.318:371\$558				1.662:365\$827	1.491:355\$000	223500	11,25										5:498\$882	1.662:365\$827										
1886	244	92	197.790	176.665	16.793:125\$080			2.977:410\$510	1.266:121\$925	1.711:288\$585		1.657:151\$436				1.716:787\$467	1.552:680\$000	198000	9,50										14:777\$940	1.716:787\$467										
1887	250	200	231.850	175.421	17.243:279\$080			2.922:222\$693	1.256:820\$448	1.665:402\$245		1.711:288\$585				1.528:164\$000	1.689:801\$368	188700	9,35										3:596\$703	1.665:402\$245										
1888	250	200	298.596	219.486	17.243:550\$000			3.577:121\$476	1.361:457\$781	2.215:663\$695		1.665:402\$245				2.095:146\$000	2.095:146\$000	248300	12,15										821\$870	2.215:663\$695										
1889	250	200	319.401	258.679	18.070:500\$000			4.487:396\$469	1.746:114\$388	2.741:282\$081		2.215:663\$695				2.568:499\$600	2.99900	299900	14,95										67:223\$051	2.741:282\$081										
1890	250	200	348.150	300.857	19.168:180\$000			5.082:388\$149	1.597:997\$615	3.484:385\$534		2.741:282\$081				3.551:608\$585	3.408:156\$200	378000	18,50											3:511:608\$585	3.484:385\$534									
1891	292	200	543.579	367.441	24.976:690\$000			6.499:157\$909	2.510:912\$871	3.988:245\$538		3.484:385\$534				3.779:330\$000	3.779:330\$000	338000	16,50											3:888:245\$538	3.988:245\$538									
1892	667	200	809.040	412.414	32.955:160\$000		2.750.000	9.227:635\$144	4.920:252\$529	4.307:382\$615		3.988:245\$538				4.288:000\$000	4.288:000\$000	168000	8,00											4:407:382\$615	4.307:382\$615									
1893	751	200	1.179.245	407.125	38.285:140\$000		2.750.000	10.230:964\$064	6.180:472\$486	4.050:491\$578		4.307:382\$615				678:000\$000	48000	2,00											4:50:491\$578	4.050:491\$578										
1894	776	200	1.100.396	458.292	38.804:360\$000		2.750.000	13.930:608\$544	5.601:166\$385	8.329:442\$159		4.050:491\$578				4.680:000\$000	248000	12,00												8:709:734\$987	8.329:442\$159									
1895	791	200	1.372.035	556.691	44.043:040\$000		2.750.000	17.383:118\$641	6.822:049\$974	10.561:761\$667		8.329:442\$159				6.318:959\$400	308000	15,00												10:561:761\$667	10.561:761\$667									
1896	791	300	1.372.398	665.755	59.739:440\$000		2.750.000	19.693:127\$477	9.193:917\$367	10.499:2108\$110		10.561:761\$667				5.837:134\$500	248000	12,00												10.499:2108\$110	10.499:2108\$110									
1897	791	200	1.422.141	690.645	59.461:560\$000		2.722.500	22.223:833\$853	9.894:766\$943	12.329:066\$910		10.499:2108\$110				6.000:000\$000	208000	10,00												12.329:066\$910	12.329:066\$910									
1898	791	200	1.248.503	640.162	59.933:320\$800		2.693.600	20.541:985\$830	10.070:984\$850	10.471:000\$980		12.329:066\$910				4.500:000\$000	158000	7,50												14.271:000\$980	14.271:000\$980									
1899	807	200	1.060.465	660.728	59.960:800\$000		2.663.300	21.224:577\$150	9.310:469\$827	11.914:107\$839		10.471:000\$980				6.000:000\$000	208000	10,00												8:117\$071	11.914:107\$839									
1900	807	200	1.052.900	676.812	60.000:000\$000		2.631.500	22.071:945\$269	9.132:355\$850	12.939:589\$419		11.914:107\$839				6.000:000\$000	208000	10,00												13:95:777\$632	12.939:589\$419									
1901	823	200	1.101.779	883.992	67.047:520\$000		2.598.100	27.293:917\$132	9.897:085\$933	17.396:831\$199		12.939:589\$419				8.045:702\$400	248000	12,00												20.021:265\$054	17.396:831\$199									
1902	864	200	1.038.639	832.798	69.671:000\$000		2.563.000	24.972:799\$117	11.303:315\$242	13.669:483\$875		17.396:831\$199				8.360:894\$400	248000	12,00												4.489:102\$050	13.669:483\$875									

(1) O capital realizado em 31 de dezembro de 1869 era de 250.000\$000 réis; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730.180\$00 réis e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966.350\$000 réis.

(2) A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668.907\$387 réis.

(3) A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763.823\$090 réis.

(4) Essa importância distribuida de 280.000\$000 réis corresponde ao 6.º e 7.º dividendos ambos de 5\$600 réis por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas:

em junho de 1870 o 1.º dividendo de	\$607 réis por acção correspondente aos dois semestres de 1869.
em agosto " 1870 o 2.º " "	\$450 " " " ao 1.º " " 1870.
em fevereiro " 1871 o 3.º " "	\$3230 " " " ao 2.º " " 1870.
em agosto " 1871 o 4.º " "	\$2740 " " " ao 1.º " " 1871.
em fevereiro " 1872 o 5.º " "	\$4580 " " " ao 2.º " " 1871.

Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos a razão de 7% ao anno sobre o capital realizado, foram

ANOS	Extensão kilometrica média em trafego		RECEITA		Diferença por cento da receita	
	Bitola de 1.m60	Bitola de 0.m60	Total	Kilometrica	para mais	para menos

VIAS FERREAS — BITOLA DE 1.m60 E 0.m60

1872	38		311:101\$740	8:166\$888		
1873	45		648:360\$351	14:408\$008	108,4	
1874	45		748:441\$087	16:632\$024	15,4	
1875	58		885:431\$432	15:266\$059	18,3	
1876	104		1.120:363\$976	10:772\$730	26,5	
1877	155		1.465:561\$433	9:455\$235	30,8	
1878	185		1.915:581\$380	10:354\$494	30,7	
1879	204		2.018:700\$150	9:895\$589	5,0	
1880	224		1.827:706\$860	8:159\$405	—	9,4
1881	228		2.190:842\$950	9:609\$004	19,8	
1882	243		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		2.971:614\$260	12:178\$747	5,9	
1887	250		2.912:461\$460	11:619\$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	41	6.227:245\$700	21:326\$183	27,0	
1892	262	41	6.987:201\$590	23:043\$569	12,2	
1893	278	41	7.181:475\$770	22:512\$463	2,8	
1894	279	41	9.508:352\$315	29:713\$602	32,3	
1895	279	41	11.632:268\$350	36:350\$870	22,3	
1896	279	41	13.132:281\$453	41:038\$379	12,9	
1897	279	41	14.465:422\$010	45:204\$444	10,2	
1898	279	41	13.407:406\$310	41:898\$145	—	7,3
1899	279	41	13.858:179\$413	43:306\$810	3,4	
1900	279	41	14.484:307\$790	45:263\$462	4,6	
1901	279	41	17.130:305\$400	53:532\$204	18,2	
1902	279	41	15.155:286\$540	47:360\$270	—	11,6

BITOLA DE 1.m60 — SECÇÃO RIO CLARO

1892	364		1.954:978\$769	5:370\$820		
1893	412		2.791:158\$190	6:774\$655	42,7	
1894	456		4.211:405\$625	9:235\$538	50,9	
1895	471		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		6.938:672\$410	14:247\$787	4,7	
1900	503		7.150:840\$160	14:216\$382	—	0,2
1901	503		9.784:048\$840	19:451\$389	36,8	
1902	544		9.525:956\$410	17:510\$949	—	2,6

ANOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA		Diferença por cento da receita	
		Via Fluvial	Total	Kilometrica	para mais	para menos

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		
1900	200	379.770\$940	1.898\$854	3,0		
1901	200	331.288\$700	1.656\$443	—	12,7	
1902	200	209.625\$080	1.048\$125	—	36,6	

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 média, nos dois ultimos annos, por trem, vapor e vehiculo kilometro.

	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
	Trem kilometro.	15\$250	16\$528	7\$916	8\$373	—	—	11\$244	12$228
Vapor kilometro	—	—	—	—	6\$632	7\$624	6\$632	7\$624
Vehiculo kilometro de 4 rodas	\$666	\$695	\$448	\$468	—	—	\$561	\$591
Lancha kilometro	—	—	—	—	1\$939	2\$380	1\$939	2\$380

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

Bitola de l.^{ma}00 — Seção Rio Claro

	1902		1901		Diferenças em 1902	
	quantidade	produto	quantidade	produto	na quantidade	no producto
Viajantes	488.847	1.180.169\$340	516.023	1.207.603\$850	—	77.434\$510
Valores, bagagens e encomendas e animais da tabella 9. (ton. Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros.	3.901	207.740\$240	4.162	215.456\$300	—	7.716\$060
Mercadorias { Café	4.971	25.451\$620	5.430	26.746\$410	—	1.294\$790
Diversos	157.501	5.868.230\$380	165.359	6.174.000\$750	—	305.770\$370
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de carga.	114.102	2.139.790\$290	108.266	1.991.128\$890	+	148.661\$400
Telegrammas	3.426	7.712\$210	7.563	18.477\$760	—	10.765\$550
Armazenagens	91.888	65.100\$840	88.694	64.909\$840	+	191\$000
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos . . . . .	. . . . .	23.599\$300	. . . . .	21.300\$750	. . . . .	2.298\$550
Trens especiaes . . . . .	. . . . .	13.870\$400	. . . . .	14.709\$400	. . . . .	839\$000
Venda de materiaes velhos.	10	5.346\$400	. . . . .	7.092\$440	+	1.746\$040
commodos para botequins e taxas sobre bandejas . . . . .	. . . . .	—	. . . . .	128\$500	. . . . .	128\$500
vagões á E. F. Araraquara . . . . .	. . . . .	16.988\$800	. . . . .	17.725\$800	. . . . .	737\$000
terrenos ás EE. FF. Araraquara e Dourados . . . . .	. . . . .	6.782\$200	. . . . .	10.840\$240	. . . . .	4.058\$040
Rendas diversas . . . . .	. . . . .	3.900\$000	. . . . .	3.900\$000	. . . . .	—
Aluguel . . . . .	. . . . .	11.274\$390	. . . . .	10.027\$910	. . . . .	1.246\$480
Total. . . . .	. . . . .	9.525.956\$410	. . . . .	9.784.048\$840	. . . . .	258.092\$430

Via Fluvial

VERBAS DÁ RECEITA	1902		1901		Diferenças em 1902	
	quantidade	producto	quantidade	producto	na quantid.	no producto
	Viajantes	183	735\$230	514	2.078\$900	331	1.343$670
Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 (ton.)	12	555\$520	36	1.836\$640	24	1.281\$120
Animaes das tabellas 10 e 11	6	3\$700	71	203\$080	65	199\$380
Mercadorias { Café	3.324	147.055\$300	8.931	238.548\$620	5.607	91.493\$320
{ Diversos	6.150	56.892\$110	6.920	79.804\$220	770	22.912\$110
Telegrammas	1.703	1.273\$130	5.413	4.301\$020	3.710	3.027\$890
Armazenagens		426\$500		1.571\$800		1.145\$300
Commissão de 4 o/0 pela arrecadação de impostos		21\$090		34\$520		13\$430
Vapores especiaes			1	133\$500	1	133\$500
Aluguel de casas e rendas de balsas		1.990\$100		2.071\$000		80\$900
Rendas diversas		672\$400		705\$400		33\$000
Total		209.625\$080		331.288\$700		12.663\$620

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

VERBAS DA RECEITA	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
	Viajantes	9,5	8,9	11,9	12,3	0,3	0,7	10,3	10,0
Bagagens e encomendas	2,3	2,1	2,2	2,2	0,3	0,6	2,2	2,1
Animacs	0,1	0,2	0,3	0,4	—	—	0,3	0,2
Mercadorias { Café	56,9	61,3	61,6	63,2	70,2	72,0	58,8	62,0
Diversos	26,9	23,6	22,5	20,3	27,1	24,1	25,2	22,5
Telegrammas	0,9	0,9	0,7	0,8	0,5	1,3	0,8	0,8
Outras verbas	3,4	3,0	0,8	0,8	1,5	1,3	2,4	2,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A receita em 1902, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, póde ser assim distribuida:

Trafego proprio	{	das bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	934:842\$730
		da secção Rio Claro	1.104:859\$630
		» via fluvial	6:040\$430
Trafego extranho	{	das bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	4.292:061\$800
		da secção Rio Claro	7.376:279\$030
		» via fluvial	201:314\$960
Trafego em transito pela linha da bitola de 1.60, com destino a e procedente	{	da secção Rio Claro	4.925:120\$150
		» via fluvial	135:979\$510
		» Companhia Mogyana	3.268:527\$320
		» » Itatibense	30:823\$280
		» » Araraquara	755:487\$500
		» » Dourados	228:764\$950
		do Ramal Ferreo Campineiro	89:485\$520
Idem, pela secção Rio Claro com destino a e procedente	{	da Companhia Araraquara	776:703\$440
		» » Dourados	220:058\$220
Total			24.346:348\$470

Todo o trafego em 1902, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista, em transito por ella, apenas correu com 5.360:850\$230 réis ou 21,5% para a receita total da Companhia no valor de 24.972:799\$117 réis.

Da importancia de 5.369:850\$230 réis e da porcentagem de 21,5% acima referidas cabem á Companhia Mogyana .. 3.268:527\$320 réis e 13,1%.

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

	Bilotas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60				Secção Rio Claro				Via Fluvial				Todas as linhas				
	Receita média por passageiro, animal e tonelada																
	Embarcado		Referido a um kilometro		Embarcado		Referido a um kilometro		Embarcado		Referido a um kilometro		Embarcado		Referido a um kilometro		
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901	
Passageiros	de 1. ^a classe	4\$210	4\$147	\$067,9	\$068,8	4\$222	4\$167	\$066,6	\$066,5	4\$017	4\$044	\$095,3	\$117,1	4\$563	4\$458	\$067,4	\$067,9
	» 2. ^a »	1\$682	1\$717	\$037,8	\$038,6	1\$791	1\$835	\$036,6	\$036,7	—	—	—	—	1\$822	1\$873	\$037,3	\$037,7
	em geral	2\$330	2\$339	\$047,6	\$048,2	2\$336	2\$340	\$044,7	\$044,4	4\$017	4\$044	\$095,3	\$117,1	2\$473	2\$481	\$046,3	\$046,4
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	4\$141	4\$050	\$061,1	\$060,9	5\$120	4\$917	\$074,5	\$069,7	\$616	2\$860	\$027,6	\$023,7	4\$587	4\$882	\$067,3	\$064,6	
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	46\$480	47\$405	\$785,9	\$718,2	53\$253	51\$755	\$716,6	\$720,1	46\$293	51\$017	\$620,7	\$658,5	54\$383	54\$631	\$758,3	\$718,7	
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de carga	1\$179	\$882	\$014,9	\$013,7	2\$251	2\$443	\$016,4	\$015,9	—	—	—	—	1\$769	2\$130	\$015,9	\$015,4	
Mercadorias	Café	19\$778	20\$820	\$211,4	\$222,1	37\$258	37\$337	\$246,5	\$250,6	44\$240	26\$710	\$491,0	\$209,9	33\$554	33\$463	\$225,6	\$231,5
	Diversos	11\$320	11\$792	\$151,5	\$153,9	18\$753	18\$391	\$152,1	\$153,4	9\$250	11\$532	\$055,6	\$081,4	13\$054	16\$145	\$149,4	\$151,9
	Em geral	15\$959	17\$168	\$187,6	\$197,7	29\$484	29\$840	\$211,5	\$217,1	21\$527	20\$084	\$154,3	\$150,4	25\$089	26\$047	\$195,7	\$203,3

4.º — Viajantes

O seguinte quadro assignala as differenças havidas em 1902, no numero e na receita dos viajantes transportados nas diversas linhas da Companhia.

1902		1901		Differenças em 1902	
Numero	Receita	Numero	Receita	no Numero	na Receita
Vias Ferreas					
BITOLAS DE 1.m60 E 0.m60					
De 1.ª Classe	158.215 ¹ / ₂ || 666.209\$720 ||	167.427 || 694.280\$980 ||	— 9.211 ¹ / ₂ || — 28.074\$260 ||		
» 2.ª »	458.586 || 771.367\$840 ||	486.311 || 835.186\$720 ||	— 27.725 || — 63.818\$880 ||		
Em geral.	616.801 ¹ / ₂ || 1.437.574\$560 ||	653.738 || 1.529.467\$700 ||	— 36.936 ¹ / ₂ || — 91.893\$140 ||		
BITOLA DE 1.m00 — Seção Rio Claro					
De 1.ª classe	108.408 || 457.693\$350 ||	111.596 || 465.124\$940 ||	— 3.188 || — 7.431\$590 ||		
» 2.ª »	375.439 || 672.475\$990 ||	404.427 || 742.478\$910 ||	— 28.988 || — 70.002\$920 ||		
Em geral.	483.847 || 1.130.169\$340 ||	516.023 || 1.207.603\$850 ||	— 32.176 || — 77.434\$510 ||		
Via Fluvial					
De 1.ª classe	183 || 735\$230 ||	514 || 2.078\$900 ||	— 331 || — 1.343\$670 ||		
Todas as linhas					
De 1.ª classe	246.440 ¹ / ₂ || 1.124.636\$300 ||	259.514 || 1.161.484\$820 ||	— 13.073 ¹ / ₂ || — 36.849\$520 ||		
» 2.ª »	792.198 ¹ / ₂ || 1.443.843\$830 ||	842.265 ¹ / ₂ || 1.577.665\$630 ||	— 50.067 || — 133.821\$800 ||		
Em geral.	1.038.639 || 2.568.479\$130 ||	1.101.779 ¹ / ₂ || 2.739.150\$450 ||	— 63.140 ¹ / ₂ || — 170.671\$320 ||		

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

		1902				1901			
		1.ª classe		2.ª classe		1.ª classe		2.ª classe	
		Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
BITOLAS DE 1.ª 60 E 0.ª 60									
Proprio, ou entre as									
estações dessas bi-									
tolas									
Estranho { Despachado .	67.978 ¹ / ₂	193:502\$940	319.638	357:960\$870					
{ Recebido .	27.478 ¹ / ₂	282:462\$180	39.640 ¹ / ₂	231:656\$230					
Em transito .	25.164	190:241\$600	37.882 ¹ / ₂	181:750\$740					
Total	37.594 ¹ / ₂	666:206\$720	458.588	771:367\$840					
	158.215 ¹ / ₂								
BITOLA DE 1.ª 00 — SECÇÃO RIO CLARO									
Proprio, ou entre as									
estações dessa bi-									
tola									
Estranho { Despachado .	86.316	268:566\$030	329.446	461:953\$500	89.455 ¹ / ₂	276:953\$010	351.343 ¹ / ₂	501:337\$670	
{ Recebido .	11.630	185:905\$770	24.742 ¹ / ₂	205:552\$390	11.584 ¹ / ₂	185:456\$330	26.596 ¹ / ₂	236:539\$390	
Em transito .	10.034	3:221\$550	19.826 ¹ / ₂	4:970\$100	10.216	2:715\$600	25.278 ¹ / ₂	4:601\$350	
Total	428	457:693\$350	375.459	672:475\$990	340	465:124\$940	1.208 ¹ / ₂	742:478\$910	
	103.408								

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

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

Annos	1. ^a Classe		2. ^a Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita

Vias Ferreas — Bitolas de 1.^m60 e 0.^m60

1893 .	315.653	737:107\$090	491.700 ^{1/2}	732:351\$150	807.353 ^{1/2}	1.469:458\$240
1894 .	237.672 ^{1/2}	744:528\$990	478.307	754:798\$280	715.979 ^{1/2}	1.499:327\$270
1895 .	253.195 ^{1/2}	1.064:008\$920	581.976 ^{1/2}	1.155:193\$280	835.172	2.219:202\$200
1896 .	246.759	1.033:856\$000	584.638 ^{1/2}	1.175:174\$900	831.397 ^{1/2}	2.209:030\$900
1897 .	248.128 ^{1/2}	1.034:141\$600	588.950 ^{1/2}	1.152:457\$820	837.079	2.186:599\$420
1898 .	228.267	937:297\$690	551.994	1.013:837\$430	780.261	1.951:135\$120
1899 .	181.268	720:959\$390	486.962 ^{1/2}	874:136\$960	668.230 ^{1/2}	1.595:096\$350
1900 .	176.714	714:422\$590	473.988	812:123\$010	650.702	1.526:545\$600
1901 .	167.427	694:280\$980	486.311	835:186\$720	653.738	1.529:467\$700
1902 .	158.215 ^{1/2}	666:206\$720	458.586	771:367\$840	616.801 ^{1/2}	1.437:574\$560

Bitola de 1.^m00 — Secção Rio Claro

1893 .	121.829 ^{1/2}	502:865\$080	303.568	618:391\$800	425.397	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
1900 .	114.826 ^{1/2}	469:680\$870	351.195	656:409\$170	466.021 ^{1/2}	1.126:090\$040
1901 .	111.596	465:124\$940	404.427	742:478\$910	516.023	1.207:603\$850
1902 .	108.408	457:693\$350	375.439	672:475\$990	483.847	1.130:169\$340

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
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
1900	682	2:783\$420
1901	514	2:078\$900
1902	183	735\$230

Todas as linhas

	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
	1893	418.105	1.244:535\$810	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	1.691:989\$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
1900	271.792 ¹ / ₂	1.186:886\$880	781.107 ¹ / ₂	1.468:532\$180	1.052.900	2.655:419\$060
1901	259.514	1.161:484\$820	842.265 ¹ / ₂	1.577:655\$630	1.101.779 ¹ / ₂	2.739:150\$450
1902	246.440 ¹ / ₂	1.124:635\$300	792.198 ¹ / ₂	1.443:843\$830	1.038.639	2.568:479\$130

5.º — Immigrantes

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

Adquirindo em 1892 as linhas da Rio Claro Railway C.º começou immediatamente a fazer gratis nessas linhas aquelle transporte que até então era pago pelo governo.

Inaugurado o transporte gratuito de immigrants em novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de dezembro de 1902, transportado em suas linhas ferreas e fluviaes 492.651 immigrants que se tivessem pago as respectivas passagens de 2.ª classe produziriam a receita total de 2.122:127\$460.

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

Annos	N.º de immigrants transportados	Receita que deixou de ser cobrada pela Companhia
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\$080
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
1900	9.812	49:554\$700
1901	32.617	183:258\$700
1902	17.232	99:378\$900
	492.651	2.122:127\$460

⁽¹⁾ Compreende tambem os mezes de novembro e dezembro de 1882.

Os dados de 1902 são assim discriminados:

Linhas	N. de imigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Bitola de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	17.232	63:524\$100
Secção Rio Claro	6.770	35:854\$800
Via Fluvial	—	—

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

	Bítolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		SECÇÃO RIO CLARO		VIA FLUVIAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883	2.836	9:822\$390	.	.	.	.
1884	2.699	8:987\$500	.	.	.	.
1885	4.633	13:960\$520	.	.	.	.
1886	2.177	8:174\$440	.	.	.	.
1887	16.231	46:061\$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	60:275\$790	.	.	532	1:430\$000
1891	59.747	167:493\$700	.	.	763	4:318\$000
1892	23.671	67:643\$850	6.050	24:844\$380	376	1:732\$000
1893	21.404	67:770\$160	8.766	36:860\$840	195	1:151\$420
1894	17.019	51:413\$320	5.820	24:779\$290	21	146\$470
1895	71.095	264:589\$200	21.281	101:779\$900	421	2:787\$800
1896	33.286	111:685\$970	11.674	54:679\$530	132	1:571\$560
1897	43.082	163:092\$170	14.642	70:689\$200	153	458\$130
1898	20.439	71:828\$600	6.163	31:713\$100	23	250\$600
1899	12.087	50:013\$500	4.560	21:862\$800	53	551\$200
1900	9.812	28:064\$900	4.088	21:489\$800	—	—
1901	32.617	121:417\$600	11.531	61:841\$100	—	—
1902	17.232	63:524\$100	6.770	35:854\$800	—	—
	492.651	1.616 429\$000	101.325	486:394\$740	3.971	19:303\$720

6.º — Animæes, bagagens e encomendas

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

Animæes das tabellas 10 e 11

Natureza do trafego	1902				1901			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas		Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	2.611	7:087\$400	324	212\$800				
Extranho { Despachado	1.084	10:830\$460	—	2:626\$530				
Recebido.	864		2.012					
Em transito	1.333	6:484\$490	458	456\$110				
Total	5.892	24:402\$350	2.794	3:295\$440				
Bitolas de 1.º60 e 0.º60								
Proprio	3.618	13:261\$100	3.263	7:166\$800	3.968	14:973\$600	4.442	10:784\$300
Extranho { Despachado	637	11:425\$260	93	545\$410	772	11:486\$190	2.034	7:599\$740
Recebido.	654		70		651		942	
Em transito	62	765\$260	—	—	39	280\$320	145	93\$720
Total	4.971	25:451\$620	3.426	7:712\$210	5.430	26:746\$410	7.563	18:477\$760
Bitola de 1.º00 — Secção Rio Claro								

Valores, bagagens e encomendas e animais da tabela 9

Natureza do tráfego	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60				Secção Rio Claro			
	1902		1901		1902		1901	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1.959.524	60.785\$700	.	.	2.569.365	88.580\$600	2.764.433	86.233\$300
Extranho { Despachado	980.780	143.597\$520	.	.	433.538	113.005\$040	459.374	120.707\$100
	1.402.953		.	.	776.775		845.497	
Em transito	3.148.964	142.846\$500	.	.	121.615	11.154\$600	93.592	8.515\$900
	7.492.221	347.229\$720	.	.	3.901.293	207.740\$240	4.162.896	215.456\$300
Total								

VIA FLUVIAL

Natureza do tráfego	1902				1901			
	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9		Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	
	Numero	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Numero	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	6	3\$700	5.753	154\$700	68	201\$900	22.036	747\$300
Extranho { Despachado	—	—	509	400\$820	—	1\$180	683	1.089\$340
	—		5.930				13.739	
Total	6	3\$700	12.192	555\$520	71	203\$080	36.458	1.836\$640

7.º — Mercadorias

Natureza do trafego	1902				1901			
	Café		Diversos		Café		Diversos	
	Quantidade em kilos	Receita						
Bitolas de 1.m60 e O.m60								
Proprio	—	—	44.268.747	241.305\$200	—	—	—	—
Extranho { Desp.º	66.082.141	2.121.441\$990	22.240.868	1.430.328\$150	143.304.088	5.506.478\$120	32.227.572	199.638\$950
Rec.º	431.889		98.014.252		57.611.342		1.054.670		14.111.164
Em transito	369.302.796	6.499.388\$410	194.239.738	2.389.604\$560	21.000.049	667.522\$630	53.323.249	1.613.865\$730
Total	435.876.826	8.620.830\$400	358.763.605	4.061.237\$910	165.358.807	6.174.000\$750	8.603.619	177.624\$210
Bitola de 1.m00 — Seção Rio Claro								
Proprio	—	—	32.897.617	212.473\$100	—	—	—	—
Extranho { Desp.º	133.343.908	5.113.160\$890	13.224.190	1.708.941\$920	143.304.088	5.506.478\$120	32.227.572	199.638\$950
Rec.º	323.275		57.611.342		1.054.670		14.111.164	
Em transito	23.833.517	755.069\$490	10.368.606	218.375\$270	21.000.049	667.522\$630	53.323.249	1.613.865\$730
Total	157.500.700	5.868.330\$380	114.101.755	2.139.790\$290	165.358.807	6.174.000\$750	108.265.604	1.991.128\$890
VIA FLUVIAL								
Proprio	—	—	676.965	4.009\$200	—	—	678.028	3.647\$500
Extranho { Desp.º	3.324.425	147.055\$300	3.364.540	52.882\$910	8.931.405	238.548\$620	1.900.844	76.156\$720
Rec.º	122		2.108.187		—		4.341.600	
Total	3.324.547	147.055\$300	6.149.692	56.892\$110	8.931.405	238.548\$620	6.920.472	79.804\$220

Constam do seguinte quadro as quantidades 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

Bitolas de 1.^m60 e 0.^m60

1893 .	15.129	32:316\$680	11.065	496:980\$770	381.014	4.825:695\$030
1894 .	13.329	39:269\$140	7.571	385:766\$120	429.166	7.324:918\$860
1895 .	13.693	50:252\$280	8.539	454:467\$560	518.069	8.556:945\$740
1896 .	13.822	53:779\$220	9.516	499:822\$270	624.903	9.814:241\$750
1897 .	14.443	48:587\$480	9.282	472:558\$300	652.496	11.070:066\$180
1898 .	13.960	42:617\$350	8.556	432:021\$780	607.820	10.348:378\$280
1899 .	14.724	38:856\$480	7.519	369:418\$880	636.410	11.200:077\$620
1900 .	19.311	44:164\$930	7.471	361:490\$700	642.551	11.963:948\$090
1901 .	12.122	31:450\$620	7.640	362:179\$770	847.038	14.541:734\$980
1902 .	8.686	27:697\$790	7.492	347:329\$720	794:641	12.682:068\$310

Bitola de 1.^m00 — Seccão Rio Claro

1893 .	16.866	42:416\$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
1900 .	20.090	70:034\$930	3.815	201:316\$000	191.724	5.620:250\$870
1901 .	12.993	45:224\$170	4.163	215:456\$300	273.625	8.165:129\$640
1902 .	8.397	33:163\$830	3.901	207:740\$240	271.603	8.008:020\$670

Via Fluvial

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	53	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
1900 .	102	179\$950	44	2:431\$680	17.044	366:331\$890
1901 .	71	203\$080	36	1:836\$640	15.851	318:352\$840
1902 .	6	3\$700	12	555\$520	9.474	203:947\$410

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
Todas as Linhas						
1893 .	29.233	74:990\$040	13.213	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\$00
1895 .	25.707	115:291\$250	11.607	719:415\$490	556.691	12.061:332\$040
1896 .	27.117	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
1900 .	31.819	114:379\$800	10.162	565:238\$380	676.812	17.950:533\$850
1901 .	21.963	76:877\$870	10.607	579:472\$110	883.992	23.025:217\$460
1902 .	15.955	60:865\$320	10.215	555:525\$480	832.798	20.894:036\$390

Considerando separadamente o café, temos:

ANNOS	Quantidade em			Receita total	Receita média		
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Arrobas		Por tonelada embarcada	Por tonelada kilometro	Por arroba kilometro
<i>Bitolas de 1.^m 60 e 0.^m 60</i>							
1893	121.259	2.020.978	8.083.912	2.160.701\$950	17\$819	\$194,0	\$003,9
1894	159.585	2.659.753	10.639.012	4.016:603\$280	25\$169	\$252,1	\$003,8
1895	175.693	2.928.224	11.712.896	4.235:523\$650	24\$107	\$256,2	\$003,8
1896	224.261	3.737.690	14.950.760	5.431:970\$760	24\$222	\$259,2	\$003,9
1897	284.370	4.739.508	18.958.033	6.683:782\$220	23\$504	\$250,2	\$003,7
1898	264.191	4.403.182	17.612.728	6.437:482\$630	24\$367	\$261,1	\$003,9
1899	309.639	5.160.650	20.642.600	7.661:302\$740	24\$743	\$258,2	\$003,9
1900	337.793	5.629.890	22.519.561	8.260:966\$880	24\$456	\$258,3	\$003,9
1901	504.351	8.405.855	33.623.422	10.500:875\$810	20\$820	\$222,1	\$003,3
1902	435.877	7.264.614	29.058.455	8.620:830\$400	19\$778	\$211,4	\$003,2
<i>Bitola de 1.^m 00 — SECÇÃO RIO CLARO</i>							
1893	23.057	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\$966	\$284,2	\$004,3
1895	41.441	680.681	2.762.724	1.473:061\$590	35\$546	\$280,5	\$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	5.248.664	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
1900	97.683	1.628.056	6.512.224	3.838:199\$870	39\$292	\$284,0	\$004,3
1901	165.359	2.755.980	11.023.920	6.174:000\$750	37\$337	\$250,6	\$003,7
1902	157.501	2.625.012	10.500.047	5.868:230\$380	37\$258	\$246,5	\$003,7

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 e 0.^m60

Estações	1902			1901		
	QUANTIDADE		Receita	QUANTIDADE		Receita
	Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos Arrobas		Recebida Kilos	DESPACHADA Kilos Arrobas	
Jundiahy	7.188	—	103\$620	15.394	—	421\$130
Louveira	45	86.267	5.349\$090	60	79.222	5.127\$130
Rocinha	300	162.425	15.099\$760	3.331	190.890	18.410\$580
Vallinhos	198	328.746	40.689\$140	2.948	343.418	43.746\$630
Campinas	110.333	287.650	51.390\$480	74.356	329.032	60.273\$990
Boa Vista	390	460.514	6.125\$250	60	8.132	1.710\$020
Reboças	622	82.574	21.658\$260	847	983.098	17.729\$220
Villa Americana	3.972	95.374	29.088\$420	7.252	318.358	6.687\$920
Tatú	76.318	342.362	10.517\$320	60	803.985	18.870\$840
Lameira	505	130.904	132.697\$330	178	7.459.419	197.359\$600
Cordeiro	228.292	149.261	55.763\$360	188.433	121.172	52.538\$120
Santa Gertrudes	251	206.266	73.676\$860	289.308	170.970	80.797\$390
Rio Claro	—	54.537	106.323\$580	368	135.105	65.422\$170
Remanso	1.878	127.915	24.755\$800	—	1.036.837	32.071\$770
Araras	—	14.254	61.787\$380	1.436	222.450	109.508\$120
Loreto	—	116.326	7.084\$580	—	258.801	8.720\$930
Goabioba	—	109.089	59.752\$810	79	2.442.092	85.254\$130
São Bento	223	161.958	59.217\$000	76	2.342.299	87.654\$130
Leme	—	54.368	93.140\$790	54	3.098.542	121.037\$650
Souza Queiroz	—	138.246	32.015\$300	482	2.995.963	40.949\$380
Pirassununga	190	199.917	82.824\$650	—	2.995.963	123.199\$550
Porto Ferreira	474	273.917	112.129\$530	—	3.760.169	142.956\$020
Descalvado	460	7.746	181.608\$460	—	4.263.389	194.662\$290
Emas	—	72.733	4.734\$950	—	266.162	10.623\$170
Bagnassú	—	211.229	45.117\$440	—	1.868.289	77.845\$170
Santa Silveria	—	125.743	139.892\$630	—	4.697.743	209.155\$550
Santa Cruz	—	110.981	87.546\$440	—	2.932.749	138.135\$890
Santa Veridiana	250	330.091	67.178\$820	60	1.774.511	84.584\$790
Santa Rita	—	57.839	240.678\$310	—	6.133.556	305.417\$820
Tombadouro	—	7.559	38.903\$940	—	986.342	46.787\$310
São Miguel	—	91.333	5.315\$200	—	103.345	5.085\$330
Pantano	—	206.829	67.784\$820	—	1.830.295	93.578\$680
Aurora	—	431.889	161.484\$670	—	3.854.502	207.019\$270
Somma	431.889	4.405.476	2.121.441\$990	534.82	79.288.467	2.693.251\$790
De outras linhas para as estações						
Fluvial C. P.	400	27	—	—	60	—
Rio Claro	402.240	26.816	—	—	479.707	31.980
S. Paulo Railway	—	—	—	—	—	—
Mogyana	7.308	487	—	—	9.175	612
Ramal Ferro	32	2	—	—	277	19
Sorocabana e Ytuani	120	8	—	—	3.974	265
Itatibense	2.736	183	—	—	2.400	160
E. F. Araraquara	13.720	1.248	—	—	24.426	1.628
E. F. Dourados	333	22	—	—	14.763	984
Somma	431.889	28.793	—	—	534.782	35.652
De outras linhas para outras linhas						
Fluvial C. P.	3.324.025	221.602	61.488\$300	—	8.931.345	595.423
Rio Claro	132.940.681	8.862.712	3.354.883\$370	—	142.798.205	9.519.880
Mogyana	196.942.071	13.129.471	2.229.397\$570	—	236.616.345	15.774.423
Ramal Ferro	6.881.399	458.760	78.103\$790	—	8.822.504	588.167
Itatibense	5.460.156	364.010	15.785\$780	—	6.398.819	426.588
E. F. Araraquara	18.220.177	1.214.679	581.100\$550	—	14.473.638	964.909
E. F. Dourados	5.594.287	372.952	178.629\$050	—	6.487.222	432.482
Somma	369.362.796	24.624.186	6.499.388\$410	—	424.528.076	28.301.872
Total Geral	431.889	435.876.826	8.620.330\$400	534.782	504.351.325	33.623.422

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

Bitola de 1.^m00 — Secção Rio Claro

Estações	1902				1901			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida kilos	DESPACHADA			Recebida kilos	DESPACHADA		
		Kilos	Arrobas			Kilos	Arrobas	

Das estações para outras linhas

Rio Claro	5.446	—	—	179\$930	40.742	109	7	1.807\$870
Morro Grande	1.212	1.762.091	117.473	6:553\$090	—	2.033.904	135.598	7:114\$950
Corumbatahy	—	1.636.102	109.074	11:067\$510	—	1.956.734	130.449	13:748\$680
Annapolis	22	2.260.246	150.683	23:356\$920	80	2.607.994	173.866	28:289\$360
Oliveiras	34	946.991	63.133	10:464\$710	—	1.461.386	97.426	17:002\$860
Visc. do Rio Claro	—	557.066	37.188	7:836\$120	—	506.059	33.737	7:401\$000
Colônia	—	2.154.930	143.662	35:081\$340	—	1.584.210	105.614	26:975\$240
São Carlos	262.116	3.333.209	222.214	67:250\$820	981.425	4.514.339	300.956	98:768\$670
Visc. do Pinhal	4.139	3.562.481	237.499	85:128\$980	446	3.326.949	221.796	30:301\$430
Fortaleza	21.400	1.326.471	88.431	36:223\$440	7.344	1.584.951	105.664	43:869\$940
Ouro	222	1.814.643	120.976	53:825\$150	4.843	2.036.638	135.776	60:148\$960
Araraquara	360	5.639.713	375.981	182:001\$440	199	9.985.210	665.681	326:727\$030
A. Brasiliense	24.850	2.233.251	148.883	78:616\$700	170	2.890.107	192.674	102:821\$000
Santa Lucia	72	2.319.977	154.665	84:380\$300	17.470	3.300.941	220.062	123:786\$350
Rincão	108	294.894	19.660	11:809\$270	—	592.480	39.499	23:763\$250
Motuca	—	242	16	10\$300	—	169.858	11.324	7:526\$980
Hammond	276	1.337.314	89.154	64:923\$430	—	1.801.644	120.109	88:354\$770
Guariba	32	1.703.940	113.596	85:413\$750	—	4.228.219	281.883	213:377\$400
Corrego Rico	—	904.168	60.278	49:555\$900	—	2.317.273	154.485	122:357\$950
Jaboticabal	587	8.257.227	550.482	463:319\$680	610	13.848.439	923.229	782:819\$970
Gramminha	—	155.736	10.382	9:046\$160	—	—	—	—
Ibitirama	—	640.568	42.705	38:604\$530	—	—	—	—
Tayuva	—	11.396	760	721\$140	—	—	—	—
Bebedouro	—	2.160	144	149\$580	—	—	—	—
Babylonia	42	2.236.612	149.108	53:303\$200	—	2.353.150	156.877	58:903\$660
Floresta	—	1.158.766	77.251	28:969\$320	—	1.205.647	80.376	30:938\$280
Canchim	—	882.600	58.840	22:564\$180	—	824.459	54.964	22:261\$970
Capão Preto	—	660.432	44.029	16:931\$780	—	595.813	39.721	15:905\$370
Água Vermelha	208	2.832.261	188.817	77:182\$060	—	3.655.600	243.707	102:586\$890
Ararahy	—	826.894	55.126	23:958\$770	—	987.631	65.852	29:371\$440
Santa Eudoxia	—	2.705.931	180.395	83:470\$600	—	3.137.619	209.174	100:869\$200
Angico	—	166.469	11.098	3:591\$090	—	309.834	20.656	6:829\$340
Monjolinho	—	2.286.614	152.441	52:182\$360	560	2.405.286	160.353	55:241\$140
Jacaré	—	1.531.075	102.072	37:713\$500	—	1.140.751	76.050	29:445\$170
Ribeirão Bonito	423	3.009.878	200.659	88:954\$110	60	4.759.382	317.292	143:243\$300
Morro Pellado	60	1.429.912	95.327	25:165\$930	—	1.671.711	111.447	30:996\$770
Campo Alegre	—	1.840.783	122.719	38:997\$200	—	1.831.500	122.100	40:835\$950
Brotas	652	1.885.038	125.669	49:162\$570	209	2.108.072	140.538	57:725\$150
Espraiado	—	981.335	65.422	29:260\$700	—	1.372.791	91.520	42:284\$810
Torrinha	99	2.919.222	194.615	98:334\$810	—	2.635.036	175.669	92:474\$460
Ventania	—	1.169.886	77.992	44:410\$020	—	1.758.246	117.216	70:549\$200
Dois Corregos	60	2.468.599	164.573	99:599\$640	—	3.682.030	245.469	153:657\$570
Mineiros	124	325.964	21.731	14:079\$020	46	597.297	39.814	25:755\$320
Banharão	245	1.394.057	92.337	62:481\$700	—	2.082.280	138.818	94:257\$200
Jahú	116	25.415.578	1.694.372	1.235:969\$740	150	33.995.140	2.266.343	1.674:814\$680
Saldanha Marinho	—	1.017.771	67.851	43:689\$970	—	1.195.137	79.676	53:740\$570
Capim Fino	—	1.906.317	127.088	86:224\$370	—	2.530.014	168.668	117:677\$930
Falcão Filho	—	2.032.458	135.497	95:922\$740	—	1.821.280	121.419	87:084\$980
Campos Salles	—	14.286.575	952.438	691:203\$040	—	3.796.305	253.087	187:549\$110
Guataporá	—	6.126.956	408.464	262:743\$800	—	105.000	7.000	4:515\$000
Guarany	—	2.167.239	144.483	100:179\$340	—	—	—	—
Martinho Prado	370	4.823.870	321.591	241:395\$140	—	—	—	—
Somma	323.275	133.343.908	8.889.594	5.113:160\$890	1.054.354	143.304.404	9.553.627	5.506:478\$120

De outras linhas para as estações

Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	—	2.657	177	(¹)	—	1.583	102	(¹)
E. F. Araraquara	—	200.052	13.337	"	—	582.991	38.866	"
E. F. Dourados	—	119.755	7.984	"	—	469.500	31.300	"
Mogyana	—	811	54	"	—	280	19	"
Somma	—	323.275	21.552	"	—	1.054.354	70.220	"

De outras linhas para outras linhas

E. F. Araraquara	—	18.238.897	1.215.926	387:790\$080	—	14.498.064	966.537	471:311\$860
E. F. Dourados	—	5.594.620	372.975	167:279\$410	—	6.501.985	433.466	196:210\$770
Somma	—	23.833.517	1.588.901	755:069\$490	—	21.000.049	1.400.003	667:522\$630
TOTAL	323.275	157.500.700	10.500.047	5.868:230\$380	1.054.354	165.358.807	11.023.920	6.174:000\$750

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

ANNOS	Quantidade em			Receita total	Receita media	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Arrobas		Por tonelada embarcada	Por arroba kilometro
<i>VIA FLUVIAL</i>						
1893	3.764	62.741	250.965	63:725\$120	16\$930	\$271,3
1894	4.201	71.512	286.019	100:797\$830	23\$490	\$305,8
1895	4.282	71.864	285.456	103:962\$130	24\$278	\$309,6
1896	7.204	120.064	480.257	188:572\$890	26\$148	\$256,2
1897	6.274	104.572	418.288	173:559\$850	27\$504	\$237,2
1898	8.274	137.900	551.602	225:612\$630	27\$267	\$236,2
1899	9.721	162.021	648.085	273:568\$200	28\$142	\$233,1
1900	10.476	174.601	698.405	290:622\$670	28\$696	\$235,8
1901	8.931	148.857	595.427	238:548\$620	26\$710	\$209,9
1902	3.324	55.407	221.628	147:055\$300	44\$240	\$491,0
<i>TODAS AS LINHAS</i>						
1893	121.259	2.020.978	8.083.912	2.759:297\$190	22\$755	\$196,3
1894	139.585	2.659.753	10.639.012	5.587:123\$820	34\$637	\$303,9
1895	175.693	2.928.224	11.712.896	5.812:549\$370	38\$084	\$264,7
1896	224.261	3.737.690	14.950.760	7.754:349\$080	34\$577	\$269,8
1897	284.370	4.739.508	18.958.033	10.147:784\$700	35\$685	\$269,6
1898	264.191	4.405.182	17.612.728	9.655:219\$050	36\$546	\$304,1
1899	309.822	5.163.692	20.654.769	11.708:433\$650	37\$791	\$304,1
1900	338.453	5.640.882	22.563.528	12.389:789\$420	36\$607	\$266,1
1901	505.430	8.423.838	33.695.354	16.913:425\$180	33\$453	\$231,5
1902	436.198	7.269.960	29.079.841	14.636:116\$080	33\$554	\$225,6

VIA FLUVIAL

1901

1902

	1902			1901		
	Quantidade		Receita	Quantidade		Receita
	Recebida kilos	DESPACHADA Kilos Arrobas		Recebida kilos	DESPACHADA Kilos Arrobas	
Prainha	—	111.387	3.880\$140	—	236.605	3.879\$150
Amaral	—	1.576.555	56.948\$590	—	1.355.407	24.288\$130
Guatapará	—	—	—	—	1.997.590	51.438\$560
Martinho Prado	—	—	—	—	2.673.175	67.881\$510
Barrinha	—	726.510	37.771\$390	—	1.253.660	42.156\$110
Pitangueiras	122	497.264	26.146\$440	—	1.134.228	39.078\$500
Pontal	—	412.709	22.308\$740	—	281.140	9.876\$660
	122	3.324.425	147.055\$300	—	8.931.405	238.548\$620

Portos

Confrontando o transporte de animaes, bagagens e encommendas em 1902, com o do anno anterior, observa-se o seguinte:

Animaes das tabellas 10 e 11

SECÇÃO RIO CLARO

No trafego proprio . . .	menos	1.529	produzindo menos	5:330\$000
” ” estrangeiro . . .	”	2.945	” ”	7:115\$560
” ” em transito . . .	”	122	” mais	385\$220
		<hr/>		
Total . . .	”	4.596	” menos	12:060\$340

VIA FLUVIAL

No trafego proprio . . .	menos	62	produzindo menos	198\$200
” ” estrangeiro . . .	”	3	” ”	1\$180
		<hr/>		
Total . . .	”	65	” ”	199\$380

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

SECÇÃO RIO CLARO

No trafego proprio . . .	menos	195.068 kilos	produzindo menos	2:652\$700
” ” estrangeiro . . .	”	94.558	” ”	7:702\$060
” ” em transito	mais	28.023	” mais	2:638\$700
		<hr/>		
Total . . .	menos	261.603	” menos	7:716\$060

VIA FLUVIAL

No trafego proprio . . .	menos	16.283 kilos	produzindo menos	592\$600
” ” estrangeiro . . .	”	7.983	” ”	688\$520
		<hr/>		
Total . . .	”	24.266	” ”	1:281\$120

MERCADORIAS CAFÉ

Houve sensível diminuição em 1902, no transporte do café em todas as linhas da Companhia devida á menor safra no periodo de 1902-1903. A quantidade de café transportado em 1902 pelas linhas de 1.^{mo}60 de bitola, offerece comparada com a do anno anterior, a grande diminuição de 68.474.499 kilos, correspondente a 1.141.241 saccas, ou 4.564.967 arrobas. Traduzida em porcentagem essa diminuição é de 13.6%. A respectiva receita tambem mostra a sensível redução de 1.880.045\$410 réis, ou 17.9%.

