

6 - 17 - 54

# RELATORIO

N.º 57

(13)

DA

# COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

## ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1906



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA E PAPELARIA DE VANORDEN & CIA.

7, 9 e 11, RUA DO ROSARIO, 7, 9 e 11

—  
1906

# COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

---

## *Senhores Accionistas.*

 UMPRINDO a disposição do art. 19, § 9 dos Estatutos da Companhia vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos ocorridos durante o anno social de 1905, e, ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, conforme preceitua a lei.

## **Conselho Fiscal**

Compete-vos eleger os membros e suplentes do Conselho Fiscal que têm de funcionar durante o proximo anno social de 1907.

## **Trafego**

O trafego funcionou em todas as linhas da Companhia, com a costumada regularidade, tendo sido de 2.234.095 o numero total de trens-kilometro que as percorreram, contra o algarismo de 2.329,299, registado no anno anterior.

O numero dos passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos durante o anno de 1905, e os dados correspondentes dos quatro annos anteriores constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas de bagagens e encommendas	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas	Tele-grammas
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	228.300
1903	939.886	17.056	9.666	382.863	366.285	222.428
1904	913.772	24.420	9.123	365.803	367.719	238.615
1905	949.794	29.638	9.477	356.396	369.004	233.631

Pelo que se deprehende destes algarismos o movimento do café continuou a manifestar depressão relativamente aos annos anteriores.

Vai a Companhia continuando a fazer gratuitamente o transporte de imigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 23.212 o numero dos que conduziu no ultimo anno, e a..... 133:737\$120 a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, no anno de 1882, o transporte gratuito de imigrantes e suas bagagens. Desde essa época até 31 de dezembro de 1905 têm ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 530.215 imigrantes, cujas passagens teriam custado, se houvessem sido pagas, a somma de 2.330:298\$180 réis.

## Movimento financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio, que se acha annexo, com os convenientes detalhes, representa resultado muito satisfactorio, principalmente atten-

dendo-se ás importantes reducções de tarifas feitas nos ultimos annos.

Os algarismos da receita e despesa do exercicio, bem como os dados correspondentes dos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

<b>ANNOS</b>	<b>Receita</b>	<b>Despesa</b>	<b>Saldo</b>	<b>Relação % da despesa para a receita</b>
1901	27.293:917\$132	9.897:085\$933	17.396:831\$199	36
1902	24.972:799\$117	11.303:315\$242	13.669:483\$875	45
1903	20.101:754\$102	9.571:201\$900	10.530:552\$202	48
1904	18.259:883\$130	9.241:364\$907	9.018:518\$223	51
1905	18.421:280\$525	8.698:431\$263	9.722:849\$262	47

Conforme poêm em relevo os algarismos deste quadro, a receita arrecadada em 1905 cresceu de . . . . 161:397\$395 em relação a do anno anterior. Para esse accrescimo concorreu o transporte do café cuja renda teve o aumento de 437:395\$390, embora a quantidade houvesse diminuido, porque cresceu o transporte médio devido a se ter manifestado grande augmento na exportação da zona servida pela nossa rête de 1.<sup>m</sup>oo de bitola, e a diminuição de haver limitado exclusivamente aos despachos feitos nas estações da bitola larga e ao baldeado da Mogyana, os quaes têm muito menor percurso-kilometrico.

Pelo que diz respeito á despesa, bem mostra a respectiva cifra, sensivelmente inferior a do anno antecedente quanto a Companhia procurou economizar nas varias verbas do custeio, e quanto de facto conseguiu fazel-o.

O saldo apurado em 1905 no valor de . . . . . 9.722:849\$262, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de 3.009:320\$501 e desta forma elevado á somma de 12.732:169\$765, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal,

a seguinte distribuição que a Directoria submette á vossa sancção:

Pagamento de juros da dívida externa.	2.043:411\$710
Para o fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro.	1.000:000\$000
Juros e Comissões . . . . .	317:787\$812
Para pagamento dos dividendos do 1º e 2º semestre do exercicio . . . . .	6.000:000\$000
Imposto de dividendo . . . . .	150:000\$000
Imposto de capital . . . . .	150:000\$000
Para o fundo de reserva . . . . .	50:000\$000
Lucros transportados para o semestre seguinte . . . . .	3.020:970\$241
SOMMA. . . . .	12.732:169\$763

## Fundo de Reserva

Com a quantia de 50:000\$000 de réis levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo geral apurado em 1905, fica o fundo de reserva da Companhia elevado a 800:000\$000.

## Dívida externa

Fizeram-se pontualmente durante o anno proximo findo, as remessas devidas para pagamento dos juros de 5 % do empréstimo externo de 1892, contrahido para a compra da Estrada Rio Claro, os quais importaram em 2.043:411\$710.

Além disso foram, durante o anno de 1905, resgatadas 406 obrigações do referido empréstimo, no valor de £ 40.600, mediante o dispendio de ..... 726:483\$670 o que elevou o total do resgate operado até ao referido anno, á importancia de £ 303.100, tendo a Companhia despendido com isso 7.705:917\$695.

O serviço completo da dívida externa em 1905 veio pois a custar 2.769:895\$380, quando em 1904 custára 3.321:212\$220 ou mais 551:316\$840.

Em 31 de dezembro de 1905 a dívida externa da Companhia se achava reduzida á importancia de .... £ 2.446.900.

## Fundo de amortização do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quantia de 1.000:000\$000 levada a credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica o fundo de amortização do custo da Estrada Rio Claro elevado á somma de 6.246;317\$185.

## Capital da Estrada de Ferro do Rio Claro

As despesas feitas durante o anno de 1905 em obras e aquisição de material com applicação ás linhas ferreas que fazem objecto do contracto de 4 de outubro de 1880, montaram a £ 4.152-0-0 quantia que, logo que receba do Governo a approvação já requerida, será incorporada ao capital da estrada que ficará então elevado, para os effeitos contractuaes, a £ 1.606.528-2-11.

## Locomoção

O material rodante continua a ser conservado com o maior cuidado e zelo. O seu effectivo era em 31 de dezembro de 1905 o seguinte:

Designação	Bitola de			Total
	1,m60	1.m00	0,m60	
Locomotivas . . . . .	68	58	7	133
Carros especiaes . . . . .	11	8	—	19
» de passageiros . . . . .	52	56	8	116
» bagagens e correio . . . . .	25	16	1	42
» para animaes de raça . . . . .	2	—	—	2
» transporte de carruagens . . . . .	1	—	—	1
Vagões de socorro . . . . .	1	—	—	1
» diversos . . . . .	1.465	932	36	2.433
» guindaste . . . . .	3	1	—	4

O estado das locomotivas na mesma data era o seguinte:

Locomotivas	1, <sup>m</sup> 60	1, <sup>m</sup> 00	0, <sup>m</sup> 60
Em serviço	64	53	7
Em reparação	4	5	—

Quanto aos carros e vagões era este o seu estado:

	1, <sup>m</sup> 60	1, <sup>m</sup> 00	0, <sup>m</sup> 60
Em serviço	1.485	959	45
Em reparação	75	53	—

De accôrdo com a S. Paulo Railway está sendo applicado nos vagões da bitola larga o freio de vacuo authomatico o que representa importante melhoramento no serviço dos trens de mercadorias.

## Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo do serviço da Companhia tendo importado os suprimentos de toda a especie, por ella feitos durante o anno de 1905, em 3.010:025\$341 e sendo de 1.761:548\$625 o valor dos materiaes que ficaram em deposito a 31 de dezembro do mesmo anno.

Todas as compras continuam a ser feitas mediante concorrença, pedindo-se, por cartas, preços a diversas casas commerciaes do estrangeiro, e das praças de S. Paulo, Campinas e Rio de Janeiro conforme a natureza dos artigos.

No fim do anno de 1905, como de costume, procedeu-se a minucioso exame e rígido balanço em todos os depositos do almoxarifado, pesando, medindo, e contando todos os materiaes, conforme a sua especie, tendo sido achado exacto e de accôrdo com os assentamentos.

## Horto Florestal

Progrediram os trabalhos desse estabelecimento, fundado pela Companhia no intuito de fomentar a cultura florestal do Estado, principalmente das madeiras destinadas ao consumo das linhas ferreas.

Durante o anno de 1905 foram lavrados  $26 \frac{1}{2}$  hectares de terra bruta quasi que exclusivamente com as charruas de volta aiveca, e em pequena parte com o arado de disco.

Na limpeza dos terrenos preparados e plantados em 1904, tem sido empregados com bons resultados os cultivadores de oito discos e a grade Acme, ou o cultivador Planet onde é pequeno o espaçamento das arvores.

Dispondo a Companhia de uma area de  $26 \frac{1}{2}$  hectares de terreno de excellente qualidade nas proximidades da estação de Boa Vista, a 7 kilometros de Campinas, resolveu installar nelle uma secção florestal, havendo já lavrado 9 hectares, attingindo assim a  $35 \frac{1}{2}$  hectares a area total lavrada em 1905.

Durante o anno ultimo continuaram-se as sementeiras e a transplantação de essencias florestaes indigenas e exoticas.

No fim do anno de 1905 existiam no viveiro do Horto, em canteiros e vasos:

7.500 eucalyptus de diversas especies

1.350 casuarinas

1.260 faveiros

650 jatobás e

2.720 arvores diversas, representando o total de 13.480 exemplares promptos para a plantação definitiva.

Já começou no Horto a distribuição de mudas, tendo em 1905 distribuido 724 mudas de essencias

florestaes e de plantas de ornamentação, sendo 486 para diversos pontos da estrada e 238 para particulares.

Em 31 de dezembro de 1905 havia no Horto, plantadas definitivamente 25.310 arvores, que sommadas ás 2.250 da seccão florestal de Boa Vista, formam o total de 27.560 exemplares de essencias de valor, ou mais 11.510 do que em igual data de 1904.

Nesse total de 27.560 arvores de valor contam-se 18.250 eucalyptus de 73 especies diferentes de diversas edades, que com as 10.000 mudas existentes em vasos fazem o total de 28.250 exemplares.

Foi muito augmentada, durante o anno passado, a collecção de eucalyptus do Horto, não só em especies como no numero de exemplares, o que tem grande valor para se poder determinar com precizão as que melhor nos convem.

## Arrendamento da Sorocabana

Pende ainda de decisao a proposta offerecida á consideração do Governo para o arrendamento da Estrada Sorocabana de que vos demos conhecimento no ultimo relatorio.

## Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por horança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1903	49.292	7.658	15.146	23.003	95.099
1904	49.704	8.470	11.523	9.559	79.256
1905	50.976	8.410	16.008	17.059	92.453

## Impostos

Durante o anno de 1905 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 229:700\$070, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional a quantia de 373:336\$690 producto do imposto federal sobre passagens.

Se ao total formado dessas duas parcellas adicionarem-se os impostos de dividendo e de capital pagos pela Companhia relativamente ao periodo considerado na importancia de 300:000\$000, ver-se-ha que se elevou a 903:036\$670 a somma dos tributos de varias ordens lançados sobre o serviço de transporte a cargo da mesma, durante o anno de 1905, não comprehendendo os varios impostos municipaes, alguns estadoaes e os federaes de importação, consumo e sello.

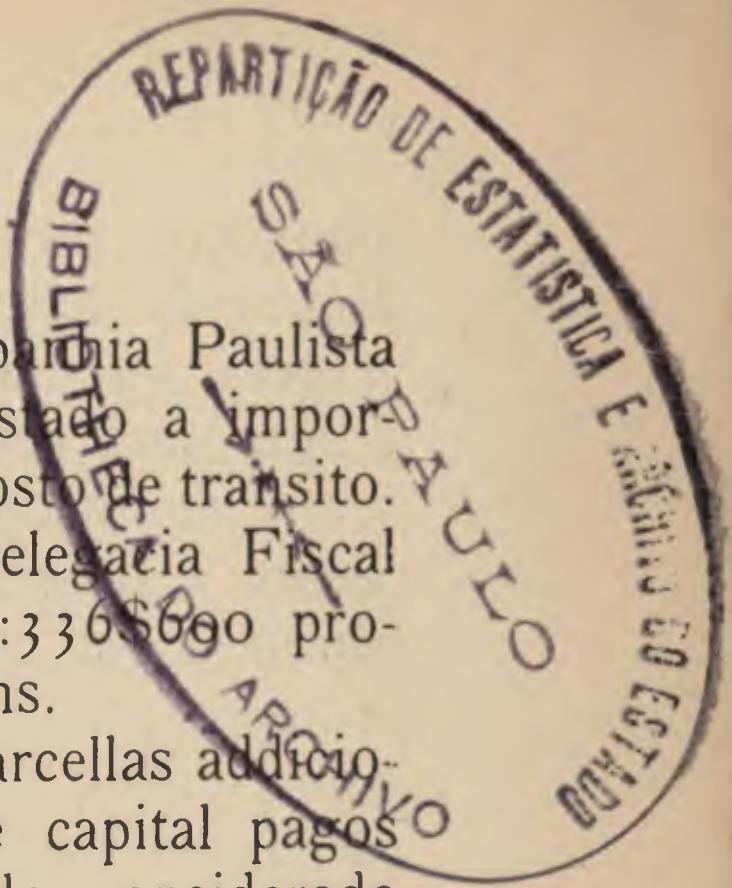
## Pessoal

Não houve modificacão no quadro do pessoal superior da Companhia o qual continuou a prestar-lhe seus serviços com o costumado zelo, dedicação e inteligencia e a quem a Directoria manifesta o seu reconhecimento.

## Gréve

Na manhã de 15 de maio teve a Directoria aviso de que o pessoal se declarara em gréve geral partindo logo para Jundiáhy o Presidente da Directoria, afim de conhecer das occorrencias e providenciar para o restabelecimento do trafego.

Não carecemos dar os detalhes e pormenores do movimento por serem do dominio publico, e reconhecendo a directoria, pelo orgam do seu presidente, que diariamente ia a Jundiah, quão futeis e sem fundamento eram os motivos determinantes do movimento,



todo com verdadeiro carácter anarquista, pelas depredações de natureza diversa postas em prática desde a vespera do dia em que se iniciou a greve, começou a agir para restabelecer e normalizar o seu serviço.

Com o auxilio sempre prompto e solicito do Governo, a quem a directoria manifesta o seu reconhecimento e em consequencia de diversas providencias de prompto tomadas, pôde a Companhia, dentro de prazo muito curto, restabelecer os trens de passageiros e de cargas no trecho de Jundiahy a Campinas. Feito isto, foi estendendo a sua accção para adiante, e em poucos dias normalizou-se por completo o transporte de passageiros e de mercadorias em todas as suas diversas linhas, sem nada ceder aos grevistas, e demittindo do serviço os empregados que, tomando a direcção do movimento, se tornaram responsaveis pelos danos causados.

### Conclusão

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

S. Paulo, 30 de Maio de 1906.

A DIRECTORIA:

*Antonio Prado.* Presidente.

*Francisco A. de Souza Queirós.*

*A. de Lacerda Franco.*

*J. B. de Mello e Oliveira.*

*Conde de Prates.*

PARECER  
DO  
CONSELHO FISCAL

## *Senhores Accionistas:*

O Conselho Fiscal da *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviales*, em obediencia ao que determinam os Estatutos, examinando com toda a attenção o balanço geral da empresa, correspondente ao ultimo anno, verificou a sua perfeita exactidão e sua perfeita harmonia com os lançamentos da escripta feita por sua vez com toda regularidade, e respeitando todas as determinações da lei.

Os lucros liquidos das operaçōes da empresa foram neste exercicio de Rs. 9.722:849\$262, que representam um resultado superior ao do anno passado, para o qual concorreram principalmente as economias obtidas no custeio da estrada.

Addicionando-se aos resultados do anno o saldo não distribuido de Rs. 3.009:320\$501, que veio do anno passado, obteve-se uma somma que habilitou a digna administração não só a satisfazer com a pontualidade de sempre todos os encargos da dívida externa, como a levar á conta de amortisação da mesma a quantia de Rs. 1.000:000\$000, ao fundo de reserva Rs. 50:000\$000, a distribuir de dividendos aos Senhores Accionistas Rs. 6.000:000\$000 e a transferir para o exercicio seguinte a respeitável somma de Rs. .... 3.020:970\$241.

O Conselho Fiscal, abaixo assignado, pois, achando tudo feito com a maior regularidade, é de parecer que sejam approvadas todas as contas, e que o sejam bem assim todos os actos praticados pela honrada e digna Directoria.

S. Paulo, 26 de Maio de 1906.

*João Alvares Rubião Junior.*

*Bento J. de Carvalho.*

*Dr. J. A. de Oliveira Cesar.*

**BALANÇO FECHADO**

**EM**

**31 DE DEZEMBRO DE 1905**

# Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANÇO fechado em 31 de dezembro de 1905

ACTIVO		PASSIVO	
ACCIONISTAS: Entradas a realizar . . . . .	3:080\$00	CAPITAL: 375.000 acções de 200\$000 . . . . .	75.000:000\$000
VIAS FERREAS: Importância despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada Rio Claro, que ainda não foi amortisado (£ 2.446.900) . . . . .	106.873:726\$104	EMPRESTIMO EMITTIDO EM 1892: Saldo desta conta £ 2.446.900 ao cambio par . . . . .	21.750:222\$220
NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ: Saldo desta conta . . . . .	328:968\$474	FUNDO DE RESERVA: Saldo desta conta . . . . .	750:000\$000
EDIFICIO DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Idem . . . . .	182:875\$326	FUNDO DE AMOSTISAÇÃO DO CUSTO DA ESTRADA RIO CLARO: Idem . . . . .	5.246:317\$185
MOVEIS E UTENSILIOS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Idem . . . . .	19:238\$320	CAUÇÃO: da Directoria . . . . .	50:000\$000
LINHA TELEGRAPHICA: de Jundiahy a São Paulo . . . . .	33:859\$280	PESSOAL: de Dezembro de 1905 . . . . .	498:544\$260
ACÇÕES CAUCIONADAS: depositadas pela Directoria . . . . .	107.438:667\$50	50:000\$000 61:000\$000 BONUS: não reclamados . . . . .	260\$040 . . . . .
APOLICES: existentes . . . . .		6:817\$64 DIVIDENDOS: Idem . . . . .	90:801\$920 91:061\$960
LETRAS A RECEBER: Saldo desta conta . . . . .		1.761:548\$62 DIVERSOS CREDORES: Agentes na Europa e outros . . . . .	302:354\$706
MATERIAES PARA CUSTEIO: existentes no Almoxarifado . . . . .		80:354\$158 Somma . . . . .	103.688:500\$331
MATERIAES EM TRANSITO: em despacho em Santos . . . . .		RECEITA GERAL: Saldo desta conta . . . . .	7.070:970\$241
Saldos a favor da Companhia			
A saber:			
Contadaria Central . . . . .	661:567\$800		
Trafego de Passageiros . . . . .	4\$300		
Trafego de Cargas . . . . .	75:822\$000		
Juros de Apolices. . . . .	1:680\$000		
Deposito nas Estações . . . . .	1:230\$000		
Transferencias de Acções . . . . .	444\$700		
Div. devedores: Agentes e outros . . . . .	257:491\$760		
CAIXA: Saldo no Escriptorio Central . . . . .	998:240\$560		
" Saldo na Contadoria do Trafego . . . . .	17:373\$660		
Rs. . . . .	342:388\$425		
	110.759:470\$572		
		Rs. . . . .	110.759:470\$572

S. Paulo, 20 de Março de 1906.

*Antonio Prado,*  
Presidente.

*M. P. Torres Neves,*  
Chefe do Escriptorio Central.

BALANÇETE  
DA  
RECEITA E DESPESA

Janeiro a Dezembro de 1905

# Companhia Paulista de

Balancete da Receita e Despesa

## R E C E I T A

Passageiros . . . . .	2.243:420\$820	
Trens especiaes . . . . .	2:868\$300	
Encommendas, bagagens, etc. . . . .	475:112\$410	
Animaes. . . . .	63:134\$970	
Telegrammas . . . . .	206:485\$650	
Mercadorias . . . . .	15.234:374\$860	
Armazenagens . . . . .	17:929\$700	
Comissão pela arrecadação de impostos estadoal e federal . . . . .	24:121\$447	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados . . . . .	15:675\$010	
Aluguel de estações e armazens . . . . .	66:900\$000	
 Rendas diversas arrecadadas nas linhas		
a saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e de compartimentos para restaurantes, taxas sobre bandejas nas estações, multas, venda de objectos abandonados, certidões e cartazes nas estações	53:512\$450	18.403:535\$617
 Receitas arrecadadas no Escriptorio Central		
a saber:		
Emolumentos . . . . .	8:852\$000	
Juros . . . . .	2:269\$800	
Diversas outras rendas . . . . .	6:623\$108	17:744\$908
Rs. . . . .		18.421:280\$525

S. Paulo, 20 de Março de 1906.

*M. P. Torres Neves,*  
Chefe do Escriptorio Central.

# Vias Ferreas e Fluviaes

de Janeiro a Dezembro de 1905

## D E S P E S A

Administração Geral e Contabilidade . . . . .	289:753\$011	
Conservação das linhas . . . . .	2.106:585\$294	
Locomoção. . . . .	3.662:492\$475	
Trafego . . . . .	1.927:254\$505	
Telegrapho e luz electrica . . . . .	316:115\$714	
Almoxarifado . . . . .	110:523\$407	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados . . . . .	17:500\$760	
Contadoria Central . . . . .	56:200\$750	
 Despesas diversas das linhas		
a saber:		
Consumo d'agua; telegrams, anuncios, sellos, indemnisações, impostos, custeio do ramal ferreo Campineiro; baldeação de inflammaveis, e outras despesas .	44:022\$557	8.530:448\$473
Escriptorio Central . . . . .	95:809\$752	
Gastos Geraes . . . . .	45:530\$950	
Juros . . . . .	1:088\$060	
Diversas outras despesas . . . . .	25:554\$028	167:982\$790
Saldo a favor da Receita. . . . .		8.698:431\$263
		9.722:849\$262
Rs. . . . .		18.421:280\$525

*James W. Gray,*  
Guarda-Livros.

**DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL**

**apurado**

**no anno de 1905**

# Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

## DISTRIBUIÇÃO do saldo geral

apurado no anno de 1905

D E B I T O		C R E D I T O
Juros da dívida externa, pagos este anno . . . .	2.043:411\$710	3.009:320\$501
Juros e comissões . . . . .	317:787\$812	9.722:849\$262
Impostos de dividendos e de capital . . . . .	300:000\$000	
Para pagamento dos 66. <sup>º</sup> e 67. <sup>º</sup> dividendos . . . .	6.000:000\$000	
Para o fundo de amortisação do custo da estrada Rio Claro . . . . .	1.000:000\$000	
Para o fundo de reserva . . . . .	50:000\$000	
Lucros que passam para o seguinte semestre . .	3.020:970\$241	
Rs. . . . .	<u>12.732:169\$763</u>	Rs. . . . .

*S. Paulo, 20 de Março de 1906.*

*M. P. Torres Neves,*  
Chefe do Escriptorio Central

*James W. Gray,*  
Guarda-Livros.

# I

## Extensão em trafego

A COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, em 31 de Dezembro de 1905, tinha em trafego a extensão de 1.056 kilómetros, servidos por 119 estações e postos telegraphicos, inclusivè a agencia telegraphica na capital do Estado, séde da Companhia.

A extensão em trafego distribue-se assim:

### *Linhas de 1,º 60*

Linha central de Jundiahy a Descalvado . . . . .	224	kilom.
Ramal de Santa Veridiana . . . . .	38	"
Ramal de Rio Claro . . . . .	17	"

### *Linhas de 1,º 00 — Secção Rio Claro*

Linha central de Rio Claro a Bebedouro . . . . .	276	kilom.
Ramal de Jahú . . . . .	143	"
" " Agua Vermelha . . . . .	63	"
" " Ribeirão Bonito . . . . .	40	"
" " Agudos . . . . .	121	"
" " Mogy - Guassú . . . . .	93	"

### *Linhas de 0,º 60*

Linha de Santa Rita . . . . .	27	kilom.
Linha Descalvadense . . . . .	14	"
Extensão total em trafego . . . . .	41	kilom.

Na secção Rio Claro foram inauguradas em 25 de Janeiro de 1905 as estações de Itaquá, Batalha e Piratininga no Ramal de Agudos.

As extensões médias em tráfego durante o anno de 1905, foram:

de 279 kilometros na linha de 1.m 60  
 „ 735 „ „ „ „ „ „ 1.m 00  
 „ 41 „ „ „ „ „ „ 0.m 60

Na secção Rio Claro a extensão média em tráfego durante o anno de 1905, cresceu de 25 kilómetros.

II

# **Contabilidade**

## **1.º – Conta de capital**

Durante o anno de 1905 a Inspectoria Geral escripturou em conta de capital a quantia de 178:763\$771, assim discriminada:

### *Linhhas de 1.<sup>m</sup>60 e de 0.<sup>m</sup>60*

**Locomoção . . . . .** 84:276\$055  
**Linha e Edificios . . . . .** 21:465\$450 105:741\$505

## *Linhos de 1.<sup>m</sup>00 — Secção Rio Claro*

Locomoção . . . . .	10:668\$050
Linha e Edificios . . . . .	<u>62:354\$216</u>
	<u>73:022\$266</u>
Total geral. . . . .	178:763\$771

Estas diversas importâncias serão discriminadas nos respectivos capítulos do presente relatório.

## **2.º – Movimento financeiro**

Tendo sido em 1905 a receita geral de . 18.421:280\$525  
e a despesa de . . . . . 8.698:431\$263  


---

a renda liquida foi de . . . . . 9.722:849\$262

Relação da despesa geral para a receita geral 47,2 %, quando em 1904 fôra de 50,6 %.

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

Annos	Renda liquida	Diferenças 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\$242	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\$875	—	21,4
1903	10.530.552\$202	—	22,9
1904	9.018.518\$223	—	14,3
1905	9.722.849\$262	7,8	

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 10 e 11, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas da Companhia, em 1905, foi:

Receita . . . . . 18.403.535\$617  
Despesa . . . . . 8.530.448\$473

Saldo . . . . . 9.873.087\$144

Relação da despesa para a receita 46,3.

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

Linhas	RECEITA			DESPESA			SALDO			Relação % da despesa para a receita
	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	
De 1,ºm60 e 0,ºm60 .	10.504.797\$147	10.915.163\$510	4.615.697\$775	4.997.179\$766	5.889.099\$372	5.917.983\$744	43,9	45,8		
De 1,ºm00 — Seção Rio Claro .	7.898.738\$470	7.313.128\$340	3.914.756\$698	4.083.891\$612	3.983.987\$772	3.229.286\$728	49,6	55,8		
Todas as linhas .	18.403.535\$617	18.228.291\$850	8.530.448\$473	9.081.071\$578	9.873.087\$144	9.147.220\$472	46,3	49,8		

Dos saldos acima indicados, da seção Rio Claro, cabe ao trecho de concessão federal a importância de 3.160.294\$354 em 1905 e de 2.644.082\$562 em 1904.

Os quadros imediatos mostram como divergem, principalmente na receita, os resultados financeiros do tráfego nos dois períodos semestrais do ano, o que contribui para prejudicar a relação da despesa para a receita, ou o coeficiente do tráfego correspondente ao período anual.

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação % da despesa para a receita
	1905	1904	1905	1904	1905	1904	
De 1, m60 e 0, m60 .	3.518.295\$860	3.468.761\$720	2.240.406\$301	2.334.978\$367	1.277.889\$569	1.133.783\$353	64
De 1, m00 — Secção Rio Claro .	2.143.237\$370	2.078.522\$370	1.833.357\$450	2.036.610\$789	309.879\$920	41.911\$581	85
Todas as linhas .	5.661.533\$930	5.547.284\$090	4.073.763\$751	4.371.589\$156	1.587.769\$479	1.175.694\$934	72
De 1, m60 e 0, m60 .	6.986.501\$287	7.446.401\$790	2.375.291\$474	2.662.201\$999	4.611.209\$813	4.784.200\$391	34
De 1, m00 — Secção Rio Claro .	5.755.501\$100	5.234.605\$970	2.081.391\$248	2.047.280\$823	3.674.107\$882	3.187.325\$147	36
Todas as linhas .	12.742.002\$387	12.681.007\$760	4.456.684\$5722	4.709.482\$322	8.285.317\$665	7.971.525\$538	35

### 3.º — Receita

A receita geral da Companhia foi

Em 1905 . . . . .	18.421:280\$525
Em 1904 . . . . .	<u>18.259:883\$130</u>

Diferença para mais em 1905 . . . . . 161:397\$395

Foram arrecadadas mais, em 1905, as seguintes importâncias, não incluídas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras companhias e particulares . . . . .	110:058\$369
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras companhias . . . . .	157:292\$680
Importâncias das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista . . . . .	13:862\$430
Imposto de transito do Governo Federal . . . . .	373:336\$600
"      "      "      "      "      Estadoal . . . . .	<u>229:700\$070</u>
Total . . . . .	884:250\$149

A arrecadação de dinheiro nas nossas diversas estações, por conta do tráfego de passageiros e de mercadorias, attingiu a 7.620:435\$610, que assim se discrimina :

Linhas	TRAFEGO DE		Total
	Passageiros	Mercadorias	
De 1. <sup>m</sup> 60 e de 0. <sup>m</sup> 60 . . .	1.380:349\$250	1.982:740\$440	3.363:089\$690
Secção Rio Claro . . .	1.549:300\$750	2.708:045\$170	4.257:345\$920
	2.929:650\$000	4.690:785\$610	7.620:435\$610

Em 31 de Dezembro de 1905, o saldo em dinheiro existente em todas as estações da Companhia Paulista, era apenas de 4\$300 no tráfego de passageiros.

Em nenhuma das estações havia saldo em dinheiro, a 31 de Dezembro de 1905, no tráfego de mercadorias; ellas figuram, entretanto, no balanço geral com o saldo de 75:822\$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 dous ultimos annos, consta do seguinte quadro:

Linhas	1905	1904	Diferenças em 1905	
			para mais	para menos
Linhos de 1. <sup>m</sup> 60 e de 0. <sup>m</sup> 60 . . .	10.504:797\$147	10.915:163\$510	. . . .	410:366\$363
Secção Rio Claro .	7.898:738\$470	7.313:128\$340	585:610\$130	. . . .
Total das linhas .	18.403:535\$617	18.228:291\$850	175:243\$767	. . . .
Escriptorio Central	17:744\$908	31:591\$280	. . . .	13:846\$372
Total geral .	18.421:280\$525	18.259:883\$130	161:397\$395	. . . .

A renda total das linhas, nos annos de 1905 e 1904, distribue-se assim pelos dous semestres:

Linhas	1905	1904	Diferenças em 1905	
			para mais	para menos

#### PRIMEIROS SEMESTRES

Linhos de 1. <sup>m</sup> 60 e de 0. <sup>m</sup> 60 . . .	3.518:295\$860	3.468:761\$720	49:534\$140	. . . .
Secção Rio Claro .	2.143:237\$370	2.078:522\$370	64:715\$000	. . . .
Total geral .	5.661:533\$230	5.547:284\$090	114:249\$140	. . . .

#### SEGUNDOS SEMESTRES

Linhos de 1. <sup>m</sup> 60 e de 0. <sup>m</sup> 60 . . .	6.986:501\$287	7.446:401\$790	. . . .	459:900\$503
Secção Rio Claro .	5.755:501\$100	5.234:605\$970	520:895\$130	. . . .
Total geral .	12.742:002\$387	12.681:007\$760	60:994\$627	. . . .

Como pôem em relevo esses quadros a receita total do trafego no primeiro semestre de 1905, comparada com a de igual periodo de 1904, apresenta o augmento de 114:249\$140.

A comparação relativa ao segundo semestre mostra a diminuição de 459:9008503 nas linhas de 1,<sup>m</sup>60 e de 0,<sup>m</sup>60, e o accrescimo de 520:8958130 na secção Rio Claro, tendo, como veremos mais adiante, concorrido principalmente para esses resultados a quantidade de café transportado, que diminuiu sensivelmente naquellas linhas e aumentou na zona servida pela rête da secção Rio Claro.

A maxima receita mensal, em 1905, verificou-se mais uma vez no mez de Agosto, attingindo a 2.980:984\$298, quando fôra de 2.998:319\$260 em Agosto de 1904, de 2.828:446\$500 em Agosto de 1903, de 3:059:008\$540 em Agosto de 1902 e de 3 930:645\$140 em Agosto de 1901.

---

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

### *Verbas da receita*

	1905		1904		Diferença em 1905	
	Quantidade	Produto	Quantidade	Produto	Quantidade	no Produto
Viajantes	949.794	2.243.420\$820	913.772	2.177.612\$920	+ 36.022	+ 65.777\$900
Valores, bagagens, encomendas e animais da tabella 9 [tons].	9.477	475.112\$410	9.123	466.493\$320	+ 354	+ 8.619\$090
Animais das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros.	11.882	37.017\$650	11.136	39.630\$920	- 746	- 2.612\$570
Mercadorias { Café [tons].	356.396	10.269.937\$450	365.803	9.832.542\$060	- 9.407	- 437.395\$390
Mercadorias { Diversas [tons].	369.004	4.964.437\$410	367.719	5.288.580\$860	- 1.285	- 324.143\$450
Animais das tabellas 10 e 11 em trens de cargas .	17.756	26.117\$320	13.284	19.145\$580	+ 4.472	+ 6.911\$740
Telegrammas	233.631	206.485\$650	238.615	210.914\$380	- 4.984	- 4.428\$730
Armazenagens.		17.929\$700		18.514\$200		- 584\$500
Comissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos						
Trens especiais		24.121\$447		23.603\$490		+ 517\$957
de estações e armazens.		2.868\$300	12	5.710\$100	- 3	- 2.841\$800
casas						
commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas		66.900\$000		66.900\$000		
carros, wagons e encerados		11.317\$800		13.390\$720		- 2.072\$920
Diversas outras verbas .						
Total.		18.403.535\$617		18.228.291\$850		+ 175.243\$767

Para evitar duplicatas, as quantidades supra indicadas foram determinadas, sommando-se as relativas a todo o trafego das bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e de 0,<sup>m</sup>60 com as do trafego proprio ou interstacional da secção Rio Claro da Companhia Paulista, e com as do trafego estranho entre a secção Rio Claro e as estradas de Araraquara e Dourados, e ainda com as do trafego commun entre as estradas de Araraquara e Dourados em transito pela secção Rio Claro.

Como deixa ver este quadro cresceu em 1905 a renda de passageiros, que declinava desde 1898, com excepção apenas da de 1901.

A renda proveniente do transporte de café aumentou de 437:3958390, embora a quantidade tenha diminuido, porque cresceu o transporte médio, devido a se ter manifestado grande aumento na quantidade transportada na secção Rio Claro e a diminuição se haver limitado, exclusivamente, á bitola larga, como se verá mais adiante.

As demais verbas da receita, em 1905, comparadas com as do anno anterior, mostram pequenas diferenças.

---

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	Diferenças por cento	
		para mais	para menos
1872	311:148\$940		
1873	650:463\$069	10,9	
1874	758:169\$207	16,5	
1875	889:414\$782	18,1	
1876	1.126:189\$760	26,6	
1877	1.541:836\$645	36,9	
1878	2.195:525\$850	42,4	
1879	2.297:935\$790	4,7	
1880	2.085:239\$370	—	9,2
1881	2.514:466\$920	20,6	
1882	2.880:373\$995	14,5	
1883	2.739:948\$200	—	4,9
1884	2.586:301\$750	—	5,5
1885	2.812:352\$950	8,7	
1886	2.977:410\$510	5,9	
1887	2.922:222\$693	—	1,8
1888	3.577:121\$476	22,4	
1889	4.487:396\$469	25,4	
1890	5.082:383\$149	13,2	
1891	6.499:157\$909	27,9	
1892	9.227:635\$144	41,9	
1893	10.230:964\$064	10,9	
1894	13.930:608\$544	36,1	
1895	17.383:811\$641	24,8	
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 a)	27.293:917\$132	23,6	
1902	24.972:799\$117	—	8,5
1903 b)	20.101:754\$102	—	19,5
1904 c)	18.259:883\$130	—	9,2
1905	18.421:280\$525	0,9	

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

a) Reducção de tarifa de café em 1º de Abril pela limitação do frete ao maximo de 71\$360 por tonelada até Jundiah, e em 1º de Maio pela cobrança da taxa movel sómente com o accrescimo de 25 %, correspondente ao cambio de 15 dinheiros. Em 1º de Agosto suprimio-se nos fretes da tabella 5, na Secção Rio Claro, o accrescimo correspondente á taxa cambial, o qual ficou tambem limitado em 40 %, para uniformisar a tarifa movel d'essa secção com a das outras linhas

b) Reducção, em 1º de Agosto, da tarifa de café beneficiado, em casquinha e em cereja pela abolição do frete maximo e adopçāo de tabellas differenciaes, accrescidas unicamente de 15 % correspondente á taxa cambial de 17 dinheiros; da tarifa do sal nas linhas de 1m,60 e de 0m,60, baixando de 140 réis a 100 réis a taxa da tonelada kilometro para equiparal-a á da secção Rio Claro, isentando ainda, em todas as linhas, essa tarifa da taxa movel com o cambio; da tarifa de passageiros nas linhas de 0m,60 e na secção Rio Claro, pela adopçāo de um unico zero na escala differencial em vez dos dous, até então em vigor; de 50 % e mais nas tarifas de todas as tabellas dos ramaes de 0m,60 para equiparal-as ás das outras linhas; em 1º de Setembro, reducção de 20 % na tarifa da tabella 2 A, que ficou além d'isso isenta da taxa movel com o cambio.



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.

ANNOs	Extensão kilometrica média em trafego		RECEITA		Diferença por cento da receita	
	Bitola de		TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
	1,m60	0,m60				
<b>Vias Ferreas — BITOLAS DE 1,m60 E 0,m60</b>						
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	11:649\$845	.	2,0
1888	250	.	3.546:332\$750	14:185\$331	21,7	
1889	250	.	4.233:308\$210	16:933\$233	19,3	
1890	250	.	4.901:834\$943	19:607\$339	15,8	
1891	251	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\$815	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	
1901a	279	41	17.130:305\$400	53:532\$204	18,2	
1902	279	41	15.155:286\$540	47:360\$270	.	11,6
1903b	279	41	12.172:625\$600	38:039\$455	.	19,7
1904c	279	41	10.915:163\$510	34:109\$886	.	10,3
1905	279	41	10.504:797\$147	32:824\$366	.	3,8

c) Em 1º de Janeiro suppressão do accrescimo de 20 % existente nas bases das tabellas 6, 7, 8 e 15 da secção Rio Claro e reducção de diversas porcentagens nas bases das tabellas 9, 10, 11, 12, 13 e 14 de todas as linhas, e adopçao de uma unica tarifa para toda a rēde da Companhia, menos quanto ao café, obedecendo as bases de todas as tabellas ao principio diferencial. Concedeu-se em 1º de Janeiro isenção de fretes para as sementes consignadas a lavradores e para as plantas distribuidas pelas repartições agricolas do Paiz. Em Junho concedeu-se isenção de fretes para os saccos novos, machinismos e instrumentos agricolas e em Julho e Setembro reduziu-se de diversas porcentagens as tarifas do algodão em rama e em caroço, do polvilho para fins industriaes e do oleo de ricino de producção nacional.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	R E C E I T A		Diferença por cento da receita		
		Bitola de 1,m00	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
<b>Secção Rio Claro — BITOLA DE 1,m00</b>						
1892	364	1.954:978\$769	5:370\$820			
1893	412	2.791:158\$190	6:774\$665	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 a	503	9.784:048\$840	19:451\$389	36,8		
1902	544	9.525:956\$410	17:510\$949	.	2,6	
1903 b	659	7.877:761\$270	11:954\$114	.	31,7	
1904 c	710	7.313:128\$340	10:300\$180	.	5,5	
1905	735	7.898:738\$470	10:746\$582	4,3		
<b>Via Fluvial</b>						
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	
1903	66	8:545\$260	131\$889	.	87,4	

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial no periodo de 1885 a 1890, porque, n'este periodo, não era rigorosamente discriminada da das vias ferreas.

O seguinte quadro mostra a receita média, nos dous ultimos annos, por trem e veículo kilometro:

Unidades	linhas de 1,60 e 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1905	1904	1905	1904	1905	1904
Trem kilometro . . .	11\$046	11\$264	6\$156	5\$374	8\$237	7\$820
Vehiculo kilometro de 4 rodas . . .	\$512	\$524	\$351	\$346	\$428	\$120

O movimento discriminado da receita das vias ferreas nos dous ultimos annos, consta do seguinte quadro:

Linhas de 1.<sup>m</sup> Go e de o.<sup>m</sup> Go

Verbas da receita	1905		1904		Diferenças em 1905	
	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	na Quantidade	na Renda
Viajantes	551.521	1.201.979\$640	546.428	1.213.348\$900	+ 5.093	- 11.369\$210
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 [tons]	7.079	287.613\$590	6.951	288.853\$910	+ 146	- 1.240\$350
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros.	6.762	18.425\$490	6.354	20.788\$150	+ 408	- 2.362\$660
Mercadorias   Café [tons].	349.794	5.488.044\$460	359.130	5.687.729\$940	- 9.336	- 179.685\$580
Diversas [tons].	331.851	3.236.591\$045	337.006	3.439.800\$820	- 5.155	- 203.203\$775
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	7.860	5.511\$940	6.866	4.836\$600	+ 994	+ 675\$340
Telegrammas	187.368	136.396\$770	191.416	139.635\$830	- 4.048	- 3.239\$060
Armazenagens	.	6.462\$700	.	7.396\$900	.	- 934\$200
Comissões de 4 % pela arrecadação de impostos.	.	.	11.497\$902	11.753\$790	.	- 255\$888
Trens especiais	3	931\$500	7	2.824\$100	- 4	- 1.892\$600
espações e armazens	.	63.000\$000	.	63.000\$000	.	.
casas	.	9.767\$800	.	11.090\$720	.	- 1.322\$920
commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas	.	.	.	15.215\$000	.	- 2.095\$000
carros, wagons e encerados à S. P. Ry. e Funilense	.	.	14.729\$610	15.215\$830	.	- 486\$220
Rendas diversas	.	10.718\$650	.	13.672\$990	.	- 2.954\$340
<b>Total.</b>	.	.	10.504.797\$147	10.915.163\$510	.	- 410.366\$363

LINHAS DE 1<sup>o</sup> OO — Secção Rio Claro

— 15 —

Verbas da receita	1905			1904			Diferenças em 1905	
	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	na Renda	
Viajantes	454.922	1.041.441\$130	420.339 $\frac{1}{2}$	964.294\$020	+ 34.582 $\frac{1}{2}$	77.147\$110		
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 [tons.]	3.493	187.498\$820	3.240	177.639\$380	+ 253	9.859\$440		
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	6.350	18.592\$160	5.893	18.842\$070	+ 457	249\$910		
Mercadorias { Café [tons.]	121.818	4.781.892\$990	110.680	4.164.812\$120	+ 11.138	617.080\$870		
Diversas [tons.]	121.213	1.727.840\$365	118.178	1.848.780\$010	+ 3.035	120.939\$675		
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	14.006	20.605\$380	8.897	14.308\$980	+ 5.109	6.296\$400		
Telegrammas	101.120	70.088\$880	102.417	71.278\$550	- 1.197	1.189\$670		
Armazenagens	.	.	11.467\$000	.	11.117\$300	.	349\$700	
Comissão de 4% pela arrecadação de impostos	.	.	.	.	.	.		
Trens especiais	.	.	6	12.623\$545	11.849\$700	.	773\$845	
estações e armazens	.	.	.	1.936\$800	2.886\$000	1	949\$200	
casas	.	.	.	3.900\$000	3.900\$000	.		
commodos para restaurantes	.	.	.	1.550\$000	2.300\$000	.	750\$000	
embaixo e taxas sobre bandejas	.	.	.	10.410\$000	11.390\$000	.	980\$000	
wagons à E. F. Araraquara	.	.	.	945\$400	1.541\$800	.	596\$400	
Rendas diversas	.	.	.	7.946\$000	8.188\$380	.	242\$380	
Total	.	.	.	7.898:738\$470	.	7.313:128\$340	.	585.610\$130

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

Verbas da receita	Linhas de 1.60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1905	1904	1905	1904	1905	1904
Viajantes	11,5	11,1	13,2	13,2	12,2	11,9
Bagagens e encomendas	2,7	2,7	2,4	2,4	2,6	2,6
Animaes.	0,2	0,2	0,5	0,4	0,3	0,3
Mercadorias	52,3	51,8	60,5	56,5	55,8	53,9
Café	30,8	31,6	21,9	25,7	27,0	29,0
Diversas	1,3	1,3	0,9	1,0	1,1	1,2
Telegrammas	1,2	1,3	0,6	0,8	1,0	1,1
Outras verbas						
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A receita, em 1905, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, pôde ser assim distribuida:

<b>Trafego proprio</b>	{ das linhas de 1 <sup>m</sup> 60 e de 0 <sup>m</sup> 60 . . . . .	749:589\$560
	da secção Rio Claro . . . . .	1.028:751\$410
<b>Trafego estranho</b>	{ das linhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e de 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	3.160:456\$370
	da secção Rio Claro . . . . .	5.803:360\$305
<b>Trafego em transito pela linha de 1m,60 com destino á e procedente</b>	{ da secção Rio Claro . . . . .	2.968:719\$365
	," Companhia Mogyana . . . . .	2.777:102\$640
	," " Itatibense . . . . .	20:541\$070
	," " Araraquara . . . . .	486:457\$020
	," " Dourado . . . . .	152:891\$160
	do Ramal Ferreo Campineiro . . . . .	72:208\$300
	da E. de F. Funilense . . . . .	3:209\$800
<b>Idem</b> pela secção Rio Claro com destino á e procedente	{ da Companhia Araraquara . . . . .	806:049\$810
	," Dourado . . . . .	229:006\$220
	," E. de F. Sorocabana (via Agudos). . . . .	96\$780
	Total . . . . .	<hr/> 18.258:439\$810

Todo o trafego, em 1905, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista em transito por ella, apenas concorreu com 4.547:562\$800, ou 24,77 % da receita total da Companhia no valor de 18.421:280\$525.

Da importancia de 4.547:562\$800 e da relação de 24,77 %, acima referidas, cabem á Companhia Mogyana 2.777:102\$640 e 15,7 %.

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dous últimos annos.

		Linhas de 1.m 60 e de 0.m 80		Secção Rio Claro		EM GERAL	
		RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA		Embarcado		Referido a 1 Km.	
Embarcado	1905	Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.	
		1905	1904	1905	1904	1905	1904
Passageiros		4\$176	4\$246	6\$67,5	6\$66,3	4\$273	4\$300
de 1. <sup>a</sup> classe.		1\$564	1\$552	1\$036,5	1\$033,8	1\$810	1\$736
de 2. <sup>a</sup> classe.		2\$179	2\$220	2\$016,1	2\$042,1	2\$288	2\$294
em geral.							
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros.		2\$725	3\$272	3\$041,0	3\$045,3	2\$928	3\$197
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9.		40\$526	41\$556	6\$05,6	6\$22,4	53\$678	54\$827
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas.		\$701	\$704	\$008,8	\$010,0	1\$471	1\$608
Café.		15\$690	15\$782	\$178,8	\$180,8	39\$254	37\$629
Mercadorias		9\$753	10\$207	\$128,7	\$132,6	14\$254	15\$644
Em geral.		12\$799	13\$083	\$155,2	\$158,9	26\$785	26\$276

#### 4.<sup>o</sup> — Passageiros

O seguinte quadro assignala as diferenças havidas, em 1905, no numero e na receita dos passageiros transportados nas diversas linhas da Companhia.

	1905		1904		Diferenças em 1905	
	Numero	Receita	Numero	Receita	no numero	na receita
<i>Linhas de 1.<sup>m</sup> 60 e de 0.<sup>m</sup> 60</i>						
De 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	129. 810	542:069\$990	135. 519	575:480\$830	- 5.709	- 33:410\$840
,, 2. <sup>a</sup> ,,, ,,,	421. 711	659.909\$700	410. 909	637.868\$070	+ 10.802	+ 22.041\$630
Em geral . . . . .	551. 521	1.201.979\$690	546. 428	1.213.348\$900	+ 5.093	- 11.369\$210
<b>Secção Rio Claro</b>						
De 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	92. 547	395.511\$010	91. 418 $\frac{1}{2}$	393.098\$110	+ 1.128 $\frac{1}{2}$	+ 2.412\$900
,, 2. <sup>a</sup> ,,, ,,,	362. 375	645.930\$120	328. 921	571.195\$910	+ 33. 454	+ 74.734\$210
Em geral . . . . .	454. 922	1.041.441\$130	420. 339 $\frac{1}{2}$	964.294\$020	+ 34. 582 $\frac{1}{2}$	+ 77.147\$110
<b>Todas as linhas</b>						
De 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	204. 810 $\frac{1}{2}$	937.581\$000	208. 932	968.578\$940	- 4.121 $\frac{1}{2}$	- 30.997\$940
,, 2. <sup>a</sup> ,,, ,,,	744. 984	1.305.839\$820	704. 840 $\frac{1}{2}$	1.209.063\$980	+ 40. 143 $\frac{1}{2}$	+ 96.775\$840
Em geral . . . . .	949. 794 $\frac{1}{2}$	2.243.420\$820	913. 772 $\frac{1}{2}$	2.177.642\$920	+ 36. 022	+ 65.777\$900

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo tráfego próprio ou interstancial, estranho e em transito em cada linha, é dada no seguinte quadro.