Essas reduções operadas em 1902 na quantidade de café transportado e na respectiva receita provieram das seguintes procedencias:

Das diversas estações das bitolas de 1.60 e 0.60	menos	13.206.926 kilos ou menos	880.422 arrobas produzindo menos	571.809\$800
" da secção Rio Claro	"	9.934.991	662.332	568.888\$950
" via fluvial do Mogy-guassú	"	5.606.980	373.798	277.849\$880
Diminuição total nas linhas pertencentes á Companhia Paulista	"	28.748.297	1.916.552	1.418.548\$130
Da Companhia Itambense	"	938.327	62.555	35.426\$860
" Ramal Forreo Campunheiro	"	1.941.350	129.424	26.730\$480
" E. F. Araraquara	mais	3.740.833	249.390	113.983\$50
" E. F. Dourados	menos	907.365	60.492	31.957\$200
" Mogyana.	"	39.676.139	2.646.077	513.366\$760
" União Sorocabana é Ituana.	"	3.854	257	(¹)
Total geral.	"	68.474.499	4.564.967	1.880.045\$410

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

Esses resultados representam unicamente a diminuição do café que transitou pela linha de bitola larga da Companhia Paulista.

A diminuição total no peso do café despachado em 1902 foi de 69.232.688 kilos correspondendo a 1.153.878 saccas de 60 kilos ou de 4.615.515 arrobas. A respectiva receita total mostra a importante differença para menos de 2.277.309\$100 réis, que seria elevada a mais de tres mil contos se não fosse o café procedente da linha Sorocabana que em 1902 veiu ser despachado em diversas estações da Companhia Paulista.

Essa differença total de 2.277.309\$100 réis distribue-se do seguinte modo:

Nos fretes de 1. ^{mo} 60 e 0. ^{mo} 60.	1.880.045\$410
" da secção Rio Claro	305.770\$370
" " via fluvial	91.493\$320
	2.277.309\$100

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

	De 1 de Julho de 1897 a 30 de Junho de 1898		De 1 de Julho de 1898 a 30 de Junho de 1899		De 1 de Julho de 1899 a 30 de Junho de 1900		De 1 de Julho de 1900 a 30 de Junho de 1901		De 1 de Julho de 1901 a 30 de Junho de 1902	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos								
C. P. {	53.838	897.295	52.098	868.309	57.063	951.062	71.137	1.135.617	80.838	1.338.968
Da seccção Rio Claro . . .	85.060	1.417.673	67.676	1.172.924	78.250	1.301.160	103.714	1.728.568	164.478	2.741.303
„ „ via fluvial . . .	7.926	132.100	7.685	128.086	3.363	56.051	11.014	183.570	8.216	136.923
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista . . .	146.824	2.447.068	127.459	2.124.319	138.676	2.311.273	185.865	3.097.755	253.032	4.217.194
Do Ramal Ferreo Campineiro . . .	6.103	101.711	5.186	86.428	4.554	75.907	7.670	127.825	7.992	133.194
Da Companhia Itatibense . . .	3.738	62.296	5.277	87.949	2.014	33.571	5.021	83.685	5.572	92.867
„ „ E. F. Araraquara . . .	—	—	618	10.297	4.356	72.598	7.457	124.290	16.427	273.783
„ „ „ Dourados . . .	—	—	—	—	—	—	2.106	35.105	6.669	111.156
„ „ „ Mogyana . . .	129.858	2.164.303	135.225	2.253.754	132.509	2.208.475	197.835	3.297.243	237.224	3.953.737
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista . . .	286.523	4.775.378	273.765	4.562.747	282.109	4.701.824	409.954	6.765.903	526.916	8.781.931
Total entrado em Santos pela S. Paulo Railway . . .	—	6.152.594	—	5.569.650	—	5.711.732	—	7.973.148	—	10.165.044
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total das entradas em Santos . . .	. . .	78 %	. . .	82 %	. . .	82 %	. . .	85 %	. . .	86 %

Diversas mercadorias

O trafego geral de mercadorias, com excepção do café, nas diversas linhas da Companhia offerece em 1902 o augmento de 18.038 toneledas no peso e o de 146:128\$030 réis na receita. Esse augmento procede principalmente da maior exportação de cereaes havida em 1902. A importação cresceu apenas de 6.453 toneladas.

Temos chamado de importação as cargas recebidas em Jundiahy da São Paulo Railway e que, nos ultimos cinco annos, consta do seguinte quadro que tambem mostra o destino. dessas cargas.

Cargas recebidas em Jundiahy da São Paulo Railway

Para	1898	1899	1900	1901	1902
	Toneladas				
Bitolas de 1, ^m 60 e 0, ^m 60	98.776	93.064	73.511	93.004	94.258
Secção Rio Claro.	41.225	34.424	34.990	45.520	49.083
Via Fluvial.	3.459	2.675	2.822	3.801	1.960
Total da Companhia Paulista	143.460	130.163	111.323	142.325	145.301
Ramal Ferreo Campineiro.	1.177	957	1.283	1.266	1.250
Companhia Itatibense.	2.713	2.260	2.329	2.748	2.636
„ E. F. Araraquara	—	1.351	2.399	4.056	5.514
„ Mogyana	88.761	76.553	83.520	91.850	93.414
„ E. F. Dourados.	=	=	156	1.351	1.934
Total geral	236.111	211.284	201.010	243.596	250.049

Confrontando o movimento do trafego em 1902, em cada uma das linhas da Companhia, com a do anno anterior, notam-se as seguintes differenças:

Secção Rio Claro

No trafego proprio	mais	670.045	kilos produzindo mais	12.834\$150
” extranho despachado	menos	886.974	”	95.076\$190
” extranho recebido	mais	4.288.093	”	40.761\$060
” em transitio	mais	1.764.987	”	148.661\$400
Total	mais	5.836.151	”	

Via Fluvial

No trafego proprio	menos	1.063	kilos produzindo mais	361\$700
” extranho despachado	mais	1.463.696	”	23.273\$810
” extranho recebido	menos	2.233.413	”	22.912\$110
Total	menos	770.780	”	

Durante os dois ultimos annos de 1902 e 1901 foram baldeados em Campinas entre a Paulista e a Mogyana:

	1902	1901
Toneladas de café.	196.959	236.623
„ „ outras mercadorias procedentes da Mogyana	23.881	19.194
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana	96.900	95.509
„ „ bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	2.040	2.018
Animaes das tabellas 10 e 11	1.361	3.394
Carros e Carroças	23	44
Passageiros de 1. ^a classe	22.708 ¹ / ₂	23.957
„ „ 2. ^a „	35.805 ¹ / ₂	40.307

Em Rio Claro entre as bitolas de 1.^m 60 e 1.^m 00 da Paulista o movimento de baldeação foi o seguinte:

	1902	1901
Toneladas de café.	157.180	164.280
„ „ outras mercadorias procedentes da bitola de de 1. ^m 00	12.940	14.826
Toneladas de outras mercadorias para a bitola de 1. ^m 00	64.003	58.242
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	1.184	1.218
Animaes das tabellas 10 e 11	1.143	3.190
Carros e carroças.	46	42
Passageiros de 1. ^a classe	20.365 ¹ / ₂	20.023 ¹ / ₂
„ „ 2. ^a classe	36.724	48.472

Em Jundiahy Paulista fez-se o seguinte serviço de baldeação entre a Paulista e a União Sorocabana e Ituana.

	1902	1901
Toneladas de café.	3	13
„ „ outras mercadorias procedentes da Sorocabana e Ituana	689	3.949
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana e Ituana	41	531
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	34	179
Animaes das tabellas 10 e 11	25	170
Carros e carroças.	1	8
Passageiros de 1. ^a classe	151	579 ¹ / ₂
„ „ 2. ^a classe	106 ¹ / ₂	744

O trafego mutuo entre a Paulista e a Companhia União Sorocabana e Ituana ficou suspenso em março de 1902.

Na estação de Porto Ferreira houve entre a bitola larga e a linha de Santa Rita de 0.^m 60, ambas da Companhia Paulista, a seguinte baldeação:

	1902	1901
Toneladas de café.	5.819	7.170
„ „ outras mercadorias procedentes da linha de Santa Rita.	181	208
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita	3.805	3.756
Toneladas de bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	139	149
Animaes das tabellas 10 e 11	118	165
Carros e carroças.	—	—
Passageiros de 1. ^a classe	3.609 ¹ / ₂	3.607
„ „ 2. ^a classe	6.360	6.659

Em Descalvado fez-se o seguinte baldeio de cargas entre a bitola larga e o ramal Descalvadense de 0.^m 60, ambos pertencentes á Companhia Paulista.

	1902	1901
Toneladas de café	4.586	5.788
„ „ outras mercadorias procedentes da Descalvadense.	39	83
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense	835	1.169
Toneladas de bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	26	34
Animaes das tabellas 10 e 11.	30	42
Carros e carroças.	—	—
Passageiros de 1. ^a classe	12 ¹ / ₂	—
„ „ 2. ^a „	3	—

Em Araraquara não se fez baldeação de cargas entre a Paulista e a E. F. Araraquara porque sendo esta de igual bitola existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

O movimento de baldeação em Porto Ferreira entre a linha ferrea e a via fluvial do Mogy-guassú é representado pelas quantidades do trafego estranho despachado e recebido na via fluvial, e que já foi registado.

O seguinte quadro dá o total do movimento de baldeação feito nos dois ultimos annos nas estações de Jundiahy-Paulista, Louveira, Campinas, Porto Ferreira, Descalvado, Rio Claro e Ribeirão Bonito, onde entroncam linhas de bitolas designaes.

	1902	1901
	(1)	(2)
Toneladas de café	385.930	445.015
" " outras mercadorias	217.569	212.263
" " bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	3.957	4.199
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	3.233	7.847
" " carros e carroças	82	109
" " passageiros de 1. ^a classe.	52.848	55.374
" " " " 2. ^a "	87.288 ^{1/2}	106.109 ^{1/2}

Foram considerados passageiros em baldeação sómente os portadores de bilhetes em trafego mutuo de uma linha para outra.

(1) Corresponde a 6.432.167 saccas de 60 kilos e a 89% do total transportado.

(2) " " 7.416.917 " " " " " " 88% " " "

3.^o — Despeza

A despesa da Companhia foi:

Em 1902.	11.303:315\$242
Em 1901.	9.897:085\$933
Differença para mais em 1902	1.406:229\$309

Comparação da despesa da Companhia nos dois ultimos annos

	Em 1902	Em 1901	Differenças em 1902	
			Para mais	Para menos
Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60.	6.607:240\$399	5.404:587\$089	1.202:653\$310	—
Secção R. Claro.	4.289:465\$577	4.023:011\$590	266:453\$987	—
Via Fluvial.	222:912\$593	274:860\$424	—	51:947\$831
Todas as linhas	11.119:618\$569	9.702:459\$103	1.417:159\$466	—
Escriptorio Central.	183:696\$673	194:626\$830	—	10:930\$157
Total geral	11.303:315\$242	9.897:085\$933	1.406:229\$309	—

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

Annos	DESPEZA	Diferenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	186:262\$224		
1873	259:823\$154	44,8	
1874	283:510\$724	5,0	
1875	365:360\$766	28,7	
1876	484:649\$218	32,6	
1877	567:156\$781	17,0	
1878	687:074\$060	21,1	
1879	747:796\$839	8,8	
1880	771:861\$267	3,2	
1881	877:816\$909	13,7	
1882	918:392\$621	4,6	
1883	1.119:230\$851	21,8	
1884	1.267:930\$192	13,2	
1885	1.155:201\$514	—	8,8
1886	1.266:121\$925	9,6	
1887	1.256:820\$448	—	0,7
1888	1.361:457\$781	8,3	
1889	1.746:114\$388	28,2	
1890	1.597:997\$615	—	8,5
1891	2.510:912\$371	57,1	
1892	4.920:252\$529	95,9	
1893	6.180:472\$486	25,6	
1894	5.601:166\$385	—	9,3
1895	6.822:049\$974	21,7	
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
1900	9.132:355\$850	—	1,9
1901	9.897:085\$933	8,3	
1902	11.303:315\$242	14,2	

Até 1897 estão incluídas nas despesas as verbas de juros e descontos e de imposto do dividendo.

Tendo sido, em 1902, a receita geral de. 24.972:799\$117
 e a despesa de. 11.303:315\$242
 a renda líquida foi de 13.669:483\$875

Relação da despesa geral para a receita geral 45,2 quando em 1901 foi de 36,3. Deduzindo porém da despesa em 1902 as verbas extraordinárias no importante valor de 1.644:944\$156 réis, aquella relação baixa de 45,2 e 38,7.

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

ANNOS	Renda liquida	Differenças por cento	
		para mais	para menos
1872	124:886\$716		
1873	390:639\$915	204,8	—
1874	474:658\$483	24,7	—
1875	524:054\$016	10,4	—
1876	641:540\$542	22,4	—
1877	974:679\$864	51,9	—
1878	1.508:451\$790	54,6	—
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	13,7	—
1900	12.939:589\$419	8,7	—
1901	17.396:831\$199	34,4	—
1902	13.669:483\$75	—	21,4

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 na fluvial da Companhia, em 1902 foi:

Receita	24.890:868\$030
Despeza.	11.119:618\$569
Saldo	13.771:249\$461

Relação da despeza para a receita 44,6 ou 38,1 se não forem consideradas as despezas extraordinarias, tendo sido de 35,6 em 1901 e de 40,6 em 1900.

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

Linhas	Recceita		Despeza		Saldo ou deficit		Relação %/o da despeza para a receita	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
Bitolas de 1.m60 e de 0.m60. . .	15.155:286\$540	17.130:305\$400	6.607:240\$399	5.404:587\$089	+ 8.548:046\$141	+ 11.725:718\$311	43,6	31,5
Secção R. Claro	9.525:956\$410	9.784:048\$840	4.289:465\$577	4.023:011\$590	+ 5.236:490\$833	+ 5.761:037\$250	45,0	41,1
Via Fluvial . . .	209:625\$080	331:288\$700	222:912\$593	274:860\$424	- 13:287\$513	+ 56:428\$276	106,3	82,9
Todas as linhas	24.890:868\$030	27.245:642\$940	11.119:018\$569	9.897:085\$933	+ 13.771:249\$461	+ 17.543:183\$837	44,6	35,6

Dos saldos acima indicados da secção Rio Claro cabem ao trecho de concessão federal a importância de 4.978:077\$000 réis em 1901, e a de 4.487:172\$137 réis em 1902.

Os quadros immediatos mostram como divergem os resultados financeiros do trafego, nos dois periodos semestraes do anno, o que contribue 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	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
	Primeiros semestres de 1902 e 1901							
Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	6.018:165\$200	5.645:260\$960	3.280:142\$873	2.547:296\$080	+ 2.738:022\$327	+ 3.097:964\$880	54	45
Secção Rio Claro Via Fluvial	3.815:757\$670	2.700:996\$960	2.046:884\$883	1.688:515\$805	+ 1.768:873\$787	+ 1.012:481\$155	59	62
Todas as linhas	95:888\$740	109:188\$770	111:576\$632	132:625\$036	- 15:687\$892	- 23:486\$266	116	121
	9.929:811\$610	8.455:440\$690	5.488:604\$388	4.368:436\$921	+ 4.491:207\$222	+ 4.087:009\$769	55	52
Segundos semestres de 1902 e 1901								
Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	9.137:121\$340	11.485:044\$440	3.327:097\$526	2.857:291\$009	+ 5.810:023\$814	+ 8.627:753\$431	36	25
Secção Rio Claro Via Fluvial	5.710:198\$740	7.083:051\$880	2.242:580\$694	2.334:495\$755	+ 3.467:618\$046	+ 4.748:556\$095	39	33
Todas as linhas	113:736\$340	222:099\$930	111:335\$961	142:235\$388	+ 2:400\$379	+ 79:864\$542	97	64
	14.961:056\$420	18.790:196\$250	5.681:014\$181	5.384:022\$192	+ 9.280:042\$239	+ 13.456:174\$068	38	28

A despesa total das vias ferreas e fluviaes da Companhia Paulista, nos dois ultimos annos é assim discriminada:

	Em 1902		Em 1901		DIFERENÇAS	
	Em 1902	Em 1901	para mais	para menos		
<i>Bitolas de 1.^m 60 e 0.^m 60</i>						
Inspectoria Geral e Contabilidade	160.491\$870	146.019\$085	14.472\$185	—		
Almoxarifado	68.622\$972	62.851\$841	5.771\$131	—		
Trafego	1.197.674\$62	1.202.144\$677	—	4.470\$015		
Telegrapho e luz electrica	273.356\$52	253.143\$932	20.212\$620	—		
Locomoção	2.157.343\$136	2.263.122\$905	—	105.779\$769		
Via permanente	2.290.974\$227	992.266\$682	1.298.707\$845	—		
Despezas de baldeação { com o Ramal Ferreo Campineiro	7.973\$140	7.368\$970	604\$470	—		
Despezas de baldeação { de inflammaveis para a Mogyana	4.239\$440	4.290\$050	—	50\$610		
Contadoria Central	45.608\$400	42.649\$040	2.959\$360	—		
Annuncios, sellos e telegrammas	1.031\$900	1.444\$840	—	412\$940		
Despezas diversas.	4.473\$800	3.800\$107	673\$693	—		
Aluguel { de carros	60.279\$550	57.630\$970	2.648\$580	—		
{ de vagões	277.614\$820	302.874\$200	—	25.259\$650		
{ de encerrados	34.003\$500	47.965\$400	—	13.960\$900		
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias.	989\$840	3.410\$050	—	2.420\$210		
Impostos	4.742\$510	5.239\$440	—	496\$930		
Tratamento e funeral de empregados	5.248\$180	5.097\$000	—	151\$180		
Despezas judiciaes	100\$000	—	—	100\$000		
Consumo de agua em Campinas e outras estações.	12.469\$300	3.266\$000	—	9.203\$300		
Total	6.607.240\$399	5.404.587\$089				

Diferença para mais em 1902 1.202.653\$310

Comprende em 1902 a despesa extraordinaria de 1.277.203\$746 réis com a substituição de trilhos, demolição de velhos e construção de novos edificios em Campinas e modificação de desvios em Rio Claro e Campinas.

	Diferenças em 1902	
	Para mais	Para menos
	Em 1901	
	Em 1902	
Secção Rio Claro		
Inspectoria Geral e Contabilidade	136:142\$722	12:335\$097
Almoxarifado	35:694\$339	1:361\$989
Trafego	866:434\$208	71:845\$608
Telegrapho	149:399\$488	25:098\$014
Locomoção	1.513:569\$575	31:151\$488
Via permanente	1.537:096\$125	110:277\$511
Contadoriá Central	27:677\$180	6:053\$660
Anuncios, sellos e telegrammas	19\$500	—
Despezas diversas	3:735\$500	247\$400
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	189\$100	—
Idem por animais mortos nas linhas	930\$000	—
Impostos	390\$500	—
Tratamento e funeral de empregados	1:562\$500	—
Despezas judiciaes	2:697\$000	—
Aluguel de vagões á E. F. Araraquara	10:319\$140	2:662\$000
Consumo d'agua em diversas estações	3:607\$700	7:057\$720
Total	4.289:465\$577	2:771\$700
Diferença para mais em 1902	4.023:011\$590	266:453\$987

Compreende em 1901 a despesa extraordinaria de 453:940\$157 réis com a substituição de trilhos e a aquisição de uma pedreira, e em 1902, a de 367:740\$410 réis com a substituição de trilhos e a modificação de desvios em Rio Claro e S. Carlos.

	Diferenças em 1902		Em 1901	Diferenças em 1902	
	Para mais	Para menos		Para mais	Para menos
Via Fluvial					
Inspectoria Geral e Contabilidade	6:050\$786		5:497\$272	558\$514	
Almoxarifado	1:759\$608		1:611\$590	148\$018	
Trafego	73:098\$160		109:935\$649	—	36:837\$489
Telegrapho	4:737\$085		5:883\$020	—	1:145\$935
Locomoção	126:986\$770		148:228\$063	—	21:241\$293
Conservação	9:043\$764		2:247\$080	6:796\$684	
Contadoria Central	1:236\$420		1:457\$750	—	221\$330
Total.	222:912\$593		274:860\$424		
Diferença para menos em 1902					51:974\$831

Comprende em 1902 a despesa extraordinaria de 8:593\$299 réis com a reconstrução da estação de porto Amarel e a construção de um muro de arrimo na barrauca do rio.

As despesas de custeio em 1902 são assim distribuídas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço.

	Pessoal	Material	Contas	Total
BITOLAS DE 1.m60 E 0.m60				
Inspectoria Geral e Contabilidade	153:891\$706	6:454\$164	146\$000	160:491\$870
Almoxarifado	66:877\$479	1:745\$493	—	68:622\$972
Trafego	1:053:278\$036	142:204\$506	2:192\$120	1:197:674\$662
Telegrapho e luz electrica	207:698\$810	62:715\$642	2:942\$100	273:356\$552
Locomoção	1:099:781\$879	1:039:954\$207	17:607\$050	2:157:343\$136
Via permanente	753:206\$478	1:429:081\$539	108:686\$510	2:290:974\$527
Diversas despesas accessorias	—	—	458:776\$680	458:776\$680
Total.	3.334:734\$388	2.682:155\$551	590:350\$460	6.607:240\$399

SECÇÃO RIO CLARO

Inspectoria Geral e Contabilidade	130:662\$770	5:479\$952	—	136:142\$722
Almoxarifado	34:406\$771	1:287\$568	—	35:694\$339
Trafego	794:802\$656	68:569\$372	3:062\$180	866:434\$208
Telegrapho	123:106\$940	26:292\$548	—	149:399\$488
Locomoção	781:500\$030	728:463\$875	3:605\$670	1.513:569\$575
Via permanente	753:797\$905	771:384\$560	11:913\$660	1.537:096\$125
Diversas despesas accessorias	—	—	51:129\$120	51:129\$120
Total.	2.618:277\$072	1.601:477\$875	69:710\$630	4.289:465\$577

5*

	Pessoal	Material	Contas	Total
<i>VIA FLUVIAL</i>				
Inspeccoria Geral e Contabilidade	5:807\$234	243\$552	—	6:050\$786
Almoxarifado	1:714\$850	44\$758	—	1:759\$608
Trafego	67:583\$138	5:513\$022	—	73:098\$160
Telegrapho	3:488\$000	1:249\$085	—	4:737\$085
Locomoção	80:559\$145	46:427\$625	—	126:986\$770
Conservação	4:770\$750	3:960\$014	313\$000	9:043\$764
Diversas despesas accessorias	—	—	1:236\$420	1:236\$420
Total	163:923\$117	57:440\$056	1:549\$420	222:912\$593
<i>TODAS AS LINHAS</i>				
Inspeccoria Geral e Contabilidade	290:361\$710	12:177\$668	146\$000	302:685\$378
Almoxarifado	102:999\$100	3:077\$819	—	106:076\$919
Trafego	1:915:663\$830	216:288\$900	5:254\$300	2:137:207\$030
Telegrapho e luz electrica	334:293\$750	90:257\$275	2:942\$100	427:493\$125
Locomoção	1:961:841\$054	1:814:845\$707	21:212\$720	3:777:899\$481
Conservação	1:511:775\$133	2:204:426\$113	120:913\$170	3:837:114\$416
Aluguel de carros, vagões e encerrados	—	—	382:219\$310	382:219\$310
Contactoria Central	—	—	74:522\$300	74:522\$300
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	—	—	1:179\$240	1:179\$240
Idem por animais mortos na linha	—	—	930\$000	930\$000
Impostos	—	—	5:133\$110	5:133\$110
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1:051\$400	1:051\$400
Despezas judiciaes	—	—	2:797\$000	2:797\$000
Tratamento e funeral de empregados	—	—	6:810\$680	6:810\$680
Consumo d'agua em diversas estações	—	—	16:077\$000	16:077\$000
Diversas outras despezas	—	—	20:422\$180	20:422\$180
Total	6:116:934\$577	4:341:073\$482	661:610\$510	11:119:618\$569

No anno de 1901 a despeza geral de todas as linhas é assim discriminada:

	Pessoal	Material	Contas	Total
RESUMO DE TODAS AS LINHAS EM 1901				
Inspectoria Geral e Contabilidade	264.288\$170	10.835\$412	206\$000	275.324\$582
Almoxarifado	96.237\$550	2.558\$231	—	98.795\$781
Trafego	1.878.768\$800	220.968\$697	6.931\$429	2.106.668\$926
Telegrapho e luz electrica	296.203\$080	83.167\$946	3.957\$400	383.328\$426
Locomoção	1.830.213\$552	2.029.221\$637	34.333\$866	3.893.769\$055
Via permanente	1.199.717\$540	1.148.199\$634	73.415\$202	2.421.332\$376
Aluguel de carros, vagões e encerrados	—	—	411.733\$590	411.733\$590
Contadoria Central	—	—	65.730\$610	65.730\$610
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias.	—	—	3.696\$950	3.696\$950
Idem por animaes mortos na linha	—	—	2.710\$000	2.710\$000
Impostos	—	—	7.658\$240	7.658\$240
Anuncios, sellos e telegrammas	—	—	1.645\$840	1.645\$840
Despezas judiciaes	—	—	35\$000	35\$000
Tratamento e funeral de empregados	—	—	6.980\$500	6.980\$500
Consumo d'agua em diversas estações	—	—	4.102\$000	4.102\$000
Diversas outras despezas	—	—	18.947\$227	18.947\$227
Total	5.565.423\$692	3.494.951\$557	642.083\$854	9.702.459\$103

Feita a comparação das despesas de custeio em todas as linhas no anno de 1902 com as do anno anterior, obtem-se as seguintes diferenças :

	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral e Contabilidade	26:078\$540	1:342\$256	60\$000	27:360\$796
Almoxarifado	6:761\$550	519\$588	—	7:281\$138
Trafego	36:895\$030	4:679\$797	1:677\$129	30:538\$104
Telegrapho e luz electrica	38:090\$670	7:089\$329	1:015\$300	44:164\$699
Locomoção	131:627\$502	214:375\$930	13:121\$146	95:869\$574
Via permanente	312:057\$593	1:056:226\$479	47:497\$868	1:115:782\$040
Aluguel de carros, vagões e encerrados	—	—	29:514\$280	29:514\$280
Contadoria Central	—	—	8:791\$690	8:791\$690
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	—	—	—	—
Idem por animais mortos na linha	—	—	2:517\$710	2:517\$710
Impostos	—	—	1:780\$000	1:780\$000
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	2:525\$130	2:525\$130
Despesas judiciaes	—	—	594\$440	594\$440
Tratamento e funeral de empregados	—	—	2:762\$000	2:762\$000
Consumo d'agua em diversas estações	—	—	169\$820	169\$820
Diversas outras despesas	—	—	11:975\$000	11:975\$000
	—	—	1:474\$953	1:474\$953
Total	551:510\$885	846:121\$925	19:526\$656	1:417:159\$466

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

Anos	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
1898	3.066:949\$873	2.935:951\$241	2.088:575\$529	1.142:606\$189	214:577\$103	93:831\$477	5.320:102\$505	4.171:888\$907
1899	3.005:394\$596	2.400:734\$853	1.962:548\$723	999:183\$091	225:977\$079	89:199\$591	5.193:920\$398	3.489:117\$535
1900*	3.051:972\$615	1.973:507\$461	2.060:383\$634	965:365\$198	237:749\$502	78:252\$467	5.350:105\$751	3.017:125\$126
1901	3.094:161\$941	1.757:951\$846	2.267:805\$570	1.667:053\$218	203:456\$181	69:946\$493	5.565:423\$692	3.494:951\$557
1902	3.334:734\$388	2.682:155\$551	2.618:277\$072	1.601:477\$875	163:923\$117	57:440\$056	6.116:394\$577	4.341:073\$482

Desses quadros vê-se que em 1902 a despesa total do custeio augmentou da importancia de 1.417:159\$466 réis da qual, deduzindo a quota correspondente aos serviços extraordinarios de renovação de trilhos e outros já assignalados, restará apenas a quantia de 217:562\$168 réis que exprime o accrescimento em 1902 na despesa do custeio ordinario. Esse accrescimento que provem do maior gasto na substituição de dormentes de madeira em mais de setenta contos de réis, do estabelecimento de uma nova secção na Contadoria para melhor fiscalisar as facturas recebidas e o trafego a pagar, e principalmente de haver crescido de 41 kilometros a extensão média das linhas em trafego na secção Rio Claro, será detalhadamente examinado, apreciado e explicado nos diversos capitulos do presente relatório em que são especialmente considerados os serviços de cada departamento do custeio.

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

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente do trafego
BITOLAS DE 1.^m60 e 0.^m60					
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	3.859.241\$540	—	27
1891 ²⁾	6.227.245\$700	2.153.950\$545	4.073.295\$155	—	35
1892 ³⁾	6.987.211\$590	3.462.766\$235	3.524.445\$355	—	49
1893 ⁴⁾	7.181.475\$770	3.877.399\$269	3.304.076\$501	—	54
1894	9.508.352\$815	3.564.072\$602	5.944.280\$213	—	37
1895 ⁵⁾	11.632.689\$350	4.141.977\$084	7.490.712\$266	—	36
1896 ⁶⁾	13.132.281\$453	5.554.535\$891	7.577.745\$562	—	42
1897 ⁷⁾	14.465.422\$010	5.911.364\$501	8.554.057\$509	—	40
1898	13.407.406\$310	6.380.774\$986	7.026.631\$324	—	47
1899 ⁸⁾	13.858.179\$413	5.787.191\$920	8.070.987\$493	—	42
1900 ⁹⁾	14.484.307\$790	5.488.979\$395	8.995.328\$395	—	38
1901	17.130.305\$400	5.404.587\$089	11.725.718\$311	—	31
1902 ¹⁰⁾	15.155.286\$540	6.607.240\$399	8.548.046\$141	—	44

¹⁾ Compreende a despesa extraordinaria de 25:080\$362 réis.

²⁾ Em 1 de março foi adquirida a linha de Santa Rita e em 1 de abril a Descalvadense e compreende a despesa extraordinaria de 184:665\$965 réis.

³⁾ Compreende a despesa extraordinaria de 105:792\$515 réis.

⁴⁾	"	"	"	"	"	28:975\$500	"
⁵⁾	"	"	"	"	"	205:139\$210	"
⁶⁾	"	"	"	"	"	748:618\$040	"
⁷⁾	"	"	"	"	"	262:423\$726	"
⁸⁾	"	"	"	"	"	176:129\$852	"
⁹⁾	"	"	"	"	"	51:1:8\$700	"
¹⁰⁾	"	"	"	"	"	1.277:203\$746	"

ANOS	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
------	---------	---------	-------	---------	-------------------------

SECÇÃO RIO CLARO

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\$861	—	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	2.957.947\$870	3.185.898\$776	—	48
1897	7.295.013\$070	3.300.148\$538	3.994.864\$532	—	45
1898	6.627.557\$900	3.233.000\$004	3.394.557\$896	—	49
1899	6.938.672\$410	3.047.374\$851	3.891.297\$559	—	44
1900	7.150.840\$160	3.123.028\$428	4.027.811\$732	—	44
1901	9.784.048\$840	5.4023.011\$590	5.761.037\$250	—	41
1902	9.525.956\$410	4.289.465\$577	5.236.490\$833	—	45

1) Só compreende o periodo de abril a dezembro.

2) Compreende a despeza extraordinaria de 68.202\$930 réis.

3) " " " " " 42.822\$770 "

4) " " " " " 59.908\$300 "

5) " " " " " 453.940\$157 "

6) " " " " " 367.740\$410 "

VIA FLUVIAL

1890	132.886\$666	180.723\$228	—	47.836\$562	136
1891	199.107\$760	224.127\$574	—	25.019\$814	113
1892	205.697\$400	304.381\$408	—	98.684\$008	148
1893	172.424\$240	334.138\$585	—	161.714\$345	174
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	277.043\$035	37.660\$555	—	88
1898	338.806\$800	310.294\$590	28.512\$260	—	42
1899	368.518\$580	318.025\$570	50.493\$010	—	86
1900	379.770\$940	322.491\$879	57.279\$061	—	85
1901	331.288\$700	274.860\$424	56.428\$276	—	83
1902	209.625\$080	222.912\$593	—	13.287\$513	106

1) Compreende a despeza extraordinaria de 5.082\$140 réis.

2) " " " " " 8.593\$299 "

Esses mesmos resultados financeiros relativos a todas as linhas constam do quadro synoptico registado no capitulo da receita.

O seguinte quadro mostra a discriminação da despesa em 1902 e 1901 por diferentes unidades:

Unidades	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
	Trem kilometro	6\$754	5\$308	3\$641	3\$526	—	—	5\$048	4$364
Vapor	—	—	—	—	7\$052	6\$325	7\$052	6\$325
Veiculo kilometro de 4 rodas	\$294	\$223	\$206	\$197	—	—	\$252	\$211
Lancha	—	—	—	—	2\$062	1\$975	2\$062	1\$975
Tonelada de peso util	\$095,	\$072	\$109	\$103	\$168	\$129	\$101	\$083

As despesas extraordinarias já indicadas foram a causa quasi exclusiva dos acrescimos que se notam nos diversos coefficients do anno de 1902.

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escripatorio Central em S. Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas bitolas de 1.^m 60 e 1.^m 00.

Deixámos de incluir a despesa média por passageiro e por tonelada kilometro de mercadorias porquanto não dispõmos de dados para precisal-a de modo aceitavel.

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

4.^o — Reclamações

BITOLA DE 1.^m60

Durante o anno de 1902 só despendeu a Companhia Paulista, em todo o trafego de bagagens, encomendas, animaes e mercadorias, a importancia de 989\$840 réis com o pagamento de 23 reclamações, sendo 17 por avarias diversas e 6 por extravio ou troca de mercadorias. E' digno de nota que nenhuma dessas reclamações se refira ao transporte de café, em que nenhuma falta houve, apesar de se terem transportado mais de sete milhões de saccas. Feita a comparação com o anno anterior nota-se que em 1902 as reclamações diminuíram ainda de 2 no numero e de 2:420\$210 réis no valor.

Das 23 reclamações liquidadas em 1902 foram pagas exclusivamente pela Companhia Paulista apenas 10 reclamações na importancia de 712\$800 réis e dessas 10 sómente uma, no valor de 30\$000 réis, provem de extravio de um canudo de queijos, sendo todas as 9 restantes decorrentes de avarias diversas. Do pagamento das outras 13 reclamações liquidadas em 1902 compartilhou a São Paulo Railway por pertencerem ao trafego commum ás duas linhas e não ter sido possível determinar a responsavel. Foi de 582\$260 réis a importancia total paga por essas 13 reclamações e de 277\$040 réis a quóta que desse pagamento coube á Companhia Paulista.

Em 1901 tinham sido pagas por conta do trafego commum com a São Paulo Railway 19 reclamações no valor total de 431\$590 réis, registando-se portanto em 1902 a diminuição de 6 reclamações e o acrescimo da 150\$670 réis no valor.

São dignos de nota os algarismos registados que continuam a patentear a solicitude e dedicação dos dignos chefes do Trafego das duas Companhias e do pessoal que lhes é subordinado.

SECÇÃO RIO CLARO

Por conta dessa secção foram, durante o anno de 1902, pagas sómente 5 reclamações na importancia de 189\$400 réis provenientes todas ellas de avarias. Em 1901 tinham sido pagas 3 reclamações na importancia de 286\$900 réis, verificando-se em 1902 o acrescimo de 2 reclamações e a diminuição de 97\$500 réis na importancia paga.

Esses resultados denotam o zelo com que é também feito o serviço do tráfego na secção Rio Claro.

Além dessas 5 reclamações teve a Companhia de pagar mais a quantia de 930\$000 réis como indemnisação por 12 animaes mortos pelas locomotivas em circulação nos trechos de linha ainda não cercados. Em 1901 essa despeza fôra de 2:710\$000 réis relativa a 25 animaes, tendo portanto havido bem sensível diminuição em 1902.

5.º Despeza

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

Annos.	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
	Pessoal	Material e contas			
1902	229:14\$842	171:837\$061	7:810\$394	408:762\$297	
1901	208:871\$526	158:139\$975	7:108\$862	374:120\$363	
Differença em 1902.	+ 20:243\$316	+ 13:697\$086	+ 701\$532	+ 34:641\$934	

Esses augmentos no anno de 1902 distribuem-se do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material e contas	Pessoal	Material e contas	Pessoal	Material e contas	Pessoal	Material e contas
Inspectoria Geral.	10\$600	59\$385	9\$000	\$517	\$400	\$024	20\$000	58\$844
Contadoria	13:832\$225	709\$045	11:740\$465	603\$115	525\$850	28\$040	26:098\$540	1:841\$100
Almoarifado	5:205\$962	565\$169	1:422\$062	60\$073	133\$526	14\$492	6:761\$550	519\$588
Total.	+ 19:027\$587	+ 1:215\$729	+ 13:153\$527	+ 543\$559	+ 658\$976	+ 42\$556	+ 32:840\$090	+ 1:801\$844

A maior despesa com o pessoal da Contadoria provem principalmente da nova secção creada em 1.º de Janeiro de 1902 para melhor fiscalisar as facturas recebidas e todo o trafego feito "*frete a pagar*" e cujo pessoal veiu das estações e não foi substituído. Assim esse augmento não representa propriamente accrescimo na despesa, porém, simples deslocação do departamento do trafego para o da Contabilidade.

O serviço attribuído a essa nova secção pode ser assim descrito: Todas as mercadorias despachadas são acompanhadas de uma factura feita na estação de procedencia e que acompanha a carga até o destino. Nessas facturas regista-se o numero da nota de consignação, nome do remetente e consignatario, data, estação de procedencia e destino, marca, qualidade, quantidade e peso das mercadorias, a classe da tarifa e o total do frete pago, ou a pagar no destino.

Os vagões chegados ás estações do destino são descarregados e conferida a descarga das cargas pelas respectivas facturas que, como disse, acompanham sempre os vagões e a mercadoria. Acabado esse serviço são as facturas registadas em livro na estação e remetidas no dia immediato á Contadoria, devidamente relacionadas, onde são distribuidas e guardadas separadamente conforme os destinos.

As estações enviam tambem diariamente á Contadoria uma lista de todas as importancias cobradas na vespera correspondentes ás cargas recebidas com frete a pagar, discriminando o numero da consignação e da factura e sua procedencia, pois as facturas podem ter diversas consignações, sendo essa lista acompanhada dos conhecimentos ou recibos pertencentes aos fretes cobrados e relacionados.

Por essas listas vão se dando baixa nas facturas que estavam retidas, passando ellas, depois de completamente liquidadas, a ser conferidas e abstractadas.

A existencia das facturas nos escaninhos, onde são guardadas na Contadoria, representa, portanto, que a mercadoria respectiva se acha ainda na estação de destino e não foi entregue ao consignatario.

E' completa a fiscalisação e desse modo a Contadoria póde avisar, como sempre faz, ao trafego da existencia de volumes demorados nas estações e que tem incorrido no ar-

tigo do Regulamento que manda vender os que não forem procurados dentro de 60 dias contados da data da descarga nas estações destinatarias.

Esta descripção, reunida á que fizemos no ultimo relatório, mostra como se acha concentrado na Contadoria o serviço de escripta, que antes era e continúa a ser, em outras Companhias, feito nas estações e indica tambem quanto é completa e rigorosa, na Companhia Paulista, a fiscalisação da sua receita.

A concentração do serviço de escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações tem feito diminuir, de modo sensivel, os erros, como deixa ver de modo patente o seguinte trecho do relatório do Inspector da Contadoria Central de Estradas de Ferro no anno de 1902.

« Por sua vez o numero de enganos que em
 « 1901 attingiu a 3.674, com a média mensal de
 « 306, desceu no anno passado a 2.177, dando a
 « média de 181, como o demonstra o quadro
 « (Annexo n. 5) onde tambem vêm consignados
 « o numero de despachos e a respectiva porcentagem entre elles e os enganos commettidos
 « pelas diversas Companhias.

« Por elle se verifica ter sido o numero de
 « despachos 973.645, menos 59.846 do que no
 « anno anterior assim distribuidos :

	Despachos	Enganos	Porcentagem
Companhia S, Paulo Railway .	528.726	— 345	0,065
„ Paulista	222.254	— 54	0,024
„ Mogyana	171.574	— 184	= 0,107
„ União Sorocabana .	6.408	— 625	= 9,753
„ Bragantina	14.624	— 74	= 0,506
„ R. F. Campineiro .	4.437	— 9	= 0,203
„ Itatibense.	7.815	— 2	= 0,026
„ Araraquara	13.566	— 19	= 0,140
„ Dourados	4.241	—	= —
Totaes	973.645	— 1.312	= 0,135

Continuamos a ser em 1902 a Companhia que menos enganos commetteu na escripta de seus despachos para a Contadoria Central.

Outros melhoramentos importantes e dignos de ser relatados introduzimos, no anno passado, no serviço da Contabilidade.

Os talões de recibos de telegrammas e de despachos de bagagens, encomendas e animaes eram escriptos a tinta em tres partes eguaes, sendo uma dada ao publico, outra enviada á Contadoria e a ultima ficava archivada na estação que, além disso, escrevia ainda uma guia repetindo os mesmos dizeres, para acompanhar ao destino todos os volumes despachados como bagagem ou encomenda. Simplificamos de muito esse serviço a exemplo do que se pratica no estrangeiro e vimos fazer pela Companhia Leopoldina, adoptando talões especiaes em que a estação escreve a lapis unicamente uma parte e tira as duas ou tres copias immediatamente por meio do papel carbonado. A parte escripta a lapis é dada ao publico e as tres copias no despacho de bagagens e encomendas servem, uma para acompanhar os volumes como guia, outra para a Contadoria e a ultima para archivo da estação; nos talões dos recibos de telegrammas são extrahidas apenas duas copias, sendo uma para a Contadoria e outra para o archivo da estação, servindo o original escripto a lapis, para o publico.

Temos empregado esse systema ha já bastante tempo sem a menor reclamação e, por emquanto, nenhuma outra Companhia nos quiz imitar.

Em diversos outros talões e livros e mesmo na correspondencia epistolar temos tambem, com grandes e reaes vantagens para a Companhia e para o publico, empregado o processo do papel carbonado para as copias ou duplicatas.

Adoptamos tambem a exemplo do que fazia a Companhia Mogyana unicamente nos talões de conhecimentos de mercadorias, a regra de imprimir em cada folha de todos os talões que entendem com a renda da Companhia, um mesmo numero especial que vae seguindo na serie respectiva. Assim, encomendando 200 talões fazemos imprimir o numero 1 em cada folha de um talão, o numero 2 nas de outro talão e assim até o numero 200. Feita nova encomenda a numeração das folhas do primeiro talão será 201 e assim successivamente.

Esses talões são archivados na Contadoria que, á medida que os envia ás estações, registra os respectivos numeros de modo a saber sempre que numeração têm os diversos talões em uso em qualquer estação.

O accrescimento que se registou em 1902, na despeza do almoxarifado provem da promoção de 3 praticantes a escripturarios e do augmento no numero destes e no dos trabalhadores exigido não só pelo grande augmento de serviço nessa repartição como para melhorar a sua escripturação.

A distribuição das despezas totaes da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, pelas diversas linhas da Companhia, foi feita nas seguintes proporções:

	inspectoria Geral e Contabilidade	Almoxarifado
Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	5,3 %	7,8 %
Secção Rio Claro	4,5 »	2,0 »
Via Fluvial	0,2 »	0,2 »
	<u>10,0 »</u>	<u>10,0 »</u>

Os dados apresentados neste relatório mostram como é detalhado o serviço da Contadoria que procede a diversas escriptas distinctas afim de discriminar a receita e despeza de cada uma das linhas que constituem a rêde de viação da Companhia Paulista.

Durante o anno de 1902 foram impressos na Contadoria, para fornecimento ás estações, 999.170 bilhetes de passagens, sendo:

- 443.590 para a bitola de 1.^m 60
- 539.080 para a secção Rio Claro
- 16.150 para a bitola de 0.^m 60
- 350 para a Via Fluvial.

6.º — Despeza

As despesas da Inspectoria geral, Contadoria e Almo-xarifado, reunidas as que temos chamado de accessorias, e ás do Escriptorio Central em S. Paulo, partilhando estas em partes eguaes pela bitola de 1.^m60 e Secção Rio Claro, dão, nos dois ultimos annos, as seguintes medias, considerando sómente os serviços retribuidos:

UNIDADES	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
Trem kilometro.	\$786	\$763	\$262	\$250	—	—	\$499	\$491
Vapor »	—	—	—	—	\$286	\$197	\$286	\$197
Vehiculo » de 4 rodas	\$034	\$032	\$015	\$014	—	—	\$025	\$024
Lancha »	—	—	—	—	\$084	\$062	\$084	\$062
Tonelada kilometro de peso util.	\$011	\$010	\$008	\$007	\$007	\$004	\$010	\$009

7.º — Pessoal

O digno chefe da Contabilidade, Sr. Francisco Gon-calves de Campos, auxiliado pelo contador e demais empre-gados da Contadoria continua a prestar com muita dedica-ção os melhores serviços á Companhia,

Durante o anno de 1902 a media do pessoal encarre-gado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria o Almo-xarifado foi de 113 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	
Chefes de secção	7	
Escripturarios e praticantes	54	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Apontadores de vagões	3	
Impressores de bilhetes	2	
Continuos	3	76

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Encarregado do deposito	1	
Escripturarios e praticantes	16	
Conferentes e armazenistas	6	
Feitores e trabalhadores	10	34
Total geral		113

III

Trafego

Continuou a ser feito, no anno de 1902, com a precisa regularidade, segurança e presteza todo o serviço do trafego nas linhas da Companhia Paulista, não havendo felizmente nenhum accidente a assignalar, pois, como tal, não podem ser consideradas as pequenas occurrencias que tiveram logar.

No anno de 1902 registrou-se na bitola larga menor movimento do que em 1901, que fôra, até então o de maior trafego, tendo corrido em 1902, na bitola larga 939.409 trens kilometros, ou menos 42.600 do que em 1901. Na secção Rio Claro, em 1902, correram 1.203.292 trens kilometros, ou mais 34.766 do que em 1901. Elevou-se em 1902 a 2.194.115 o numero de trens kilometros em todas as linhas. Em 1901 e 1900 correram respectivamente 2.204.975 e... 1.949.156 trens kilometros, não considerando os de serviço.

Em relação ao percurso dos vagões carregados houve egualmente em 1902 diminuição de 877.613 vagões kilometros na bitola de 1.^m 60 e augmento de 947.426 vagões kilometros na secção Rio Claro. Durante o anno de 1902 correram em todas as linhas 26.380.656 vagões kilometros carregados e 7.403.110 vasilhos, tendo em 1901 corrido... 26.320.884 vagões kilometros carregados e 9.127.895 vasilhos. Em todos esses totaes não temos incluído os vagões attrelados aos trens de serviço.

No trecho de Jundiahy a Campinas que é o mais trafegado, em agosto e setembro, que foram os mezes de maior movimento em 1902, correram 20 trens de carga em media por dia, ou um total medio diario de 28 trens, incluindo os 8 de passageiros. Em 1901 o movimento maximo fôra de 34 trens diarios, em media, no mez de setembro.

O maior movimento diario de trens realizado nesse trecho de linha e nos alludidos mezes de agosto e setembro de 1902, foi de 32, ou menos 6 do que o maximo registrado em 1901.

O numero medio diario de trens de carga, no trecho de Jundiahy a Campinas foi de 10,3 no primeiro semestre

de 1901 e de 11,4 no de 1902; de 20,4 no segundo semestre de 1901 e de 16,0 no de 1902. Taes resultados mostram como são variaveis as condições do trafego nas linhas paulistas, nos dois periodos semestraes do anno.

As maiores entradas de café feitas durante o anno de 1902 em Jundiahy pela Companhia Paulista á Estrada Inglesa tiveram logar em agosto e setembro, attingindo respectivamente a 1.094.742 e 1.096.912 saccas. Correspondem esses totaes á media diaria de 43.790 saccas em agosto e 43.876 em setembro. Em diversos dias de ambos esses mezes houve entradas superiores a 49.000 saccas, sendo a maxima de 49.882 saccas no dia 20 de setembro. Em 1901 a entrega maxima fôra de 66.590 e as medias de setembro e outubro de 59.817 e 56.064.

Durante todo o mez de agosto de 1902, que foi o de maior movimento, a Paulista entregou em Jundiahy á Companhia Inglesa 9.809 vagões carregados e 3 vasilos, recebendo della o total de 9.841, sendo 4.409 carregados e 5.432 vasilos. O movimento total de vagões em Jundiahy entre as duas Companhias foi, portanto, de 19.653, ou em media de 786 por dia, tendo, entretanto, por mais de uma vez, se elevado a mais de mil.

No anno anterior a maior passagem mensal de vagões por Jundiahy no trafego reciproco das duas Companhias excedera de muito a de 1902, tendo sido de 24.790 vagões no mez de outubro. Houve, portanto, em 1902, a diminuição total de 5.137 vagões, correspondendo a uma media diaria de 205 vagões.

Durante todo o anno de 1902 foram recebidos em Jundiahy da S. Paulo Railway 75.261 vagões, sendo 28.813 no primeiro semestre e 46.448 no segundo. Do recebimento total do anno estavam carregados 53.370 vagões e vasilos 21.891. No periodo de janeiro a junho foram recebidos 1.894 destes e 26.919 daquelles e no de julho a dezembro 19.997 vasilos e 26.451 carregados.

Em 1901 o recebimento de vagões fôra de 52.061 carregados e 32.351 vasilos, tendo havido em 1902 o augmento de 1.309 vagões carregados e a diminuição de 10.460 vasilos.

No primeiro semestre de 1902 a Paulista entregou á Companhia Ingleza 24.893 vagões carregados e 2.851 vasilhos, ou 27.744 vagões no total. No segundo semestre essa entrega foi maior, elevando-se a 45.970 vagões carregados e 91 vasilhos, ou 46.061 no total, representando o movimento annual de 73.805 vagões, sendo 70.863 carregados e 2.942 vasilhos.

Diminuiu tambem em 1902 o importante serviço de baldeação de cargas tanto em Campinas com a linha Mogyana, como em Rio Claro, onde tem inicio a rêde da Paulista com a bitola de 1 metro entre trilhos, conforme já deixamos registrado.

Devido á circumstancia da Mogyana correr nos domingos e dias feriados dos mezes de agosto e setembro todos os seus trens de carga quando na Paulista e na Companhia Ingleza cessa naquelles dias todo o serviço correspondente ao trafego de mercadorias manifestou-se em Campinas, nos dias immediatos aos domingos e dias feriados d'aquelle periodo, accumulo de vagões C. M. esperando baldeação.

Movimento

I

Percurso kilometrico dos trens e vapores

Trens	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Viajantes . . .	372.406	380.334	403.896	427.364	425.580	425.510	416.757	370.056	376.545	397.112
Mixtos. . . .	140.130	152.060	140.445	125.175	132.131	117.584	100.924	81.056	71.782	68.304
Carga	303.115	330.908	359.292	406.353	382.445	356.725	393.217	443.198	533.682	473.993
Serviço	34.230	25.205	47.660	50.063	56.998	43.883	37.355	46.100	44.778	48.308
Total	849.881	888.507	951.293	1.008.955	997.154	943.702	948.253	940.410	1.026.787	987.717

BITOLA DE 1.^m60

SECÇÃO RIO CLARO

Viajantes . . .	296.557	311.334	363.968	441.071	442.343	441.779	409.714	396.942	390.944	407.753
Mixtos. . . .	94.840	97.076	122.715	142.749	140.228	140.341	120.729	131.241	165.058	174.808
Carga	230.946	249.073	333.139	457.963	499.434	444.495	452.617	475.326	612.524	620.731
Serviço	49.751	46.004	99.376	83.888	63.021	69.230	87.706	77.580	112.158	113.166
Total	672.094	703.487	919.198	1.225.671	1.145.026	1.095.845	1.070.766	1.081.089	1.280.684	1.316.458

Trens	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
LINHA DESCALVADENSE										
Mixtos	10.634	10.116	10.198	10.414	10.342	10.220	10.248	10.248	10.276	10.248
Carga	1.814	2.296	3.170	3.248	4.998	2.176	2.256	2.988	4.480	2.840
Serviço	258	—	40	78	312	144	596	552	989	710
Total	12.706	12.412	13.408	13.740	15.652	12.540	13.100	13.788	15.745	13.798
LINHA DE SANTA RITA										
Viajantes	—	—	—	—	—	19.737	19.845	19.771	19.710	19.744
Mixtos	20.509	19.625	19.927	19.150	19.656	—	—	—	—	—
Carga	9.477	13.191	21.572	29.361	24.378	19.872	16.722	18.330	19.974	19.582
Serviço	54	—	1.233	131	1.369	1.566	4.302	14.995	11.169	5.175
Total	30.040	32.816	42.792	48.642	45.403	41.175	40.869	53.096	50.853	44.501
VIA FLUVIAL										
Vapores	44.842	31.385	27.732	36.421	36.726	42.947	40.570	42.148	43.453	31.609

II

Percurso dos Vehiculos

Trens	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de brakes e correio	de animaes	DE MERCADORIAS		dos vehiculos	dos eixos
				carregados	vasios		
BITOLA DE 1. m 60							
Viajantes	3.091.020	1.767.230	254.809	—	—	5.113.059	10.021.591
Mixtos	214.723	—	—	1.401.089	436.905	2.052.717	4.023.332
Carga	12.853	—	—	11.966.602	3.218.274	15.197.729	29.787.532
Serviço	36.590	—	—	257.124	316.067	609.781	1.195.201
Total em 1902.	3.355.186	1.767.230	254.809	13.624.815	3.971.246	22.973.286	45.027.656
” 1901.	3.318.237	1.730.853	235.643	14.463.551	5.050.027	24.798.311	48.604.708
Diferença em 1902	+ 36.949	+ 36.777	+ 19.166	— 838.736	— 1.078.781	— 1.825.025	— 3.577.052
SEÇÃO RIO CLARO							
Viajantes	3.036.579	407.753	179.198	—	—	3.623.530	7.247.060
Mixtos	904.510	174.808	—	1.274.534	515.538	2.869.390	5.738.780
Carga	17.732	—	—	11.557.086	3.174.918	14.749.736	29.499.472
Serviço e lastro	88.902	—	—	781.726	785.448	1.656.076	3.312.152
Total em 1902.	4.047.723	582.561	179.198	13.613.346	4.475.904	22.898.732	45.797.464
” 1901.	4.055.244	536.002	180.210	12.646.210	5.139.334	22.577.000	45.154.000
Diferença em 1902	— 7.521	+ 26.559	— 1.012	+ 967.136	— 663.430	+ 321.732	+ 643.464

Trens	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de brakes e correio	de animaes	DE MERCADORIAS		dos vehiculos	dos eixos
				carregados	vasios		
LINHA DESCALVADENSE							
Viajantes	—	—	—	—	—	—	—
Mixtos	26.560	2.384	—	31.313	6.460	66.961	133.922
Carga	84	—	—	12.413	3.634	16.131	32.262
Serviço	588	—	—	1.072	1.030	2.690	5.380
Total em 1902.	27.232	2.384	244	44.798	11.124	85.782	171.564
" " 1901.	28.056	2.620	356	56.110	16.525	103.667	207.334
Diferença em 1902	—	236	—	11.312	—	17.885	—
LINHA DE SANTA RITA							
Viajantes	80.934	38.474	4.316	—	—	123.724	247.448
Mixtos	—	—	—	136.899	47.381	185.246	370.492
Carga	966	—	—	18.257	17.717	36.554	73.108
Serviço	580	—	—	—	—	—	—
Total em 1902.	82.480	38.474	4.316	155.156	65.098	345.524	691.048
" " 1903.	81.619	38.186	1.608	179.704	92.801	393.918	787.836
Diferença em 1902	+ 861	+ 288	+ 2.708	—	—	48.394	—

VIA FLUVIAL

Kilometros percorridos pelas lanchas

	Descendo o rio		Subindo o rio		Em geral		
	Carregadas	Vasias	Carregadas	Vasias	Carregadas	Vasias	TOTAL
1902.	26.633	27.416	53.911	138	80.544	27.554	108.098
1901.	38.607	31.222	68.858	479	107.465	31.701	139.166
Diferença em 1902 .	—	11.974	—	341	26.921	4.147	31.068

Os seguintes quadros mostram em detalhe o percurso do material da Companhia Paulista na linha ingleza da São Paulo Railway, e o percurso do material dessa linha na bitola larga da Companhia Paulista.

CARROS

Material da Companhia Paulista correndo na linha da São Paulo Railway

Quantidade	Numero de logares			Logares - kilometro		Importancia das taxas de logares kilometros	Demora em dias logares		Importancia das taxas de dias logares	Total			
	1.ª clas.	2.ª clas.	Total	1.ª classe	2.ª classe		1.ª clas.	2.ª classe					
1.852	2.617	70.317	153.613	223.930	8.557.936	18.734.024	27.291.960	28.171\$110	70.543	154.073	224.616	31.279\$500	59:450\$610
741	2.482	44.075	154.050	198.125	7.221.258	29.490.876	36.712.134	34:033\$240	45.899	159.190	205.089	26:246\$310	60:279\$550

Material da São Paulo Railway correndo na linha da Companhia Paulista

Conforme dispõe o contracto, os vehiculos de correio e os brakes de bagagens são considerados carros de 2.ª classe, com a lotação de 50 logares os de 8 rodas e com a de 25 os de 4 rodas.

WAGONS E ENCERADOS

Material da Companhia Paulista correndo na linha da São Paulo Railway

Quantidade	Percurso em kilometros	Importancia das taxas de percurso	Demora em dias	Importancia das taxas de demora	Dias de multa	Importancia das multas	Total
" 8 rodas.	5.231	44:261\$640	26.508	46:106\$400	58	580\$000	89:948\$040
Encerados.	22.450	—	93.782	18:756\$400	38	19\$000	18:775\$400
							304:954\$870
Vagões de 4 rodas.	31.404	88:781\$290	113.691	92:190\$500	118	590\$000	181:561\$790
" 8 rodas.	7.437	45:144\$630	28.486	50:388\$400	52	520\$000	96:053\$030
Encerados.	51.434	—	169.470	33:894\$000	223	111\$500	34:005\$500
							311:620\$320

Material da São Paulo Railway correndo na linha da Companhia Paulista

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encomendas, animais e mercadorias e seus percursos.

Bitolas de 1.^m60 e 0.^m60

	1902	1901	Diferenças em 1902
Numero de viajantes	1. ^a classe	167.427	9.211 ¹ / ₂
	2. ^a " em geral	458.586	27.725
Referidos a 1 kilometro.	1. ^a classe	616.801 ¹ / ₂	36.936 ¹ / ₂
	2. ^a " em geral	9.812.326	278.170
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1. ^a classe	20.397.249	1.239.638
	2. ^a " em geral	30.209.575	1.517.803
Numero de animais das tabellas 10 e 11	1. ^a classe	62,0	1,7
	2. ^a " em geral	44,4	0,1
Percurso kilometrico medio de 1 animal	1. ^a classe	49,0	0,5
	2. ^a " em geral	48,5	3,436
Quantidade de kilos de bagagens, encomendas e animais da tabella 9	Embarcados	12.122	179.718
	Referidos a 1 kilometro	799.960	179.718
Percurso kilometrico medio de um kilo de e animais da tabella 9	Embarcados	71,4	4,6
	Referidos a 1 kilometro	7.492.221	137.370
Numero de toneladas	Embarcados	504.263-351	62.446.002
	Referidos a 1 kilometro	66,0	7,0
de mercadorias	Café	59,0	68,474
	Diversos	435.877	16.077
Referidas a 1 kilometro.	Em geral	358.764	52.397
	Café	794.641	6.502.488
Referidas a 1 kilometro.	Diversos	40.779.043	544.127
	Em geral	26.796.823	5.958.361
	67.575.866	73.531.227	

	1902	1901	Differenças em 1902
Percorso kilometrico medio de 1 tonelada de {			
{ Café	93,5	93,7	0,2
{ Diversos	74,6	76,6	2,0
{ Em geral	85,0	86,8	1,8
Peso util transportado em toneladas kilometro			
Viajantes a 70 kilos por um	2.114.670	2.220.917	106.247
Bagagens e encomendas e animaes da tabella 9	441.817	504.263	62.446
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 o kilos por um	62.024	79.996	17.972
Mercadorias	67.575.866	73.534.227	5.958.361
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	70.194.377	76.339.403	6.145.026

	1902	1901	Diferenças em 1902
Percorso kilometrico medio de 1 tonelada de. {			
Café	151,1	148,9	+
Diversos	123,3	119,9	+
Em geral	139,4	137,5	+
Peso util transportado em toneladas kilometro			
Viajantes a 70 kilos por um	1.768.811	1.903.001	—
Bagagens e encomendas e animaes da tabella 9	289.908	299.186	—
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	81.036	154.548	—
Mercadorias	37.870.753	37.618.607	+
Total do peso util transportado em toneladas-kilometro.	40.010.508	39.975.342	+

134.190
9.278
73.512
252.146

35.166

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encomendas, animais e mercadorias e seus percursos.

Via Fluvial

	1902	1901	Diferenças em 1902	
Numero de viajantes {	1. ^a classe	183	514	331
	2. ^a "	—	—	—
Embarcados. {	Em geral	183	514	331
	1. ^a classe	7.716	17.746	10.030
Referidos a 1 kilometro. {	2. ^a "	—	—	—
	Em geral	7.716	17.746	10.030
Percurso kilometrico medio de 1 viajante. {	1. ^a classe	42,1	34,5	7,6
	2. ^a "	—	—	—
Numero de animais das tabellas 10 e 11. {	Em geral	42,1	34,5	7,6
	Embarcados	6	71	65
Percurso kilometrico medio de um animal. {	Referidos a 1 kilometro	134	8.570	8.436
	Embarcados	22,3	120,7	98,4
Quantidade de kilos de bagagens, encomendas e animais da tabella 9. {	Referidos a 1 kilometro	12.192	36.458	24.266
	Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encomendas e animais da tabella 9.	895.152	2.789.472	1.894.320
Numero de toneladas {	Café	73,4	76,5	3,1
	Diversos	3.324	8.931	5.607
de mercadorias. {	Em geral	6.150	6.920	770
	Café	9.474	15.851	6.377
Referidas a 1 kilometro. {	Diversos	299.498	1.136.441	836.943
	Em geral	1.022.459	980.072	42.387
	1.321.957	2.116.513	794.556	

	1902	1901	Diferenças em 1902
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de { Café Diversos Em geral	90,1	127,2	—
	166,2	141,6	+
	139,5	133,5	+
Peso util transportado em toneladas kilometro			
Viajantes a 70 kilos por um	540	1.242	—
Bagagens e encomendas e animaes da tabella 9	895	2.789	—
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	13	857	—
Mercadorias	1.321.957	2.116.513	—
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	1.323.405	2.121.401	—
			797.996

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encomendas, animais e mercadorias e seus percursos.

Todas as linhas

	1902	1901	Differenças em 1902
Numero de viajantes {	Embarcados	259.514	13.073 ^{1/2}
	2. ^a classe	792.198 ^{1/2}	50.066 ^{1/2}
	Em geral	1.038.639	63.140
Referidos a 1 kilometro {	1. ^a classe	17.098.942	402.637
	2. ^a classe	41.831.913	3.042.205
	Em geral	58.930.855	3.444.842
Percurso kilometrico medio de 1 viajante {	1. ^a classe	67,5	1,9
	2. ^a classe	48,9	0,7
	Em geral	53,4	—
Numero de animais das tabellas 10 e 11 {	Embarcados	15.955	6.008
	Referidos a 1 kilometro	1.430.730	2.354.010
	Em geral	89,6	111,8
Percurso kilometrico medio de um animal Quantidade de kilos de bagagens, encomendas e animais da tabella 9 {	Embarcados	10.215.312	10.606.582
	Referidos a 1 kilometro	732.620.114	806.239.091
	Em geral	71,7	76,0
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encomendas e animais da tabella 9 {	Embarcados	436.198	43
	Referidos a 1 kilometro	396.600	69.232
	Em geral	832.798	18.038
Numero de toneladas {	Embarcadas	883.992	51.194
	Referidas a 1 kilometro	64.881.093	8.173.605
	Em geral	41.887.453	1.672.834
de mercadorias {	Embarcadas	106.768.576	6.500.771
	Referidas a 1 kilometro	113.269.347	—
	Em geral	—	—

	1902	1901	Differenças em 1902
Percorso kilometrico medio de 1 tonelada de . {			
Café	148,7	144,5	+ 4,2
Diversos	105,6	106,2	- 0,6
Em geral	128,2	128,1	- 0,1
Peso util transportado em toneladas kilometro			
Viajantes a 70 kilos por um	3.884.021	4.125.160	- 241.139
Bagagens e encomendas e animaes da tabella 9	732.620	806.239	- 73.619
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	143.073	235.401	- 92.328
Mercadorias	106.768.576	113.269.347	- 6.500.771
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	111.528.290	118.436.147	- 6.907.857

2.º — Horario dos trens

A 1.º de setembro de 1902 começou a vigorar um novo horario para os trens, organizado de modo a melhor servir os passageiros destinados aos pontos extremos de nossas linhas. Nesse intuito augmentou-se a velocidade dos trens expressos, cujas paradas foram supprimidas em muitas das estações intermedias, situadas entre Jundiahy e S. Carlos do Pinhal.

Desse modo conseguiu-se, partindo á mesma hora de S. Paulo, chegar uma hora mais cedo aos pontos extremos da linha.

Para servir ás estações intermedias entre Jundiahy e S. Carlos do Pinhal fez-se correr até essa estação os trens P R 3 e P R 4 que antes não passavam de Campinas, ficando assim todas as estações servidas por esses trens com communicação diaria de e para Santos.

Para não cortar a communicação, com o interior, das estações em que foram supprimidas as paradas dos trens que servem aos pontos extremos da linha tomou-se a providencia constante dos horarios, de fazer parar os mesmos trens nas referidas estações sempre que n'ellas houvesse passageiros a embarcar ou desembarcar com destino, ou procedentes de pontos não servidos por outros trens.

3.º — Modificação nas tarifas

Não houve, durante o anno de 1902, modificação nas tarifas da Companhia.

Nesse periodo vigorou em todas as linhas a taxa movel correspondente ao cambio de 13 dinheiros, nos mezes de janeiro, fevereiro, junho, julho e setembro e ao cambio de 12 nos demais sete mezes do anno, menos quanto ao café, cujo frete foi, durante todo o anno de 1902, cobrado com a taxa movel correspondente ao cambio de 15 dinheiros, subordinada ao maximo de 718360 réis por tonelada até Jundiahy.

4.º — Telegrapho

APPARELHOS, POSTES E ACCESSORIOS

Os aparelhos assentados são de Wheastone com bobinas de indução que têm o grande inconveniente de não registrar as communicações trocadas. As pilhas empregadas são as de Leclanché. Presentemente todos os postes são de trilhos usados.

O seguinte quadro indica em 31 de Dezembro de 1902 o numero de aparelhos e pilhas em serviço e tambem a extensão das linhas telegraphicas e dos respectivos fios.

LINHAS	Distancia em kilometros	NUMERO		Extensão kilometrica dos fios
		Dos aparelhos	Das pilhas	
Bitola de 1. ^m 60	279	171	4.610	¹⁾ 1.872
„ „ 1. ^m 00 Secção Rio Claro .	594	252	6.350	2.299
„ „ 0. ^m 60	41	6	150	41
Linha de Jundiahy a S. Paulo . .	60	4	160	180
Via Fluvial	100	12	400	200
	1.074	445	11.670	4.592

¹⁾ Estão compreendidos 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.

Linhas telegraphicas

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

BITOLA DE 1.^m60

N.º 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 | | } Linhas do Governo Federal, entre Jundiahy e |
| 5 |  |  | Campinas. |

N.º das linhas

- 6 Luz, Belem, Jundiahy S. P. R. e Campinas.
- 7 Agencia da Ituana em Jundiahy, Jundiahy Paulista, Louveira, Rocinha, Vallinhos e Campinas.
- 8 Centro Paulista e Campinas.
- 9 Centro Paulista, Jundiahy Paulista e Campinas.
- 10 Jundiahy Paulista e officinas da Companhia.
- 11 Linhas telephonicas, com circuito metallico de Centro Paulista a Campinas, tocando em Jundiahy Paulista.
- 12
- 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, Cordeiros, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
- 17 Campinas, Boa 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 até Descalvado, entrando em todas as estações intermedias.
- 22 Cordeiros, Remanso, Araras, Guabiroba, S. 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 Silveira, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
- 26 Laranja Azeda até Santa Veridiana, cortada em em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens

BITOLA DE 1.^m00 — SECÇÃO RIO CLARO

N.º das linhas

- | | |
|----|---|
| 27 | Campinas, Rio Claro e S. Carlos. |
| 28 | Rio Claro, Morro Grande, Corumbatahy, Annapolis, Oliveiras, Visconde do Rio Claro e São Carlos. |
| 29 | Rio Claro até S. Carlos, entrando em todas as estações e postes telegraphicos. |
| 30 | Rio Claro, Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuzeiro, Estrella, Visconde do Rio Claro e S. Carlos. |
| 31 | Visconde do Rio Claro, Tupy, Colonia e S. Carlos. |
| 32 | Rio Claro até São Carlos, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens. |
| 33 | São Carlos, Brotas, Torrinha, Dois Corregos, Mineiros e Jahú. |
| 34 | São Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Aterrado, Espraiado, Canella, Taboleiro, Ventania, Dois Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú. |
| 35 | São Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Brotas, Espraiado, Torrinha, Ventania, Dois Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú. |
| 36 | Visconde do Rio Claro até Jahú, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens. |
| 37 | São Carlos, Retiro, Visconde do Pinhal, Fortaleza, Ouro, Araraquara, Americo Brasileiro, Santa Lucia, Rincão, Ibitirama e Bebedouro. |
| 38 | São Carlos, Motuca, Hammond, Guariba, Corrego Rico, Jaboticabal, Graminha, Ibitirama, Tayuva, Andes e Bebedouro. |
| 39 | São Carlos até Bebedouro, entrando em todas as estações intermedias. |
| 40 | São Carlos até Bebedouro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens. |
| 41 | São Carlos, Rincão, Guatapará, Guarany e Martinho Prado. |
| 42 | Rincão até Martinho Prado cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens. |
| 43 | São Carlos e Ribeirão Bonito. |

N.º das linhas

- | | |
|----|--|
| 44 | São Carlos, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. |
| 45 | São Carlos e Santa Eudoxia. |
| 46 | São Carlos, Babylonia, Floresta, Cachoeira, Capão Preto, Agua Vermelha, Ararahy e Santa Eudoxia. |
| 47 | Dois Corregos e Campos Salles. |
| 48 | Dois Corregos, Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. |
| 49 | Dois Corregos até Campos Salles, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens. |

BITOLA DE 0.^m60

- | | |
|----|--|
| 50 | Porto Ferreira, Tombadouro e Santa Rita. |
| 51 | Descalvado, Pantano e Aurora. |

VIA FLUVIAL

- | | | |
|----|---|--|
| 52 | } | Porto Ferreira, Porto Prainha e Porto Amaral. |
| 53 | | |
| 54 | } | Martinho Prado, Porto Barrinha, Porto Pitangueiras e Porto Pontal. |
| 55 | | |

Em 1902 o numero de aparelhos telegraphicos em serviço cresceu de 41 e a extensão dos fios de 229 kilometros.

Transmissões telegraphicas

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

	Em 1902			Em 1901		
	Numero de		Receita	Numero de		Receita
	Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras	
Bitolas de 1,m60 e 0,m60						
No trafego	{ proprio	58.007	828.893	49.150	\$700	
	{ estrangeiro	97.892	1.294.698	69.118	\$740	
	{ em transitio	35.063	451.081	23.415	\$820	
Total		190.962	2.574.672	141.685	\$260	
Em servico		267.052	10.859.361			
Total geral		458.014	13.434.033			
Secção Rio Claro						
No trafego	{ proprio	32.603	440.969	24.153	\$100	
	{ estrangeiro	54.853	726.106	37.742	\$350	
	{ em transitio	4.432	63.066	3.205	\$390	
Total		91.888	1.230.141	65.100	\$840	
Em servico		253.986	8.058.456			
Total geral		345.874	9.288.597			
				31.863	433.436	23.957\$400
				53.811	746.042	38.703\$990
				3.020	45.001	2.248\$450
				88.694	1.224.479	64.909\$840
				233.648	7.116.027	—
				322.342	8.340.506	—

		Em 1902		Em 1091		
		Numero de		Numero de		
		Telegrammas	Palavras	Telegrammas	Palavras	
		Receita		Receita		
		Via Fluvial				
No trafego { proprio extranho		330	5.573	942	15.042	798\$100
		1.373	18.956	4.471	66.730	3.502\$920
Total.		1.703	24.529	5.413	81.772	4.301\$020
Em serviço.		10.911	364.082	17.759	635.786	—
Total geral.		12.614	388.611	23.172	717.558	—

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio foi:

Annos	RECEITA			
	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1893 . . .	77:307\$850	32:530\$450	2:600\$580	112:438\$880
1894 . . .	87:440\$030	39:946\$480	2:690\$590	130:077\$100
1895 . . .	126:581\$850	62:441\$750	3:364\$220	192:387\$820
1896 . . .	132:587\$720	62:374\$200	3:590\$870	198:552\$790
1897 . . .	138:249\$700	66:147\$320	3:606\$310	208:003\$330
1898 . . .	132:692\$570	59:744\$530	3:063\$310	195:500\$410
1899 . . .	124:351\$420	53:686\$830	2:873\$030	180:911\$280
1900 . . .	136:924\$810	58:904\$950	3:618\$650	199:448\$410
1901 . . .	146:155\$650	64:909\$840	4:301\$020	215:366\$510
1902 . . .	141:685\$260	65:100\$840	1:273\$130	208:059\$230

Serviço telephonic

Mantem a Companhia, para o serviço da via ferrea da bitola de 1.^m 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 communição para os aparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos que se podem corresponder entre si e fallar tambem para qualquer dos pontos servidos pelos outros centros collocados em S. Paulo e Campinas:

- Escriptorio e residencia do Inspector Geral
- » » » » chefe da Locomoção
- » » » » » Linha
- » do chefe da Contabilidade
- » » almoxarife
- » e residencia do mestre geral das Officinas
- Residencia do contra-mestre geral 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 » » » »
- Deposito do almoxarifado
- Armazem de inflammaveis
- Residencia do mestre geral da Linha
- Officina telegraphica
- Empreza telephonica da cidade.

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

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

5.º — Despeza

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

	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	Secção Rio Claro	Via Pluvial	Todas as linhas
Em 1902 . . .	1.471:031\$214	1.015:833\$696	77:835\$245	2.564:700\$155
„ 1901 . . .	1.455:288\$609	918:890\$074	115:818\$669	2.489:997\$352
Diferença em 1902.	+ 15:742\$605	+ 96:943\$622	— 37:983\$424	+ 74:702\$803

As despesas totaes da divisão do Trafego em 1902 se detalham do seguinte modo, pelas diversas verbas.

VERBAS				
	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitolas de 1.^m60 e 0.^m60				
Administração	69:770\$626	4:923\$670	—	74:694\$296
Trens	165:725\$690	14:359\$497	—	180:085\$187
Estações	817:781\$720	122:921\$339	2:192\$120	942:895\$179
Telegrapho	156:841\$600	19:856\$255	2:942\$100	179:639\$955
{ Estações	26:113\$580	19:398\$054	—	45:511\$634
{ Conservação da linha e apparelhos	24:743\$630	23:461\$333	—	48:204\$963
Luz electrica em Campinas.	1:260:976\$846	204:920\$148	5:134\$220	1:471:031\$214
Total				
Secção Rio Claro				
Administração	70:174\$466	4:733\$940	—	74:907\$406
Trens	136:131\$860	12:560\$652	—	148:692\$512
Estações	588:496\$330	51:275\$780	3:062\$180	642:834\$290
Telegrapho	106:835\$460	12:521\$713	—	119:357\$173
{ Estações	16:271\$480	13:770\$835	—	30:042\$315
{ Conservação da linha e apparelhos				
Total	917:909\$596	94:861\$920	3:062\$180	1:015:833\$696

VERBAS

		Pessoal	Material	Contas	Total
Via Fluvial					
Administração		6.460\$988	269\$600	—	6.730\$588
Condução de lanchas		39.017\$750	2.137\$727	—	41.155\$477
Estações		22.104\$400	3.107\$695	—	25.212\$095
Telegrapho		1.664\$000	192\$569	—	1.856\$569
{ Conservação da linha e aparelhos		1.824\$000	1.056\$516	—	2.880\$516
Total		71.071\$138	6.764\$107	—	77.835\$245

Todas as linhas

Administração	146.406\$080	9.926\$210	—	156.332\$290
Trens e condução de lanchas	340.875\$300	29.057\$876	—	369.933\$176
Estações	1.428.382\$450	177.304\$814	5.254\$300	1.610.941\$564
Telegrapho	265.341\$060	32.570\$537	2.942\$109	300.853\$697
{ Conservação da linha e aparelhos	44.209\$060	34.225\$405	—	78.434\$465
Luz electrica em Campinas	24.743\$630	23.461\$333	—	48.204\$963
Total	2.249.957\$580	306.546\$175	8.196\$400	2.564.700\$155

As despesas de administração do Trafego communs a todas as linhas foram assim distribuidas :

Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	7,8
Secção Rio Claro	2,0
Via Fluvial	0,2
Total	10,0

As diversas verbas de despesa do Trafejo, em 1902, comparadas com as do anno anterior, offerecem as seguintes differenças.

	Pessoal	Material	Contas	Total
<i>BITOLAS DE 1.^m60 e 0.^m60</i>				
Administração	792\$245	393\$776	—	1:186\$021
Trens	11:148\$690	6:361\$396	—	17:510\$086
Estações	911\$750	13:243\$809	2:301\$509	11:854\$050
Telegrapho	4:661\$620	2:971\$376	1:015\$300	674\$944
{ Conservação da linha e appparelhos	7:630\$720	3:218\$132	—	10:848\$852
Luz electrica em Campinas	2:020\$390	6:668\$434	—	8:688\$824
Total	4:868\$035	14:191\$379	3:316\$809	15:742\$605
<i>SECÇÃO RIO CLARO</i>				
Administração	9:235\$050	634\$170	—	9:869\$220
Trens	994\$846	18:977\$157	—	19:972\$003
Estações	53:598\$570	12:218\$565	624\$380	42:004\$385
Telegrapho	19:158\$720	454\$206	—	18:704\$514
{ Conservação da linha e appparelhos	3:637\$720	2:755\$780	—	6:393\$500
Total	86:624\$906	9:694\$336	624\$380	96:943\$622

	Pessoal	Material	Contas	Total
VIA FLUVIAL				
Administração	1:731\$685	16\$801	—	1:714\$884
Condução de lanchas	23:132\$280	395\$033	—	23:527\$313
Estações	10:529\$070	1:066\$222	—	11:595\$292
Telegrapho	839\$000	357\$419	—	1:196\$419
Conservação da linha e aparelhos	1:820\$500	1:770\$016	—	50\$484
Total	34:411\$535	3:571\$889	—	37:983\$424
TODAS AS LINHAS				
Administração	8:295\$610	1:044\$747	—	9:340\$357
Trens e condução de lanchas	15:381\$830	5:683\$566	—	21:065\$396
Estações	43:981\$230	40\$978	1:677\$129	42:263\$143
Telegrapho	22:981\$340	3:783\$001	1:015\$300	18:183\$039
Conservação da linha e aparelhos	13:088\$940	4:203\$896	—	17:292\$836
Luz electrica em Campinas	2:020\$390	6:668\$434	—	8:688\$824
Total	74:985\$700	2:409\$532	2:692\$429	74:702\$803

A despeza da divisão do Trafego, inclusive telegrapho e luz electrica em Campinas, dá nos dois ultimos annos, as seguintes médias considerando sómente os transportes retribuidos:

	UNIDADES							
	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
Trem	1\$483	1\$404	\$844	\$786	—	—	1\$133	1\$077
Vapor	—	—	—	—	2\$463	2\$665	2\$463	2\$065
Veículo de 4 rodas	\$064	\$059	\$048	\$044	—	—	\$057	\$052
Lancha	—	—	—	—	\$720	\$832	\$720	\$832
Tonelada de peso util	\$021	\$019	\$025	\$023	\$059	\$054	\$023	\$021

6.º — Pessoal

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

A média do pessoal em serviço na divisão do Trafego durante o anno de 1902, foi de 1.398 pessoas, assim discriminadas:

	Bitola de 1. ^m 60	Secção Rio Claro	R. Descalvadense	R. de Santa Rita	Via Fluvial	Total		
						Em 1902	Em 1901	
Chefe.	1	—	—	—	—	1	1	
Ajudantes	1	1	—	—	1	3	3	
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes.	15	11	—	—	—	26	22	
Conservação da linha telegraphica e appparelhos	6	5	—	—	—	11	10	
Chefes de estação e ajudantes.	42	57	2	2	5	108	107	
Telegraphistas e praticantes	115	90	—	—	3	208	187	
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros	185	59	—	5	4	253	251	
Manobradores, mensageiros portadores, vigias, trabalhadores, pilotos e marinheiros de lanchas	431	159	2	7	43	642	624	
Guardas-porteiras	10	2	—	—	—	12	12	
Guardas, ajudantes e praticantes de trem	65	67	1	1	—	134	119	
Total.	9871	451	5	15	56	1.398	1.336	
Pessoal por 1 kilometro de linha.	Em 1902.	3,12	0,83	0,36	0,55	0,28	1,31	
	Em 1901.	3,05	0,78	0,36	0,48	0,36	—	1,31

(2) Compreende todo o pessoal em serviço nas diversas estações baldeadoras.

IV

Linha

A direcção immediata do serviço da linha esteve sob meu cargo durante todo o anno de 1902.

I. — Extensão

A extensão total da linha a conservar durante o anno de 1902, foi de 1.020 kilometros, incluindo 144 kilometros de desvios com 852 chaves.

Essa extensão total é assim distribuida:

Bitola de 1.^m60 com 279 kil. de linhe principal e 81 de desvios com 428 chaves.

>	>	1. ^m 00	>	556	>	>	>	>	>	59	>	>	>	382	>
>	>	0. ^m 60	>	41	>	>	>	>	>	4	>	>	>	42	>

Nas extensões supra indicadas deixaram de ser incluidas a de 37 kilometros em linha principal e a de 4 kilometros em desvios e 22 chaves do trecho de Ibitirama a Bebedouro, na bitola de 1.^m00, que só foi entregue ao trafego em 28 de Dezembro de 1902. Em relação, ao anno de 1901 houve um augmento da 68 kilometros de linhas e de 72 chaves a conservar em 1902.

A distribuição dos desvios pelas diversas estações, assim como o numero de chaves em 1902, constam dos seguintes quadros:

BITOLA DE 1.^m60

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes		Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
		m	k m			
TRONCO	Jundiahy Paulista.	706,1	0+848		16.599	82
	Sant'Anna	728,9	7+168		291	2
	Corrupira	725,2	10+553		466	2
	Louveira	665,8	15+280		1.747	10
	Rocinha.	700,6	22+958		1.426	7
	Vallinhos	660,3	30+717		1.120	5
	Samambaia.	690,8	37+514		384	2
	Campinas	693,2	44+223		22.244	106
	Boa Vista	637,8	53+144		1.076	5
	Jacuba	559,9	62+584		435	2
	Rebouças	548,2	69+587		1.473	7
	Pombal	541,0	75+585		533	3
	Villa Americana	528,5	81+906		1.110	6
	São Jeronymo.	501,3	87+549		419	2
	Tatú.	513,0	93+728		1.330	7
	Itaipú	533,0	100+214		426	2
	Limeira.	542,0	105+396		1.186	6
	Ibicaba	564,0	110+949		483	2
	Cordeiros	632,0	116+951		6.295	33
	Remanso	664,8	126+188		714	4
	Araras	611,0	134+515		558	4
Loreto	595,0	138+780		354	2	
Goabiroba	594,0	144+640		450	4	
São Bento	635,0	153+91		681	4	
Leme.	610,0	161+702		841	6	
Souza Queiroz.	604,7	171+950		639	4	
Pirassununga	634,4	185+9		2.515	13	
Laranja Azeda.	563,2	189+882		329	3	
Porto Ferreira.	549,7	205+394		3.066	22	
Descalvado.	647,8	223+773		849	8	
				70.039	365	
Ramal de S. Veridiana	Emas.	589,0	5+882		641	4
	Baguassú	590,0	12+774		426	4
	Santa Silveria	699,0	23+865		460	4
	Santa Cruz.	644,4	32+244		784	6
	Santa Veridiana	674,8	38+922		1.941	11
				4.252	29	
Ramal do Rio Claro	Santa Gertrudes	576,0	8+782		614	3
	Rio Claro	612,5	16+792		5.869	31
	RESUMO					
	Tronco				6.483	34
	Ramal de S. Veridiana				70.039	365
	Ramal do Rio Claro				4.252	29
					6.483	34
					80.774	428

Durante o anno de 1902 foram construidos os seguintes desvios:

Em Jundiahy Paulista os desvios existentes foram augmentados de 320 metros.

Em Campinas foram modificados diversos desvios, accrescendo as extensões totaes de 3.855 metros, tendo sido supprimidos 580 metros de desvios.

Em Jacuba foi augmentado um trecho de 60 metros.

Em Rebouças foi augmentado um trecho de 48 metros.

Em Pombal foi augmentado um trecho de 150 metros.

Em Tatú foi augmentado um trecho de 36 metros.

Em Limeira foi augmentado um trecho de 200 metros.

Em Cordeiros foi supprimido um trecho de 62 metros.

Em Santa Gertrudes foi augmentado um trecho de 217 metros.

Em Rio Claro foi augmentado um trecho de 551 metros.

Em Porto Ferreira foi supprimido um trecho de 388 metros.

O augmento total de desvios foi de 4407 metros tendo accrescido de 17 o numero de chaves.