Natureza do tráfego	1.ª Classe			2.ª Classe			1.ª Classe			2.ª Classe			1.904		
	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita	
LINHAS DE 1m,60 E DE 0m,60															
Proprio ou entre as estações dessas linhas	48.070 <sub>1</sub>	136.438\$960	287.015	295.384\$900	54.444	158.395\$800	286.214	300.240\$950							
Despachado	23.828	38.872 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	206.521\$210	23.513 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	250.172\$990	35.853									
Entrando } Recebido	23.233 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	238.980\$460	36.502	22.694 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	34.416										
Em transito . . .	34.678	166.650\$570	59.321 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	158.003\$590	34.867	166.912\$040	54.426	141.911\$920							
Total . . .	129.810	542.069\$990	421.711	659.909\$700	135.519	575.480\$830	410.909	637.868\$070							
LINHAS DE 1m,00 -- Secção Rio Claro															
Proprio ou entre as estações dessas linhas	72.464 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	233.079\$110	316.075 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	447.066\$700	71.259	229.764\$540	288.720	400.542\$540							
Despachado	9.716 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	22.554 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	186.607\$390	10.118											
Entrando } Recebido	9.064	152.506\$010	20.378	9.060	156.337\$670	20.150 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	161.994\$910								
Em transito . . .	1.302 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	9.925\$890	3.367	13.256\$030	981 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	6.199.5\$900	17.595	8.658\$460							
Total . . .	92.547	395.311\$010	362.375	645.980\$120	91.418 <sub>1</sub> <sub>2</sub>	393.098\$110	328.921	571.195\$910							

Confrontando o transporte de passageiros, em 1905, com o do anno anterior, observa-se o seguinte:

## Linhas de 1,<sup>m</sup>60 e de 0,<sup>m</sup>60

### PRIMEIRA CLASSE

No tráfego proprio	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " estranho	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " em transito	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

### SEGUNDA CLASSE

No tráfego proprio	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " estranho	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " em transito	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

## Linhas de 1,<sup>m</sup>00 — Secção Rio Claro

### PRIMEIRA CLASSE

No tráfego proprio	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " estranho	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " em transito	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

### SEGUNDA CLASSE

No tráfego proprio	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " estranho	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " em transito	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

No tráfego proprio	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " estranho	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" " em transito	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

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

**Vias Ferreas**

Annos	1. <sup>a</sup> Classe		2. <sup>a</sup> Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita

**Bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e de 0,<sup>m</sup>60**

1896	246.759	1.033:856\$000	584.638 $\frac{1}{2}$	1.175:174\$900	831.397 $\frac{1}{2}$	2.209:030\$900
1897	248.128 $\frac{1}{2}$	1.034:141\$600	588.950 $\frac{1}{2}$	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 $\frac{1}{2}$	874:136\$960	668.230 $\frac{1}{2}$	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 $\frac{1}{2}$	666:206\$720	458.586	771:367\$840	616.801 $\frac{1}{2}$	1.437:574\$560
1903	137.777 $\frac{1}{2}$	584:007\$600	424.902	702:056\$520	562.679 $\frac{1}{2}$	1.286:064\$120
1904	135.519	575:480\$830	410.909	637:868\$070	546.428	1.213:348\$900
1905	129.810	542:069\$990	421.711	659:909\$700	551.521	1.201:979\$690

**Bitola de 1,<sup>m</sup>00 — Secção Rio Claro**

1896	160.342	631:649\$410	455.496 $\frac{1}{2}$	949:617\$930	615.838 $\frac{1}{2}$	1.581:267\$340
1897	172.183 $\frac{1}{2}$	653:797\$110	489.254 $\frac{1}{2}$	955:102\$560	661.438	1.608:899\$670
1898	145.046 $\frac{1}{2}$	559:927\$180	387.042	748:738\$790	532.088 $\frac{1}{2}$	1.308:665\$970
1899	115.869 $\frac{1}{2}$	466:214\$940	341.643	665:094\$750	457.512 $\frac{1}{2}$	1.131:309\$690
1900	114.826 $\frac{1}{2}$	469:680\$870	351.195	656:409\$170	466.021 $\frac{1}{2}$	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
1903	94.281	400:120\$610	340.206	605:398\$010	434.487	1.005:518\$620
1904	91.418 $\frac{1}{2}$	393:098\$110	328.921	571:195\$910	420.339 $\frac{1}{2}$	964:294\$020
1905	92.547	395:511\$010	362.375	645:930\$120	454.922	1.041:441\$130

**Via Fluvial**

Na via fluvial o numero de passageiros foi :

Annos	Numero	Receita
1896	860 $\frac{1}{2}$	3:929\$280
1897	962	4:051\$180
1898	679 $\frac{1}{2}$	2:888\$020
1899	646	2:270\$640
1900	682	2:783\$420
1901	514	2:078\$900
1902	183	735\$230
1903	22	52\$790

Todas as linhas

Anos	1. <sup>a</sup> Classe		2. <sup>a</sup> Classe		Numero	Receita	Em geral
	Numero	Receita	Numero	Receita			
1896	385.432 $\frac{1}{2}$	1.669.434\$690	986.965 $\frac{1}{2}$	2.124.793\$330	1.372.398	3.794.228\$020	
1897	397.054	1.691.989\$890	1.025.086 $\frac{1}{2}$	2.107.560\$380	1.422.141	3.799.550\$270	
1898	352.079	1.500.112\$890	896.424	1.762.578\$220	1.248.503	3.262.689\$110	
1899	277.729 $\frac{1}{2}$	1.189.444\$970	782.735 $\frac{1}{2}$	1.539.231\$710	1.060.465	2.798.676\$680	
1900	271.792 $\frac{1}{2}$	1.186.886\$880	781.107 $\frac{1}{2}$	1.468.532\$180	1.052.900	2.655.419\$060	
1901	259.514	1.161.484\$820	842.265 $\frac{1}{2}$	1.577.665\$630	1.101.779 $\frac{1}{2}$	2.739.150\$450	
1902	246.440 $\frac{1}{2}$	1.124.635\$300	792.198 $\frac{1}{2}$	1.443.843\$830	1.038.639	2.568.479\$130	
1903	214.433 $\frac{1}{2}$	984.181\$000	725.453	1.307.454\$530	939.886 $\frac{1}{2}$	2.291.635\$530	
1904	208.932	968.578\$940	704.840	1.209.403\$980	913.772 $\frac{1}{2}$	2.177.642\$920	
1905	204.810 $\frac{1}{2}$	937.581\$000	744.984	1.305.839\$820	949.794 $\frac{1}{2}$	2.243.420\$820	

## 5.º — Immigrantes

Foi a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviales que iniciou, em 1882, o transporte gratuito, para o interior, dos imigrantes e suas bagagens. Adquirindo, em 1892, as linhas da Rio Claro Railway Company começou imediatamente, n'essas linhas, a fazer gratuitamente esse transporte que até então era pago pelo Governo. Desde que inaugurou o transporte gratuito de imigrantes, em Novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de Dezembro de 1905, transportado em suas linhas ferreas e fluviales 530.215 imigrantes, que, se tivessem pago as respectivas passagens de segunda classe, produziriam a receita total de 2.330.298\$180.

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

ANNOS	Numero de imigrantes 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	21.104	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	99:358\$900
1903	4.291	21:130\$580
1904	10.061	53:303\$020
1905	23.212	133:737\$120
	530. 215	2.330:298\$180

(1) Comprehende tambem os meses de Novembro e Dezembro de 1882.

Os dados de 1905 são assim discriminados:

Linhas	Numero de imigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60 . . . . .	23.212	84:963\$860
Secção Rio Claro . . . . .	10.031	48:773\$260

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

Anos	Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 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	.	.
1903	4.291	15:316\$280	1.549	5:814\$300	.	.
1904	10.061	33:182\$320	3.261	20:120\$700	.	.
1905	23.212	84:963\$860	10.031	48:773\$260	.	.
	530.215	1.747:891\$460	116.166	561:103\$000	3.971	19:303\$720

**6º — Animaes, bagagens e encommendas**

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

**Animaes das tabellas 10 e 11**

		<b>1905</b>		<b>1904</b>	
<b>Natureza do trafego</b>		<b>Nos trens de passageiros</b>		<b>Nos trens de cargas</b>	
<b>Numero</b>	<b>Receita</b>	<b>Numero</b>	<b>Receita</b>	<b>Numero</b>	<b>Receita</b>
<b>LINHAS DE 1,º 60 E DE 0,º 60</b>					
Proprio . . . . .	3.147	5:531\$900	1.321	964\$100	2.707
Despachado . . . . .	1.118	7:623\$400	887	1.383	5:913\$700
Recebido . . . . .	764	5:270\$190	3.752	922	731
Em transito . . . . .	1.733		1.900	1:177\$370	3.086
Total . . . . .	6.762	18:425\$490	7.860	5:511\$940	6.354
<b>LINHAS DE 1,º 00 — Secção Rio Claro</b>					
Proprio . . . . .	4.627	10:620\$200	8.745	12:519\$700	4.331
Despachado . . . . .	826	7:448\$100	3.885	7:971\$950	784
Recebido . . . . .	754	5:238\$860	1.292	690	7:594\$440
Em transito . . . . .	143		84	113\$730	88
Total . . . . .	6.350	18:592\$160	14.006	20:605\$380	5.893
<b>Nos trens de passageiros</b>					
<b>Nos trens de cargas</b>					
<b>Nos trens de passageiros</b>					
<b>Nos trens de cargas</b>					

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do tráfego	Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60			Linhas de 1, <sup>m</sup> 00 — Secção Rio Claro		
	1905	1904	1905	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos
Proprio.	1.679.916	46.352\$100	1.618.511	47.891\$900	2.227.183	78.329\$100
Despachado .	1.034.680	986.453	116.241\$310	1.210.017	481.501	140.936
Extraño { Recebido .	1.215.749	116.241\$310	1.210.017	116.783\$090	611.170	97.755\$030
Em transito .	3.166.500	125.020\$180	3.136.349	124.178\$950	143.401	11.414\$690
Total .	7.096.845	287.613\$590	6.951.330	288.853\$940	3.493.255	187.498\$820
					3.239.904	177.639\$380

Confrontando o transporte de animaes, bagagens e encomendas, em 1905, com o do anno anterior, observa-se o seguinte:

*Linhos de 1,"'60 e de 0,"'60*

**Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros**

No trafego proprio . . . . mais	440	produzindo menos	381\$800
" " estranho despachado menos	265	" "	2:086\$020
" " " " recebido	158	" "	
" " em transito. . . mais	391	" mais	105\$160
Total . . . ,	408	" menos	2:362\$660

**Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas**

No trafego proprio . . . . mais	380	produzindo mais	321\$300
" " estranho despachado ,	156	" "	889\$950
" " " " recebido ,	666	" "	
" " em transito. . . menos	208	" menos	535\$910
Total . . . mais	994	" mais	675\$340

**Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9**

No trafego proprio . . . . mais	61.405 k.	produzindo menos	1:539\$800
" " estranho despachado ,	48.227 ,	" "	541\$780
" " " " recebido ,	5.732 ,	" "	
" " em transito. . . ,	30.151 ,	" mais	841\$230
Total . . . ,	145.515 k.	" menos	1:240\$350

*Linhos de 1,"'00. — Secção Rio Claro*

**Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros**

No trafego proprio . . . . mais	296	produzindo menos	66\$400
" " estranho despachado ,	42	" "	146\$340
" " " " recebido ,	64	" "	
" " em transito. . . ,	55	" "	37\$170
Total . . . ,	457	" "	249\$910

**Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas**

No trafego proprio . . . . mais	2.897	produzindo mais	3:095\$100
" " estranho despachado ,	1.397	" "	3:257\$150
" " " " recebido ,	849	" "	
" " em transito. . . menos	34	" menos	55\$850
Total . . . mais	5.109	" mais	6:296\$400

**Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9**

No trafego proprio . . . . mais	173.237 k.	produzindo mais	6:316\$300
" " estranho despachado ,	40.565 ,	" "	1:408\$730
" " " " recebido ,	17.143 ,	" "	
" " em transito. . . ,	22.406 ,	" "	2:134\$410
Total . . . ,	253.351 ,	" "	9:859\$440

## 7.<sup>o</sup> — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo tráfego próprio, estranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do tráfego	1905		1904		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita						
Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60												
Proprio.	1.367.117	9:568\$400	45.585.258	191.253\$000	1.655.427	12.577\$900	38.643.468	197.878\$030				
Desp. do Extrato	47.277.628	{ 1.402:288\$950	19.113.497	{ 1.118:070\$310	56.936.613	22.018.342	84.699.324	{ 1.222:114\$120				
Rec. do Em transito	266.985	76.805.208	22.862	1.656.336\$230	84.699.324	2.019.808\$670	191.644.903					
Total	300.942.711	4.076.187\$110	190.347.114	1.927.273\$755	300.514.944	3.998.815\$810						
Total	349.794.441	5.488.044\$460	331.851.077	3.236.597\$045	369.129.876	5.667.729\$940	337.006.037	3.439.800\$820				
Linhas de 1, <sup>m</sup> 00 — Secção Rio Claro												
Proprio.	6.578.217	28.105\$200	33.157.775	170.863\$800	6.592.816	33.687\$200	27.189.275	173.328\$350				
Desp. do Extrato	93.968.199	{ 3.963:287\$230	25.673.265	{ 1.350:857\$475	86.409.119	{ 3.476:552\$320	30.899.047	{ 1.473:082\$860				
Rec. do Em transito	22.395	47.113.455	80.161	44.942.267	17.597.852	63.4:552\$600	15.147.188	202.368\$870				
Total	21.249.616	790.500\$560	15.265.485	106.119\$090								
Total	131.818.57	4.781.892\$990	121.212.980	1.727.840\$365	110.679.948	4.164.812\$120	118.177.777	1.848.780\$940				

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,<sup>m</sup> 60 e de 0,<sup>m</sup> 60**

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\$920	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
1903	8.848	25:730\$260	7.442	308:260\$630	714.577	9.955:358\$750
1904	13.220	25:624\$750	6.951	288:853\$940	696.136	9.107:530\$760
1905	14.622	23:937\$430	7.097	287:613\$590	681.645	8.724:641\$505

**Bitola de 1,<sup>m</sup> 00 — Secção Rio Claro**

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
1903	9.831	35:836\$790	3.222	175:299\$440	231.158	6.511:877\$390
1904	14.790	33:151\$050	3.240	177:639\$380	228.858	6.013:592\$160
1905	20.356	39:197\$540	3.493	187:498\$820	243.031	6.509:733\$355

**Via Fluvial**

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	325:920\$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
1903	1	\$800	2	78\$430	714	7:547\$770

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantida- dade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
<b>Todas as linhas</b>						
1896	27.107	125:922\$280	12.813	793:635\$450	665.755	14.176:960\$420
1897	27.173	121:629\$080	12.749	750:484\$690	690.645	16.562:263\$380
1898	25.048	106:863\$490	11.338	673:917\$190	640.162	15.551:652\$750
1899	26.542	95:826\$210	9.996	573:405\$180	660.728	16.972:661\$190
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
1903	17.056	61:567\$850	9.666	483:638\$500	749.148	16.474:783\$910
1904	24.420	58:775\$800	9.123	466:493\$320	733.522	15.121:122\$920
1905	29.638	63:134\$970	9.477	475:112\$410	725.400	15.234:374\$860

Considerando separadamente o café, temos:

ANNOS	Quantidade em			Receita Total	Receita média por	
	Toneladas	Sacos de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro
Bitolas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60						
1896.	224.261	3.737.690	14.950.760	5.431.970\$760	24\$222	\$259,2
1897.	284.370	4.789.508	18.958.033	6.683.783\$220	23\$504	\$250,2
1898.	264.191	4.403.182	17.612.728	6.437.482\$630	24\$367	\$261,1
1899.	309.639	5.160.650	20.642.600	7.661.302\$740	24\$743	\$258,2
1900.	387.793	5.629.890	22.519.561	8.260.966\$880	24\$456	\$258,3
1901.	504.351	8.405.855	33.623.422	10.500.875\$810	20\$820	\$222,1
1902.	435.877	7.264.614	29.058.455	8.620.830\$400	19\$778	\$211,4
1903.	376.062	6.267.696	25.070.784	6.417.155\$590	17\$064	\$193,5
1904.	359.130	5.985.498	23.941.992	5.667.729\$940	15\$782	\$180,8
1905.	349.794	5.829.907	23.319.629	5.488.044\$460	15\$690	\$178,8
Bitola de 1, <sup>m</sup> 00 — Secção Rio Claro						
1896.	54.287	904.778	3.619.113	2.133.775\$430	39\$305	\$302,9
1897.	78.730	1.312.166	5.248.664	3.291.441\$680	41\$806	\$317,1
1898.	69.435	1.157.250	4.629.000	2.992.123\$790	43\$092	\$322,5
1899.	87.306	1.455.100	5.820.402	3.773.562\$710	43\$222	\$306,3
1900.	97.683	1.628.056	6.512.224	3.898.199\$870	39\$292	\$284,0
1901.	165.359	2.755.980	11.028.920	6.174.000\$750	37\$337	\$250,6
1902.	157.501	2.625.012	10.500.017	5.868.230\$380	37\$258	\$246,5
1903.	119.592	1.993.209	7.972.836	4.564.883\$140	38\$087	\$250,4
1904.	110.680	1.814.666	7.378.666	4.164.812\$120	37\$629	\$261,9
1905.	121.818	2.030.308	8.121.234	4.781.892\$990	39\$254	\$253,1

ANNOS	Quantidade em			Receita Total	Receita média por		
	Toneladas	Sacas de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
<b>Via Fluvial</b>							
1896.	7.204	120.064	480.257	288.572\$890	26\$148	\$256,2	\$003,8
1897.	6.274	104.572	418.288	172.559\$850	27\$504	\$237,2	\$003,5
1898.	8.274	137.900	551.602	225.612\$630	27\$267-	\$235,2	\$003,5
1899.	9.721	162.021	648.085	273.568\$900	28\$142	\$233,1	\$003,5
1900.	10.476	174.601	698.405	290.622\$670	28\$696	\$235,8	\$003,5
1901.	8.931	148.857	595.427	238.548\$620	26\$710	\$209,9	\$003,1
1902.	3.324	56.407	221.628	147.055\$300	44\$240	\$191,0	\$007,4
1903.	.	1.155	4.620	2.941\$660	42\$633	\$512,7	\$007,7
<b>Todas as linhas</b>							
1896.	224.261	3.737.690	14.950.760	7.754.349\$080	34\$577	\$269,8	\$004,0
1897.	284.370	4.739.508	18.958.033	10.147.784\$700	35\$685	\$269,6	\$004,0
1898.	264.191	4.403.182	17.612.728	9.655.219\$050	36\$546	\$276,7	\$004,1
1899.	309.822	5.163.692	20.654.769	11.708.433\$650	37\$791	\$271,3	\$004,1
1900.	338.453	5.640.882	22.563.528	12.389.789\$420	36\$607	\$286,1	\$004,5
1901.	505.430	8.423.838	33.695.354	16.913.425\$180	33\$463	\$231,5	\$003,5
1902.	436.198	7.269.960	29.079.841	14.636.116\$080	33\$554	\$225,6	\$003,4
1903.	382.863	6.381.059	25.324.238	10.974.980\$390	28\$665	\$213,7	\$003,2
1904.	365.803	6.096.711	24.386.842	9.832.542\$060	26\$879	\$208,1	\$003,1
1905.	356.396	5.939.928	23.759.714	10.269.937\$450	28\$816	\$207,1	\$003,0

Confrontando o transporte de mercadorias em 1905 com o registrado em 1904, observa-se o seguinte:

Café  
Como sucedera já em 1902, 1903 e 1904 houve ainda em 1905 diminuição, embora menor do que nos outros annos, na quantidade de café transportado nas diversas linhas ferro-viarias do Estado de S. Paulo, com exceção unica da rede de 1.<sup>m</sup>00 da Companhia Paulista e da E. de F. de Araraquara, em que se observa augmento. Attingio aquella diminuição geral, sómente em relação ao transporte feito nas linhas de 1.<sup>m</sup>60 e de 0.<sup>m</sup>60 da Companhia Paulista, a 9.335 tone-ladas ou 155.591 sacas de 60 kilos no anno de 1905 comparada com o de 1904.

A quantidade de café transportado em 1905 foi ainda menor:

de	437.789	sacas do que em 1903,
,	1.434.707	,
,	2.575.948	,
		, 1902
		, 1901.

A respectiva receita em 1905 foi inferior:

de	179.685\$480 á de 1904,
"	929.111\$130 , 1903,
"	3.132.785\$940 , 1902
"	5.012.831\$350 , 1901.

As reducções indicadas de 9.335 toneladas ou de 155.591 sacas na quantidade e de ...  
179.685\$480 na renda, observadas em 1905, são assim distribuídas:

Das diversas estações das linhas de 1.m60 e de 0.60	menos 9.997.825	kilos ou	menos 166.628	sacas produzindo	menos 257.056\$3780
" " da Seção Rio Claro	mais 7.658.799	"	mais 125.979	"	mais 121.568\$870
Total das diversas estações pertencentes à Comp. Paulista	menos 2.438.526	"	menos 40.644	"	menos 135.499\$910
Das diversas estações da Comp. Araraquara	mais 5.603.505	"	mais 91.725	"	mais 99.461\$260
Douradense	menos 1.851.819	"	menos 30.863	"	menos 35.831\$340
Itatiense	menos 1.261.107	"	menos 21.018	"	menos 33.971\$240
R. F. Campineiro	menos 244.843	"	menos 4.080	"	menos 21.722\$960
E. F. Funilense	mais 72.857	"	mais 1.214	"	mais 1764\$320
Total da zona da Comp. Paulista	menos 219.983	"	menos 3.666	"	menos 77.225\$870
Das diversas estações da Comp. E. F. Sorocabana	mais 26.920	"	mais 448	"	
Bragantina	mais 142.2	"	"	"	
Mogyana	menos 9.142.424	"	menos 152.878	"	menos 102.459\$610
Total geral	menos 9.835.345	"	menos 155.591	"	menos 179.685\$480

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado nos dous ultimos annos nas linhas ferreas da Companhia Paulista.

**Bitolas de 1,<sup>m</sup> 60 e de 0,<sup>m</sup> 60**

Estações	1905			1904			Receita	
	Quantidade		Receita	Quantidade		Receita		
	Recebida kilos	Despachada Kilos		Saccas	Recebida kilos	Despachada Kilos		
<b>Proprio e Extranho</b>								
Jundiahy . . .	6.608	1.428	24	91\$410	8.552	8.276	138 163\$080	
Louveira . . .	—	605.263	10.087	2:298\$370	30	480.003	8.000 1:791\$530	
Rocinha . . .	236	1.923.075	32.051	10:416\$560	—	2.428.521	40.475 13:287\$620	
Vallinhos . . .	30	3.078.158	51.303	22:431\$580	25	4.462.669	74.378 32:722\$950	
Campinas . . .	52.148	2.743.374	45.723	29:690\$000	7.014	4.605.708	76.762 51:379\$840	
Boa Vista . . .	14.023	225.025	3.751	1:925\$460	30	204.508	3.408 2:615\$220	
Rebouças . . .	1.320	764.783	12.746	9:104\$540	581	1.174.005	19.567 16:949\$140	
Villa Americana . . .	2.772	138.418	2.307	1:940\$330	3.501	73.252	1.221 3:802\$010	
Tatú . . .	272	356.794	5.946	6:482\$460	86	294.798	4.913 6:328\$270	
Limeira . . .	30.458	3.767.340	62.789	85:277\$180	786	4.890.403	81.507 106:216\$980	
Cordeiro . . .	1.516	1.686.047	28.101	41:672\$530	33	1.691.592	28.193 34:678\$020	
Santa Gertrudes . . .	143.337	1.669.238	27.821	45:743\$290	—	1.936.988	32.283 53:205\$240	
Rio Claro . . .	492	885.615	14.760	24:952\$300	799	1.552.961	25.883 44:364\$370	
Remanso . . .	226	434.796	7.247	10:148\$120	443	.730.205	12.170 20:214\$070	
Araras . . .	1.406	1.795.811	29.930	50:008\$160	423	1.777.680	29.628 51:489\$840	
Loreto . . .	—	204.967	3.416	6:045\$500	—	185.665	3.094 5:485\$100	
Goabiroba . . .	—	1.608.335	26.805	48:488\$060	—	1.554.611	25.910 47:493\$590	
São Bento . . .	—	1.763.041	29.384	55:679\$800	—	1.509.056	25.151 46:050\$810	
Leme . . .	83	1.776.585	29.610	57:302\$730	—	1.632.822	27.214 50:805\$210	
Souza Queiroz . . .	840	711.309	11.855	20:300\$450	136	751.216	12.520 25:828\$340	
Pirassununga . . .	30	1.674.360	27.906	60:052\$630	60	1.744.783	29.080 63:607\$690	
Porto Ferreira . . .	—	2.281.668	38.028	86:860\$190	304	3.166.491	52.775 119:697\$750	
Descalvado . . .	277	3.295.419	54.924	129:455\$650	—	3.765.261	62.754 150:822\$170	
Emas . . .	—	38.296	638	1:427\$230	—	46.765	779 1:737\$130	
Baguassú . . .	—	892.915	14.882	32:905\$910	—	1.206.392	20.107 45:754\$480	
Santa Silveria . . .	—	2.461.688	41.028	95:544\$990	—	2.983.724	49.729 116:390\$230	
Santa Cruz . . .	32	1.468.484	24.475	58:217\$190	—	2.268.338	37.806 90:246\$330	
Santa Veridiana . . .	—	1.665.724	27.762	66:696\$570	—	1.216.133	20.269 49:070\$990	
Tombadouro . . .	—	1.723.797	28.730	68:329\$870	—	1.436.501	23.942 57:147\$700	
Santa Rita . . .	159	3.796.925	63.282	154:024\$650	—	5.326.342	88.772 216:952\$880	
São Miguel . . .	—	212.425	3.541	8:545\$980	—	137.970	2.300 5:031\$270	
Pantano . . .	60	1.220.305	20.338	49:360\$600	59	994.808	16.580 40:614\$860	
Aurora . . .	660	1.723.337	28.722	70:437\$060	—	2.353.623	39.227 96:969\$420	
Somma . . .	256.985	48.594.745	809.912	1.411:857\$350	22.862	58.592.070	976.535 1.668:914\$130	
<b>De outras linhas para as estações ou extranho recebido</b>								
Rio Claro . . .	—	199.286	3.321	—	—	3.857	64	
C.ª Mogyana . . .	—	19.721	329	—	—	6.787	113	
„ R. F. Campineiro	—	158	3	—	—	499	8	
„ Funilense . . .	—	—	—	—	—	—	—	
„ E. F. Sorocabana . . .	—	33.357	556	( <sup>1</sup> )	—	6.437	108	
„ Itatibense . . .	—	3.855	64	—	—	3.008	50	
„ E. F. Araraquara . . .	—	324	5	—	—	1.204	20	
„ E. F. Dourado . . .	—	171	3	—	—	959	16	
„ Bragantina . . .	—	113	2	—	—	111	2	
Somma . . .	—	256.985	4.283	—	—	22.862	381	
<b>De outras linhas para outras linhas ou em transito</b>								
Rio Claro . . .	—	93.767.607	1.562.793	1.738:207\$240	—	86.404.237	1.440.071 1.616:650\$370	
C.ª Mogyana . . .	—	177.969.839	2.966.164	1.883:272\$280	—	187.125.197	3.118.753 1.985:731\$890	
„ R. F. Campineiro	—	4.950.367	82.506	52:321\$910	—	5.194.869	86.581 55:044\$860	
„ Funilense . . .	—	72.857	1.214	764\$320	—	—	—	
„ Itatibense . . .	—	2.933.058	48.885	7.735\$380	—	4.195.012	69.917 11:132\$620	
„ E. F. Araraquara . . .	—	16.570.561	276.176	307:163\$870	—	11.066.176	184.436 207:702\$520	
„ E. F. Dourado . . .	—	4.678.422	77.974	86.722\$210	—	6.529.453	108.824 122:553\$550	
Somma . . .	—	300.942.711	5.015.712	4.076:187\$110	—	300.514.944	5.008.582 3.998:815\$810	
Total geral . . .	256.985	349.794.441	5.829.907	5.488:044\$460	22.862	359.129.876	5.985.498 5.667:729\$940	

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

Estações	1905				1904			
	Quantidade		Receita	Quantidade		Receita		
	Recebida kilos	Despachada Kilos Saccas		Recebida kilos	Despachada Kilos Saccas			
<b>Proprio e Extranho</b>								
Rio Claro . . . . .	6.351	1.835 31	196.030	1.396	263.369 4.389	4.631\$840		
Morro Grande . . . . .	—	1.165.634 19.427	13.457\$340	—	1.153.939 19.233	15.039\$680		
Corumbatahy . . . . .	—	986.133 16.435	16.454\$690	—	1.147.528 19.125	21.619\$990		
Annapolis . . . . .	—	1.471.812 24.530	29.390\$250	—	1.612.119 26.869	30.373\$930		
Oliveiras . . . . .	—	420.068 7.001	8.685\$840	—	651.392 10.856	13.548\$020		
Visc. do Rio Claro . . . . .	—	142.082 2.368	3.817\$450	—	429.137 7.153	7.969\$980		
Colonia . . . . .	—	750.448 12.508	19.125\$540	—	908.158 15.136	23.097\$580		
São Carlos . . . . .	12.347	1.257.277 20.955	33.477\$070	66.676	2.724.493 45.408	57.824\$930		
Visconde do Pinhal . . . . .	35	2.145.304 35.755	64.149\$140	35	2.522.970 42.049	77.668\$750		
Fortaleza . . . . .	—	695.465 11.591	23.473\$670	59	1.379.965 23.000	43.757\$580		
Ouro . . . . .	—	1.178.298 19.638	34.577\$220	26	1.209.625 20.160	42.569\$630		
Araraquara . . . . .	340	4.141.445 69.024	153.246\$050	250	3.994.540 66.576	128.307\$030		
Americo Brasiliense . . . . .	98	1.320.114 22.002	40.908\$970	3.195	1.230.812 20.513	47.521\$380		
Santa Lucia . . . . .	394	1.709.130 28.485	58.232\$720	—	2.164.813 36.081	85.511\$770		
Rincão . . . . .	100	599.375 9.990	18.556\$500	172	238.249 3.970	9.794\$510		
Motuca . . . . .	—	108.275 1.804	722\$590	—	863 15	12\$900		
Hammond . . . . .	—	2.093.644 34.894	97.723\$360	150	1.295.979 21.600	60.903\$440		
Guariba . . . . .	106	2.710.791 45.180	120.498\$230	122	1.500.758 25.012	70.714\$230		
Corrego Rico . . . . .	—	1.741.667 29.028	80.209\$630	—	899.526 14.992	32.916\$150		
Jaboticabal . . . . .	708	3.925.379 65.423	165.139\$420	602	2.676.863 44.615	98.170\$080		
Graminha . . . . .	37	1.384.765 23.080	29.502\$150	28	344.711 5.745	18.321\$430		
Ibitirama . . . . .	—	4.456.242 74.271	207.327\$290	174	3.415.490 56.925	151.633\$590		
Tayuva . . . . .	23	2.719.698 45.327	125.915\$240	—	2.032.209 33.870	81.404\$150		
Andes . . . . .	—	1.887.460 31.457	63.197\$240	—	903.834 15.064	46.106\$340		
Bebedouro . . . . .	174	3.556.777 59.279	158.860\$060	60	1.785.893 29.765	84.781\$320		
Babylonia . . . . .	—	1.098.038 18.301	33.846\$000	—	1.733.293 28.888	53.340\$080		
Floresta . . . . .	—	1.071.678 17.861	34.885\$670	—	1.426.932 23.782	38.752\$560		
Canchim . . . . .	—	426.390 7.107	14.154\$760	—	795.120 13.252	23.556\$030		
Capão Preto . . . . .	—	671.002 11.183	20.293\$930	—	644.481 10.741	21.899\$470		
Agua Vermelha . . . . .	—	1.747.793 29.180	58.006\$050	—	2.781.557 46.360	99.373\$730		
Ararahy . . . . .	—	531.670 8.861	18.363\$400	—	445.554 7.426	17.223\$000		
Santa Eudoxia . . . . .	60	1.414.645 23.578	55.942\$460	—	1.603.568 26.726	63.725\$510		
Angico . . . . .	—	95.604 1.593	2.661\$790	—	88.973 1.483	2.659\$300		
Monjoliuho . . . . .	—	1.250.893 20.848	37.536\$310	-5.058	1.531.900 25.531	44.370\$370		
Jacaré . . . . .	500	988.070 16.468	31.290\$430	504	881.627 14.694	29.058\$410		
Ribeirão Bonito . . . . .	60	2.182.737 36.379	73.951\$570	—	2.586.873 43.115	93.303\$310		
Morro Pellado . . . . .	60	1.031.144 17.186	28.077\$630	—	1.452.804 24.213	31.711\$730		
Campo Alegre . . . . .	173	1.153.711 19.228	32.039\$470	—	953.826 15.897	27.138\$030		
Brotas . . . . .	271	1.644.977 27.416	55.169\$240	252	1.614.321 26.905	47.889\$050		
Espraiado . . . . .	—	650.876 10.848	22.401\$140	—	700.485 11.675	24.443\$300		
Torrinha . . . . .	—	1.746.911 29.116	67.977\$590	—	2.156.917 35.949	67.935\$320		
Ventania . . . . .	—	879.370 14.656	30.249\$480	—	800.066 13.334	33.845\$190		
Dois Corregos . . . . .	56	1.513.604 25.226	63.361\$940	—	2.268.110 37.802	86.934\$570		
Mineiros . . . . .	60	348.466 5.808	14.877\$210	—	255.327 4.256	11.580\$820		
Banharão . . . . .	—	521.083 8.685	23.415\$790	—	975.016 16.250	44.927\$340		
Jahú . . . . .	211	20.430.344 340.506	968.314\$860	204	15.646.046 260.767	746.163\$070		
Saldanha Marinho . . . . .	—	929.689 15.495	40.775\$770	—	862.182 14.370	29.219\$910		
Capim Fino . . . . .	—	1.346.740 22.445	51.312\$180	—	1.246.416 20.774	54.853\$390		
Faleão Filho . . . . .	—	208.123 3.469	7.798\$850	—	745.079 12.418	34.820\$640		
Campos Salles . . . . .	60	146.396 2.440	5.174\$070	—	1.873.259 31.221	50.726\$370		
Iguatemy . . . . .	—	207.133 3.452	8.960\$570	—	566.421 9.440	27.365\$430		
Ayrosa Galvão . . . . .	—	185.849 3.098	604\$420	—	1.463 24	57\$500		
Pederneiras . . . . .	34	1.017.802 16.963	45.966\$810	—	1.561.602 26.027	69.358\$540		
Piatan . . . . .	—	—	—	60	14.579 243	673\$640		
S. Paulo dos Agudos . . . . .	62	85.083 1.418	3.855\$230	—	262.027 4.367	11.895\$760		
Taperão . . . . .	—	453.093 7.552	23.056\$900	—	32.135 536	1.654\$210		
Itaquá . . . . .	—	6.620 110	22\$800	—	—	—		
Batalha . . . . .	—	27.496 458	67\$400	—	—	—		
Piratininga . . . . .	60	773.330 12.889	38.760\$060	—	—	—		
Guatapará . . . . .	—	4.049.860 67.498	176.971\$820	—	3.817.118 63.618	168.903\$100		
Guarany . . . . .	15	1.852.400 30.873	82.057\$440	—	1.726.596 28.777	79.138\$520		
Martinho Prado . . . . .	—	3.727.038 62.117	176.186\$200	1.138	1.846.619 30.777	86.134\$420		
Barrinha . . . . .	—	315.333 5.256	15.175\$920	—	131.520 2.192	6.399\$210		
Macuco . . . . .	—	5.686 95	12\$200	—	.497 8	10\$400		
Pitangueiras . . . . .	—	1.234.412 20.573	60.945\$280	—	483.879 8.065	24.796\$690		
Cascalho . . . . .	—	120 2	5\$800	—	80 1	1\$600		
Pontal . . . . .	—	6.266 105	22\$300	—	432 7	19\$770		
<b>Somma.</b> . . . . .	22.395	100.546.496 1.675.775	3.991.392\$430	80.161	93.001.935 1.550.032	3.510.259\$520		

**De outras linhas para as estações ou extranho recebido**

Bitolas 1.m60 e 0.m60 . . . . .	—	456 8	—	—	60 1	
E. F. Araraquara . . . . .	—	7.408 123	—	—	44.883 748	
E. F. Dourado . . . . .	—	13.885 231	—	—	33.465 558	
Mogyana . . . . .	—	336 6	—	—	1.183 20	
Sorocabana e Ituana . . . . .	—	310 5	—	—	570 9	
<b>Somma.</b> . . . . .	—	22.395 373	—	—	80.161 1.336	

**De outras linhas para outras linhas ou em transito**

E. F. Araraquara . . . . .	—	16.570.925 276.182	622.925\$230	—	11.067.440 184.457	418.572\$260
E. F. Dourado . . . . .	—	4.678.691 77.978	167.575\$330	—	6.530.412 108.841	235.980\$340
<b>Somma.</b> . . . . .	—	21.249.616 354.160	790.500\$560	—	17.597.852 293.298	654.552\$600
<b>Total geral . . . . .</b>	22.395	121.818.507 2.030.308	4.781.892\$990	80.161	110.679.948 1.844.666	4.164.812\$120

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

Esses resultados representam unicamente a diminuição do café que transitou pelas linhas de bitola larga da Companhia Paulista e da respectiva receita.

O café que transitou durante o anno de 1905 em todas as linhas da Comp. Paulista, foi:

menor de	9.407	toneladas on de	156.783	sacças de 60 ks. produzindo mais	437.398\$390	do que em 1904
,	26.467	,	441.181	,	,	,
,	79.802	,	1.330.032	,	,	,
,	149.034	,	2.483.910	,	,	,

A diminuição na renda não é devida exclusivamente á menor quantidade transportada e decorre em grande parte das importantíssimas reduções feitas pela Companhia Paulista desde 1901 nos fretes do café em suas linhas.

Maiores detalhes, acerca do decrescimento da renda produzida pelo transporte do café, podem ser tidos observando-se os quadros anteriores em que deixamos registrados, não só as quantidades e as respectivas receitas, como os productos medios por tonelada embarcada e por tonelada kilómetro em cada anno do ultimo decennio, quer em separado para as diversas linhas pertencentes á Companhia Paulista e quer no conjunto geral considerando a sua rede ferro viaria unificada.

Examinando os transportes de café, feitos em 1905, em cada uma das linhas da Companhia e comparando-os com os do anno anterior, nota-se os seguintes resultados:

### Linhas de 1<sup>m</sup> 60 e de 0<sup>m</sup> 60

No tráfego próprio, menos.		288.310 kilos produzindo menos.	.	3.009\$500
" " extranho despachado, menos .	9.709.015	" }		254.047\$280
" " recebido, mais .	234.123	" }		
" " em transito, menos .	427.767	" "	mais .	77.371\$300
Total, menos .	9.335.435	kilos produzindo menos .		179.685\$480

### Secção Rio Claro

No tráfego próprio, menos		14.519 kilos produzindo menos .	.	5.582\$000
" " extranho despachado, mais .	7.559.080	" }		486.714\$910
" " recebido, menos .	57.766	" }	mais .	
" " em transito, mais .	3.651.764	" "	mais .	135.947\$960
Total, mais .	11.138.559	kilos produzindo mais .		617.080\$870

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

Procedencias	De 1 de Julho de 1900 a 30 de Junho de 1901			De 1 de Julho de 1901 a 30 de Junho de 1902			De 1 de Julho de 1902 a 30 de Junho de 1903			De 1 de Julho de 1903 a 30 de Junho de 1904			De 1 de Julho de 1904 a 30 de Junho de 1905		
	Toneladas	Saccaes de 60 kilos	Toneladas	Saccaes de 60 kilos	Toneladas	Saccaes de 60 kilos	Toneladas	Saccaes de 60 kilos	Toneladas	Saccaes de 60 kilos	Toneladas	Saccaes de 60 kilos	Toneladas	Saccaes de 60 kilos	
das linhas de 1, m60 e 0, m60	71.137	1.135.617	80.838	1.338.968	63.514	1.058.572	49.047	817.444	56.887	947.275					
da Secção Rio Claro	103.714	1.728.568	164.478	2.741.303	116.152	1.935.859	78.532	1.308.874	87.784	1.463.074					
da Via Fluvial	11.014	183.570	8.216	136.923	1.957	32.613	—	—	—	—					
Total das linhas pertencentes à Companhia Paulista	185.865	3.097.755	253.032	4.217.194	181.623	3.027.044	127.579	2.126.318	144.621	2.410.340					
Do Ramal Ferreo Campineiro	7.670	127.825	7.992	133.194	7.124	118.731	3.706	61.766	6.091	10.515					
Da Companhia Itatibense	5.021	83.685	5.572	92.867	5.806	96.766	1.988	33.141	4.648	77.463					
Araraquara	7.457	124.290	16.427	273.783	17.384	289.739	8.844	147.396	11.411	490.180					
Donrado.	2.106	35.105	6.669	111.166	5.552	92.528	4.539	76.652	6.437	107.289					
Total da zona da Companhia Paulista	208.119	3.468.660	289.692	4.828.194	217.489	3.624.808	146.656	2.444.273	173.208	2.886.796					
Da Companhia Mogiana.	197.835	3.297.243	237.224	3.953.737	194.170	3.236.172	168.314	2.805.238	192.419	3.206.977					
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista	405.954	6.765.903	526.916	8.781.931	411.659	6.860.980	314.970	5.249.511	365.627	6.093.773					
Total entrado em Santos pela São Paulo Railway.	—	7.973.148	—	10.165.044	—	8.349.783	—	6.397.441	—	7.423.002					
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos	—	86 %	—	86 %	—	82 %	—	82 %	—	82 %					

## Diversas mercadorias

O trafego geral de mercadorias, com excepção do café, nas diversas linhas da Companhia, offerece em 1905 o aumento de 1.285 toneladas no peso e a diminuição de .... 324:1438450 na receita.

Para esse aumento no peso concorreu principalmente a maior importação havida, como se verá adiante, e a diminuição da renda explica-se pela circumstancia de terem accrescido os despachos pelas tarifas mais baixas e diminuído os dos artigos classificados nas tabellas de maior frete.

Temos chamado de importação as cargas recebidas em Jundiahy da S. Paulo Railway, e que nos ultimos cinco annos constão do seguinte quadro, que tambem mostra o destino d'essas cargas.

PARA	1901	1902	1903	1904	1905
	TONELADAS				
As estações das linhas de 1,m60 e de 0,m60. . . .	93.004	94.258	75.373	78.609	72.636
As estações da Secção Rio Claro . . . .	45.520	49.083	38.902	38.715	41.302
As estações da Via Fluvial. . . .	3.801	1.960	143	----	---
Todas as estações da Companhia Paulista . . . .	142.325	145.301	114.418	117.324	113.938
As estações do R. Ferreo Campineiro. . . .	1.266	1.250	982	1.620	2.774
As estações da E. de F. Funilense . . . .	---	---	---	---	240
As estações da Companhia Itatibense . . . .	2.748	2.636	2.368	2.271	2.392
As estações da Companhia E. F. Araraquara. . . .	4.056	5.514	4.069	4.932	5.505
As estações da Companhia Mogyana . . . .	91.850	93.414	77.539	89.641	91.942
As estações da Companhia Dourado. . . . .	1.351	1.934	1.372	1.598	2.731
<b>TOTAL GERAL. . .</b>	<b>243.596</b>	<b>250.049</b>	<b>200.748</b>	<b>217.386</b>	<b>219.522</b>

Comparando as quantidades das mercadorias diversas transportadas em 1905, em cada uma das linhas da Companhia, com as do anno anterior, não-se as seguintes diferenças:

**Linhas de 1,º 60 e de 0,º 60.**

No tráfego próprio	mais	6.941.790 kilos	produzindo menos	6.625\$030
" " extranho despachado	menos	2.904.835	{	
" " " recebido	"	7.894.116	"	104.043\$810
" " em transito	"	1.297.789	"	92.534\$935
Total menos		5.154.960 kilos	produzindo menos	203.203\$775

**Secção RIO CLARO**

No tráfego próprio	mais	5.968.500 kilos	produzindo menos	2.464\$550
" " extranho despachado	menos	5.222.782	{	
" " " recebido	mais	2.171.188	"	122.225\$385
" " em transito	"	118.297	"	3.750\$260
Total mais		3.035.203 kilos	produzindo menos	120.939\$675

## Serviço de baldeação

O movimento havido nas estações baldeadoras da Companhia Paulista nos dois ultimos annos foi o seguinte:

Em Campinas, entre a Paulista e a Mogyana	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	177.991	187.141
,, outras mercadorias precedentes da Mogyana. . . . .	13.173	15.462
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana . . . . .	95.165	94.952
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	1.944	2.027
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	1.938	2.199
Carros e carroças. . . . .	25	33
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	21.198 $\frac{1}{2}$	21.153 $\frac{1}{2}$
,, 2. <sup>a</sup> „ . . . . .	33.674	32.658 $\frac{1}{2}$

Em Rio Claro, entre as linhas de 1,60 e de 1,00 da Companhia Paulista:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	115.217	104.007
,, outras mercadnrias procedentes das linhas de 1,00. . . . .	30.171	37.423
Toneladas de outras mercadorias para as linhas de 1,00 . . . . .	53.881	50.041
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	1.109	1.068
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	5.350	4.027
Carros e carroças. . . . .	16	16
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	17.549 $\frac{1}{2}$	18.005 $\frac{1}{2}$
,, 2. <sup>a</sup> „ . . . . .	39.095	34.989 $\frac{1}{2}$

Em Jundiahy Paulista, entre a Paulista e a E. de F. Sorocabana:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	42	17
,, outras mercadorias procedentes da Sorocabana . . . . .	2.318	2.886
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana . . . . .	742	567
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	145	145
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	105	118
Carros e carroças. . . . .	2	4
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	524 $\frac{1}{2}$	516 $\frac{1}{2}$
,, 2. <sup>a</sup> „ . . . . .	493	438

Em Louveira, entre a Paulista e a Itatibense:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	2.946	4.233
,, outras mercadorias procedentes da Itatibense . . . . .	376	864
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense . . . . .	2.855	2.623
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	395	322
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	1.056	502
Carro e carroças . . . . .	5	2
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	3.046 $\frac{1}{2}$	3.198
,, 2. <sup>a</sup> ,,, . . . . .	7.611 $\frac{1}{2}$	2.971 $\frac{1}{2}$

Em Caçapinas, entre a Paulista e o Ramal Ferreo Campineiro, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito por pessoal da Companhia Paulista:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	4.951	5.195
,, outras mercadorias procedentes do Ramal Ferreo . . . . .	791	1.966
Toneladas de outras mercadorias para o Ramal Ferreo . . . . .	3.288	1.873
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	88	99
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	97	101
Carros e carroças . . . . .	6	7
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	11	—
,, 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	25	4

Em Campinas, entre a Paulista e a E. de F. Funilense:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	73	—
,, outras mercadorias procedentes da Funilense . . . . .	375	—
Toneladas de outras mercadorias para a Funilense . . . . .	457	—
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	11	—
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	10	—
Carros e carroças . . . . .	—	—
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	26	—
,, 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	18 $\frac{1}{2}$	—

Em Ribeirão Bonito, entre a Paulista e a E. de F. do Dourado:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	4.693	6.564
,, outras mercadorias procedentes da Dourado . . . . .	428	637
Toneladas de outras mercadorias para a Dourado . . . . .	3.577	2.550
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	111	94
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	232	291
Carros e carroças . . . . .	3	—
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	2.104	1.972 $\frac{1}{2}$
,, 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	5.149	4.338 $\frac{1}{2}$

Em Porto Ferreira, entre a linha de 1,60 e a de Sta. Rita, de 0,60, ambas da Companhia Paulista:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	5.517	6.807
,, outras mercadorias procedentes da linha de Sta. Rita . . . . .	176	207
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Sta. Rita . . . . .	3.105	2.923
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	140	141
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	341	411
Carros e carroças . . . . .	4	4
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	2.888	3.860
,, 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	12.802	5.681 $\frac{1}{2}$

Em Descalvado, entre a linha de 1,60 e a Descalvadense, de 0,60, ambas da Companhia Paulista:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	3.150	3.488
,, outras mercadorias procedentes da Descalvadense . . . . .	120	29
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense . . . . .	938	839
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	27	23
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	47	79
Carros e carroças . . . . .	2	1
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	318 $\frac{1}{2}$	187 $\frac{1}{2}$
,, 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	867	498 $\frac{1}{2}$

Em S. Paulo dos Agudos, entre a Paulista e a E. de F. Sorocabana:

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	—	—
,, outras mercadorias procedentes da Sorocabana . . . . .	3	—
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana . . . . .	4	—
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	5	—
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	—	—
Carros e carroças . . . . .	—	—
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	—	—
,, 2. <sup>a</sup> „ . . . . .	8	—

Em Araraquara não se faz baldeação de cargas entre a Paulista e a E. de F. de Araraquara, porque, sendo ambas da mesma bitola, existe tráfego reciproco de wagons entre as duas Companhias.

### Total do movimento de baldeação

	1905	1904
Toneladas de café . . . . .	(1) 314.582	(2) 317.452
,, outras mercadorias . . . . .	211.945	215.842
,, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	3.977	3.919
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	9.176	7.728
Carros e carroças . . . . .	63	67
Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	47.666 $\frac{1}{2}$	48.893 $\frac{1}{2}$
,, 2. <sup>a</sup> „ . . . . .	99.743	81.580

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

(1) Corresponde a 5.243.043 saccas de 60 kilos ou 88% do total transportado em 1905.

(2) Corresponde a 5.243.866 saccas de 60 kilos ou 87% do total transportado em 1904.

### 3.<sup>o</sup> — Despesa.

A despesa da Companhia foi:

em 1905 . . . . .	8.698:4318263
em 1904 . . . . .	9.241:3648907
Diferença para menos em 1905 . . . . .	542:9338644

### Comparação da Despesa da Companhia nos dous últimos annos.

Linhas	1905	1904	Diferenças em 1905	
			para menos	para mais
Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60	4.615:697\$775	4.997:179\$766	381:481\$991	.....
Linhas de 1, <sup>m</sup> 00 ... Secção Rio Claro . . . . .	3.914:750\$698	4.083:891\$612	169:140\$914	.....
Todas as linhas . . . . .	8.530:448\$473	9.081:071\$378	550:622\$505	.....
Escriptorio Central . . . . .	167:982\$790	160:293\$629	.....	7:689\$261
<b>TOTAL GERAL . . . . .</b>	<b>8.698:431\$263</b>	<b>9.241:364\$907</b>	<b>542:933\$644</b>	.....

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

Annos	Despesa	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	
1903	9.571:201\$900	---	15,3
1904	9.241:364\$907	---	3,4
1905	8.698:431\$263	---	5,8

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

A despesa total das vias ferreas, nos dois ultimos annos, é assim discriminada:

Verbas de despesa	Em 1905	Em 1904	Diferenças em 1905	
			para mais	para menos
<b>Linhhas de 1,<sup>m</sup>60 e de 0,<sup>m</sup>60</b>				
Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado.	216.160\$060	220.331\$729		4.171\$669
Trafego.	1.046.868\$757	1.101.451\$905		54.583\$148
Telegrapho	189.456\$002	183.505\$382		1.049\$380
Locomoção.	2.268.910\$560	2.456.931\$831		188.021\$271
Linha e Edificios.	817.276\$256	941.231\$284		123.955\$028
Despesas de baldeação { com o R. F. Campineiro	7.209\$610	7.702\$590		493\$080
de inflammaveis com a Mogiana	4.211\$830	4.296\$030		84\$200
Contadaria Central	33.933\$410	31.143\$100		208\$690
Anuncios, sellos e telegrammas	1.131\$330	1.156\$560		25\$230
Aluguel de carros, wagens e encerados á S. P. Railway.	16.740\$200	14.620\$670	2.119\$530	
Indemnisação por avaria ou extravio de mereadorias	371\$670	84\$860	286\$810	
Impostos	5.162\$820	5.244\$620		
Taxa de exgotios e de consumo d'água em diversas estações	10.543\$500	15.185\$560		4.642\$160
Despesas judiciarias	822\$980	4.697\$900		3.874\$920
Despesas diversas	3.907\$790	6.595\$545		2.687\$755
Total.	4.615.697\$775	4.997.179\$766		301.431\$991

Diferença para menos em 1905

Comprehende em 1905 a despesa extraordinaria de 107.095\$534 com as obras novas da Locomoção e da Linha com os melhoramentos da via permanente. Em 1904 a despesa extraordinaria fora de 314.879\$002.

## Verbas de despesa

Secção Rio Claro	Diferença em 1905			Diferença em 1905 para mais	Diferença em 1905 para menos
	Em 1905	Em 1904	Em 1904		
Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado.	184.116\$358	185.727\$769			1.611\$411
Trafego.	880.385\$748	925.588\$808			45.203\$060
Telegrapho.	138.659\$712	136.288\$769			2.599\$057
Locomoção.	1.393.581\$915	1.462.288\$725			68.706\$810
Linha e Edifícios.	1.289.309\$038	1.341.519\$441			52.210\$403
Contadoria Central	22.266\$340	20.387\$770			1.878\$570
Anuncios, sellos e telegrammas	435.\$500	260.\$100			175\$400
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	50\$000	—			50\$000
Indemnisação por animais mortos na linha	100\$000	—			100\$000
Impostos	1.251\$000	1.299\$700			28\$700
Despesas judiciarias.	42\$300	502\$890			46.055\$90
Aluguel de wagons a E. de F. Araraquara.	760\$560	1.357\$200			596\$640
Taxa de exgotos e de consumo d'água em diversas estações	4.138\$957	4.022\$640			46\$317
Despesas diversas	4.653\$270	4.627\$800			25\$470
Total.					
Diferença para menos em 1905					
	4.914.750\$698	4.083.891\$612			
					169.140\$914

Comprehende em 1905 a despesa extraordinaria de 22.262\$8185 com as obras novas e melhoramentos da linha. Em 1904 essa despesa fora de 108.702\$8473.