BITOLA DE 1.^m00

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
		m	k m		
TRONCO	Rio Claro	612,5	0	17.207	77
	Cachoeirinha	642,6	7+140	264	2
	Morro Grande	668,0	14+315	555	4
	Ferraz	568,0	20+ 32	930	6
	Corumbatahy	575,0	27+ 76	649	4
	Cuscuzeiro	610,0	34+829	408	3
	Annapolis	688,0	41+ 91	588	4
	Oliveiras	688,2	44+105	655	4
	Estrella	788,0	51+415	366	2
	Visconde do Rio Claro	753,0	56+694	2.952	15
	Tupy	778,0	60+400	341	2
	Colonia	742,0	65+374	746	5
	São Carlos	828,7	76+916	5.942	37
	Retiro	850,0	84+604	303	2
	Visconde do Pinhal	829,0	94+470	786	5
	Fortaleza	656,5	107+461	459	4
	Ouro	715,0	117+409	549	3
	Araraquara	650,9	127+486	1.219	10
	Americo Braziliense	721,2	139+167	683	4
	Santa Lucia	702,0	144+738	623	4
	Rincão	526,0	159+204	1.726	14
	Motuca	607,6	176+139	477	5
	Hammond	592,0	193+472	240	2
Guariba	604,4	199+731	402	4	
Corrego Rico	524,0	211+259	308	3	
Jaboticabal	577,6	223+245	1.426	9	
Gramminha	653,2	232+ 48	415	4	
Ibitirama	677,0	238+993	737	6	
				41.956	244
Ramal do Jahú	Morro Pellado	751,2	13+201	565	4
	Campo Alegre	643,2	27+949	567	4
	Aterrado	661,0	40+461	367	2
	Brotas	664,7	49+742	684	7
	Espraiado	636,0	59+976	361	2
	Canella	783,0	71+753	286	2
	Torrinha	758,0	82+618	535	4
	Taboleiro	821,0	90+565	300	2
	Ventania	689,0	100+202	562	4
	Dous Corregos	648,0	110+198	2.143	19
	Mineiros	648,0	119+379	300	2
Banharão	687,0	128+697	324	2	
Jahú	544,0	142+952	1.436	12	
				8.430	66

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
		m	k m		
Ramal de Agua Vermelha	Babylonia	760,0	18+611	270	2
	Floresta	702,4	22+201	202	2
	Canchim	694,0	25+231	272	3
	Capão Preto	694,0	29+605	206	2
	Agua Vermelha	809,0	38+984	196	2
	Ararahy	690,8	50+241	211	2
	Santa Eudoxia	612,0	62+976	663	4
				2.020	17
Ramal de Ribeirão Bonito	Angico	718,8	8+136	191	2
	Monjolinho	664,6	13+ 56	264	3
	Jacaré	578,4	23+343	196	2
	Ribeirão Bonito	588,0	40+115	1.196	8
				1.847	15
Ramal dos Agudos	Saldanha Marinho	748,0	9+812	600	4
	Capim Fino	732,0	17+252	600	4
	Falcão Filho	713,0	26+542	600	4
	Campos Salles	686,0	31+392	1.059	5
				2.859	17
Ramal do Mogy- Guassú	Guatapará	510,0	11+405	441	6
	Guarany	524,4	24+ 52	495	4
	Martinho Prado	502,7	39+487	740	5
				1.679	15
RESUMO					
	Tronco			41.956	244
	Ramal do Jahú			8.430	66
	Ramal de Agua vermelha.			2.020	17
	Ramal de Ribeirão Bonito			1.847	15
	Ramal dos Agudos			2.859	17
	Ramal do Mogy Guassú			1.679	15
				58.791	374
Existem mais os seguintes desvios particulares:					
Ramal do Jahú	entre ks. 136 e 137.			125	2
" " "	" " 141 " 142.			142	2
" " "	" " 142 " 143.			119	1
" de Agua Vermelha	" " 54 " 55.			16	1
" dos Agudos	" " 11 " 12.			200	2
				602	8

Os aumentos de desvios executados durante o anno de 1902 tiveram logar nas seguintes estações:

Rio Claro	3.242 metros
Cachoeirinha	41 ”
Morro Grande	96 ”
Ferraz	471 ”
Annapolis	34 ”
Oliveiras	241 ”
Estrella	30 ”
Visconde do Rio Claro	897 ”
Tupy	341 ”
São Carlos	386 ”
Visconde do Pinhal	323 ”
Ouro	63 ”
Santa Lucia	292 ”
Brotas	27 ”
Dous Corregos	675 ”
Mineiros	61 ”
Banharão	86 ”
Canchim	156 ”
Ribeirão Bonito	115 ”

BITOLA DE 0.^m60

Ramal de Santa Rita

Estações	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Porto Ferreira	549,7	0	1.646	11
Tombadouro	646,0	17+250	127	2
Santa Rita	759,4	27+ 28	514	9
			2.287	22

Existem mais os seguintes desvios particulares:

Desvio n. 1 no kilometro	23	com	59	metros de extensão	e	1	chave
” ” 2 ” ”	20	”	69	” ”	”	1	”
” ” 3 ” ”	13	”	60	” ”	”	1	”
” ” 4 ” ”	10	”	50	” ”	”	1	”
			238			4	

Ramal Descalvadense

Estações	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Descalvado	647,8	0	396	6
Pantano	697,6	10+ 90	132	2
Aurora	696,8	13+840	477	6
			1.005	14

Augmentou-se de 45 metros a extensão dos desvios em Aurora.

Existem mais os seguintes desvios particulares, sendo :

1 no kilometro 4 com 25 metros de extensão e 1 chave

1 no kilometro 6 com 113 metros de extensão e 1 chave

II. — Trilhos e accessorios

BITOLA DE 1.^m60

Na conservação ordinaria das linhas foi empregado o seguinte material:

- 16.193—trilhos de aço
- 30.711--talas de junção
- 118.495—parafusos
- 35.874—arruellas
- 45.540—pregos
- 781.600—tire-fonds
- 57—chaves completas

Durante o anno deu-se a ruptura de um trilho no kilometro 75 por defeito de construcção.

Deu-se começo em Fevereiro de 1902 á substituição dos trilhos assentados no trecho de Campinas a Cordeiro, medindo 72 kilometros, por outros de 45 kilos por metro e de secção igual a do trilho adoptado em 1896 para o trecho de Jundiahy a Campinas. Esses novos trilhos têm tambem como aquelles, o comprimento de 12 metros, porém, em vez de apoiarem em dormentes de aço, foram assentados sobre os de madeira com sellas de metal e tire-fonds, em logar dos grampos communs.

Extendeu-se tambem essa substituição ao trecho de 6 kilometros entre as estações de Rio Claro e de Santa Gertrudes, ficando todo esse serviço concluido em Novembro.

Tendo os primitivos trilhos o peso de 32 kilos e pesando os novos 45 kilos levou-se 30 % do custo d'estes á conta de capital, sendo os 70 % restantes e toda a despesa de pessoal escripturada no custeio, que ficou em 1902 onerado com a importante somma de 1.121:6368573 por causa dessa substituição de trilhos.

Os trilhos retirados do trecho de Campinas a Cordeiro foram empregados na bitola de um metro entre Rio Claro e Morro Grande, entre Visconde do Rio Claro e São Carlos, entre Santa Lucia e Rincão, e em todos os desvios das estações de Cachoeirinha até á de Colonia, e na construcção dos novos desvios em Campinas.

BITOLA DE 1.^m00

Na conservação ordinaria foram substituidos os seguintes materiaes:

23.645	—trilhos de aço
280	— " " ferro
46.790	—talas de junção
174.056	—parafusos
438.763	—pregos
78	—chaves completas

Durante o anno de 1902 partiram-se 4 trilhos nos seguintes logares:

No kilometro 4 do Tronco, n'um trecho em curva foi partido um a 1.^m20 da junta e a 0.^m15 do dormente. Vão de 0.^m45.

No kilometro 1 do Tronco n'um trecho em curva foi partido um devido a estar a junta muito unida. Vão de 0.^m45.

No kilometro 41 do Tronco em curva e 1.^m25 da junta partio outro. Vão de 0.^m40.

No kilometro 6 do Tronco em curva foi partido outro trilho cujo patim estava trincado.

Durante o anno concluiu-se a substituição dos primitivos trilhos de 20 kilos do kilometro 107 ao fim do Ramal do Jahú que está hoje com trilhos de 25 kilos em toda a sua extensão de 143 kilometros e mais todos os desvios das estações. Fez-se tambem a troca dos primitivos trilhos assentados nos 3 primeiros kilometros do Ramal dos Agudos por outros de 25 kilos.

Mudaram-se mais em 1902 os primitivos trilhos de 20 kilos que estavam assentados entre Rio Claro e Morro Grande, entre Visconde do Rio Claro e São Carlos, entre Santa Lucia

e Rincão, e nos desvios de todas as estações no trecho de Cachoeirinha à Colonia, pelos trilhos de 32 kilos retirados do trecho da bitola larga de Campinas a Cordeiros.

Agora toda a linha desde Rio Claro até São Carlos está provida de trilhos de 32 kilos, inclusive todos os desvios desde Cachoeirinha até Colonia.

A respectiva despesa foi escripturada de accordo com o que consta no relatorio do anno passado, tendo sido o custeio em 1902 onerado com a despesa total de réis 356.743\$770 correspondente ao serviço extraordinario da substituição de trilhos.

BITOLA DE 0.^m60

Na conservação ordinaria gastou-se o seguinte material:

Ramal de Santa Rita

16—trilhos de aço
64—talas de junção
2.666—parafusos
18.834—grampos

Ramal Descalvadense

13—trilhos de aço
11.600—grampos

Dormentes

BITOLA DE 1.^m60

O movimento de dormentes de madeira durante o anno de 1902 foi o seguinte:

Existentes em 1. ^o de Janeiro de 1902 . . .	37.107	
Recebidos durante o anno de 1902 . . .	123.116	160.223
Empregados na substituição dos estragados	65.058	
Fornecidos ás linhas em construcção. . .	12	65.070
Em ser a 1. ^o de Janeiro de 1903		95.153

No ultimo quinquennio a substituição de dormentes foi a seguinte:

Em 1898—64.649	dormentes
Em 1899—85.424	»
Em 1900—74.291	»
Em 1901—54.364	»
Em 1902—65.058	»

BITOLA DE 1.^m00

O movimento de dormentes de madeira durante o anno foi o seguinte:

Existentes em 1. ^o de Janeiro de 1902	103.059	
Recebidos durante o anno de 1902	<u>164.717</u>	267.776
Empregados na substituição dos estragados .	164.267	
» nos novos desvios.	9.376	
Fornecidos as linhas em construção	14.937	
Vendidos.	112	
Empregados em obras d'arte	<u>16</u>	188.708
Em ser a 1. ^o de Janeiro de 1903.		<u>79.068</u>

No ultimo quinquennio substituiram-se nas linhas os seguintes dormentes:

Em 1898 —	129.734	dormentes
Em 1899 —	130.361	”
Em 1900 —	124.615	”
Em 1901 —	158.063	”
Em 1902 —	164.267	”

BITOLA DE 0.^m60

Foi o seguinte o movimento de dormentes:

Existentes em 1. ^o de Janeiro de 1902	9.742	
Recebidos durante o anno de 1902	<u>10.469</u>	20.211
Empregados na substituição dos estragados no ramal de Santa Rita	8.979	
Empregados na substituição dos estragados no ramal Descalvadense	<u>5.474</u>	14.453
Em ser á 1. ^o de Janeiro de 1903.		<u>5.758</u>

No ultimo quinquennio essa substituição é assim representada :

Em 1898	na linha de S. Rita	8.664	e na Descalvadense	2.836	dormentes
Em 1899	” ” ” ”	10.445	” ”	4.460	”
Em 1900	” ” ” ”	12.007	” ”	6.148	”
Em 1901	” ” ” ”	10.404	” ”	4.681	”
Em 1902	” ” ” ”	8.979	” ”	5.474	”

III. — Lastro

BITOLA DE 1.^m 60

Nesse serviço fizeram-se os seguintes trabalhos:

Concerto do lastramento	219.048
Formação de banquetas	87.406
Levantamento em rectas	108.097
Levantamento em curvas	135.211
Limpeza de valletas	188.926
Abertura de exgottos	981.210
Concerto de taludes em aterros	32.755
Concerto de taludes em cortes	22.362
Bitolamento	44.066
Limpeza de vallos para boeiros	5.499
Alargamento de aterros	1.695
Alargamento de cortes	1.670

Para alargar cortes e aterros, e para limpar valletas em córtes altos e compridos correram trens de lastro nas secções 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a e 5.^a, sendo removido 4.557 vagões de terra.

Continuaram a funcionar com toda a regularidade os dous britadores de *mac-adam* para lastro, assentados na pedreira situada nas proximidades da estação de Cordeiros.

Toda a producção d'elles foi empregada na linha, tendo sido substituído o lastro de terra pelo de pedra britada em 7.070 metros, sendo 2.013 metros no trecho de Jundiahy a Campinas, 3.094 metros no de Campinas a Cordeiros e 1.963 metros no de Cordeiros á Descalvado.

A 31 de Dezembro de 1902 a extensão de linha com lastro de pedra elevava-se a 35.014 metros, sendo 4.697 metros entre Jundiahy e Campinas, 26.671 metros entre Campinas e Cordeiros, 1.012 entre Cordeiros e Rio Claro e 2.634 metros entre Cordeiros e Descalvado.

Nos ultimos quatro annos o lastro de pedra britada foi empregado em 27.676 metros da via permanente, sendo:

Em 1899—	3.651 metros
Em 1900—	5.989 " "
Em 1901—	10.966 " "
Em 1902—	7.070 " "

Por causa de reparos a fazer no locomovel que acciona os dous britadores, estiveram elles inteiramente parados durante os mezes de Outubro e Novembro de 1902.

BITOLA DE 1.^m 00

Concerto do lastramento	397.094
Formação de banquetas	332.990
Levantamento em rectas	300.145
Levantamento em curvas	287.793
Limpeza de valletas	231.188
Abertura de exgottos	579.367
Alargamento de cortes	38.019
Alargamento de aterros	52.042
Concerto de taludes em aterros	121.594
Concerto de taludes em cortes	99.924
Bitolamento	281.759
Limpeza de vallos para boeiros	231.188

Continuaram em exploração as pedreiras do Ramal de Ribeirão Bonito, da serra de Brotas e da de Rincão.

A extensão de linha lastrada com pedra durante o anno de 1902 foi de 19.193 metros, e elevava-se a 53.660 metros a extensão total de linha com lastro de pedra em 31 de Dezembro de 1902, sendo:

37.920 metros entre Rio Claro e São Carlos
7.724 " " Araraquara e Jaboticabal
5.592 " no Ramal do Jahú
2.079 " " de Ribeirão Bonito
14 " " dos Agudos
331 " " de Mogy-Guassú.

Nos ultimos dous annos o lastro de pedra britada foi empregado em 32.092 metros da via permanente sendo:

Em 1901 em 12.899 metros
Em 1902 em 19.193 " >

BITOLA DE 0.^m60

Ramal de Santa Rita

Concerto do lastramento	14.207
Formação de banquetas	3.345
Levantamento em rectas	9.905
" em curvas	7.572
Limpeza de valletas	8.189
Abertura de exgottos	25.695
Bitolamento	8.178

Ramal Descalvadense

Concerto do lastramento	21.612
Formação de banquetas	2.020
Levantamento em rectas	8.097
» em curvas	7.549
Limpeza de valletas	2.120
Abertura de exgottos	2.600
Bitolamento	5.561

IV. — Capinas e roçadas

BITOLA DE 1.^m60

Capinas	1.905.090
Roçadas	248.100

BITOLA DE 1.^m00

Capinas	5.035.620
Roçadas	708.769

BITOLA DE 0.^m60

Ramal de Santa Rita

Capinas	170.260
Roçadas	30.000

Ramal Descalvadense

Capinas	66.540
Roçadas	15.500

V. — Cercas

BITOLA DE 1.^m60

Conservação

Durante o anno de 1902 foram concertados e construidos pequenos trechos de cerca medindo no total 72.231 metros.

Durante o anno foram substituidas 27 cancellas.

BITOLA DE 1.^m00

Durante o anno foram reparados 146.671 metros de cercas, sendo 119.324 metros pelas tres turmas especiaes

encarregadas desse serviço e 27.347 metros por empreitada. Do total de 146.671 metros de cercas concertadas cabem:

Ao tronco de Rio Claro á Araraquara	33.337	metros
Ao tronco de Araraquara á Jaboticabal.	28.674	»
Ao Ramal do Jahú	31.109	»
Ao » de Agua Vermelha	23.521	»
Ao » de Ribeirão Bonito.	14.346	»
Ao » dos Agudos	15.384	»
Ao » do Mogy-Guassú	300	»

Construcção

Foi construida durante o anno de 1902 a extensão de 181.272 metros de cercas, sendo 117.191 metros por turmas especiaes e 64.081 metros por empreitada.

A extensão total de cerca construida se distribue assim:

No trecho de Rio Claro á Araraquara	53.949	metros
No » » Araraquara á Jaboticabal.	25.352	»
No Ramal do Juhú	57.588	»
No » de Agua Vermelha	38.162	»
No » de Ribeirão Bonito.	5.541	»
No » dos Agudos	680	»

Durante o anno foram assentadas 109 cancellas.

A despesa total com esse serviço foi de 98:461\$705 réis ou de 8543 réis em média por metro de cerca construida pela Companhia.

BITOLA DE 0.^m60

Ramal de Santo Rita

Durante o anno foram construidos 29.788 metros de cercas.

Ramal Descalvadense

Não houve reparação e nem construcção de cercas.

VI. — Obras d' Arte

BITOLA DE 1.^m 60

Concertos

Foram feitos reparos geraes em grande numero de boeiros.

Substituiram-se todas as vigas e o soalho das duas passagens superiores nos kilometros 85 e 103 do tronco. Fez-se reparo geral no pontilhão da explanada do posto telegraphico de Itaipú.

Melhoramentos e obras novas por conta do custeio

Foram construídos diversos boeiros novos e prolongados outros nos kilometros 34, 39, 72, 73, 102 e nas expladas das estações de Louveira, Campinas, Villa Americana, Limeira, Cordeiros, Souza Queiroz e Porto Ferreira.

Calçaram-se de paralelepipedos de pedra as duas passagens de nivel proximas á estação de Campinas.

Construíram-se muros de alas em dous pontilhões nos kilometros 99 e 109.

Foram substituidas as vigas de trilho de dous pontilhões em Villa Americana e de 5 pontilhões em Descalvado por outras de aço laminado.

BITOLA DE 1.^m 00

Concertos

Foram concertados 63 boeiros e 7 pontilhões, sendo 45 boeiros e 6 pontilhões no tronco, e 18 boeiros e 1 pontilhão no Ramal do Jahú.

Melhoramentos e obras novas por conta do custeio

Foram substituidas as vigas compostas de trilhos por vigas de aço laminado nos seguintes trechos:

No Tronco em 15 pontilhões

No Ramal do Jahú em 30 pontilhões

Tambem em cinco boeiros de vão superior a 0.^m 60 foram substituidas as vigas de madeira por vigas compostas de trilhos.

Fez-se um enrocamento junto ao segundo encontro da ponte sobre o Rio Mogy Guassú.

BITOLA DE 0.^m 60

Foram construídos dois boeiros por conta de custeio, sendo um no kilometro 5 do Ramal de Santa Rita e outro no kilometro 8 do Ramal Descalvadense.

Estações e outros edificios

BITOLA DE 1.^m 60

Concertos

Corrupira. — Caiou-se toda a estação e aprofundou-se o poço.

Louveira. — Foi construido um fogão, fizeram-se reparos nos telhados da estação e do armazem, e concertou-se um portão deste.

Rocinha. — Concertou-se a casa do mestre de linha, os telhados da estação e armazens, e tambem foi assentado um novo portão no armazem.

Vallinhos. — Concertaram-se as portas e o telhado da estação.

Campinas. — Foram concertados os telhados da estação e armazens, e tambem foram caiadas e pintadas a oleo as casas de empregados, estação e armazens.

Demoliu-se um gyrador e a carvoeira.

Boa Vista. — Concertou-se o armazem e foi aprofundado o poço.

Reboças — Foi pintada a estação. Pintou-se tambem os portões do armazem e a casa dos empregados.

Pombal. — Assentou-se grade de madeira para fechar o jardim do chefe e foi aprofundado o poço.

Villa Americana. — Pintou-se a oleo toda a estação, concertou-se a casa do mestre de linha e foram assentados novos portões no armazem.

São Jeronymo. — Foi caiada e pintada a oleo toda a estação.

Tatú. — Foi pintada a oleo a estação e concertaram-se os portões do armazem.

Itaipú. — Concertou-se o telhado da estação e foram assentadas grades de madeira para fechar o jardim do chefe.

Limeira. — Foram pintados os portões do armazem sendo tambem assentado um novo portão.

Ibicaba. — Caiou-se e pintou-se a estação e a casa do portador.

- Cordeiros.** — Foram caiadas e pintadas a estação e o armazem.
- Santa Gertrudes.** — Foi collocada a balança no nivel do soalho do armazem.
- Rio Claro.** — Foram concertadas a casa de machinas e o armazem.
- Remanso.** — Caiou-se o armazem.
- Araras.** — Foram assentadas novas fechaduras nas portas da estação e concertou-se a cosinha do chefe.
- Guabiroba.** — Pintou-se a oleo a estação.
- Loreto.** — Concertaram-se os telhados e a casa do portador.
- São Bento.** — Aprofundou-se o poço da estação.
- Leme.** — Foi caiada e pintada toda a estação e a balança do armazem foi assentada no nivel do soalho.
- Souza Queiroz.** — Foi pintada a estação e a balança foi assentada no nivel do soalho.
- Pirassununga.** — Foram reparados os telhados da estação e armazem e assentadas novas janellas na estação.
- Laranja Azeda.** — Foram caiadas e pintadas a estação e a casa de empregados.
- Porto Ferreira.** — Foram reparados o telhado da estação, o soalho do armazem e assentada a balança de nivel do soalho.
- Descalvado.** — Foi caiada e pintada a oleo toda a estação.
- Emas.** — Aprofundou-se o poço da estação.
- Baguassú.** — Pintou-se a oleo toda a estação e foi collocada a balança no nivel do soalho do armazem.
Foi reparada a casa de empregados.
- Santa Cruz.** — Caiou-se a estação e concertou-se a casa de empregados e a latrina.
- Santa Veridiana.** — Caiou-se a estação, concertaram-se as portas e janellas do restaurant, o encanamento d'agua e a latrina, e demoliu-se uma parede no escriptorio do chefe.
- Casas de turma da conserva.** — Concertos geraes foram feitos em diversas casas de turma.

Melhoramentos e obras novas por conta do custeio

Foi completamente reformada a plataforma da estação de Cordeiros.

Foi arrancado o soalho do saguão da estação de Campinas que estava apodrecendo, e substituído por ladrilhos de cimento.

Concluiu-se o aumento da estação de Rebouças, começado em 1901.

Tendo sido creado mais uma turma de conserva no Ramal de Rio Claro foi demolida a casa que estava no kilometro 4 e reconstruída no kilometro 8.

Foram construídas novas latrinas com poços septicos em Guariba, Souza Queiroz, Laranja Azeda, Descalvado e Baguassú.

Construiu-se em Pirassununga e Rio Claro muros de alvenaria para fechar os terrenos da Companhia.

BITOLA DE 1.^o00

Concertos

Cachoeirinha }
Ferraz } Foi reparado todo o telhado da estação.

Oliveiras. — Foi caiada a estação e o armazem e reparado os telhados.

Visconde do Rio Claro. — Foi reparado o telhado, caiada a estação e o armazem e concertado o encanamento de exgotto.

São Carlos. — Foram reparados os telhados da estação, armazem e rotunda, e collocado um portão no deposito de bagagens.

Visconde do Pinhal. — Foi concertado o telhado e modificado o embazamento onde assenta o zinco das paredes do armazem.

Araraquara. — Foram reparados os telhados da estação e do armazem, e caiadas as casas de empregados. Foi tambem reparada a sargeta de alvenaria junto a rua.

Motuca. — Foi caiada a estação e o armazem e feito pequeno reparo n'este.

Hammond. — Foi caiada a estação e o armazem e feito reparo no telhado.

Morro Pellado. — Concertou-se o telhado e caiu-se a estação e o armazem.

Campo Alegre. — Foram réparados os telhados da estação e do armazem.

Brotas. — Foi assentado um novo fogão, caiada a estação, concertado o telhado assim como o do armazem e foi também reparado a calçada da plataforma do armazem.

Dous Corregos. — Foi reparada a calçada da plataforma, assim como o telhado da estação.

Saldanha Marinho
Capim Fino
Falcão Filho } Caiou-se e reparou-se o telhado da estação.

Campos Salles. — Foi caiada a estação, concertado o telhado e assentado uma porta para dar passagem da sala de espera ao escriptorio do chefe.

Monjolinho. — Foi cajada a estação e o armazem.

Guarany. -- Foi reparado o telhado da estação e armazem.

Martinho Prado — Foram reparados os telhados da estação e casas de empregados.

Casas de turma da conservá. — Foram reparados os telhados e caiadas as casas de turma ns. 2, 3, 4, 5, 12, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 27 e 29 do tronco, as de ns. 1, 12, 13, 14, e 16 do Ramal do Jahú, casa do mestre de linha em Campos Salles e casa de turma n. 3 de Ramal de Ribeirão Bonito.

Melhoramentos e obras novas por conta do custeio

Rio Claro. — Devido ás novas linhas teve de ser demolida a casa do mestre de linha, a qual foi de novo reconstruída n'outro ponto da mesma explanada.

Foi construído um muro de alvenaria de tijolos para deviza de terrenos da Companhia.

Foi construído no kilometro 4 uma casa para a turma de conserva,

Foi também assentado um poste de signal.

Demoliu-se o deposito de carros que foi reconstruido junto á rotunda.

Construiram-se diversos telheiros com columnas com thezouras de trilhos, com coberta e paredes de folhas de zinco para augmentar a area coberta das officinas.

Ferraz. — Construiu-se um deposito para locomotivas e uma casa para moradia de empregados-

Corumbatahy. — Devido a estarem os barrotes assentados directamente sobre o terreno, tornou-se ali necessario retirar todo o soalho, fazer excavação e assentar novos barrotes sobre muro de alvenaria de pedra. No chão assentou-se uma camada de concreto para evitar a humidade. Foi reformado o calçamento da plataforma, sendo retirados os tijolos e substituidos por parallelepipedos de pedra. Fez-se tambem modificação no repartimento da estação para melhor accomodação do serviço.

Oliveiras. Na plataforma foi retirado o calçamento de tijolos que foi substituido pelo de ardosia,

Devido ao augmento das linhas foi mudado o poste de signal do lado de Annapolis.

Visconde do Rio Claro. — Mudou-se o poste de signal do lado de Estrella e demoliu-se a casa de turma 9 que de novo foi reconstruida em posição mais conveniente na estação de Tupy.

Colonia. — Foi substituido o calçamento de tijolos da plataforma pelo de parallelepipedos de pedra.

São Carlos. — Continuou a construcção do muro de arrimo das terras da explanada. Este muro serve de deviza entre terrenos da Companhia e os da Municipalidade.

Na cosinha do botequim as paredes receberam azulejos e foi cimentado o chão.

Foram mudados dois postes de signaes devidos a construcção de novos desvios.

Foram feitos melhoramentos na latrina, assentados mictorios de louça e forradas as paredes com azulejos.

Fortaleza. — Foi assentado do lado de Visconde do Pinhal um poste de signal.

Araraquara. --- Foi modificada a cosinha do restaurant e construido um muro para fecho do quintal do mesmo restaurant.

Foi assentado do lado de Ouro um poste de signal.

Rincão. — Do lado de S. Lucia foi assentado um poste de signal

Aterrado — » » Campo Alegre » » » » »

Brotas.— » » » Aterrado » » » » »

Canella.— » » » Torrinha » » » » »

Torrinha. — Foi modificado o armazem velho junto a estação para residencia de empregados, fazendo-se quatro quartos e uma cosinha.

Dous Corregos. — Foi assentado do lado de Ventania um poste de signal.

Foram construidos tres fogões para as casas de empregados.

Mineiros. — Foi modificado o velho armazem junto a estação para residencias de empregados, construindo-se 4 quartos e uma cosinha.

Do lado de Banharão foi assentado um poste de signal.

Jahú. — Foi substituida a plataforma em frente do armazem, que era de madeira, por outra de alvenaria de pedra.

Babylonia. - Foi assentado um poste de signal do lado de São Carlos.

Floresta. — Foi substituido o calçamento de tijolos pelo de paralelepipedos de pedra na plataforma da estação.

Agua Vermelha. — No armazem fez-se commodos para moradia de portadores.

Foi substituido o calçamento de tijolos pelo de paralelepipedos de pedra em toda a plataforma.

Tambem foi feito um muro para fechar o quintal da estação.

Santa Eudoxia } Foi substituido o calçamento de tijolos pelo
e } de paralelepipedos de pedrá em toda
Angico } a plataforma.

Jacaré. — Foi substituido o calçamento de lage pelo de paralelepipedos de pedra em toda a plataforma,

Foi construido nos fundos da estação um muro de arrimo de terras. Foi feito tambem um muro para fechar o quintal da estação.

Monjolino } Foi feito o calçamento de parallelepipedos de pedra na plataforma da estação em substituição ao de tijolos.
e
Ribeirão Bonito }

Modificaram-se as divisões internas de modo a augmentar os escriptorios dos chefes e do telegrapho nas estações de Babylonia, Floresta, Canchim, Capão Preto, Ararahy, Santa Eudoxia. Angico e Jacaré.

Ramal de Santa Rita e Descalvadense

Tombadouro. — Concertaram-se os telhados da estação e do armazem, e construiu-se uma latrina.

Santa Rita. — Concertaram-se o soalho da plataforma da estação os telhados da estação e do armazem.

Construiu-se uma latrina e uma fossa na casa de machinas.

Aurora. — Reparou-se o teihado da estação, caiu-se a estação, armazem e casas de empregados.

Construiu-se uma latrina.

Casas de turmias da conserva. — Foram quasi todas concertadas.

Via Fluvial

Demoliu-se a estação de Jatahy e construiu-se quasi que por completo a de Porto Amaral onde tambem se fez um muro de arrimo para sustentar as terras em frente do armazem as quaes estavam sendo corroidas pelo rio.

VII. — Encanamentos e caixas d'agua

BITOLA DE 1.^m 60

Em Campinas demoliu-se uma caixa e construiu-se outra, sendo tambem completamente modificado o encanamento d'agua.

Foram reparados os encanamentos d'agua de Vallinhos, Cordeiros e Baguassú, e concertadas quasi todas as caixas d'agua.

BITOLA DE 1.^m 00

Cuscuzeiro.—Foi ali retirada a caixa de 2,^m 40×2,^m 40×1,^m 20 e construido pilares para outra de 4^m × 5^m × 1,^m 20 que já está assentada.

O encanamento foi modificado para outro de maior secção.

Foi construido um deposito de alvenaria para receber as aguas do pequeno correço.

Visconde do Rio Claro. — Foram construidos os pilares para uma segunda caixa de 4^m × 2^m × 1,^m 20 que foi já assentada.

Na primeira caixa foi assentada mais uma valvula de sahida d'agua para alimentar as locomotivas do lado esquerdo da caixa,

São Carlos. — Foi assentado um novo encanamento para a caixa.

No kilometro 89 do Tronco foi assentada uma caixa de 4^m × 4^m × 1,^m 20 em lugar da que existia que era de 3,^m 30 × 3,^m 30 × 1,^m 10.

No kilometro 123 do Ramal do Jahú foi substituida a caixa de 3,^m 00 × 2,^m 80 × 0,^m 80 por outra de 4^m × 4^m × 1,^m 20, tendo sido construidos novos pilares.

Monjolinho. — Foi retirada a caixa d'agua de madeira e collocada uma de ferro de 3,^m 30 × 3,^m 30 × 1,^m 10.

Ramal de Santa Rita e Descalvadense

Foram reparadas as caixas e encanamentos d'agua.

VIII. — Trabalhos diversos

A divisão da via permanente prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importancia total de 18:819\$500 réis que é assim distribuida:

BITOLA DE 1.^m 60

A' tracção.	5:968\$400	
Ao trafego.	224\$100	
A' diversos fornecedores de dormentes.	6:859\$500	13:052\$000
A transportar.		13:052\$000

Transporte 13:052\$000

BITOLA DE 1.^m00

A' tracção	2:839\$800	
Ao trafego	863\$400	
Ao prolongamento de S. Paulo dos Agudos	218\$800	
Ao » de Jaboticabal a Bebedouro	334\$800	
A' diversos fornecedores de dormentes	<u>1:366\$700</u>	5:623\$500

BITOLA DE 0.^m60

Ramal de Santa Rita

A' tracção	54\$400	
Ao trafego	<u>16\$000</u>	70\$400

Ramal Descalvadense

A' tracção	73\$600	73\$600
----------------------	---------	---------

Total 18:819\$500

IX. — Despeza por conta de Capital

Na divisão da via permanente foi, durante o anno de 1902, escripturada na conta de capital a importancia total de 1.146:330\$150 réis que é assim distribuida:

Bitola de 1. ^m 60	633:534\$676
Bitola de 1. ^m 00	501:633\$681
Ramal Descalvadense	181\$143
» de Santa Rita	10:980\$650

Os serviços executados correspondentes a essas diversas importancias foram os seguintes:

BITOLA DE 1.^m60

Importancia correspondente a 30 % do custo dos trilhos e chaves de 45 kilos por metro, assentados entre Campinas e Cordeiro, e entre os kilometros 11 e 17 1/2 do Ramal de Rio Claro	570:373\$093	
Augmento da estação de Rio Claro	16:000\$000	
Acquisição de terrenos em Limeira	581\$100	
Construção de um armazem na estação de Santa Gertrudes	13:623\$113	
Construção de casas para moradia de empregados em Cordeiro (1. ^a prestação)	16:000\$000	
Construção do prolongamento do boeiro do outro lado da rua Francisco Theodoro em Campinas (1. ^a prestação)	6:000\$000	
Construção de 4 casas para turmas de conserva	<u>10:957\$370</u>	633:534\$676
A transportar		633:534\$676

Transporte 633:534\$676

As 4 casas de turmas foram construídas no kilometro 196 do tronco, no kilometro 3 do Ramal do Rio Claro para novas turmas creadas, e em Jundiaby Paulista e em Rio Claro para as turmas de chaves que não tinham ranchos.

BITOLA DE 1.^m00 — SECÇÃO RIO CLARO

Trecho de concessão Federal

Importancia correspondente a 20 % do valor dos trilhos e chaves de 25 e 32 kilos assentados em 36 kilometros do Ramal do Jahú e nos seguintes trechos do tronco: de Rio Claro a Morro Grande, de Visconde do Rio Claro a S. Carlos, e nos desvios de todas as estações de Cachoeirinha até a de Colonia, e desde Dous Corregos até Jahú	155:745\$025	
Construção do posto telegraphico de Tupy.	21:397\$585	
» de novos desvios em Rio Claro, Ferraz, Visconde do Rio Claro e Visconde do Pinhal	39:330\$706	
Acquisição de terrenos em Rio Claro.	3:878\$200	
Augmento da estação e construção da plataforma em Rio Claro.	53:045\$074	
Augmento da estação de Araraquara	23:422\$672	
» » » Brotas	19:336\$730	
Construção de casas para moradia de empregados em Visconde do Rio Claro.	28:000\$000	
Construção de uma nova plataforma coberta em Visconde do Rio Claro	6:540\$702	
Construção de 111.537 metros de cercas.	60:583\$600	
» de uma casa para turma de conserva	2:500\$000	413:780\$294

A nova casa de turma foi construída no kilometro 73 do tronco, sendo destinada á que servia de residencia a essa turma para moradia da turma de chaves em São Carlos, que não tinha rancho.

Trecho de concessão Estadual

Importancia correspondente a 20 % do valor dos trilhos de 32 kilos assentados entre Santa Lucia e Rincão, e em 3 kilometros do Ramal dos Agudos	36:838\$512	
A transportar		1.047:314\$970

Transporte.	36:838\$512	1.047:314\$970
Construção de um desvio na estação de Santa Lucia	1:266\$614	
Construção de casas para moradia de portadores nas estações de Angico, Monjolinho, Jacaré e Floresta, e de uma casa para turma de conserva	11:850\$158	
Construção de 69.735 metros de cercas	37:878\$105	87:853\$387



A casa de turma foi construída em posição mais conveniente para moradia da turma n.º 2 do Ramal de Agua Vermelha, e transformada a que lhe servia de residencia na estação de Babylonia para morada dos portadores da estação.

Ramal Descalvadense

Conclusão da casa de turma de conserva de que já tratamos no relatório de 1901	181\$143
--	----------

Ramal de Santa Rita

Construção de cercas.	10:980\$650
Total geral.	1.146:330\$150

X.—Despeza de custeio

Com a divisão da via permanente despendeu-se:

	Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1902	2.290:974\$527	1.537:096\$125	9:043\$764	3.837:114\$416
Em 1901	992:266\$682	1.426:818\$614	2:247\$080	2.421:332\$376
Diferença em 1902.	+ 1.298:707\$845	+ 110:277\$511	+ 6:796\$684	+ 1.415:782\$040

As despesas totaes da divisão da via permanente em 1902 se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
BITOLAS DE 1.^m 60 E 0.^m 60				
Administração	21:160\$368	1:073\$988	—	22:234\$356
Via Permanente	456:573\$630	344:533\$611	—	801:107\$241
Obras d'Arte	21:882\$900	12:552\$865	—	34:435\$765
Estações e Edifícios	56:827\$230	65:784\$283	8:043\$196	130:654\$709
Cercas	9:423\$340	4:865\$986	—	14:289\$326
Trens de lastro	7:316\$510	3:732\$874	—	11:049\$384
Assentamento de trilhos novos	161:315\$800	960:320\$773	—	1.121:636\$573
Demolição de velhos edificios e reconstrução de novos em Campinas	—	—	100:643\$314	100:643\$314
Modificação de desvios em Campinas e Rio Claro	18:706\$700	36:217\$159	—	54:923\$859
Total	753:206\$478	1.429:081\$539	108:686\$510	2.290:974\$527
SECÇÃO RIO CLARO				
Administração	44:530\$092	1:382\$106	—	45:912\$198
Via Permanente	546:363\$977	382:247\$235	336\$000	928:947\$212
Obras d'Arte	15:584\$306	9:689\$721	—	25:274\$027
Estações e Edifícios	53:086\$704	48:076\$512	9:160\$720	110:323\$936
Cercas	14:098\$706	7:746\$693	2:416\$940	24:262\$339
Trens de Lastro	20:026\$790	14:609\$213	—	34:636\$003
Assentamento de trilhos novos	54:339\$130	302:404\$640	—	356:743\$770
Modificação de desvios em Rio Claro e S. Carlos.	5:768\$200	5:228\$440	—	10:996\$640
Total	753:797\$905	771:384\$560	11:913\$660	1.537:096\$125

1) Sendo 302:780\$684 de dormentes.

2) Sendo 305:506\$744 de dormentes.

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
VIA FLUVIAL				
Estações	4:770\$750	3:884\$699	313\$000	8:968\$449
Leito do rio	—	75\$315	—	75\$315
Total	4:770\$750	3:960\$014	313\$000	9:043\$764
TODAS AS LINHAS				
Administração	65:690\$460	2:456\$094	—	68:146\$554
Via permanente	1.002:937\$607	726:856\$161	336\$000	1.730:129\$768
Obras d'Arte	37:467\$206	22:242\$586	—	59:709\$792
Estações e Edifícios	114:684\$684	117:745\$194	17:516\$916	249:947\$094
Cercas	23:522\$046	12:612\$679	2:416\$940	38:551\$665
Trens de lastro	27:343\$300	18:342\$087	—	45:685\$387
Assentamento de trilhos novos	215:654\$930	1.262:725\$413	—	1.478:380\$343
Demolição de velhos edificios em Campinas e reconstrução de novos	—	—	100:643\$314	100:643\$314
Modificação de desvios em Campinas, Rio Claro e S. Carlos	24:474\$900	41:445\$599	—	65:920\$499
Total	1.511:775\$133	2.204:426\$113	120:913\$170	3.837:114\$416

³⁾ Sendo 608:296\$428 de dormentes.

As despesas de Administração da via permanente communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitolas de 1. ^m 60 e 0. ^m 60	8,0
Secção Rio Claro	2,0
Total	10,0

As diversas verbas de despeza da linha em 1902 comparadas com as do anno anterior mostram as seguintes differenças:

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
BITOLAS DE 1.ª M 60 E 0.ª M 60				
Administração	7.617\$492	70\$567	—	7.688\$059
Via Permanente	25.832\$120	33.962\$579	—	8.130\$459
Obras d'Arte	707\$200	4.847\$359	—	4.140\$159
Estações e Edifícios	12.948\$250	35.312\$373	16.401\$844	31.858\$779
Cercas	5.892\$500	1.557\$488	—	7.449\$988
Trens de lastro	2.242\$190	106\$374	—	2.135\$816
Assentamento de trilhos novos	160.453\$800	959.840\$024	—	1.120.293\$824
Demolição de velhos e reconstrução de novos edifícios em Campinas.	—	—	100.643\$314	100.643\$314
Modificação de desvios em Campinas e Rio Claro	18.706\$700	36.217\$159	—	54.923\$859
Total	155.716\$028	1.058.750\$347	84.241\$470	1.298.707\$845
) Tendo havido na verba de dormentes o augmento de 63.456\$251 réis.				
SECÇÃO RIO CLARO				
Administração	1.510\$048	203\$366	—	1.306\$682
Via Permanente	97.276\$827	12.415\$465	—	86.028\$292
Obras d'Arte	2.885\$376	7.737\$221	23.664\$000	10.113\$037
Estações e Edifícios	25.650\$484	35.790\$166	8.156\$282	53.210\$368
Cercas	7.510\$496	2.933\$965	4.726\$660	5.717\$801
Trens de lastro	11.464\$200	7.170\$242	—	18.634\$442
Assentamento de trilhos novos	2.650\$880	75.817\$267	—	73.196\$387
Modificação de desvios em Rio Claro e S. Carlos	5.768\$200	5.228\$440	—	10.996\$640
Total	151.702\$415	4.368\$402	37.056\$502	110.277\$511
) Sendo 211\$882 réis de dormentes.				

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
VIA FLUVIAL				
Estações	4:653\$150	2:576\$459	313\$000	7:542\$609
Leito do rio	14\$000	731\$925	—	745\$925
Total	4:639\$150	1:844\$534	313\$000	6:796\$684
TODAS AS LINHAS				
Administração	9:127\$540	132\$799	—	8:994\$741
Via Permanente	71:430\$707	45:646\$119	23:664\$000	93:412\$826
Obras d'Arte	3:592\$576	2:889\$862	509\$560	5:972\$878
Estações e Edifícios	43:257\$884	73:678\$998	24:245\$126	92:691\$756
Cercas	1:617\$996	1:376\$477	4:726\$660	1:732\$187
Trens de lastro	13:706\$390	7:063\$868	—	20:770\$258
Assentamento de trilhos novos	163:104\$680	883:992\$757	—	1.047:097\$437
Demolição de velhos e reconstrução de novos edifícios em Campinas	—	—	100:643\$314	100:643\$314
Modificação de desvios em Campinas, Rio Claro e S. Carlos	24:474\$900	41:445\$599	—	65:920\$499
Total	312:057\$593	1.056:226\$479	47:497\$968	1.415:782\$040

³⁾ Tendo augmentado de 70:614\$133 réis a despesa com dormentes.

O augmento de despeza que se observa nas linhas de 1.^m 60 e de 0.^m 60 provem da reconstrução da plataforma da estação de Cordeiro, cuja despeza foi toda escripturada na rubrica de "Estações e Edifícios", da maior despeza com dormentes, e dos serviços extraordinarios de assentamento de trilhos, demolição e construção de edificios em Campinas, e modificação de desvios em Campinas e Rio Claro.

Na via fluvial todo o augmento de despeza foi motivado pela reconstrução da Estação de Porto Amaral que ameaçava cair, e pela construção de um muro de arrimo para sustento das terras em frente do arnazem, que as aguas do rio ameaçavam desmoronar.

Na Secção Rio Claro o acrescimo de despeza na via permanente e em trens de lastro provem das linhas novas inauguradas em Dezembro de 1901, e de se ter augmentado de 4 o numero dos mestres de linha, dando menor extenção ás secções a cargo delles. As verbas referentes á obras d'arte, estações e edificios, cresceram tambem em virtude das diversas obras novas e melhoramentos feitos por conta do custeio e que já deixamos registradas.

O quadro seguinte indica as médias da despeza da divisão da linha em 1902 e 1901 por diversas unidades considerando sómente os transportes retribuidos.

Unidades	Bitola de 1. ^m 60 e 0. ^m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
	Trem kilometro	2\$310	\$957	1\$277	1\$221	—	—	1\$744	1$097
Vapor	—	—	—	—	\$286	\$052	\$286	\$052
Veiculo de 4 rodas	\$101	\$040	\$072	1\$068	—	—	\$087	\$053
Lancha	—	—	—	—	\$084	\$016	\$084	\$016
Tonelada de peso util	\$032	\$013	\$038	\$036	\$006	\$001	\$034	\$020

O augmento da despeza em 1902 foi determinado, como já registramos, pelos grandes e importantes serviços extraordinarios que foram executados.

XI. — Pessoal

A média de pessoal em serviço na divisão da linha durante o anno de 1902 foi de 1251 pessoas assim distribuidas:

BITOLA DE 1.^m60

Chefe da Linha	Serve o Inspector Geral	
Desenhista	1	
Escriturario	1	
Mestre de linha geral	1	
” ” ” das secções	6	
Feitores	51	
Trabalhadores	426	
Mestre dos pedreiros	1	
Pedreiros e serventes e cavouqueiros	87	
Carpinteiros	4	
Ferreiros	4	
Machinista do britador	1	583

BITOLA DE 1.^m00

Ajudante do Chefe da Linha	1	
Engenheiros residentes	2	
Mestres de linha	12	
Feitores	95	
Trabalhadores	490	
Mestre dos pedreiros	1	
Pedreiros, serventes e cavouqueiros	36	
Carpinteiros	2	
Ferreiros	2	641

BITOLA DE 0.^m60

Mestre de linha serve o da ultima secção da bitola larga.

Ramal de Santa Rita

Feitores	3	
Trabalhadores	16	19

Ramal Descalvadense

Feitores	2	
Trabalhadores	6	8
		<u>1.251</u>



Construcção

A 1 de Dezembro de 1900 foi nomeado Chefe da Construcção o ajudante do chefe da Linha, Dr. Alberto de Mendonça Moreira que tem prestado na direcção dessa nova divisão, com muita dedicação e intelligencia os melhores serviços á Companhia.

Passo a transcrever, em sua integra, o minucioso relatório que por esse distincto collega me foi apresentado.

Illm. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatório dos trabalhos da "Construção" executados no anno de 1902.

Ao Illm. Snr. Dr. M. P. Torres Neves

M. D. Inspector Geral.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da Construção,

Construcção

RELATORIO dos trabalhos executados até 31 de Dezembro de 1902



Ramal do Mogy - Guassú

A primeira parte d'este ramal, de Rincão a Martinho Prado, tendo a extensão de 40 kilometros, foi entregue ao trafego em 29 de Dezembro de 1901.

No anno de 1902 foram, pelo empreiteiro Engenheiro F. M. Uchôa, concluidos os trabalhos de preparação do leito e obras d'arte da ultima parte do mesmo ramal e começado o assentamento da via permanente, bem como a construcção das cercas de fecho da linha.

Neste anno teve egualmente andamento a construcção das estações e mais edificios, a cargo do empreiteiro Engenheiro Luiz Breede.

A 31 de Dezembro os trabalhos em geral estavam em via de conclusão.

Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro

A 18 de Novembro de 1901 foi assignado, pelo empreiteiro Engenheiro Flavio de Mendonça Uchôa, o contracto da construcção de todas as obras da linha de Jaboticabal á Bebedouro.

A 13 de Dezembro do mesmo anno apresentou-se o seu preposto, Engenheiro José A. Costa Junior, dando em seguida começo aos trabalhos preparatorios.

A 1.º de Outubro de 1902 foram inauguradas as duas primeiras estações, Graminha e Ibitirama.

A 23 de Dezembro foi a linha entregue ao trafego com a extensão total de 53 kms. 358 ms.

E' notavel o curto espaço de tempo em que foi feita a construcção d'esta linha, maxime attendendo-se a que, nos primeiros mezes do anno, abundantes chuvas não permittiram grande actividade no serviço.

E' sobretudo admiravel a rapidez da execução do trecho da Serra, que comprehende 7 kilometros de extensão com extraordinario movimento de terras.

N'este trecho, entre outros grandes córtes, quasi todos de pedra, é digno de menção, pela difficuldade da excavação, um córte tendo, no eixo, a altura de 24 m. e cubando cerca de 20.000 m.³, dos quaes 15.000 m.³ em pedreira; dos aterros, em geral de grande altura e comprimento, se póde citar um cujo cubo theorico é de 50.000 m.³, mas que, apezar do muro construido para amparar as terras do talude do lado do valle, exigiu muito maior volume de material excavado para completar-se.

Este trecho pesou consideravelmente sobre todos os outros, alguns dos quaes apresentam tambem não pequenos córtes e aterros.

A estação de Bebedouro foi outro serviço de grande monta, não só devido á grande excavação da explanada, a que a topographia do terreno obrigou e por ser preciso espaçoso pateo de manobras, como tambem á construcção dos muitos edificios que foi necessario fazer por ser esta estação o terminus do tronco das linhas da bitola de 1,ª00.

Em relação ás obras d'arte, este prolongamento nada apresenta de notavel quanto á importancia das obras, mas é de notar-se o seu elevado numero, devido a passar a linha, em grande extensão por encostas íngremes e cavadas de grottas. O numero de obras por kilometro é de 3,7, quando nas linhas velhas e nas outras recentemente construidas não ascende a mais de 2,6.

Prolongamento do Ramal dos Agudos

O prolongamento d'este ramal, da estação Campos Salles á estação Ayroza Galvão, tendo a extensão de 21 kilometros, foi contractado com os engenheiros Americo R. dos Santos e Manoel M. Tapajoz, que deram começo aos trabalhos em meados de Dezembro de 1901.

Posteriormente, em Junho de 1902, tendo a Companhia resolvido levar a linha até a Villa de Pederneiras, foi ajustada com os mesmos empreiteiros a execução dos trabalhos do trecho compreendido entre Ayroza Galvão e aquella villa, cerca de 10 kilometros de extensão.

Os trabalhos da construcção da primeira parte contractada, estavam, a 31 de Dezembro, bastante adiantados e os do ultimo trecho, inclusive a grande ponte sobre o rio Tieté, apenas começados.

Quadro comparativo dos trabalhos executados nas tres linhas

Designação dos trabalhos	Ramal do Mogy - Gussú	Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro	Prolongamento do Ramal dos Agudos
Trabalhos preparatorios:			
Roçadas	2.441.341,00 ^{m²}	1.095.197,00 ^{m²}	514.200,00 ^{m²}
Destocamento	245.591,00 ^{m²}	85.700,00 ^{m²}	58.650,00 ^{m²}
Movimento de terras:			
Excavação em terra	564.003,000 ^{m³}	369.963,000 ^{m³}	128.438,000 ^{m³}
„ „ piçarra	19.247,000 ^{m³}	52.465,000 ^{m³}	15.161,000 ^{m³}
„ „ pedra solta	4.548,000 ^{m³}	28.039,000 ^{m³}	7.375,000 ^{m³}
„ „ pedreira	1.645,000 ^{m³}	147.854,000 ^{m³}	15.401,000 ^{m³}
„ total	589.443,000 ^{m³}	598.321,000 ^{m³}	166.375,000 ^{m³}
„ por m. corrente	6,3	11,3	7,9
Enrocamento e empedramento de aterros	1.756,000 ^{m³}	840,000 ^{m³}	299,000 ^{m³}
Extensão total de leito prepara- rado	93.000,0 ^{km m}	53.000,0 ^{km m}	21.000,0 ^{km m}
Obras d'Arte:			
Derivações de cursos d'agua	22.191,000 ^{m³}	1.877,000 ^{m³}	4.215,000 ^{m³}
Excavação para fundações	9.316,000 ^{m³}	7.889,000 ^{m³}	2.220,000 ^{m³}
Alvenaria	6.842,000 ^{m³}	10.228,000 ^{m³}	2.696,000 ^{m³}
Concreto	1.831,000 ^{m³}	88,000 ^{m³}	13,000 ^{m³}
Cantaria	103,000 ^{m³}	8,000 ^{m³}	0,0 ^{m³}
Rejuntamento, emboço e rebôco	6.696,00 ^{m²}	3.979,00 ^{m²}	1.757,00 ^{m²}
Apparelho superficial	196,00 ^{m²}	71,000 ^{m²}	92,00 ^{m²}
Enrocamento	940,000 ^{m³}	318,000 ^{m³}	210,000 ^{m³}
Numero total de obras d'arte	134	196	55
Numero de obras d'arte por km.	1,4	3,7	2,6
Via Permanente:			
Extensão assentada, linha e desvios	105.647,0 ^m	58.745,0 ^m	22.840,0 ^m
Cubo de lastro	95.341,000 ^{m³}	51.013,000 ^{m³}	29.700,000 ^{m³}
Edificios:			
Numero de estações	8	5	2
Numero de casas de turmas	17	9	4
Numero de caixas d'agua	3	3	2
Cercas:			
Extensão assentada	187.405,0 ^m	75.676,0 ^m	45.900,0 ^m

Modificação da linha da bitola de 1.^m60

Passo a transcrever o importante relatório do 1.^o engenheiro Dr. Hermillo Alves sobre os estudos feitos para a redução das rampas da linha de Jundiahy a Campinas:

Passo ás mãos de V. as plantas e perfis, longitudinal e transversaes, do estudo que fiz na linha de Jundiahy á Campinas, com o intuito de reduzir as taxas das declividades que, por excessivas, difficultam o trafego, tanto no sentido da exportação como no da importação.

Não devendo projectar modificação do traçado, senão nos trechos em que encontrasse declividades superiores á 0.015, dividi o projecto que apresento, em tres trechos distinctos, assim determinados:

1. ^o	Trecho	—	do kilom.	2 + 450	ao kilom.	14 + 315	com	11.865	ms.
2. ^o	"	—	"	16	"	24 + 306	"	8.306	"
3. ^o	"	—	"	37 + 600	"	39 + 774	"	2.174	"
									Total — 22.345 ms.

Estes 22.345 metros da linha em trafego foram substituidos no projecto por 22.400 metros, verificando-se assim um pequeno alongamento de 55 metros.

Para diminuir o movimento de terras, aproveitando, quanto possivel, as cavas dos córtes e os aterros da linha construída, projectei o novo traçado ao lado do antigo, mais ou menos distante d'elle, de sorte que os trabalhos da construcção do novo leito, em nada possam prejudicar o movimento dos trens.

Com a construcção da linha projectada, será preciso mudar-se uma pequena casa de portador que existe pouco alem do Posto Telegraphico de Sant' Anna; a casa de turma n.^o 3, proxima ao marco kilometrico n.^o 13, e a casa de turma n.^o 8 proxima ao marco n.^o 40.

O pontilhão do kilometro 5 + 550^m (estaca 154 do 1.^o trecho) terá de ser substituido por outro ao lado, podendo-se aproveitar a viga de ferro, que com facilidade se mudará sem interrupção do trafego.

O pontilhão do kilometro 16 + 110^m (estaca 5 + 15 do 2.^o trecho) deverá ser alteado de um metro. Tendo-se todo

o material de antemão preparado, no logar, este trabalho também se poderá fazer rapidamente.

Em todo o traçado projectado deverão ser construídos 11 boeiros abertos, e accrescidos no comprimento 15 boeiros cobertos e 7 de arco.

Todas estas obras d'arte, inclusive os pontilhões, não sobrecarregarão as despesas de construcção com mais de 50:000\$000 de réis.

Pesará, porém, bastante, a verba do movimento de terras, não só porque, pela natureza especial do trabalho, devem ser, quasi sempre, longos os transportes, como por não se poderem evitar os empréstimos nos levantes e as sobras nos rebaixos. O movimento por metro corrente, que, sem os empréstimos foi calculado em 15.^m7. subiu á 24^m7 depois de feito o calculo da distribuição de terras. O transporte médio geral será de 260 metros.

Procurei reduzir quanto possivel as taxas das declividades, mas em duas rampas no sentido da importação, uma de 1150 metros e outra de 2100 metros, não achei conveniente descer á menos de 0,015, não só porque seria muito avultado o movimento de terras, tornando-se muito profundos os rebaixos dos córtes das gargantas, como porque a linha do *grade* passaria em plano inferior ao do leito dos correjos, nas partes altas do traçado.

Estou convencido de que o projecto que apresento representa o que melhor e mais economicamente se póde conseguir, para facilitar o movimento dos trens pesados, que a Companhia precisa empregar para dar conta do seu avultado trafego, nas épocas das safras

A hypothese de abandonar o traçado actual e desenvolver a nova linha pelas grotas, entre as gargantas, que necessariamente têm de ser vencidas, por não haver valle algum por onde se possa encaminhar o traçado, dispensando-as, me parece absurda.

As distancias entre os fundos dos valles e essas gargantas obrigadas, são tão pequenas que, empregando-se curvas de 300 metros de raio, não se poderia conseguir desenvolvimento que influísse nas taxas de declividade, e, com o novo leito, se augmentaria excessivamente o movimento de

terras, pois, como já ficou dito, o traçado como foi projectado, ao lado do leito actual, aproveita parte das cavas dos córtes e os aterros da linha que foi, em seu principio, projectada pela direcção mais economica e de menor movimento de terras, entre as baixadas e as gargantas.

Mesmo no caso de ser possível conseguir-se desenvolvimentos de que podesse resultar redução das taxas de declividade a 0,10 ou pouco mais, entendo que não se deveria resolver o problema por esta fórmula; não só pela razão exposta, como porque as desapropriações seriam avultadissimas, e ainda porque, alongando-se consideravelmente a extensão da linha, se augmentaria em proporção o frete das cargas e o tempo de viagem de Campinas para S. Paulo, com o que difficilmente se conformaria o publico que já gosa da vantagem de viagem rapida e frete reduzido.

Podendo-se melhorar as condições onerosas do trafego actual com os levantes e rebaixos do *grade*, em linha sem alongamento, não me pareceria justificado o emprego d'este meio, com o qual ficariam sacrificados os interesses do commercio e da lavoura, e a commodidade do publico, com um accrescimo de percurso de cerca de 15 kilometros, que seriam precisos para reduzir a taxa maxima de declividade de Jundiahy a Campinas á 0,010, se fosse possível.

Pelo calculo dos comprimentos virtuaes, cujo resultado apresento em seguida, se vê que ha uma differença a favor do projecto de 16.261,^m 05 no sentido da importação, e de 12.617,^m 87 no sentido da exportação, differenças que, embora não sejam muito avultadas, representam alguma economia para a tracção.

Não é esta, porém, a vantagem principal que resultará da construcção do novo leito, mas sim a segurança e a facilidade com que circularão os trens nas rampas suavizadas e uniformes do projecto.

Quanto ao modo pratico de se realizar este melhoramento, considerando que os trabalhos, por se acharem proximos da linha trafegada, podem exigir certas cautellas e providencias imprevistas, que reclamadas pelo pessoal da administração darão motivo a reclamações dos empreiteiros, se elles forem feitos de empreitada; e ainda, que convirá atacar o serviço com vagar e por partes, não se dando começo aos trabalhos de um trecho sem que estejam concluidos os de outro, sou de parecer que a Companhia mande fazer todo o serviço por administração.

Comprimentos Virtuaes

No sentido da importação

Comprimento real da linha em trafego	22.345,00 ^m
Accrescimo de comprimento devido á resistencia das rampas	81.895,42
Comprimento virtual	104.240,42
Coefficiente virtual	4,64
Comprimento real do projecto	22.400,00 ^m
Accrescimo de comprimento devido á resistencia das rampas	65.579,37
Comprimento virtual	87.979,37
Coefficiente virtual	3,91
Diferença a favor do projecto	16.261,05 ^m

No sentido da exportação

Comprimento real da linha em trafego	22.345,00 ^m
Accrescimo de comprimento devido á resistencia das rampas	66.399,71
Comprimento virtual	88.744,71
Coefficiente virtual	3,95
Comprimento real do projecto	22.400,00 ^m
Accrescimo de comprimento devido á resistencia das rampas	53.726,84
Comprimento virtual	76.126,84
Coefficiente virtual	3,39
Diferença a favor do projecto	12.617,87 ^m

Nas tabellas seguintes em que vai detalhadamente o calculo dos comprimentos virtuaes, se encontram as taxas de declividades não só do projecto como da linha em trafego, nos trechos substituidos.

Calculo dos comprimentos virtuaes

No sentido da importação

TRECHOS	Linha em trafego			PROJECTO		
	Taxas por metro	Comprimentos	Accrescimo de comprim. devido a resistencia das rampas	Taxas por metro	Comprimentos	Accrescimo de comprim. devido a resistencia das rampas
1.º TRECHO		m			m	
	0.024	80	1008.08	0.012	750	8664.50
	0.0251	180	2146.50	0.014	2240	13321.28
	0.021	280	2901.92	0.015	1150	7468.45
	0.0205	660	6596.04			
	0.020	520	5009.68			
	0.019	421	3754.06			
	0.018	280	2313.64			
	0.016	179	1296.96			
	0.0155	100	678.80			
	0.015	320	2080.96			
	0.014	220	1308.34			
0.013	660	3566.64				
0.010	109	390.70				
2.º TRECHO	0.023	140	1659.00	0.014	4620	27475.14
	0.021	620	6425.68			
	0.020	240	2312.16			
	0.019	740	6598.58			
	0.0185	200	1716.80			
	0.018	60	495.78			
	0.017	673	5156.53			
	0.016	460	3255.88			
	0.015	200	1300.60			
	0.014	60	356.82			
	0.013	212	1145.65			
	0.012	200	977.20			
	0.007	240	617.28			
	0.004	180	248.94			
0.003	100	101.70				
3.º TRECHO	0.023	140	1659.00	0.015	2100	13650.00
	0.022	120	1332.48			
	0.021	754	7814.46			
	0.020	100	963.40			
	0.019	360	3210.12			
	0.0175	80	636.56			
	0.016	60	424.68			
	0.010	120	463.84			
	10.059	81895.42		10860	65579.37	

Calculo dos comprimentos virtuaes

No sentido da exportação

TRECHOS	Linha em trafego			PROJECTO		
	Taxas por metro	Comprimentos	Accrescimo do comprim. devido á resistencia das rampas	Taxas por metro	Comprimentos	Accrescimo do comprim. devido á resistencia das rampas
1.º TRECHO	0.021	m 120	1243.68	0.013	m 1.060	5728.24
	0.020	60	578.04	0.014	3.372	20053.28
	0.0195	140	1297.38	0.0145	1.988	12371.32
	0.018	520	4296.76			
	0.0175	1.009	8028.61			
	0.017	1.680	12872.16			
	0.0165	709	5223.91			
	0.015	160	1040.48			
	0.0145	360	2240.28			
	0.014	540	3211.38			
	0.0135	182	1032.49			
	0.013	80	432.32			
	0.012	200	977.20			
	0.010	220	859.54			
	0.009	100	344.50			
	0.008	100	300.00			
	0.007	70	180.04			
0.004	50	69.15				
2.º TRECHO	0.0195	200	1853.40	0.012	1.050	5124.00
	0.019	122	1087.87	0.014	1.760	10450.00
	0.018	380	3139.94			
	0.017	740	5669.88			
	0.0165	340	2505.12			
	0.016	380	2689.64			
	0.015	180	1170.54			
	0.012	217	1060.26			
	0.011	120	526.44			
0.006	180	388.80				
	9.159	66399.71		9.230	53726.84	

Obras de arte

Posição na linha	Designação das obras	Alvenaria de pedra secca	Alvenaria de Lajões	Lajões com argamassa	Alvenaria ord. com argamassa de 2 de cal e 3 de areia	Alvenaria ordinaria com argamassa de cimento	Alvenaria de aparelho	Empedramento
1.º trecho								
Est. 61+4	B. A. 5				9.455			
76+12	A. 5				9.455			
111+6	C. 6	6.592	1.200	0.320	1.602			
154	Pont.ão de 5, m80				231.790	192.000	6.200	
168+6	C. 6	11.992	2.400	0.320	1.602			
189+8	C. 6	8.392	1.600	0.320	1.602			
206	C. 6	15.592	3.200	0.320	1.602			
226	Ar. 2				44.105		13.792	3.852
230	C. 8	15.147	2.400	0.400	2.480			
270	A. 5				9.455			
311+6	Ar. 2				44.105		13.792	3.852
331+11	C. 6	8.392	1.600	0.320	1.602			
366+15	C. 6	4.792	0.800	0.320	1.602			
434	A. 10				18.390			
442+12	A. 6				12.650			
467+5	C. 6	11.992	2.400	0.320	1.602			
500+9	Ar. 2				71.210		23.609	5.977
541+6	Ar. 2				97.578		37.348	8.952
2.º trecho								
5+15	Pont.ão de 6, m00				75.000		6.200	
35	C. 8	70.587	12.480	0.400	2.480			
86	Ar. 2				82.052		27.533	11.827
111+10	C. 7	23.970	4.400	0.380	2.171			
124	C. 6	11.992	2.400	0.320	1.602			
142+15	C. 8	15.147	2.400	0.400	2.480			
164	A. 10				18.390			
187	C. 8	20.427	3.360	0.400	2.480			
199+15	C. 8	15.147	2.400	0.400	2.480			
213	C. 6	8.392	1.600	0.320	1.602			
249	A. 10				18.390			
283+15	A. 5				9.455			
318+8	Ar. 2				44.105		13.792	3.852
399	Ar. 10				18.390			
3.º trecho								
10+10	Ar. 2				44.105		13.792	3.852
25	Ar. 5				9.455			
48	Ar. 10				18.390			
		m²	m³	m³	m²	m²	m³	m³
		248.553	41.640	5.260	824.914	192.000	156.058	42.167

Movimento de terras e transporte médio

Trechos	Cortes	Emprestimos	Totaaes	Productos dos volumes pelos transportes parciaes
	m ³	m ³	m ³	
1.º	129.132.20	97.033.90	226.166.10	65.788.812.00
2.º	177.955.58	104.948.72	282.904.30	66.056.980.40
3.º	44.559.80	—	44.559.80	12.269.210.00
	383.647.58	201.982.62	553.630.20	144.115.002.40

Transporte médio geral 144.115.002.40
 553.630.20 = 260
 Movimento por metro corrente 553.630.20 m³
 22.400 = 24.7

Orçamento

Designação dos trabalhos	N.os da tabella	Quantidades	Preços das unidades	Importancias
Excavação em terra com transporte de 260 m. . .	4 e 8	m ³ 543.630	1\$180	641:483\$400
Excavação em pedra com transporte de 100 m. . .	7 e 8	10.000	5\$160	51:500\$000
Alvenaria de pedra secca.	16	248	14\$000	3:472\$000
Alvenaria de pedra com argamassa de 2 de cal e 3 de areia	17	825	30\$000	24:750\$000
Alvenaria de lajões sem argamassa.	19	45	18\$000	810\$000
Alvenaria de lajões com argamassa 2 de cal e 3 de areia	19 e 38	5	22\$800	114\$000
Alvenaria ordinaria com argamassa de 1 de cimento e 4 de areia. . .	16 e 37	192	38\$000	7:296\$000
Alvenaria de aparelho	18	156	80\$000	12:480\$000
Empedramento.	31	42	14\$000	588\$000
Assentamento da via permanente com lastro e 50 % dos dormentes . .	—	m 22.400	5\$500	123:200\$000
Total				865:693\$400
Custo kilometrico	38:647\$000			

Jundiaby, 29 de Abril de 1902.

Hermillo Alves—1.º Engenheiro.

Estudos e locação

Durante o anno fez-se a revisão do traçado e locação do trecho do Ramal dos Agudos, compreendido entre o rio Tieté e á villa de Pederneiras.

Foi estudado o ramal de Piracicaba, tendo sido organisados tres projectos distinctos. Pelo primeiro projecto, em que foram empregadas declividades até 0,016 e excepcionalmente a de 0,018 em um pequeno trecho, e curvas de 300 metros de raio minimo, a extensão do ramal era de 46 kilometros.

No segundo projecto, com a declividade maxima de 0,040 e raio minimo de 200 metros, o desenvolvimento da linha era de 40 kilometros.

A Companhia adoptaria a tracção electrica, na hypotese de ser executado este projecto. O terceiro projecto, emfim, com a declividade maxima de 0,022 e raio minimo de 200 metros, ficou com 43 kilometros.

Em todos estes projectos o entroncamento do ramal seria no kilometro 78 + 400 m. da linha em trafego, entre o posto telegraphico de Pombal e a estação de Villa Americana.

Foi estudada uma sub-variante do 3.º projecto, com entroncamento em Villa Americana, o qual teria 40 kilometros.

Foram estudados no campo 49 kilometros de linhas para o primeiro projecto e 75 kilometros de variantes para os outros.

Os trabalhos de campo tiveram começo em Maio e todos os serviços de campo e escriptorio foram terminados em Dezembro.

Despeza

A despeza dos estudos e da construcção das linhas foi a seguinte:

	Até 1901	Em 1902	Total
Ramal do Mogy-Guassù	2.578:579\$649	2.364:097\$362	4.942:677\$011
Prolongamento de Jaboticabal á Bebedouro	80:978\$292	3.024:111\$765	3.105:090\$057
Prolongamento do Ramal dos Agudos	236:146\$888	938:974\$121	1.175:121\$009
Prolongamento do Ramal do Jahú	23:614\$465	7:383\$075	30:997\$540
Ramal de Piracicaba	—	64:622\$645	64:622\$645
Modificação da linha de Jundiahy a Campinas	3:708\$239	13:597\$067	17:305\$306
Totaes	2.923:027\$533	6.412:786\$035	9.335:813\$568

Pessoal

O pessoal tecnico da divisão da “Construcção” foi o seguinte:

Chefe da Construcção	1
1.º Engenheiro	1
Chefes de Secção	6
Ajudantes	10
Desenhistas	3
Total	21

Houve no quadro algumas alterações: o engenheiro M. Araujo Bacellar, terminado o serviço em sua secção, no ramal do Mogy-Guassú, passou para o prolongamento do ramal do Jahú; mas, tendo sido adiada a construcção d'esta linha, foi encarregado da revisão e locação do trecho do ramal dos Agudos, compreendido entre o rio Tieté e á villa de Pederneiras, tendo como ajudantes os engenheiros Alfredo Niemeyer, Roberto Marinho de Azevedo e José Ayroza Galvão Junior.

Depois de concluido este trabalho foi removido o mesmo engenheiro Bacellar com seus ajudantes para a 1.ª secção dos estudos do ramal de Piracicaba. Para a 2.ª secção d'este ramal foi nomeado o engenheiro Prospero Ariani, tendo como ajudantes os engenheiros F. Salles Queiroga e Rodolpho P. Velloso, ficando tambem addido a essa secção o alumno premiado da Escola Polytechnica de S. Paulo, engenheiro Mario Freire.

Por motivo de doença, retirou-se do serviço, em Outubro, o engenheiro R. P. Velloso.

Os desenhistas Herman Perrad e Affonso Soffner, por não serem mais necessarios os seus serviços, foram dispensados, o primeiro em Outubro e o outro em Novembro. Continuou empregado apenas o desenhista João Baptista Carneiro.

No ramal de Mogy-Guassú continuaram os engenheiros B. Queiroz Cattoni e Alberto Horta, com o ajudante Leopoldino Faria.

A secção do ramal dos Agudos continuou a cargo do engenheiro E. Busch Varella, tendo por ajudante o engenheiro Alvaro Barroso.

Egualmente não houve alteração no prolongamento de Jaboticabal á Bebedouro, a cargo do engenheiro Gabriel Junqueira, auxiliado pelos engenheiros Mario Roxo, Francisco Godoy e Julio P. Leme.

O 1.^o engenheiro, Dr. Hermillo Alves, continuou á testa dos estudos e projectos das novas linhas.

Ao concluir, tenho a satisfação de declarar que todos os meus companheiros de trabalho tornaram-se dignos de louvores pelo zelo e dedicação com que cumpriram seus deveres, prestando á Companhia valiosos serviços.

Jundiahy, 5 de Maio de 1903.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da Construcção.

VI

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

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório dos trabalhos d'esta divisão, executados durante o anno de 1902.

I. — Material rodante

O effectivo do material rodante, em serviço e reparação era, em 31 de dezembro de 1902, o seguinte:

Designação	BITOLA DE				TOTAL
	1. ^m 60	1. ^m 00	0. ^m 60		
			Santa Rita	Descalvadense	
Locomotivas	68	59	4	3	134
Carros especiaes	11	5	—	—	16
Carros de passageiros	52	56	4	3	115
Carros de bagagens e correio	26	14	1	—	41
Carros para animaes de raça	2	—	—	—	2
Carros para transporte de carruagens	1	—	—	—	1
Vagões diversos	1471	821	24	12	2328
Vagões guindaste	3	1	—	—	4

Locomotivas

O seguinte quadro mostra o numero, typo e elementos mais essenciaes das locomotivas.

BITOLA DE 1.^m60

Typo	Numeros	Rodas Motrizes		Diametro do cilindro em milímetros	Curso do eixo em milímetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directa	Tubular
Passageiros . . .	1 a 4	4	1.520	400	550	22200	30000	3700	m ² 6.7492	m ² 66.5439
» . . .	5 a 8	4	1.216	425	600	24000	35000	5700	m ² 8.0700	m ² 93.5313
» . . .	9 a 11	4	1.670	412	550	22225	33000	3570	m ² 7.9610	m ² 81.8882
» . . .	12 a 15	6	1.391	425	550	27000	35500	4400	m ² 7.8920	m ² 93.7375
» . . .	22	4	1.670	425	550	23800	36800	4760	m ² 10.2654	m ² 79.9869
» . . .	24 e 26	4	1.576	406	610	23600	36800	4060	m ² 9.1048	m ² 81.3198
» . . .	25	4	1.576	254 431	610	23600	37000	4060	m ² 9.1048	m ² 81.3198
» . . .	38 a 41	4	1.670	305 508	610	34900	48000	6600	m ² 10.1241	m ² 123.6214
» . . .	48 a 50	4	1.670	305 508	610	36050	51700	8300	m ² 10.8968	m ² 133.1924
» . . .	68	6	1.720	482	660	46723	60953	8720	m ² 11.8822	m ² 170.7969
» . . .	69	6	1.720	355 609	660	46703	62929	8698	m ² 11.8822	m ² 170.7969

Tipo	Numeros	Rodas Motrizes		Diámetro do cilindro em millímetros	Curso do embolo em millímetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superfície de aquecimento	
		Numero	Diámetro em metros			Adherente	Total		Directa	Tubular
Cargas	17 a 18	8	1.216	500	600	41320	46245	8170	m ² 8.9212	m ² 121.3000
»	19 a 21	8	1.216	450	600	40620	45320	6390	m ² 8.2275	m ² 107.2512
»	27 e 28, 33 a 37	8	1.271	329 533	610	45000	54200	8340	m ² 11.1365	m ² 135.2822
»	29	8	1.271	508	610	45000	53700	8340	m ² 11.1365	m ² 135.2822
»	42 a 47, 54 a 57	8	1.250	375 625	700	65900	74779	17445	m ² 13.1412	m ² 176.5935
»	58 a 63	8	1.250	351 581	700	56153	64100	11560	m ² 10.1289	m ² 148.0058
Manobras	23	4	1.291	400	550	32800	39000	4670	m ² 7.2358	m ² 93.7170
»	30 a 32	6	0.915	456	456	24500	28500	4830	m ² 4.3654	m ² 40.5047
»	51 a 53, 64 a 67	6	1.118	508	568	28460	31800	4300	m ² 4.2005	m ² 40.5065

LOCOMOTIVAS

Typo	Numeros	Rodas Motrizes		Curso do eixo em milímetros	Diametro do cilindro em milímetros	Curso do eixo em milímetros	Peso em kilogrammas		Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros				Adherente	Total	Directa	Tubular
Passageiros	{ 1 a 2, 6 a 8, 11 a 13, 16 e 17	4	1.085	305	457	12700	19151	2035	m ² 5.6253	m ² 52.3318
"	24	4	1.085	330	457	13600	20412	2567	m ² 5.5023	m ² 81.7500
"	9 e 10	6	1.016	335	457	16864	.	3173	m ² 5.7524	m ² 71.4523
"	28 a 30, 36 a 40	6	1.143	381	508	19958	36308	3610	m ² 5.5619	m ² 80.4893
Cargas	{ 3 a 5 14 e 15, 18 a 23 26 e 27	8	0.940	381	457	21772	25401	3950	m ² 6.3212	m ² 91.1501
"	25	8	0.940	381	508	23687	27216	4390	m ² 5.2137	m ² 81.2122
"	31 a 34, 41 a 52	8	0.940	406	508	25500	29000	4717	m ² 5.2137	m ² 81.2122
"	53 a 55	8	1.011	398	505	29850	32500	5645	m ² 6.0509	m ² 74.0606
Manobras	56 a 59	6	0.960	379	455	29500	31800	4768	m ² 5.3100	m ² 51.2549

BITOLA DE 0.^m60

Typo	Numero	Rodas motrizes		Diámetro dos cylindros	Curso do embolo	Força de tracção	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diámetro				Directa	Tubular
Passageiros .	3 e 4	4	0.750	225	350	1618	m ² 2.4886	m ² 14.8920
»	5	4	0.937	225	400	1488	m ² 3.4928	m ² 20.7862
Cargas	1 e 2	4	0.675	200	350	1420	m ² 3.0360	m ² 15.2138
»	6	6	0.725	278	406	2262	m ² 2.6183	m ² 17.8677
»	7	6	0.725	279	406	3386	m ² 3.2171	m ² 24.4863

Os quadros anteriores em nada differem dos do anno de 1901, nas bitolas de 1.^m00 e 0.^m60; na bitola de 1.^m60, porém, vemos que não consta mais a locomotiva n.º 16. Esta locomotiva era compound do typo Webb, de 3 cylindros. Como tal typo não offerecesse vantagem alguma e sua substituição seria muito dispendiosa, resolvemos desmontar a locomotiva aproveitando a caldeira para a machina fixa das officinas mecanicas.

No relatorio de 1899 iniciamos um estudo comparativo dos resultados economicos entre os consumos de carvão e oleo nas machinas 68 e 69, uma simples e outra compound, mas ambas identicas no peso adherente, esforço de tracção, superficie de aquecimento e em todos os detalhes do mecanismo.

Presentemente vamos continuar este estudo, tomando para base o consumo de combustivel e lubrificante desde que as locomotivas começaram a trabalhar, isto é, desde Junho de 1899, até 31 de Dezembro de 1902.

Carvão por locomotiva kilometro

Machina 68 (simples)	kg. 10.77
Machina 69 (compound)	10.18

Excesso de consumo da simples sobre a compound
0.kg.59 ou 5.79 %.

Oleos por locomotiva kilometro

	lit.
Machina 68 (simples)	0.070
Machina 69 (compound)	0.067

Excesso de consumo da simples sobre a compound 0.lit.003 ou 4.47 %.

Os preços médios de carvão e de oleos, de 1899 a 1902 tem sido respectivamente de 508947 réis por tonelada e 598 réis por litro. Os percursos kilometricos foram:

Machina 68.	172674 kilometros
Machina 69.	183333 »

Nessas condições a despeza total das duas machinas, foi a seguinte, no periodo considerado:

Carvão

	k.	
Machina 68. 172674 × 10.77 = 1860 tons. por		94:761\$420
Machina 69. 183333 × 10.18 = 1867 „ „		95:118\$049

Oleos

	lit.	
Machina 68 . 172674 × 0.070 = 12087 lit. por		7:228\$026
Machina 69 . 183333 × 0.067 = 12283 „ „		7:345\$234

Total

Machina 68.	101:989\$446
Machina 69.	102:463\$283

O preço do consumo de carvão e oleos por locomotiva kilometro, foi, pois, para

Machina 68	590. ^{rs.} 6
Machina 69	558. ^{rs.} 8

A vantagem economica da compound sobre a simples foi por conseguinte de 31.^{rs.}8 por locomotiva kilometro.

Em reparações despendeu-se até o dia 31 de Dezembro de 1902

Machina 68	47:382\$838
Machina 69	44:384\$216

Diferença a favor da compound. 2:998\$622

Ainda não é tempo de podermos julgar com rigor a média das reparações de ambas as locomotivas, por isso que nenhuma das duas ainda precisou de uma grande reparação. Em pouco tempo o valor dos concertos da 69 crescerá de

muito, porque já se notou uma fenda longitudinal entre os cylindros de baixa e alta pressão, o que em curto praso condemnará os mesmos cylindros. Por isso já encommendamos e recebemos um jogo de cylindros para trabalharem sómente com alta pressão, transformando assim a machina compound em simples. Especificámos nessa encommenda valvulas cylindricas que, nos parece, darão resultados muito satisfactorios quanto á economia de reparações e lubrificação.

O estado do material da tracção, em 31 de Dezembro de 1902, era o seguinte:

Bitola de 1. ^m 60	}	Em bom estado	30
		Em estado regular . . .	32 ⁽¹⁾
		Em reparação	6
		Total	68
Bitola de 1. ^m 00	}	Em bom estado	25
		Em estado regular . . .	29
		Em reparação	5
		Total	59
Bitola de 0. ^m 60	}	Em bom estado.	2
		Em estado regular . . .	4
		Em reparação.	1
		Total	7

CARROS E VAGÕES

A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes possuia a 31 de Dezembro de 1902 um total de 2506 vehiculos diversos assim divididos:

Designação	Carros	Vagões	Total
Bitola de 1. ^m 60	92	1474	1566
Bitola de 1. ^m 00	75	822	897
Bitola de 0. ^m 60 (Santa Rita).	4	24	28
Bitola de 0. ^m 60 (Descalvadense).	3	12	15
Total geral	174	2332	2506

⁽¹⁾ Incluimos sob a denominação de *estado regular* todas as locomotivas, enjos percursos, depois de soffrerem grandes reparações, são proximamente de 40000 kilometro da bitola de 1.^m60, 20000 na bitola de 1.^m00 e 10000 na bitola de 0.^m60.

Esses vehiculos ficam assim discriminados por suas classes e bitolas.

Carros — BITOLA DE 1.^m60

Designação	Procedencia	Tipo	N.º de rodas	Lotação	Peso em Kilogrammas	Numero em			Total por especie	
						Serviço	Reparação	TOTAL		
Carros espe- ciais	Estados Unidos—carro de luxo " —carro de inspecção. Brasil—carro de pagamento.	Americano " " " "	8 8 8	— — —	19180 19880 19225	1	—	1	1	
						1	—	1		
						1	—	1		
	Inglaterra, transformado nas Officinas para carros funebres. Inglaterra, transformado nas Officinas para presos. Inglaterra, transformado nas Officinas para doentes (1. ^a classe). Inglaterra, transformado nas Officinas para doentes (2. ^a classe). Inglaterra, transformado nas Officinas para pagador	Inglez " " " " " " " "	4 4 4 4 4	— — — — —	6525 6525 7615 6800 8200	2	—	2	2	
						1	—	1		
						2	—	2		
						2	—	2		
						—	1	1		
	Carros de 1. ^a classe	Brasil (Officinas de Jundiaby). " " Estados Unidos Inglaterra, (transformado nas Officinas). " " " "	Americano " " " " " " " "	8 8 8 4 8	52 40 40 10 48	21405 17440 19300 7800 19060	1	—	1	1
							2	—	2	
							12	1	13	
1							—	1		
3							—	3		
19							1	20		
						10	1	11	11	

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros de 2. ^a classe	Brasil (Officinas de Jundiahy)	Americano	8	76	19800	1	—	1	21
	"	"	8	60	16800	3	—	3	
	Estados Unidos	"	8	70	17800	12	—	12	
	Inglaterra	"	8	79	18200	4	1	5	
						20	1	21	
Carros compostos de 1. ^a e 2. ^a classe	Brasil (Officinas de Jundiahy)	Americano	8	54	19150	1	—	1	11
	Estados Unidos	"	8	60	19300	6	2	8	
	Inglaterra	"	8	58	17550	2	—	2	
						9	2	11	
Carros para bagagem	Inglaterra, (transformado nas Officinas)	Inglez	4	—	6340	5	1	6	18
	Estados Unidos	Americano	8	—	13300	1	1	2	
	"	"	8	—	17880	10	—	10	
						16	2	18	
Carros de Correio	Estados Unidos, transformado nas Officinas.	Americano	8	—	16000	2	—	2	8
	"	Inglez	4	—	7300	4	—	4	
	Inglaterra, transformado nas Officinas	"	6	—	11700	1	—	1	
	Brasil, (Officinas de Jundiahy)	Americano	8	—	16125	1	—	1	
						8	—	8	

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros para animaes de luxo	Inglaterra	Inglez	4	—	6960	2	—	2	2
						2	—	2	
Carros para carruagens	Brasil, (Officinas de Jundiaby)	Inglez	4	—	6350	1	—	1	1
						1	—	1	
TOTAL GERAL.									92

Vagões — BITOLA DE 1.^m60

Designação	Procedencia	Tipo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em Kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões cobertos com freio e com compar-timento para guardas.	Brasil (Officinas de Jundiahy).	Inglez	4	10000	7500	26	1	27	238
	"	Americano	8	16000	13300	25	—	25	
	Inglaterra	Inglez	4	10000	7000	74	2	76	
	"	Americano	8	18000	13700	57	3	60	
	Belgica	Inglez	4	10000	7200	45	5	50	
						227	11	238	
Vagões cobertos com freio e sem compar-timento para guardas.	Brasil (Officinas de Jundiahy)	Inglez	4	10000	7100	26	1	27	153
	Inglaterra	"	4	10000	6200	74	2	76	
	Belgica	"	4	10000	6500	45	5	50	
						145	8	153	
Vagões cobertos sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	10000	6000	323	6	329	511
	Belgica	"	4	10000	6200	30	—	30	
	Brasil (Officinas de Jundiahy)	"	4	10000	5600	137	3	140	
	Inglaterra	"	6	14000	9800	12	—	12	
						502	9	511	

Designação	Procedencia	Tipo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em		Total por especie
						Serviço	Reparação	
Vagões abertos sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	10000	5000	82	—	82
	Belgica	"	4	10000	5000	20	—	20
	Brasil (Officinas de Jundiaby)	"	4	10000	5300	145	4 149	149
	Inglaterra	"	6	14000	8300	7	—	7
	Brasil (Officinas de Jundiaby)	"	6	14000	8300	9	2 11	11
	Inglaterra	Americano	8	18000	11200	25	5 30	30
	Belgica	"	8	18000	11850	90	—	90
	Estados Unidos	"	8	18000	11000	27	3 30	30
	Brasil (Officinas de Jundiaby)	"	8	18000	10200	25	—	25
	Inglaterra (tender do guindaste de P. Ferreira)	"	Inglez	4	10000	5400	1	—
						431	14 445	445
Vagões abertos para trilhos e madeira.	Inglaterra	Inglez	4	10000	4600	14	—	14
	Brasil (Officinas de Jundiaby)	"	4	10000	6650	15	—	15
		"	4	10000	4600	11	—	11
						40	—	40
Vagões sem freio para animaes.	Inglaterra	Inglez	4	10000	6700	6	—	6
	Brasil (Officinas de Jundiaby)	"	4	10000	6700	22	—	22
						28	—	28

Designação	Procedencia	Tipo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões para lastro sem freio.	Inglaterra Estados Unidos	Inglez ”	4 4	9000 9000	5000 4800	14	—	14	54
						38	2	40	
						52	2	54	
Vagões soccorro	Inglaterra Brasil (Officinas de Jundialhy)	Inglez Americano	4 8	10000 30000	5600 13000	1	—	1	2
						1	—	1	
						2	—	2	
Vagões guindaste	Inglaterra ”	Inglez ”	6 4	— —	— —	1	—	1	3
						2	—	2	
						3	—	3	
TOTAL GERAL									1474

Em 31 de Dezembro de 1902 era o seguinte o estado d'esse material:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	85	1430	1515
Em reparação em Jundiahy	7	44	51
Total geral	92	1474	1566

Um carro composto construido nas officinas de Jundiahy foi transformado em carro de pagamento. Construiu-se nas mesmas officinas um carro de correio, de 8 rodas.

Nos vagões não houve alteração alguma.

O quadro seguinte mostra o effectivo do material rodante da bitola de 1.^m60 de 1889 para cá.

ANNOS	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1889	33	518	551
” ” 1890	45	548	593
” ” 1891	65	755	820
” ” 1892	64	857	921
” ” 1893	66	918	984
” ” 1894	91	1053	1144
” ” 1895	91	1185	1276
” ” 1896	97	1249	1346
” ” 1897	97	1414	1511
” ” 1898	98	1414	1512
” ” 1899	98	1418	1516
” ” 1900	98	1421	1519
” ” 1901	91	1471	1562
” ” 1902	92	1471	1563

Observação: — Não figuram nos vagões acima mencionados os tres vagões guindaste.

A numeração dos carros é representada pelo quadro abaixo:

Numeração	N. de carros	Descrição	N. de rodas	Numero de logares
N.º 000	1	Carro de luxo	8	25 logares
" 00	1	" " inspecção	8	22 "
" 6	1	" " pagamento	8	" "
" 1	1	" para presos	4	26 "
" 2	1	" de 1.ª classe.	4	10 "
" 3 e 4	2	" " 1.ª " para doentes	4	17 " { 30 de 2.ª classe
" 5	1	" composto	8	54 " { 24 " 1.ª "
" 7 a 10	4	Break de bagagem	8	" "
" 11 a 20	10	Carro de 2.ª classe	8	70 logares
" 21 e 22	2	" " 2.ª " para doentes	4	9 " { 24 de 1.ª classe
" 23	1	" composto	8	60 " { 36 " 2.ª "
" 24	1	" funebre	4	8 logares e cadaver no centro
" 25 e 26	2	" composto	8	58 " { 22 de 1.ª classe
" 27 e 28	2	" "	8	56 " { 36 " 2.ª "
" 31	1	" correio	6	" "
" 32	1	" "	8	" "
" 33	1	" de 1.ª classe	8	52 logares
" 34	1	" " 2.ª "	8	76 "
" 35	1	" " 1.ª "	8	40 "
" 36	1	" " 2.ª "	8	60 "
" 37 a 39	3	" " 1.ª "	8	48 "
" 40 a 44	5	" " 2.ª "	8	70 "
" 45 e 46	2	" " 2.ª "	8	60 "
" 47 e 48	2	" " 2.ª "	8	70 "
" 49 a 52	4	" " 1.ª "	8	40 " { 24 de 1.ª classe
" 53	1	" composto	8	60 " { 36 " 2.ª "
" 54	1	" "	8	56 " { 20 " 1.ª "
" 55 e 56	2	" "	8	60 " { 36 " 2.ª "
" 57 e 58	2	Break de passageiros	8	" "
" 59 e 60	2	Correio	8	" "
" 61 a 64	4	" "	4	" "
" 65 a 68	4	Carro de 1.ª classe	8	40 logares
" 70 a 75	6	" " 1.ª "	8	40 " { 20 de 1.ª classe
" 76	1	" composto	8	56 " { 36 " 2.ª "
" 77 a 82	6	Break de passageiros	8	" "
" 86	1	Carro funebre.	4	8 logares e cadaver no centro
" 87	1	" tableiro	4	" "
" 88 a 93	6	" para bagagem	4	" "
" 94 e 95	2	" " animaes	4	" "
Total .	91			

O carro composto de numero 6 de 8 rodas, 54 logares, 24 de 1.ª classe e 30 de 2.ª, foi transformado nas officinas de Jundiahy para carro de pagamento. Fica o antigo carro de pagamento de n.º 0, nas officinas para ser reconstruido.