As despesas de custeio em 1905 são assim distribuídas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço

<b>Despesas de verbas</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Linhas de 1,60 e de 0,60</b>				
Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado	208:278\$753	7.881\$307	—	216:160\$060
Trafego	950:250\$740	93.885\$547	2:739\$470	1.046:868\$757
Telegrapho	161:150\$160	17.993\$742	3:312\$100	182:456\$002
Locomoção	1.141:282\$030	1.104:201\$860	23:428\$670	2.268:910\$560
Linha	543:658\$612	2725:92\$544	1:025\$100	817:276\$256
Diversas despesas accessoriadas	—	—	84:026\$140	84:026\$140
Total	3.004:620\$295	1.496:522\$000	114:522\$480	4.615:697\$775
<b>Linha de 1,00 — Secção Rio Claro</b>				
Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado	177:074\$627	7.041\$731	—	184:116\$358
Trafego	816:873\$970	61.466\$388	2:075\$990	880:385\$748
Telegrapho.	101:985\$810	23:678\$902	—	133:659\$712
Locomoção	814:002\$760	577:484\$455	2:094\$700	1.393:581\$915
Linha	782:152\$748	506:948\$180	208\$110	1.289:309\$038
Diversas despesas accessoriadas	—	—	33:697\$927	33:697\$927
Total	2.700:089\$915	1.176:584\$656	38:076\$127	3.914:750\$698

<b>Verbas de despesa</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Todas as linhas</b>				
Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado	385.353\$380	14.923\$038		400.276\$418
Tratego	1.767.124\$710	155.321\$935	4.807\$860	1.927.255\$505
Telegrapho	271.135\$970	41.667\$644	3.312\$100	316.115\$114
Locomocão	1.926.284\$790	<sup>1)</sup> 1.681.686\$315	25.521\$370	3.662.492\$175
Linha e Edificios	1.392.811\$360	<sup>2)</sup> 779.540\$724	1.233\$210	2.106.586\$294
Aluguel de carros, wagons e encerados	—	—	17.500\$760	17.500\$760
Contadaria Central	—	—	56.200\$750	56.200\$750
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	421.670	421.670
” animaes mortos na linha	—	—	100\$000	100\$000
Impostos	—	—	6.403\$820	6.403\$820
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1.566\$830	1.566\$830
Despesas judiciaes	—	—	865\$280	865\$280
Taxa de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	—	—	14.682\$157	14.682\$157
Diversas outras despesas	—	—	19.982\$500	19.982\$500
Total	5.704.710\$210	2.673.139\$656	152.598\$607	8.530.446\$473

<sup>1)</sup> Sendo 848.783\$410 de lenha e 56.499\$840 de carvão.

<sup>2)</sup> Sendo 422.397\$077 de dormentes e 210.206\$056 de trilhos e accessorios.

No anno de 1904 a despesa geral de todas as linhas é assim discriminada:

<b>Verbas de despesa</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>TOTAL.</b>
<b>Todas as linhas</b>				
Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado	394.029\$890	11.859\$518	170\$000	406.059\$498
Trafego	1.563.743\$930	157.280\$753	6.016\$930	2.027.040\$713
Telegrapho	274.891\$000	41.652\$651	3.220\$400	319.764\$151
Locomoção	2.043.374\$690	1.829.997\$316	45.848\$650	3.919.220\$556
Linha e edificios	1.499.439\$630	699.839\$323	83.471\$772	2.282.756\$725
Aluguel de carros, wagons e encerados	—	—	—	15.977\$870
Contadoria Central	—	—	54.530\$870	54.530\$870
Indemnisação por extravio ou avarias de mercadorias	—	—	84\$870	84\$860
„ animais mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	6.524\$320	6.524\$320
Anuncios, sellos e telegrammas	—	—	1.416\$650	1.416\$660
Despesas judiciais	—	—	5.200\$790	5.200\$790
Taxa de exgotos e de consumo d'água em diversas estações	—	—	19.278\$300	19.278\$300
Diversas outras despesas	—	—	23.222\$065	23.222\$065
Total	6.075.478\$330	2.740.629\$661	264.963\$387	9.081.071\$378

Feita a comparação das despesas de custeio, em todas as linhas, do anno de 1905 com as do anno anterior, obtém-se as seguintes diferenças:

<b>Verbas de despesa</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>TOTAL</b>
Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado.	8.676\$600	+	3.063\$520	— 170\$000 —
Trafego . . . . .	96.518\$320	—	1.958\$818	— 1.209\$070 —
Telegrapho . . . . .	3.755\$030	+	14\$893	— 3.648\$437
Locomoção . . . . .	88.089\$900	— <sup>(1)</sup>	148.311\$001	— 20.327\$180 —
Linha . . . . .	173.628\$270	+ <sup>(2)</sup>	79.701\$401	— 82.238\$562 —
Aluguel de carros, wagons e encerados.	—	—	—	— 15.522\$890 —
Contadoria Central	—	—	—	— 1.669\$880 —
Indemnização por extravio ou avaria de mercadorias	—	—	—	— 336\$810 —
" animais mortos na linha.	—	—	—	— 100\$000 —
Impostos	—	—	—	— 120\$500 —
Anuncios, sellos e telegrammas	—	—	—	— 150\$170 —
Despesas judiciais	—	—	—	— 4.335\$510 —
Taxa de exortos e de consumo d'água em diversas estações	—	—	—	— 4.555\$843 —
Diversas outras despesas	—	—	—	— 3.239\$565 —
Total . . . . .	— 370.768\$120 —	— 67.490\$005 —	— 112.361\$780 —	— 550.662\$905 —

<sup>(1)</sup> Sendo em lenha 1.874\$220 e em carvão 14.437\$846.

<sup>(2)</sup> Sendo em dormentes 17.488\$584 e em trilhos e acessorios 163.571\$313.

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

Anno	Bitolas de 1, <sup>m</sup> 60 e 0, <sup>m</sup> 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1901 ...	3.094.161\$941	1.757.951\$846	2.267.805\$570	1.667.053\$218	203.456\$181	69.946\$493	5.655.423\$692	3.494.951\$8557
1902 ...	3.334.734\$388	2.682.155\$8551	2.618.277\$072	1.601.477\$875	163.323\$117	57.440\$056	6.116.934\$577	4.341.073\$482
1903 ...	3.122.683\$690	1.589.241\$202	2.893.404\$684	1.236.865\$794	28.935\$782	6.910\$149	5.975.024\$156	2.833.007\$145
1904 ...	3.208.370\$678	1.621.030\$273	2.867.107\$652	1.119.599\$388	—	—	6.075.478\$330	2.740.629\$661
1905 ...	3.004.620\$295	1.496.555\$000	2.700.089\$915	1.176.584\$656	—	—	5.704.710\$210	2.673.139\$656

O quadro anterior mostra que em 1905 a despesa total de custeio diminuiu na importancia total de 550.662\$905. Deduzindo, porém, as quotas correspondentes aos serviços extraordinarios feitos nos dois ultimos annos, verifica-se uma reducção effectiva de 255.3998149 na despesa total de custeio, sendo 173.698\$523 nas linhas de 1,60 e de 0,60, e 82.700\$626 na rête de 1,00.

Os augmentos indicados no quadro comparativo da despesa total de custeio nos dois ultimos annos, serão detalhadamente examinados, apreciados e explicados nos diversos capitulos do presente relatorio, em que são especialmente considerados os serviços de cada departamento.

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.

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
<b>Bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e de 0,<sup>m</sup>60</b>					
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 <sup>1)</sup>	4.233:308\$210	1.552:791\$531	2.710:516\$679	—	36
1890	4.901:834\$943	1.312:593\$400	3.859:241\$540	—	27
1891 <sup>2)</sup>	6.227:245\$700	2.153:950\$545	4.073:295\$155	—	35
1892 <sup>3)</sup>	6.987:211\$590	3.462:766\$235	3.524:445\$355	—	49
1893 <sup>4)</sup>	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 <sup>5)</sup>	11.632:689\$350	4.141:977\$084	7.490:712\$266	—	36
1896 <sup>6)</sup>	13.132:281\$453	5.554:535\$891	7.577:745\$562	—	42
1897 <sup>7)</sup>	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 <sup>8)</sup>	13.858:179\$413	5.787:191\$920	8.070:987\$493	—	42
1900 <sup>9)</sup>	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 <sup>10)</sup>	15.155:286\$540	6.607:240\$399	8.548:046\$141	—	44
1903 <sup>11)</sup>	12.172:625\$600	5.174:561\$242	6.998:064\$358	—	43
1904 <sup>12)</sup>	10.915:163\$510	4.997:179\$766	5.917:983\$744	—	46
1905 <sup>13)</sup>	10.504:797\$147	4.615:697\$775	5.889:099\$372	—	44

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

2) Em 1.<sup>º</sup> de Março foi adquirida a linha de Sta. Rita e em 1.<sup>º</sup> de Abril a Descaldense e comprehende a despesa extraordinaria de 184:665\$905 réis.

3) Comprehende a despesa extraordinaria de

105:792\$515

28:975\$500 réis.

4) " " " " "

205:139\$210 "

5) " " " " "

748:618\$040 "

6) " " " " "

262:423\$726 "

7) " " " " "

176:129\$852 "

8) " " " " "

51:108\$700 "

9) " " " " "

1.277:203\$746 "

10) " " " " "

79:982\$223 "

11) " " " " "

314:879\$002 "

12) " " " " "

107:095\$534 "

13) " " " " "

Anos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do tráfego
<b>Secção Rio Claro</b>					
1892 <sup>1)</sup>	1.954:978\$769	938:675\$788	1.016:302\$981	---	48
1893	2.791:158\$190	1.576:562\$829	1.214:595\$361	---	56
1894	4.211:405\$625	1.574:363\$349	2.637:042\$276	---	37
1895	5.358:959\$580	2.170:176\$887	3.188:782\$703	---	40
1896 <sup>2)</sup>	6.143:846\$646	2.957:947\$870	3.185:898\$776	---	48
1897 <sup>3)</sup>	7.295:013\$070	3.300:148\$538	3.994:864\$532	---	45
1898 <sup>4)</sup>	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 <sup>5)</sup>	9.784:048\$840	4.023:011\$590	5.761:037\$250	---	41
1902 <sup>6)</sup>	9.525:956\$410	4.289:465\$577	5.236:490\$833	---	45
1903	7.877:761\$270	4.153:408\$958	3.724:352\$312	---	53
1904 <sup>7)</sup>	7.313:128\$340	4.083:891\$612	3.229:236\$728	---	56
1905 <sup>8)</sup>	7.898:738\$470	3.914:750\$698	3.983:987\$772	---	50

1) Só comprehende o periodo de Abril a Dezembro.

2) Comprehende a despesa extraordinaria de 68:202\$930 réis.

3) " " " " " 42:832\$770 "

4) " " " " " 59:909\$300 "

5) " " " " " 453:940\$157 "

6) " " " " " 367:740\$410 "

7) " " " " " 108:702\$473 "

8) " " " " " 22:262\$185 "

### 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 <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	209:625\$080	222:912\$593	---	13:287\$513	106
1903 <sup>3)</sup>	8:545\$260	36:077\$891	---	27:532\$631	422

1) Comprehende a despesa extraordinaria de 5:082\$140 réis.

2) " " " " " 8:593\$299 "

3) O serviço da via fluvial foi suprimido à 30 de Abril.

O seguinte quadro demonstra a discriminação da despesa de custeio, em 1905 e 1904, por diferentes unidades.

Unidades	Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60		Linhas de 1, <sup>m</sup> 00 Secção Rio Claro		Em geral	
	1905	1904	1905	1904	1905	1904
Trem kilometro . . .	4\$942	5\$240	3\$116	3\$061	3\$893	3\$967
Vehiculo » de 4 rodas	\$229	\$244	\$178	\$184	\$202	\$213
Tonelada » de peso util	\$068	\$071	\$082	\$096	\$074	\$080

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central em S. Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas linhas de 1,<sup>m</sup>60 e de 1,<sup>m</sup>00.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiro e por tonelada kilometro de mercadorias, por quanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

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

#### IV — Reclamações

##### LINHA DE 1,<sup>m</sup>60

Durante o anno de 1905 despendeu a Companhia Paulista, em todo o trafego de bagagens, encommendas, animaes e mercadorias a importancia de 3718670 com o pagamento de 12 reclamações, todas por avarias diversas.

E' digno de nota que nenhuma reclamação se refira ao transporte de café, em que nenhuma falta houve, apezar de terem sido transportadas mais de 6 milhões de saccas.

D'aquellas 12 reclamações foram pagas exclusivamente pela Paulista 7 reclamações na importancia de 3288270. Do pagamento das outras 5 reclamações compartilhou a S. Paulo Railway, por pertencerem ao trafego commum ás duas linhas e não ter sido possivel determinar a responsavel.

Foi de 778660 a importancia total paga e de 438400 a quota que d'esse pagamento coube á Companhia Paulista.

São dignos de nota os algarismos mencionados 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 d'essa secção despendeu a Companhia Paulista, durante o anno de 1905, apenas 50\$000 no pagamento de uma reclamação por avaria, o que bem denota o zelo com que é tambem feito o serviço do trafego na secção Rio Claro.

Com indemnisação de animaes mortos pelas locomotivas em circulação na linha despendeu a Companhia 100\$000.

## 5.<sup>o</sup> — Despesa

As despesas totaes em 1905, da Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado, se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60			Secção Rio Claro			Em geral					
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral . . .	25.250\$000	5388\$747	—	25.250\$000	5388\$747	—	—	25.788\$741	50.500\$000	1.077\$488	—	51.577\$488
Contadaria. . .	114.406\$485	4.681\$279	—	119.087\$764	114.406\$485	4.681\$274	—	119.087\$759	228.812\$970	9.362\$553	—	238.175\$553
Almoxarifado . . .	68.622\$268	2.661\$281	—	71.293\$549	37.418\$342	1.821\$716	—	89.239\$888	106.040\$410	4.482\$997	—	110.523\$407
Total . . .	208.278\$753	7.881\$807	—	216.160\$060	177.074\$627	7.041\$731	—	184.116\$358	385.353\$880	14.923\$038	—	400.276\$418

As despesas communs ás duas linhas foram assim distribuidas:

	Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60	Secção Rio Claro	Total	Inspectoria Geral e Contadaria	Almoxarifado
	· · ·	· · ·	· · ·	5	8
	· · ·	· · ·	· · ·	5	2
	· · ·	· · ·	· · ·	10	10

As despesas em 1905, comparadas com as do anno anterior, oferecem as seguintes diferenças:

Repartições	Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60			Secção Rio Claro			Em geral				
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas
Inspectoria Geral + 2.186\$500	+ 317\$035	+ 170\$000	+ 2.333\$535	+ 2.186\$500	+ 317\$036	+ 4.250\$536	+ 4.373\$000	+ 634\$071	- 170\$000	+ 4.837\$071	+ 4.837\$071
Contadaria. - 4.466\$265	+ 453\$886	—	+ 4.014\$419	+ 4.466\$265	+ 451\$885	- 4.014\$420	+ 8.932\$810	+ 903\$871	—	- 8.028\$839	- 8.028\$839
Almoxarifado . - 3.447\$698	+ 950\$913	—	- 2.490\$785	- 3.447\$698	- 663\$866	- 100\$627	+ 4.117\$800	+ 1.255\$778	—	- 2.591\$312	- 2.591\$312
Total . . . + 5.727\$458	+ 1.725\$784	- 170\$000	- 4.171\$669	- 2.949\$147	+ 1.337\$736	- 1.611\$411	+ 8.676\$800	+ 3.663\$520	- 170\$000	- 5.789\$080	- 5.789\$080

As diferenças que se notam provem da nova organisação dada á Contadaria em principios do anno de 1905

A concentração de todo o serviço de escripta na Contadaria, 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 relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1905:

« Foi de 415 o numero de erros verificados  
« em 1.124.922 despachos ou cerca de 34,6 por  
« mez, como consta do annexo n. 5.

« Na relação que se segue, na qual figura  
« a sua distribuição pelas diversas Companhias e  
« a respectiva porcentagem, só figuram 311, que  
« se referem aos despachados.

Companhias	Despachos	Enganos	Porcentagens
« S. Paulo Railway Company . . .	592.925	237	0,039
“ ” Secção Bragantina	14.139	3	0,021
“ Companhia Paulista . . .	215.121	15	0,006
“ Ramal Ferreo Campineiro . . .	5.476	7	0,012
“ Companhia Itatibense . . .	8.666	—	—
“ ” Mogyana . . .	210.768	23	0,010
“ ” Araraquara . . .	16.111	2	0,012
“ ” Dourado . . .	6.313	4	0,063
“ E. de F. Sorocabana . . .	53.825	17	0,031
“ ” ” Funilense (durante 4 mezes)	1.578	3	0,190
	1.124.922	311	

Continuamos a ser em 1905, como nos annos anteriores, a Companhia que apresenta menor porcentagem de enganos na escripta de seus despachos para a Contadoria Central.

Durante o anno de 1905 forão impressos na Contadoria para fornecimento ás estações 896.500 bilhetes de passagens, sendo:

Para as estações das linhas de 1,<sup>m</sup>60 e de 0,<sup>m</sup>60 429.620  
» » » da Secção Rio Claro. . . . 466.880

As despesas da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, reunidas ás que temos chamado de accessorias, e ás do Escriptorio Central em S. Paulo, partilhando estas em partes eguaes pela linha de 1,<sup>m</sup>60 e secção Rio Claro, dão nos dous ultimos annos as seguintes médias, considerando sómente os serviços retribuidos.

Unidades	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	1905	1904	1905	1904	1905	1904
Trem kilometro. . . .	\$404	\$407	\$235	\$219	\$307	\$297
Vehiculo „ de 4 rodas .	\$019	\$019	\$013	\$013	\$016	\$016
Tonelada „ de peso util	\$005	\$006	\$006	\$007	\$006	\$006

## 6.<sup>o</sup> — Pessoal

Continuando doente o digno chefe da contabilidade, Snr. Francisco Gonçalves de Campos, resolveu a Directoria em 1.<sup>o</sup> de Janeiro de 1905 licenciar-o por tempo indeterminado e suprimir o logar, passando todo o serviço da Contadaria a ser dirigido pelo Contador, Snr. Joaquim Ferraz Junior.

No mez de Julho pediu dimissão do logar de guardalivros o Snr. Francisco Duarte Silva e extinto esse cargo foi criado em substituição o de ajudante de contador, tendo sido nomeado o Snr. José Adrião Cascalho Junior que exercia o de chefe de secção.

O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1905 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadaria e Almoxarifado foi de 112 empregados, assim distribuidos:

### Inspectoria Geral

Inspector Geral . . . . .	1
Secretario . . . . .	1
Continuo . . . . .	1

### Contadaria

Contador . . . . .	1
Ajudante de Contador . . . . .	1
Pagador. . . . .	1
Caixa . . . . .	1
Ajudante de Caixa . . . . .	1
Auxiliar . . . . .	1
Chefes de Secção . . . . .	5
Escripturarios e praticantes . . . . .	48
Agente em Jundiah S. P. R. . . . .	1
Encarregados da escripta de carros e wagons e encerados . . . . .	3
Apontadores de carros, wagons e encerados . . . . .	3
Impressores de bilhetes . . . . .	2
Continuos . . . . .	4

72

### Almoxarifado

Almoxarife. . . . .	1
Encarregado de deposito. . . . .	1
Escripturarios e praticantes . . . . .	18
Conferentes e armazenistas . . . . .	6
Feitores e trabalhadores . . . . .	11

37

Total geral . . . . . 112

I I I

## Trafego

Continua a ser feito com a precisa regularidade, presteza e segurança todo o serviço de trafego nas diversas linhas da Companhia Paulista.

No anno de 1905 o movimento de trens, na bitola larga, foi um pouco menor do que em 1904, tendo corrido 902.538 trens-kilometros ou menos 15.066 do que em 1904.

Na secção Rio Claro, em 1905, correram 1.283.141 trens-kilometros ou menos 77.195 do que em 1904.

O numero de trens-kilometros, em todas as linhas da Companhia, em 1905, foi de 2.234.095, tendo sido em 1904 e 1903, respectivamente, de 2.329.299 e 2.284.947.

Os trens de serviços não foram incluidos nos totaes acima.

Em relação ao percurso dos wagons carregados houve, em 1905, diminuição de 163.248 wagons-kilometros na bitola larga e aumento de 335.620 wagons - kilometros na secção Rio Claro. Durante o anno de 1905 correram em todas as linhas 23.967.814 wagons-kilometros carregados e 8.194.433 vazios, tendo corrido em 1904, 23.795.512 wagons-kilometros carregados e 8.416.464 vazios. Em todos esses totaes não se acham incluidos os wagons atrellados aos trens de serviço.

No trecho de Jundiahy á Campinas, que é o mais trafegado, em Agosto e Setembro, que foram os mezes de maior movimento, em 1905, correram, em Agosto 20 e em Setembro 19 trens de cargas em média por dia ou um total médio diario de 28 e 27 trens incluindo os 8 de passageiros. Em Agosto e Setembro de 1904 as médias foram, respectivamente, de 30 e 29 trens.

O maior movimento diario de trens, realizado em 1905, nesse trecho de linha foi de 34 n'um dia do mez de Agosto e de 32 em dous dias, sendo um do mez de Agosto e outro do mez do Setembro. Em 1904 o maior movimento diario de trens foi de 36 n'um dia do mez de Setembro e de 34 em dous dias do mez de Agosto e um do mez de Setembro.

O numero médio diario de trens de cargas, no trecho de Jundiahy á Campinas, foi de 9,3 no primeiro semestre de 1905 e de 9,5 no de 1904; de 15,5 no segundo semestre

de 1905 e de 16,8 no de 1904. Taes resultados mostram como são variaveis as condições do trafego nas linhas paulistas, nos dous periodos semestraes do anno.

As maiores entregas de café, feitas durante o anno de 1905, em Jundiahy pela Companhia Paulista á S. Paulo Railway, tiveram logar em Agosto e Setembro, attingindo respectivamente a 1.108.640 e 1.074.243 saccas. Correspondem esses totaes á média de 42.640 saccas em Agosto e de 44.760 em Setembro. Em diversos dias dos mezes de Agosto e Setembro houve entregas superiores a 50.000 saccas, sendo a maxima de 64.287 no dia 26 de Agosto, não tendo ainda sido attingida a maxima de 1901 que fora de 66.590.

Durante o mez de Agosto de 1905, que foi o de maior movimento, a Paulista entregou em Jundiahy á S. Paulo Railway 9.358 wagons carregados e 8 vasios, recebendo d'ella o total de 7.426 wagons, sendo 3.875 carregados e 3.551 vasios. O movimento total de wagons em Jundiahy entre as duas Companhias, foi, portanto, de 16.796 ou em média de 656 por dia; tendo entretanto se elevado em alguns dias a mais de 800. Esse movimento foi menor do que em Agosto de 1904 em que attingira a 22.233 o movimento total de wagons e a 855 a média diaria. Ainda não foi attingido o movimento de 1901, cuja maior passagem mensal de wagons em Jundiahy, no trafego reciproco das duas Companhias, foi no mez de Outubro de 24.790 wagons. Comparando esse resultado com o de 1905, houve uma diminuição de 7.994 wagons, correspondendo a uma média diaria de 307.

Durante todo o anno de 1905 foram recebidos em Jundiahy da S. Paulo Railway 63.177 wagons, sendo 22.464 no primeiro semestre e 40.713 no segundo. Do recebimento total do anno estavam carregados 44.609 e vasios 18.568. No periodo de Janeiro a Junho foram recebidos 788 d'estes e 21.676 d'aquelles e no de Julho a Dezembro 17.780 vasios e 22.933 carregados. Em 1904 o recebimento de wagons fora de 43.844 carregados e 25.656 vasios, tendo havido em 1905 o aumento de 965 carregados e a diminuição de 7.088 vasios

No primeiro semestre de 1905 a Paulista entregou á S. Paulo Railway 13.809 wagons carregados e 8.832 vasios ou 22.641 no total. No segundo semestre essa entrega ele-

vou-se a 41.834 carregados e 692 vazios ou 42.526 no total, representando o movimento annual de 65.167 wagons, sendo 55.643 carregados e 9.524 vazios.

Em 1904 a entrega pela Paulista á S. Paulo Railway fora de 60.296 wagons carregados e 9.352 vazios, tendo havido portanto na entrega de 1905 uma diminuição de 4.656 wagons carregados e um aumento de 172 vazios.

Foi, em 1905, um pouco menor que em 1904, porem em quantidade insignificante, o importante serviço de baldeação de cargas, tanto em Campinas com a Companhia Mogyana, como em Rio Claro, onde tem inicio a rête da Paulista com a bitola de um metro entre trilhos.

Devido a circunstancia da Mogyana correr nos dominigos e dias feriados dos mezes de Agosto e Setembro todos os seus trens de cargas, quando na Paulista e na S. Paulo Railway cessa n'aquelles dias todo o serviço correspondente ao trafego de mercadorias, manifestou-se em Campinas, nos dias immediatos aos domingos e dias feriados d'aquelle periodo, pequeno accumulo de wagons C. M. esperando baldeação.

---

## Movimento

### I

#### Percorso kilometrico dos trens e vapores

TRENS	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
<b>Bttola de 1,º60</b>										
Viajantes . .	427.364	425.580	425.510	416.757	370.056	376.545	397.112	436.997	440.279	438.490
Mixtos . . .	125.175	132.131	117.584	100.924	81.056	71.782	68.304	61.216	45.732	17.280
Cargas . . .	406.353	382.445	356.725	383.217	443.198	533.682	473.993	414.099	431.593	446.768
Serviço . . .	50.063	56.998	43.883	37.355	46.100	44.778	48.308	49.224	62.578	61.612
Total . .	1.008.955	997.154	943.702	948.253	940.410	1.026.787	987.717	961.536	980.182	964.150
<b>Secção Rio Claro</b>										
Viajantes . .	441.071	442.313	441.779	409.714	396.942	390.944	407.753	519.600	594.385	561.697
Mixtos . . .	142.749	140.228	140.341	120.729	131.241	165.058	174.808	146.682	102.744	176.864
Cargas . . .	457.963	499.434	444.495	452.617	475.326	612.524	620.731	656.110	663.207	544.580
Serviço . . .	83.888	63.021	69.230	87.706	77.580	112.158	113.166	133.405	116.477	104.179
Total . .	1.125.671	1.145.026	1.095.845	1.070.766	1.081.089	1.280.684	1.316.458	1.455.797	1.476.813	1.387.320

**Percorso kilometrico dos trens e vapores**

TRENS	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
<b>Linha Descalvadense</b>										
<b>Viajantes . . .</b>										
Mixtos . . .	10.414	10.342	10.220	10.248	10.276	10.248	10.248	10.234	10.328	10.220
Cargas . . .	3.248	4.998	2.176	2.256	2.988	4.480	2.840	2.666	3.276	2.212
Serviço . . .	78	312	144	596	552	989	710	672	748	668
Total . . .	13.740	15.652	12.540	13.100	13.788	15.745	13.798	13.572	14.352	13.100
<b>Linha de Santa Rita</b>										
<b>Viajantes . . .</b>										
Mixtos . . .	19.150	19.656	19.737	19.845	19.771	19.710	19.744	19.710	19.791	19.720
Cargas . . .	29.361	24.378	19.872	16.722	18.330	19.974	19.582	17.633	17.964	16.264
Serviço . . .	131	1.369	1.566	4.302	14.995	11.169	5.175	3.460	3.997	4.426
Total . . .	48.642	45.403	41.175	40.869	53.096	50.853	44.501	40.803	41.752	40.410
<b>Via Fluvial</b>										
<b>Vapores . . .</b>										
	36.421	36.726	42.947	40.570	42.148	43.453	31.609	3.106	.....	.....

## II

## Percorso dos Véhiculos

TRENS	Kilometros percorridos pelos véhiculos				Percorso Total	
	de viajantes	de breakes e correio	de animaes	de Mercadorias carregados vazios	de véhiculos	de eixos
<b>Bitola de 1,™60</b>						
Viajantes . . . . .	3.332.546	1.672.522	204.042	286.308	5.209.110	10.209.859
Mixtos. . . . .	66.219	. . . . .	. . . . .	130.198	482.725	946.111
Cargas. . . . .	212.332	. . . . .	. . . . .	3.565.365	14.423.607	28.270.268
Serviço. . . . .	37.302	. . . . .	. . . . .	332.169	665.126	1.303.656
Total em 1905 . . .	3.648.399	1.672.522	204.042	11.227.873	4.027.732	40.729.924
" " 1904 . . .	3.487.717	1.820.546	227.730	11.421.200	4.216.184	41.499.832
Diferença em 1905. +	160.682	- 148.024	- 23.688	- 193.327	- 188.452	- 769.908
<b>Secção Rio Claro</b>						
Viajantes . . . . .	3.120.662	1.185.162	343.644	776.292	4.649.458	9.298.916
Mixtos. . . . .	397.588	131.040	. . . . .	3.839.438	7.678.876	
Cargas. . . . .	29.304	. . . . .	. . . . .	14.022.616	28.045.232	
Serviço. . . . .	86.382	286	. . . . .	868.420	1.697.298	3.394.596
Total em 1905 . . .	3.634.436	1.316.478	343.644	13.618.102	5.296.150	48.417.620
" " 1904 . . .	4.657.151	697.129	222.656	13.520.020	5.605.592	49.405.096
Diferença em 1905. -	1.022.715	+ 619.349	+ 120.988	+ 98.082	- 309.442	- 987.476

TRENS	Kilometros percorridos pelos veículos				Percurso Total	
	de viajantes	de breaks e correio	de animaes	de Mercadorias carregados	vazios	de veiculos de eixos
<b>Ramal Descalvadense</b>						
Viajantes . . . . .	34.334	4.276	392	30.222	4.074	73.298
Mixtos. . . . .	392	.	.	7.940	2.240	10.572
Cargas. . . . .	774	.	.	690	600	2.064
Servico. . . . .	.	.	.	.	.	.
Total em 1905 . . . . .	35.500	4.276	392	38.852	6.914	85.934
, , 1904 . . . . .	38.576	4.116	244	37.520	10.422	90.878
Diferença em 1905 . . . . .	+ 3.076	+ 160	+ 148	+ 1.332	+ 3.508	+ 4.944
						— 9.888
<b>Ramal de Santa Rita</b>						
Viajantes . . . . .	80.274	2.944	39.474	2.944	.	122.692
Mixtos. . . . .	.	.	.	.	.	245.384
Cargas. . . . .	1.296	.	.	121.642	64.826	187.764
Servico. . . . .	824	.	.	21.226	21.312	43.362
Total em 1905 . . . . .	82.394	30.474	2.944	142.868	86.138	353.818
, , 1904 . . . . .	81.878	39.568	13.662	141.514	79.176	355.798
Diferença em 1905 . . . . .	+ 516	— 94	+ 10.718	+ 1.354	+ 6.962	+ 1.980
						— 3.960

Os seguintes quadros mostram em detalhe o percurso do material da Companhia Paulista na linha da S. Paulo Railway, e o percurso do material d'essa linha na bitola larga da Companhia Paulista.

CARRROS

**Material da Companhia Paulista, correndo na Linha da S. Paulo Railway**

Quantidade	Número de logares			Logares — Kilometros			Demora em dias logares			Importância das taxas de logares			Impostos multas das irregularidades	Total	
	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total			
1.988	2.874	4.862	69.408	157.059	226.502	8.504.920	19.249.916	27.754.836	89.442	148.111	187.553	23.683.8570	310.800	60.630.830	
<b>Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista</b>				<b>Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista</b>			<b>Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista</b>			<b>Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista</b>			<b>Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista</b>		<b>Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista</b>
875	2.427	3.302	39.154	147.269	186.423	6.725.644	34.119.878	40.843.522	36.683.920	59.470	85.390	134.860	31.850.8390	31	310.800

Conforme dispõe o contracto os veículos de correio e breakes de bagagem, são considerados carros de 2.<sup>a</sup> classe, com lotação de 50 lugares os de 8 rodas, e com a de 25 os de 4 rodas.

## WAGONS E ENCERADOS

**Material da Companhia Paulista, correndo na linha da S. Paulo Railway**

卷之三

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos.

### Linhas de 1,<sup>m</sup> 60 e de 0,<sup>m</sup> 60

	1904	1905	1906
Numero de viajantes			
Embarcados	{ 1.a classe 2.a classe Em geral	{ 129.810 421.711 551.521	{ 135.519 410.909 546.428
Referidos a 1 kilometro	{ 1.a classe 2.a classe Em geral	{ 8.029.051 18.067.804 26.096.855	{ 8.680.187 18.846.574 27.526.761
Percuso kilometrico medio de 1 viajante	{ 1.a classe 2.a classe Em geral	{ 61,9 42,8 47,3	{ 64,0 45,8 50,3
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	14.622	13.220
Percuso kilometrico medio de um animal.	Referidos a 1 kilometro	1.073.461	939.300
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	73,4	71,0
Percuso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Referidos a 1 kilometro	7.096.845	6.951.330
		474.694.074	464.087.667
Numero de toneladas de mercadorias	{ Embarcadas Diversas Em geral	{ Café Diversas Em geral	{ 66,9 349.794 331.851
Referidas a 1 kilometro	{ Diversas Café Diversas Em geral	{ 681.645 30.690.311 25.141.542 55.831.863	{ 696.136 31.352.106 25.945.233 57.297.339
Percuso kilometrico medio de 1 tonelada de	{ Diversas Em geral	{ 87,7 75,7 82,3	{ 87,2 77,0 81,9

**1905**

**1904**

**Peso util transportado em toneladas — kilometro**

Viajantes a 500 kilos por um . . . . .	13.048.427	13.763.380
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	474.694	464.088
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um . . . . .	107.346	93.930
Mercadorias . . . . .	55.831.853	57.297.339
Total do peso util transportado em toneladas kilometro . . . . .	69.462.320	71.618.737

**Seccão Rio Claro**

Número de viajantes	Embarcados . . . . .	1. <sup>a</sup> classe . . . . .	92.547	91.418 <sup>1</sup>
		2. <sup>a</sup> " . . . . .	362.375	328.921
	Referidos a 1 kilometro	Em geral . . . . .	454.922	420.339 <sup>1</sup>
		1. <sup>a</sup> classe . . . . .	6.122.964	5.988.586
Percorso kilometrico medio de 1 viajante	2. <sup>a</sup> " . . . . .	18.665.601	16.524.076	
	Em geral . . . . .	24.788.565	22.512.662	
Número de animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	1. <sup>a</sup> classe . . . . .	66,1	65,5	
	2. <sup>a</sup> " . . . . .	51,5	50,2	
Percorso kilometrico medio de 1 animal	Em geral . . . . .	54,5	53,5	
	Embarcados Referidos a 1 kilometro.	20.356	14.790	
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	Embarcados Referidos a 1 kilometro.	2.943.065	1.848.544	
		144,6	125,0	
Percorso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	Embarcados Referidos a 1 kilometro.	3.483.255	3.239.904	
		284.698.391	267.905.599	
				81,5
				82,7

**1904**

		<b>1905</b>	<b>1904</b>
Número de toneladas de mercadorias	Café	121.818	110.680
	Diversas	121.213	118.178
	Em geral	243.031	228.858
	Café	<sup>1)</sup> 18.894.294	<sup>2)</sup> 15.897.047
	Diversas	16.711.377	15.944.990
	Em geral	35.605.671	31.842.037
	Café	155,1	148,6
	Diversas	137,9	134,9
Percorso kilometrico medio de 1 tonelada de	Em geral	146,5	139,1

**Peso util transportado em toneladas — kilometro**

Viajantes a 500 kilos por km	12.394.282	11.256.331
Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	284.698	267.906
Animaes das tabelas 10 e 11 a 100 kilos por um	294.306	184.854
Mercadorias	35.605.671	31.842.037
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	48.578.957	43.551.128

**Todas as linhas**

Embarcados	1. <sup>a</sup> classe	204.810 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	208.932
	2. <sup>a</sup> "	744.984	704.840 <sup>1</sup> <sub>2</sub>
	Em geral	949.794 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	913.772 <sup>1</sup> <sub>2</sub>
	1. <sup>a</sup> classe	14.152.015	14.668.773
Referidos a 1 kilometro	2. <sup>a</sup> "	36.733.405	35.370.650
	Em geral	50.885.420	50.039.423

<sup>1)</sup> Sendo 14.937.880 no trecho de concessão federal e 3.906.414 no de concessão estadual.  
<sup>2)</sup> \* 13.016.421 " 2.880.626 " "

**1905      1904**

Percorso kilometrico medio de 1 viajante . . . . .	$\left\{ \begin{array}{l} 1.^{\text{a}} \text{ classe} \\ 2.^{\text{a}} \text{ classe} \\ \text{Em geral} \\ \text{Embarcados} \\ \text{Referidos a 1 kilometro} \end{array} \right.$	69,1 49,3 55,5 29,638 4.016,529	70,2 50,2 54,8 24,420 2.787,844
Número de animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .			
Percorso kilometrico medio de 1 animal . . . . .			
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Embarcados} \\ \text{Referidos a 1 kilometro} \\ \text{encommendas e animaes} \end{array} \right.$	135,5 9.476,627 759.392,465	114,1 9.122,841 731.993,266
Percorso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .			
Número de toneladas de mercadorias . . . . .	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Café} \\ \text{Diversas} \\ \text{Em geral} \\ \text{Referidas a 1 kilometro} \end{array} \right.$	80,1 356,396 725,400 41.852,919	78,2 365,803 369.004 733.522
Percorso kilometrico medio de 1 tonelada de . . . . .	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Café} \\ \text{Diversas} \\ \text{Em geral} \end{array} \right.$	91.437,524 139,1 113,4 126,0	47.249,163 41.890.223 89.189,376 121,5

**Peso util transportado em toneladas — kilometro**

Viajantes a 500 kilos por um . . . . .		25.442,710	25.019,711
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .		759.392	731.993
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um Mercadorias . . . . .		401.653	278.784
		91.437,524	89.139,376
Total do peso util transportado em toneladas - kilometro . . . . .		118.041,279	115.169,864

## 5.<sup>o</sup> — Despesa.

Com a divisão do Trafego, abrangendo o telegrapho, despendeu-se:

	Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 a 0,60	Secção Rio Claro	Em geral
Em 1905.	1.229.324\$759	1.014.045\$460	2.243.370\$219
Em 1904.	1.284.957\$287	1.061.847\$577	2.346.804\$864
Diferenças em 1905.	55.632\$528	47.802\$117	103.434\$645

As despesas totaes da divisão do Trafego, em 1905, se discriminam do seguinte modo pelas diversas verbas:

Verbas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60				
Administração . . . . .	65.316\$120	3.347\$173	...	68.663\$293
Trens. . . . .	159.266\$040	11.960\$246	...	171.226\$286
Estações. . . . .	725.668\$580	78.578\$128	2.738\$470	806.979\$778
Telegrapho { Estações. . . . .	141.355\$540	12.754\$767	3.312\$100	157.422\$407
Conservação das linhas e apparelhos . . . . .	19.794\$620	5.238\$975	...	25.033\$975
TOTAL. . . . .	1.111.400\$900	111.879\$289	6.044\$570	1.229.324\$759

<b>Verbas</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>Total</b>
---------------	----------------	-----------------	---------------	--------------

**Seção Rio Claro**

Administração . . . . .	67.263\$870	3.685\$550	—	70.939\$420
Trens. . . . .	126.678\$490	11.141\$895	—	137.820\$385
Estações. . . . .	622.941\$610	46.608\$943	—	671.625\$943
Telegrapho { Estações.	93.582\$350	8.869\$088	—	102.451\$438
Conservação das linhas e apparelos	16.403\$460	14.804\$814	—	31.208\$274
<b>Total . . . . .</b>	<b>926.859\$780</b>	<b>85.110\$290</b>	<b>2.075\$390</b>	<b>1.014.045\$460</b>

**Todas as Linhas**

Administração . . . . .	132.569\$990	7.032\$728	—	139.602\$713
Trens. . . . .	285.944\$530	23.102\$141	—	309.046\$671
Estações. . . . .	1.348.610\$190	125.187\$071	4.807\$860	1.478.605\$121
Telegrapho { Estações.	234.937\$890	21.623\$855	3.312\$100	259.873\$845
Conservação das linhas e apparelos	36.198\$080	20.043\$789	—	56.241\$869
<b>Total . . . . .</b>	<b>2.038.260\$680</b>	<b>196.989\$579</b>	<b>8.119\$960</b>	<b>2.248.370\$219</b>

As despesas da administração do tráfego, communs a todas as linhas, foram assim distribuidas:

Linhas de 1,m60 e de 0,m60	· · · · ·	8,0
Seção Rio Claro . . . . .	· · · · ·	2,0
<b>Total . . . . .</b>	<b>· · · · ·</b>	<b>10,0</b>

As diversas verbas de despesa do Trafego, em 1905, comparadas com as do anno anterior, oferecem as seguintes diferenças:

Verbas	Personal						Material		Contas		Total	
	LINHAS	DE	1,º 60	E	DE	0,º 60	LINHAS	DE	1,º 60	E	DE	0,º 60
Administração	3:069\$480	+	723\$648									2:345\$832
Trens.	10:56\$580	-	355\$386									10:917\$966
Estações	39:61\$880	-	2:039\$100	+	355\$630							41:319\$850
Telegrapho {	1:23\$370	-	2:224\$378	+	149\$200							842\$808
Conservação das linhas e apparelhos	+ 1:990\$420	-	2:139\$492	-	57\$500							206\$572
Total . . . . .	- 5:023\$150	-	6:034\$708	+	427\$330	-						55:632\$528
<b>SECÇÃO RIO CLARO</b>												
Administração	3:156\$870	+	724\$179									2:431\$191
Trens.	6:98\$570	-	1:557\$104									8:541\$674
Estações	33:22\$940	+	544\$946	-	1:514\$700							34:229\$695
Telegrapho {	8:853\$720	-	1:690\$839									10:544\$559
Conservação das linhas e apparelhos	+ 1:875\$900	-	6:069\$602									7:945\$502
Total . . . . .	- 50:34\$200	+	4:090\$783	-	1:544\$700	-						47:802\$117
<b>TODAS AS LINHAS</b>												
Administração	6:225\$350	+	1:447\$827									4:777\$523
Trens.	17:54\$150	-	1:912\$490									19:459\$640
Estações	72:84\$820	-	1:494\$155	-	1:209\$070							75:549\$845
Telegrapho {	7:621\$350	-	3:915\$217	+	149\$200							11:387\$867
Conservação das linhas e apparelhos	+ 3:865\$320	+	3:930\$110	-	57\$500							7:738\$930
Total . . . . .	- 100:375\$350	-	1:943\$925	-	1:117\$370	-						103:434\$645

As despesas da divisão do Trafego, inclusive telegrapho, dão nos dous ultimos annos as seguintes médias, considerando sómente os transportes retribuidos:

Unidades	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	1905	1904	1905	1904	1905	1904
Trem kilometro . . .	1\$293	1\$326	\$790	\$781	1\$004	1\$008
Vehiculo „ de 4 rodas .	\$060	\$062	\$046	\$047	\$052	\$054
Tonelada „ de peso util.	\$018	\$018	\$021	\$024	\$019	\$020

### Horario dos trens

Não soffreu modificação durante o anno de 1905 o horario de trens que começou a vigorar em 1 de Setembro de 1904.

### Tarifas

Durante o anno foram desclassificados:

A agua para beber, da tabella 2 para a tabella 2-A,

O fio de algodão nacional, da tabella 6 para a tabella 3,

O polvilho, produzido no Estado, da tabella 3 para a tabella 5,

Todos os farellos produzidos no Estado, da tabella 4 para a tabella 14.

### Telegrapho

#### APPARELHOS, POSTES E ACCESSORIOS

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

Presentemente todos os postes são de trilhos usados.

O seguinte quadro indica em 31 de Dezembro de 1904, o numero de apparelhos e pilhas em serviço e tambem a extensão das linhas telegraphicais e dos respectivos fios.

Linhas	Distancia em Kilometros	N U M E R O dos apparelhos	N U M E R O das pilhas	Extensão kilometrica dos fios
Linhas de 1, <sup>m</sup> 60 . . . . .	279	172	4.600	( <sup>1</sup> ) 1.872
,, 1, <sup>m</sup> 00 Secção Rio Claro .	737	281	7.690	2.716
,, 0, <sup>m</sup> 60 . . . . .	41	6	170	41
Linha de Jundiahy á S. Paulo . . .	60	4	160	180
	1.117	463	12.620	4.809

(<sup>1</sup>) Estão comprehendidos 210 kilometros de fio telephonico de S. Paulo a Campinas e 99 kilometros dos dous fios telegraphicos do Governo Federal, que correm nos postes da Companhia.

## Linhas telegraphicais

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

N. <sup>o</sup> das linhas	
1	Jundiahy á Campinas, cortada em cada uma das estações intermediarias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
2	Campinas e Agencia da cidade da S. P. R.
3	Campinas, Samambaia, Vallinhos, Rocinha, Louveira, Corrupira, Horto e Jundiahy-Paulista.
4 e 5	Linha do Governo Federal, entre Jundiahy e Campinas.
6	Campinas, Vallinhos, Rocinha, Louveira, Jundiahy Paulista e agencia da Ituana em Jundiahy.
7	Campinas, Jundiahy S P. R.—Belem e S. Paulo.
8	Campinas e Centro Paulista.
9	Campinas, Jundiahy Paulista e Centro Paulista.
10	Jundiahy Paulista e officinas da Companhia.
11 e 12	Linhos telephonicas com circuito metalico do Centro Paulista á Campinas, tocando em Jundiahy Paulista.
13	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
14	Campinas, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiros e Rio Claro.

N.º das linhas	
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 Silveria, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
26	Laranja Azeda até Santa Veridiana, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00—SECÇÃO RIO CLARO

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 São Carlos, entrando em todas as estações e postos 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 S. Carlos, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

N.º das linhas	
33	S. Carlos, Brotas, Torrinha, Dous Corregos, Mineiros e Jahú.
34	S. Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Aterrado, Espraiado, Canella, Taboleiro, Ventania, Dous Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
35	S. Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Brotas, Espraiado, Torrinha, Ventania, Dous 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	S. Carlos, Retiro, Visconde do Pinhal, Fortaleza, Ouro, Araraquara, Americo Brasiliense, Santa Lucia, Rincão, Ibitirama e Bebedouro.
38	S. Carlos, Motuca, Hammond, Guariba, Corrego Rico, Jaboticabal, Graminha, Ibitirama, Tayuva, Andes e Bebedouro.
39	S. Carlos até Bebedouro, entrando em todas as estações intermedias.
40	S. Carlos até Bebedouro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
41	S. Carlos, Rincão, Guatapará, Guarany, Martinho Prado, Barrinha, Macuco, Pitangueiras, Cascalho e Pontal.
42	Rincão até Pontal, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
43	S. Carlos e Ribeirão Bonito.
44	S. Carlos, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito.
45	S. Carlos e Santa Eudoxia.
46	S. Carlos, Babylonia, Floresta, Canchim, Capão Preto, Agua Vermelha, Ararahy e Santa Eudoxia.
47	Dous Corregos, Pederneiras, S. Paulo dos Agudos e Piratinha.
48	Dous Corregos, Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho, Campos Salles, Iguatemy, Ayroza Galvão, Pederneiras, Itatinguy, Piatan, S. Paulo dos Agudos, Taperão, Itaquá, Batalha e Piratinha.

N.º das linhas

- |    |  |
|----|--|
| 49 | Dous Corregos até Piratininga, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens. |
| 50 | Da estação da Paulista á estação da Sorocabana em S. Paulo dos Agudos.   |

BITOLA DE 0,<sup>m</sup>60

- |    |  |
|----|--|
| 51 | Porto Ferreira, Tombadouro e Santa Rita. |
| 52 | Descalvado, Pantano o Aurora.            |

Em 1905, o numero de apparelhos telegraphicos em serviço cresceu de 11 e a extensão dos fios de 111 kilometros.

---

## Transmissões telegraphicais

Os telegrammas transmitidos durante os dous últimos annos, constam do seguinte quadro:

	Em 1905		Em 1904		Número de Palavras	Número de Palavras	Receita			
	Número de Telegrammas		Número de Telegrammas							
	Palavras	Palavras	Palavras	Palavras						
<b>Linhas de 1,<sup>m</sup> 60 e de 0,<sup>m</sup> 60</b>										
No tráfego	proprio	56.571	788.248	47.489\$900	58.457	826.094	48.716\$300			
	estranho	97.392	1.265.713	67.360\$260	96.495	1.277.559	67.967\$710			
	em transito	33.405	411.841	21.546\$610	36.464	447.224	23.051\$820			
Total		187.368	2.465.802	136.396\$770	191.416	2.550.877	139.355\$830			
Em serviço.		278.272	12.299.642	...	264.938	11.078.186	...			
Total geral		465.640	14.765.444	...	456.354	13.629.063	...			
<b>Secção Rio Claro</b>										
No tráfego	proprio	40.699	542.431	28.862\$800	42.137	546.105	29.758\$700			
	estranho	54.792	710.189	37.927\$120	55.065	736.463	38.955\$60			
	em transito	5.629	75.451	3.298\$960	5.215	70.343	2.533\$940			
Total		101.120	1.328.071	70.088\$880	102.417	1.352.914	71.278\$550			
Em serviço.		271.293	8.944.965	...	280.036	8.699.291	...			
Total geral.		372.413	10.273.036	...	382.453	10.052.205	...			

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio; foi:

ANNOS	R E C E I T A			
	Bitolas de 1,m 60 e 0,m 60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
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
1903. . .	131:883\$600	64:417\$700	133\$500	196:434\$800
1904. . .	139:635\$830	71:278\$550	---	210:914\$380
1905. . .	136:396\$770	70:088\$880	---	206:485\$650

## Serviço telephonico

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 estação de Jundiahy-Paulista e outro de 5 numeros no escriptorio telegraphicco 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 indução dos fios telegraphiccos correndo nos mesmos postes.

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

Escriptorio e residencia do Inspector Geral  
" " " " Chefe da Locomoçáo  
" " " " Linha  
" do Chefe da Contabilidade  
" do 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 com a sala de trabalho do Chefe do Escriptorio Central da Companhia, e com o centro da Companhia telephonica.

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.

## 6.<sup>º</sup> — 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 1905, foi de 1.311 pessoas, assim discriminada:

	Linhias de 1, m 60 e 0, m 61)	Secção Rio Claro	TOTAL	
			Em 1905	Em 1904
Chefe . . . . .	1	—	1	1
Ajudantes . . . . .	1	1	2	2
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes . . . . .	15	12	27	25
Conservação da linha telegraphica e aparelhos. . . . .	7	5	12	12
Chefes de estações e ajudantes . . . . .	46	77	123	119
Telegraphistas e praticantes . . . . .	121	90	211	217
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros.	174	63	237	238
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores . . . . .	396	164	560	582
Guardas porteiras . . . . .	14	3	17	12
Guardas, ajudantes e praticantes de trem.	66	55	121	134
Total. . . . .	( <sup>1</sup> ) 841	( <sup>2</sup> ) 470	1.311	1.342
Pessoal por 1 kilometro	Em 1905 . . .	2,62	0,63	1,24
	Em 1904 . . .	2,64	0,69	—
				1,30

(1) Comprehende todo o pessoal em serviço nas estações baldeadoras de Jundiahy, Louveira, Campinas, Rio Claro, Porto Ferreira e Descalvado.