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

Vagões para lenha		Breaks duplos cobertos de 4 rodas		Vagões cobertos de 4 rodas		Vagões abertos de 4 rodas		Vagões duplos de 4 rodas para trilhos		Vagões de 4 rodas para gado		Vagões de 4 rodas para lastro		Vagões abertos de 8 rodas		Vagões abertos de 6 rodas		Breaks cobertos de 8 rodas		Vagões cobertos de 6 rodas	
De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A
1402	1416	1	16	17	50	51	56	401	414	83	85	551	564	420	419	421	419	1250	1309	431	431
1419	1421	57	58	52	59	53	64	479	486	146	—	650	689	422	421	423	421	1447	1471	433	433
—	—	61	62	59	60	64	71	—	—	148	—	—	—	424	423	425	423	—	—	435	435
—	—	65	68	63	—	70	74	—	—	501	521	—	—	426	425	427	425	—	—	437	437
—	—	72	73	69	—	74	—	—	—	524	—	—	—	428	427	429	427	—	—	439	439
—	—	75	82	86	—	90	—	—	—	526	—	—	—	430	429	430	429	—	—	441	441
—	—	87	88	89	—	93	94	—	—	—	—	—	—	432	432	432	432	—	—	443	443
—	—	91	92	102	104	97	101	—	—	—	—	—	—	434	434	434	434	—	—	445	445
—	—	95	96	109	—	104	108	—	—	—	—	—	—	436	436	436	436	—	—	447	447
—	—	105	106	112	—	107	108	—	—	—	—	—	—	438	438	438	438	—	—	449	449
—	—	142	143	116	—	111	—	—	—	—	—	—	—	440	440	440	440	—	—	451	451
—	—	162	165	121	122	113	115	—	—	—	—	—	—	442	442	442	442	—	—	453	453
—	—	167	170	124	—	117	120	—	—	—	—	—	—	444	444	444	444	—	—	455	455
—	—	306	309	126	—	123	—	—	—	—	—	—	—	446	446	446	446	—	—	457	457
—	—	357	392	128	—	125	—	—	—	—	—	—	—	448	448	448	448	—	—	459	459
—	—	395	400	130	—	127	—	—	—	—	—	—	—	450	450	450	450	—	—	461	461
—	—	417	418	160	161	129	—	—	—	—	—	—	—	452	452	452	452	—	—	463	463
—	—	522	523	166	—	131	141	—	—	—	—	—	—	454	454	454	454	—	—	465	465
—	—	600	627	171	200	144	145	—	—	—	—	—	—	456	456	456	456	—	—	467	467
—	—	636	637	301	302	147	—	—	—	—	—	—	—	458	458	458	458	—	—	469	469
—	—	642	645	304	305	149	151	—	—	—	—	—	—	460	460	460	460	—	—	471	471

Vagões para lenha		Breaks duplos cobertos de 4 rodas		Vagões cobertos de 4 rodas		Vagões abertos de 4 rodas		Vagões duplos de 4 rodas para trilhos		Vagões de 4 rodas para gado		Vagões de 4 rodas para lastro		Vagões abertos de 8 rodas		Vagões abertos de 6 rodas		Breaks cobertos de 8 rodas		Vagões cobertos de 6 rodas		
De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	
—	—	760	799	345	356	153	159	—	—	—	—	—	—	462	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	871	888	393	394	201	300	—	—	—	—	—	—	464	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	1082	1161	415	—	303	—	—	—	—	—	—	—	466	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	1238	1.49	525	—	310	344	—	—	—	—	—	—	468	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	527	550	416	—	—	—	—	—	—	—	470	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	565	599	487	500	—	—	—	—	—	—	472	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	628	635	1162	1201	—	—	—	—	—	—	474	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	638	641	1310	1311	—	—	—	—	—	—	476	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	646	649	1417	1418	—	—	—	—	—	—	478	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	690	759	—	—	—	—	—	—	—	—	1202	1231	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	800	870	—	—	—	—	—	—	—	—	1312	1401	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	889	1061	—	—	—	—	—	—	—	—	1422	1446	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	1232	1237	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	306	500	251	22	28	54	175	18	85	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões	Vagões

O vagão tubular Belga n.º 152, figura como carro de socorro em lugar do vagão n.º 89, passando este para vagão coberto de mercadorias. O vagão n.º 110 é o tender do guindaste de Porto Ferreira. Os tres vagões guindastes não tem numeração e por isso não figuram na relação acima.

Carros — BITOLA DE 1.^m00

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	LOTACÃO	Peso morto em kilogrammas	Numero de Carros	Total por especie
Carros espeziaes	Brasil (Officinas de Jundiaby) Carro de luxo . . .	Americano	8	—	12750	1	5
	Brasil (Officinas de Rio Claro) Carro de Inspeção	"	8	—	6000	1	
	Brasil (Officinas de Jundiaby) Carro dormitorio.	"	8	—	11620	1	
	Estados Unidos (Carro de Inspeção).	"	8	—	12500	1	
	Inglaterra, transformado nas Officinas de Rio Claro para carro de pagamento	"	8	—	10000	1	
Carros de 1. ^a Classe	Inglaterra	Americano	8	40	9000	1	18
	Estados Unidos	"	8	48	11068	15	
	Brasil (Forjas e Estaleiros)	"	8	48	12000	2	
Carros compostos de 1. ^a e 2. ^a classe.	Inglaterra	Americano	8	44	9000	1	12
	Brasil, (Companhia Constructora)	"	8	48	7000	2	
	Estados Unidos	"	8	46	11068	9	

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	LOTAÇÃO	Peso morto em kilogrammas	Numero de carros	Total por especie	
Carros de 2. ^a classe.	Inglaterra	Americano	8	40	9000	2	26	
	Brasil, (Companhia Constructora)	”	8	62	8000	2		
	Estados Unidos	”	8	50	9072	1		
	Estados Unidos	”	8	75	9526	21		
						26		
Carros de bagagem e correio.	Inglaterra	Americano	8	—	6500	3	14	
	Brasil, (Companhia Constructora)	”	8	—	6500	1		
	Estados Unidos	”	8	—	10430	9		
	Estados Unidos, transformado nas Officinas do Rio Claro	”	8	—	5500	1		
						14		
TOTAL GERAL							75	

Vagões — BITOLA DE 1.^m00

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	LOTAÇÃO	Peso morto em kilogrammas	Numero de vagões	Total por especie
Vagões cobertos com compartimento e freio.	Inglaterra. Brasil, (Companhia Constructora).	Americano ”	8 8	10000 9000	5800 4100	77	92
						15	
Vagões cobertos sem compartimento e com freio.	Inglaterra. Brasil, (Companhia Constructora). Estados Unidos Belgica, (vagões tubulares)	Americano ” ” ”	8 8 8 8	10000 9000 10000 20000	5800 4100 5800 9000	154	458
						25	
						268	
						11	
Vagões cobertos sem freio.	Inglaterra. Brasil, (Companhia Constructora).	Americano ”	8 8	10000 9000	5400 4000	18	23
						5	

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	LOTAÇÃO	Peso morto em kilogrammas	Numero de vagões	Total por especie	
Vagões abertos	Inglaterra.	Americano	8	7000	3500	90	213	
	Brasil, (Companhia Constructora).	”	8	7000	3500	6		
	Estados Unidos	”	8	10000	3500	117		
Vagões para animaes	Estados Unidos	Americano	8	—	5600	27	33	
	Inglaterra.	”	8	—	5600	6		
Vagões de soc-corro	Inglaterra.	Americano	8	—	5800	1	2	
	Brasil, (Officinas do Rio Claro)	”	8	—	5800	1		
Vagão guindaste	Inglaterra.	Americano	8	7000	—	1	1	
TOTAL GERAL.							822	

Em 31 de Dezembro de 1902 o estado do material era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço.	66	747	813
Em reparação em Rio Claro	9	75	84
	75	822	897

O quadro seguinte mostra o augmento do material rodante da bitola de 1.^m00 de 1892 até 1902.

ANNOS	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1892	23	332	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
” ” 1900	75	821	896
” ” 1901	75	821	896
” ” 1902	75	821	896

Observação: Não figura nos vagões acima mencionados o vagão guindaste.

A numeração dos carros é representada pelo quadro abaixo:

Numeração		N.º de carros	Descrição	Numero de logares
N.º	1	1	Carro de pagamento de 8 rodas	
"	2	1	" " inspecção " 8 "	
"	3—4	2	" " 2. ^a classe " 8 "	48 logares
"	5	1	" " composto " 8 "	42 " { 22 de 1. ^a classe
"	6	1	" " 1. ^a classe " 8 "	40 " { 20 " 2. ^a " "
"	7—8	2	" " bagagem " 8 "	
"	9—10	2	" " 2. ^a classe " 8 "	60 "
"	11	1	" " bagagem " 8 "	
"	12—13	2	" " composto " 8 "	44 " { 18 de 1. ^a classe
"	14	1	" " bagagem " 8 "	" { 26 " 2. ^a " "
"	15	1	" " 2. ^a classe " 8 "	70 "
"	16	1	" " composto " 8 "	46 " { 20 de 1. ^a classe
"	17	1	" " dormitorio " 8 "	" { 26 " 2. ^a " "
"	18—19	2	" " 1. ^a classe " 8 "	48 "
"	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 "
"	38—40	3	" " composto " 8 "	46 " { 20 de 1. ^a classe
"	41—44	4	" " 2. ^a classe " 8 "	" { 26 " 2. ^a " "
"	45—47	3	" " bagagem " 8 "	70 "
"	48	1	" " " " 8 "	
"	49	1	" " salão " 8 "	
"	50	1	" " inspecção 8 rodas, 2 varandas	
"	54—55	2	" " 1. ^a classe de 8 rodas	40 "
"	56—61	6	" " 2. ^a " " 8 "	48 "
"	62—66	5	" " composto " 8 "	46 " { 20 de 1. ^a classe
"	67—74	8	" " 2. ^a classe " 8 "	" { 26 " 2. ^a " "
"	75—78	4	" " bagagem " 8 "	70 "
Total .	75			

A numeração dos vagões 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
.	.	.	.	.	.	602	621
.	.	.	.	.	.	642	721
.	.	.	.	.	.	742	761
.	.	.	.	.	.	792	811
213 vagões		33 vagões		103 vagões		472 vagões	

Os vagões de n.^{os} 501 a 511 são tubulares. Os vagões n.^o 254 e n.^o 783 são de socorro. O vagão guindaste não tem numeração e por isso não figura no quadro acima.

Carros — BITOLA DE 0.^m60 — Linha de Santa Rita

Designação	PROCEDENCIA	Tipo	N.º de rodas	LOTAÇÃO	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carro de 1. ^a classe	Estados Unidos	Americano	8	18	6000	1	—	1	1
						1	—	1	
Carro de 2. ^a classe	Estados Unidos	Americano	8	35	6230	2	—	2	2
						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 0.^m 60 — Linha de Santa Rita

Designação	Procedencia	Tipo	N.º de rodas	LOTAÇÃO	Numero em			Total por especie
					Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões fechados	Estados Unidos	Americano	8	5000	12	3	15	15
					12	3	15	
Vagões abertos	Estados Unidos	Americano	8	5000	7	1	8	8
					7	1	8	
Gaiola para ani-maes	Estados Unidos	Americano	8	—	1	—	1	1
					1	—	1	
TOTAL GERAL								24

Em 31 de Dezembro de 1902 o estado d'esse material era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	5	20	25
Em reparação nas oficinas de Jundiahy.	—	4	4
Total geral	5	24	29

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

Carros

Numeração	N.º de carros	Descrição	Numero de lugares
N.º 1 - 2.	2	Carro de 2. ^a classe de 8 rodas.	35 lugares
” 3.	1	” ” 1. ^a ” ” 8 ”	18 ”
” 4.	1	” ” bagagem ” 8 ”	”
” 5.	1	” composto ” 8 ”	30 ”
	5		{ 6 de 1. ^a classe 24 ” 2. ^a ”

Vagões

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões galola 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 vagão		15 vagões	

Carros — BITOLA DE 0.^m60 — Linha Descalvadense

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	LOTACÃO	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros compostos de 1. ^a e 2. ^a classe	Brasil, Companhia Constructora.	Americano	8	24	4000	1	—	1	3
	” Officinas de Jundiahy.	”	8	26	7480	1	—	1	
	” Estados Unidos	”	8	24	6800	1	—	1	
TOTAL GERAL.									3

Vagões — BITOLA DE 0.^m60 — Linha Descalvadense

Designação	Procedencia	Tipo	N.º de rodas	LOTACÃO	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões fechados	Brasil, Companhia Constructora.	Americano	8	5000	—	4	—	4	8
	” Officinas de Jundiaby.	”	8	6000	4250	2	—	2	
	Allemanha.	”	8	7500	—	1	—	1	
	” transformado nas Off. de Jundiaby	”	8	9000	5500	1	—	1	
Vagões abertos	Brasil, (Companhia Constructora)	Americano	8	6000	—	3	—	3	
Vagões para animaes	Brasil, (Officinas Jundiaby)	Americano	8	—	—	1	—	1	
TOTAL GERAL.									12

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

Carros

Numeração	N. de carros	Descrição	Numero de logares	
N.º 1	1	Carro composto de 8 rodas	24 logares	{ 12 de 1. ^a classe 12 „ 2. ^a „
„ 2	1	„ „ „ 8 „	26 „	{ 12 „ 1. ^a „ 14 „ 2. ^a „
„ 3	1	„ „ „ 8 „	24 „	{ 8 „ 1. ^a „ 16 „ 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	
		10	12		
3 vagões		8 vagões		1 vagão	

II — Tracção

Bitola de 1.^m60

O percurso total das locomotivas em 1902 foi de 1691082 kilometros, ou 51557 kilometros menos do que em 1901.

Este percurso decompõem-se do seguinte modo:

Em serviço do trafego:	
Nos trens de viajantes	397112
» » mixtos	68304
» » de cargas	473993
Em manobras e serviço de reserva	741312
Total	1680721
Em serviço da*linha:	
Lastro	10361

No anno de 1901 foi o seguinte o percurso, decomposto do mesmo modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de viajantes	376545
» » mixtos	71782
» » de cargas	533682
Em manobras e serviço de reserva	757891
Total.	1739900

Em serviço da linha:

Lastro	2839
------------------	------

Nos annos, de 1890 a 1902, os percursos totaes foram os seguintes:

Em 1890	751376	
» 1891	1037749	+ 286373
» 1892	1106305	+ 68556
» 1893	1283674	+ 177369
» 1894	1348769	+ 65099
» 1895	1475300	+ 126531
» 1896	1656949	+ 181649
» 1897	1692831	+ 35882
» 1898	1586419	— 106412
» 1899	1593544	+ 7125
» 1900	1585200	— 8344
» 1901	1742639	+ 157439
» 1902	1691082	— 51557

BITOLA DE 1.^m00

Durante o anno de 1902 as locomotivas effectuaram um percurso total de 1701470 kilometros, ou 153609 kilometros mais do que em 1901, assim distribuidos:

Em serviço do trafego:

Nos trens de viajantes	407753
» » mixtos	175808
» » de cargas	620731
Em manobras e serviço de reserva	372386
Total	1575678

Em serviço da linha e construcção:

Lastro	125792
------------------	--------

Em 1901 o percurso total das locomotivas foi de 1547861 kilometros, decomposto do modo seguinte:

Em serviço do trafego:

Nos trens de viajantes	390944
» » mixtos	165058
» » de cargas	612524
Em manobra e serviço de reserva	345725
Total	1514251

Em serviço da linha:

Lastro	33610
------------------	-------

BITOLA DE 0.^m60

O percurso total das locomotivas dos dois ramaes foi de 78424 kilometros, sendo:

Designação	Ramal	Ramal
	de Santa Rita	Descalvadense
Nos trens de passageiros e de cargas . .	39326	13088
Em manobras e serviço de reserva. . .	20192	5818
Total de 1902	59518	18906
Total de 1901	65739	20779
Diferença em 1902.	— 6221	— 1864

O quadro seguinte mostra quantas machinas estiveram em serviço e quaes foram os seus percursos totaes e maximos, em 1902.

BITOLA DE 1.^m60

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO		Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		Total	Maximo de uma Locomotiva	
De 100 a 10000 kilometros	12	47803	8840	9
„ 10000 „ 20000 „	8	112137	18471	37
„ 20000 „ 30000 „	17	419519	29708	56
„ 30000 „ 40000 „	18	623627	39996	29
„ 40000 „ 50000 „	10	434828	48694	69
Superior „ 50000 „	1	53168	53168	65

Em 1901 o numero de machinas em serviço e os respectivos percursos maximos foram:

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO		Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		Total	Maximo de uma Locomotiva	
De 100 a 10000 kilometros .	8	27105	5656	64
„ 10000 „ 20000 „ .	8	110710	19517	48
„ 20000 „ 30000 „ .	23	554238	29344	24
„ 30000 „ 40000 „ .	15	549809	39711	56
„ 40000 „ 50000 „ .	8	339522	46176	65
Superior „ 50000 „ .	3	161255	55508	23

As locomotivas, cujos percursos excederam de 50000 kilometros foram as de numeros 41 e 69, do serviço de trens de passageiros.

O seguinte quadro mostra os percursos medios e totaes, no anno de 1902, das locomotivas da bitola de 1.^m 60, classificadas pelos seus respectivos typos. Taes percursos se referem unicamente ao serviço na tracção dos trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras em estações:

Designação das Locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio

Locomotivas dos trens de passageiros

1 a 4	4	50706	12676
9 a 11	3	33662	11220
22	1	32226	32226
24 a 26	3	110227	36742
38 a 41	4	136979	34244
48 a 50	3	106584	35528
68 e 69	2	93544	46772

Designação das Locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
Locomotivas dos trens de cargas			
5 a 8	4	34639	8659
12 a 15	4	38809	9702
17 e 18	2	12293	6146
19 a 21	3	54747	18249
27 a 29 e 33 a 37	8	203216	25402
42 a 47	6	136768	22794
54 a 57	4	127720	31930
58 a 63	6	210558	35093

Em 1901 esses resultados constam dos eguinte quadro:

Designação das Locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
Machinas dos trens de passageiros			
1 a 4	4	38390	9597
9 a 11	3	64772	21590
22	1	37869	37869
24 a 26	3	75399	25133
38 a 41	4	147924	36981
48 a 50	3	82265	27422
68 e 69	2	96799	48399
Machinas dos trens de cargas			
5 a 8	4	39638	9909
12 a 15	4	36695	9174
17 e 18	2	23650	11825
19 a 21	3	63625	21208
27 a 29 e 33 a 37	8	212854	26607
42 a 47	6	183012	30502
54 a 57	4	100987	25247
58 a 63	6	226788	37798

Dos dois quadros anteriores verifica-se que foram os seguintes os percursos médios das duas grandes classes de locomotivas:

	Em 1902	Em 1901
Locomotivas de trens de passageiros.	28196	27171
" " " " cargas . .	22128	23980

BITOLA DE 1.^m00

Em 1902 foram estes os percursos totaes e maximos das locomotivas:

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO		Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		Total	Maximo de uma Locomotiva	
De 100 a 10000 kilometros .	—	—	—	—
" 10000 " 20000 " .	6	90535	17526	2
" 20000 " 30000 " .	31	795998	29899	46
" 30000 " 40000 " .	15	494930	37403	17
" 40000 " 50000 " .	6	267326	48810	37
Superior " 50000 " .	1	52681	52681	30

Só a locomotiva de passageiros n.º 30 fez percurso superior a 50000 kilometros. A locomotiva de cargas n.º 15 fez o percurso maximo entre as da sua classe correndo 34657 kilometros.

Em 1901 o numero de machinas em serviço e seus percursos maximos foram:

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO		Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		Total	Maximo de uma Locomotiva	
De 100 a 10000 kilometros .	1	4423	4423	8
" 10000 " 20000 " .	14	214043	19171	45
" 20000 " 30000 " .	25	642401	29654	41
" 30000 " 40000 " .	13	428216	35913	36
" 40000 " 50000 " .	5	208274	43041	29
Superior " 50000 " .	1	50504	50504	38

Em 1902, foram os seguintes os percursos médios e totaes das locomotivas de bitola de 1.^m00 classificadas pelos seus respectivos typos:

Designação das Locomotivas	Numero de Locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
Machinas dos trens de passageiros			
1 e 2, 6 a 8, 11 a 13, 16 e 17	10	264829	26483
9 e 10	2	47670	23835
24	1	17123	17123
28 a 30, 35 a 40	9	384438	42715
Machinas dos trens de cargas			
3 a 5	3	82159	27386
14 e 15, 18 a 23, 26 e 27	10	293557	29356
25, 31 a 34, 41 a 52	17	456826	26872
53 a 55	3	82376	27458

Em 1901, esses resultados acham-se consignados no seguinte quadro:

Designação das Locomotivas	Numero de Locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
Machinas dos trens de passageiros			
1 e 2, 6 a 8, 11 a 13, 16 e 17	10	186385	18638
9 e 10	2	27391	13695
24	1	32074	32074
28 a 30, 35 a 40	9	363454	40384
Machinas dos trens de cargas			
3 a 5	3	88824	29608
14 e 15, 18 a 23, 26 e 27	10	288840	28884
25, 31 a 34, 41 a 52	17	423105	24888
53 a 55	3	79772	26591

Percurso de Vehiculos

BITOLA DE 1.^m60

Os carros e vagões tanto em serviço do trafego como da linha percorreram em 1902, na C. P. e S. P. R. 22647804 kilometros.

Este percurso decompõe-se da seguinte fórma:

Anno de 1902	{	Percurso de carros.	5300353 kilom.	}	22647804 kilm.
		„ „ vagões	17347451 „		
Anno de 1901	{	Percurso de carros.	4931589 kilom.	}	23859534 kilm.
		„ „ vagões	18927945 „		
Houve um percurso menor em 1902 de . . .					1211730 kilm.

O percurso de carros S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi: em 1902, 620724 kilometros contra 1170655 kilometros no anno de 1901.

O percurso de vagões S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1902, 6186312 kilometros, ao passo que em 1901 havia sido de 8447238 kilometros.

Os percursos de vehiculos S. P. R. e C. P., nas nossas linhas, foram:

Anno de 1902	{	Carros	5377225 kilom.	}	22973286 kilom.
		Vagões	17596061 „		
Anno de 1901	{	Carros	5049090 kilom.	}	24798311 kilom.
		Vagões	19749221 „		
Diferença para menos em 1902.					1825025 kilom.

BITOLA DE 1.^m00.

O percurso total de vehiculos, em serviço do trafego e da linha foi o seguinte:

Anno de 1902	{	Percurso de carros .	4809482 kilm.	}	22898732 kilm.
		„ „ vagões.	18089250 „		
Anno de 1901	{	Percurso de carros .	4611246 kilm.	}	22577000 kilm.
		„ „ vagões.	17965754 „		
Diferença para mais em 1902.					321732 kilm.

BITOLA DE 0.^m60

(Linha de Santa Rita)

O percurso total de vehiculos foi o seguinte:

Anno de 1902	{	Percurso de carros.	125270	kilm.	}	345524	kilm.	
		„ „ vagões	220254	„				
Anno de 1901	{	Percurso de carros.	119805	kilm.	}	393918	kilm.	
		„ „ vagões	274113	„				
Diferença para menos em 1902.							48394	kilm.

(Linha Descalvadense)

O percurso total dos vehiculos foi, nesse ramal, o seguinte:

Anno de 1902	{	Percurso de carros.	29860	kilm.	}	85782	kilm.	
		„ „ vagões	55922	„				
Anno de 1901	{	Percurso de carros.	30676	kilm.	}	103667	kilm.	
		„ „ vagões	72991	„				
Diferença para menos em 1902.							17885	kilm.

Nas diversas linhas, os mezes de maior percurso de vehiculos foram os que constam no seguinte quadro:

ANNOS	Mezes	Bitola de	Bitola de	Bitola de	Bitola de
		1. ^m 60 Vehiculos C.P. e S. P. R.	1. ^m 00	0. ^m 60 Santa Rita	0. ^m 60 Descalvadense
1902	Agosto	2564761	2510404	36746	. . . . .
	Outubro . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	9170
1901	Setembro . . .	. . . . .	. . . . .	45861	. . . . .
	Outubro	3077199	3032706	. . . . .	. . . . .
	Novembro . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	10696

Condução de trens

BITOLA DE 1.^m 60

A despesa com esta verba do serviço da locomoção foi em 1902 de 1058:3218733 réis, assim discriminada:

Pessoal

Machinistas, foguistas e limpadores	375:617\$750
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	18:2518210
Collocação de grelhas, guarda fogo e outros materiaes de uso corrente nas machinas em serviço	5:968\$400
Lubrificação de vehiculos	2:471\$360
	<hr/>
	402:308\$720

Material

Carvão	186:152\$964
Lenha	337:6508120
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	66:160\$913
Estopa	15:0398226
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios.	16:3338466
Materiaes diversos de uso corrente para loco- motivas, tijolos para guarda fogo, grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharóes, enchimentos para caixas, lâ de Berlim, etc.	34:6768324
	<hr/>
	656:0138013

No anno de 1901, foi de 1557:9348027 réis a despesa total com a condução de trens, de accôrdo com o que segue:

Pessoal

Machinistas, foguistas e limpadores	348:848\$830
Reparações de caixas d'agua, encanamantos e accessorios	9:709\$140
Collocação de grelhas, guarda fogo e outros materiaes de uso corrente nas machinas em serviço	7:0578780
Lubrificação dos vehiculos	2:2728980
	<hr/>
	367:8888730

Material

Carvão	393:842\$854
Lenha	268:381\$748
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	75:392\$698
Estopa	13:808\$275
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua seus encanamentos e accessorios.	7:247\$335
Materiaes diversos de uso corrente, tijolos para guarda fogo, grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharóes, etc.	31:372\$387
	<hr/>
	790:045\$297

Comparando as despesas da mesma especie, correspondentes aos annos de 1902 e 1901, teremos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1902	Em 1901	Em 1902
Machinistas, foguistas e limpadores	375:617\$750	348:848\$830 +	26:768\$920
Reparação de caixas d'agua	18:251\$210	9:709\$140 +	8:542\$070
Collocação de materiaes diversos	5:968\$400	7:057\$780 -	1:089\$380
Lubrificação de vehiculos	2:471\$360	2:272\$980 +	108\$380
	<hr/>		
	402:308\$720	367:888\$730 +	34:419\$990

Material

	Em 1902	Em 1901	Em 1902
Carvão	18 :152\$964	393:842\$854 -	207:689\$890
Lenha	337:650\$120	268:381\$748 +	69:268\$372
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos, etc.	66:160\$913	75:392\$698 -	9:231\$785
Estopa	15:039\$226	13:808\$275 +	1:230\$951
Reparação de caixas d'agua.	16:333\$466	7:247\$335 +	9:086\$131
Materiaes diversos de uso corrente.	34:676\$324	31:372\$387 +	3:303\$937
	<hr/>		
	656:013\$013	790:045\$297 -	134:032\$284

A redução das despesas no material foi ainda consideravel e isto devido á substituição que vamos fazendo, em todas as locomotivas, do combustivel carvão pela lenha.

Nas despesas de conducção de trens relativas ao Pessoal nota-se na verba machinistas, foguistas e limpadores um accrescimo de 26:768\$920 réis; esse augmento de despesa foi devido á generalisação do emprego da lenha em todos os trens.

Não só foi necessario por esse motivo augmentar o ordenado dos foguistas e machinistas para renumerar o excesso de trabalho que resulta do emprego d'esse combustivel, como tambem o accrescimo de muitos trens especiaes nocturnos necessarios para o carregamento e transporte d'aquelle combustivel dos pontos em que elle é extrahido até os depositos em que é distribuido ás machinas, fez com que fosse preciso manter durante os mezes em que é menor o numero de trens, um pessoal de machinistas e foguistas superior ao que se empregava, quando era geral o uso do carvão.

Nota-se tambem na verba Reparação de caixas d'agua um accrescimo de despesa bastante importante tanto em material como em pessoal; já ha dous annos iniciámos o melhoramento tanto das caixas d'agua como dos respectivos encanamentos em todos os pontos da bitola de 1.^m60.

Tem sido necessario para esse fim substituir muitos encanamentos por outros de maior diametro, e augmentar o volume das caixas d'agua collocando n'ellas maior numero de chapas. Esse serviço, que ainda não está inteiramente concluido, justifica o augmento de despesa que acabamos de citar e que consta tambem da comparação relativa á mesma verba dos annos de 1898 e 1899.

Os diagrammas n.^{os} **1. 2. 3 e 4** dão uma idéa clara das despezas, nos ultimos 6 annos, feita com o combustivel; da quantidade absoluta de lenha e carvão gastos; os preços medios d'esses materiaes; e o numero de vehiculos kilometros rebocados em nossas linhas.

Continúa-se a extender a todos os trens o emprego da lenha como combustivel, sendo inutil insistir sobre os resultados satisfactorios, já demonstrados nos relatorios anteriores e dos quaes dão idéa cabal os diagrammas que se referem á conducção de trens. Tem-se empregado actualmente, nos trens de passageiros, exclusivamente esse combustivel. sem que disso tenha resultado qualquer anormalidade na marcha, ou atrazos de alguma importancia, mesmo no P. R. 1 e P. R. 2,

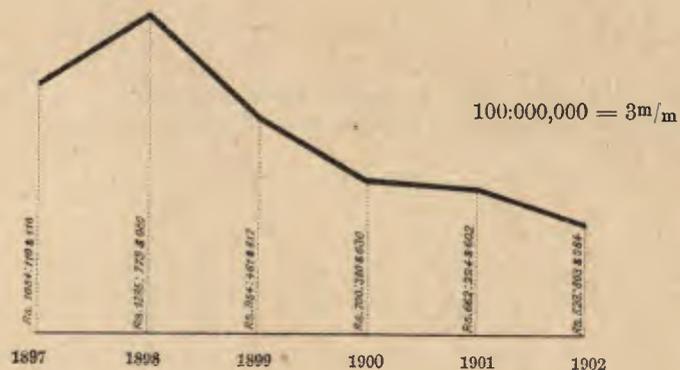
apesar de serem trens pesados e de percursos longos sem paradas intermediarias. Temos verificado que não obstante o preço baixo a que tem attingido ultimamente o carvão, a economia realisada nos trens de passageiros, pela substituição d'este combustivel pela lenha, importará no corrente anno em 80:000\$000 no minimo.

O diagramma n.º 5 dá, para os ultimos 6 annos na bitola de 1.^m60, a despeza com lubrificantes para locomotivas, o seu consumo e a media do consumo por locomotiva kilometro.

Com a introdução, que iniciámos em fim de 1902, dos oleos mineraes provenientes da Galena Oil Co., temos certeza de reduzir ainda a despeza absoluta e o consumo por locomotiva kilometro, apesar de já serem extremamente favoraveis os resultados economicos obtidos nesses ultimos annos, nesta importante verba da condução de trens. Será certamente de 30:000\$000, pelo menos, a economia a realisar com o emprego exclusivo d'aquelles oleos, só na bitola de 1.^m60.

Despeza absoluta total com o combustivel

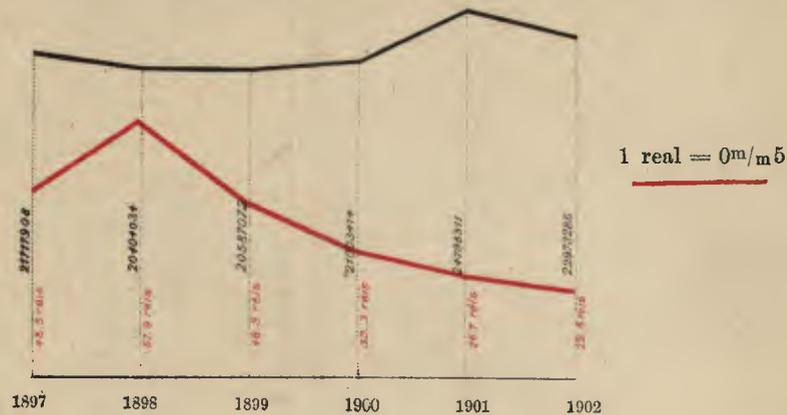
N.º 1



Vehiculos kilometros rebocados na bitola de 1.m60 e seu custo médio em combustivel.

1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2m/m

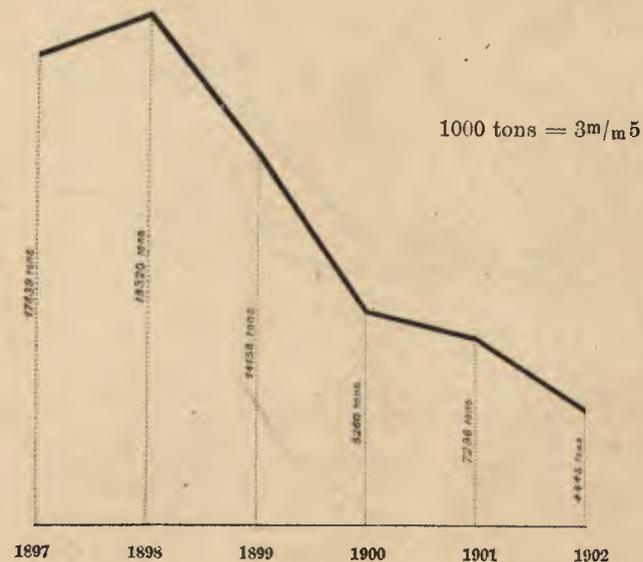
N.º 4



Quantidade absoluta de carvão e lenha gastos

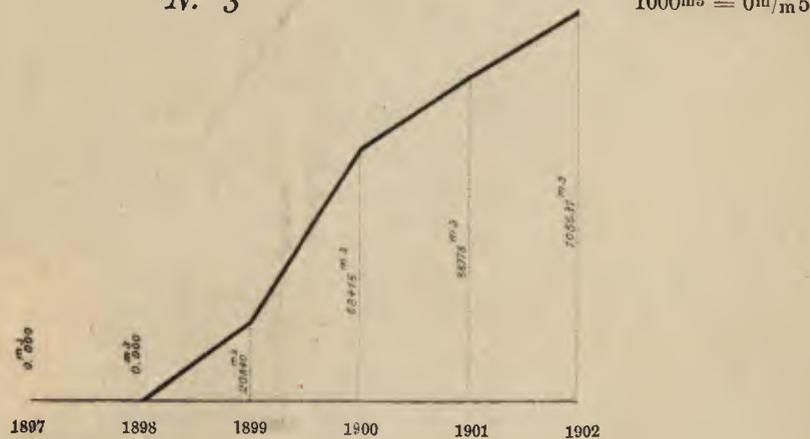
Carvão

N.º 2



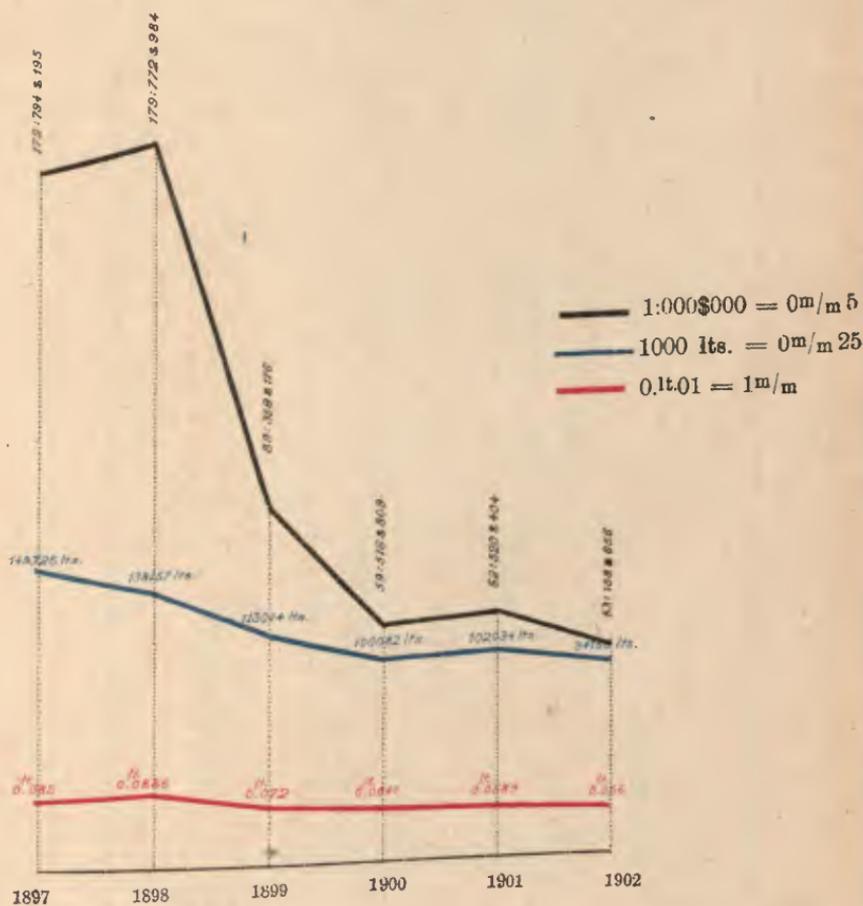
Lenha

N.º 3



NOTA. — As ordenadas do diagramma da lenha exprimem, na escala em que foi feito o diagramma de carvão, o numero de toneladas d'este combustivel que substituiria a lenha gasta.

Despeza com lubrificantes para locomotivas, seu consumo e a media do consumo por locomotiva kilometro.



BITOLA DE 1.^m 60

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos veículos foi:

ANOS	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kilogram.	Valor em réis	Quantidade em m/s	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogram.	Valor em réis
1902	Locomotivas, serviço dos trens do lastro	4445151	186.152\$894	105621	337.660\$120	94169	53.168\$665	30387	15.038\$226
	"	51339	2.228\$036	308	984\$229	664	336\$777	214	104\$676
	Total.	4496490	188.376\$930	105929	338.634\$349	94833	53.495\$443	30601	15.142\$902
1901	Veículos.	4496490	188.376\$930	105929	338.634\$349	22825, 50	7.440\$676	3116	1.636\$380
	Total geral	4496490	188.376\$930	105929	338.634\$349	117658, 50	60.936\$109	33717	16.680\$282
	Locomotivas, serviço dos trens do lastro	7296290	424.242\$654	88775	268.581\$748	10.2034	82.520\$404	28412	13.808\$275
"	22315	1.308\$796	498	1.636\$876	608	347\$110	197	97\$274	
Total.	7318605	435.546\$650	89.273	269.887\$624	102542	69.867\$514	28609	13.906\$549	
Veículos.	7318605	435.546\$650	89.273	269.887\$624	20207	9.562\$297	1048, 50	473\$652	
Total geral	7318605	435.546\$650	89.273	269.887\$624	122849	71.399\$811	29657, 50	14.379\$811	
Diferença 1902	Locomotivas.	—	247:170\$650	+ 16666	+ 88:746\$716	—	9:872\$081	+ 1992	+ 1298\$353
	Veículos.	—	247:170\$650	+ 16666	+ 88:746\$716	—	1:061\$621	+ 2067, 50	+ 1002\$748
	Total geral	—	247:170\$650	+ 16666	+ 88:746\$716	—	10:433\$702	+ 4059, 50	+ 2301\$101

Bitola de 1.^m60

Numero das Locomotivas	Typos de Locomotivas	Numero médio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio			
			Carvão kilos	Oleos litros	Estopa kilos	Lenha m. ³
1 a 4	Passageiros	8.04	5.34	.052	.015	.008
5 a 8	"	10.88	1.78	.044	.018	.024
9 a 11	"	5.17	6.09	.049	.016	. . . .
12 a 15	Mixtos	7.84	3.28	.046	.017	.007
17 e 18	Cargas	15.80	7.72	.068	.026	. . . .
19 a 21	"	19.16	10.05	.072	.020	.010
22.	Passageiros	8.62	7.49	.033	.012	. . . .
23.	Manobras	. . . .	. . . .	.067	.013	.043
24 a 26	Passageiros	7.69	1.38	.044	.017	.055
27 a 28 e 33 a 37.	Cargas	22.79	.48	.062	.023	.102
38 a 41	Passageiros	13.68	6.26	.047	.016	.023
42 a 47	Cargas	33.58	. . . .	.073	.023	.117
48 a 50	Passageiros	14.31	3.52	.055	.016	.048
51 a 53	Manobras	. . . .	.12	.039	.013	.062
54 a 57	Cargas	34.69	. . . .	.069	.022	.125
58 a 63	"	28.77	. . . .	.065	.019	.106
64 a 67	Manobras	. . . .	3.21	.036	.012	.037
68 e 69	Passageiros	17.43	9.66	.055	.021	.006
30 a 32	Manobras	. . . .	6.12	.040	.014	. . . .

As despesas por conta de conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho, forão as seguintes em 1902 e 1901.

Annos	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
1902	\$410	\$238	\$018	\$668	\$388	\$029	\$078	\$626	\$047
1901	\$359	\$211	\$015	\$772	\$153	\$032	\$131	\$664	\$047
1902	Mais \$051	Menos \$027	\$003	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	\$104	\$065	\$003	\$053	\$038	—

BITOLA DE 1.^m00

A despeza com a conducção de trens na linha do Rio Claro foi em 1902, de 722:091\$957, assim distribuida.

Pessoal

Machinistas, foguistas, limpadores	270:667\$990
Reparações de caixas d'agua, encanamentos, etc.	17:391\$484
Collocação de materiaes diversos de uso corrente	3:020\$800
Lubrificação de vehiculos	1:200\$000
	<hr/>
	292:280\$274

Material

Carvão	—
Lenha	336:868\$720
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos .	49:479\$003
Estopa	11:546\$493
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua e seus encanamentos	21:309\$451
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharóes, enchimentos para caixas, lâ de Berlim, etc.	10:608\$216
	<hr/>
	429:811\$683

No anno de 1901 aquella despeza foi de 695:721\$871, assim distribuida:

Pessoal

Machinistas, foguistas e limpadores	228:592\$020
Reparações de caixas d'agua, encanamentos etc.	8:551\$400
Collocação de materiaes diversos de uso corrente	2:844\$600
Lubrificação de vehiculos	1:200\$000
	<hr/>
	241:188\$020

Material

Carvão	5:094\$330
Lenha	360:342\$514
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos .	63:585\$114
Estopa	9:566\$491
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua e seus encanamentos	5:404\$791
Materiaes diversos de uso corrente para loco- motivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharóes, enchimentos para caixas, lâ de Berlim etc.	10:540\$611
	<u>454:533\$851</u>

Comparando as despesas na mesma especie, corresponden-
tes aos annos de 1902 e 1901, teremos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1902	Em 1901	Em 1902
Machinistas, foguistas e lim- padores	270:667\$990	228:592\$020	+ 42:075\$970
Reparações de caixas d'agua encanamentos etc.	17:391\$484	8:551\$400	+ 8:840\$084
Collocação de materiaes di- versos	3:020\$800	2:844\$600	+ 176\$200
	<u>292:280\$274</u>	<u>241:188\$020</u>	<u>51:092\$254</u>

Material

	Em 1902	Em 1901	Em 1902
Carvão	—	5:094\$330	— 5:094\$330
Lenha	336:868\$720	360:342\$514	— 23:473\$794
Lubrificação de locomotivas e vehiculos, etc.	49:479\$003	63:585\$114	— 14:106\$111
Estopa	11:546\$293	9:566\$491	+ 1:979\$802
Reparação de caixa d'agua, etc.	21:309\$451	5:404\$791	+ 15:904\$660
Materiaes diversos de uso corrente.	10:608\$216	10:540\$611	+ 67\$605
	<u>429:811\$683</u>	<u>454:533\$851</u>	<u>— 24:722\$168</u>

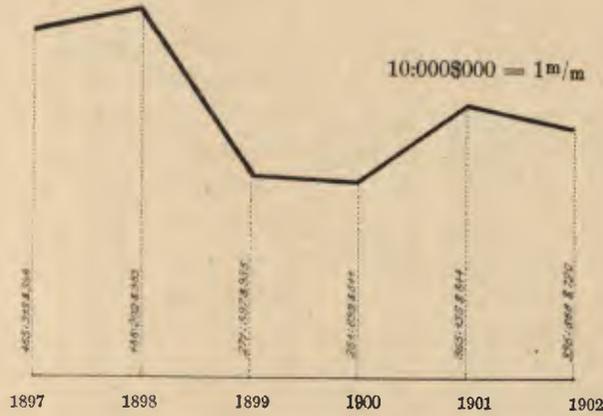
Foi consideravel o accrescimo da despeza de pessoal na verba machinistas, foguistas, e limpadores no anno de 1902; esse augmento de despeza foi consequencia da inauguração dos ramaes novos, que necessitarão a introdução de novos trens de passageiros e de cargas e dos serviços de reserva exigidos para remediar qualquer irregularidade ou incidente que se podesse dar nesses trens; tambem os especies de lenha em maior numero do que nos annos anteriores requererão o accrescimo do pessoal d'essa especie. Construirão-se differentes caixas d'agua em alguns pontos da linha; melhorárão-se as condições de outras e o accrescimo de despeza correspondente a essa verba, que se nota no anno findo, foi a consequencia d'esses trabalhos.