(2) Comprehende o pessoal da estação baldeadora de Ribeirão Bonito.

## IV

### Linha, edifícios e construcção

---

Continúa á testa d'esta importante divisão, prestando com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os melhores serviços á Companhia, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

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

Illmo. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> o relatorio da Linha referente ao anno de 1905, bem como o do Horto Florestal, organisado pelo respectivo director, Engenheiro Edmundo Navarro de Andrade.

Ao Illmo. Snr.  
Dr. Manoel Pinto Torres Neves,  
M. D. Inspector Geral.

*Alberto de Mendonça Moreira,*  
Chefe da Linha.

## Linha

### Extensão

A extensão da linha a conservar foi:

	km.		
Linha principal . . . . .	1.057,971	ou	86,6 %
Desvios . . . . .	<u>164,934</u>	ou	<u>13,4 %</u>
Total . . . . .	1.222,905	ou	100,0 %

Houve sobre a extensão do anno anterior o accrescimo indicado no quadro seguinte:

Descrição	Bitola de 1, <sup>m</sup> 60	Bitola de 1, <sup>m</sup> 00	Bitola de 0, <sup>m</sup> 60	Total
Linha principal . . . . .	km. 0	+ km. 24,151	km. 0	+ km. 24,151
Desvios . . . . .	+ 0,368	+ 2,817	+ 0,25	+ 3,210
Total . . . . .	+ 0,368	+ 26,968	+ 0,25	+ 27,361

O accrescimo da bitola de 1,<sup>m</sup>00 corresponde ao trecho comprehendido de Taperão á Piratininga, contendo as estações de Itaquá, Batalha e Piratininga, inaugurado em 25 de Janeiro.

O quadro abaixo dá a extensão discriminada dos desvios e linhas:

Designação das linhas	Linha principal	Desvios	Total	Relação % da extensão de desvios
<b>Bitola de 1,<sup>m</sup>60</b>				
Tronco . . . . .	km 223.773	km. 74,733	km. 298,506	
Ramal de Rio Claro . . . . .	16,792	6,644	23,436	
,, de Sta. Veridiana . . . . .	38,922	4,252	43,174	
Total . . . . .	279,487	85,629	365,116	23,4
<b>Bitola de 1,<sup>m</sup>00</b>				
Tronco . . . . .	276,629	46,042	322,671	
Ramal de Jahú . . . . .	143,211	9,428	152,639	
,, de Água Vermelha . . . . .	63,195	1,731	64,926	
,, de Ribeirão Bonito . . . . .	40,415	1,715	42,130	
,, dos Agudos . . . . .	121,000	8,839	129,839	
,, do Mogy Guassú . . . . .	93,166	6,819	99,985	
Desvios particulares . . . . .	—	1,071	1,071	
Total . . . . .	737,616	75,645	813,261	9,3
<b>Bitola de 0,<sup>m</sup>60</b>				
Ramal de Sta. Rita . . . . .	27,028	2,303	29,331	
,, Descalvadense . . . . .	13,840	0,981	14,821	
Desvios particulares . . . . .	—	0,376	0,376	
Total . . . . .	40,868	3,660	44,528	8,2

## Materiaes da Via Permanente

### a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro abaixo:

Designação	1, <sup>m</sup> 60	1, <sup>m</sup> 00	0, <sup>m</sup> 60
Trilhos de aço . . . . .	398	3.827	16
,, , ferro . . . . .	—	875	—
Talas de juncção . . . . .	1.025	6.111	34
Parafusos . . . . .	13.002	61.140	2.212
Arruelas . . . . .	11.963	6.694	---
Pregos . . . . .	20.856	266.705	8.919
Tirefonds . . . . .	9.243	—	---
Garras . . . . .	4.896	46	---
Sellas . . . . .	3.552	412	---
Chaves completas . . . . .	6	19	---

O quadro a seguir menciona os diversos trilhos empregados nas diferentes linhas:

LUGAR DO EMPREGO	Peso por m. c.	Comprimento normal	Ano do assentamento	Observações
Jundiahy a Campinas	45 kg.	12 m.	1896 e 1897	
Campinas a Cordereiros	45	12	1902	
Km. 10 + 668 a 16 + 252 do Ramal do Rio Claro	33	9	1895 e 1896	
Cordeiros a Pirassununga	32	8	1890	Destes três tipos ainda em diversos pequenos trechos de linha, tem estampados os anos de 1879, 1881 e 1884.
Ramal de Santa Veridiana				
Pirassununga a Descalvado				
Espanhada de Cordereiros	35	8	1889	
Espanhada de Cordereiros.	32	8	1897, 1898 e 1902	Estes trilhos foram rejardos da bitola larga. Tem estampados os anos de 1879, 1881, 1882, 1884, 1886, 1890 e 1895.
Km. 5 + 240 a 10 + 668 do Ramal do Rio Claro	35	8	1902	
Espalanada de Cordereiros.	35	8		
Km. 0 + 240 a 5 + 240 do Ramal do Rio Claro	32	8		
Rio Claro a S. Carlos (km. 1 + 100 a 76 + 336)	35	8		
Entre S. Luzia e Rincão (km. 144 + 879 a 158 + 964)				
Espanhada do Rio Claro				
Km. 76 + 336 a 144 + 879.				
158 + 964 a 240 + 47				
248 + 211 a Bebedouro				
Ramal de Água Vemelha				
" Ribeirão Bonito				
" dos Aguados Km. 31 + 539 a 50 + 13.				
" " desvios das estações até C. Salles				
" do Mogy-Guassú				
Km. 240 + 47 a 247 + 126 do Tronco				
247 + 126 a 218 + 211				
Ramal do Jahú				
0 + 452 a 2 + 640				
2 + 640 a 8 + 096				
50 + 013 a 54 + 762				
54 + 762 a S. Paulo dos Aguados				
S. P. dos Aguados à Piratininga				
Na ponte do Mogy-Guassú.				
8 + 096 a 31 + 539 do Ramal dos Aguados				
Ramal de Santa Rita				
, Descalvadense				

*b) Dormentes de madeira*

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1905, é dado pelo quadro abaixo:

	BITOLA DE			0, <sup>m</sup> 60
	1, <sup>m</sup> 60	1, <sup>m</sup> 00	1, <sup>m</sup> 60	
Em ser a 1. <sup>o</sup> de Janeiro de 1905	23.496		108.848	5.178
Recebidos durante o anno de 1905	25.501		131.778	1.948
Somma . . .		48.997		240.626
Empregados em substituição dos estragados . . . . .	30.266		174.944	6.597
Empregados em Obras d'Arte . . . . .	60		.	.
" " " Novas . . . . .	.	77		.
Somma . . .		30.326		175.021
Em ser a 1. <sup>o</sup> de Janeiro de 1906		18.671		65.605
				529

**Lastro**

*a) Lastro de pedra*

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>60

A producção da pedreira no kilometro 115, foi:

Designação dos materiaes	Em 1904	Em 1905	Diferença em 1905
Vagões de pedra britada . . . . .	2.299	2.579	+ 280
" " " de construcção . . . . .	150	65	- 85
" " cascalho . . . . .	139	231	+ 92

Extensão de linha lastrada de pedra:

Designação das linhas	Em 1904	Em 1905	Diferença a + em 1905
Linha principal . . . . .	9.116	13.959	4.843
Desvios . . . . .	751	1.332	581
Total . . . . .	9.867	15.291	5.424

A extensão de linha empedrada até Dezembro de 1905, foi:

	Linha principal	Desvios	Total
Entre Jundiahy e Campinas, em trechos interrompidos . . . . .	22.782	942	23.724
Entre Campinas e Cordeiros, em trechos interrompidos . . . . .	41.966	2.519	44.485
Entre Cordeiros e Descalvado, em trechos interrompidos. . . . .	2.646	. . .	2.646
No Ramal de Rio Claro, em trechos interrompidos . . . . .	1.525	. . .	1.525
Sommass. . . . .	68.919	3.461	72.380

O maior trecho de linha empedrada, sem interrupção, fica entre os kilometros 56 e 76, tendo portanto 20 kilometros de extensão.

No ultimo quinquennio o lastro de pedra britada foi empregado em 55,<sup>km</sup> 402 de linha, sendo:

Em 1901 . . . . .	10.966
„ 1902 . . . . .	7.070
„ 1903 . . . . .	12.207
„ 1904 . . . . .	9.868
„ 1905 . . . . .	15.291
	55.402

Calculo do custo médio do lastro de pedra por metro corrente:

Despesa total da pedreira . . . . . 46:356\$842

A deduzir:

65 vagões a 3,<sup>m³</sup>5 ou 227,<sup>m³</sup>5 de pedra para construção, a 5\$000 o m.<sup>3</sup> . . . . . 1:137\$500  
45:219\$342

A pedreira forneceu mais:

2.579 vagões 4,<sup>m³</sup>5 = 11.605,<sup>m³</sup>5 de pedra britada  
231 „ 5,<sup>m³</sup>0 = 1.155,<sup>m³</sup>0 de cascalho  
Total. . 12.760,<sup>m³</sup>0

O custo do m<sup>3</sup> de pedra britada ou cascalho, carregada em vagão, foi, pois, de:

$$\frac{45.219\$342}{12.760,\text{m}^35} = 3\$540$$

O custo do lastramento por metro corrente de linha, inclusive descarga da pedra, segundo observação feita, é:

Nos trechos em que existem assentados dormentes de madeira, em que não se excava debaixo do dormente, levantando-se sómente a linha para collocar a pedra . . . . .	1\$000
Nos trechos de dormentes de madeira, em que se excava debaixo do dormente, conservando a linha o mesmo nível. . . . .	2\$500
Nos trechos de dormentes de aço, em que não é necessário retirar tanta terra como onde ha dormentes de madeira . . . . .	2\$000
O cubo médio de lastro de pedra por metro corrente. = 1 m <sup>3</sup>	

O custo médio do lastro de pedra por metro corrente de linha varia, pois:

$$\begin{aligned} \text{de } (3\$540 + 1\$000) &= 4\$540 \\ \text{a } (3\$540 + 2\$500) &= 6\$040 \end{aligned}$$

### BITOLA DE 1,m<sup>00</sup>

#### Quantidade de pedra fornecida pelas diversas pedreiras

Pedreira do km.	4 do Ramal de R. Bonito	3.136 gondolas a 4,m <sup>3</sup> 5	14.112,m <sup>3</sup> 0
" "	151 " Tronco	62 " " "	279,m <sup>3</sup> 0
" "	67 " Ramal de Jahú	13 " " "	58,m <sup>3</sup> 5
" "	107 e 109 " Ramal dos Agudos	52 " " "	234,m <sup>3</sup> 0

A pedreira do kilometro 4 do Ramal de Ribeirão Bonito forneceu tambem 321 gondolas ou 1.605 m<sup>3</sup> de pedregulho.

#### Extensão de linha lastrada de pedra

	Até 1904	Até 1905	Em 1905
Tronco. . . . .	88.880	91.426	2.546
Ramal do Jahú . . . . .	13.751	24.618	10.867
» de Agua Vermelha. . . . .	90	90	—
» Ribeirão Bonito . . . . .	2.702	2.760	58
» do Mogy Guassú . . . . .	353	353	—
» dos Agudos . . . . .	1.720	2.211	491
	107.496	121.458	13.962

A maior extensão de linha lastrada de pedra, com interrupção sómente dos trechos comprehendidos entre chaves, nas estações, é, em numero redondo, de 74 kilometros, comprehendida entre Rio Claro e S. Carlos.

Nos ultimos cinco annos o lastro de pedra britada foi empregado em 99.890 metros de linha, sendo:

Em 1901 . . .	12.899	metros
,, 1902 . . .	19.193	"
,, 1903 . . .	32.682	"
,, 1904 . . .	21.154	"
,, 1905 . . .	<u>13.962</u>	"
Total . . .	99.890	,

### b) Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro, nas diversas linhas, sendo removidos:

Na bitola de 1, <sup>m</sup> 60 . . .	3.727	vagões de terra
,, , " 1, <sup>m</sup> 00 . . .	9.264	" "
,, , " 0, <sup>m</sup> 60 . . .	603	" "

### Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o serviço seguinte:

Linhas	Cercas		Cancellas assentadas
	Construidas	Concertadas	
Bitola de 1, <sup>m</sup> 60 . . . . .	---	26.249, <sup>m</sup> 0	38
,, , " 1, <sup>m</sup> 00 . . . . .	6.020, <sup>m</sup> 0	215.946, <sup>m</sup> 0	28
,, , " 0, <sup>m</sup> 60 . . . . .	---	---	---
Total . . . . .	6.020, <sup>m</sup> 0	242.195, <sup>m</sup> 0	66

### Obras d' arte

Além de concertos de pequena importancia e modificações em diversas obras, foram construidas as seguintes:

Especie	Bitolas		
	1, <sup>m</sup> 60	1, <sup>m</sup> 00	0, <sup>m</sup> 60
Boeiros . . . . .	4	26	2
Muros de arrimo . . . . .	2	---	--
Passagem americana . . . . .	--	1	--
,, superior . . . . .	1	---	--
,, inferior . . . . .	1	---	--

### Estações e outros edificios

Nas linhas das tres bitolas houve pequenos concertos na quasi totalidade das estações e suas dependencias, bem como nas casas de empregados do Trafego e das turmas de conservação da linha.

Foram construidas, alem d'isso, tres casas para moradia de empregados na bitola de 1,<sup>m</sup>60 e quatro na bitola de 1,<sup>m</sup>00.

### Melhoramentos da Linha

Alem dos serviços da conservação ordinaria e obras novas mencionados nos paragraphos anteriores, foram executados outros, tendo por fim attender ás condições de segurança á circulação dos treus: estes serviços constaram de rampamentos de córtes, levantamento e alargamento de aterros.

### Trabalhos diversos

A divisão da via permanente prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 29:053\$477, que é assim distribuida:

#### BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E DE 0,<sup>m</sup>60

A' Tracção . . . . .	4:138\$650
Ao Trafego . . . . .	370\$510
A' diversos fornecedores de dormentes . .	3:997\$550      8:506\$710

Transporte . . . . .	8:506\$710
BITOLA DE 1,"00	1
A Tracção . . . . .	8:263\$737
Ao Trafego . . . . .	5:068\$030
Ao Almoxarifado . . . . .	343\$800
A diversos fornecedores de dormentes . . . . .	6:871\$200
	<hr/>
Total. . . . .	20:546\$767
	<hr/>
	29:053\$477

### Despesa por conta de capital

Na divisão da via permanente foi, durante o anno de 1905, escripturada na conta de capital a importancia total de 83:819\$666, que é assim distribuida:

#### BITOLA DE 1,"60

Construcção da passagem superior no km. 13 de uma casa de empregados em Corrupira . . . . .	8:985\$787
Construcção da passagem superior no km. 13 R. R. Claro. . . . .	1:605\$680
Construcção de uma casa para o guarda da ponte do Roque . . . . .	4:803\$105
Construcção de uma casa para portadores em Araras . . . . .	1:734\$454
	<hr/>
	4:336\$424      21:465\$450

#### BITOLA DE 1,"00

#### Trecho de concessão Federal

Construcção da nova plataforma de Visconde do Rio Claro . . . . .	9:096\$563
Construcção de boeiros no Tronco . . . . .	5:396\$000
"      "      "      "      " Ramal de Jahú.	319\$580
"      "      "      "      " uma casa de turma no Ramal "      "      "      "      " de Jahú. . . . .	2:338\$317
Construcção de uma casa de machinas em Dous Corregos . . . . .	3:062\$540
Construcção de uma casa para empregados em Dous Corregos . . . . .	7:560\$528
Construcção de uma casa para empregados em Morro Pellado. . . . .	584\$925
Construcção de casas para empregados em Espraiado e Colonia . . . . .	5:331\$450
Construcção de uma casa de machinas em Jahú	1:729\$721
Construcção de uma caixa d'agua em Dous Corregos . . . . .	1:076\$860
Construcção de uma caixa d'agua no km. 25 do Ramal de Jahú . . . . .	4:623\$910
Construcção de um deposito de carros em Dous Corregos . . . . .	1:887\$675
Construcção de um muro em Jahú . . . . .	7:200\$000
"      "      "      "      " uma caixa d'agua em Jahú. . . . .	1:411\$490
	<hr/>
A transportar . . . . .	51:619\$559
	<hr/>
	73:085\$009

Transporte . . . . . 73:085\$009

*Trecho de concessão Estadoal*

Construcção de casas para empregados em Capim Fino e Saldanha Marinho . . .	2:242\$127
Construcção de uma casa para empregados em Santa Eudoxia . . . . .	870\$782
Construcção de um deposito de carros em Piratininga. . . . .	2:250\$548
Desapropriação no Ramal de Mogy-Guassú.	5:371\$200
	<u>10:734\$657</u>
Total . . . . .	83:819\$666

**Despesa de custeio**

Com a divisão da via permanente despendeu-se:

Annos	Bitolas de 1, <sup>m</sup> 60 e de 0, <sup>m</sup> 60	Bitola de 1, <sup>m</sup> 00	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1904 .	941:231\$284	1.341:519\$441	—	2.282:750\$725
Em 1905 .	817:276\$256	1.289:309\$038	—	2.106:585\$294
	— 123:955\$028	— 52:210\$403	—	176:165\$431

As despesas totaes da divisão da via permanente em 1905 se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	B I T O L A S   D E   I , m 6 0			Total
	Pessoal	Material	Contas	
<b>B I T O L A S   D E   I , m 6 0</b>				
Administração.	44:094\$912	2:332\$575	—	46:427\$487
Via Permanente	400:272\$990	( <sup>1</sup> ) 221:174\$885	—	621:447\$875
Obras d'Arte	12:471\$700	10:126\$184	—	22:597\$884
Estações e Edificios	29:243\$660	15:718\$646	—	45:377\$406
Cercas	3:424\$370	3:409\$435	—	6:833\$805
Lastro	7:901\$410	4:768\$498	—	12:669\$908
Horto Florestal	17:232\$810	1:689\$459	—	19:532\$269
Obras Novas	16:806\$560	12:639\$042	—	29:445\$602
Melhoramentos da Linha	12:210\$200	7:33\$820	—	12:944\$020
	<hr/> 543:678\$612	<hr/> 272:592\$544	<hr/> 1:025\$100	<hr/> 817:276\$256
<b>B I T O L A   D E   I , m 0 0</b>				
Administração.	60:231\$328	1:397\$507	—	61:628\$835
Via Permanente	632:403\$250	( <sup>2</sup> ) 466:720\$900	—	1:099:124\$150
Obras d'Arte	8:841\$430	3:307\$613	—	12:149\$043
Estações e Edificios	32:099\$800	23:784\$594	208\$110	56:092\$504
Cercas	4:370\$380	1:535\$129	—	5:905\$509
Lastro	27:310\$560	4:836\$252	—	32:146\$812
Obras Novas	6:333\$400	4:280\$660	—	10:614\$060
Melhoramentos da Linha	10:562\$600	1:085\$525	—	11:848\$125
	<hr/> 782:152\$748	<hr/> 506:948\$180	<hr/> 208\$110	<hr/> 1.289:309\$038

(<sup>1</sup>) Sendo 134:825\$207 de dormentes.

**B I T O L A   D E   I , m 0 0**

Administração.	60:231\$328	1:397\$507	—	61:628\$835
Via Permanente	632:403\$250	( <sup>2</sup> ) 466:720\$900	—	1:099:124\$150
Obras d'Arte	8:841\$430	3:307\$613	—	12:149\$043
Estações e Edificios	32:099\$800	23:784\$594	208\$110	56:092\$504
Cercas	4:370\$380	1:535\$129	—	5:905\$509
Lastro	27:310\$560	4:836\$252	—	32:146\$812
Obras Novas	6:333\$400	4:280\$660	—	10:614\$060
Melhoramentos da Linha	10:562\$600	1:085\$525	—	11:848\$125
	<hr/> 782:152\$748	<hr/> 506:948\$180	<hr/> 208\$110	<hr/> 1.289:309\$038

(<sup>2</sup>) Sendo 287:571\$870 de dormentes.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
	TODAS AS LINHAS			
Administração . . . . .	104:326\$240	3:730\$082	—	1.720:572\$025
Via Permanente . . . . .	1.032:676\$240	(3) 687:895\$785	—	34:746\$927
Obras d'Arte . . . . .	21:313\$130	13:433\$797	—	101:469\$910
Estações e Edifícios . . . . .	61:343\$460	39:503\$240	—	12:739\$314
Cercas . . . . .	7:794\$750	4:944\$564	—	44:816\$720
Lastro . . . . .	35:211\$970	9:604\$750	—	19:532\$269
Horto Florestal . . . . .	17:232\$810	1:689\$459	—	40:059\$662
Obras Novas . . . . .	23:139\$960	16:919\$702	—	24:592\$145
Melhoramentos da Linha . . . . .	22:772\$800	1:819\$345	—	—
	1.325:811\$360	779:540\$724	1:233\$210	2.106:585\$294

(3) Sendo 422:397\$077 de dormentes.

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

Bitolas de 1, <sup>m</sup> 60 e 0, <sup>m</sup> 60	8,0
Bitola de 1, <sup>m</sup> 00	2,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesas da linha em 1905 comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes diferenças:

Verbas de despesas	BITO LAS DE 1, m 60			Total
	Pessoal	Material	Contas	
<b>BITOLA DE 1, m 60</b>				
Administração . . . . .	+ 10:733\$312	+ 433\$113	-	+ 11:166\$425
Via Permanente . . . . .	- 14:362\$670	+ (1) 26:679\$471	-	+ 12:316\$801
Obras d'Arte . . . . .	- 16:746\$540	- 8:286\$569	-	- 25:033\$109
Estações e Edifícios . . .	- 4:521\$660	- 11:646\$564	+ 390\$100	- 15:778\$124
Cercas . . . . .	- 7:184\$970	- 1:225\$767	-	- 8:410\$737
Lastro . . . . .	- 400\$590	- 1:147\$831	-	- 1:548\$421
Horto Florestal . . . . .	- 3:929\$940	- 7:723\$582	-	- 27:501\$122
Obras Novas . . . . .	+ 5:457\$780	+ 7:805\$171	-	+ 9:926\$351
Melhoramentos da Linha .	- 55:392\$320	- 16:200\$772	-	- 79:093\$092
	- 86:347\$598	- 11:313\$330	- 26:294\$100	- 123:955\$028
<b>BITOLA DE 1, m 00</b>				
Administração . . . . .	+ 783\$928	- 713\$933	-	- 69\$995
Via Permanente . . . . .	- 47:039\$890	+ (2) 141:600\$485	-	+ 94:560\$595
Obras d'Arte . . . . .	- 6:719\$390	- 8:588\$065	-	- 20:264\$855
Estações e Edifícios . . .	- 6:581\$280	- 3:260\$015	-	- 15:271\$137
Cercas . . . . .	- 1:860\$160	- 7:641\$687	-	- 19:670\$347
Lastro . . . . .	- 3:219\$590	- 3:815\$996	-	- 7:035\$586
Obras Novas . . . . .	- 4:520\$000	- 8:912\$295	-	- 13:432\$295
Melhoramentos da Linha .	- 18:124\$290	- 17:653\$763	- 35:388\$720	- 71:166\$773
	- 87:280\$672	+ 91:014\$731	- 55:944\$462	- 52:210\$403

(1) Sendo 26:617\$918 de dormentes.

(2) Sendo 44:106\$802 de dormentes.

Verbas de despesas	Pessoal		Material		Contas	Total
	TODAS	AS LINHAS	TODAS	AS LINHAS		
Administração . . . . .	+ 11:517\$240	— 280\$820	—	—	+ 11:236\$420	
Via Permanente . . . . .	— 61:402\$560	+ (3) 168:279\$956	—	—	+ 106:877\$396	
Obras d'Arte . . . . .	— 23:465\$930	— 16:874\$634	—	— 4:957\$400	— 45:297\$964	
Estações e Edifícios . . .	— 11:102\$940	— 14:906\$579	—	— 5:039\$742	—	31:049\$261
Cercas . . . . .	— 9:045\$130	— 8:867\$454	—	— 10:168\$500	—	28:081\$084
Lastro . . . . .	— 3:620\$180	— 4:963\$827	—	—	—	8:584\$007
Horto Florestal . . . . .	— 3:929\$940	— 7:723\$582	—	— 15:847\$600	—	27:501\$122
Obras Novas . . . . .	— 937\$780	— 1:107\$124	—	— 3:336\$600	—	3:505\$944
Melhoramentos da Linha .	— 73:516\$610	— 33:854\$535	—	— 42:888\$720	—	150:259\$865
	— 173:628\$270	+ 79:701\$401	—	— 82:238\$562	—	176:165\$431

(3) Tendo aumentado de 70:724\$720 réis a despesa em dormentes.

O quadro seguinte indica as médias da despesa da divisão da linha em 1905 e 1904 por diversas unidades, considerando sómente os transportes retribuídos:

UNIDADES	Bitolas de 1,m60		Bitola de 1,m00		Todas as linhas
	Bitolas de 1,m60 e 0,m60	1904	1905	1904	
Trem kilometro . . . . .	\$859	\$971	\$8005	\$943	\$980
Vehiculo , de 4 rodas . . .	\$040	\$045	\$057	\$049	\$053
Tonelada , de peso util . . .	\$012	\$013	\$026	\$018	\$020

## Pessoal

A média mensal do anno de 1905 foi de :

### Designação das linhas por bitolas

	Total											
Machinista do britador												
Ferreiros e Malhadores												
Carpinteiros e Pintores												
Pedreiros e Serventes												
Mestres dos pedreiros												
Trabalhadores												
Feitores												
Mestres de Linha das Secções												
Mestre de linha geral												
Escriturário												
Desenhista												
Engenheiros Residentes												
Ajudante do Chefe da linha												
Chefe da linha												
Bitola de 1,m60	1	1	1	1	1	1	1	6	55	309	2	19
„ „ 1,m00	1	1	1	3	1	1	1	15	116	530	3	34
„ „ 0,m60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	3
Ramal de Santa Rita								(**)	(**)	2	6	2
Ramal Descalvadense.								(**)	(**)	2	2	2
	1	1	1	4	1	1	1	21	176	857	2	53
												8
												6
												1
												1.133

(\*) Servem os da bitola de 1,m60.

(\*\*) Serve o da ultima secção da bitola de 1,m60.

*Alberto de Mendonça Moreira,*

Chefe da Linha.

## Horto Florestral

### Lavoura

Durante o anno de 1905, foram lavrados, em 131 dias de serviço, 264.840 m<sup>2</sup>, ou cerca de 26<sup>1/2</sup> hectares, o que dá uma média diaria de 2.022 m<sup>2</sup>.

Foram empregados nesse serviço, quasi exclusivamente, as charrúas de volta-aivéca, typo commum, e, em pequena parte, o arado de disco.

Com este ultimo a média diaria foi de 2.293 m<sup>2</sup> e com aquellas de 2.000 m<sup>2</sup>. Como se vê, esta é superior á da 1904, que foi de 1.773 m<sup>2</sup>. Tendo sido a quasi totalidade da lavoura feita em terra bruta, como no anno anterior, não se pode attribuir esse aumento senão a maior aptidão do pessoal e tambem aos animaes, já agora amestrados.

Neste serviço continuámos a empregar boideos, com excepção, apenas, das lavouras de sementeira, em que utilizámos muares.

Nos terrenos preparados em 1904 e em que se fizeram plantações, tem sido empregado o cultivador de oito discos e a grade Acme. Nos logares, porém, em que o espaçamento das plantas não permite o emprego d'essas machinas, a limpeza tem sido feita com o cultivador Planet, de expansão angular. Nas gradagens propriamente ditas usamos uma grade flexivel, de ferro, e uma de madeira com dentes de ferro, feita nas officinas da Companhia Paulista, segundo um modelo nosso, copia, com ligeiras modificações, da grade rigida portugueza.

Além dos numeros acima referidos, ha a mencionar 90.000 m<sup>2</sup> de terreno, ou 9 hectares, lavrados na secção florestal de Bôa Vista. Alli, a média diaria elevou-se a

2.450 m<sup>2</sup>, isso devido, incontestavelmente, ás excellentes condições do terreno. Ajuntando aquelle numero ao do Horto de Jundiahy teremos um total de 354.840 m<sup>2</sup> lavrados durante o anno p. p.

### Extincção de formigueiros

Apezar do numero extraordinario de formigueiros mortos desde que se iniciaram os trabalhos no Hòrto Florestal e da vigilancia constante e rigorosa sobre elles exercida, é impossivel evitar que outros se fôrmem, ameaçando as plantações. Para isso, seria preciso que todos os possuidores de terras na vizinhança do Horto cuidassem tambem da extincção dos formigueiros existentes em suas propriedades, o que não acontece. Para evitar que as plantações aqui feitas sejam destruidas, ou prejudicadas pelas formigas, é-nos preciso extinguir não só os formigueiros existentes no terreno da Companhia, mas tambem aquelles que estão nos terrenos vizinhos, sendo necessario, muitas vezes, arrostar com a má vontade dos seus proprietarios.

Como ficou dito acima, é extraordinario o numero de formigueiros que se tem destruido: 2.693. D'esses, eram novos 2.345 e velhos 348. Damos a denominação de novos aos formigueiros com menos de 2 annos e não a simples olheiros, como se tem supposto.

Naquelle numero estão incluidos os da secção florestal de Bôa Vista, mas excluidos os que, por serem muito novos, têm sido destruidos sem o auxilio de formicida. Nestes basta a enxada para lhes destruir a *panella*.

O processo de extincção adoptado é o mesmo que ficou descripto no ultimo relatorio. O formicida "Pestana" continuou a ser o unico empregado.

Gastaram-se, em 1904, 84 latas de 4 litros, representando uma despesa de 468\$440; e, em 1905, 104 latas, no valor de 534\$880.

Parecerá, á primeira vista, que, neste ultimo anno, a despesa com formicida, no Hòrto Florestal, foi muito maior. Convém notar, porém, que das 104 latas mencionadas 24 foram gastos na secção florestal de Bôa Vista; que, em 1904, a extincção de formigueiros só começou em fevereiro, e que a área cultivada, nessa occasião, era muito menor.

O resultado obtido com o formicida Pestana continua a ser excellente, não tendo sido observado, nem em Jundiahy

nem em Bôa Vista, nenhum caso em que a sua applicação falhasse.

A pedido de alguns fabricantes que offereciam vantagens ao Horto na compra de seus formicidas, que reduziriam assim a despeza com este serviço, resolvemos experimentar os que nos pareceram melhores. Infelizmente, porém, não obtivemos resultado que nos convencesse da sua superioridade nem da vantagem do seu emprego. Como as experiencias ainda continuam, só mais tarde será possível annunciar o seu resultado definitivo.

### V i v e i r o

Afim de poder attender a pedidos de particulares, ao fornecimento de mudas para as estações e turmas de conserva da Companhia e dispôr sempre de numero ne cessario de exemplares ás plantações do Horto, teve que ser aumentada a área destinada ao viveiro. Para isso, dividimol-o em duas secções: plantas de ornamentação e essencias florestaes. O antigo viveiro ficou transformado num pequeno campo de experiencias de cereaes e forragens.

Durante o anno continuaram-se as sementeiras e transplantações de essencias florestaes indigenas e exóticas.

A maior parte das nossas madeiras de lei foi semeada em ALFOBRES, reservando-se as sementeiras em caixões e estufins para Eucalyptus e outras especies que demandam cuidados que não podem, com efficacia, ser dispensados aos alfobres.

Enumerando apenas as mudas que já foram transplantadas e que já poderão ser plantadas definitivamente, ha no viveiro do Horto, em canteiros, latas e vasos:

7.500	Eucalyptus de diversas especies;
1.350	Casuarinas — <i>CASUARINA STRICTA</i> , Ait.
1.260	Faveiros — ( <i>PTERODON PUBESCENS</i> ?)
650	Jatobás --- <i>HYMENAEA STILBOCARPA</i> , Hayne;
470	Platanos — <i>PLATANUS ORIENTALIS</i> , L.
260	" — <i>CUPRESSUS MACROCARPA</i> , Hort.
225	" — <i>CUPRESSUS ELEGANS</i> , Hort.
260	Amoreiras — <i>MORUS NIGRA</i> , L.
150	" — <i>CUPRESSUS GOVENIANA</i> , Gord.
105	" — <i>CATALPA SPECIOSA</i> , *

Total 12.230

e, em numero inferior a 100, num total de 1.250: Araribá, angico, acacias diversas, cabreuva, cedros europeus, cinnamonomo, jacarandá, magnolia amarella, pau ferro, peroba, tamboril, saguaragy, etc., ou, resumindo, um total de 13.480 promptas para a plantaçāo definitiva.

Além das já mencionadas, possue o viveiro muitas outras qualidades de madeiras nacionaes, que pelo reduzido numero de exemplares de cada uma, reserva para a collecção que vem organizando.

Existem tambem muitas sementeiras feitas em que as novas plantas se apresentam com bom aspecto, mas que não incluimos aqui por estarem ainda sujeitas ás perdas occasionadas com a transplantaçāo.

Ha ainda 15 caixões semeados com diversas especies de eucalyptus, que, a calcular pela média obtida aqui por caixão, deverão dar cerca de 7.000 mudas. Alem d'estes, temos mais 2.500 eucalyptus em vasos pequenos e que serão brevemente transplantados para vasos maiores.

Para as proximas sementeiras temos já uma boa porção de sementes de essencias florestaes indigenas e esperamos receber dentro de poucos mezes grande quantidade de outras de madeiras exóticas e que no nosso Estado poderão ser de grande futuro e de resultado bastante remunerador.

### Colheita de sementes e mudas

Afim de obter sementes e mudas de essencias florestaes para as plantaçōes do Horto, percorremos diferentes pontos do Estado.

Nas fazendas Loreto e Campo Alto, da Exma. Sra. D. Veridiana Prado, em Araras, colhemos sementes de diversas especies de Eucalyptus, de Araribá, Cedro, Guarantā, Peroba, etc., e mudas de Andá-assú, Casuarina e Guatambú.

As sementes de Eucalyptus eram das seguintes especies: CALOPHYLLA, CITRIODORA, GLOBULUS, MARGINATA, ROBUSTA, e ROSTRATA, perfazendo um total de 3.380 grammas, de semente limpa.

De uma fazenda do Exm. Sr. Manoel José Leme da Fonseca, em Louveira, obtivemos 520 mudas de Guarantā, 150 de Saguaragy, 45 de Peroba e 32 de Canella Sassafrás.

Do Viveiro da Camara Municipal, de São Paulo, recebemos 1.360 estacas de Platano (*Platanus orientalis*, Lin.)

Do Instituto Agronomico, de Campinas, obtivemos algumas mudas de essencias exóticas de valor e, principalmente, sementes e mudas de plantas forraginosas.

Pelo nosso collega e amigo Francisco Pereira da Cunha, de Torres Vedras, Portugal, foram oferecidas ao Horto sementes de *Eucalyptus AMYGDALINA*, *GLOBULUS*, *HÆMASTOMA*, *OBLIQUA*, e *LONGIFOLIA*; e pelo Exm. Sr. Dr José Bassotti, M D. Director da Escola Municipal de Pomologia e Horticulatura, de São Paulo, sementes de diversas coníferas, acacias e de *Eucalyptus CORYMBOSA*, *EUGENIOIDES*, *GONIOCALYX*, *CITRIODORA*, etc.

Da Casa Vilmorin, Andrieusc et C<sup>ie</sup>, de Paris, por intermedio do Exm. Sr. Carlos Monteiro de Barros, recebemos uma colleção de sementes de 70 espécies de *Eucalyptus* e de *ALNUS CORDIFOLIA*, Ten.; *AILANTUS GLANDULOSA*, L.; *ACER DASYCARPUM*, Ehr; *CATALPA SPECIOSA*, War; *GYMNOCLADUS CANADENSIS*, Lam; *JACARANDA MIMOSAEFOLIA*, D. Don; *PLATANUS ORIENTALIS*, L.; *PAULOWNIA IMPERIALIS*, Sie.; *ROBINIA BESSONIANA*, Hort; *SYNCARPIA LAURIFOLIA*, Ten; e *TILIA ARGENTEA*, Derf.

A todos que, tão gentilmente, têm concorrido para o desenvolvimento do Horto os nossos agradecimentos.

### Distribuição de mudas

Até 31 de dezembro de 1905 o Horto havia distribuido 724 mudas de essências florestaes e plantas de ornamentação, sendo 486 para estações e casas de turmas da Companhia e 238 a diversos particulares. Aquelle numero não traduz absolutamente deficiencia do viveiro do Horto, mas sim falta de pedidos, ou requisição. Desde fins de 1904 que estamos aptos a attender a qualquer pedido, fornecendo mudas, quer de madeiras de valor, quer ornamentaes.

Infelizmente, porém, os proprietarios de terras á margem das linhas da Companhia preferem ainda deixal-as incultas a valorizal as com uma arborização, cujo resultado seria garantido, devendo ainda notar-se que pouco, ou mesmo nada, despendiam na aquisição das plantas necessarias.

No numero das plantas distribuidas não incluimos, é claro, as que foram enviadas para a arborização de terrenos que ficaram pertencendo ás diversas secções do Horto.

Foram, durante o anno, distribuidas tambem sementes, principalmente de *Eucalyptus*, a diversos estabelecimentos e

particulares, em troca de mudas de essencias florestaes indigenas.

### A n i m a e s

Dos seis bois existentes no Horto para os trabalhos aratorios, dois morreram, sendo adquirida, para suprir a sua falta, por 300\$000, uma junta de bois ensinados e que, na fazenda de que vieram, trabalhavam com arado de disco.

Os boideos são aqui utilizados, como em outro logar ficou dito, nas labouras de arrotéa e nas gradagens com a grade rigida, excessivamente pesada para os muares. Estes são empregados no serviço de transportes, gradagens, carpas, laboura de seimenteiras, etc.

Para os animaes existentes no Horto continuou adoptado o regimen de meia estabulaçao. A' noite são recolhidos á estrebaria, de onde as camas, constituidas de sapé e capim, são, todas as semanas, removidas para a estrumeira.

Afim de assegurar a boa alimentação do gado, além do milho, de que em outro logar trataremos, foram estabelecidos talhões de diferentes forragens, escolhidos de preferencia, nas immediações do estabulo. Para isso, formámos parcellas de plantas forraginosas, principalmente capim, em talhões de *Eucalyptus*, já bastante desenvolvidos para não se resentirem da simultaneidade de cultura. Tem isto a vantagem de dispensar as limpezas de que necessitam esses talhões, porque o capim, abafando-a, impede que se desenvolva a vegetação damninha. Para isso foram escolhidos, de preferencia, o capim *fino*, *catingueiro rôxo*, *massambará* e *colonião*.

De modo a assegurar a alimentação do gado durante a estação invernosa, foram augmentadas as plantações de canna taquara e tiambo, com mudas gentilmente cedidas pelo Director do Instituto Agronomico, de Campinas.

Continuaram-se as experiencias com as sementes requisitadas á Secretaria da Agricultura, de S. Paulo, distinguindo-se, pelo seu bom resultado, as seimenteiras de TEOSINTE, FEIJÃO DA FLORIDA e ERVILHACA DO CANADÁ. Já este anno foi o feijão da Florida (*MUCUNA UTILIS*) semeado em grande extensão, afim de ser utilizado como estrumação verde.

### Cultura de milho

Em 1904 foram semeados, como ficou dito no ultimo relatorio, 250 litros de milho (cinco alqueires), sendo 150 para producção de grão e 100 semeados a lanço para forragem verde. Como então dissemos, por falta de machinas apropriadas, foi a cultura do milho feita á enxada, processo este assás rotineiro e condenavel sob quasi todos os pontos de vista. Felizmente, porém, pouco depois o Horto adquiriu as machinas necessarias, tendo sido feitos quasi exclusivamente com o seu auxilio os trabalhos culturales, em 1905.

A despesa total com a cultura do milho, em 1904-1905, foi de 6548500, assim discriminada:

Preparação do terreno . . .	185\$000
Sementeira . . . . .	1078500
Limpeza e amontão . . .	2308500
Colheita e transporte . . .	1318500
Total . . .	
	6548500

O rendimento em grão foi de 18.750 litros, ou, 375 alqueires de 50 litros. Como se vê, foi de 125 litros a producção, por litro de semente, ou, então, de 125 alqueires por alqueire de semente.

Comparando-se agora a despesa com o rendimento em grão, vê-se que o preço de producção por alqueire foi de 18745, ou de 34,9 réis por litro. Convém notar, todavia, que na somma de 6548500 está tambem incluida a despesa com o preparo do terreno, sementeira e colheita do milho que, como acima mencionado, foi cultivado para forragem verde. Deduzida d' aquella somma essa despesa, ficaria sendo, como de verdade, de 1\$500 o preço de cada alqueire de milho (de 50 litros) produzido.

Em 1906 o custo de producção será ainda mais baixo, devido ao emprego de machinas nos trabalhos culturales, e o rendimento em grão mais elevado, por causa do melhor preparo dos terrenos, que foram, na sua quasi totalidade, lavrados com charrúa.

Em Bôa Vista a cultura do milho foi feita por empreitada.

### Plantações definitivas

Até 31 de dezembro de 1905 havia, no Horto, plantadas definitivamente:

16.000	<i>Eucalyptus</i> de diversas especies
2.600	<i>Cedrela fissilis</i> , Vell.
2.000	<i>Araucaria brasiliensis</i> , A. Rich.
1.500	<i>Cupressus glauca</i> , Lam.
500	<i>Esenbeckia leiocarpa</i> , Engl.
250	<i>Pinus pinea</i> , L
250	<i>Pinus maritima</i> , D. C.
250	<i>Casuarina stricta</i> , Ait.
200	<i>Casuarina glauca</i> , Sieb.
115	<i>Jacaranda mimosaeifolia</i> , D. Don.
105	<i>Quercus pedunculata</i> , Ehr.
100	<i>Catalpa bignonioides</i> , Walt.
100	<i>Acacias</i> diversas.

23.970

e, em numero inferior a 100, representando um total de 1.340:

*Aspidosperma polyneuron*, M. Arg. — *Caesalpinia echinata*, Lam. — *Caesalpinia ferrea*, Mart. — *Colubrina rufa*, Reiss. — *Cupressus funebris*, Endl. — *Cryptomeria japonica*, D. Don. — *Enterolobium timbouva*, Mart. — *Haematoxylon campechianum*, L. — *Melia Azedarach*, L. — *Myrocarpus frondosus*, Fr. All. — *Pinus insignis*, Dongl. — *Schizolobium excelsum*, Vog. — *Michelia Champaca*, L. — *Tristania conferta*, R. Br. — *Syncarpia laurifolia*, Ten. — etc.

Ajuntando agora essas duas parcellas, temos um total de 25.310 que, sommadas aos 2.250 eucalyptus da secção de Bôa Vista formam um total de 27.560 plantas que já estão no logar definitivo.

Comparando esse numero ao que apresentamos no ultimo relatorio, 16.050, vê-se que, durante o anno p. p., foram plantadas 11.510 mudas de arvores de valor.

Muito mais elevado elle seria se não preferissemos, para o bom exito das plantaçōes, dar primeiramente ao terreno o conveniente preparo. Convém tambem notar que, com a pequena turma de trabalhadores que tem o Horto, necessitamos não só preparar as terras para novas planta-

ções, mas tambem tratar da conservação das existentes e não pouco extensas, quer aqui, quer em Bôa vista.

O terreno do Horto foi dividido em duas parcellas: uma para a formação de uma matça de diferentes especies de *Eucalyptus*, que deverá ficar concluida dentro de poucos mezes; outra foi subdividida em talhões que serão arborizados com essencias florestaes indigenas e exóticas, variando de 200 a 1.000 o numero de exemplares, conforme o valor de cada especie.

Além d'isso, está-se formando no Horto uma collecção de madeiras brasileiras, principalmente do nosso Estado, em que cada especie deverá figurar, pelo menos, com 10 individuos, afim de ser possivel de algum modo obter dados que possam auxiliar o estudo da nossa botanica florestal.

### Secção florestal de Bôa Vista

Tendo a Companhia resolvido arborizar com essencias florestaes de valor o terreno que possue proximo á estação de Bôa Vista, tiveram alli inicio os trabalhos preparatorios a 15 de maio do anno p. p.

Esse terreno, que está situado entre Campinas e Bôa Vista, nos kilometros 52 e 53, mede 1.320 metros de comprimento por 200 metros de largura (100 para cada lado da linha da Companhia), ou 264.000 m. 2, isto é cerca de vinte e seis e meio hectares. E', na sua quasi totalidade, de terra muito boa e achava-se revestido, quando se começaram os trabalhos, de capim *catingueiro rôxo*. A linha da Companhia Paulista,, como dissemos, atravessa-o em todo o seu comprimento, dividindo-o assim, em duas parcellas approximadamente eguaes. Para evitar maior despesa e não augmentar o numero de trabalhadores da turma do Horto, ficou resolvido arborizar principalmente uma d'essas parcellas e só depois de concluida a sua plantaçao dar começo aos trabalhos na parte restante. Para isso foi escolhida a parcella lateral direita.

O terreno foi todo roçado com foices roçadoiras e, em seguida, lavrado com charrúa de volta-aivéca, trabalho este que ficou concluido em principios de agosto. Em outubro foi feita a gradagem e o alinhamento, tendo começado no mez seguinte a plantaçao. Para a arborização d'esta parcella deu-se preferencia aos *Eucalyptus*, escolhendo-se d'estes as especies que melhor se têm desenvolvido no Horto,

em Jundiahy. Haverá assim maior probabilidade de bom exito e, ao mesmo tempo, um campo mais vasto para observações sobre o desenvolvimento das inumeras especies d'aquelle genero, no Estado de S. Paulo.

Até 31 de dezembro de 1905 havia alli definitivamente plantados 2.250 Eucalyptus das seguintes especies :

CITRIODORA, CORYMBOSA, LONGIFOLIA, ROBUSTA e ROS-TRATA.

Todas as mudas foram retiradas do viveiro do Horto, de Jundiahy. Em fins de maio p. vindouro deve ficar concluida a plantaçao, dando-se começo, então, ao preparo do terreno da outra parcella.

Em local apropriado foi reservado um pequeno trato de terreno para pasto dos animaes que do Horto para alli são enviados na época da lavoura. Além d'isso, plantaram-se 5.000 m.<sup>2</sup> de canna taquara e tiambo, de modo a assegurar a alimentação do gado na estação da secca.

Por entre as linhas da plantaçao de Eucalyptus foi semeado milho, tendo sido este serviço dado de empreitada, bem como o de sacha, amontôa e colheita. O empreiteiro, conforme ficou estipulado, dará ao Horto uma parte da produçao, que poderemos, sem grande erro, avaliar em cerca de 300 alqueires, de 50 litros.

## Eucalyptus

Como se verá em outro ponto d'este relatorio, o Horto possue definitivamente plantados, 18.250 eucalyptus, sendo 2.250 na secção florestal de Bôa Vista; 7.500 em vasos grandes, promptos para ser plantados, e 2.500 em vasos pequenos, ou um total de 28.250 *eucalyptus*.

Já no nosso ultimo relatorio ficou justificada a preferencia dada ás especies d'este genero para a formação da grande maioria das futuras mattas do Horto. Dissemos, então, que cerca da terça parte da área total do Horto fôra destinada á plantaçao de eucalyptus, reservando-se os dois terços restantes para talhões de essencias florestaes indigenas e exóticas. Foi resolvido, porém, mais tarde, destinar a estas apenas um terço e os dois outros áquelles.

Foi muito aumentada, durante o anno passado, a collecção de eucalyptus que o Horto possue, não só em especies como em numero de exemplares das já existentes. Isto tem grande valor para as observações que pretendemos fazer

sobre o modo como no nosso Estado se comportam as diferentes especies, afim de, com perfeita segurança, determinar a mais vantajosa e respectiva applicação.

Já nestes dois ultimos annos colhemos dados preciosos a respeito, mas é cedo ainda para divulgalo com a precisa confiança.

São as seguintes (73) as especies existentes na collecção do Horto:

- E. acervula,*
- E. acmenoides*, Sch. Syn. de *E. triantha*, Link.
- E. amygdalina*, Lab.
- E. Andreana*, Ndn.
- E. angulosa,*
- E. bicolor,*
- E. botryoides*, Sm.
- E. calophylla*, R. Br.
- E. capitellata*, Sm.
- E. citriodora*, Hook.
- E. coccifera*, Hook. Syn. de *E. daphnoides*, Miq.
- E. colossea*, Hort. Syn. de *E. diversicolor*, F. Muell.
- E. coriacea*, A. Cunn, Syn. de *E. paniciflora*, Sieb.
- E. cornuta*, Lab.
- E. corymbosa*, F. Muell.
- E. corynocalyx*, F. Muell.
- E. cosmophylla*, F. Muell.
- E. crebra*, F. Muell.
- E. decipiens*, Endl.
- E. eugeniooides*, Sieb.
- E. eximia,*
- E. faecunda,*
- E. ficifolia*, F. Muell.
- E. globulus*, Lab.
- E. gomphocephala*, D. C.
- E. gomphocornuta,*
- E. goniocalyx*, F. Muell.
- E. gracilipes*, Ndn.
- E. Gunnii*, Hook.
- E. haemastoma*, Sm.
- E. hemiphloia*, F. Muell.
- E. jugalis*, Ndn.
- E. leucoxylon*, F. Muell.
- E. Lhemanni*, Benth.

- E. longifolia*, Link.  
*E. macrocarpa*, Hook.  
*E. macrorhyncha*, F. Muell.  
*E. maculata*, Hook.  
*E. marginata*, Sm.  
*E. megacarpa*, F. Muell.  
*E. melliodora*, A. Cunn.  
*E. microcorys*, F. Muell.  
*E. microphylla*,  
*E. obliqua*, L' Herit. Syn. de *E. gigantea*, Hook.  
*E. occidentalis*, Sm.  
*E. paniculata*, Sm.  
*E. pilularis*. Sm.  
*E. piperita*, Sm.  
*E. Planchoniana*, F. Muell.  
*E. platyphylla*, F. Muell.  
*E. polyanthema*, Sch. Syn. de *E. populifolia*, Hook.  
*E. punctata*, D. C.  
*E. redundans*, Sch.  
*E. regnans*,  
*E. resinifera*, Sm.  
*E. Risdoni*, Hook.  
*E. robusta*, Sm.  
*E. rostrata*, Schl.  
*E. rufis*, Endl.  
*E. saligna*, Sm.  
*E. santalifolia*,  
*E. salubris*, F. Muell.  
*E. siderophloia*, Bent.  
*E. sieberiana*, F. Muell. Syn. de *E. virgata*, Benth.  
*E. Stuartiana*, F. Muell.  
*E. tereticornis*, Sm.  
*E. tesselaris*, F. Muell.  
*E. Trabuti*,  
*E. urnigera*, Hook.  
*E. viminalis*, Lab.  
*E. viminalis* var. *fertilis*.  
*E. rostrata* × *resinifera*.  
*E. rufis* × *rostrata*.

A titulo de curiosidade, damos abaixo, em quadro, a relação das especies que mais se têm desenvolvido, com as respectivas alturas, tomadas de 3 em 3 mezes.