Pelos diagrammas n.^{os} **6**, **7**, **8** e **9** pode-se acompanhar na bitola de 1.^m00, nos ultimos 6 annos, a despeza absoluta total com o combustivel, as quantidades absolutas de carvão, lenha e lubrificantes gastos; bem como o numero de vehiculos kilometros rebocados, seu custo medio em combustivel.

O diagramma n.^o **10** dá, para os ultimos 6 annos, na bitola de 1.^m00, a despeza com lubrificantes para locomotivas, o seu consumo e a media do consumo por locomotiva kilometro.

Despeza absoluta total com o combustivel.

N.º 6

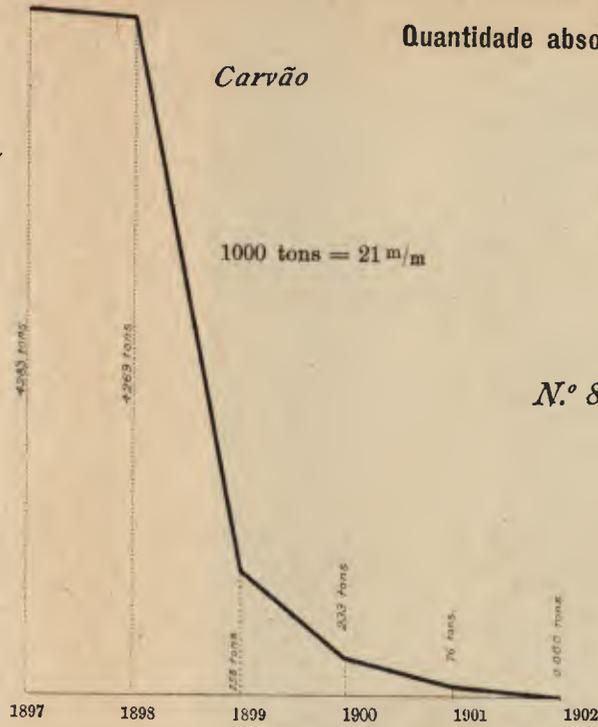


Quantidade absoluta de carvão e lenha gastos

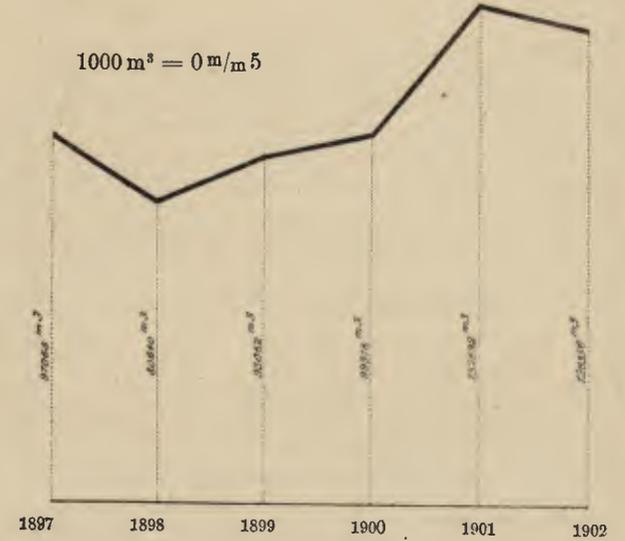
Carvão

Lenha

N.º 7



N.º 8

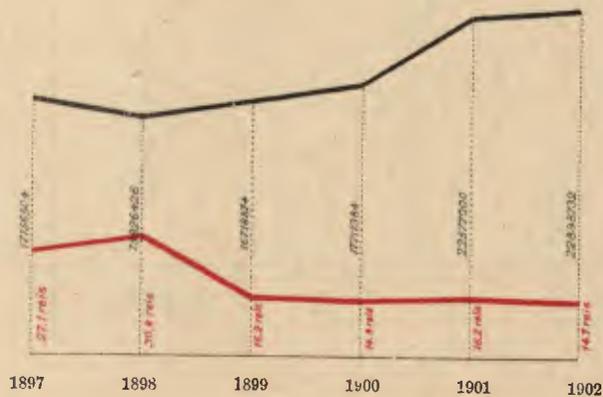


NOTA. — As ordenadas do diagramma da lenha, multiplicadas por 6, exprimem, na escala em que foi feito o diagramma de carvão, o numero de toneladas d'este combustivel que substituiria a lenha gasta.

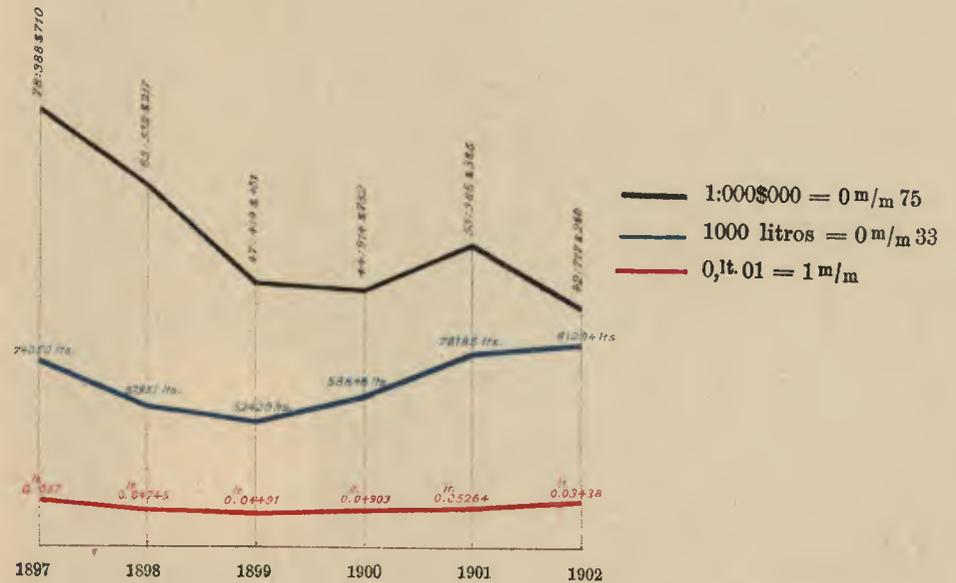
1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m

1 real = 0 m/m 5

N.º 9



N.º 10



BTOLA DE I. 1900

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

ANOS	Designação	Carvão		(*) Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kilogr.	Valor em réis	Quantidade em m ³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogr.	Valor em réis
1902	Locomotivas, serviço dos trens do lustro	.	.	126 366,10	396.868\$730	81 204,25	42.717\$960	23 341	11.546\$293
	"	.	.	11 928	82.790\$010	5 102,75	3.292\$087	865,50	427\$905
	Total	.	.	138 284,10	369.657\$730	86 307,00	45.979\$847	24 206,50	11.974\$198
1901	Vehiculos.	.	.	19,171,00	6.510\$189	19,171,00	6.510\$189	27,50	134\$390
	"	.	.	105 478,00	32.489\$486	105 478,00	32.489\$486	24 294	11.987\$678
	Total geral	.	.	138 284,10	369.657\$730	105 478,00	32.489\$486	24 294	11.987\$678
1901	Locomotivas serviço dos trens do lustro	76845	5.094\$330	139 148,90	393.342\$514	78 185,25	63.388\$385	19 736	9.666\$491
	"	.	.	8 238	21.976\$988	3 316,26	2.380\$242	692,50	264\$915
	Total	76845	5.094\$330	147 386,90	382.019\$502	81 501,50	55.768\$627	20 268,00	9.931\$406
1902	Vehiculos.	.	.	21 175	9.503\$520	21 175	9.503\$520	86	42\$763
	"	.	.	147 386,90	382.019\$502	147 386,90	382.019\$502	1.0 354,00	9.874\$169
	Total geral	76845	5.094\$330	147 386,90	382.019\$502	147 386,90	382.019\$502	1.0 354,00	9.874\$169
Diferença 1902	Locomotivas.	—	5.094\$330	—	12.331\$772	+ 4 886,50	—	+ 3 938,00	+ 21.428\$792
	"	—	5.094\$330	—	12.331\$772	+ 4 886,50	—	+ 3 938,00	+ 21.428\$792
	Total geral	—	5.094\$330	—	12.331\$772	+ 2 801,50	—	+ 3 879,00	+ 21.138\$389

*) Na lenha estão incluídos 6868,100 de dormentes velhos pelo preço de 6.808\$100.

BITOLA DE 1.^m 00

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

Numero de Locomotivas	Typo de Locomotivas	N. médio de vehi- culos rebocados	Consumo kilometrico médio				
			Carvão kilos	Lenha m/3	Oleos litros	Estopa kilos	Sabo kilos
1 e 2, 6 a 8, 11 a 13, 16 e 17	Passageiros	6.74	—	.040	.028	.008	.0001
3 a 5	Cargas	14.21	—	.082	.055	.015	.0001
9 e 10	Passageiros	9.13	—	.060	.038	.014	—
24	”	6.27	—	.077	.047	.015	.0060
14 e 15, 18 a 23, 26 e 27 .	Cargas	19.38	—	.091	.060	.015	.0001
28 a 30, e 35 a 40	Passageiros	9.43	—	.080	.040	.015	.0040
25, 31 a 34, 41 a 52 . . .	Cargas	23.17	—	.100	.064	.016	.0001
53 a 55	”	18.01	—	.080	.059	.016	.0001
56 a 59	Manobras	—	—	.103	.043	.015	.0001

Se referirmos as despezas de conducção de trens em pessoal e material ás unidades de trabalho, teremos em 1901 e 1902, os seguintes resultados comparativos:

ANNOS	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro
1902	\$228	\$184	\$013	\$335	\$271	\$019	\$563	\$455	\$032
1901	\$192	\$160	\$011	\$362	\$301	\$020	\$554	\$461	\$031
1902 (mais annos)	\$036	\$024	\$002	—	—	—	\$009	—	\$001
	—	—	—	\$027	\$030	\$001	—	\$006	—

BITOLA DE 0.^m 60

As despezas de conducção de trens, nos dois ramaes de bitola de 0.^m 60, forão, em 1902, de 50:8658395, contra 45:656\$284 em 1901. Para cada um dos ramaes as despezas estão assim distribuidas:

Ramal de Santa Rita

Pessoal

Machinistas, foguistas e limpadores.	24:338\$230
Caixas d'agua e seus encanamentos	71\$700
Collocação de materiaes de uso corrente	54\$400
	<hr/>
	24:464\$330

Material

Lenha	7:665\$987
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	963\$993
Estopa	400\$534
Caixas d'agua, etc.	92\$530
Materiaes diversos.	694\$307
	<hr/>
	9:817\$8351

Ramal Descalvadense

Pessoal

Machinistas, foguistas e limpadores.	13:028\$810
Caixas d'agua e seus encanamentos	68860
Collocação de materiaes de uso corrente	73\$600
	<hr/>
	13:109\$270

Material

Lenha	2:688\$210
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	461\$170
Estopa	130\$560
Materiaes diversos.	194\$504
	<hr/>
	3:474\$444

Para cada um dos ramaes eis a comparação detalhada das diversas verbas correspondentes aos annos de 1902 e 1901.

Ramal de Santa Rita

Pessoal

	Em 1902	Em 1901		Em 1902
Machinistas, foguistas e limpadores	24:338\$230	20:707\$930	+	3:630\$300
Caixas d'agua e seus encanamentos	71\$700	2:345\$780	—	2:274\$080
Collocação de materiaes de uso corrente	54\$400	100\$200	—	45\$800
	<hr/>	<hr/>		
	24:464\$330	23:153\$910	+	1:310\$420

Material

	Em 1902	Em 1901	Em 1902
Lenha.	7:665\$987	6:398\$134 +	1:267\$853
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos, etc. . .	963\$993	1:336\$903 —	372\$910
Estopa	400\$534	402\$918 —	2\$384
Caixas d'agua, etc.	92\$530	239\$830 —	147\$300
Materiaes diversos.	694\$307	386\$911 +	307\$396
	<u>9:817\$351</u>	<u>8:764\$696 +</u>	<u>1:052\$655</u>

Ramal Descalvadense

Pessoal

	Em 1902	Em 1901	Em 1902
Machinistas, foguistas e limpadores	13:028\$810	9:909\$780 +	3:119\$030
Caixas d'agua e seus encaamentos.	6\$860	40\$180 —	33\$320
Collocação de materiaes de uso corrente	73\$600	99\$200 —	25\$600
	<u>13:109\$270</u>	<u>10:049\$160 +</u>	<u>2:060\$110.</u>

Material

	Em 1902	Em 1901	Em 1903
Lenha.	2:688\$210	2:677\$947 +	10\$263
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos, etc, . .	461\$170	522\$094 —	60\$924
Estopa	130\$560	126\$587 +	3\$973
Caixas d'agua, etc.	—	70\$702 —	70\$702
Materiaes diversos.	194\$594	291\$188 —	96\$684
	<u>3:474\$444</u>	<u>3:688\$518 —</u>	<u>214\$074</u>

As despezas com a conducção de trens nos ramaes de Santa Rita e Descalvadense forão as seguintes nos ultimos 6 annos:

Ramal de Santa Rita

	Pessoal	Material	Total
Em 1897	14:949\$080	31:971\$540	46:920\$620
„ 1898	14:364\$600	34:684\$217	49:048\$817
„ 1899	16:507\$330	10:339\$200	26:846\$530
„ 1900	22:860\$290	7:748\$047	30:608\$337
„ 1901	23:153\$710	8:764\$696	31:918\$406
„ 1902	24:464\$330	9:817\$351	34:281\$681

Ramal Descalvadense

	Pessoal	Material	Total
Em 1897 . . .	6:1418380	9:999\$300	16:1408680
„ 1898 . . .	5:678\$460	11:788\$950	17:467\$410
„ 1899 . . .	7:435\$250	6:430\$298	13:865\$548
„ 1900 . . .	10:117\$350	4:700\$233	14:817\$583
„ 1901 . . .	10:049\$160	3:688\$518	13:737\$678
„ 1902 . . .	13:109\$270	3:474\$444	16:583\$714

Os seguintes quadros mostram, em detalhe, o consumo e custo dos materiais de condução de trens, tanto em quantidades absolutas, como relativamente ás unidades de trabalho:

BITOLA DE 0.^m60

Ramal de Santa Rita

Anos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m ³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1902	Locomotivas	2 703	7:707\$795	2 014.5	771\$343	818	404\$374
	Veiculos . . . . .	.. . . .	.. . . .	302	192\$650	12	6\$800
	Total	2 703	7:707\$795	2 316.5	963\$993	830	410\$674
1901	Locomotivas	2.722	6:529\$992	2.362	1:190\$291	841	413\$271
	Veiculos . . . . .	.. . . .	.. . . .	222.5	195\$016	30	15\$060
	Total	2 722	6:529\$992	2 584.5	1:385\$307	871	428\$331
Diferença em 1902	Locomotivas	— 19	+ 1.177\$803	— 347.5	— 418\$948	— 23	— 8\$897
	Veiculos . . . . .	.. . . .	.. . . .	+ 79.5	— 2\$366	— 18	— 8\$760
	Total	— 19	+ 1:177\$803	— 268.0	— 421\$314	— 41	— 17\$657

O preço medio dos materiais foi: Em 1902 Em 1901 Diferença 1902

Lenha por metro cubico	2\$852	+ \$452
Oleos , litro	\$416	— \$098
Estopa , kilo	\$494	+ \$002

Anos	Designação	L e n h a		L u b r i f i c a n t e s		E s t o p a	
		Quantidade em m ³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1902	Locomotiva kilometro	0.044	\$128	0.033	\$013	0.0136	\$007
1901		0.041	\$098	0.035	\$018	0.0130	\$006
1902	Mais.	0.003	\$030	.	.\$005	0.0006	\$001
	Menos.	.	.	.	.	.	.
1902	Vehiculo kilometro	.	.	0.00087	\$000.704	0.00004	\$000.018
1901		.	.	0.00056	\$000.495	0.00008	\$000.039
1902	Mais.	.	.	0.00031	\$000.209	0.00004	\$000.021
	Menos.	.	.	.	.	.	.

BITOLA DE 0.^m60

Ramal Descalvadense

Anos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m. ³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1902	Locomotivas	845	2.697\$645	861	292\$170	265	131\$520
	Veiculos			148	132\$050	10	4\$600
	Total	845	2.697\$645	1009	424\$220	275	136\$120
1901	Locomotivas	915	2.755\$037	913	485\$377	265	129\$791
	Veiculos			62	55\$800		
	Total	915	2.755\$037	975	491\$177	265	129\$791
Diferença em 1902	Locomotivas	—	57\$392	—	143\$207	—	1\$729
	Veiculos			86	70\$250	10	4\$600
	Total	—	57\$392	86	70\$250	10	4\$600
				34	60\$957	10	6\$329

O preço medio dos materiaes consumidos foi: Em 1901 Em 1902 Diferença em 1902

Lenha por metro cubico		3\$011		3\$192		+	\$181
Oleos , litro		\$504		\$420		—	\$84
Estopa , kilo		\$490		\$494		+	\$04

Anos	Designação	L e n h a		L u b r i f i c a n t e s		E s t o p a	
		Quantidade em m. ³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1902	Locomotiva kilometro ,	0.0445	\$142	0.0453	\$154	0.014	\$007
1901		0.0433	\$130	0.0432	\$021	0.013	\$006
1902	Mais	0.0012	\$012	0.0021	\$133	0.001	\$001
	Menos						
1902	Vehiculo kilometro ,			0.00173	\$001.53	0.0001	\$000.05
1901				0.00060	\$000.54		
1902	Mais			0.00113	\$000.99	0.0001	\$000.05
	Menos						

Ramal Descalvadense

Annos	Pessoal			Material			Total		
	Trem kilometro	Locom. kilometro	Veículo kilometro	Trem kilometro	Locom. kilometro	Veículo kilometro	Trem kilometro	Locom. kilometro	Veículo kilometro
1902 . .	\$952	\$691	\$153	\$252	\$183	\$041	\$204	\$874	\$194
1901 . .	\$650	\$475	\$097	\$239	\$175	\$035	\$889	\$650	\$132
1902 (Mais . (Menos	\$302 —	\$216 —	\$056 —	\$013 —	\$008 —	\$006 —	\$315 —	\$224 —	\$062 —

III — Reparação do material rodante

Locomotivas

BITOLA DE 1.^m 60

Durante o anno de 1902 soffreram reparações geraes nas officinas de Jundiahy as locomotivas n.ºs 3, 9, 11, 21, 23, 31, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 50, 56, 58, 60, 63, 68 e 69 (total 20.)

Fizeram-se concertos de menor importancia nas locomotivas n.ºs 6, 24, 26, 27, 34, 48 e 49 (total 7)

Em 31 de Dezembro de 1901 achavam-se em reparação nas officinas as locomotivas n.ºs 23, 30, 32, 33, 41 e 61 (total 6).

Nas reparações a que nos referimos não foram incluídas as de natureza mais simples feitas nos depositos.

A despeza feita com reparos de locomotivas, quer em Jundiahy, quer nos depositos em Campinas e Cordeiro, foi em 1902 de Rs. 364:525\$451 ou menos 50:0668847 do que em 1901, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal. . .	247:905\$660	264:657\$810	— 16:7528150
Material . . .	116:619\$791	149:934\$488	— 33:314\$697
	<u>364:525\$451</u>	<u>414:592\$298</u>	<u>— 50:0668847</u>

Em 1902 os concertos mais importantes foram executados nas locomotivas n.ºs 27 e 36, que receberam espelho e tubulação nova, e na locomotiva n.º 11 em que foram collocados cylindros novos.

As despesas com reparação de locomotivas, referidas ás unidades de trabalho, offerecem em 1902 e 1901 o seguinte confronto:

Annos	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1902 . . .	\$252	\$119	\$371	\$147	\$069	\$216
1901 . . .	\$258	\$146	\$404	\$152	\$086	\$238
1902 { Mais	\$006	\$027	\$033	\$005	\$017	\$022
{ Menos						

Os diagrammas n.ºs **11**, **12**, **13** e **14** permitem comparar as despesas com a reparação de locomotivas, no periodo que vae de 1892 a 1902.

O diagramma n.º **15** mostra a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo.

BITOLA DE 1.^m00

Em 1902 foram feitos nas officinas do Rio Claro reparações geraes nas 15 locomotivas seguintes: n.ºs 3, 4, 6, 17, 20, 22, 23, 24, 27, 29, 36, 39, 46, 48 e 53.

Fizeram-se tambem reparações médias nas locomotivas n.ºs 1, 2, 5, 7, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 25, 26, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 45, 47, 51, 52, 54, 55, 56, 57.

Tiveram reparações leves, alem de algumas locomotivas já citadas nas listas precedentes, as locomotivas n.ºs 8, 9, 10, 11, 32, 44, 49 e 50.

A despesa com a raparação de locomotivas em 1902 importou em 306:237\$141 ou menos 174\$163 do que em 1901, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal . . .	187:241\$910	184:353\$230	+ 2:888\$680
Material . . .	118:995\$231	122:058\$074	— 3:062\$843
	306:237\$141	306:411\$304	— 174\$163

Referidas ás unidades de trabalho, estas despesas dão em 1902 e 1901 os seguintes resultados:

Annos	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1902 . . .	\$142	\$090	\$232	\$110	\$070	\$180
1901 . . .	\$145	\$095	\$240	\$119	\$080	\$199
1902 (Mais Menos)	\$003	\$005	\$008	\$009	\$010	\$019

Os diagrammas n.ºs **16**, **17**, **18** e **19** permitem comparar as despesas com a reparação de locomotivas, na bitola de 1.^m00.

O diagramma n.º **20** mostra a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo.

BITOLA DE 0.^m60

A despesa feita com a reparação das locomotivas dos dous ramaes de S. Rita e Descalvadense foi em 1902 de 16:204\$327 ou menos 4:290\$977 do que em 1901.

Eis, em detalhe, a comparação das despesas correspondentes a esses dous annos.

Ramal de Santa Rita

	Em 1902	Em 1901	Diff. em 1902
Pessoal . . .	10:062\$210	8:970\$750	+ 1:091\$460
Material . . .	2:907\$210	4:642\$582	— 1:735\$372
	12:969\$420	13:613\$332	— 643\$912

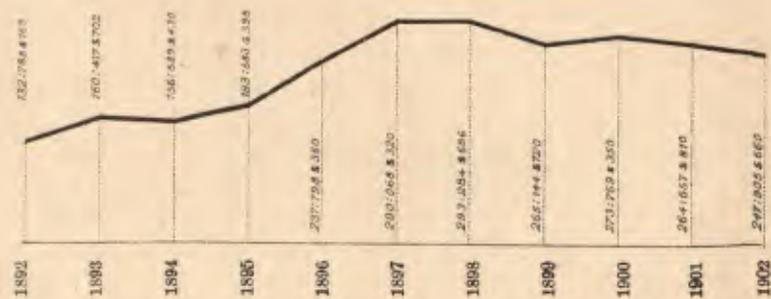
Ramal Descalvadense

	Em 1902	Em 1901	Diff. em 1902
Pessoal. . . .	2:631\$720	4:985\$420	— 2:353\$700
Material . . .	603\$187	1:896\$552	— 1:293\$365
	3:234\$907	6:881\$972	— 3:647\$065

PESSOAL

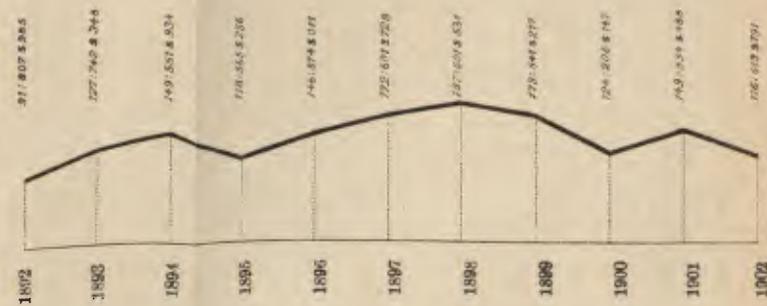
1 m/m = 10:000\$000

N.º 11



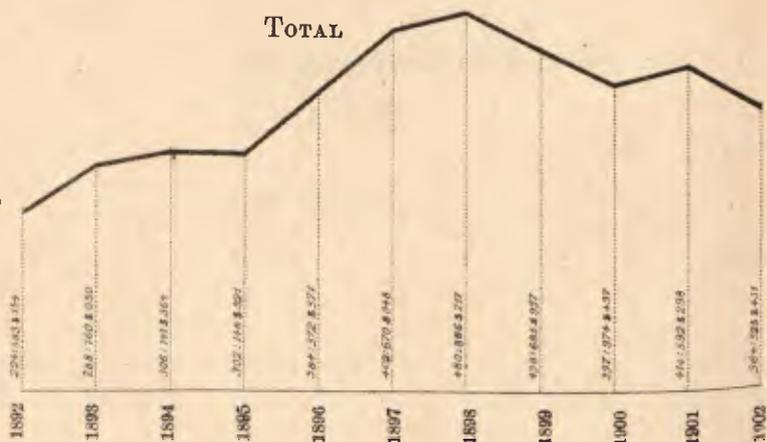
MATERIAL

N.º 12



TOTAL

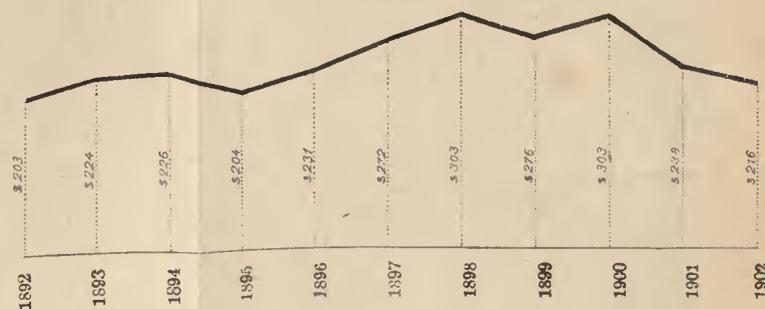
N.º 13



Custo das reparações por locomotiva - kilometro

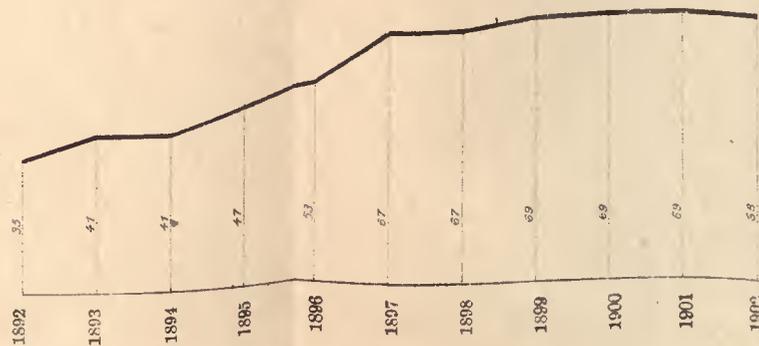
1 m/m = 10 réis

N.º 14



0 m/m 5 = 1 locomotiva

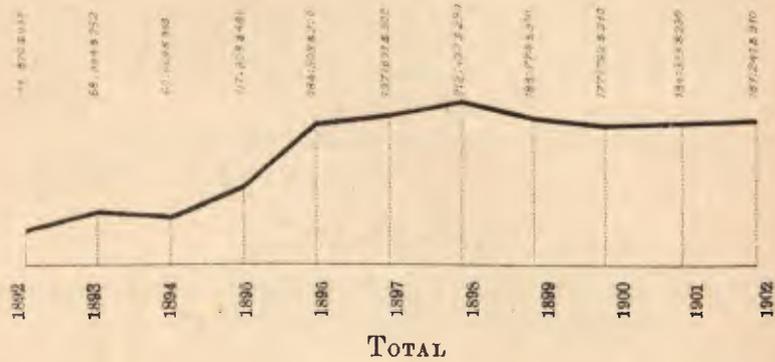
N.º 15



DE ESTATÍSTICA
- JULHO

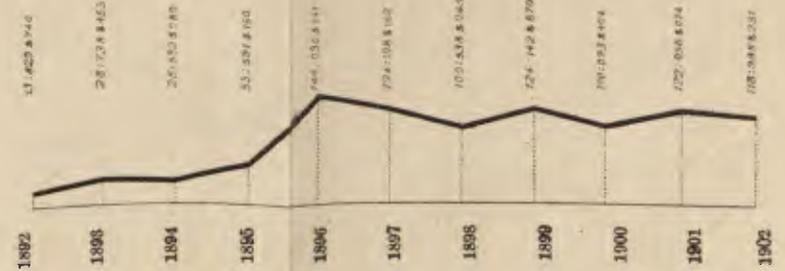
PESSOAL

1 m/m = 10:000\$000



MATERIAL

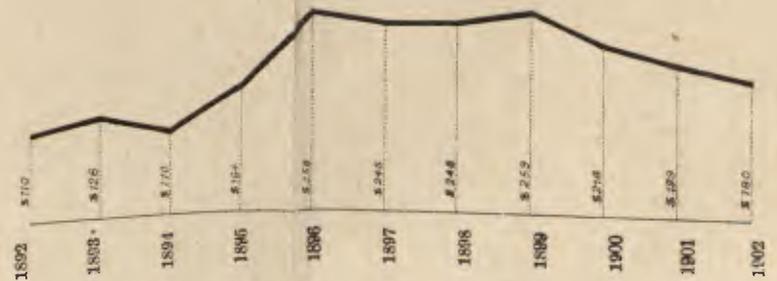
N.º 17



Custo das reparações por locomotiva-kilometro

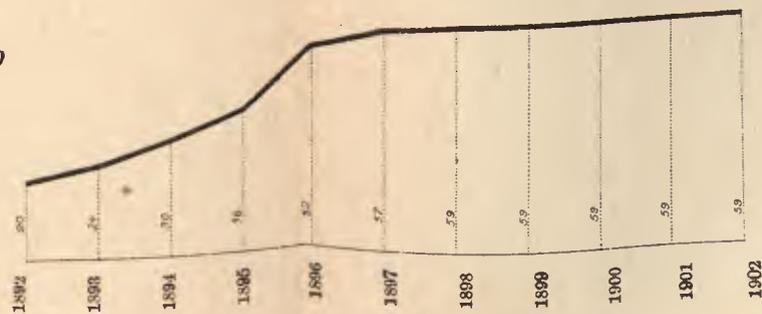
1 m/m = 10 réis

N.º 19



0 m/m 5 = 1 locomotiva

N.º 20



Soffreram reparações durante o anno de 1902 as locomotivas n.ºs 3, 4, 5, 6 e 7 do Ramal de Santa Rita e as locomotivas n.ºs 1 e 2 do Ramal Descalvadense. A locomotiva n.º 3 estava em reparação geral em 1.º de Janeiro de 1902; na locomotiva n.º 6 collocaram-se espelho e tubos novos. A locomotiva n.º 7 estava em reparação a 31 de Dezembro.

Por unidade de trabalho temos as seguintes despesas comparativas em 1902 e 1901:

Ramal de Santa Rita

ANNO	Importancia media das reparações					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1902. . .	\$227	\$066	\$293	\$167	\$048	\$215
1901. . .	\$179	\$093	\$272	\$134	\$069	\$203
1902 {Mais . . .	\$048	.. . . .	\$021	\$033	.. . . .	\$012
1902 {Menos . . . . .	.. . . .	\$027	.. . . .	.. . . .	\$021	.. . . .

Ramal Descalvadense

ANNO	Importancia media das reparações					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1902. . .	\$191	\$044	\$235	\$138	\$032	\$170
1901. . .	\$330	\$122	\$442	\$236	\$089	\$325
1902 {Mais . . .	.. . . .	\$078	\$207	\$198	\$057	\$145
1902 {Menos	\$139	.. . . .	.. . . .	.. . . .	.. . . .	.. . . .

Se fizermos tambem na bitola de 0.^m60 a comparação do custo kilometrico da reparação das locomotivas, nos ultimos seis annos, teremos os seguintes dados:

BIBLIOTECA E ARCHIVO DO EST. P.

Ramal de Santa Rita

	Pessoal	Material	Total
Em 1897. . . .	\$344	\$162	\$506
„ 1898. . . .	\$279	\$116	\$395
„ 1899. . . .	\$267	\$134	\$401
„ 1900. . . .	\$221	\$082	\$303
„ 1901. . . .	\$134	\$069	\$203
„ 1902. . . .	\$167	\$048	\$215

Ramal Descalvadense

	Pessoal	Material	Total
Em 1897. . . .	\$255	\$034	\$289
„ 1898. . . .	\$610	\$185	\$795
„ 1899. . . .	\$472	\$169	\$641
„ 1900. . . .	\$135	\$033	\$168
„ 1801. . . .	\$236	\$089	\$325
„ 1902. . . .	\$138	\$032	\$170

Carros

BITOLA DE 1.^m60

A despesa com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, brakes e correio durante o anno de 1902, foi de 142:500\$417 ou menos 15:947\$115 do que em 1901, como se vê no quadro seguinte :

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal. . . .	95:060\$820	83:633\$277	+ 11:427\$543
Material . . .	47:439\$597	74:814\$255	— 27:374\$658
	142:500\$417	158:447\$532	— 15:947\$115

Referindo as despesas acima mencionadas ás unidades de trabalho, teremos :

Annos	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1902	\$018	\$009	\$027
1901	\$017	\$015	\$032
1902 { Mais	\$001	—	—
{ Menos.	—	\$006	\$005

BITOLA DE 1.^m00

As despesas com a reparação de carros, brakes e correios foram as seguintes nos annos de 1901 e 1902:

	Em 1902	Em 1901	Differença em 1902
Pessoal	81:3938490	82:7518670	— 1:3588180
Material.	53:8298194	56:3738442	— 2:5448248
	<hr/> 135:2228684	<hr/> 139:1258112	<hr/> — 3:9028428

Aquellas despesas reduzidas ás unidades de trabalho foram as seguintes:

Annos	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1902.	\$017	\$011	\$028
1901.	\$018	\$012	\$030
1902 { Mais	—	—	—
{ Menos.	\$001	\$001	\$002

BITOLA DE 0.^m60 — Ramal de Santa Rita

As despesas com a reparação de carros nos annos de 1902 e 1901 foram as seguintes:

	Em 1902	Em 1901	Differença em 1902
Pessoal	4:1968980	9898540	+ 3:2078440
Material.	2:9798557	3548269	+ 2:6258288
	<hr/> 7:1768537	<hr/> 1:3438809	<hr/> + 5:8328728

Por unidade de trabalho são estes os resultados nos 2 ultimos annos:

Annos	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1902	\$033	\$024	\$057
1901	\$008	\$003	\$011
1902 { Mais	\$025	\$021	\$046
{ Menos	—	—	—

Ramal Descalvadense

Nos annos de 1901 e 1902 as despesas com a reparação de carros foram as seguintes:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal	8528160	1:4008120	— 5478960
Material	3388178	1:402\$170	— 1:063\$993
	<u>1:1908338</u>	<u>2:802\$290</u>	<u>— 1:611\$952</u>

Por unidade de trabalho aquellas despesas são as seguintes:

Annos	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1902	\$029	\$011	\$040
1901	\$045	\$045	\$090
1902 { Mais	—	—	—
1902 { Menos.	\$016	\$034	\$050

Vagões

BITOLA DE 1.^m 60

Com a reparação de vagões despendeu-se em 1902 a quantia de 291:1628508 réis, como consta do seguinte quadro:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal.	147:7678270	126:6658140	+ 21:1028130
Material	143:3958238	98:4018839	+ 44:9938399
	<u>291:1628508</u>	<u>225:0668979</u>	<u>+ 66:0958529</u>

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1902	\$009	\$008	\$017
1901	\$007	\$005	\$012
1902 { Mais	\$002	\$003	\$005
1902 { Menos.	—	—	—

BITOLA DE 1.^m00

Com o material rodante de cargas despendeu-se em 1902 a quantia de 201:351\$381 réis, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal	112:185\$940	111:008\$750	+ 1:177\$190
Material	89:165\$441	110:079\$605	— 20:914\$164
	<u>201:351\$381</u>	<u>221:088\$355</u>	<u>— 19:736\$974</u>

Pelas unidades de trabalho temos os seguintes resultados:

Annos	Por vagão kilometro			Por tonelada kilom. de peso util		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1902	\$006	\$005	\$011	\$002.8	\$002.2	\$005
1901	\$006	\$005	\$011	\$002.8	\$002.7	\$005.5
1902 { Mais	—	—	—	—	—	—
{ Menos	—	—	—	—	\$000.5	\$000.5

BITOLA DE 0.^m60

Ramal de Santa Rita

As despesas com a reparação de vagões constam do quadro seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal	895\$360	5:394\$795	— 4:499\$435
Material	5:664\$096	7:685\$023	— 2:020\$927
	<u>6:559\$456</u>	<u>13:079\$818</u>	<u>— 6:520\$362</u>

Por unidades de trabalho temos os resultados seguintes:

Annos	Por vagão kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1902	\$004	\$026	\$030
1901	\$019	\$028	\$047
1902 { Mais	—	—	—
{ Menos	\$015	\$002	\$017

Ramal Descalvadense

Constam do quadro seguinte as despesas com a reparação de vagões.

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal	3:7668280	2:865\$530	+ 900\$750
Material	5:5798598	5:3618964	+ 217\$634
	9:345\$878	8:227\$494	+ 1:118\$384

Estas despesas referidas á unidade de trabalho dão os resultados seguintes:

Annos	Por vagão kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1902	\$067	\$100	\$167
1901	\$051	\$095	\$146
1902 { Mais	\$016	\$005	\$021
{ Menos	—	—	—

Os diagrammas n.ºs **21, 22, 23 e 24** permitem comparar as despesas com a reparação de carros e vagões, na bitola de 1.^m60, no periodo que vae de 1892 a 1902.

Os diagrammas n.ºs **25, 26, 27 e 28** permitem comparar as despesas com a reparação de carros e vagões, na bitola de 1.^m00, no periodo que vae de 1894 a 1902.

VI—Recapitulacão das despesas da locomoção por conta de custeio

BITOLA DE 1.^m60

O total das despesas foi o seguinte:

Em 1902	2.063:095\$156
Em 1901	2.167:682\$074
Diferença para menos em 1902	104:586\$918

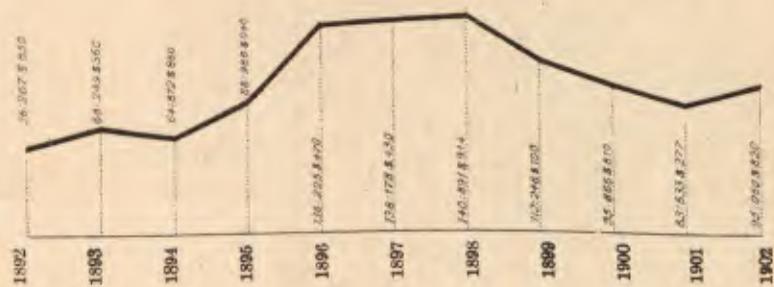
Bitola de 1.^m60

Carros

PESSOAL

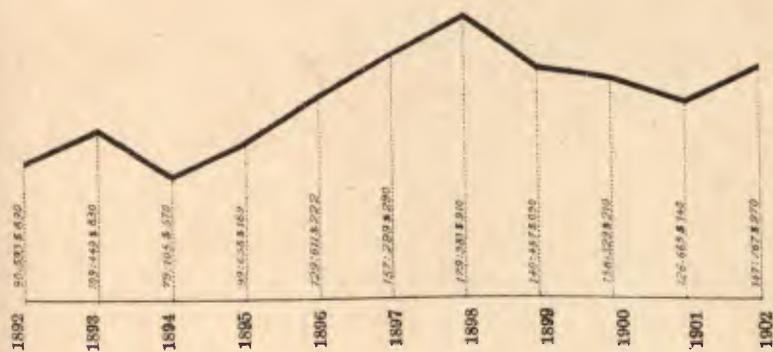
1 m/m = 5.000\$000

N.º 21



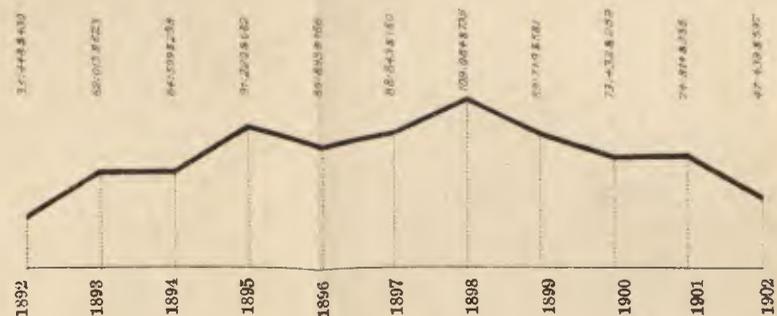
Vagões
PESSOAL

N.º 23



MATERIAL

N.º 22



MATERIAL

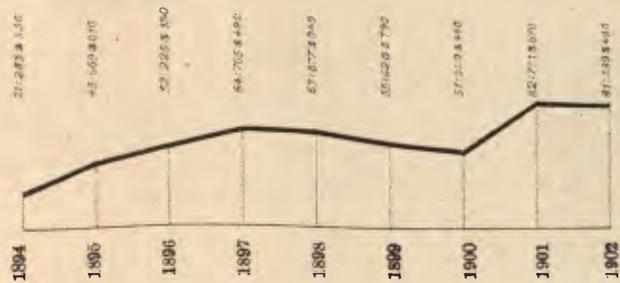
N.º 24



Bitola de 1.^m00
Carros
PESSOAL

MATERIAL

N.º 25



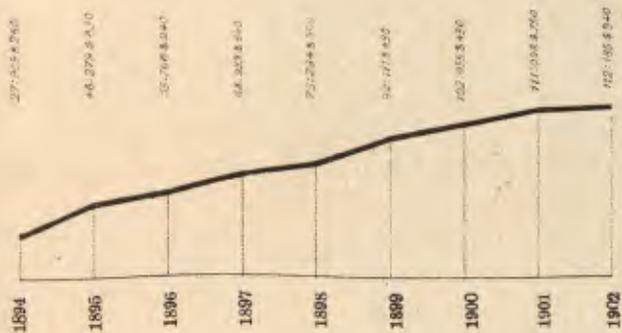
N.º 26



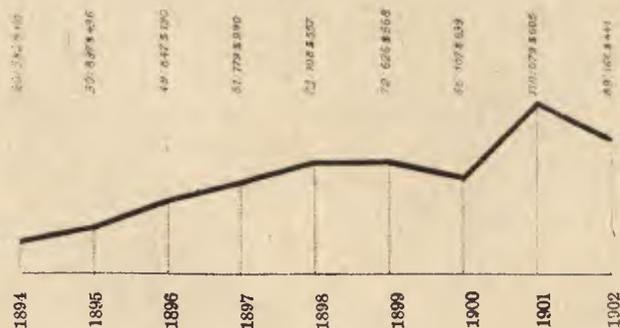
Vagões
PESSOAL

MATERIAL

N.º 27



N.º 28



Os seguintes quadros mostram a despesa em 1902 e 1901 subdividida pelas diversas classes de trabalhos:

Em 1902

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	65:771\$235	2:648\$232	68:419\$467
Despezas geraes das officinas	78:156\$190	42:402\$340	120:558\$530
Condução de trens	402:308\$720	656:013\$013	1.058:321\$733
Reparação de locomotivas . .	247:905\$660	116:619\$791	364:525\$451
» » carros	95:060\$820	47:439\$597	142:500\$417
» » vagões	147:767\$270	143:395\$238	291:162\$508
Contas			17:607\$050
Total geral	1.036:969\$895	1.008:518\$211	2.063:095\$156

Em 1901

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	68:572\$730	2:478\$544	71:051\$274
Despezas geraes das officinas	67:286\$890	40:260\$094	107:546\$984
Condução de trens	367:888\$730	790:045\$297	1.157:934\$027
Reparação de locomotivas . .	264:657\$810	149:934\$488	414:592\$298
» » carros	83:633\$277	74:814\$255	158:447\$532
» » vagões	126:665\$140	98:401\$839	225:066\$979
Contas			33:042\$980
Total geral	978:704\$577	1.155:934\$517	2.167:682\$074

Os totaes da mesma especie correspondentes aos dous annos, comparados entre si, mostram em 1902 as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Administração		2:631\$807
Despezas Geraes das Officinas . .	13:011\$546	
Condução de trens		96:612\$294
Reparação de locomotivas		50:066\$847
» » carros		15:947\$115
» » vagões	66:095\$529	
Contas		15:435\$930
	79:107\$075	183:693\$993
Differença total		104:586\$918

Referindo-se as despesas de 1902 e 1901 ás unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados:

Designação	1902	1901	Diferença em 1902	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	2\$101	2\$207	—	\$106
„ locomotiva „	1\$220	1\$244	—	\$024
„ vehiculo „	\$090	\$089	\$001	—

BITOLA DE 1.^m00

As despesas totaes de locomoção attingiram em 1902 a quantia de 1.513:569\$575 ou mais 31:151\$488 do que em 1901.