A primeira columna designa a altura no dia da plantação:

Especies	12-5-904	31-8-904	30-11-904	28-2-905	31-5-905	31-8-905	30-11-905
	Metros	Metros	Metros	Metros	Metros	Metros	Metros
Acmenoides . . .	0,50	2,10	2,51	3,50	5,10	5,70	6,60
Angulosa . . .	0,40	1,63	1,72	2,54	3,00	3,05	3,80
Bicolor . . .	0,29	1,18	1,42	2,00	2,25	2,45	2,81
Eugeniooides . . .	---	---	---	0,42	0,70	0,90	1,65
Globulus . . .	0,46	0,98	1,39	2,07	3,01	3,98	5,87
Longifolia . . .	0,30	1,90	1,99	2,50	3,57	4,75	5,00
Macrorhyncha . . .	0,42	2,10	2,27	3,26	4,50	5,05	5,90
Occidentalis . . .	0,27	1,62	1,70	2,23	2,70	3,00	3,20
Siderophloia . . .	0,40	1,75	1,82	2,31	3,00	3,50	4,20
Resinifera . . .	0,60	1,75	1,79	2,40	2,45	2,75	3,77
Robusta . . .	0,37	1,04	1,50	1,75	2,32	2,94	4,01
Rostrata . . .	0,70	1,92	2,07	2,50	2,73	2,89	3,45
Viminalis . . .	---	---	0,50	0,85	1,50	2,60	4,30

Além d'essas especies, que, como dissemos, estão numa collecção á parte, todas as outras plantações de eucalyptus têm tido notavel desenvolvimento, sobresahindo, todavia, d'entre ellas, as de *E. globulus*, *robusta*, *viminalis*, *rostrata*, *marginata*, *corymbosa*, etc. E, além da grande altura que apresentam, é tambem consideravel o crescimento em espessura, havendo plantas com menos de dois annos e já com 0,<sup>m</sup> 50 de circunferencia. Tão animador tem sido o desenvolvimento d'estas plantações que esperamos poder, dentro de quatro annos, começar a sua exploração, quer para lenha, quer para dormentes. Poderão ser, então, determinadas com segurança as applicações de cada uma das especies que possue o Horto, cuja plantação tem sido aconselhada até aqui pelos dados fornecidos, apenas, pelos auctores estrangeiros. Atravessando, de mais a mais, as linhas da Companhia Paulista zonas diversas, de constituições e condições differentes, onde tencionamos fazer plantações, embora pequenas, das especies que parecem ser mais proveitosas, os dados obtidos serão referentes, por assim dizer, a todo o Estado de São Paulo.

Já floresceram no Horto as quatro seguintes especies:  
*Acmenoides*, *macrocarpa*, *occidentalis* e *robusta*.

Continuaram-se as experiencias com o fim de verificar o modo como se portariam em relação a terras humidas as mais conhecidas especies de eucalyptus. Para isso, estabelecemos dois talhões, um em terreno enxuto e outro em terreno de sub-solo humido, com cerca de 50 especies cada um.

Das que melhor se desenvolveram neste ultimo. destacaremos:

*E. globulus, robusta, rostrata e tereticornis.*

De cada uma d'estas especies formámos talhões de 200 exemplares cada um, tendo verificado, após um anno de observação e de terem sido por duas vezes inundados esses talhões, como mais resistentes, por ordem: *robusta, globulus, tereticornis e rostrata.*

A porcentagem de perdas foi a seguinte:

<i>E. robusta</i>	.	.	2	%
<i>E. globulus</i>	.	.	8	%
<i>E. tereticornis</i>	.	.	12	%
<i>E. rostrata</i>	.	.	23	%

Parece, portanto, poder concluir-se como sendo a melhor especie para terras humidas, ou alagadiças, o *E. robusta*, o que plenamente confirma a asserção dos mestres que neste assumpto se têm especializado.

Estas experiencias serão novamente feitas.

## Custeio

O numero de trabalhadores tem variado com as necessidades das culturas. Comparando-se o quadro que damos abaixo com o do anno de 1904, vê-se-á que foi reduzido o pessoal, porquanto, embora a média mensal fôsse de 12 trabalhadores, como naquelle anno, convém notar que d'esses apenas 10 pertencem ao Horto de Jundiah, sendo os 2 restantes da secção florestal de Boa Vista.

Vê-se tambem que a despesa total com trabalhadores foi de 10:094\$750, o que representa uma diferença para menos, sobre a de 1904, de 1:873\$850, apezar de estar naquelle somma incluida a despesa de Bôa Vista.

M E Z E S	Trabalhadores	D e s p e s a
Janeiro . . . . .	11	788\$500
Fevereiro . . . . .	10	746\$250
Março . . . . .	12	817\$500
Abril. . . . .	12	776\$250
Maio . . . . .	12	868\$200
Junho . . . . .	13	807\$600
Julho . . . . .	13	848\$250
Agosto . . . . .	15	1:093\$550
Setembro . . . . .	9	642\$950
Outubro . . . . .	13	958\$500
Novembro . . . . .	12	907\$000
Dezembro . . . . .	12	846\$200
Total . . .		10:094\$750

Comparando-se agora a despesa total com o pessoal, isto é, incluindo-se naquelle somma o ordenado do Director, diarias, salario de empregados de outras secções que trabalharam no Horto, etc., nos dois ultimos annos, 1904 e 1905, em que, respectivamente, ella attingiu a importancia de 21:162\$750 e 17:232\$810, vê-se que a diferença para menos foi, no anno p. p., de 3:929\$960. E mais accentuada ella se tornará ainda no corrente anno, em que já foi novamente reduzida a turma do Horto, sendo intento nosso, em 1907, manter apenas o pessoal necessario á conservação das plantações, então já concluidas.

Fazendo-se igual comparação nas outras duas parcellas, *material* e *contas*, teremos que a diferença foi respectivamente de 7:723\$582 e 15:847\$600, o que se explica não só por ter o Horto adquirido quasi todos os instrumentos e machinas necessarias aos seus trabalhos, mas tambem por não ter sido preciso, como em 1904, comprar milho e alfafa para os animaes, visto ter produzido, como em outro logar ficou dito, o necessario para a alimentação do gado.

Resumindo, teremos que a despesa com o custeio do Horto Florestal em 1905 foi inferior á de 1904 em ., 27:501\$122.

## Observações meteorologicas

Têm continuado a ser feitas regularmente, e como ficou dito no ultimo relatorio, as observações meteorologicas. Damos, em seguida, as referentes ao anno de 1905 :

### Janeiro

Temperatura média do mez.	21º,0
„ maxima absoluta	34º,0
„ minima „ „	9º,0
Totalidade da chuva.	mm. 438,7
Maxima em 24 horas	mm. 200,0
Dias de chuva	12

Houve 10 dias de trovoada, 11 de relampagos, 3 de neblina, 3 de arco-iris, 20 dias claros, 7 encobertos e 4 meio-encobertos.

### Fevereiro

Temperatura média do mez.	22º,3
„ maxima absoluta	31º,5
„ minima „ „	14º,0
Totalidade da chuva.	mm. 264,68
Maxima em 24 horas	mm. 67,8
Dias de chuva	18

Houve 22 dias de trovoada, 23 de relampagos, 7 de neblina, 6 de arco-iris, 16 dias claros, 5 encobertos e 7 meio-encobertos.

### Março

Temperatura média do mez.	24º,4
„ maxima absoluta	30º,5
„ minima „ „	13º,0
Totalidade da chuva.	mm. 138,75
Maxima em 24 horas	mm. 63,75
Dias de chuva	11

Houve 6 dias de trovoada, 6 de relampagos, 3 de neblina, 2 de arco-iris, 16 dias claros, 7 encobertos e 8 meio-encobertos.

### A b r i l

Temperatura média do mez.	19°,4
„ maxima absoluta . . .	29°,0
„ minima „ „ „	8°,0
	mm.
Totalidade da chuva . . . . .	115,1
	mm.
Maxima em 24 horas . . . . .	21,9
Dias de chuva . . . . .	10

Houve 7 dias de trovoada, 10 de relâmpagos, 8 de neblina, 3 de arco-iris, 13 de orvalho, 17 dias claros, 6 encobertos e 7 meio-encobertos.

### M a i o

Temperatura média do mez.	17°,6
„ maxima absoluta . . .	28°,0
„ minima „ „ „	2°,5
	mm.
Totalidade da chuva . . . . .	127,8
	mm.
Maxima em 24 horas . . . . .	59,3
Dias de chuva . . . . .	11

Houve 6 dias de trovoada, 10 de relâmpagos, 9 de neblina, 4 de arco-iris, 19 de orvalho, 17 dias claros, 3 encobertos e 11 meio-encobertos.

### J u n h o

Temperatura média do mez.	15°,9
„ maxima absoluta . . .	28°,0
„ minima „ „ „	2°,5
	mm.
Totalidade da chuva . . . . .	56,5
	mm.
Maxima em 24 horas . . . . .	17,8
Dias de chuva . . . . .	5

Houve 2 dias de trovoada, 2 de relâmpagos, 8 de neblina, 24 de orvalho, 23 dias claros, 2 encobertos e 5 meio encobertos.

### J u l h o

Temperatura média do mez	15°,5
„ maxima absoluta . . .	29°,5
„ minima „ „ „	0
	mm.
Totalidade da chuva . . . . .	205,6
	mm.
Maxima em 24 horas . . . . .	73,9
Dias de chuva . . . . .	7

Houve 3 dias de relâmpagos, 8 de neblina, 16 de orvalho, 2 de arco-iris, 21 dias claros, 3 encobertos e 7 meio-encobertos.

### A g o s t o

Temperatura média do mez . . . . .	16°,8
„ maxima absoluta . . . . .	31°,0
„ minima „ „ „	-2°,0
Totalidade da chuva . . . . .	mm. 20,3
Maxima em 24 horas . . . . .	mm. 14,9
Dias de chuva . . . . .	5

Houve 2 dias de trovoadas, 2 de relâmpagos, 3 de neblina, 3 de geada, 15 de orvalho, 19 dias claros, 5 encobertos e 7 meio-encobertos.

### S e t e m b r o

Temperatura média do mez . . . . .	19°,0
„ maxima absoluta . . . . .	35°,0
„ minima „ „ „	8°,0
Totalidade da chuva . . . . .	mm. 22,9
Maxima em 24 horas . . . . .	mm. 10,1
Dias de chuva . . . . .	4

Houve 6 dias de trovoadas, 6 de relâmpagos, 5 de neblina, 4 de orvalho, 1 de arco-iris, 17 dias claros, 2 encobertos e 11 meio-encobertos.

### O u t u b r o

Temperatura média do mez . . . . .	21°,9
„ maxima absoluta . . . . .	33°,0
„ minima „ „ „	7°,0
Totalidade da chuva . . . . .	mm. 104,5
Maxima em 24 horas . . . . .	mm. 36,6
Dias de chuva . . . . .	12

Houve 9 dias de trovoadas, 6 de relâmpagos, 2 de arco-iris, 19 dias claros, 3 encobertos e 9 meio-encobertos

**N o v e m b r o**

Temperatura média do mez.	21°,1
„ maxima absoluta . . .	34°,0
„ minima „ „ „	8°,0
	mm.
Totalidade da chuva . . . .	151,8
	mm.
Maxima em 24 horas . . . .	44,7
Dias de chuva . . . .	10

Houve 9 dias de trovoada, 7 de relampagos, 3 de néblina, 4 de arco-iris, 18 dias claros, 3 encobertos e 9 meio-encobertos.

**D e z e m b r o**

Temperatura média do mez.	21°,55
„ maxima absoluta . . .	37°, 0
„ minima „ „ „	12°, 5
	mm.
Totalidade da chuva . . . .	339,37
	mm.
Maxima em 24 horas . . . .	52, 8
Dias de chuva . . . .	23

Houve 21 dias de trovoada, 21 de relampagos, 3 de néblina, 7 de arco-iris, 8 dias claros, 1 encoberto e 22 meio-encobertos.

---

Horto Florestal, 31 de Março de 1906.

*Edmundo Navarro de Andrade,*  
Director.

## V I

### **Locomoção**

Continúa á testa d'esta importante e difficult divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os mais relevantes serviços á Companhia, o distinto 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 detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

*Ilm. Snr.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio dos trabalhos d'esta divisão, executados durante o anno de 1905.

### I.—Material rodante

O effectivo do material rodante em serviço e reparação, era em 31 de Dezembro de 1905 o seguinte:

Designação	Bitola de				TOTAL
	1, m 60	1, m 00	0, m 60	Santa Rita	
Locomotivas . . . . .	68	58	4	3	133
Carros especiaes . . . . .	11	8	—	—	19
„ de passageiros . . . . .	52	56	4	4	116
„ „ bagagem e correio . . .	25	16	1	—	42
„ para animaes de raça . . .	2	—	—	—	2
„ „ transporte de carruagens	1	—	—	—	1
„ de soccoro . . . . .	1	—	—	—	1
Vagões diversos . . . . .	1.465	932	24	12	2.433
„ guindaste . . . . .	3	1	—	—	4

## Locomotivas

Os seguintes quadros mostram o numero, tipo e elementos mais essenciais das locomotivas.

Bitola de 1, m 60

Typo	Numeros	Rodas motrizes			Peso em kilogrammas			Kilogrammas de tração em horas	Superfície de aquecimento m <sup>2</sup>
		Nº	Diametro em metros	Adherente	Total				
Passageiros .	1 a 4	4	1,520	400	550	22.200	30.000	3.700	6,7492
	5 a 8	4	1,216	425	600	24.000	35.000	5.700	66,5439 m <sup>2</sup>
	9 a 11	4	1,670	412	550	22.225	33.000	3.570	93,5313 m <sup>2</sup>
	12 a 15	6	1,391	425	550	27.000	35.500	4.400	81,8282 m <sup>2</sup>
	22	4	1,670	425	550	23.800	36.800	4.760	93,7375 m <sup>2</sup>
	24 a 26	4	1,576	406	610	23.600	36.800	4.060	10,2654 m <sup>2</sup>
	38 a 41	4	1,670	305	610	34.900	48.000	6.600	79,9869 m <sup>2</sup>
	48 a 50	4	1,670	305	610	36.050	51.700	5.720	81,3198 m <sup>2</sup>
	68	6	1,720	482	660	46.723	60.953	8.720	123,6214 m <sup>2</sup>
	69	6	1,720	355	660	46.703	62.929	8.698	133,1924 m <sup>2</sup>
Cargas .	17 a 18	8	1,216	500	600	41.320	46.245	8.170	170,7969 m <sup>2</sup>
									121,3000 m <sup>2</sup>

Typo	Numeros	Peso em kilogrammas		Kilogrammas de traçado porça	m² de traçado em metros	Superficie de aquecimento
		Adherente	Total			
Cargas . . .	19 a 21	8	1,216	450	40.620	45.320
, . .	27, 28 e 33 a 37	8	1,271	329	610	45.000
, . .	29	8.	1,271	533	610	45.000
, . .	42 a 47 e 54 a 57	8	1,250	508	700	53.700
, . .	58 a 63	8	1,250	357	700	65.900
, . .	23	4	1,291	625	700	74.779
Manobras . . .	30 a 32	6	0,915	351	56.153	17.445
, . .	51 a 53 e 64 a 67	6	1,118	581	400	64.100
	,	,	,	550	32.800	11.560
	,	,	,	456	456	10.1289
	,	,	,	508	508	7,2358
	,	,	,	456	456	4.670
	,	,	,	508	508	3.9.000
	,	,	,	456	456	28.500
	,	,	,	508	508	28.460
	,	,	,	508	508	31.800
	,	,	,	456	456	4.330
	,	,	,	456	456	4.2005
	,	,	,	456	456	40.5047
	,	,	,	456	456	93.7170
	,	,	,	456	456	148.0058

## Locomotivas

Bitola ad e. 1, m. 00

Typo	Numeros	Peso em kilogrammas			Adherente	Total	Peso em kilogrammas	Adherente	Total	Superfície de aquecimento
		Rodas motrizes	Nºmero	Diametro em metros			Frota	de traçadas	em Kilogrammas	Frota
Passageiros.	1, 7 e 8, 11 a 13, 16 e 17	4	1,085	305	457	12.700	19.151	2.035	5,6253	52,3318
	24	4	1,085	330	457	13.600	20.412	2.567	5,5023	51,7500
"	9 e 10	6	1,016	335	457	16.864	.	.	5,7524	71,4523
"	28 a 30 e 35 a 40	6	1,143	381	508	19.958	36.308	3.610	5,5619	80,4893
"	60 a 62	6	1,219	432	508	31.000	38.000	6.375	8,1770	97,5200
Cargas	3 a 5	8	0,940	381	457	21.772	25.401	3.950	6,3212	91,1501
"	14 e 15, 18 e 19, 21 a 23, 26	8	0,940	381	508	23.687	27.216	4.390	5,2137	81,2122
"	25, 31 a 34, 41 a 52	8	0,940	241	508	25.500	29.000	4.717	5,2137	81,2122
"	53 a 55	8	1,011	398	505	29.850	32.500	5.645	6,0509	74,0606
Manobras	56 a 59	6	0,960	379	455	29.500	31.800	4.768	5,3100	51,2549

**Locomotivas**  
**Bitola de 0, m 60**

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro em milimetros	Curso dos eixos dos milimetros	Força de tração em kilogramas	Superfície de aquecimento	Directo	Tubular
		Numero	Diametro em metros						
Passageiros.	.	3 e 4	4	0,750	225	350	1.618	$2,4886\text{ m}^2$	$14,8920\text{ m}^2$
,	.	5	4	0,937	225	400	1.488	$3,4928\text{ m}^2$	$20,7862\text{ m}^2$
Óargas.	.	1 e 2	4	0,675	200	350	1.420	$3,0360\text{ m}^2$	$15,2128\text{ m}^2$
,	.	6	4	0,725	278	406	2.262	$2,6183\text{ m}^2$	$17,8677\text{ m}^2$
,	.	7	4	0,725	279	406	3.386	$3,2171\text{ m}^2$	$24,4863\text{ m}^2$

Nos relatorios anteriores temos feito um estudo comparativo do consumo de combustivel e lubrificantes 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.

Retomando os dados anteriormente mencionados e rectificando-os, faremos uma recapitulação do consumo de combustivel, lubrificantes e despesas de reparação desde que essas machinas começaram a trabalhar, isto é, desde Junho de 1899 até 31 de Dezembro de 1905.

Quanto ao consumo de combustivel, deveremos notar que estas machinas trabalharam com carvão desde Junho de 1899 até Fevereiro e Março de 1903; trabalharam com lenha desde esta data até Outubro de 1905, e presentemente trabalham novamente com carvão.

Considerando o consumo de combustivel nos periodos em que estas machinas queimavam carvão e depois separadamente no periodo em que queimavam lenha, consignamos os seguintes resultados:

### Carvão por locomotiva-kilometro

	kilg.
Machina 68 (simples) . . . . .	10,69
Machina 69 (compound) . . . . .	9,99

ou uma diferença de 0,7 kilg. por locomotiva-kilometro a favor da machina *compound*, correspondendo a uma economia de 6,5 % sobre o consumo da machina simples.

Ambas as machinas queimavam no deposito a lenha necessaria para accendel-as na seguinte relação, por locomotiva-kilometro

Machina 68 . . . . .	$0,^m^3006$
Machina 69 . . . . .	$0,^m^3007$

### Lenha por locomotiva-kilometro

Machina 68 (simples) . . . . .	$0,^m^3109836$
Machina 69 (compound) . . . . .	$0,^m^3107098$

ou uma diferença a favor da machina *compound*, correspondendo a uma economia de 2,5 % sobre o consumo da machina simples.

## Lubrificantes

Para comparar convenientemente o consumo de lubrificantes das duas machinas, devemos considerar apenas os dous ultimos annos, porque, quando foi introduzido aqui o uso dos oleos da *Galena Signal Oil Company*, foi a machina 69 a primeira que os usou, enquanto a 68 trabalhava ainda com os lubrificantes anteriormente adoptados.

Tomando conjuntamente o resultado dos dous ultimos annos, verificamos o seguinte consumo:

### Oleos por locomotiva-kilometro

	litros
Machina 68 (simples) . . . . .	0,0397
Machina 69 (compound) . . . . .	0,0400

ou uma diferença de 0,0003 a favor da machina simples, correspondendo a uma economia de 0,75 % sobre o consumo da machina *compound*.

As despesas de reparações com as duas machinas, foram até 31 de Dezembro de 1905 as seguintes:

Machina 68 . . . . .	60:779\$762
Machina 69 . . . . .	59:530\$825

ou por locomotiva-kilometro

Machina 68 . . . . .	réis 198,4
Machina 69 . . . . .	réis 192,2

Devemos notar que até 31 de Dezembro de 1904 tínhamos para essas despesas, por locomotiva-kilometro, os seguintes resultados:

Machina 68 . . . . .	réis 181,1
Machina 69 . . . . .	réis 185,6

A despesa total em condução de trens, combustivel, lubrificantes e materiaes diversos, incluindo o total das reparações feitas, para cada uma d'essas machinas, desde que começaram a trabalhar até 31 de Dezembro de 1905, foi a seguinte:

Machina 68 . . . . .	296:461\$765
Machina 69 . . . . .	292:201\$732

A kilometragem total d'essas machinas é a seguinte:

Machina 68 . . . . .	306228 km.
Machina 69 . . . . .	309679 »

Aquella despesa total, referida á locomotiva-kilometro, fornece o resultado seguinte:

Machina 68 . . . . .	réis 968,1
Machina 69 . . . . .	réis 943,6

O estado do material da tracção em 31 de Dezembro de 1905, era o seguinte:

### Locomotivas

<b>Bitola de 1,<sup>m</sup>60</b>	Em bom estado . . . . .	27
	Em estado regular <sup>(1)</sup> . . . . .	37
	Em reparação . . . . .	4
<b>Bitola de 1,<sup>m</sup>00</b>	Em bom estado . . . . .	34
	Em estado regular . . . . .	19
	Em reparação . . . . .	5
<b>Bitola de 0,<sup>m</sup>60</b>	Em bom estado . . . . .	3
	Em estado regular . . . . .	4
	Em reparação . . . . .	—

### Carros e Vagões

A Companhia Paulista possuia a 31 de Dezembro de 1905 um total de 2614 veículos, assim divididos:

Designação	Carros	Vagões	Total
Bitola de 1, <sup>m</sup> 60 . . . . .	92	1.465	1.557
Bitola de 1, <sup>m</sup> 00 . . . . .	80	932	1.012
Bitola de 0, <sup>m</sup> 60 (Ramal de Santa Rita)	5	24	29
Bitola de 0, <sup>m</sup> 60 (Linha Descalvadense)	4	12	16
Total geral . . . . .	181	2.433	2.614

No quadro acima não estão incluidos os tres vagões-guindastes e o vagão-tender-guindaste n° 110.

<sup>(1)</sup> Incluimos sob a denominação de estado regular todas as locomotivas que, depois de sofrerem grandes reparações, tiveram um percurso approximadamente de 40.000 kilometros na bitola de 1,<sup>m</sup>60, 20.000 kilometros na bitola de 1,<sup>m</sup>00, e 10.000 kilometros na bitola de 0,<sup>m</sup>60.

Esses veículos ficam assim discriminados por suas classes e bitolas:

**Carros — BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 60**

Designação	Procedência	Type	N. <sup>o</sup> de rodas	Lotação	Peso em Kilogrammas	Número em Serviço	Reparação	Total	Total por espécie	
									Carros	Carros de passageiros
Carros	Estados Unidos	Carro de luxo	8	Americano	19.180	1	---	1		
	Estados Unidos	Carro de inspecção	8	"	19.775	1	---	1		
	Brazil	Carro de pagamento	8	"	19.225	1	---	1		
Carros	Inglaterra, transformados nas officinas para carros funebres	Inglez	4	9	6.535	2	---	2		
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros para presos	"	4	26	6.970	2	---	2		
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros de 1. <sup>a</sup> classe para doentes	"	4	13 e 1 cama	7.615	2	---	2		
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros de 2. <sup>a</sup> classe para doentes	"	4	10 e 1 cama	6.850	2	---	2		
						11	---	11		
Carros	Brazil (officinas de Jundiahy)	Americano	8	52	21.750	1	---	1		
	Brazil (officinas de Jundiahy)	"	8	40	19.275	2	---	2		
	Estados Unidos	"	8	40	20.550	13	---	13		
de 1. <sup>a</sup> classe	Inglaterra (transformados nas officinas).	"	8	18	19.060	2	1	3		
	Inglaterra (transformados nas officinas).	Inglez	4	10	8.500	1	---	1		
						19	1	20		
								20		

Designação	Procedência	Typo	Nº de rodas	Lotação	Peso em Kilogrammas	Número em Serviço	Reparação	Total	Por espécie	Total
										M.º
Carros de 2.ª classe	Brazil, officinas de Jundaiyah Brazil, officinas de Jundaiyah Estados Unidos Inglaterra.	Americano " " " " " " " "	8 8 70 70	76 60 70 70	19.765 16.975 18.950 18.035	1 2 12 5	— — — —	1 3 12 5	1 3 12 5	21
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Brazil, officinas de Jundaiyah Estados Unidos Estados Unidos Inglaterra.	Americano " " " " " " " "	8 8 8	54 56 60 58	19.150 20.040 19.225 17.550	1 6 1 2	— — — —	1 7 1 2	1 7 1 2	11
Carros para bagagens	Inglatera, transformados nas officinas Estados Unidos Estados Unidos	Inglez Americano "	4 8 8	— — —	6.690 14.700 18.700	5 2 9	— — —	5 2 10	— — —	17
Carros para o Correio	Estados Unidos, transformados nas officinas Estados Unidos Inglatera, transformado nas officinas Brazil, officinas de Jundaiyah	Americano Inglez Americano "	8 4 6 8	— — — —	16.000 7.700 12.325 16.125	2 4 1 1	— — — —	2 4 1 1	— — — —	8



Vagões — Bitola DE 1, m 60

Designação	Procedencia	Type	N.º de rodas	Lotação	Peso em Kilogrammas	Número em Serviço	Reparação	Total	Total por espécie
Vagões cobertos com freio e com compartimento para os guardas.	Brazil, officinas de Jundiahly Brazil, officinas de Jundiahly Inglaterra Inglaterra Belgica.	Ingles Americano Ingles Americano Ingles	4 8 4 8 4	10.000 20.000 10.000 20.000 10.000	7.500 13.300 7.000 13.700 7.200	26 28 67 60 49	2 1 7 60 1	28 29 74 60 50	241
Vagões cobertos com freio e sem compartimento para os guardas.	Brazil, officinas de Jundiahly Inglaterra Belgica.	Ingles ,, ,,	4 4 4	10.000 10.000 10.000	7.100 6.200 6.500	26 67 49	2 7 1	28 74 50	241
Vagões cobertos sem freio.	Inglaterra Belgica. Brazil, officinas de Jundiahly Inglaterra.	Ingles ,, ,, Americano	4 ,, ,, 6	10.000 10.000 10.000 15.000	6.000 6.200 5.600 9.800	142	10	152	152
Vagões cobertos, sem freio.	Inglaterra Belgica. Brazil, officinas de Jundiahly Inglaterra.	Ingles ,, ,, Americano	4 ,, ,, 6	10.000 10.000 10.000 15.000	6.000 6.200 5.600 9.800	226 29 223 12	9 1 6 12	235 30 229 12	490

Designação	Procedência	Typo	Nº de rodas	Lotagão	Peso em kilogrammas	Número em Serviço	Reparação	Total	Por espécie	
									Total	Total
Vagões abertos, sem freio	Inglaterra. . . . . Belgica. . . . . Brazil, officinas de Jundaiyah. . . . . Inglaterra. . . . . Brazil, officinas de Jundaiyah. . . . . Inglaterra. . . . . Belgica. . . . . Estados Unidos . . . . . Brazil, officinas de Jundaiyah. . . . .	Inglez " . . . . . " . . . . . Americano " . . . . . " . . . . .	4 4 6 6 8 8 8 8 8	10.000 10.000 15.000 15.000 20.000 20.000 20.000 20.000 20.000	5.000 5.000 8.300 8.300 11.200 11.850 11.000 10.200	75 20 132 6 30 30 29 23	10 14 14 12 30 30 1 2	85 20 146 6 30 30 10 25	20 146 6 12 30 30 85 10 25	
						409	30	439	439	439
Vagões abertos para trilhos e madeiras	Inglaterra. . . . . Brazil, officinas de Jundaiyah. . . . .	Inglez " . . . . .	4 4	10.000 10.000	4.600 4.600	13 7	1 1	14 8	22	22
Vagões sem freio para animaes	Inglaterra. . . . . Brazil, officinas de Jundaiyah. . . . .	Inglez " . . . . .	4 4	10.000 10.000	6.700 6.700	5 23	— —	5 23	28	28



Em 31 de Dezembro de 1905 era o seguinte o estado d'esse material.

Designação	Carros	Vagões	Guindastes	Total
Em serviço (incluso o vagão tender-guindaste n. <sup>o</sup> 110). . . . .	88	1.396	2	1.486
Em reparação. . . . .	4	70	1	75
	92	1.466	3	1.561

O quadro seguinte mostra o efectivo do material rodante da bitola de 1,<sup>m</sup>60, de 1889 a 1905.

ANNO S	Carros	Vagões	Total
Anno de 1889 . . . . .	33	518	551
» » 1890 . . . . .	45	548	593
» » 1891 . . . . .	65	755	820
» » 1892 . . . . .	64	857	921
» » 1893 . . . . .	66	918	984
» » 1894 . . . . .	91	1.053	1.144
» » 1895 . . . . .	91	1.185	1.276
» » 1896 . . . . .	97	1.249	1.346
» » 1897 . . . . .	97	1.414	1.511
» » 1898 . . . . .	98	1.414	1.512
» » 1899 . . . . .	98	1.418	1.516
» » 1900 . . . . .	98	1.421	1.519
» » 1901 . . . . .	91	1.471	1.562
» » 1902 . . . . .	92	1.471	1.563
» » 1903 . . . . .	92	1.471	1.563
» » 1904 . . . . .	93	1.470	1.563
» » 1905 . . . . .	92	1.465	1.557

OBSERVAÇÃO:—Não figuram nos vagões acima mencionados o vagão n.<sup>o</sup> 110, que é tender do guindaste de Campinas e os tres vagões-guindastes.

A numeração dos carros da bitola de 1.<sup>m</sup>60 é representada pelo quadro abaixo:

Numeração	N. de carros	Descrição	N. de rodas	Número de logares
000	1	Carro de luxo. . . . .	8	
00	1	» de inspecção . . . . .	8	
1	1	» para presos . . . . .	4	26 logares
2	1	» de 1. <sup>a</sup> classe. . . . .	4	10 »
3—4	2	» » 2. <sup>a</sup> » para doentes . . . . .	4	13 » é uma cama
5	1	» composto . . . . .	8	54 » { 24 de 1. <sup>a</sup> classe
				{ 30 » 2. <sup>a</sup> »
6	1	» de pagamento. . . . .	8	
7—10	4	Bréaks. . . . .	8	
11—20	10	Carros de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	8	70 logares
21—22	2	» » 2. <sup>a</sup> » para doentes . . . . .	4	10 » e uma cama
				{ 26 de 1. <sup>a</sup> classe
23	1	» composto . . . . .	8	56 » { 30 » 2. <sup>a</sup> »
24	1	» funebre. . . . .	4	8 » e 1 no centro para o cadáver
25—26	2	» compostos. . . . .	8	58 » { 22 de 1. <sup>a</sup> classe
				{ 36 » 2. <sup>a</sup> »
27—28	2	» compostos. . . . .	8	56 » { 20 » 1. <sup>a</sup> »
				{ 36 » 2. <sup>a</sup> »
31	1	» para o correio . . . . .	6	
32	1	» » » . . . . .	8	
33	1	» de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	8	52 logares
34	1	» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	8	76 »
35	1	» » 1. <sup>a</sup> » . . . . .	8	40 »
36	1	» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	8	60 »
37—39	3	» » 1. <sup>a</sup> » . . . . .	8	48 »
40—44	5	» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	8	70 »
45—46	2	» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	8	60 »
47—48	2	» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	8	70 »
49—52	4	» » 1. <sup>a</sup> » . . . . .	8	40 »
53—55	3	» compostos. . . . .	8	56 » { 20 de 1. <sup>a</sup> classe
				{ 36 » 2. <sup>a</sup> »
56	1	» composto . . . . .	8	60 » { 24 » 1. <sup>a</sup> »
				{ 36 » 2. <sup>a</sup> »
57—58	2	Breaks. . . . .	8	
59—60	2	Carro para o correio . . . . .	8	
61—64	4	» » » » . . . . .	8	
65	1	» de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	8	40 logares
66—68	3	» » 1. <sup>a</sup> » . . . . .	8	40 »
70—75	6	» » 1. <sup>a</sup> » . . . . .	8	40 »
76	1	» composto . . . . .	8	56 » { 20 de 1. <sup>a</sup> classe
				{ 36 » 2. <sup>a</sup> »
77—82	6	Breaks. . . . .	8	
83	1	Carro para presos . . . . .	4	26 »
86	1	» funebre. . . . .	4	8 » e 1 no centro para o cadáver
87	1	» taboleiro (para carruagens)	4	
88,89,91—93	5	» para bagagem. . . . .	4	
94—95	2	» » animaes. . . . .	4	
152		» soccorro . . . . .	8	
Total. . . . .	92			

A numeração dos vagões da bitola de 1,<sup>m</sup>60 para o serviço de cargas, é representada pelo quadro abaixo:

Vagões para lenha, de 4 rodas		Vagões para lenha, de 8 rodas		Breaks duplos, de 4 rodas		Vagões cobertos, de 4 rodas		Vagões abertos, de 4 rodas		Vagões duplos para trilhos e madeira, de 4 rodas		Vagões de 4 rodas, para gado		Vagões de 4 rodas, para lastro		Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões abertos, de 6 rodas		Breaks, 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	DE	A	DE	A							
600	623	345	356	201	300	464	466	466	468	470	472	474	476	478	1202	1231	1312	1323	1363	1365	1370	1372	1373	1375	1376	1378	1401					
624	627	393	394	303	344	310	344	310	344	416	487	500	1162	1201	1310	1311	1310	1321	1363	1370	1372	1373	1375	1376	1378	1401						
636	637	415	·	·	·	416	·	·	·	528	527	528	550	550	565	599	599	1310	1311	1310	1321	1363	1370	1372	1373	1375	1376	1378	1401			
642	643	525	·	·	·	487	500	487	500	527	644	645	760	799	871	888	888	1062	1077	1062	1077	1161	1238	1249	1238	1249	1238	1249	1238	1249		
644	645	527	·	·	·	1417	1418	1417	1418	628	635	628	1062	1077	1080	1161	1161	1238	1249	1238	1249	1238	1249	1238	1249	1238	1249	1238	1249			
690	759	·	·	·	·	·	·	·	·	646	649	646	690	690	800	815	815	817	870	817	870	889	948	950	1036	1038	1061	1232	1237	1232	1237	
800	815	·	·	·	·	·	·	·	·	649	646	649	690	690	817	870	870	889	948	889	948	950	1036	1038	1061	1232	1237	1232	1237			
817	870	·	·	·	·	·	·	·	·	649	646	649	690	690	815	815	815	817	870	815	815	889	948	950	1036	1038	1061	1232	1237	1232	1237	
889	948	·	·	·	·	·	·	·	·	649	646	649	690	690	815	815	815	817	870	815	815	889	948	950	1036	1038	1061	1232	1237	1232	1237	
950	1036	·	·	·	·	·	·	·	·	649	646	649	690	690	815	815	815	817	870	815	815	889	948	950	1036	1038	1061	1232	1237	1232	1237	
1038	1061	·	·	·	·	·	·	·	·	649	646	649	690	690	815	815	815	817	870	815	815	889	948	950	1036	1038	1061	1232	1237	1232	1237	
1232	1237	·	·	·	·	·	·	·	·	649	646	649	690	690	815	815	815	817	870	815	815	889	948	950	1036	1038	1061	1232	1237	1232	1237	
21	5	304	494	251	22	22	28	51	170	22	28	51	Total . . .	1465	22	28	51	170	18	89	12	22	28	51	170	18	89	12	22	28	51	170

Não figuram na relação acima o vagão N.<sup>o</sup> 110, que é o tender do guindaste de Campinas, e os 3 vagões-guindastes, que não têm numeração.

## **Carros — Bitola DE 1, m 00**

Designação	PROCEDÊNCIA	Typo	N.º de rodas	Lotagão	Número em	TOTAL	por espécie		
							Serviço	Reparação	Peso em kilogrammas
Carros	especiais	Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de pagamento.	8	--	10.000	1	—	—	1
		Estados Unidos, Carro de inspecção	8	--	12.800	1	—	—	1
		Estados Unidos, transformado nas officinas de Jundaiyah para carro dormitorio	8	--	12.600	1	—	—	1
		Estados Unidos, transformado nas officinas de Jundaiyah para carro da directoria Brazil (Officinas de Rio Claro, carro de inspecção, com 2 varandas)	8	--	12.750	1	—	—	1
		Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de serviço.	8	10	6.000	1	—	—	1
		Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de doentes.	8	12	8.000	1	—	—	1
		Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de presos.	8	16	7.500	1	—	—	1
		Rio Claro para carro de presos.	8	16	7.000	1	—	—	1
Carros	le 1.a classe	Estados Unidos	34	34	11.400	14	1	1	15.
		Brazil (Companhia Forjas e Estaleiros)	36	36	11.000	1	1	—	2
		Inglaterra	32	32	10.000	1	—	—	1
						16	2	18	18

Designação	PROCEDÊNCIA	Typo	N.º de rodas	Lotagão	Peso em Kilogrammas	Serviço	Número em Reparação	TOTAL	TOTAL por espécie	
									Americanos	Inglaterra.
Carros com- postos de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	Carros com- postos de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	Carros	8	Americano	8	42	9.500	1	1	1
			»	»	8	50	11.000	8	—	9
			»	»	8	48	10.000	2	—	2
							11	1	12	12
de 2. <sup>a</sup> classe	de 2. <sup>a</sup> classe	Carros	8	Americano	8	50	9.500	2	2	2
			»	»	8	65	11.000	18	3	21
			»	»	8	65	9.500	1	1	2
					8	60	10.000	1	—	1
							22	4	26	26
de bagagem e correio	de bagagem e correio	Carros	8	Americano	8	—	9.500	3	3	3
			»	»	8	—	11.000	9	—	9
			»	»	8	—	8.000	1	—	1
			»	»	8	—	6.000	1	—	1
					8	—	11.000	2	—	2
							16	—	16	16

Vagões — BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

— 145 —

Designação	PROCEDÊNCIA	Typo	Nº de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Serviço	Reparação	Número em especificie			TOTAL
								Americano	8 10.000	6.000 6.000	
Vagões cobertos com compar-timento para os guardas e com freio Westinghouse	Inglaterra . . . . . Brazil (Companhia Constructora)	Americano »	8 10.000	10.000 20.000	6.000 9.000	81 14	6 1	87 15	102	102	145
Vagões cober-tos sem com-par-timento e com freio Westinghouse	Inglaterra . . . . . Estados Unidos . . . . . Belgica (Vagões tubulares).	Americano » »	8 10.000 20.000	10.000 170 99	6.000 170 9.000	132 170 401	7 1 12	139 174 413	413	413	413
Vagões cober-tos sem com-par-timento e com freio Westinghouse	Inglaterra . . . . . Brazil (Companhia Constructora). Estados Unidos . . . . . Belgica (Vagões tubulares).	Americano » » »	8 10.000 20.000	10.000 10.000 9.000	6.000 6.000 9.000	21 22 89 2	1 2 6 9	22 24 95 11	152	152	152
Vagões aber-tos com freio Westinghouse	Inglaterra . . . . . Estados Unidos . . . . .	Americano »	8 10.000	10.000 5.500	5.600 5.500	88 75	2 —	90 75	165	165	165

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Número em Serviço	Reparação	TOTAL	TOTAL por espécie	
									N.º de rodas	Lotação
Vagões aber- tos sem freio Westinghouse	Brazil (Officinas de Rio Claro) Brazil (Companhia Constructora). Estados Unidos . . . . .	Americano ,	8	10.000	5.500	11	—	11		
		"	8	10.000	5.400	11	1	12		
		"	8	10.000	5.500	40	2	42		
						62	3	65		
Vagões para ani- maes, com freio Westinghouse	Estados Unidos . . . . .	Americano	8	—	6.000	6	—	6		
		"	8	—	6.000	6	—	6		
Vagões para ani- maes sem freio Westinghouse	Inglaterra. Estados Unidos . . . . .	Americano "	8	—	6.000	5	1	6		
		"	8	—	6.000	18	3	21		
						23	4	27		
Vagões de socorro	Inglaterra. Estados Unidos . . . . .	Americano "	8	—	5.800	1	—	1		
		"	8	—	5.800	1	—	1		
						2	—	2		
Vagões-gui- dastes	Inglaterra . . . . .	Americano	8	7.000	—	1	—	1		
		"	8	7.000	—	1	—	1		
						1	—	1		
						1	—	1		
										933
										TOTAL GERAL . . . . .

D'esses vagões 688 possuem o freio Westinghouse e 245 sómente o encanamento.

Em 31 de Dezembro de 1905 o estado dos vehiculos da bitola de 1,<sup>m</sup>00, era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	TOTAL
Em serviço . . . . .	73	886	959
Em reparação em Rio Claro . . . . .	7	46	53
Total . . . . .	80	932	1.012

Houve um accrescimo de 3 carros especiaes, que foram reconstruidos de carros da bitola de 1,<sup>m</sup> 60 para carros da bitola de 1,<sup>m</sup> 00. — Além desses foram construidos mais 7 vagões abertos. — Esses serviços foram feitos nas officinas de Rio Claro.

O quadro seguinte mostra o aumento do material rodante da bitola de 1,<sup>m</sup> 00, do anno de 1892 a 1905.

Annos	Carros	Vagões	TOTAL
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
" " 1903 . . . . .	75	921	996
" " 1904 . . . . .	77	925	1.002
" " 1905 . . . . .	80	932	1.012

Não figura nos quadros acima o vagão-guindaste.

A numeração dos carros da bitola de 1.<sup>m</sup> 00 é representada pelo quadro abaixo:

Numeração	N. de carros	Descrição	N. de rodas	Numero de logares
1	1	Carro de pagamento . . .	8	
2	1	„ „ inspecção. . .	8	
3—4	2	„ „ 2. <sup>a</sup> classe . . .	8	50 logares
5	1	„ composto de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	8	42 „ { 20 de 1. <sup>a</sup> classe
6	1	„ de 1. <sup>a</sup> classe . . .	8	32 „ { 22 de 2. <sup>a</sup> classe
7—8	2	„ para bagagem e correio	8	
9—10	2	„ de 2. <sup>a</sup> classe . . .	8	65 „
11	1	„ para bagagem e correio	8	
12—13	2	„ composto de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	8	48 „ { 16 de 1. <sup>a</sup> classe
14	1	„ para bagagem e correio	8	
15	1	„ de 2. <sup>a</sup> classe . . .	8	60 „
16	1	„ composto de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	8	50 „ { 18 de 1. <sup>a</sup> classe
17	1	„ dormitorio . . .	8	
18—19	2	„ de 1. <sup>a</sup> classe . . .	8	34 „
20—24	5	„ de 2. <sup>a</sup> classe . . .	8	65 „
25	1	„ de 1. <sup>a</sup> classe . . .	8	34 „
26—29	4	„ de 2. <sup>a</sup> classe . . .	8	65 „
30—31	2	„ de 1. <sup>a</sup> classe . . .	8	34 „
32—33	2	„ para bagagem e correio	8	
34—37	4	„ de 1. <sup>a</sup> classe . . .	8	34 „
38—40	3	„ composto de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	8	50 „ { 18 de 1. <sup>a</sup> classe
41—44	4	„ de 2. <sup>a</sup> classe . . .	8	
45—47	3	„ para bagagem e correio	8	
48	1	„ „ „ „ „	8	
49—52	4	„ „ „ „ „	8	
53	1	„ para a directoria . . .	8	
54—55	2	„ de 1. <sup>a</sup> classe . . .	8	36 „
56—61	6	„ de 1. <sup>a</sup> classe . . .	8	34 „
62—66	5	„ composto de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	8	50 „ { 18 de 1. <sup>a</sup> classe
67—74	8	„ de 2. <sup>a</sup> classe . . .	8	
75	1	„ de inspecção com 2 var.	8	
76—77	2	„ para bagagem e correio	8	
78	1	„ de serviço. . . .	8	10 „
79	1	„ para doentes. . . .	8	12 „
80	1	„ para presos . . . .	8	16 „
Total.	80	Carros		

A numeração dos vagões da bitola de 1,<sup>m</sup>00 figura no quadro abaixo:

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões para animaes, de 8 rodas		Vagões cobertos, com compartimento para os guardas, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	83	88	26	33	9	25
49	54	314	338	44	48	34	43
159	188	499	500	69	78	55	68
289	313	.	.	622	641	79	82
439	488	.	.	722	741	89	158
489	492	.	.	762	791	189	288
493	498	.	.	812	821	339	438
501	511	.	.	.	.	602	621
512	601	.	.	.	.	642	721
.	.	.	.	.	.	742	761
.	.	.	.	.	.	792	811
.	.	.	.	.	.	822	921
.	.	.	.	.	.	922	932
230		33		103		566	

Total 932 vagões

Os vagões de N.os 822 a 932 são tubulares.

Os vagões de N.os 411 e 783 são de socorro.

O vagão-guindaste não tem numeração e por isso não figura no quadro acima.

**Carros** — BUITOLA DE 0<sup>m</sup>60 — *Remal de Santa Rita*

Vagões — BRITOLA DE 0,m 60 — Ramal de Santa Rita

Designação	Procedência	Typo	Nº de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Reparação SERVIÇO	Número em TOTAL	Reparação por espécie	TOTAL
Vagões cobertos	Estados Unidos . . . . .	Americano	8	5.000	4.200	13	—	13	13
Vagões abertos	Estados Unidos . . . . .	Americano	8	5.000	3.700	8	—	8	8
Breaks	Estados Unidos . . . . .	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	2
Vagões para animaes	Estados Unidos, transformado nas officinas.	Americano	8	—	4.400	1	—	1	1
							TOTAL GERAL . . . . .		24

Em 31 de Dezembro de 1905 o estado dos vehiculos do Ramal de Santa Rita, era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total
Em serviço . . . . .	5	24	29
Em reparação . . . . .	—	—	—
	5	24	29

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

**Carros — BITOLA DE 0,<sup>m</sup>60 — Ramal de Santa Rita**

Numeração	N. de carros	Descrição	N. de rodas	Numero de logares
1—2	2	Carros de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	8	35 logares
3	1	» » 1. <sup>a</sup> » . . . . .	8	18 ,
4	1	» » bagagem . . . . .	8	—
5	1	» composto de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	8	26 » { 8 de 1. <sup>a</sup> cl. 18 de 2. <sup>a</sup> cl.
Total.	5			

**Vagões — BITOLA DE 0,<sup>m</sup>60 — Ramal de Santa Rita**

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões para gado, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas		Breaks, de 8 rodas	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	9	—	11	23	10	—
—	—	—	—	—	—	24	—
	8	1		13		2	

**Carros** — BITOLA DE 1, m 60 — Linha Deschladense

Vagões — Bitola de 0, m 60 — Linha Descalvadense

Designação	Procedência	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Número em Reparação	TOTAL por espécie
Vagões cobertos	Brazil (Companhia Constructora) : Allemanha (Transformados nas officinas) :	Americano ,	8 5.000 5.000	4.200 4.200	4 2	— —	4 2
					6	—	6
Vagões abertos	Brazil (Companhia Constructora)	Americano	8 5.000	3.700	3	—	3
Breaks	Brazil (Companhia Paulista)	Americano	8 5.000	4.200	2	—	2
Vagões para gado	Brazil (Companhia Paulista)	Americano	8 —	4.400	1	—	1
							12
							TOTAL GERAL . . . . .

Em 31 de Dezembro de 1905 o estado dos vehiculos da linha Descalvadense, era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total
Em serviço . . . . .	4	12	16
Em reparação . . . . .	—	—	—
	4	12	16

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

**Carros** — BITOLA DE 0,<sup>m</sup>60 — *Linha Descalvadense*

Numeração	N. de carros	Descrição	N. de rodas	Numero de logares
6	1	Carro composto . . . .	8	26 logares { 8 de 1. <sup>a</sup> cl. 18 de 2. <sup>a</sup> cl.
7	1	, , . . . .	8	26 " { 8 de 1. <sup>a</sup> cl. 18 de 2. <sup>a</sup> cl.
8	1	" "	8	22 " { 8 de 1. <sup>a</sup> cl. 14 de 2. <sup>a</sup> cl.
9	1	" de 2. <sup>a</sup> classe . .	8	24 "
Total geral .	4			

**Vagões** — BITOLA DE 0,<sup>m</sup>60 — *Linha Descalvadense*

Vagões abertos, de 8 rodas	Vagões cobertos, de 8 rodas	Vagões de 8 rodas, para animaes	Breaks, de 8 rodas
Numeração	Numeração	Numeração	Numeração
De	A	De	A
1	3	4	8
—	—	12	—
3		6	
		1	
			2

## Tracção

### Bitola de 1,º 60

O percurso total das locomotivas em 1905 foi de... 1.625.158 kilometros, ou menos 20.642 kilometros do que em 1904.

Esse percurso decompõe-se do seguinte modo:

Em serviço do tráfego:

Nos trens de passageiros . . . . .	438.490
Nos trens mixtos . . . . .	17.280
Nos trens de cargas . . . . .	446.768
Em manobras e serviço de reserva	709.981
	—————
Total . . . . .	1.612.519

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro . . . . .	12.639
Total geral . . . . .	1.625.158

No anno de 1904 foi o seguinte o percurso, decomposto do mesmo modo:

Em serviço do tráfego:

Nos trens de passageiros . . . . .	440.279
Nos trens mixtos . . . . .	45.732
Nos trens de cargas . . . . .	431.593
Em manobras e serviço de reserva	698.146
	—————
Total . . . . .	1.615.750

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro . . . . .	30.050
Total geral . . . . .	1.645.800

Nos annos de 1890 a 1905, os percursos totaes foram os seguintes:

Em 1890 . . . . .	751.376	.....
» 1891 . . . . .	1.037.749	+ 286.373
» 1892 . . . . .	1.106.305	+ 68.556
» 1893 . . . . .	1.283.674	+ 177.369
» 1894 . . . . .	1.348.769	+ 65.095
» 1895 . . . . .	1.475.300	+ 126.531
» 1896 . . . . .	1.656.949	+ 181.649
» 1897 . . . . .	1.692.831	+ 35.882
» 1898 . . . . .	1.586.419	- 106.412

Em 1899 . . . . .	1.593.544	+	7.125
» 1900 . . . . .	1.585.200	—	8.344
» 1901 . . . . .	1.742.639	+	157.439
» 1902 . . . . .	1.691.082	—	51.557
» 1903 . . . . .	1.629.273	—	61.809
» 1904 . . . . .	1.645.800	+	16.527
» 1905 . . . . .	1.625.158	—	20.642

### Bitola de 1,™OO

Durante o anno de 1905 as locomotivas effectuaram um percurso total de 1.669.903 kilometros, ou 105.987 menos do que em 1904, assim distribuidos:

#### Em serviço do tráfego:

Nos trens de passageiros . . . . .	561.697
Nos trens mixtos . . . . .	176.864
Nos trens de cargas . . . . .	544.580
Em manobras e serviço de reserva .	364.599
Total . . . . .	1.647.740

#### Em serviço da linha:

Nos trens de lastro . . . . .	22.163
Total geral . . . . .	1.669.903

No anno de 1904 foi o seguinte o percurso, decomposto do mesmo modo:

#### Em serviço do tráfego:

Nos trens de passageiros . . . . .	594.385
Nos trens mixtos . . . . .	102.744
Nos trens de cargas . . . . .	663.207
Em manobras e serviço de reserva .	365.028
Total . . . . .	1.725.364

#### Em serviço da linha:

Nos trens de lastro . . . . .	50.526
Total geral . . . . .	1.775.890

### Bitola de 0,™ 60

O percurso total das locomotivas dos dois ramaes, foi de 74.044 kilometros, sendo:

	Ramal de St. Rita	Linha Desevaldense
Nos trens de passageiros e de cargas.	35.984	12.432
Em manobras e serviço de reserva .	19.472	6.156
	—————	—————
Total de 1905 . . . . .	55.456	18.588
Total de 1904 . . . . .	57.104	19.760
Diferença em 1905 menos . . . . .	1.648	— 1.172

### Bitola de 1,™ 60

O quadro seguinte mostra quantas machinas estiveram em serviço e quaes foram os seus percursos totaes e maximos em 1905:

Percorso	Número de locomotivas	PERCURSO		Número da locomotiva que fez o percurso maximo da columnas anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 100 a 10.000 kilometros	11	72.863	9.292	10
„ 10.000 „ 20.000 „	13	202.687	19.732	12
„ 20.000 „ 30.000 „	23	577.198	28.608	36
„ 30.000 „ 40.000 „	11	374.953	38.436	69
„ 40.000 „ 50.000 „	5	221.941	46.916	49
Superior „ 50.000 „	3	175.516	66.210	25

As locomotivas cujos percusos excederam a 50.000 kilometros, foram as de n.<sup>os</sup> 24, 25 e 38.