Os quadros seguintes mostram aquellas despesas divididas pelas diversas verbas:

Em 1902

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	49:693\$741	3:900\$682	53:594\$423
Despezas geraes de officinas	58:704\$675	32:761\$644	91:466\$319
Condução de trens	292:280\$274	429:811\$683	722:091\$957
Reparação de locomotivas	187:241\$910	118:995\$231	306:237\$141
„ „ carros	81:393\$490	53:829\$194	135:222\$684
„ „ vagões	112:185\$940	89:165\$441	201:351\$381
Contas.	—	—	3:605\$570
Total geral	781:500\$030	728:463\$875	1.513:569\$575

Em 1901

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	42:233\$590	3:316\$272	45:549\$862
Despezas geraes de officinas	38:878\$410	35:643\$173	74:521\$583
Condução de trens.	241:188\$020	454:533\$851	695:721\$871
Reparação de locomotivas.	184:353\$230	122:058\$074	306:411\$304
„ „ carros	82:751\$670	56:373\$442	139:125\$112
„ „ vagões	111:008\$750	110:079\$605	221:088\$355
	700:413\$670	782:004\$417	1.482:418\$087

A comparação entre os totaes da mesma especie correspondente aos dois annos dá as seguintes differenças para 1902.

	Para mais	Para menos
Administração	8:0448561	—
Depezas geraes de officinas	16:9448736	—
Conducção de trens	26:3708086	—
Reparação de locomotivas.	—	1748163
» » carros	—	3:9028428
» » vagões	—	19:7368974
Contas	3:6058670	—
	54:9658053	23:8138565
Differença total.	31:1518488	

Referindo ás unidades de trabalho as despezas de 1902 e 1901 temos o seguinte quadro comparativo:

Designação	1902	1901	Differença em 1902	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	1\$179	1\$179	—	—
„ locomotiva „	\$954	\$981	—	\$027
„ vehiculo „	\$066	\$071	—	\$005
Por tonelada de peso util rebocado	\$038	\$037	\$001	—

BITOLA DE 0.^m60

A despeza por conta de custeio foi, nos dous ramaes, a seguinte:

Ramal de Santa Rita

Em 1902	62:8408216
Em 1901	62:7658960
Differença para mais em 1902	74\$256

Ramal Descalvadense

Em 1902	31:4078764
Em 1901	32:6748871
Differença para menos em 1902.	1:2678107

Ramal de Santa Rita

Os dois quadros seguintes, mostram, para o ramal de Santa Rita, como se distribuiu aquella despeza :

1902

Designação	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	1:809\$116	44\$006	1:853\$122
Condução de trens	24:464\$330	9:817\$351	34:281\$681
Reparação de locomotivas	10:062\$210	2:907\$210	12:969\$420
" " carros	4:196\$980	2:979\$557	7:176\$537
" " vagões	895\$360	5:664\$096	6:559\$456
Total geral	41:427\$996	21:412\$220	62:840\$216

1901

Designação	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	1:759\$040	38\$754	1:797\$794
Condução de trens	23:153\$910	8:764\$696	31:918\$606
Reparação de locomotivas	8:970\$750	4:642\$582	13:613\$332
" " carros	538\$260	527\$264	1:065\$524
" " vagões	5:394\$795	7:685\$023	13:079\$818
Contas			1:290\$886
Total geral	39:816\$755	21:658\$319	62:765\$960

Estes totaes comparados entre si mostram as seguintes differenças :

	Para mais	Para menos
Administração	558\$28	
Condução de trens	2:363\$075	
Reparação de locomotivas		643\$912
» » carros	6:111\$013	
» » vagões		6:520\$362
Contas		1:290\$886
	8:529\$416	8:455\$160
Differença total em 1902.	74\$256	

Referindo as despesas totaes em 1902 e 1901 ás uni-
dades de trabalho, temos os seguintes resultados :

Designação	1902	1901	Diferença em 1902	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	1\$418	1\$582	—	\$164
„ locomotiva „	1\$045	\$935	\$110	—
„ vehiculo „	\$182	\$205	—	\$23

Ramal Descalvadense

Os quadros, que se seguem, mostram como se distribuiu a despesa feita no Ramal Descalvadense, nos dous ultimos annos :

1902

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	1:024\$558	28\$369	1:052\$927
Condução de trens	13:109\$270	3:474\$444	16:583\$714
Reparação de locomotivas	2:631\$720	603\$187	3:234\$907
„ „ carros	852\$160	338\$178	1:190\$338
„ „ vagões	3:766\$280	5:579\$598	9:345\$878
Total geral	21:383\$988	10:023\$776	31:407\$764

1901

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	999\$520	25\$917	1:025\$437
Condução de trens	10:049\$160	3:688\$518	13:737\$678
Reparação de locomotivas	4:985\$420	1:896\$552	6:881\$972
„ „ carros	1:400\$120	1:402\$170	2:802\$290
„ „ vagões	2:865\$530	5:361\$944	8:227\$494
Total geral	20:299\$750	12:375\$121	32:674\$871

Estes totaes comparados entre si mostram as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Administração	27\$490	
Condução de trens	2:846\$036	
Reparação de locomotivas	—	3:647\$065
„ „ carros	—	1:611\$952
„ „ vagões	1:118\$384	
Total	3:991\$910	5:259\$017
Differença total em 1902.	—	1:267\$107

Referindo as despesas totaes em 1902 e 1901 ás unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados:

Designação	1902	1901	Differença em 1902	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	2\$281	2\$214	\$067	—
„ locomotiva „	1\$655	1\$573	\$082	—
„ vehiculo „	\$366	\$330	\$036	—

Para melhor avaliar das despesas comparativas da locomoção nas diferentes secções, damos em seguida alguns diagrammas e quadros abrangendo dados dos ultimos annos.

Os diagrammas n.^{os} **29**, **30** e **31** mostram as despesas da locomoção por conta de custeio nas bitolas de 1.^m60, 1.^m00 e 0.^m60 no periodo que vae de 1892 a 1902.

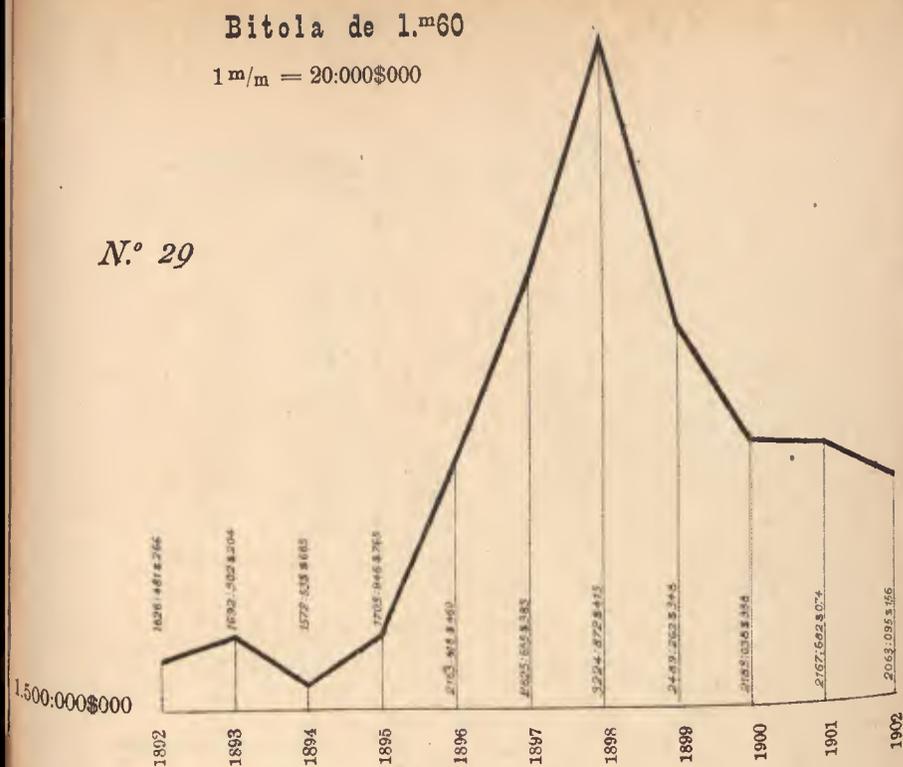
O diagramma n.º **32** mostra o total das despesas da locomoção por conta de custeio nas bitolas de 1.^m60, 1.^m00 e 0.^m60, no periodo de 1892 a 1902.

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes dos materiaes de condução de trens na bitola de 1.^m60 desde 1892. A ultima columna foi reservada para o preço da lenha na bitola de 1.^m00.

Bitola de 1.^m60

1 m/m = 20:000\$000

N.º 29



Bitola de 1.^m00

N.º 30



Bitola de 0.^m60

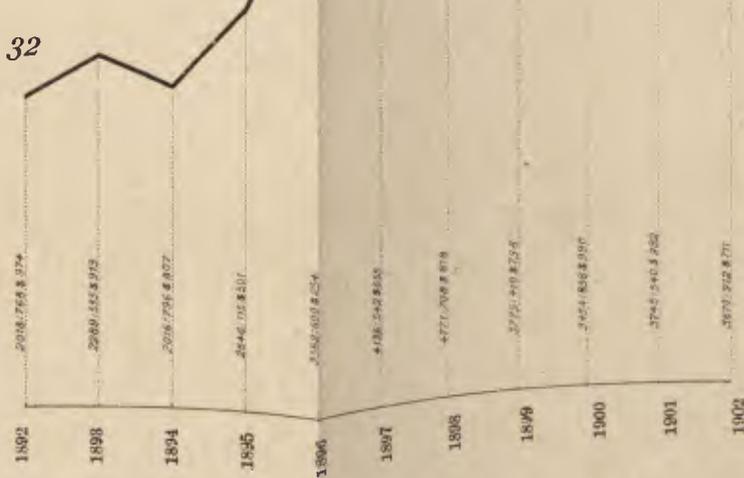
1 m/m = 2:000\$000

N.º 31



1 m/m = 50:000\$000

N.º 32



— Ramal de Santa Rita
— Ramal Descalvadense

ANNOS	Carvão (tonelada)	Lenha (m. ³)	Estopa (kilogr.)	Oleos (litro)	Lenha m ³ Bit. de 1. ^m 00
1892	79\$538	. . .	\$796	1\$061	2\$260
1893	51\$550	. . .	\$852	1\$291	2\$491
1894	55\$529	. . .	\$890	1\$360	2\$057
1895	46\$800	. . .	\$758	1\$056	2\$185
1896	50\$000	. . .	\$783	\$847	2\$225
1897	59\$088	. . .	\$849	1\$140	2\$215
1898	71\$728	. . .	1\$096	1\$289	2\$255
1899	64\$063	2\$641	\$766	\$780	2\$383
1900	61\$633	2\$843	\$607	\$559	2\$391
1901	59\$512	3\$023	\$485	\$577	2\$665
1902	41\$894	3\$196	\$494	\$515	2\$673

E o quadro seguinte mostra as médias annuaes de diversos materiaes usados nas reparações de locomotivas, carros e vagões nos seis ultimos annos:

Materiaes	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Ferro batido . .	kgr.	\$491	\$562	\$548	\$558	\$516	\$388
Ferro fundido .	»	\$263	\$331	\$314	\$341	\$301	\$289
Bronze fundido.	»	2\$250	1\$695	1\$810	1\$499	1\$739	1\$515
Metal branco. .	»	2\$707	2\$913	2\$510	4\$190	2\$066	1\$750
Aços diversos .	»	\$734	\$861	\$895	\$829	\$731	\$687
Pregos	»	\$925	\$914	\$754	\$835	\$723	\$596
Eixos para vagões.	1	. . .	120\$516	114\$485	106\$156	102\$070	101\$390
Batentes para vagões	1	. . .	86\$370	89\$798	90\$488	87\$330	87\$330
Molas espiraes para vagões .	1	12\$199	15\$604	15\$885	15\$279	15\$279	15\$205

Os diagrammas n.^{os} **33** e **34** mostram os preços de vehiculo kilometro no periodo que vae de 1892 a 1902, e os preços da tonelada-kilometro de peso util rebocado, no periodo que vae de 1896 a 1902.

E o quadro seguinte mostra os preços em réis do vehiculo-kilometro na bitola de 0.^m60 no mesmo periodo.

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Ramal de Santa Rita	232	190	173	198	191	268	256	203	189	205	182
„ Descalvadense	318	397	264	324	258	254	512	371	267	330	366

V. — Fundição de ferro e bronze

Em 1902 a officina de fundição de Jundiahy entregou ao almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da locomoção e outras divisões 509036,5 kilogrammas de ferro fundido e 42590,5 de bronze, em peças moldadas, cujos preços medios de producção foram:

Do ferro fundido em obras	8279
Do bronze fundido „ „	18382

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos trabalhos especiaes á locomoção e outras repartições 490410,5 kilogrammas de ferro fundido e 42294,75 kilogrammas de bronze, como se vê em detalhe nos seguintes quadros:

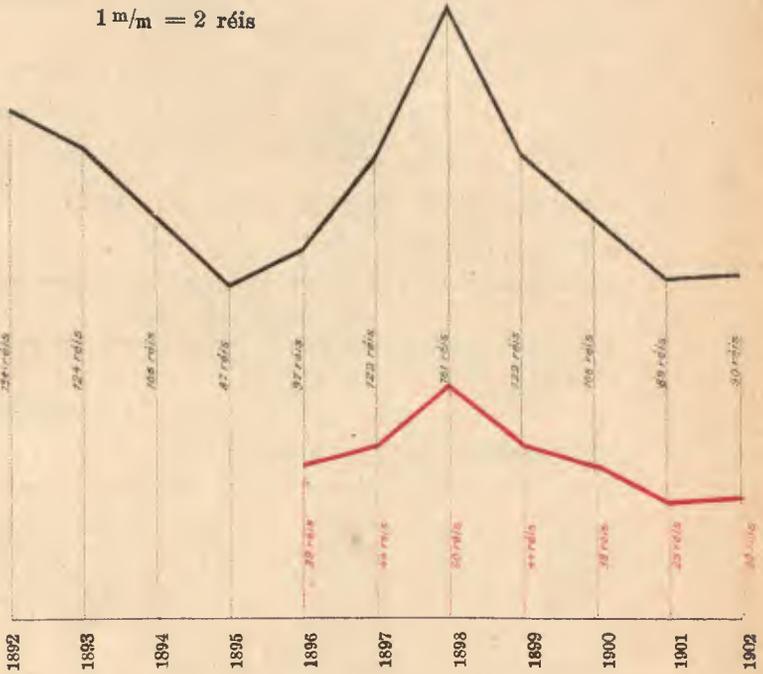
BITOLA DE 1.^m60

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas.	34235,5	9:897\$687	10326,5	15:602\$430
„ „ carros	10798	5:162\$711	1430,5	2:130\$303
„ „ vagões	92164	26:609\$389	1180	1:685\$497
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	166510	48:439\$713	2843,5	4:484\$127
Total	303707,5	88:109\$500	15780,5	33:902\$357

Bitola de 1.^m60

1 m/m = 2 réis

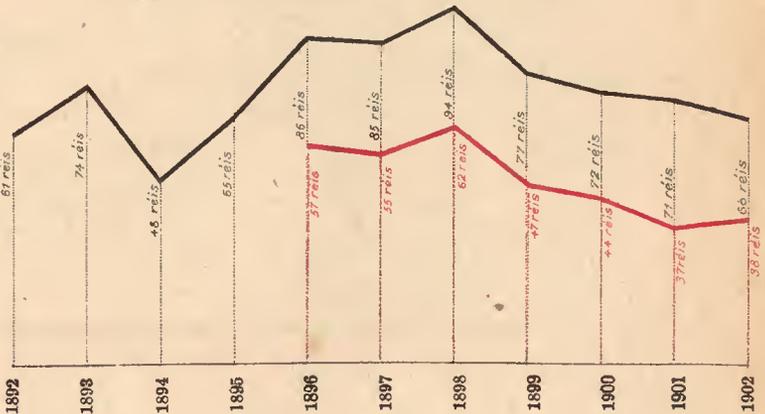
N.º 33



Bitola de 1.^m00

1 m/m = 2 réis

N.º 34



Legenda

- veículo kilometro
- tonelada kilometro de peso util rebocado

BITOLA DE 1.^m00

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas.	50377.5	14:696\$347	16485	25:394\$154
„ „ carros . . .	19338	5:603\$031	2247.5	3:408\$875
„ „ vagões . . .	38138.5	11:013\$328	5466.5	8:158\$168
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	50145.5	14:314\$111	1285.75	1:866\$174
Total	157999.5	45:626\$817	25484.75	38:827\$371

Ramal de Santa Rita

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas.	2095	618\$804	181.5	266\$262
„ „ carros . . .	63	19\$040	84.5	114\$895
„ „ vagões . . .	14700.5	4:211\$480	122	173\$190
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	1202	345\$500	—	—
Total	18060.5	5:194\$824	388	554\$347

Ramal Descalvadense

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas.	1143	292\$800	41.5	58\$515
„ „ carros . . .	80	23\$200	—	—
„ „ vagões . . .	7880.5	2:289\$657	193.5	320\$400
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	611.5	155\$371	53.5	92\$640
Total	9715	2:761\$028	288.5	471\$555

Navegação

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de vapores. . .	416	120\$520	35	49\$260
„ „ lanchas. . .	512	150\$730	—	—
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	—	—	35	50\$506
Obras diversas para S. Rita	—	—	217	355\$549
„ „ „ Descalvadense.	—	—	66	92\$060
Total	928	271\$250	353	547\$375

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldado fornecida annualmente ao almoxarifado pela officina de fundição, desde 1897, bem como os preços médios annuaes d'esses materiaes.

ANNOS	Ferro fundido em peças moldadas			Bronze fundido em peças moldadas		
	Preço médio do kg.	Quantidade total fornecida	Importancia em réis	Preço médio do kilog.	Quantidade total fornecida	Importancia em réis
1897	\$291.2	381402. 5	111:092\$870	1\$744	27550. 5	48:050\$465
1898	\$302.3	359314	108:610\$021	1\$691	27722	46:900\$039
1899	\$328.7	354794.25	116:626\$603	1\$635	31418. 5	51:380\$315
1900	\$331.3	290962. 5	96:419\$503	1\$832	24162.75	44:285\$482
1901	\$304.8	363531	110'796\$646	1\$750	39333. 5	68:853\$220
1902	\$278.7	509036. 5	141:874\$457	1\$382	42590. 5	58:862\$091

O presente quadro dá os preços médios de custo real da fundição de ferro e bronze, em cada um dos annos, de 1897 a 1902; os quadros anteriores de consumo d'esses materiaes têm naturalmente preços médios que não combinam com os precedentes, porquanto são preços de balanço do almoxarifado, variaveis de um anno para outro e mesmo em cada mez.

VI — Fornecimento a diversos — BITOLA DE 1.^m60

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços para diversas repartições e para extranhos, na importancia de réis 850:6298799 distribuida da seguinte fórma:

Designação	Pessoal	Material	Total
De obras novas para diversas divisões			
Do trafego, custeio	29:313\$440	58:737\$306	88:050\$746
	28:079\$240	9:212\$349	37:291\$589
	1:260\$040	865\$237	2:131\$297
	15\$000	1:028\$977	1:043\$977
Da via permanente, custeio	36:314\$260	46:338\$287	82:652\$547
	1:789\$280	1:611\$789	3:398\$069
	166\$160	660\$719	826\$879
	2\$800	220\$063	222\$863
De obras d'arte, custeio.	2:912\$300	6:662\$431	9:574\$731
	367\$940	407\$722	775\$662
	—	547\$613	547\$613
	563\$180	796\$063	1:359\$243
	323\$180	1:440\$923	1:764\$103
Do telegrapho, custeio	160\$740	467\$602	628\$342
	111:418\$320	90:654\$528	202:102\$848
Do Almozarifado	88:602\$700	53:271\$757	141:874\$457
Da luz electrica, Bitola de 1. ^m 60.	25:215\$040	33:647\$051	58:862\$091
Da locomoção, Bitola de 1. ^m 60)	2:927\$900	665\$989	3:593\$889
	1:170\$400	8:817\$788	9:988\$188
	4:021\$740	5:710\$367	9:732\$107
Da Via Fluvial	38\$500	6:450\$192	6:488\$692
	1:147\$300	182\$603	1:329\$903

Por conta

Designação	Pessoal	Material	Total
Do Almoarifado, custeio, Bitola de 1.m60	78000	298297	368297
Da Contadoria, custeio, Bitola de 1.m60	1.821\$060	1.465\$341	3.286\$401
De estudo de modificação da linha Jundiaby a Campinas	153\$740	38750	157\$490
Do lastro, custeio.	1.537\$610	3.665\$841	5.203\$451
De assentamento de trilhos novos, Bitola de 1.m60	153\$520	678033	220\$553
De diversas Companhias de Estradas de Ferro	6.287\$100	10.907\$311	17.194\$411
De particulares	47.215\$340	55.410\$810	102.626\$150
Total.	27.319\$470	30.315\$740	57.665\$210
	420.367\$300	430.262\$499	850.629\$799

No anno de 1901 os serviços executados nas officinas de Jundiaby para diversas repartições e para extranhos importaram em 666:072\$682 réis como se vê pelo quadro seguinte:

ANOS	Pessoal	Material	Total
1902	420.367\$300	430.262\$499	850.629\$799
1901	344.312\$423	321.760\$259	666.072\$682
Diferença em 1902 { Mais	76.054\$877	108.503\$240	184.557\$117
Menos	—	—	—

BITOLA DE 1.^m00

Os serviços executados nas officinas de Rio Claro, para outras repartições importaram em Rs. 257:442\$352 distribuidos da seguinte forma em 1902:

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
De obras novas para outras divisões	16:380\$520	17:205\$150	33:585\$670
Da via permanente e edificios, custeio	40:216\$330	46:926\$441	87:142\$771
De obras d'arte, custeio { Bitola de 1. ^m 00	1:233\$070	2:258\$950	3:492\$020
Do telegrapho, custeio, " " 1. ^m 60	28\$000	—	28\$000
Do trafego, custeio, Bitola de 1. ^m 00	1:570\$400	525\$611	2:096\$011
De assentamento de trilhos novos	30:879\$450	5:375\$161	36:254\$611
Do almoxarifado, custeio	974\$300	1:031\$127	2:005\$427
Do almoxarifado { Materiaes para custeio Bitola de 1. ^m 00	24\$500	—	24\$500
Do lastro, custeio " " " 1. ^m 60	12:324\$020	9:897\$961	22:221\$981
Da locomoção, Bitola de 1. ^m 60	38\$300	—	38\$300
De diversas Estradas de Ferro	7:829\$930	14:609\$213	22:439\$143
De particulares	19\$490	31\$650	51\$140
Da luz electrica	9:076\$490	2:540\$050	11:616\$540
	27:586\$620	8:298\$438	35:885\$458
	560\$780	—	560\$780
	148:742\$200	108:700\$152	257:442\$352

Por Conta

No anno de 1901 os serviços executados nas officinas de Rio Claro para diversas repartições e para extranhos importaram em 148:5378850.

No quadro, que se segue, ver-se-á como se distribuiu aquella quantia :

Annos	Pessoal	Material	Total
1902	148:742\$200	108:700\$152	257:442\$352
1901	88:841\$270	59:696\$580	148:537\$850
Diferença em 1902. { Mais	59:900\$930	49:003\$572	108:904\$502
{ Menos	—	—	—

VIA FLUVIAL

Nas officinas de Porto Ferreira foram executados serviços para outras repartições e para extranhos, na importancia total de rs. 74:4838366, assim distribuida:

Designação	Pessoal	Material	TOTAL	
Por conta	De obras novas de outras divisões	223\$130	162\$038	385\$168
	De Rio Custeio	—	75\$315	75\$315
	De Estações e edificios, custeio	62\$150	—	62\$150
	De Trafego	1:576\$970	1:580\$780	3:157\$750
	De Almoarifado, Materiaes para custeio, Bitola de 1. ^m 60	—	1:209\$331	1:209\$331
	Da Locomoção, Bitola de 1. ^m 60	16:835\$870	41\$045	16:876\$915
	De Estações e edificios, bitola 1. ^m 60	547\$150	2\$380	549\$530
	Da Locomoção, Ramal de S. Rita.	14:267\$300	1:270\$649	15:537\$949
	De Estações e edificios, Ramal de Santa Rita	463\$450	82\$834	546\$284
	De Obras d'arte	322\$600	2\$480	325\$080
	Da Locomoção, Ramal Descalvado	12:273\$130	2:151\$944	14:425\$074
	De Particulares	15:078\$820	6:254\$000	21:332\$820
	Total	61:650\$570	12:832\$796	74:483\$336

Em 1901 foram executados nas mesmas officinas serviços para outras repartições e para extranhos na importancia de rs. 61:580\$917. O quadro seguinte mostra as differenças nas verbas de pessoal e material nos annos de 1901 e 1902:

Annos	Pessoal	Material	Total
1902.	61:650\$570	12:832\$796	74:483\$366
1901.	47:480\$460	14:100\$457	61:580\$917
Differença em 1902 { Mais	14:170\$110		12:902\$449
Menos		1:267\$661	

Pelo exame dos quadros precedentes se vê que no anno de 1902 foram executados, nas officinas de Jundiaby, Rio Claro e Porto Ferreira, serviços para outras repartições e para extranhos no valor de Rs. 1.182:555\$517 contra 876:191\$449 réis no anno de 1901.

O diagramma n.º 35 dá as importancias totaes dos serviços feitos nas mesmas officinas para outras repartições e para extranhos no periodo de 1897 a 1902. No mesmo diagramma vem indicada, para cada anno, a verba relativa ao pessoal empregado na execução d'esses serviços.

Esse diagramma explica completamente o acrescimo progressivo das folhas de pagamento do pessoal das officinas nos dous ultimos annos, porquanto n'esses annos houve augmento na importancia total dos fornecimentos a diversos, acarretando accrescimos relativos na verba do pessoal.

Assim, em 1902, tomando-se o total das despezas feitas com o pessoal, com exclusão apenas das importancias relativas á administração e conducção de trens, e incluindo a relativa aos fornecimentos a diversos, verifica-se que 37 % d'esse total são devidos aos serviços executados pelas officinas da locomoção para as outras divisões e para extranhos. Em 1900 a media mensal da verba pessoal nos fornecimentos a diversos foi de 30:521\$302 réis, elevando-se em 1901 a 40:052\$846 réis, e em 1902 a 52:563\$339 réis; isto é, tomando como ponto de referencia a média mensal relativa a 1900, verificamos em 1901 e 1902 augmentos respectivos de 31 % e de 72 %.

VII—Navegação

O material fluvial era a 31 de Dezembro de 1902 o seguinte:

Vapores	7
Lanchas	40
Balsas de aço	5

Este material achava-se na mesma data nas seguintes condições:

Vapores {	Em serviço	6
	Em reparação	1
	Total	7
Lanchas {	Em serviço	40
	Em reparação	0
	Total	40
Balsas em serviço	5	

Os vapores Elias Fausto, Eduardo Prates e José de Queiroz, foram vendidos ao Governo para a navegação da ribeira de Iguape.

Tracção

PERCURSO DOS VAPORES E LANCHAS

Em 1902 o percurso dos vapores foi de 31609 kms. ou menos 11844 kms. do que em 1901. O quadro seguinte dá os percursos de cada um dos vapores nos dous ultimos annos, bem como o percurso total de cada um d'elles desde que entrou em serviço.

VAPORES	Percurso em kilometros		
	Em 1902	Em 1901	Desde o começo do serviço
Conde d'Eu	3410	3494	110227
Nicolau Queiroz		123	79498
Elias Chaves	1457	4827	84423
Antonio Prado	275	1112	75857
Barão de Jaguára	9984	6669	82520
Fidencio Prates		64	39721
Antonio Paes	7799	9497	72552
Eduardo Prates			23328
Elias Fausto	3984	6426	55944
Antonio Lacerda	2970	8757	62410
José Queiroz	1730	2484	47738
Total	31609	43453	734218

1 m/m = 20:000\$000

N.º 35



Legenda

- Importancia total
- Verba pessoal

O percurso das lanchas durante o anno de 1902 foi de 108098 kilometros, ou menos 31068 do que em 1901.

O percurso médio por lancha foi de 2702 kilometros, ou menos 534 do que em 1901.

A despeza com a tracção fluvial consta do quadro seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal . . .	41:7738960	47:292\$620	— 5:518\$660
Material . . .	26:151\$431	42:532\$385	— 16:380\$954
Total . . .	67:925\$391	89:825\$005	— 21:899\$614

Os seguintes quadros mostram a despesa de combustível, lubrificantes e outros materiais na condução de vapores:

Vapores	Lenha		Lubrificantes		Diversos		TOTAL
	Quantidade em m. ³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Valor em réis	Valor em réis	
Antonio Lacerda	742	1:768\$786	265	90\$457	132\$479	1:991\$722	
Antonio Paes	2197	4:791\$974	509	193\$246	782\$878	5:768\$098	
Antonio Prado	81	170\$549	.	.	2\$512	173\$061	
Barão de Jaguará	3182	6:748\$998	739	283\$225	969\$718	8:001\$941	
Conde d'Eu	1313	2:830\$769	451	175\$297	387\$827	3:393\$893	
Elias Chaves	633	1:422\$476	94	35\$450	50\$711	1:508\$637	
Elias Fausto	1177	2:739\$364	639	246\$408	468\$626	3:454\$398	
José Queiroz	662	1:494\$913	230	91\$924	272\$844	1:859\$681	
Total	9987	21:967\$829	2927	1:116\$007	3:067\$595	26:151\$431	

O preço médio d'esses materiais foi o seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Lenha por m. ³	2\$200	2\$313	— 813
Lubrificantes por litro	881	\$543	— 8162

O consumo e despesa por vapor kilometro foram:

Anos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Diversos	Total
		Quantidade em m. ³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Valor em réis	Valor em réis
1902.	Vapor kilometro	0.316	\$695	0.0926	\$85	\$097	\$827
1901.	Vapor kilometro	0.365	\$845	0.0843	\$46	\$088	\$979
Em 1902	{ Mais . . . . .	. . . . .	. . . . .	0.0083	. . . . .	\$009	. . . . .
	{ Menos	0.049	\$150	. . . . .	\$011	. . . . .	\$152

As despesas com a condução de vapores referidas ás unidades de trabalho dão os seguintes resultados comparativos:

Annos	Por vapor kilometro			Por tonelada kilometro de peso util		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1902 . . .	1\$322	\$827	2\$149	\$031	\$020	\$051
1901 . . .	1\$093	\$979	2\$072	\$021	\$015	\$036
1902 { Mais	\$229	—	\$078	\$010	\$005	\$015
{ Menos	—	\$152	—	—	—	—

Reparação de Vapores

Durante o anno de 1902 effectuaram-se reparações geraes no vapor Eduardo Prates e reparações medias e pequenas nos vapores Conde d'Eu, Barão de Jaguára, Antonio Paes, Elias Fausto, José Queiroz e Antonio de Lacerda. A 31 de Dezembro estava em reparação geral o vapor Antonio Prado.

Com a reparação de vapores despendeu-se a quantia de 23:713\$882 ou mais 683\$600 do que em 1901, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Pessoal	14:783\$630	16:700\$520	— 1:916\$890
Material	8:930\$252	6:329\$762	+ 2:600\$490
Total	23:713\$882	23:030\$282	+ 683\$600

Estas despesas 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
1902 . . .	\$468	\$282	\$750	\$011	\$007	\$018
1901 . . .	\$384	\$145	\$529	\$008	\$003	\$011
1902 { Mais	\$084	\$137	\$221	\$003	\$004	\$007
{ Menos	—	—	—	—	—	—

Reparação de Lanchas

Durante o anno de 1902 foram feitas 43 reparações diversas nas lanchas n.^{os} 6, 8, 10, 11, 13, 14, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45.

Os concertos mais importantes foram feitos nas lanchas n.^{os} 10, 11, 14, 22, 27, 33, 34, 36, 41 que forão retiradas d'agua para a collocação de remendos e substituições de chapa. Foram todas pintadas de novo e em algumas foi substituido o soalho superior.

Na lancha 36 foi collocado 1 leme novo.

As reparações das lanchas importaram, durante o anno de 1902, em 20:881\$557 ou mais 2:257\$136 do que em 1901, como consta do quadro seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diff. em 1902
Pessoal. . .	11:594\$070	12:614\$960	— 1:020\$890
Material . . .	9:287\$487	6:009\$461	+ 3:278\$026
	<u>20:881\$557</u>	<u>18:624\$421</u>	<u>+ 2:257\$136</u>

Estas despesas referidas ás unidades de trabalho foram as seguintes nos dous ultimos annos.

Annos	Por lancha kilometro			Por tonelada kilometro de peso util		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1902. . .	\$107	\$086	\$193	\$009	\$007	\$016
1901. . .	\$090	\$045	\$135	\$006	\$003	\$009
1902 (Mais . Menos)	\$017	\$041	\$058	\$003	\$004	\$007

Recapitulação das despesas

Pelos quadros anteriores vê-se que a despesa total da navegação importou no anno de 1902 em 126:986\$770 réis ou menos 21:241\$293 réis do que em 1901, como se vê em seguida:

Em 1902	126:986\$770
Em 1901	<u>148:228\$063</u>
Diferença para menos em 1902	21:241\$293

A despesa em 1902 é distribuida do seguinte modo:

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	6:212\$655	—	6:212\$655
Officinas	6:194\$830	2:058\$455	8:253\$285
Condução de vapores.	41:773\$960	26:151\$431	67:925\$391
Concerto " "	14:783\$630	8:930\$252	23:713\$882
" " lanchas	11:594\$070	9:287\$487	20:881\$557
Total	80:559\$145	46:427\$625	126:986\$770

Estes totaes comparados com os de 1901 dão as seguintes diferenças:

	Em 1902	Em 1901	Diferença em 1902
Administração.	6:212\$655	7:536\$035	— 1:323\$380
Officinas	8:253\$285	9:212\$320	— 959\$035
Condução de vapores	67:925\$391	89:825\$005	— 21:899\$614
" " lanchas	20:881\$557	18:624\$421	+ 2:257\$136
Concerto de vapores	23:713\$882	23:030\$282	+ 683\$600
	126:986\$770	148:228\$063	— 21:241\$293

Referindo estas despesas ás unidades de trabalho, teremos:

Designação	1901	1902	Diferença em 1902	
			Para mais	Para menos
Por vapor kilometro	3\$777	4\$017	\$240	—
Por lancha kilometro	1\$106	1\$175	\$069	—
Por tonelada kilometro de peso util	1\$073	\$096	\$023	—

VIII.—Conta de Capital

BITOLA DE 1^m,60

Durante o anno de 1902 despendeu-se por conta de capital o seguinte:

Material rodante

Construcção de carros nas officinas de Jundiahy	7:281\$219
5 Apparelhos completos para installação de luz electrica nos carros	14:287\$639
Total	21:568\$858

Officinas em Jundiahy

1 Machina á mão para curvar chapas de ferro de $\frac{3}{8}$ " \times 10"	}	10:584\$214
1 Machina para curvar chapas de ferro		
1 Machina para quebrar coke.		
Diferença entre o custo do novo motor de 110 cavallos para a officina e o preço de venda do antigo		4:194\$000
Montagem de Machinismos		883\$877
Total		<u>15:662\$091</u>

Ramal Desca|vadense

Construcção de 1 carro composto de 1. ^a e 2. ^a classe	7:644\$896
--	------------

IX — Luz Electrica

Continuou a funcionar com regularidade a installação destinada á illuminação de Campinas e suas dependencias, bem como a existente em Jundiahy. A despeza com a illuminação electrica em Jundiahy e Campinas foi a seguinte:

	Em 1902	Em 1901	Diff. em 1902
Pessoal	24:743\$630	22:723\$240	+ 2:020\$390
Material	23:461\$333	16:792\$899	+ 6:668\$434
	<u>48:204\$963</u>	<u>39:516\$139</u>	+ 8:688\$824

O augmento da despeza com a luz electrica é devido ao estabelecimento de mais seis lampadas de arco na esplanada de Campinas, bem como á installação feita em Jundiahy nas casas que a Companhia possui para moradia dos operarios. Em Jundiahy a installação de luz electrica já é insufficiente: será necessario, á semelhança do que fizemos em Campinas, substituir os dynamos existentes por outros mais poderosos, modernos e economicos, para attender convenientemente ás necessidades do serviço já autorisado pela Directoria.

X. — Pessoal

O pessoal da Locomoção era a 31 de Dezembro de 1902 o seguinte:

ADMINISTRAÇÃO — BITOLA DE 1.^m60

Chefe da Locomoção	1
Engenheiros praticantes	4
Official	1
Desenhista	1
Escripturarios	2
Amanuense	1
Praticantes	7
Total	<u>17</u>

BITOLA DE 1.^m00

Ajudante de tracção	1
Escripturario	1
Total	<u>2</u>

O termo medio mensal do pessoal em 1902 foi o seguinte:

BITOLA DE 1.^m60

Mestre Geral	1
Contra-mestre	1
Mestres de officina	6
Ajustadores	41
Torneiros	21
Caldeireiros e funileiros	8
Ferreiros	18
Fundidores	27
Carpinteiros	52
Pintores	21
Malhadores	33
Limadores	8
Serradores	5
Operarios diversos	92
Aprendizes	80
Trabalhadores	174
Total	<u>588</u>

Chefe de Deposito	1
Machinistas	46
Foguistas	48
Limpadores	49
Total	<u>144</u>

RAMAL DE SANTA RITA

Machinistas.	3
Foguistas	3
Limpadores	3
Total	<u>9</u>

RAMAL DESCALVADENSE *

Machinista	1
Foguista	1
Limpador	1
Total.	<u>3</u>

BITOLA DE 1.^m00

Mestre Geral	1
Contra mestre.	1
Ajustadores	26
Torneiros	14
Caldeireiros e fumileiros	5
Ferreiros	10
Carpinteiros	37
Pintores	5
Malhadores.	21
Limadores	8
Serradores	5
Operarios diversos	92
Aprendizes.	70
Trabalhadores	108
Total.	<u>403</u>
Machinistas.	44
Foguistas	47
Limpadores	53
Total.	<u>144</u>

NAVEGAÇÃO

Mestre geral	1
Ajudantes	2
Torneiro	1
Caldeireiro e funileiro	1
Ferreiros	2
Carpinteiros	4
Pintores	2
Malhadores	2
Operarios diversos	8
Aprendizes	6
Trabalhadores	31
Total	60
Machinistas	4
Foguistas	4
Pilotos	4
Ajudantes	4
Marinheiros	14
Total	30

Eis em seguida o resultado da comparação entre as medias geraes dos 2 ultimos annos:

		Em 1901	Em 1902	Diff. em 1902
Na bitola de 1. ^m 60	{ Pessoal de officinas .	548	588	+ 40
	{ " " tracção .	139	144	+ 5
Na bitola de 1. ^m 00	{ Pessoal de officinas .	348	403	+ 55
	{ " " tracção .	127	144	+ 17
No Ramal de Santa Rita	Pessoal de tracção .	9	9	—
„ „ Descalvadense	„ „ „ „ .	3	3	—
Navegação	{ Pessoal de officina .	51	60	+ 9
	{ " " tracção .	32	30	— 2

No pessoal de officinas da bitola de 1.^m60 houve um acrescimo de 7,3 % e no da bitola de 1.^m00 o de 15,8 %. Esse acrescimo de pessoal ó devido em grande parte á maior importancia dos trabalhos executados para as outras divisões e para extranhos.

Escola de Aprendizes

No Relatorio de 1901, referindo-me á Escola nocturna para os aprendizes das officinas de Jundiahy, fundada em Abril de 1901, dizia eu que então já se faziam sentir os beneficos resultados d'essa creação.

Acompanhando cuidadosamente o seu desenvolvimento, temos verificado com prazer que ella vae satisfazendo de modo tão completo quanto possivel os fins que tinhamos em vista.

Os exames prestados a 1.^o de Abril do corrente anno pelos alumnos das classes mais adeantadas deram um resultado superior á nossa expectativa: foi esse um dia festivo para a Escola dos Aprendizes, que teve a honra de receber a visita dos Exm.^{os} Snrs. Conselheiro Antonio Prado, Presidente da Companhia, Dr. Adolpho Augusto Pinto, Chefe do Escriptorio Central, e Dr. Alfredo Maia, Inspector Geral da Estrada de Ferro Sorocabana, os quaes examinaram os trabalhos escolares dos aprendizes, bem como diversos trabalhos executados pelos mesmos na officina, onde sob a competente direcção do nosso muito habil Mestre Geral das Officinas recebem elles uma aprendizagem completa, ministrada por officiaes habilitados.

Actualmente funcionam as aulas do 1.^o e 2.^o annos do curso escolar, bem como uma aula do curso preliminar de adaptação, na qual adquirem os aprendizes o preparo necessario para a matricula no 1.^o anno.

As aulas do 2.^o anno são frequentadas por 10 alumnos, as do 1.^o por 24, e as do curso preliminar por 37.

Os resultados aqui obtidos são já de natureza a animar outras creações d'esse genero.

Seja-me licito terminar agradecendo ao Exm.^o Sr. Presidente e mais membros da Directoria da Companhia Paulista e ao Sr. Dr. Inspector Geral o interesse que têm dispensado á nossa modesta, mas utilissima Escola; ella tem tido o desenvolvimento e a boa orientação technica, que folgamos em registrar, graças á dedicação dos Drs. Henrique Burnier e Cesar Rabello, que auxiliados pelos Drs. Heitor Lyra e Gabriel Penteado, engenheiros praticantes nas officinas, têm leccionado, com a maior dedicação e desinteresse os nossos aprendizes alumnos.

Terminando este relatorio cumpro o dever de consignar os relevantissimos servicios prestados pelos Snrs. Alfredo

Williams, ajudante da tracção na bitola de 1.^m00 e G. Storch, mestre das Officinas em Jundiahy. A todos elles e seus auxiliares, mestres de officinas e operarios, a Companhia Paulista deve exclusivamente os resultados tão favoraveis que consignei nas diversas secções do Relatorio

De V. S.

Att.^o V.^{lor}

F. de Monlevade,

Chefe da Locomoção.

VII

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos diversos depositos succursaes estabelecidos em Campinas e Rio Claro junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concurrencia pedindo-se por carta, preços ás diversas casas do estrangeiro e de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1902 o almoxarifado teve o seguinte movimento :

Debito

Valor de materiaes existentes em 1 de Janeiro de 1902		2.797:860\$093
Custo dos materiaes recebidos durante o anno de 1902	Directamente do estrangeiro	3.313:106\$981
	Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro (1)	2.792:777\$285
	Proveniênte da fundição e de diversas obras feitas nas officinas da Companhia para supprimento dos depositos	455:923\$308
	Total do debito.	9.359:667\$667

¹⁾ Nesse total estão incluidas todas as compras de dormentes no valor de 879:587\$440, de lenha no de 873:177\$226, de impressos, livros, talões e artigos para escriptorios, no de 143:727\$270 e de carvão no de 190:671\$600. Representam estas diversas verbas o total de 2.191:382\$563, ou 78 % das compras feitas no paiz.

Credito

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia	{ por conta do custeio	4.341:0738482
	{ » » » capital e novas construcções	1.755:0818157
Materiaes cedidos a outras Companhias e a particulares		159:4458765
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao suprimento dos depositos		189:596\$198
Valor dos materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1902		<u>2.914:4718065</u>
Total do credito		9.359:667\$667

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no almoxarifado e depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes conforme a sua natureza. O resultado foi o mais lisongeiro possivel, sendo, tanto as sobras como as faltas em quantidade insignificante e todas justificadas.

E' digno de louvor o almoxarife Snr. Horacio Rodrigues Lavras pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VIII

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, solícita e economica que a ellas tem dado e a seus ajudantes bem como a todos os demais empregados a elles directamente subordinados, o muito effcaz auxilio que me tem prestado.

Manteve a Companhia no serviço de custeio de suas linhas ferreas e fluviaes, durante o anno de 1902 um effectivo médio de 4.162 empregados, assim discriminado.

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria geral, contadoria e almoxarifado	113	0. 106	2,7
Trafego e telegrapho.	¹⁾ 1398	1. 314	33,6
Locomoção	1400	1. 315	33,6
Linha	²⁾ 1251	²⁾ 1. 448	30,1
Total	4162	3. 911	100,0

¹⁾ Comprehede tambem todo o pessoal, que faz a baldeação das cargas em trafego mutuo procedentes das e destinadas ás linhas Sorocabana, Itatibense, Mogyana, de Araraquara e de Dourados e de cujo pagamento ellas compartilharam.

²⁾ Não se attendeu á extensão da via fluvial que não mantem turma especial para o serviço de conservação.

³⁾ Comprehede tambem o pessoal das turmas encarregadas dos importantes serviços extraordinarios executados em 1902.

IX

Occurrencias e accidentes

Durante o anno de 1902, não houve, felizmente, nenhum accidente grave a registrar, tendo-se dado, apenas, alguns descarrilamentos sem importancia e quasi todos em chaves, de poucos trens de carga, devidos a descuido dos manobreadores e a outras causas.

No mesmo periodo foram mortos 4 empregados da Companhia e 10 individuos extranhos que foram todos victimas de sua propria imprudencia tendo sido colhidos pelas locomotivas, uns por caminharem pela linha outros por estarem deitados sobre os trilhos ou por pularem dos wagons e carros em movimento. Pelas mesmas causas foram feridos 4 individuos, dos quaes 2 são empregados da Companhia.

Entre as victimas não figura nenhum passageiro.

Jundiahy, Maio de 1903.

M. P. Torres Neves,

Eugenheiro Civil.