Em 1904 o numero de machinas em serviço e os respectivos percursos totaes foram:

Percuso	Numero de locomotivas	PERCURSO		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo da columnna anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 100 a 10.000 kilometros	11	49.168	9.980	5
„ 10.000 „ 20.000 „	14	201.462	19.640	65
„ 20.000 „ 30.000 „	20	506.362	29.711	35
„ 30.000 „ 40.000 „	15	507.830	38.170	68
„ 40.000 „ 50.000 „	5	211.021	45.889	69
Superior „ 50.000 „	3	169.957	64.442	26

As locomotivas cujos percursos excederam de 50.000 kilometros, foram as de n.os 24, 26 e 50.

O seguinte quadro mostra os percursos médios e totaes no anno de 1905 das locomotivas da bitola de 1,<sup>m</sup>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	Número de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
<b>Locomotivas de trens de passageiros</b>			
1 a 4 . . . . .	4	80.387	20.097
9 a 11 . . . . .	3	25.829	8.610
22 . . . . .	1	7.281	7.281
25 . . . . .	1	66.210	66.210
24 e 26 . . . . .	2	79.242	39.621
38 a 41 . . . . .	4	171.843	42.961
48 „ 50 . . . . .	3	86.121	28.707
68 . . . . .	1	41.098	41.098
69 . . . . .	1	38.436	38.436
<b>Locomotivas de trens de cargas</b>			
5 a 8 . . . . .	4	26.964	6.741
13 a 15 . . . . .	4	54.492	13.600
17 e 18 . . . . .	2	—	—
19 a 21 . . . . .	3	42.935	14.312
27 e 28, 33 a 37 . . . . .	7	174.945	24.992
29 . . . . .	1	16.576	16.576
42 a 47 . . . . .	6	136.410	22.735
54 a 57 . . . . .	4	116.273	29.068
58 a 63 . . . . .	6	176.550	29.425

Em 1904 esses resultados constam do quadro seguinte:

Designação das locomotivas	Número de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
<b>Locomotivas de trens de passageiros</b>			
1 a 4 . . . . . . . . . .	4	79.662	19.915
9 „ 11. . . . . . . . . .	3	27.360	9.120
22 . . . . . . . . . .	1	10.619	10.619
25 . . . . . . . . . .	1	25.011	25.011
24 a 26 . . . . . . . . . .	2	116.782	58.391
38 „ 41 . . . . . . . . . .	4	149.575	37.393
48 „ 50 . . . . . . . . . .	3	101.627	33.875
68 . . . . . . . . . .	1	38.170	38.170
69 . . . . . . . . . .	1	45.889	45.889
<b>Locomotivas de trens de cargas</b>			
5 a 8 . . . . . . . . . .	4	25.163	6.290
12 a 15 . . . . . . . . . .	4	64.320	13.580
17 e 18 . . . . . . . . . .	2	3.636	1.818
19 a 21 . . . . . . . . . .	3	64.846	21.615
27 e 28, 33 a 37 . . . . . .	7	155.769	22.252
29 . . . . . . . . . .	1	21.938	21.938
42 a 47 . . . . . . . . . .	6	162.085	27.014
54 „ 57 . . . . . . . . . .	4	99.619	24.904
58 „ 63 . . . . . . . . . .	6	187.956	31.326

Dos dois quadros anteriores verifica-se que foram os seguintes os percursos médios das duas grandes classes de locomotivas:

	Em 1905	Em 1904
Locomotivas de trens de passageiros . .	29.822	29.735
Locomotivas de trens de cargas . .	21.287	20.955

#### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

Em 1905 foram estes os percursos totaes e maximos das locomotivas:

Percorso	Número de locomotivas	Percorso		Número da locomotiva que fez o percurso maximo na columna anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 10.000 a 20.000 kilometros.	13	212.649	19.552	53
„ 20.000 „ 30.000 „ „ „	20	524.046	29.785	34
„ 30.000 „ 40.000 „ „ „	18	619.570	39.957	10
„ 40.000 „ 50.000 „ „ „	7	313.638	47.303	38

Em 1904 o numero de machinas em serviço e seus percursos maximos foram:

Percuso	Numero de locomotivas	Percuso		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo da column a anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 10.000 a 20.000 kilometros.	10	176.468	19.895	56
„ 20.000 „ 30.000 „	15	393.211	29.691	46
„ 30.000 „ 40.000 „	25	858.039	39.969	37
„ 40.000 „ 50.000 „	7	297.132	48.939	30
Superior „ 50.000 „	1	51.040	51.040	38

Em 1905 foram os seguintes os percursos médios e totaes das locomotivas da bitola de 1,<sup>m</sup>00, classificadas pelos seus respectivos typos:

Designação das locomotivas	Número de locomotivas	Percuso	
		Total	Médio
<b>Locomotivas de trens de passageiros</b>			
1, 7 e 8, 11 a 13, 16 e 17 . . .	8	244.512	30.564
9 e 10 . . . . .	2	74.930	37.465
24. . . . .	1	18.477	18.477
28 a 30 e 35 a 40. . . . .	9	340.365	37.818
60 a 62 . . . . .	3	119.543	39.847
<b>Locomotivas de trens de cargas</b>			
3 a 5. . . . .	3	52.405	17.468
14, 15, 18, 19, 21 a 23 e 26. . . .	8	237.866	29.733
25, 31 a 34, 41 a 52 . . . . .	17	451.734	26.573
53 a 55 . . . . .	3	52.143	17.381

Em 1904 esses resultados constam do quadro seguinte:

Designação das locomotivas	Número de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
<b>Locomotivas de trens de passageiros</b>			
1, 7 e 8, 11 a 13, 16 e 17 . . . . .	8	295.551	35.694
9 e 10 . . . . .	2	71.005	35.502
24 . . . . .	1	19.183	19.183
28 a 30 e 35 a 40 . . . . .	9	369.179	41.019
60 a 62 . . . . .	3	52.957	17.652
<b>Locomotivas de trens de cargas</b>			
3 a 5 . . . . .	3	67.892	22.630
14, 15, 18, 19, 21 a 23, 26 . . . . .	8	266.575	33.322
25, 31 a 34, 41 a 52 . . . . .	17	472.119	27.772
53 a 55 . . . . .	3	99.704	33.234

Comparando as médias de percurso, correspondentes a cada uma das classes de locomotivas, obteremos os seguintes resultados:

	Em 1905	Em 1904
Locomotivas de trens de passageiros	34.688	37.246
Locomotivas de trens de cargas	25.618	28.213

#### BITOLA DE 0,<sup>m</sup>60

Os percursos das locomotivas dos dois ramaes de 0,<sup>m</sup>60, decompõem-se em 1905 do seguinte modo:

Número das locomotivas	Kilometros
1	6.890
2	10.784
3	13.814
4	9.103
5	9.855
6	6.674
7	16.924
Total . .	74.044

Para o anno de 1904 o percurso das mesmas locomotivas, foi o seguinte:

Numero das locomotivas	Kilometros
1	13.808
2	4.079
3	12.497
4	9.483
5	9.240
6	15.055
7	12.702
Total . .	76.864

	Em 1905	Em 1904
As locomotivas do ramal de Sta. Rita fizeram um percurso de . . . . .	55.456	57.104 km.
As locomotivas da linha Descalvadense fizeram um percurso de . . . . .	18.588	19.760 ,,
Totaes . .	74.044	76.864 km

## Percorso de Vehiculos

BITOLA DE 1.<sup>m</sup>60

Os carros e vagões, tanto no serviço do tráfego como da linha, percorreram em 1905 na C. P. e na S. P. R. 20.780.568 kilometros.

Este percurso decompõe-se da seguinte forma:

Anno de 1905 } Percorso de carros . . . . .	5.213.959	} 19.751.402 km.
,,     ,,     vagões . . . . .	14.537.443	
Anno de 1904 } Percorso de carros . . . . .	5.203.483	} 20.299.123 ,,
,,     ,,     vagões . . . . .	15.095.640	

Diferença para menos em 1905      547.721 km.

O percurso de carros S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1905, de 1.369.362 kilometros contra 1.399.414 kilometros no anno de 1904.

O percurso de vagões S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1905, de 6.097.574 kilometros, ao passo que em 1904 fôra de 6.511.288 kilometros.

Os percursos de vehiculos S. P. R. e C. P. nas nossas linhas foram:

Anno de 1905	{	Carros . . . . .	5.524.963	}	20.780.568 km.
		Vagões . . . . .	15.255.605		
Anno de 1904	{	Carros . . . . .	5.535.993	}	21.173.377 ,,
		Vagões . . . . .	15.637.384		
Diferença para menos em 1905			392.809 km.		

### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

O percurso total de vehiculos no serviço do trafego e no da linha, foi o seguinte:

Anno de 1905	{	Percorso de carros . . .	5.294.558	}	24.208.810 km.
		,, vagões . . .	18.914.252		
Anno de 1904	{	Percorso de carros . . .	5.576.936	}	24.803.012 ,,
		,, vagões . . .	19.226.076		
Diferença para menos em 1905			594.202 km.		

### BITOLA DE 0,<sup>m</sup>60

#### Ramal de Santa Rita

O percurso total de vehiculos no serviço do trafego e no da linha, foi o seguinte:

Anno de 1905	{	Percorso de carros . . .	124.812	}	353.818 km.
		,, vagões . . .	229.006		
Anno de 1904	{	Percorso de carros . . .	135.108	}	355.798 ,,
		,, vagões . . .	220.690		
Diferença para menos em 1905			1.980 km.		

### LINHA DESCALVADENSE

Anno de 1905	{	Percorso de carros . . .	40.168	}	85.934 km.
		,, vagões . . .	45.766		
Anno de 1904	{	Percorso de carros . . .	40.484	}	90.878 km.
		,, vagões . . .	50.394		
Diferença para menos em 1905			4.944 km.		

Nas diversas linhas os mezes de maior percurso de vehiculos, foram:

Annos	Mezes	Bitola de 1, <sup>m</sup> 60 Vehiculos C. P. e S. P. R.	Bitola de 1, <sup>m</sup> 00	Bitola de 0, <sup>m</sup> 60 Ramal de Santa Rita	Bitola de 0, <sup>m</sup> 60 Linha Des- calvadense
1905.	Agosto . .	2.565.717	2.961.668	43.348	8.904
1904.	Julho . .	.	.	44.842	—
1904.	Agosto . .	2.727.919	2.902.960	.	—
1904.	Outubro . . . .	.	.	.	9.952

## Condução de Trens

*Bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e 0,<sup>m</sup>60.*

A despesa com esta verba do serviço da Locomoção foi, em 1905, de 1.056:714\$477 réis, e em 1904 de 1.119:683\$576 réis.

Comparando as despesas da mesma especie, teremos os seguintes resultados:

## Pessoal

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Machinistas, foguistas e limpadores . . . . .	343:621\$390	368:356\$590	— 24:735\$200
Reparações de caixas d'agua, encanamentos e accesorios. . . . .	6:253\$460	11:942\$820	— 5:689\$360
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes de uso corrente nas locomotivas em serviço .	3:327\$100	4:945\$500	— 1:618\$400
Lubrificação de vehiculos .	2:475\$220	2:491\$120	— 15\$900
Total. . .	355:677\$170	387:736\$030	— 32:058\$860

## Material

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Carvão . . . . .	56:499\$840	70:937\$686 —	14:437\$846
Lenha. . . . .	555:663\$800	552:733\$030 +	2:930\$770
Lubrificantes para locomotivas e veiculos, e materiaes para lubrificação de veiculos . . . . .	45:184\$975	59:398\$073 —	14:213\$098
Estopa. . . . .	13:138\$080	12:497\$540 +	640\$540
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios. . . . .	10:086\$995	14:048\$250 —	3:961\$255
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros para indicadores de nível, pharões, enchimento para caixas, lã de Berlim, etc. . . . .	20:463\$617	22:352\$967 —	1:869\$350
Total. . . . .	701:037\$307	731:947\$546 —	30:910\$239

Como se vê pela comparação dos quadros anteriores, as despesas de condução de trens foram menores em todas as verbas do que no anno de 1904. — Devo chamar a attenção para a reducção na verba de lubrificação, que no anno de 1904 já era muito reduzida: entretanto houve ainda uma economia de mais de 20 %.

Para o anno de 1906 foi firmado um contracto de fornecimento de oleos com a *Galena Signal Oil Company*, que nos permittirá por certo apresentar resultados ainda mais favoraveis, quer na lubrificação de locomotivas da bitola de 1,<sup>m</sup>60, quer na das locomotivas da bitola de 1,<sup>m</sup>00.

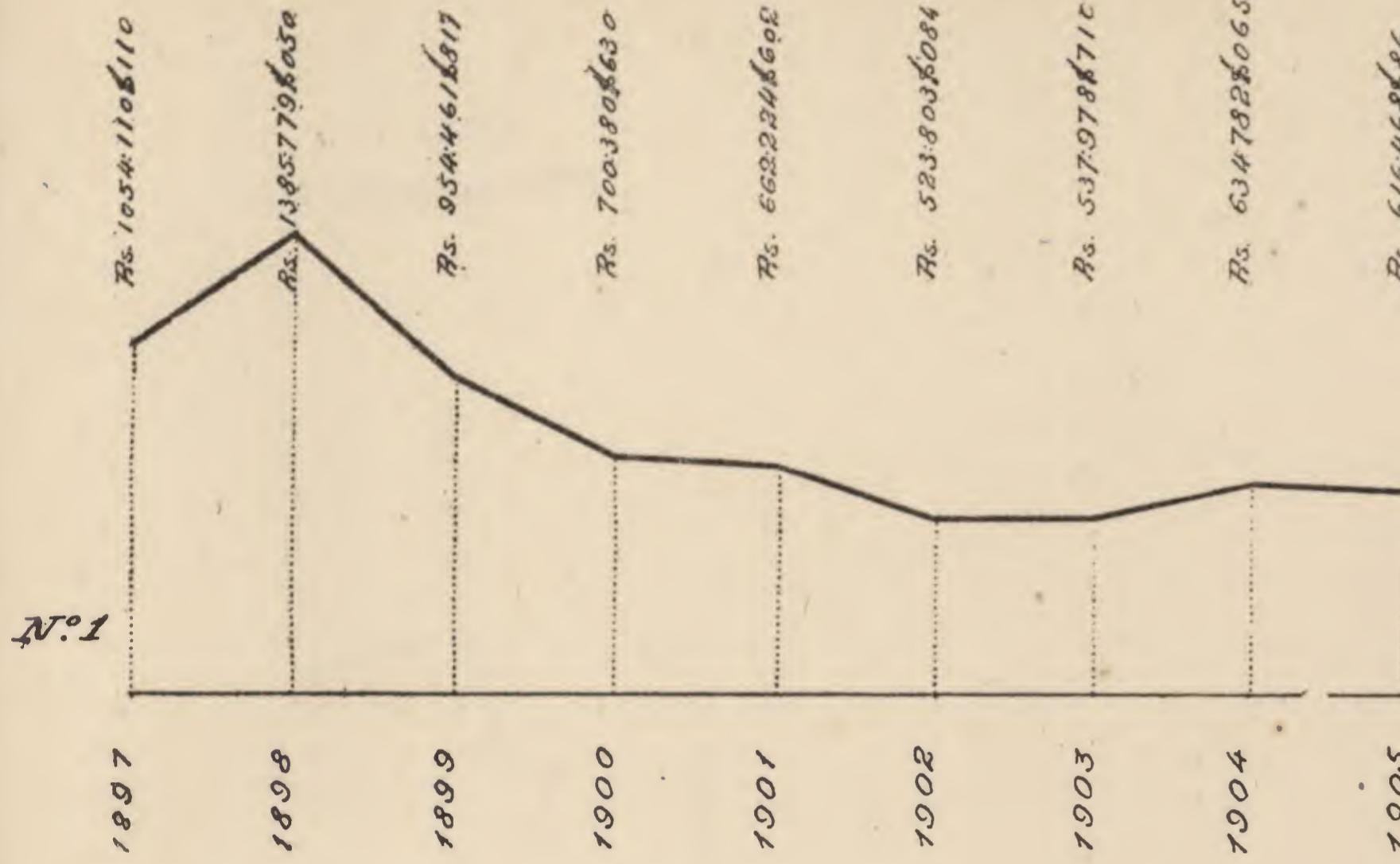
Os diagrammas, que seguem, permittem acompanhar a despesa absoluta com combustivel, a quantidade absoluta de carvão e lenha gastos, o custo em combustivel do veiculo kilometro, as despesas com lubrificantes para locomotivas e o consumo médio de lubrificantes por locomotiva kilometro em um periodo de 9 annos.

1905

Bitola de 1.<sup>m</sup> 60

## Despesa absoluta total com o combustivel

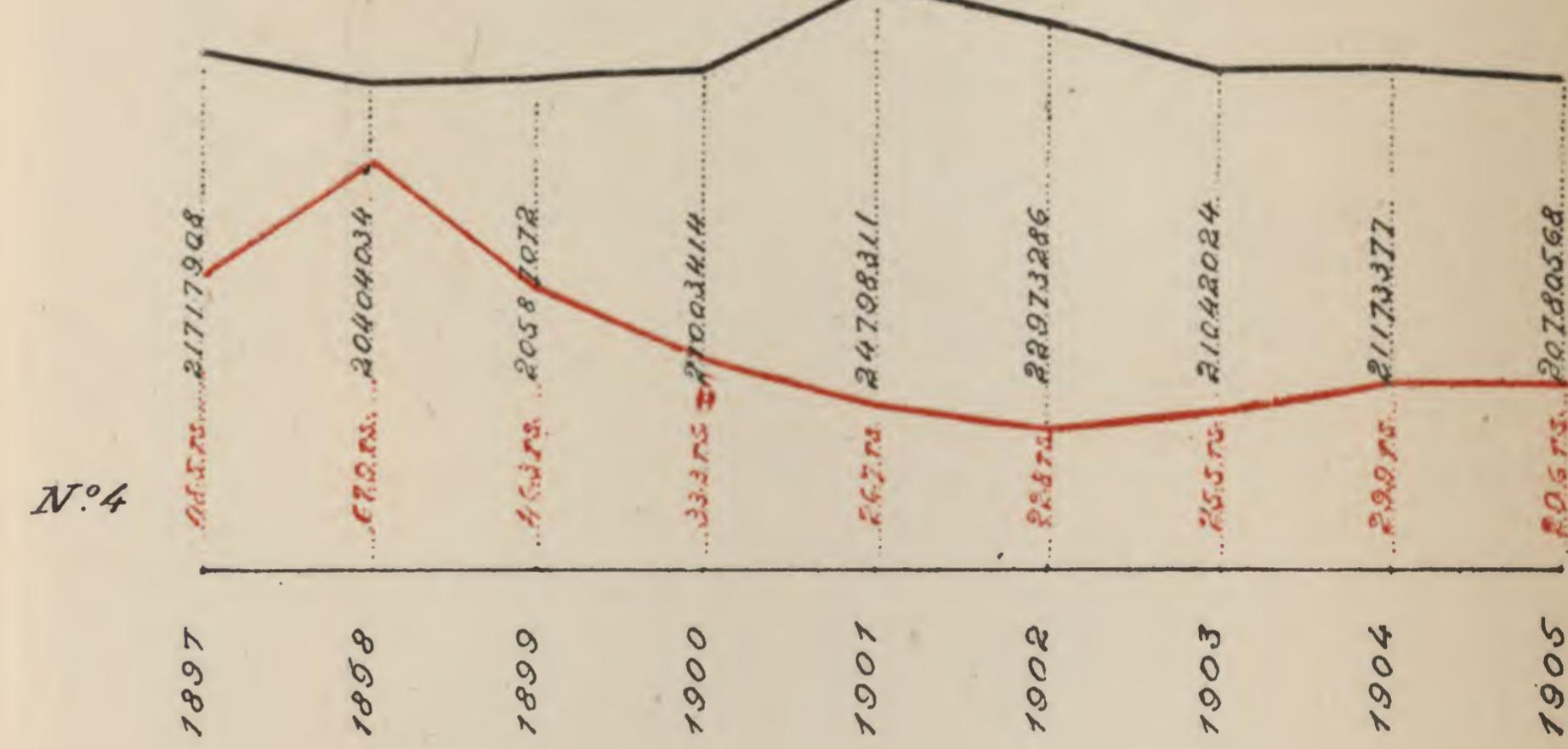
$$100:000\$000 = 3 \text{ m/m}$$



Vehiculos kilometros rebocados na bitola de 1.<sup>m</sup> 60 e seu custo medio em combustivel

$$1.000.000 \text{ de vehiculos kilometros rebocados} \quad 2 \text{ m/m}$$

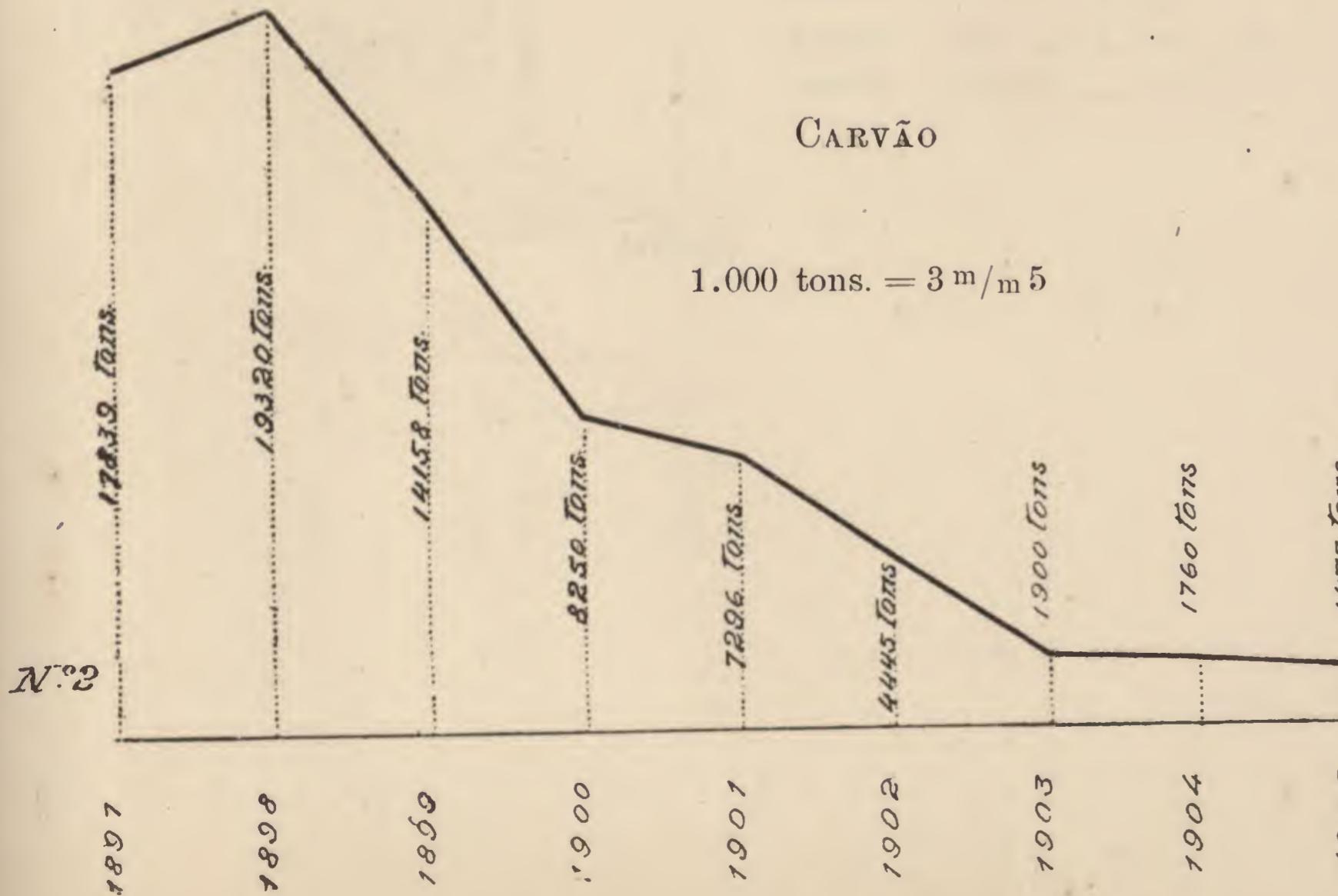
$$1 \text{ real} = 0 \text{ m/m } 5$$



## Quantidade absoluta de carvão e lenha gastos

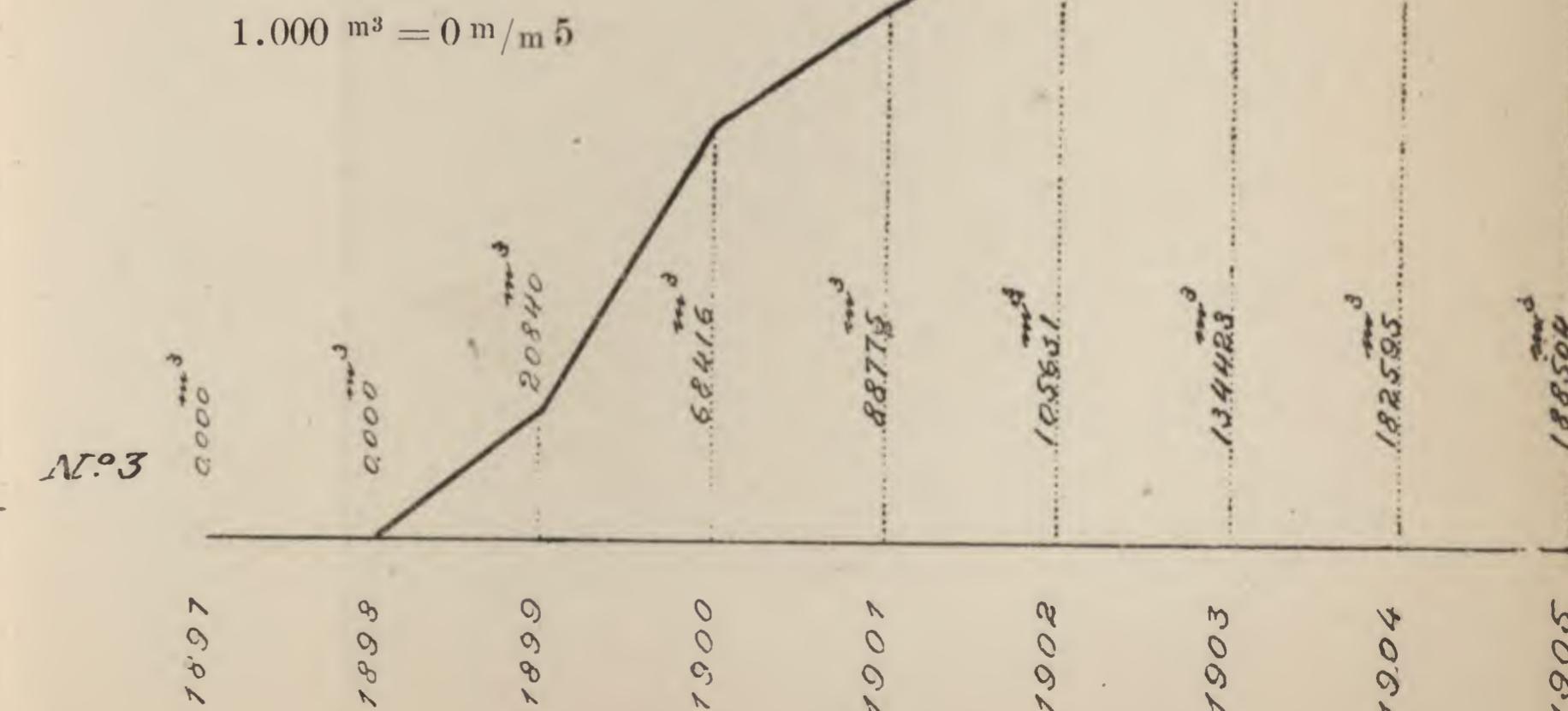
## CARVÃO

$$1.000 \text{ tons.} = 3 \text{ m/m } 5$$



$$1.000 \text{ m}^3 = 0 \text{ m/m } 5$$

## LENHA

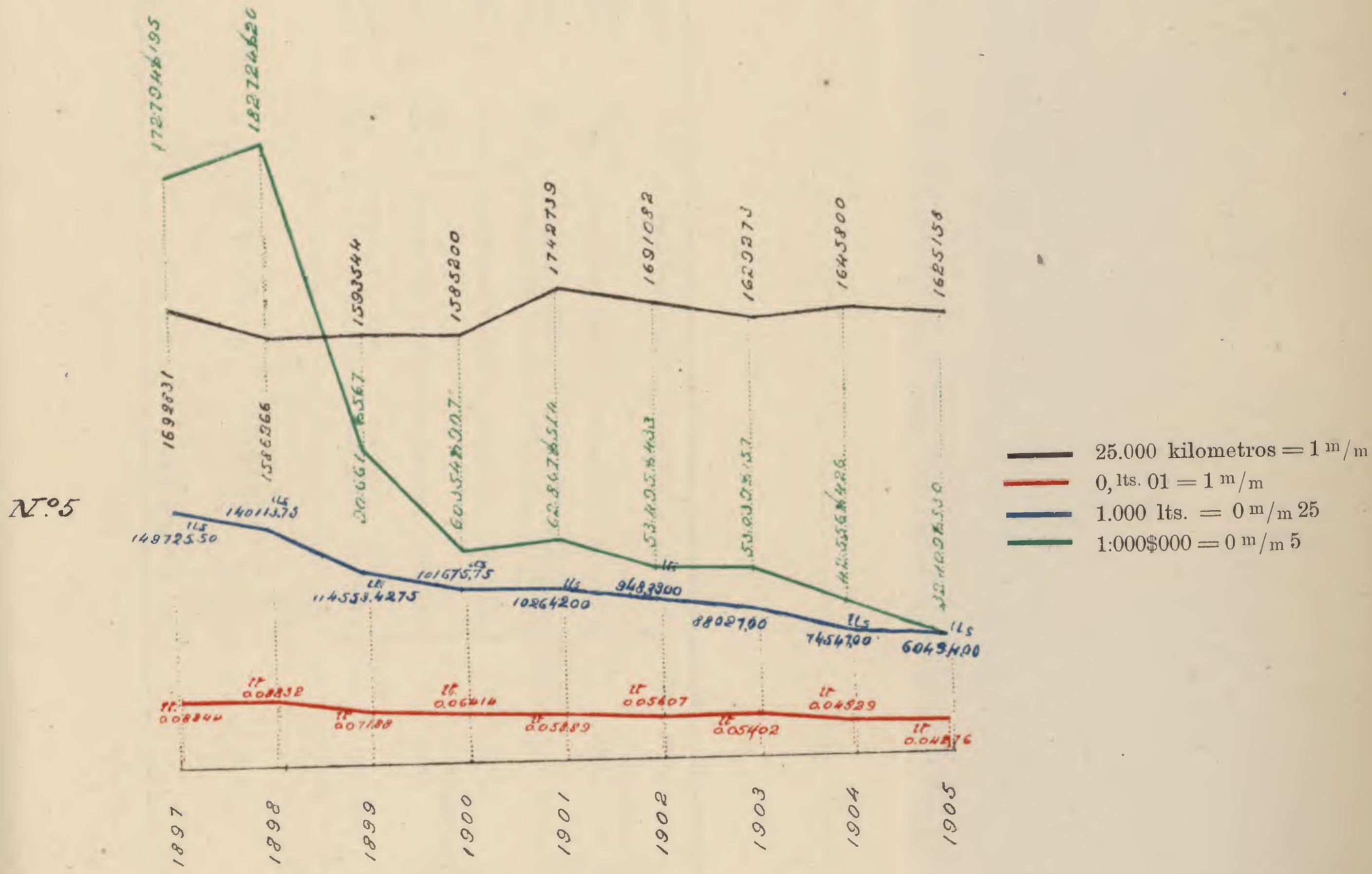


**Nota.**— As ordenadas do diagramma da lenha exprimem, na escala em que foi feito o diagramma de carvão, o numero de toneladas deste combustivel que substituiria a lenha gasta.

1905

BITOLA DE 1.<sup>m</sup> 60

Despesas com lubrificantes para locomotivas,  
seu consumo e a média do consumo por locomotiva-kilometro.



BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 60

O combustível consumido, lubrificantes e estopa nas locomotivas e veículos, foi:

Anos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kg.	Valor em réis	Quantidade em ms.	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1905	Locom. serviço trens ,, lastro	1.438.112 39.235	56:499\$840 1:535\$655	183.537 889	543:727\$310 2:628\$420	68.883 611	32:129\$020 280\$810	20.618 215	12:733\$535 132\$420
	Total Vehicles.	1.477.347 —	58:035\$495 —	184.426 —	546:355\$730 —	69.494 22.690	32:409\$830 8:778\$850	20.833 1.844	12:865\$955 1:135\$050
	Total geral	1.477.347 .	58:035\$495 .	184.426 .	546:355\$730 .	92.184 .	41:188\$680 .	22.677 .	14:001\$005 .
1094	Locom. serviço trens ,, lastro	1.726.306 33.844	70:937\$686 1:393\$199	175.551 3.084	540:639\$700 · 9:566\$910	73.286 1.261	41:799\$945 756\$481	20.806 424	12:104\$690 248\$100
	Total Vehicles.	1.760.150 —	72:330\$885 —	178.635 —	550:206\$610 —	74.547 25.368	42:556\$426 11:469\$968	21.230 2.551	12:352\$790 1:457\$150
	Total geral	1.760.150 .	72:330\$885 .	178.635 .	550:206\$610 .	99.915 .	54:026\$394 .	23.781 .	13:809\$940 .

A comparação dos dois últimos annos, fornece o quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
	Quantidade em kg.	Valor em réis	Quantidade em ms.	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
Differ. em 1905	— 282.803	— 14.295\$390	+ 5.791	+ 3.850\$880	- 5.053	- 10.146\$596	- 397	+ 513\$165
	—	—	—	—	- 2.678	- 2.691\$118	- 707	- 322\$100
Total geral	— 282.803	— 14.295\$390	+ 5.291	+ 3.850\$880	- 7.731	- 12.837\$714	- 1.104	+ 191\$065

O preço médio d'esses materiaes foi:

Carvão por tonelada.	.	.	.	.	.	.	.	.
Lenha por metro cubico.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oleo por litro	.	.	.	.	.	.	.	.
Estopa por kilogramma	.	.	.	.	.	.	.	.
Em 1905	39\$283	41\$062	1\$779,0				Diferença em 1905	
	2\$962,4	3\$080	— 0\$117,6					
	0\$446,8	0\$540,7	— 0\$093,9					
	0\$616,4	0\$580,7	+ 0\$035,7					

Por locomotiva kilometro as despesas e consumo foram:

BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 60

Número das Locomotivas	Tipo de Locomotivas	Número médio de veículos rebocados	Consumo Kilometrico Médio		
			Carvão kilogr.	Oleos litros	Estopa kilogr.
1 a 4.	Passageiros	7.83	3.63	0.035	0.013
5 a 8.	»	7.68	4.15	0.036	0.012
9 a 11	»	4.60	6.78	0.033	0.013
12 a 15	Mixtos	5.37	4.14	0.028	0.010
17 e 18	Cargas	.	.	.	.
19 a 21	»	17.94	7.22	0.040	0.010
22.	Passageiros	8.25	8.17	0.051	0.020
23.	Manobra	.	.	0.047	0.009
25.	Passageiros	8.71	.	0.035	0.015
24. a 26	»	8.22	0.06	0.033	0.012
29.	Cargas	22.59	1.27	0.057	0.017
27, 28 e 33 a 37	»	27.16	.	0.046	0.016
30 a 32	Manobra	.	1.62	0.029	0.010
38 a 41	Passageiros	13.87	.	0.040	0.010
42 a 47	Cargas	31.39	.	0.065	0.017
48 a 50	Passageiros	13.79	0.30	0.043	0.011
51 a 53	Manobra	.	0.06	0.032	0.009
54 a 57	Cargas	31.99	.	0.059	0.017
58 a 63	»	28.56	.	0.060	0.015
64 a 67	Manobras	.	.	0.026	0.010
68.	Passageiros	15.33	1.54	0.039	0.011
69.	»	16.04	2.58	0.040	0.010
					0.088

BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 60 E 0,<sup>m</sup> 60

As despesas por conta de condução de trens, referidas ás unidades de trabalho, foram as seguintes em 1905 e 1904:

Annos	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Véhiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Véhiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Véhiculo kilometro
Em 1905.	\$352	\$209	\$017	\$694	\$413	\$033	1\$046	\$622	\$050
Em 1904.	\$380	\$225	\$018	\$717	\$425	\$034	1\$097	\$650	\$052
1905 { Mais . Menos.	\$028	\$016	\$001	\$023	\$012	\$001	\$051	\$028	\$002

### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

A despesa com a condução de trens nas linhas do Rio Claro foi, em 1905, de 638:121\$350 réis e em 1904 de 671:112\$822 réis.

Comparando as despesas da mesma especie, temos os seguintes resultados :

### Pessoal

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Machinistas, foguistas e limpadores . . . . .	276:925\$610	290:882\$060	— 13:956\$450
Reparações de caixas d'agua, encanamento, etc. . . . .	8:591\$410	11:969\$910	— 3:378\$500
Collocação de materiaes diversos . . . . .	2:973\$200	4:756\$000	— 1:782\$800
Lubrificação de vehiculos . . . . .	1:187\$750	1:200\$000	— 12\$250
Total . . . . .	289:677\$970	308:807\$970	— 19:130\$000

### Material

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Lenha. . . . .	293:119\$610	297:924\$600	— 4:804\$990
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos, e materiaes para lubrificação de vehiculos . . . . .	30:172\$781	40:227\$738	— 10:054\$957
Estopa. . . . .	11:870\$512	12:188\$828	— 318\$316
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua e seus encanamentos . . . . .	6:403\$818	3:521\$590	+ 2:882\$328
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros para indicadores de nível, pharóes, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc. . . . . .	6:876\$659	8:442\$096	— 1:565\$437
Total . . . . .	348:443\$380	362:304\$852	— 13:861\$462

Os resultados obtidos em 1905 foram ainda mais favoraveis do que os do anno anterior.

Os diagrammas n.os 6, 7 e 8 permitem acompanhar, nos nove ultimos annos, a despesa total com combustivel e quantidades absolutas de carvão e lenha gastos na bitola de 1<sup>m</sup>00.

O diagramma n.<sup>o</sup> 9 mostra, no mesmo periodo, o numero de vehiculos-kilometros rebocados annualmente e seu custo médio em combustivel.

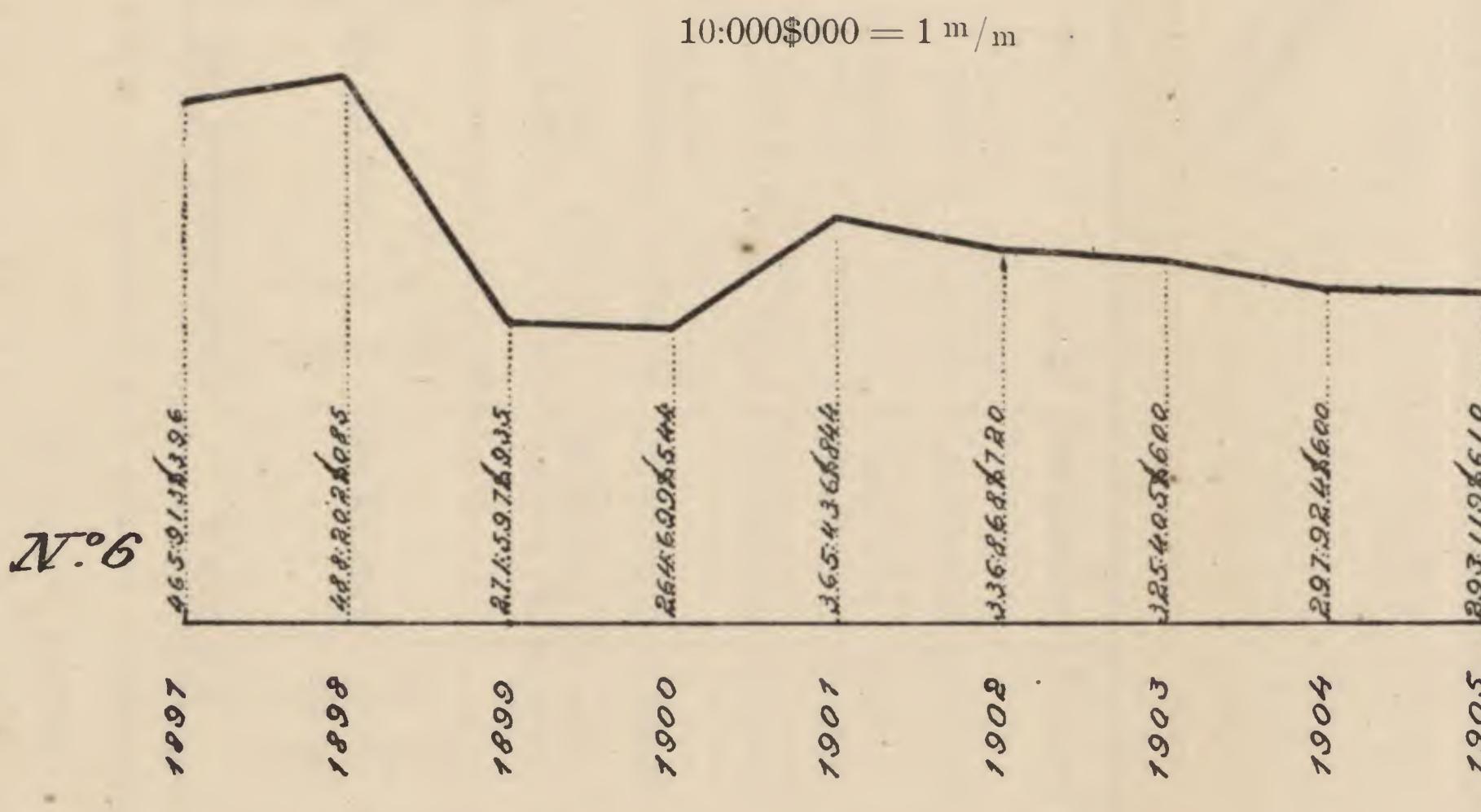
O diagramma n.<sup>o</sup> 10 dá, no mesmo periodo e annualmente, informações sobre a despesa com lubrificantes para locomotivas, percurso das locomotivas, quantidade total de lubrificantes gastos e o consumo por locomotiva-kilometro.

---

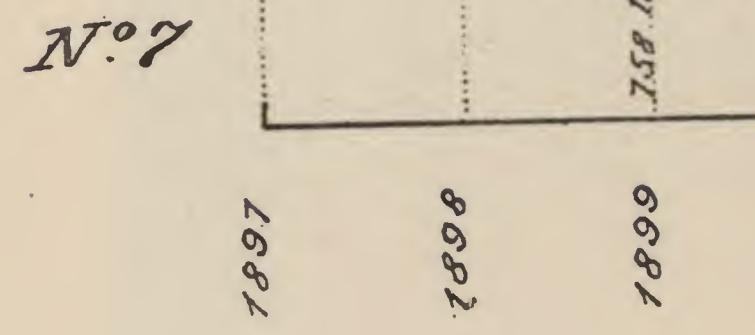
1905

Bitola de 1<sup>m</sup>00

## Despesa absoluta total com o combustivel

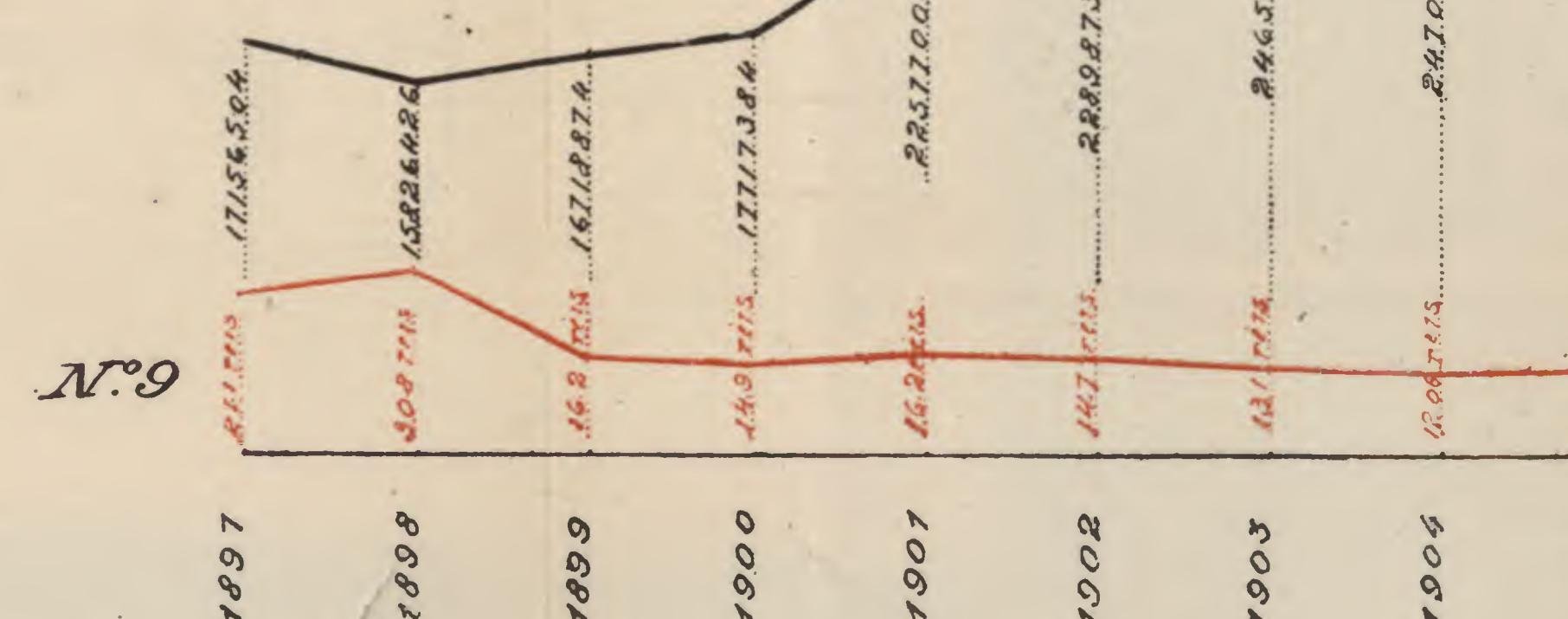


10,000\$000 = 1 m/m



1000000 de vehiculos kilometros reboeados = 2 m/m

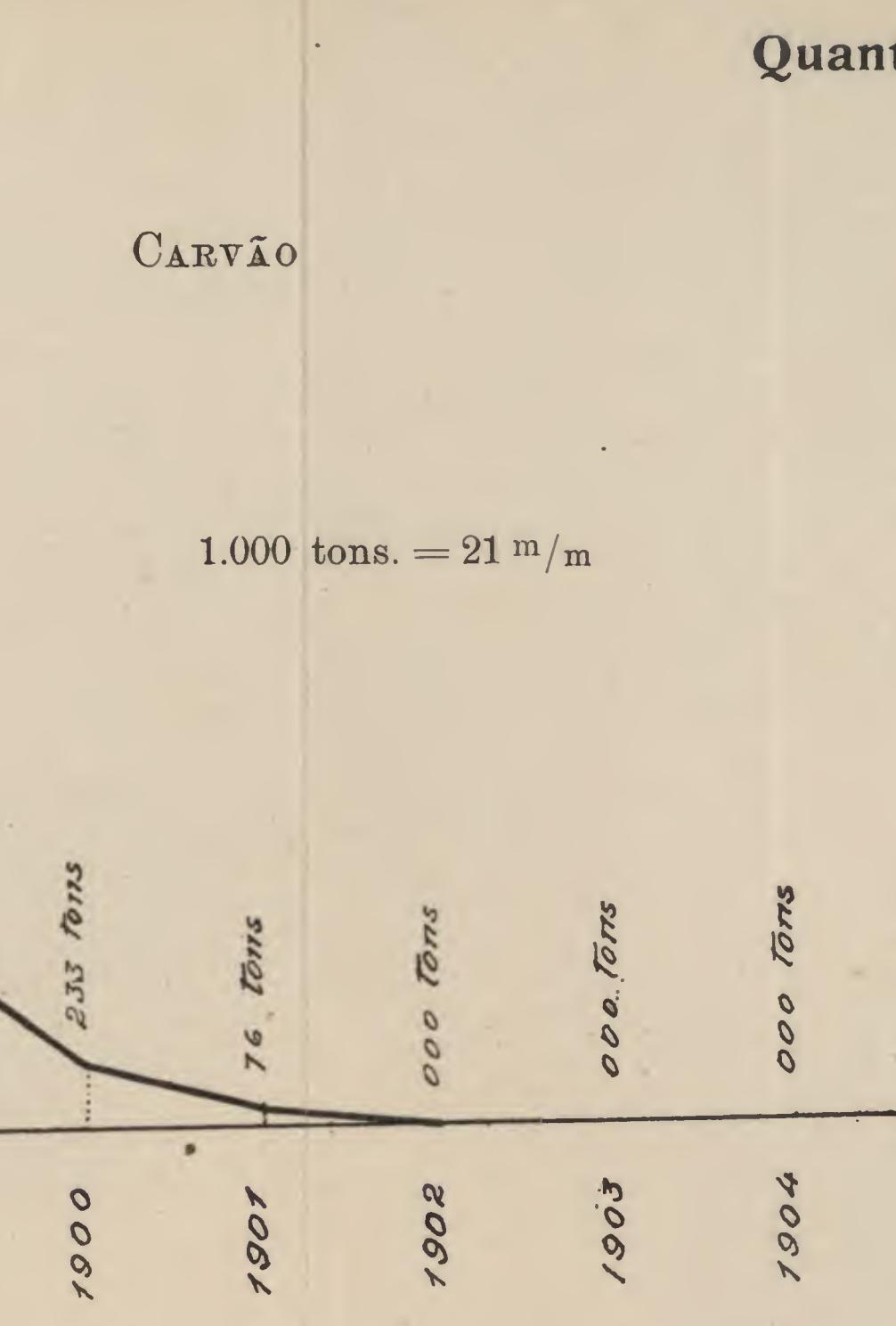
1 real = 0 m/m 5



## Quantidade absoluta de carvão e lenha gastos

## CARVÃO

1.000 tons. = 21 m/m

*Nº 8*

*Nº 8*

Ano	Valor (1.000 m³ = 0 m/m 5)
1897	2.10.6.8
1898	2.0.6.4.0
1899	9.3.9.8.8
1900	9.0.9.7.3
1901	9.0.9.7.3
1902	1.3.2.6.9.2
1903	1.2.6.3.5.6
1904	1.2.6.6.4
1905	1.3.4.0.2.7

1.000 m³ = 0 m/m 5

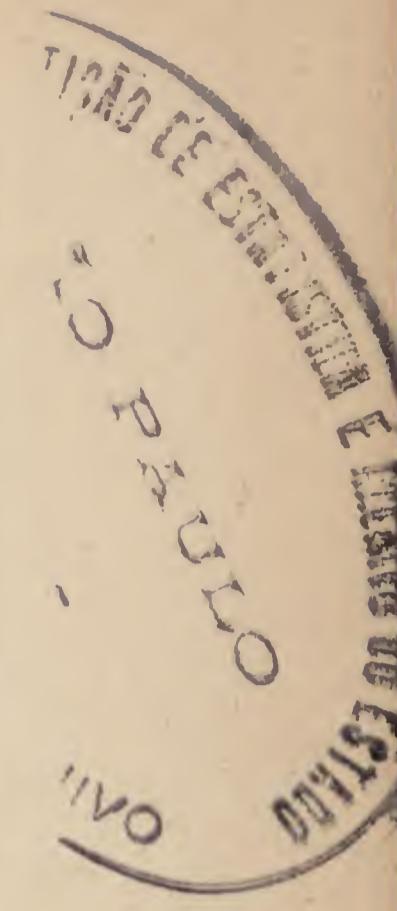
**Nota.** — As ordenadas do diagramma da lenha, multiplicados por 6, exprimem na escala em que foi feito o diagramma de carvão, o numero de toneladas d'este combustivel que substituiria a lenha gasta.

- 20000 = 1 m/m (kilometros)
- 0,lt.01 = 1 m/m
- 1000 litros = 0 m/m 33
- 1:000\$000 = 0 m/m 75

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

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

Designação	LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
	Quantidade em m <sup>3</sup>	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg	Valor em réis
1905	Locomotivas em serviço de trens.	113402,70	293:119\$610	49510,25	23:064\$946	19179,00
	, , , do lastro	7398,00	19:289\$800	2028,75	912\$284	630,50
	Total.	120800,70	312:409\$410	51539,00	23:977\$230	19809,50
	Vehiculos.	—	—	20141,00	7:053\$020	41,00
1904	Total geral.	120800,70	312:409\$410	71680,00	31:030\$250	19850,50
	Locomotivas em serviço de trens.	112321,00	297:924\$600	52461,00	30:278\$044	21062,50
	, , , do lastro	9138,00	24:457\$660	2955,00	1:648\$351	941,50
	Total.	121459,00	322:382\$260	55416,00	31:926\$395	22004,00
AUS	Vehiculos.	—	—	19710,00	9:940\$794	15,00
	Total geral.	121459,00	322:382\$260	75126,00	41:867\$189	22019,00



A comparação dos dois últimos annos fornece o seguinte quadro:

Anos	Designação	LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em mtr. <sup>3</sup>	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
Diff. em 1905	Locomotivas . . . . .	— 658,30	— 9:972\$850	— 3877	— 7:949\$165	— 2194,50	— 460\$028
	Vehiculos . . . . .	—	—	+ 431	— 2:887\$774	+ 26,00	+ 15\$955
	Total geral. . . . .	— 658,30	— 9:972\$850	— 3446	— 10:836\$939	— 2168,50	— 444\$073

O preço médio d'esses materiaes foi:

Em 1905	Em 1904	Diferença em 1905
2\$586,1	2\$654,2	— \$068,1
\$432,9	\$557,3	— \$124,4
\$619,1	\$578,3	+ \$040,8

Por unidades de trabalho as despesas e consumo foram:

Anos	Designação	LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em mtr. <sup>3</sup>	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1905	Locomotiva kilometro	0,0724	187	0,03090	14	0,0119	7
1904	"	0,0696	184	0,03173	18	0,0126	7
1905 {	Mais.	0,0028	003	0,00083	4	0,0007	0
	Menos	.	.	.	.	.	.
1905	Vehiculo kilometro	.	.	0,00083197	\$029134	0,0000017	\$000,10
1905	"	.	.	0,00079789	\$040241	0,0000006	\$000,04
1905 {	Mais.	.	.	0,00003408	\$011107	0,0000011	\$000,06
	Menos	.	.	.	.	.	.

BITOLA DE 1,"00

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

Número das locomotivas	Typo de locomotivas	Número médio de veículos rebocados	Consumo kilometrico médio		
			Lenha mtrs. <sup>3</sup>	Oleos litros	Estopa kilogrammas
1, 7, 8, 11 a 13, 16 e 17.	Passageiros	6.74	0.48	0.29	0.11
3 a 5.	Cargas	14.00	0.95	0.44	0.19
9 a 10	Passageiros	7.08	0.85	0.24	0.11
24.	»	3.93	0.49	0.31	0.09
14, 15, 18, 19, 21 a 23 e 26.	Cargas	20.00	0.77	0.35	0.14
28 a 30 e 35 a 40.	Passageiros	8.35	0.68	0.26	0.10
25, 31 à 34, 41 a 52.	Cargas	22.97	0.81	0.34	0.12
53 a 55	»	17.96	0.73	0.33	0.11
56 a 59	Manobra	.	0.88	0.24	0.15
60 a 62	Passageiros	23.55	0.69	0.28	0.10

Se referirmos as despesas de condução de trens em pessoal e material ás unidades de trabalho, tereímos, em 1905 e 1904, os seguintes resultados comparativos:

*BRITOLA DE 0,<sup>m</sup>60 — (Ramal de Santa Rita)*

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, nas locomotivas e nos veículos foi:

Anos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m. <sup>3</sup>	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1905{	Locomotivas . . . . .	3.156	9.344\$020	1.356	649\$060	498	308\$230
	Veículos . . . . .	.. . . .	.. . . .	256	179\$200	20	13\$300
	Total . . . . .	3.156	9.344\$020	1.612	828\$260	518	321\$530
1904{	Locomotivas . . . . .	3.011	9.311\$020	1.349	706\$265	485	280\$570
	Veículos . . . . .	.. . . .	.. . . .	476	325\$320	15	8\$300
	Total . . . . .	3.011	9.311\$020	1.825	1.031\$585	500	288\$870

A comparação dos dois últimos annos, fornece o quadro seguinte:

Anos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Diferença em m. <sup>3</sup>	Diferença em réis	Diferença em litros	Diferença em réis	Diferença em kg.	Diferença em réis
Diff. em 1905	Locomotivas . . . . .	+ 145	+ 33\$000	+ 7	- 57\$205	+ 13	+ 27\$660
	Vehiculos . . . . .	. . . . .	. . . . .	- 220	- 146\$320	+ 5	+ 5\$000
1905	Total . . . . .	+ 145	+ 33\$000	- 213	- 203\$525	+ 18	+ 42\$660

O preço médio d'esses materiaes foi:

Em 1905	Em 1904	Diferença em 1905
2\$960,7•	3\$092,3	— \$131,6
\$513,8	\$565,2	— \$051,4
\$620,7	\$577,0	+ \$043,7

Por unidade de trabalho as despesas e consumo foram:

Anos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m. <sup>3</sup>	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1995..	Locomotiva kilometro ..	0,056	\$168	0,0244	\$117	0,0089	\$005,5
1904..	,	0,053	\$163	0,0240	\$124	0,0085	\$004,0
1905 {	Mais ..	0,003	\$005	0,0004	•	0,0004	\$001,5
	Menos ..	..	..	..	•	..	..
1905..	Vehiculo kilometro ..	..	..	0,00072	\$000,506	0,00005	\$000,0375
1904..	"	..	..	0,00134	\$000,914	0,00005	\$000,0233
1905 {	Mais ..	..	..	..	..	..	\$000,0142
	Menos ..	..	..	..	..	0,00062	..
				..	•	\$000,408	..
				..	..	0,00000	..

BITOLA DE 0<sup>m</sup>,60 (*Linha Descalvadense*)

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos veículos foi:

Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
	Quantidade em mtrs. <sup>s</sup>	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
Locomotivas	922	2:733\$620	454	217\$410	167	104\$790
Veículos	...	...	166	123\$200	10	6\$260
Total	922	2:733\$620	620	340\$610	177	111\$050
Locomotivas	949	2:933\$550	699	384\$500	206	117\$910
Veículos	...	...	226	170\$220	15	8\$980
Total	949	2:933\$550	925	554\$720	221	126\$890

A comparação dos dois últimos annos. fornece o quadro seguinte:

O N N A	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Diferença em mtrs. <sup>3</sup>	Diferença em réis	Diferença em litros	Diferença em réis	Diferença em kg.	Diferença em réis
Diff. em 1905	Locomotivas . . . . .	— 27	— 199\$930	— 245	— 167\$090	— 39	— 13\$120.
	Véhiculos . . . . .	. . . . .	. . . . .	— 60	— 47\$020	— 5	— 2\$720
	Total . . . . .	— 27	— 199\$930	— 305	— 214\$110	— 44	— 15\$840

O preço médio d'esses materiais foi:

Em 1905	Em 1904	Diferença em 1905
2\$880,5	3\$091,2	— \$210,7
\$549,3	\$599,6	— \$50,3
\$627,0	\$574,0	+ \$53,0

Por unidade de trabalho as despesas de consumo foram:

## Reparação do material rodante

### Locomotivas

#### BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

Durante o anno de 1905 sofreram reparações geraes, nas officinas de Jundiahy, as locomotivas de bitola da 1,<sup>m</sup>60, de n.<sup>os</sup> 4, 5, 14, 15, 19, 21, 24, 30, 32, 35, 36, 38, 42, 44, 45, 48, 50, 55, 59, 61, 62, 64, 67, 68, 69 e as locomotivas da bitola de 0,<sup>m</sup>60, de n.<sup>os</sup> 4, 6, 7, sendo 25 da bitola de 1,<sup>m</sup>60 e 3 da bitola 0,<sup>m</sup>60.

Fizeram-se concertos de menor importancia nas locomotivas da bitola de 1,<sup>m</sup>60, de n.<sup>os</sup> 5, 23, 26, 29, 39, 41, 49, 50, 56, 60 (total 10).

Nas reparações acima referidas não foram incluidas as de natureza mais simples, feitas nos depositos.

Foram collocados nas locomotivas de n.<sup>os</sup> 42, 45, 55, 56, 68 (bitola de 1.<sup>m</sup>60) espelhos tubulares novos, de n.<sup>o</sup> 42, rodas novas, e den.<sup>o</sup> 45 cylindros novos; na locomotiva n.<sup>o</sup> 1 (bitola 0,<sup>m</sup>60) foi substituido o espelho tubular

Em 31 de Dezembro de 1905 achavam-se em reparações, nas officinas de Jundiahy, as locomotivas de n.<sup>os</sup> 2, 33, 38 e 47 (bitola de 1,<sup>m</sup>60).

A despesa feita com a reparação das locomotivas das bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e 0,<sup>m</sup>60, quer em Jundiahy, quer nos depositos, foi em 1905, de 385:561\$980, ou menos 42:747\$404 do que em 1904, como se vê no seguinie quadro:

	Em 1905	Em 1904	Diferença em 1905
Pessoal . . .	262:109\$200	288:337\$400	— 26:228\$200
Material . . .	123:452\$780	139:971\$984	— 16:519\$204
Total . . .	385:561\$980	428:309\$384	— 42:747\$404

As despesas com reparação de locomotivas, referindo ás unidades de trabalho, offerecem em 1905 e 1904 o seguinte confronto:

Annos	Importancia média das reparações					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Em 1905	\$260	\$122	\$382	\$154	\$073	\$227
Em 1904	\$283	\$137	\$420	\$167	\$081	\$248
1905 { Mais . . . .	\$023	\$015	\$038	\$013	\$008	\$021

Os diagrammas n.os 11, 12, 13 e 14 permitem comparar as despesas com reparação de locomotivas das bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e 0,<sup>m</sup>60 no periodo de 1892 a 1905; os diagrammas numeros 15 e 16 mostram a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo.

Conforme tinhamos indicado no relatorio do anno anterior, foi adquirida uma installação completa de ar comprimido para ferramentas portateis, elevadores, etc., que permittirá diminuir consideravelmente a despesa de pessoal, cujo accrescimo tinhamos assignalado antes.

No mesmo intuito foram encommendadas installações electricas para as officinas de Jundiahy e Rio Claro, afim de transformar o systema de transmissões de força por correias e cabos, que até agora temos usado, em movimento directo das machinas-ferramentas por motores electricos.

#### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

Em 1905 foram feitas nas officinas de Rio Claro reparações geraes nas 21 locomotivas seguintes: n.os 5, 12, 16, 17, 19, 28, 29, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 48, 51, 52 e 54.

Tiveram reparações leves, além de algumas locomotivas já citadas nas listas precedentes, as locomotivas n.os 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 18, 21, 22, 23, 25,

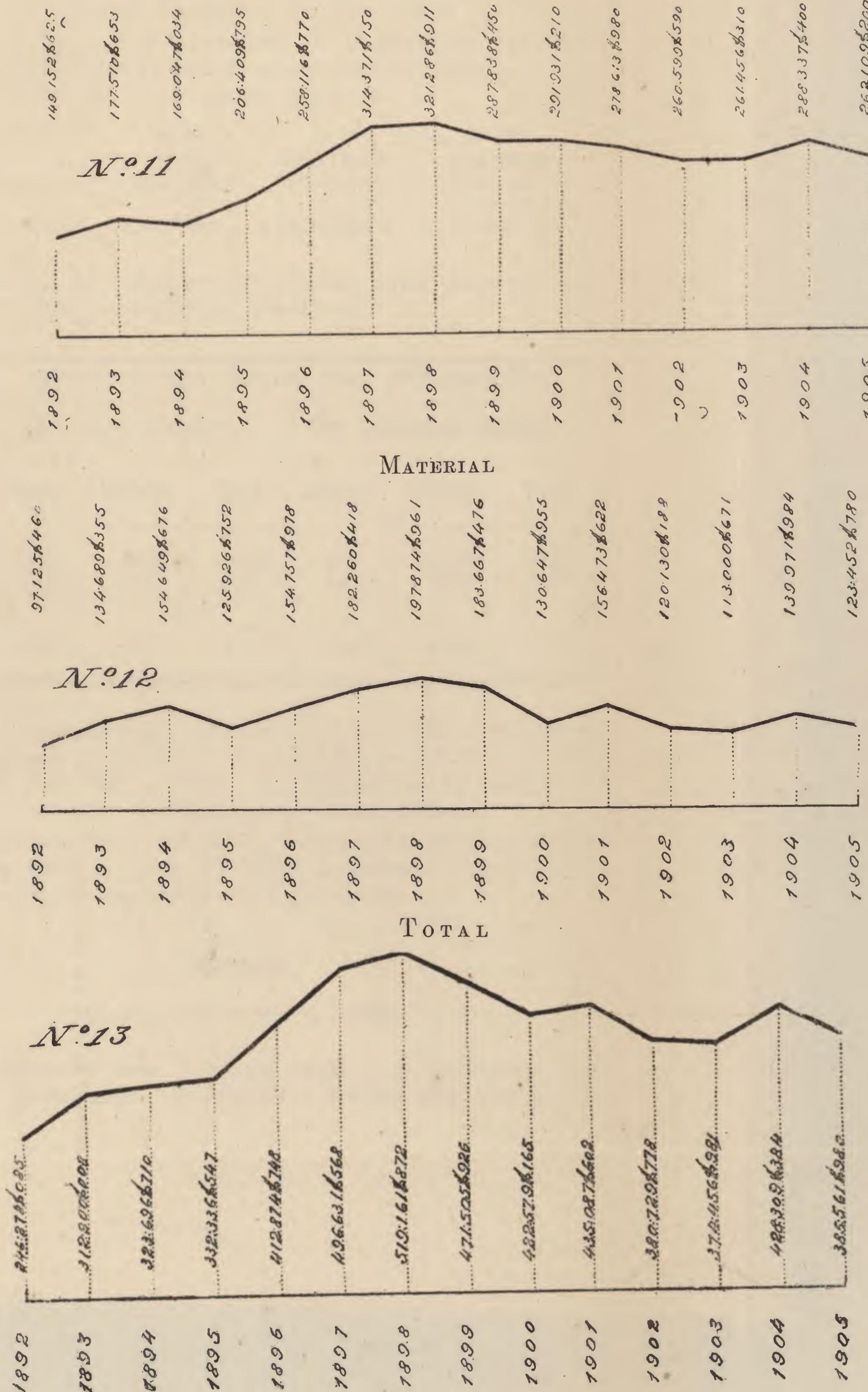
1905

## Reparação de locomotivas

BITOLAS DE 1.<sup>m</sup>60 E 0.<sup>m</sup>60

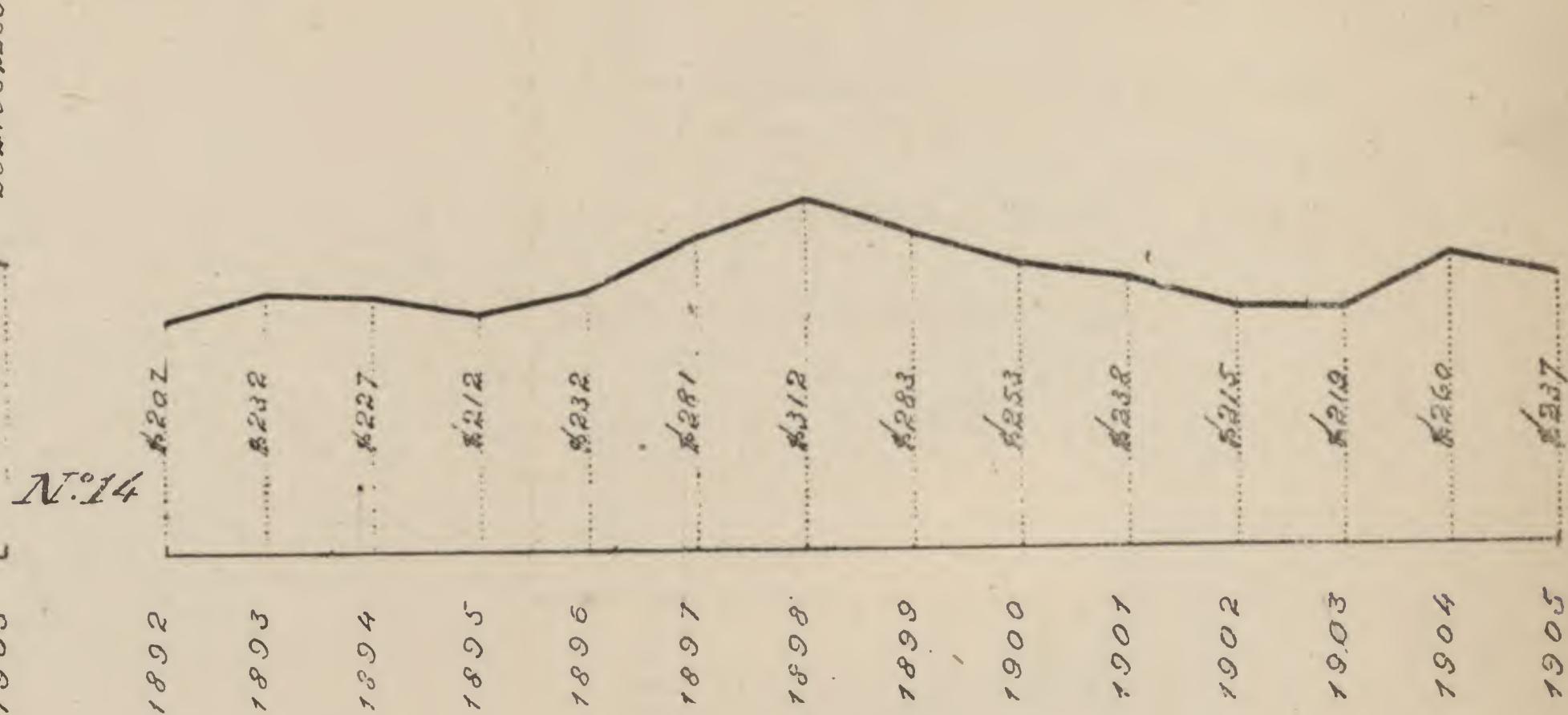
PESSOAL

1 m/m = 10:000\$000

BITOLAS DE 1.<sup>m</sup>60 E 0.<sup>m</sup>60

Custo das reparações por locomotiva-kilometro

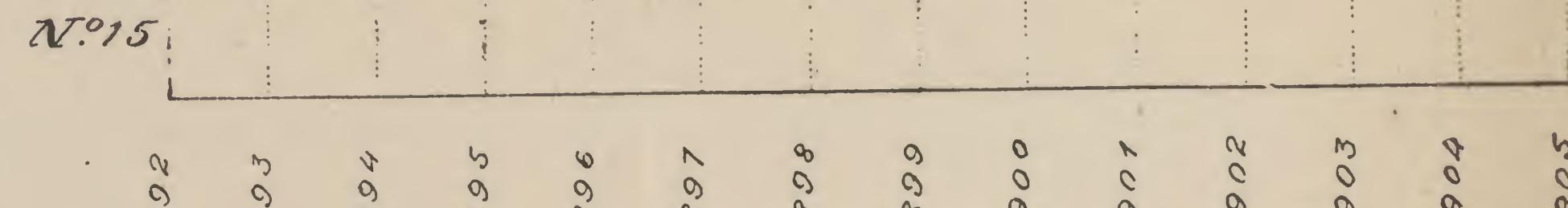
1 m/m = 10 réis.



## Número de locomotivas

BITOLA DE 1.<sup>m</sup>60

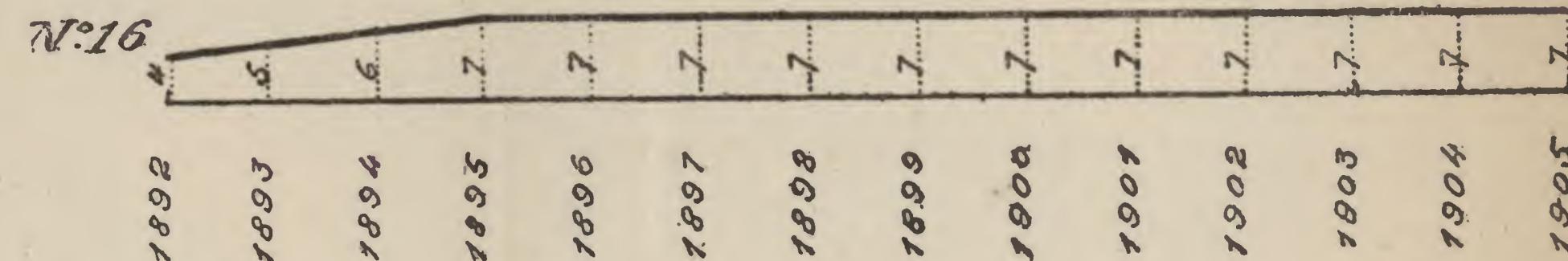
0 m/m 5 = 1 locomotiva



## Número de locomotivas

BITOLA DE 0.<sup>m</sup>60

1 m/m = 1 locomotiva



26, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 40, 44, 45, 46, 49, 50, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 61 e 62. Na caldeira da locomotiva n.<sup>o</sup> 37 foram collocados espelhos e tubos novos.

A despesa com a reparação de locomotivas em 1905 importou em Rs. 258:004\$352, ou menos 39:910\$093 do que em 1904, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Pessoal . . .	171:984\$940	192:478\$860	— 20:493\$920
Material . . .	86:019\$412	105:435\$585	— 19:416\$173
Total . . .	258:004\$352	297:914\$445	— 39:910\$093

Referidas ás unidades de trabalho, estas despesas dão em 1905 e 1904 os seguintes resultados:

ANNOS	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Em 1905 .	\$126	\$063	\$189	\$103	\$052	\$155
Em 1904 .	\$133	\$073	\$206	\$108	\$060	\$168
1905 { Mais .	\$007	\$010	\$017	\$005	\$008	\$013
Menos .						

Os diagrammas 17, 18, 19 e 20 permitem comparar a despesa com a reparação de locomotivas da bitola de 1,<sup>m</sup>00, no periodo de 1892 a 1905. O diagramma 21 mostra a variação do numero de locomotivas n'esse periodo.

O diagramma n.<sup>o</sup> 19 nos mostra que no ultimo decenio (de 1896 a 1905) o anno de 1905 apresenta a menor despesa na verba de reparação de locomotivas.

## Carros

### BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

As despesas com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, de correio e breaks das bitolas de

1,<sup>m</sup> 60 e 0,<sup>m</sup> 60, durante o anno de 1905 foi de 139:644\$799 réis, ou mais 172\$797 réis do que em 1904, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Pessoal . . . . .	104:406\$300	98:771\$400	+ 5:634\$900
Material . . . . .	35:138\$499	40:600\$602	- 5:462\$103
Total . . . . .	139:544\$799	139:372\$002	+ 172\$797

Referindo as despesas acima mencionadas ás unidades de trabalho, teremos:

Annos	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1905 . . . . .	\$020	\$007	\$027
Em 1904 . . . . .	\$019	\$008	\$027
Em 1905 { Mais . . . . .	\$001	. . . . .	. . . . .
{ Menos . . . . .	. . . . .	\$001	. . . . .

#### BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 00

A despesa com a reparação de carros de passageiros, de correio e breaks, durante o anno de 1905, foi de 131:949\$311, ou menos 3:561\$788 do que em 1904, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Pessoal . . . . .	91:233\$290	88:777\$190	+ 2:456\$100
Material . . . . .	40:716\$021	46:733\$809	- 6:017\$888
Total . . . . .	131:949\$311	135:510\$999	- 3:561\$788

Por unidade de trabalho temos o resultado seguinte:

Annos	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1905 . . . . .	\$017	\$008	\$025
Em 1904 . . . . .	\$016	\$008	\$024
Em 1905 { Mais . . . . .	\$001	. . . . .	\$001
{ Menos . . . . .	. . . . .	\$001	. . . . .

1905

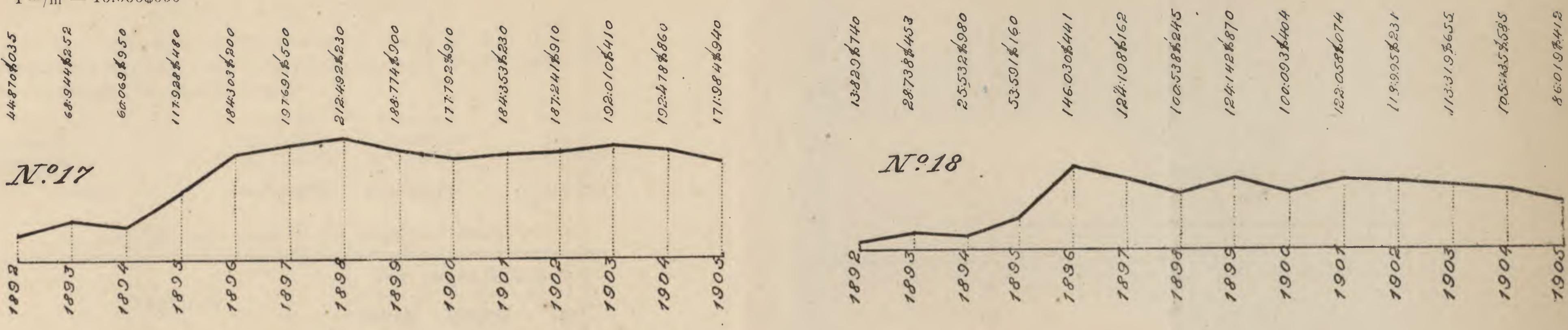
### Despesas com reparação de Locomotivas

PESSOAL

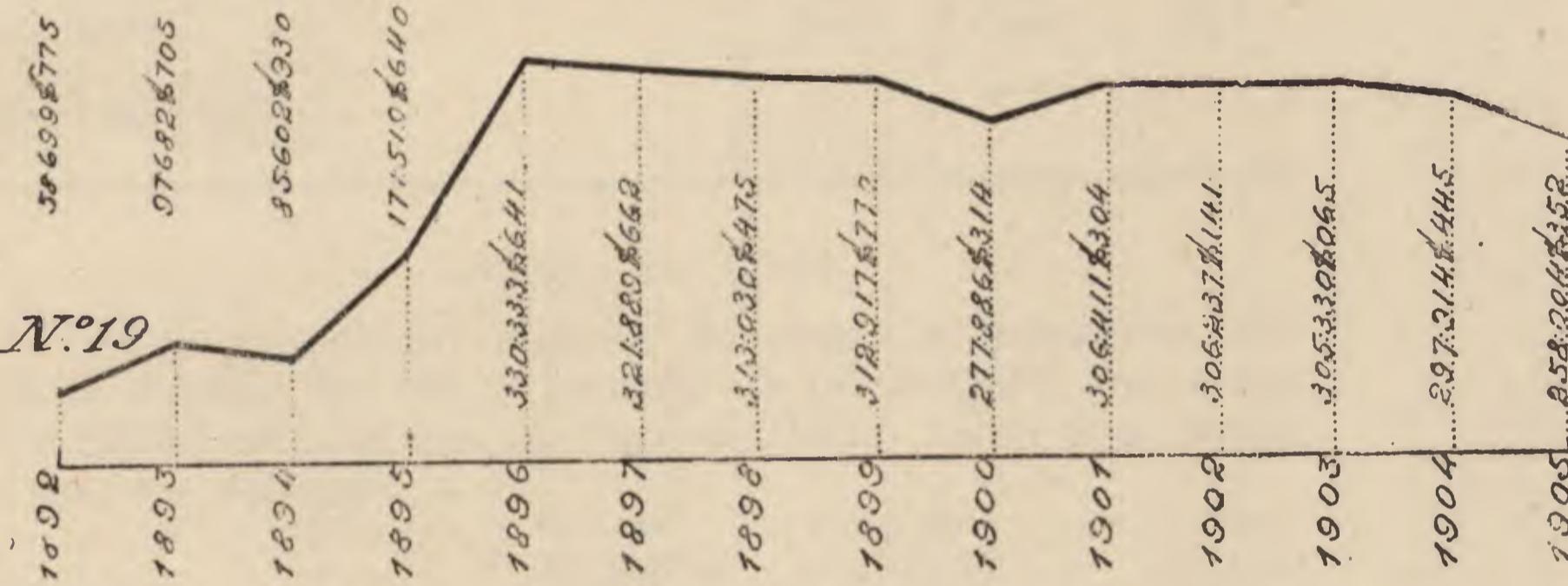
BITOLA DE 1<sup>m</sup>00

MATERIAL

1 m/m = 10:000\$000



TOTAL



Custo das reparações por locomotiva-kilometro

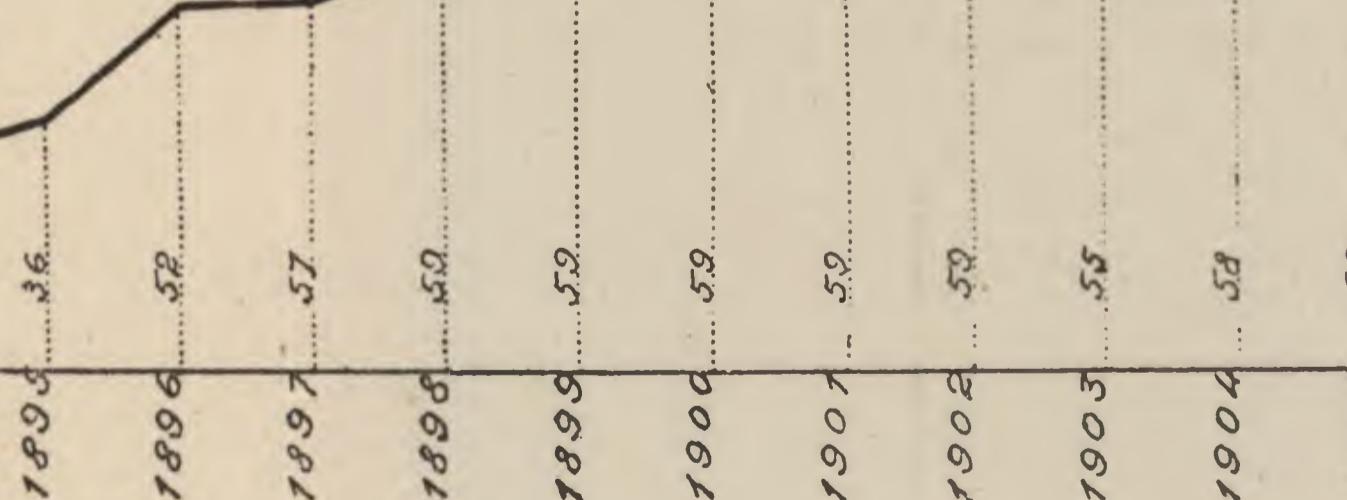
1 m/m = 10 réis.



Numero de Locomotivas

0 m/m 5 = 1 locomotiva

N.º 21



### Vagões

#### BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

Com a reparação de vagões das bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e 0,<sup>m</sup>60 se despendeu durante o anno de 1905 a quantia de 326:566\$150, como consta do quadro seguinte:

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Pessoal . . . . .	181:425\$640	182:169\$410	— 743\$770
Material . . . . .	145:140\$510	156:814\$334	— 11:673\$824
Total . . . . .	326:566\$150	338:983\$744	— 12:417\$594

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1905 . . . . .	\$012	\$010	\$022
Em 1904 . . . . .	\$012	\$010	\$022
Em 1905 { Mais . . . . .	· · · · ·	· · · · ·	· · · · ·
Menos . . . . .	· · · · ·	· · · · ·	· · · · ·

#### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

Com o material rodante de cargas se despendeu, durante o anno de 1905, a quantia de 195:712\$582, ou menos 3:576\$745 réis de que no anno de 1904. E' o que mostra o quadro seguinte:

	Em 1905	Em 1904	Em 1905
Pessoal . . . . .	123:185\$770	126:497\$170	— 3:311\$400
Material . . . . .	72:526\$812	72:792\$157	— 265\$345
Total . . . . .	195:712\$582	199:289\$327	— 3:576\$745

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1905 . . . . .	\$006	\$004	\$010
Em 1904 . . . . .	\$007	\$004	\$011
Em 1905 { Mais . . . . .	· · · · ·	· · · · ·	· · · · ·
Menos . . . . .	\$001	· · · · ·	\$001

Os diagrammas n.os 22, 23, 24, 25, 26 e 27 permitem comparar as despesas com as reparações de carros e vagões das bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e 0,<sup>m</sup>60 desde 1902 até 1905.

Os diagrammas n.os 28, 29, 30, 31, 32 e 33 permitem comparar as despesas com as reparações de carros e vagões na bitola de 1,<sup>m</sup>00, no periodo de 1894 a 1905.

## Recapitulação das despesas da locomoção por conta do custeio

### BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

O total das despesas da locomoção nas bitolas de 1,<sup>m</sup>60 e 0,<sup>m</sup>60, foi o seguinte:

Em 1905 . . . . .	2.268:910\$560
Em 1904 . . . . .	2.456:931\$831
Diferença para meuos em 1905. . .	188:021\$271

Os quadros seguintes mostram as despesas em 1905 e 1904, subdivididas pelas diversas verbas:

### Em 1905

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração . . . . .	93:314\$290	2:688\$752	96:003\$042
Despesas geraes das officinas . . . . .	85:704\$690	31:829\$268	117:533\$958
Conduccão de trens . . . . .	355:677\$170	701:037\$307	1.056:714\$477
Reparação de locomotivas . . . . .	262:109\$200	123:452\$780	385:561\$980
,, carros . . . . .	104:406\$300	35:138\$499	139:544\$799
,, vagões . . . . .	181:425\$640	145:140\$510	326:566\$150
Edificio Officinas . . . . .	8:050\$080	13:557\$749	21:607\$829
Conservação do material fluctuante. . . . .	3:533\$980	45\$971	3:579\$951
Obras novas . . . . .	28:662\$080	35:383\$582	64:045\$662
Luz electrica . . . . .	18:398\$600	15:927\$442	34:326\$042
Total . . . . .	1.141:282\$030	1.104:201\$860	2.245:483\$890
Contas . . . . .			23:426\$670
Total geral . . . . .			2.268:910\$560

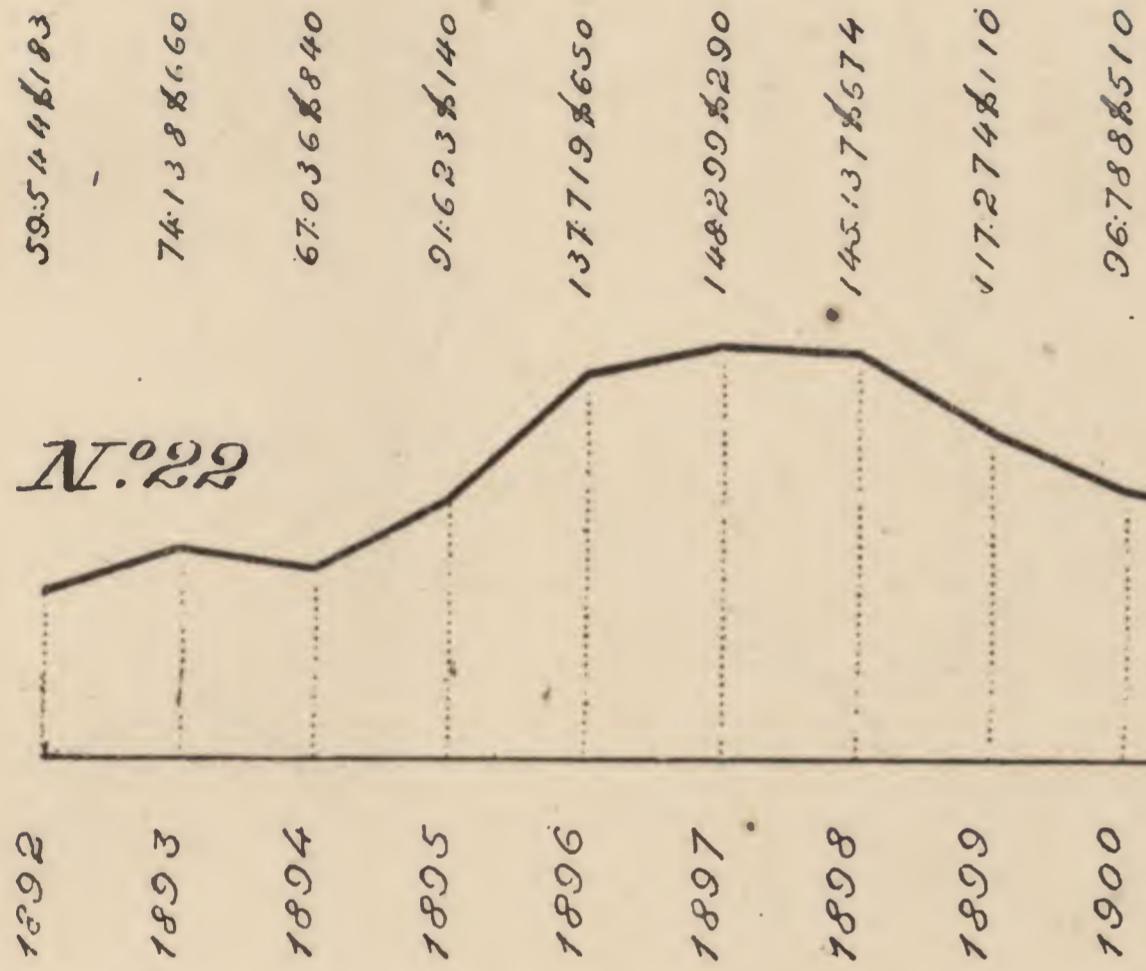
1905

### Reparações de Carros

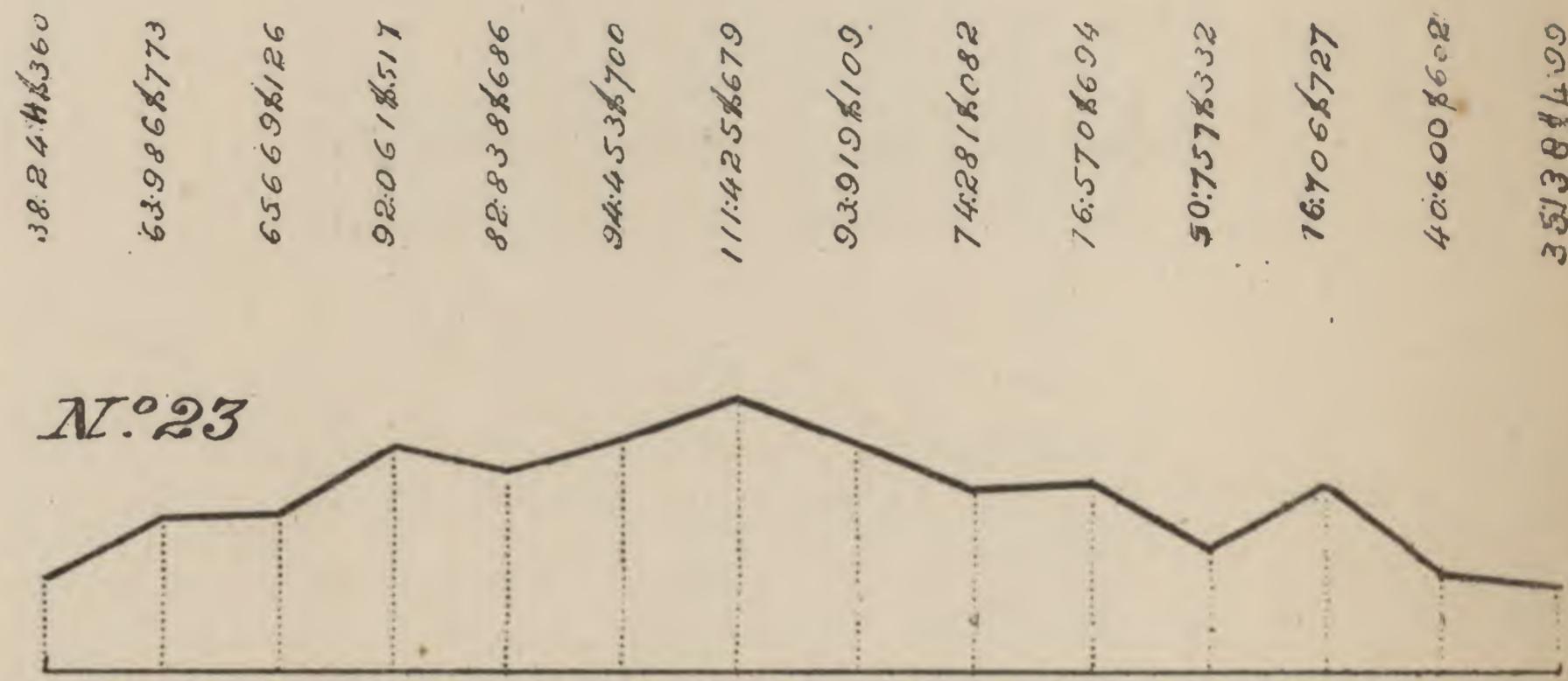
BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

#### PESSOAL

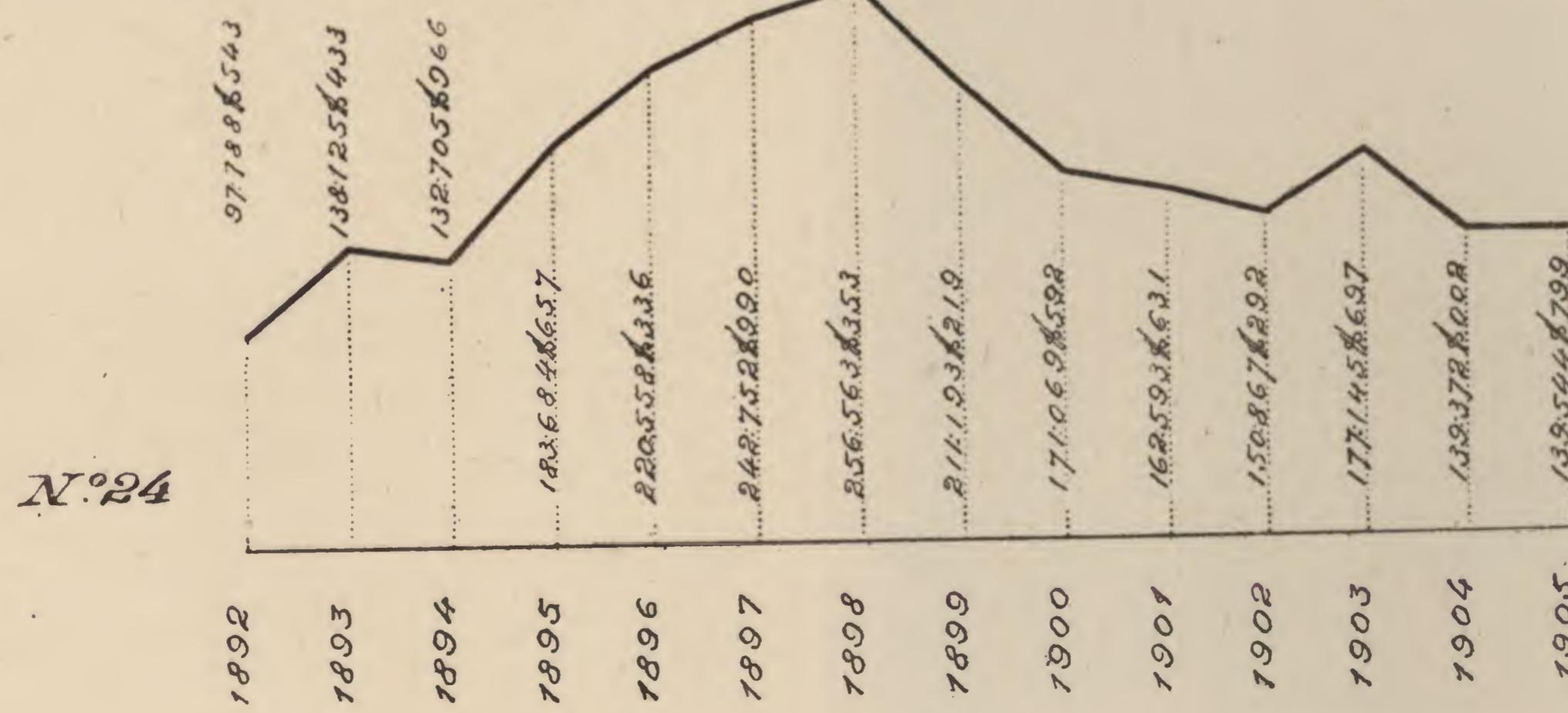
1<sup>m</sup>/m = 5:000\$000



#### MATERIAL



#### TOTAL



1905

## Reparação de Vagões

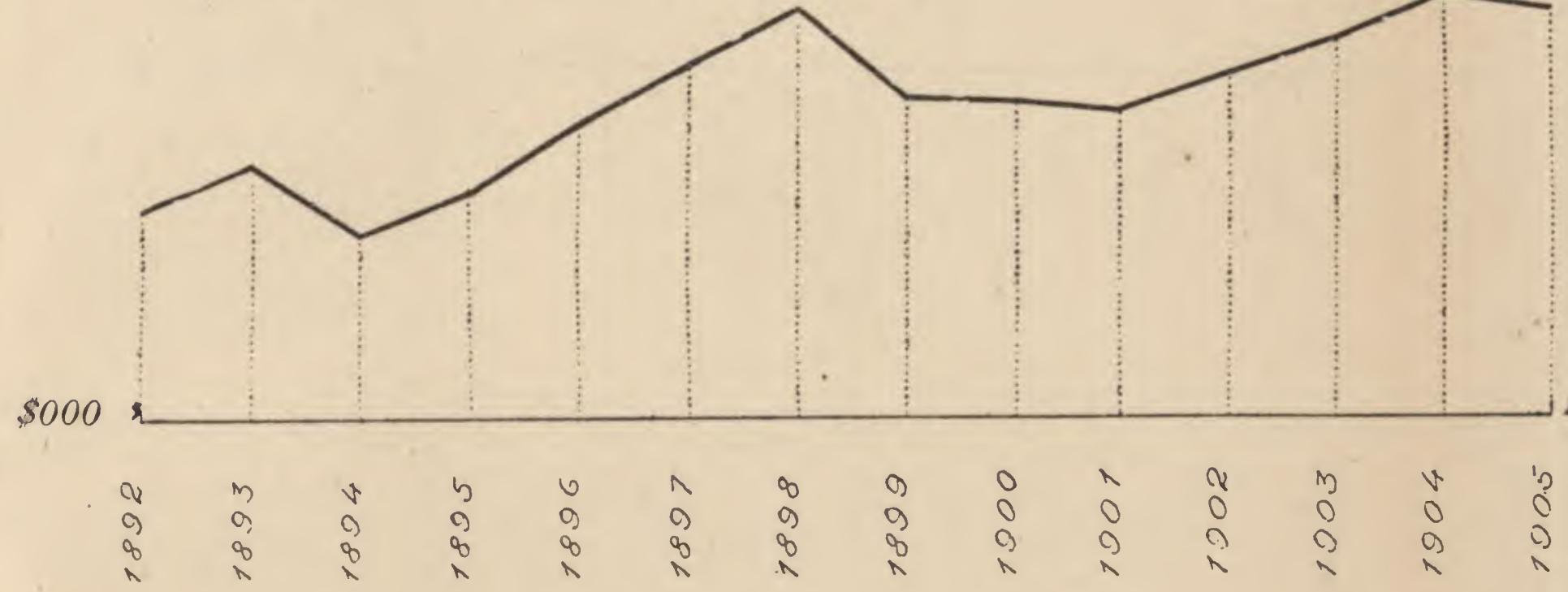
BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

## PESSOAL

1 m / m = 5:000\$000

93.4976820  
112.8376060  
82.9426722  
100.5986164  
130.5596152

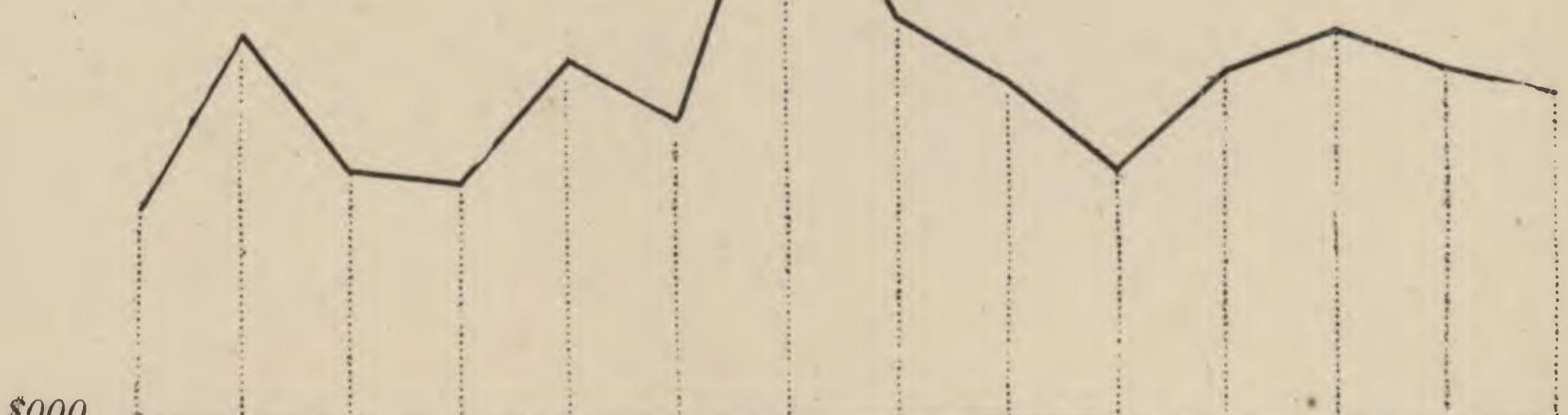
N.º 25



## MATERIAL

105.3706365  
175.4366360  
112.8186454  
107.4626589  
161.0488702  
135.5276115  
280.1296013  
179.0026180  
152.9856181  
111.4486226  
154.6386032  
171.7146462  
156.8146334  
145.1406510

N.º 26



## TOTAL



1905

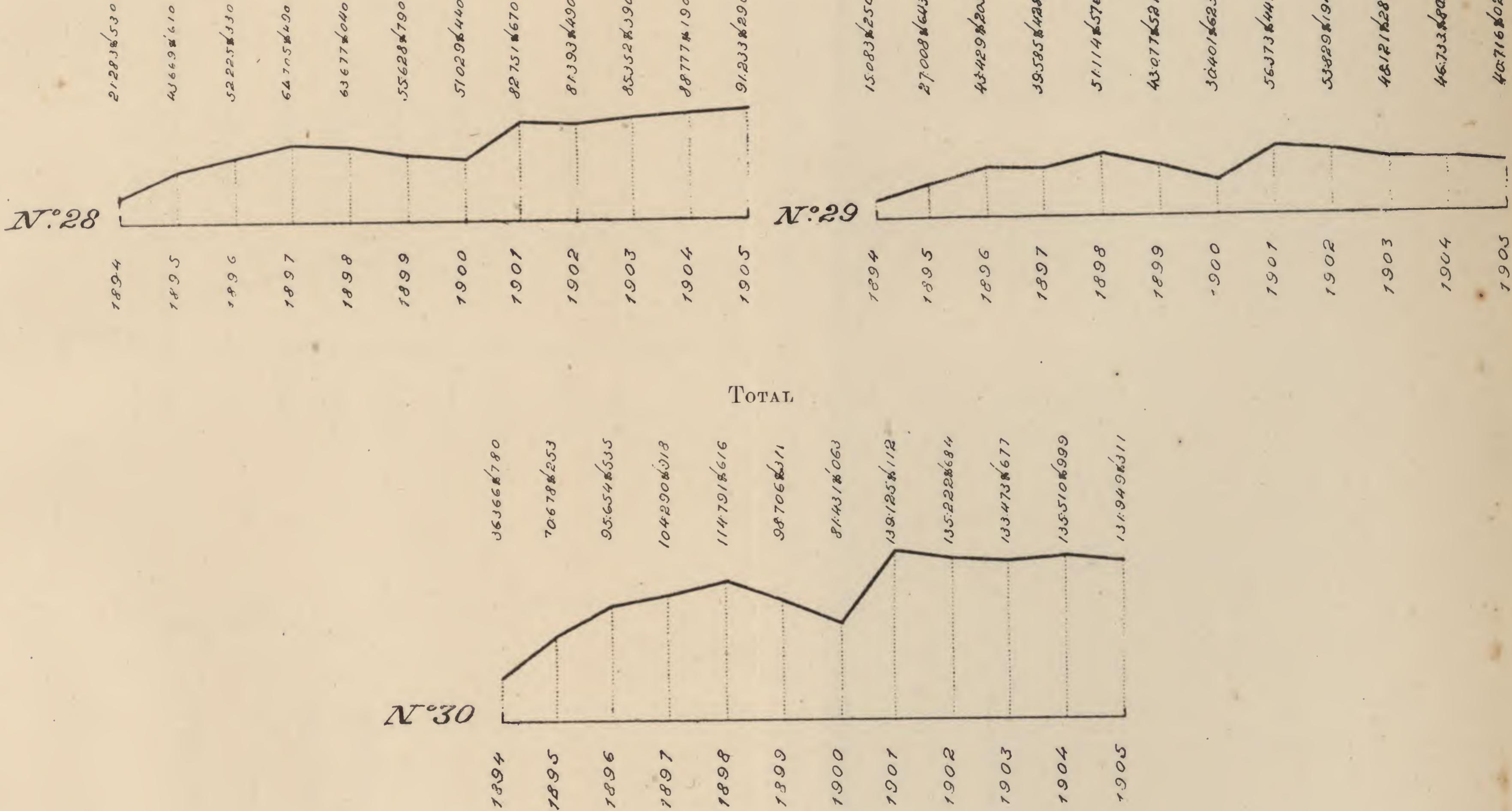
Reparações de Carros

BITOLA DE 1.<sup>m</sup>00

PESSOAL

1 m / m = 5:000\$000

MATERIAL



1905

Reparação de Vagões

BITOLA DE 1<sup>m</sup>00

PESSOAL

1 m / m = 5:000\$000

27.900\$260

48.279\$230

55.768\$240

65.933\$640

75.229\$4650

92.171\$430

102.055\$430

111.008\$750

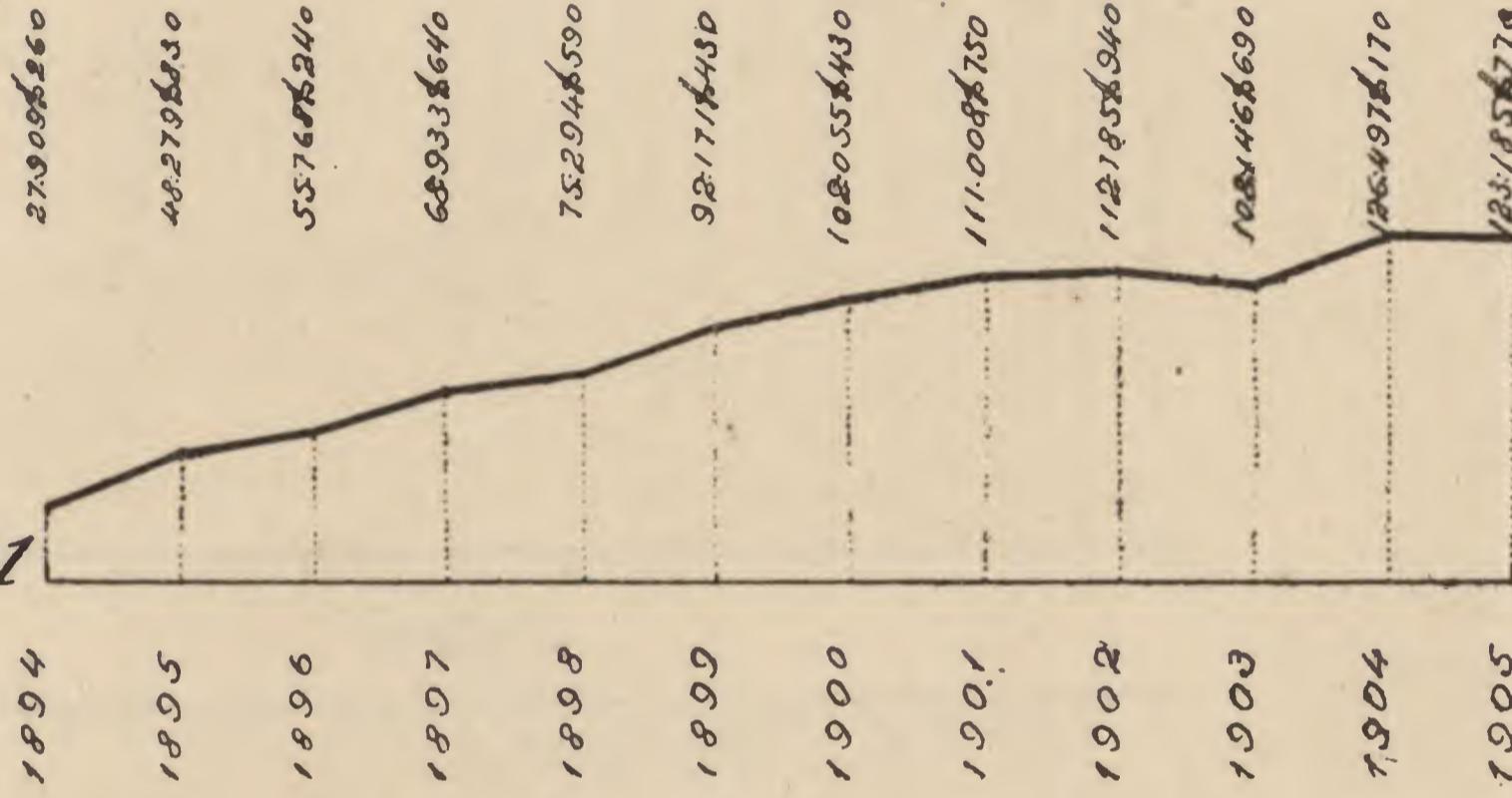
112.183\$240

103.446\$690

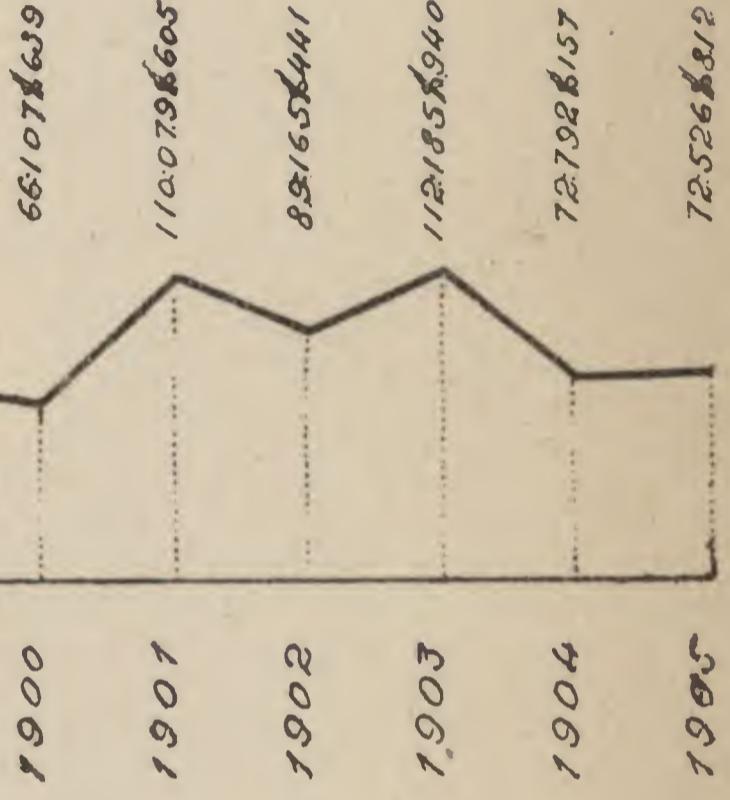
125.497\$170

123.183\$770

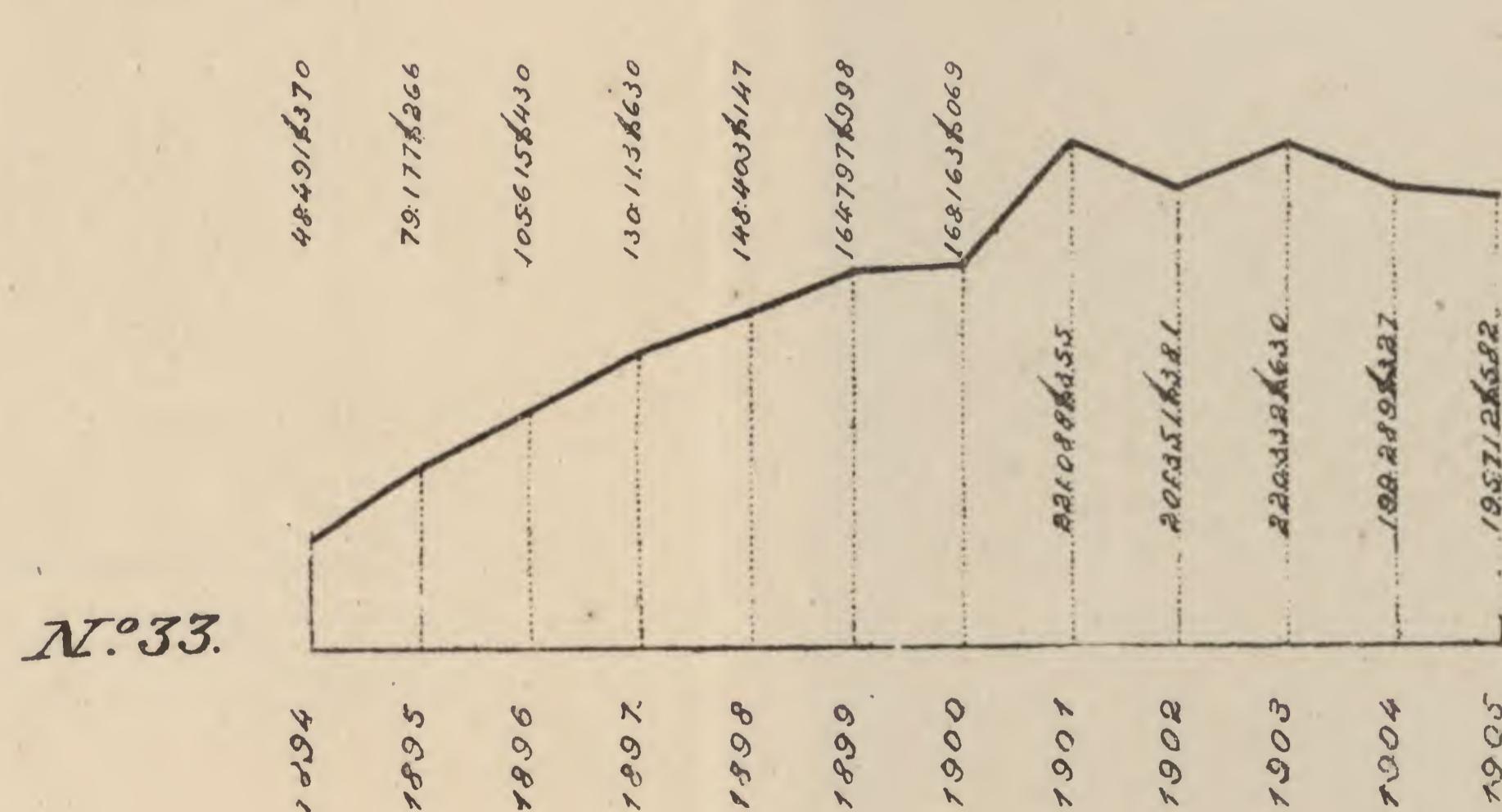
N.<sup>o</sup>31



MATERIAL



TOTAL



N.<sup>o</sup>33.

Durante o anno de 1905 foram feitas 77 reparações diversas em carros, e 375 em vagões da bitola de 1,<sup>m</sup>60, nas officinas de Jundiahy, abaixo discriminadas.

### Carros

Descrição	REPARAÇÕES			Reconstruidos	Total dos concertos	Carros envernizados e pintados
	Pequenas	Médias	Grandes			
Carros especiaes . . . . .	5	2	..	..	7	5
» de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	11	2	3	2	18	8
» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	15	5	2	..	22	8
» compostos, de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	5	4	4	..	13	8
» correio . . . . .	2	2	..	..	4	2
« de bagagem . . . . .	..	2	1	..	3	3
Breaks . . . . .	6	3	1	..	10	7
	44	20	11	2	77	41

### Vagões

Descrição	REPARAÇÕES			Reconstruidos	Total dos concertos	Vagões pintados
	Pequenas	Médias	Grandes			
Vagões para lenha, de 4 rodas .	1	3	..	1	5	4
” ” ” 8 ” .	..	1	..	..	1	1
Breaks duplos ” 4 ” .	24	44	8	4	80	56
Vagões cobertos ” 4 ” .	12	68	13	9	102	90
” abertos ” 4 ” .	4	10	23	24	61	57
” para trilhos ” 4 ” .	..	3	..	6	9	9
” gado ” 4 ” .	2	2	2	2	8	6
” lastro ” 4 ” .	..	6	1	2	9	9
” abertos ” 8 ” .	18	7	21	8	54	36
” ” 6 ” .	1	1	3	7	12	11
” cobertos ” 8 ” .	11	19	..	..	30	19
” ” 6 ” .	4	..	..	..	4	..
	77	164	71	63	375	298

Em Dezembro de 1905 começou-se com a installação do freio vacuum automatico nos vagões da bitola de 1,<sup>m</sup>60. — Em 31 de Dezembro de 1905, 22 vagões já possuam o freio e 31 o encanamento

Durante o anno de 1905 foram reparados, construidos e reconstruidos, nas officinas de Rio Claro, os seguintes veículos da bitola de 1.<sup>m</sup>00:

**Carros**

<b>Descrição</b>	<b>Reconstruidos</b>	<b>Concertos gerais</b>	<b>Concertos grandes</b>	<b>Concertos pequenos</b>	<b>Total</b>
Carros de serviço . . . . .	1	..	2	4	7
, especiaes . . . . .	2	..	..	..	2
, de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	..	3	9	10	22
, , 2. <sup>a</sup> , , , , ,	..	6	10	12	28
, compostos de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe	..	..	9	9	18
, de bagagem . . . . .	..	5	8	15	28
	3	14	38	50	105

**Observação.** — Os 3 carros reconstruidos foram apropriados da bitola de 1.<sup>m</sup>60 para a bitola de 1.<sup>m</sup>00.

**Vagões**

<b>Descrição</b>	<b>Construidos</b>	<b>Reconstruidos</b>	<b>Concertos grandes</b>	<b>Concertos pequenos</b>	<b>Total</b>
Vagões cobertos . . . . .	..	..	231	173	404
, abertos . . . . .	7	45	55	39	146
, para gado . . . . .	..	7	10	7	24
	7	52	296	219	574

Os concertos de maior importancia nos veículos das bitolas de 0.<sup>m</sup>60, foram feitos nas officinas de Jundiahy. — No correr do anno de 1905, foram reparados:

*Vehiculos do Ramal de Santa Rita:*

2 carros, sendo 1 de 1.<sup>a</sup> e o outro de 2.<sup>a</sup> classe. — Ambos soffreram médias reparações e foram pintados e envernizados.

1 vagão teve grande reparação e foi pintado.

*Vehiculos da Linha Descalvadense:*

1 carro de 2.<sup>a</sup> classe teve média reparação; foi pintado e envernizado.

2 vagões cobertos. — Um soffreu grande e outro média reparação; ambos foram pintados.

---

**Installação de luz electrica nos carros**

A 31 de Dezembro de 1905 possuam illuminação electrica, os seguintes carros:

Carros de serviço . . . . .	3
„ „ 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	16
„ „ 2. <sup>a</sup> „ . . . . .	12
„ compostos de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	3
Breaks . . . . .	3
Total. . . . .	37 carros

**Em 1904**

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração . . . . .	73:253\$222	2:906\$925	76:160\$147
Despesas geraes das officinas .	75:571\$950	36:432\$907	112:004\$857
Conduccão de trens . . . . .	387:736\$030	731:947\$546	1.119:683\$576
Reparações de locomotivas .	288:337\$400	139:971\$984	428:309\$384
„ „ carros . . . . .	98:771\$400	40:600\$602	139:372\$002
„ „ vagões . . . . .	182:169\$410	156:814\$334	338:983\$744
Edificios Officinas . . . . .	8:613\$720	6:002\$086	14:615\$806
Conservação material fluctuante	3:756\$000	62\$230	3:818\$230
Obras novas . . . . .	56:275\$100	66:284\$916	122:560\$016
Luz electrica . . . . .	28:447\$980	32:031\$349	60:479\$329
Total. . . . .	1.202:932\$212	1.213:054\$879	2.415:987\$091
Contas . . . . .			40:944\$740
Total geral. . . . .			2.456:931\$831

Os totaes da mesma especie correspondentes aos dois annos, comparados entre si, mostram em 1905 as seguintes diferenças:

	Para mais	Para menos
Administração . . . . .	19:842\$895	. . . . .
Despesas geraes das officinas . . . . .	5:529\$101	. . . . .
Conduçao de trens . . . . .	. . . . .	62:969\$099
Reparações de locomotivas . . . . .	. . . . .	42:747\$404
,,     ,, carros . . . . .	172\$797	. . . . .
,,     ,, vagões . . . . .	. . . . .	12:417\$594
Edificios, Officinas . . . . .	6:992\$023	. . . . .
Conservação do material fluctuante . . . . .	. . . . .	238\$279
Obras novas . . . . .	. . . . .	58:514\$354
Luz electrica . . . . .	. . . . .	26:153\$287
Contas . . . . .	. . . . .	17:518\$070
 Total . . . . .	 32:536\$816	220:558\$087
 Differença total . . . . .	 . . . . .	188:021\$271

Com obras novas, por conta da locomoçao, despenderam-se 64:705\$912, distribuidos pela seguinte forma:

Caldeira e martellete . . . . .	3:717\$403
Forno novo da ferraria . . . . .	9:639\$359
Burrinhos . . . . .	647\$730
Apparelhos para ar comprimido . . . . .	2:761\$094
Abastecimento de agua, Campinas . . . . .	7:050\$182
Caixilhos . . . . .	5:245\$826
Columna de agua, Cordeiro . . . . .	1:924\$140
Telhado almoxarifado . . . . .	6:352\$043
Telhado caldeiraria . . . . .	1:010\$813
Locomovel para movimento das officinas . . . . .	845\$825
Guindaste movel . . . . .	3:310\$120
Girador para rodas . . . . .	1:055\$970
Tornos novos . . . . .	1:691\$577
Tornos novos para bancada . . . . .	711\$460
Andaime para pintores . . . . .	1:028\$215
Elevadores de ar comprimido . . . . .	1:395\$590
Montagem de machinismo para as officinas . . . . .	18\$000
Instalação de luz electrica em carros . . . . .	13:034\$850
Apparelho para incendio em Campinas . . . . .	3:265\$715
 Total . . . . .	 64:705\$912

Para conservação do edifício das officinas e substituição de telhados e assoalhos, despendeu-se, em 1905 21:6078829 réis.

Referindo as despesas de 1905 e 1904 ás unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados:

Designação	1905	1904	Diferença em 1905	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro . . .	2\$247	2\$367	. . .	\$120
Por locomotiva-kilometro . .	1\$335	1\$402	. . .	\$067
Por veículo-kilometro . . .	\$107	\$112	. . .	\$005

Considerando apenas os serviço retribuidos, temos o seguinte quadro comparativo dos dois ultimos annos:

Designação	1905	1904	Diferença em 1905	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro . . .	2\$385	2\$536	. . .	\$150
Por veículo-kilometro . . .	\$110	\$118	. . .	\$008
Por tonelada-kilometro de peso util. . . . .	\$033	\$034	. . .	\$001

#### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

O total das despesas da locomoção na bitola de 1,<sup>m</sup>00, foi o seguinte:

Em 1905. . . . .	1.393:581\$915
Em 1904. . . . .	1.462:288\$725
Diferença para menos em 1905. . .	68:706\$810

Os quadros seguintes mostram as despesas em 1905 e 1904, subdivididas pelas diversas verbas:

**Em 1905**

<b>Designação</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Total</b>
Administração . . . . .	63:409\$235	1:785\$614	65:194\$849
Despesas geraes das officinas	63:664\$115	22:804\$855	86:468\$970
Conduçao de trens . . . .	289:677\$970	348:443\$380	638:121\$350
Reparaçao de locomotivas .	171:984\$940	86:019\$412	258:004\$352
,,      carros. . . .	91:233\$290	40:716\$021	131:949\$311
,,      vagões. . . .	123:185\$770	72:526\$812	195:712\$582
Edificios Officinas. . . .	10:847\$440	5:188\$361	16:035\$801
Obras novas . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Luz electrica . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
<b>Total</b> . . . . .	<b>814:002\$760</b>	<b>577:484\$455</b>	<b>1.391:487\$215</b>
Contas . . . . .	. . . . .	. . . . .	<b>2:094\$700</b>
<b>Total geral</b> . . . . .	. . . . .	. . . . .	<b>1.393:581\$915</b>

**Em 1904**

<b>Designação</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Total</b>
Administração. . . . .	54:412\$678	2:822\$600	57:235\$278
Despesas geraes das officinas	65:028\$070	24:744\$901	89:772\$971
Conduçao de trens . . . .	308:807\$970	362:304\$852	671:112\$822
Reparaçao das locomotivas.	192:478\$860	105:435\$585	297:914\$445
,,      de carros. . . .	88:777\$190	46:733\$809	135:510\$999
,,      vagões. . . .	126:497\$170	72:792\$157	199:289\$327
Edificios Officinas. . . .	3:006\$570	1:649\$543	4:656\$113
Obras novas . . . . .	1:382\$230	458\$990	1:841\$220
Luz electrica . . . . .	51\$740	. . . . .	51\$740
<b>Total</b> . . . . .	<b>840:442\$478</b>	<b>616:942\$437</b>	<b>1.457:384\$915</b>
Contas . . . . .	. . . . .	. . . . .	<b>4:903\$810</b>
<b>Total geral</b> . . . . .	. . . . .	. . . . .	<b>1.462:288\$725</b>

A comparação entre os totaes da mesma especie, correspondente aos dois ultimos annos, dá as seguintes differenças para o anno de 1905.

	Para mais	Para menos
Administração . . . . .	7:959\$571	
Despesas geraes das officinas . . . . .		3:304\$001
Conduçāo de trens . . . . .		32:991\$472
Reparaçāo de locomotivas.		39:910\$093
,,    carros. . . . .		3:561\$688
,,    vagões . . . . .		3:576\$745
Edificios Officinas . . . . .	11:379\$688	
Obras novas . . . . .		1:841\$220
Luz electrica . . . . .		51\$740
Contas . . . . .		2:809\$110
 Total . . . . .	 19:339\$259	88:046\$069
Differença para menos . . . . .		68:706\$810

Referindo as despesas de 1905 e 1904 ás unidades de trabalho, obtemos o seguinte resultado:

Designação	1905	1904	Diferença em 1905	
			Para mais	Para menos
Por trem - kilometro . . . . .	1\$019	1\$006	\$013	.
Por locomotiva - kilometro . . . . .	\$835	\$821	\$014	.
Por vehiculo - kilometro . . . . .	\$058	\$059	.	\$001

Considerando apenas os serviços retribuidos, temos o seguinte quadro comparativo dos dois ultimos annos.

Designação	1905	1904	Diferença em 1905	
			Para mais	Para menos
Por trem - kilometro . . . . .	1\$086	1\$075	\$011	.
Por vehiculo - kilometro . . . . .	\$062	\$065	.	\$003
Por tonelada - kilometro de peso util . . . . .	\$029	\$034	.	\$005

Para melhor comparar as despesas da locomoção nas diferentes secções, damos em seguida alguns quadros e diagrammas, abrangendo dados dos ultimos annos.

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes dos materiaes de condução de trens na bitola de 1.<sup>m</sup> 60, desde 1892 A ultima colunna foi reservada para o preço de lenha da bitola de 1.<sup>m</sup> 00.

Annos	Carvão	Lenha	Estopa	Oleos	Lenha m <sup>3</sup>
	tonelada	metro / <sup>2</sup>	kilogramma	1 litro	Bitola de 1. <sup>m</sup> 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
1903	46\$664	3\$251	\$.480	\$.556	2\$653
1904	41\$062	3\$080	\$.581	\$.541	2\$654
1905	39\$283	2\$962	\$.616	\$.447	2\$586

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes, nos ultimos nove annos, de diversos materiaes empregados nas reparações de locomotivas, carros e vagões.

Materiaes	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
	kg.									
Ferro batido . . . . .	\$491	\$562	\$548	\$558	\$516	\$338	\$366	\$366	\$355	\$355
Ferro fundido . . . . .	\$263	\$331	\$314	\$341	\$301	\$289	\$261	\$295	\$287	\$287
Bronze . . . . .	2\$250	1\$695	1\$810	1\$499	1\$739	1\$515	1\$357	1\$078	1\$065	1\$065
Metal branco . . . . .	2\$707	2\$913	2\$510	4\$190	2\$066	1\$750	1\$044	1\$120	\$924	\$924
Aços diversos . . . . .	\$731	\$861	\$895	\$829	\$731	\$687	\$638	\$693	\$864	\$864
Pregos . . . . .	\$925	\$914	\$754	\$835	\$723	\$596	\$521	\$529	\$476	\$476
Eixos para vagões . . . . .	—	120\$516	114\$485	106\$156	102\$070	101\$390	94\$831	78\$700	78\$700	78\$700
Batentes para vagões . . . . .	—	86\$370	89\$798	90\$488	87\$330	87\$330	69\$254	69\$260	69\$260	69\$260
Mollas espiraes para vagões . . . . .	12\$199	15\$604	15\$885	15\$279	15\$205	10\$130	10\$219	9\$986	9\$986	9\$986

Os diagrammas ns. 34 e 35 mostram as despesas da Locomoção por conta de custeio, nas bitolas de 1,<sup>m</sup> 60, 0,<sup>m</sup> 60 e 1,<sup>m</sup> 00, no periodo de 1892 a 1905.

O diagramma n. 36 mostra o total das despesas da Locomoção por conta de custeio, em todas as linhas, no mesmo periodo.

Os diagrammas ns. 37 e 38 mostram os preços do veículo-kilometro, considerando apenas os serviços retribuidos no periodo de 1892 a 1905, e os preços de tonelada-kilometro de peso util rebocado, no periodo de 1896 a 1905.

## Fundição de ferro e bronze

Em 1905 a officina de fundição de Jundiahy entregou ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da locomoção e outras divisões, 369.211,5 kilos de ferro fundido e 37.947 kilos de bronze em peças moldadas, cujos preços médios de produção foram:

De ferro fundido em obras . .	\$284,6 réis
De bronze „ „ „ . .	\$950,6 „

Durante o mesmo anno empregaram-se, nos diversos serviços especiaes á locomoção e outras repartições, 353.483,5 kilos de ferro fundido e 37.534,4 kilos de bronze, como se vê em detalhe nos quadros adiante:

BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 60

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importância	Quantidade em kg.	Importância
Reparação de locomotivas	30.192,5	8:673\$450	8.883,0	9:438\$355
„ „ „ carros . .	8.877,5	2:528\$775	1.609,6	1:739\$065
„ „ „ vagões . .	82.200,0	23:605\$395	2.702,0	2:876\$185
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	69.743,5	20:037\$830	2.572,3	2:867\$779
Total. . .	191.013,5	54:845\$450	15.766,9	16:921\$384

BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 00

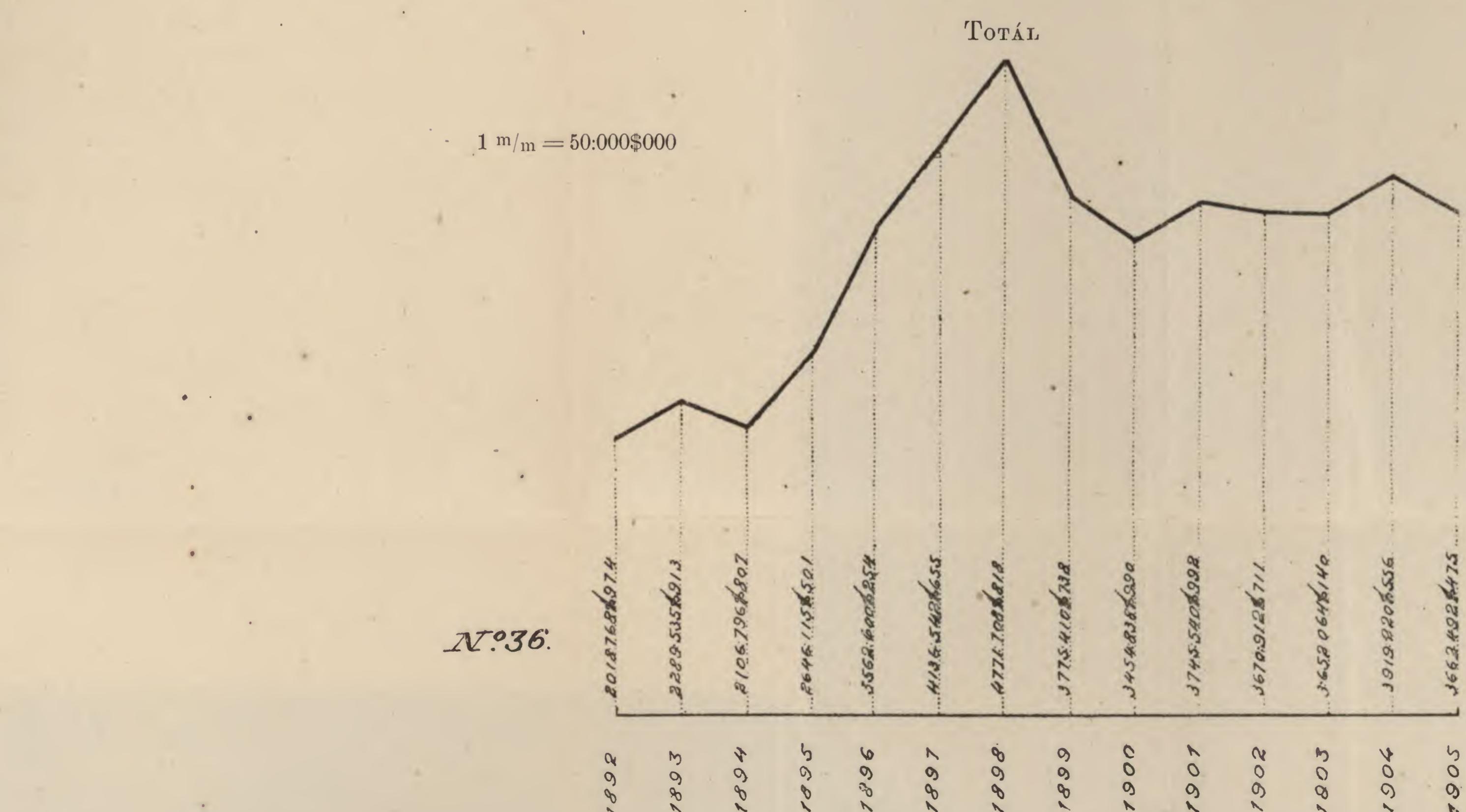
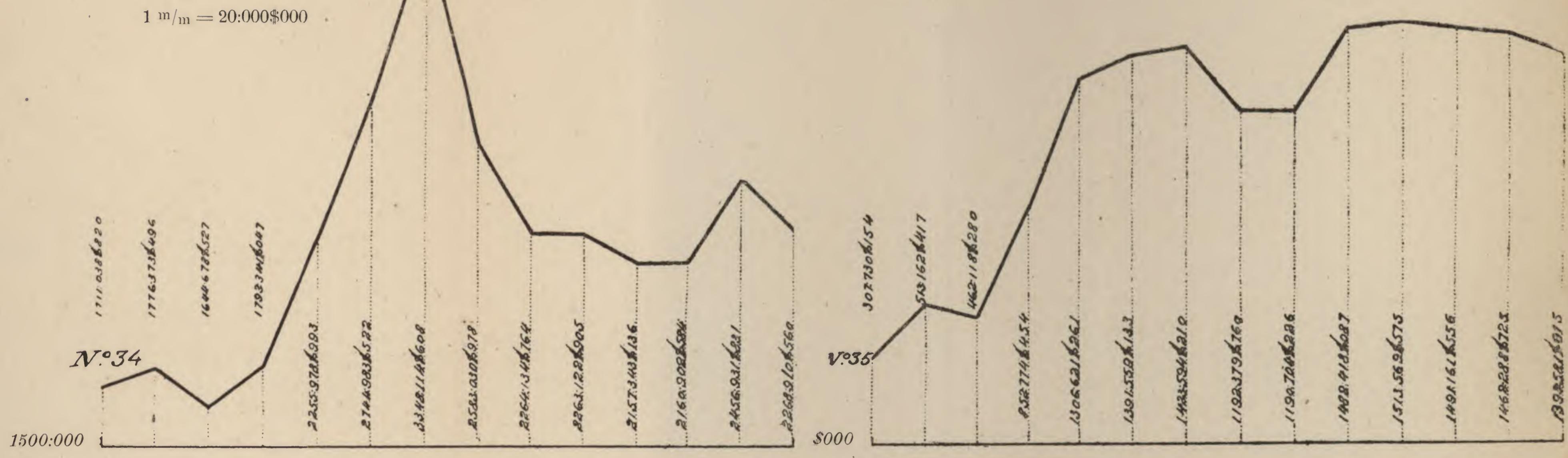
Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importância	Quantidade em kg.	Importância
Reparação de locomotivas	39.967,5	11:489\$845	12.588,75	13:520\$287
„ „ „ carros . .	13.867,0	4:002\$700	1.688,00	1:888\$105
„ „ „ vagões . .	44.049,5	12:585\$765	5.480,75	5:830\$110
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	47.679,0	13:708\$690	1.483,00	1:600\$615
Total. . .	145.563,0	41:787\$000	21.240,50	22:839\$117

1905

### Recapitulação das Despesas da Locomoção

BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>00

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00



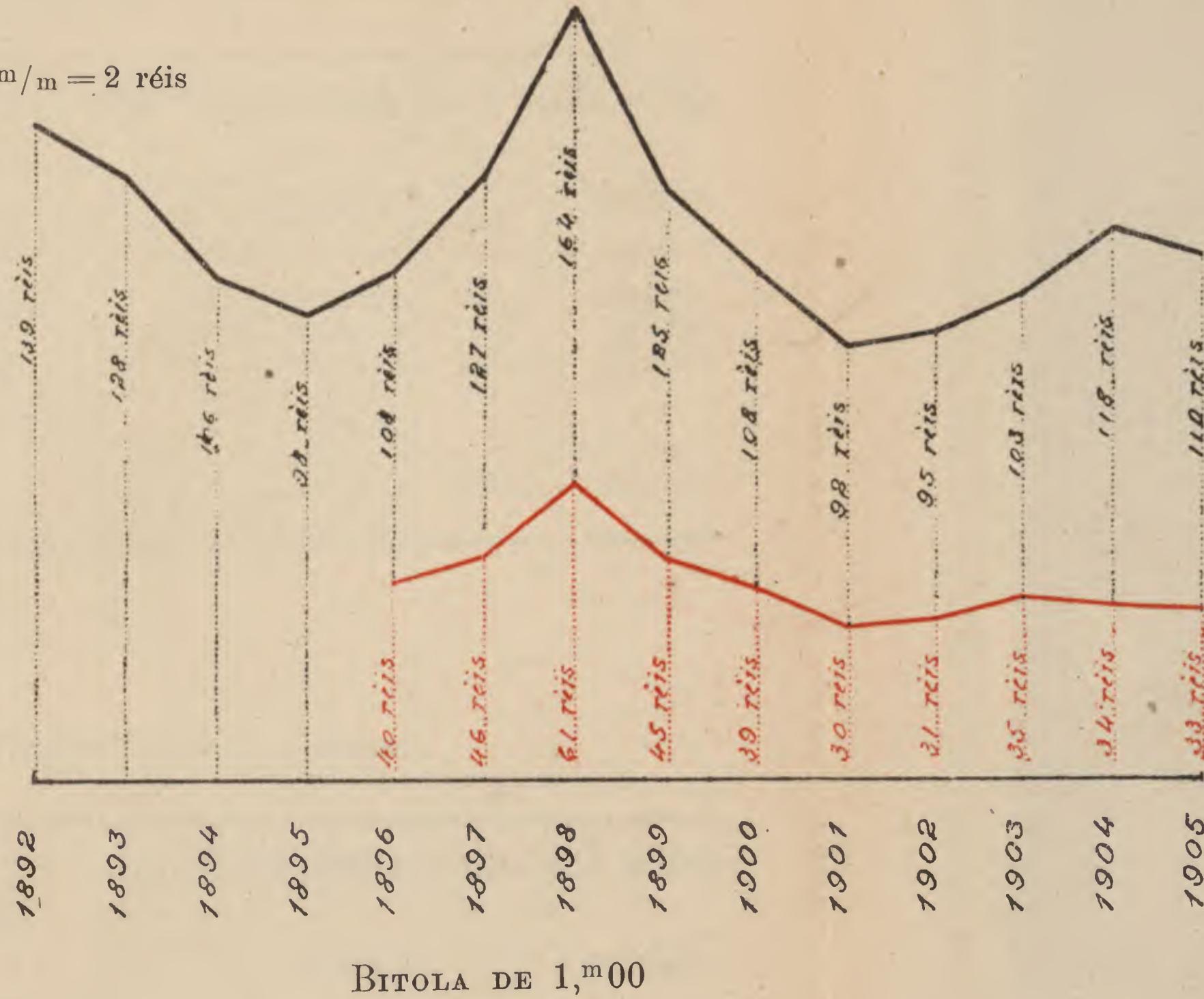
1905

Preços do veículo kilometro e da tonelada kilometro de peso util  
(Serviços Retribuidos)

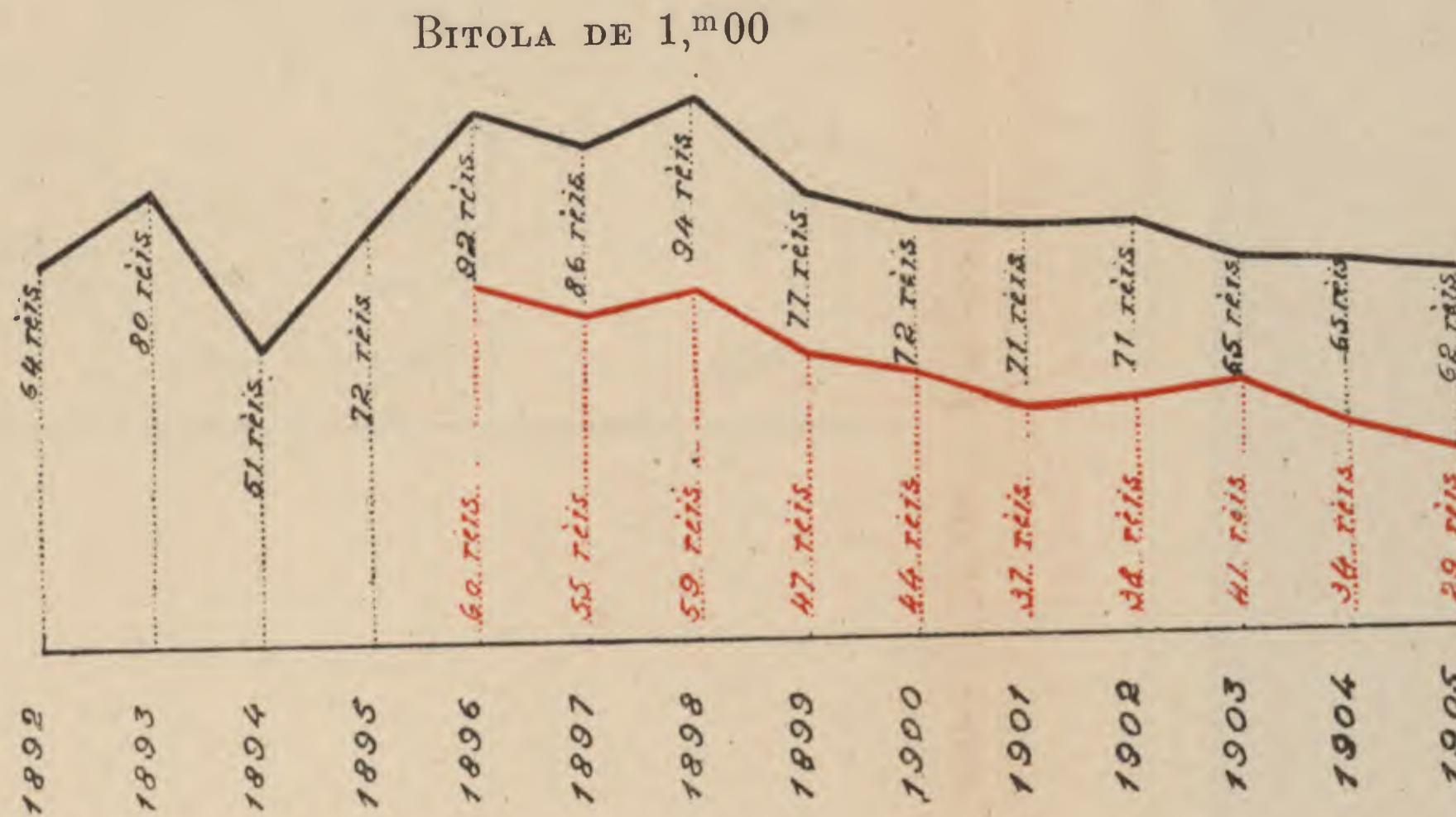
BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

1 m / m = 2 réis

N.<sup>o</sup> 37.



N.<sup>o</sup> 38.



Legenda:



Veículo kilometro.



Tonelada kilometro de peso util.

### Ramal de Santa Rita

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparaçao de locomotivas	737	210\$120	184,5	196\$795
,,      ,,  carros . .	4.741	1:346\$330	35,5	44\$615
,,      ,,  vagões . .	5.729	1:604\$120	113,0	104\$350
Obras diversas para a locomoçao e outras divisões	32	9\$280	. . .	. . .
Total. . .	11.239	3:169\$850	333,0	345\$760

### Linha Descalvadense

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparaçao de locomotivas.	242	69\$010	160	210\$155
,,      ,,  carros . .	—	—	—	—
,,      ,,  vagões . .	5.396	1:564\$840	34	38\$930
Obras diversas para a locomoçao e outras divisões.	30	8\$700	—	—
Total. . .	5.668	1:642\$550	194	249\$085

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldado, fornecida annualmente ao Almoxarifado pela officina de fundição de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços médios d'esses materiaes.

Na parte correspondente ao anno de 1905, está incluida a quantidade dos mesmos metaes, fornecida pela officina de fundição do Rio Claro, ultimamente installada.

Annos	Ferro fundido em peças moldadas			Bronze fundido em peças moldadas		
	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia em réis	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia em réis
1897 .	\$291,2	381.402,50	111:092\$870	1\$744	27.550,50	48:050\$465
1898 .	\$302,3	359.314,00	108:610\$021	1\$691	27.722,00	46:900\$039
1899 .	\$328,7	354.794,25	116:626\$603	1\$635	31.418,50	51:380\$315
1900 .	\$331,3	290.962,50	96:419\$503	1\$832	24.162,75	44:285\$482
1901 .	\$304,8	363.531,00	110:796\$646	1\$750	39.333,50	68:853\$220
1902 .	\$278,7	509.036,50	141:874\$457	1\$382	42.590,50	58:862\$091
1903 .	\$292,7	453.057,50	132:631\$438	1\$215	43.809,00	53:215\$646
1904 .	\$298,6	397.535,50	118:700\$022	1\$085	39.491,00	42:863\$545
1905 .	\$284,6	369.211,50	105:075\$133	\$950,6	37.947,00	36:073\$165

### Fornecimentos a diversos em 1905

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços, para diversas repartições e para estranhos, na importancia de Rs. 465:937\$494, distribuidos da seguinte forma:

POR CONTA	Descrição	Pessoal	Material	Total
	De obras diversas por conta de engenheiros, bitolas 1, <sup>m</sup> 60 e 0, <sup>m</sup> 60 . . .	40:099\$690	38:041\$707	78:141\$397
	Do trafego custeio . . . . .	31:381\$880	9:605\$858	40:987\$738
	Da luz electrica . . . . .	1:918\$100	1:140\$287	3:058\$387
	Da contadoria custeio . . . . .	1:686\$440	489\$572	2:176\$012
	Do almoxarifado custeio . . . . .	508\$480	62\$890	571\$370
	Do almoxarifado { Materiaes para custeio	107:933\$400	60:894\$760	168:828\$160
	{ Ferro moldado . . .	73:168\$860	31:802\$973	104:971\$833
	{ Bronze moldado . . .	13:718\$880	6:414\$668	20:133\$548
	De particulares . . . . .	15:516\$700	11:431\$597	26:948\$297
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro . . . . .	5:099\$300	9:476\$520	14:575\$820
	Da bitola de 1, <sup>m</sup> 00 { Locomoção . . .	322\$240	20\$375	342\$615
	{ Trafego . . . .	162\$600	309\$450	472\$050
	De obras diversas por conta de engenheiros, bitola 1, <sup>m</sup> 00 . . . . .	1:693\$860	3:012\$667	4:706\$527
	Do escriptorio central . . . . .	13\$240	10\$500	23\$740
	Total . . . . .	293:223\$670	172:713\$824	465:937\$494

### Fornecimentos a diversos em 1904

BITOLAS DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

por conta	Descrição	Pessoal	Material	Total
	De obras diversas por conta de engenheiros, bitola 1, <sup>m</sup> 60 . . . . .	50:683\$630	66:760\$741	117:444\$371
	Idem, idem „ 1, <sup>m</sup> 00 . . . . .	8:217\$840	9:178\$262	17:396\$102
	Do tráfego custeio . . . . .	30:835\$620	7:035\$984	37:871\$604
	Da luz electrica . . . . .	6:959\$760	2:810\$339	9:770\$099
	Da contadaria custeio . . . . .	710\$140	130\$499	840\$639
	Materiaes para custeio {	101:355\$440	71:339\$343	172:694\$783
	Do almoxarifado { Ferro moldado . . . . .	76:521\$100	42:164\$422	118:685\$522
	Bronze moldado . . . . .	15:688\$600	14:803\$878	30:492\$478
	De particulares . . . . .	9:635\$090	7:634\$385	17:269\$475
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro . . . . .	2:078\$970	5:981\$680	8:060\$650
	Da locomoção, bitola 1, <sup>m</sup> 00. . . . .	66\$000	24\$340	90\$340
	Do almoxarifado custeio . . . . .	1:023\$520	101\$898	1:125\$418
	Total . . . . .	303:775\$710	227:965\$771	531:741\$481

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

No quadro que se segue, ver-se-á a distribuição dessas quantias:

Annos	Pessoal	Material	Total
1905 . . . . .	293:223\$670	172:713\$824	465:937\$494
1904 . . . . .	303:775\$710	227:965\$771	531:741\$481
Diferença em 1905 { Mais . . . . .	10:552\$040	55:251\$947	65:803\$987
Menos . . . . .			

## Fornecimentos a diversos

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

Os serviços executados nas officinas de Rio Claro para outras repartições, importaram em 172:323\$758, distribuidos da seguinte fórmula, em 1905:

	Descrição	Pessoal	Material	Total
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros . . . . .	42:920\$280	46:121\$651	89:041\$931
	Do trafego-custeio. . . . .	26:234\$730	7:126\$107	33:360\$837
	Do almoxarifado-custeio. . . . .	53\$900	8\$695	62\$595
	Do almoxarifado { Materiaes para custeio	15:092\$810	9:796\$053	24:888\$863
	{ Bronze moldado . . . . .	10:941\$080	4:998\$537	15:939\$617
	De particulares . . . . .	6:098\$490	1:204\$740	7:303\$230
	De diversas estradas de ferro . . . . .	223\$690	121\$690	345\$380
	De diversos { Engenheiros . . . . .	186\$700	2\$410	189\$110
	{ Materiaes para custeio	45\$600	16\$600	62\$200
	Bitola de 1, <sup>m</sup> 60 { Locomoção . . . . .	238\$400	891\$595	1:129\$995
Total . . . . .		102:035\$680	70:288\$078	172:323\$758

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

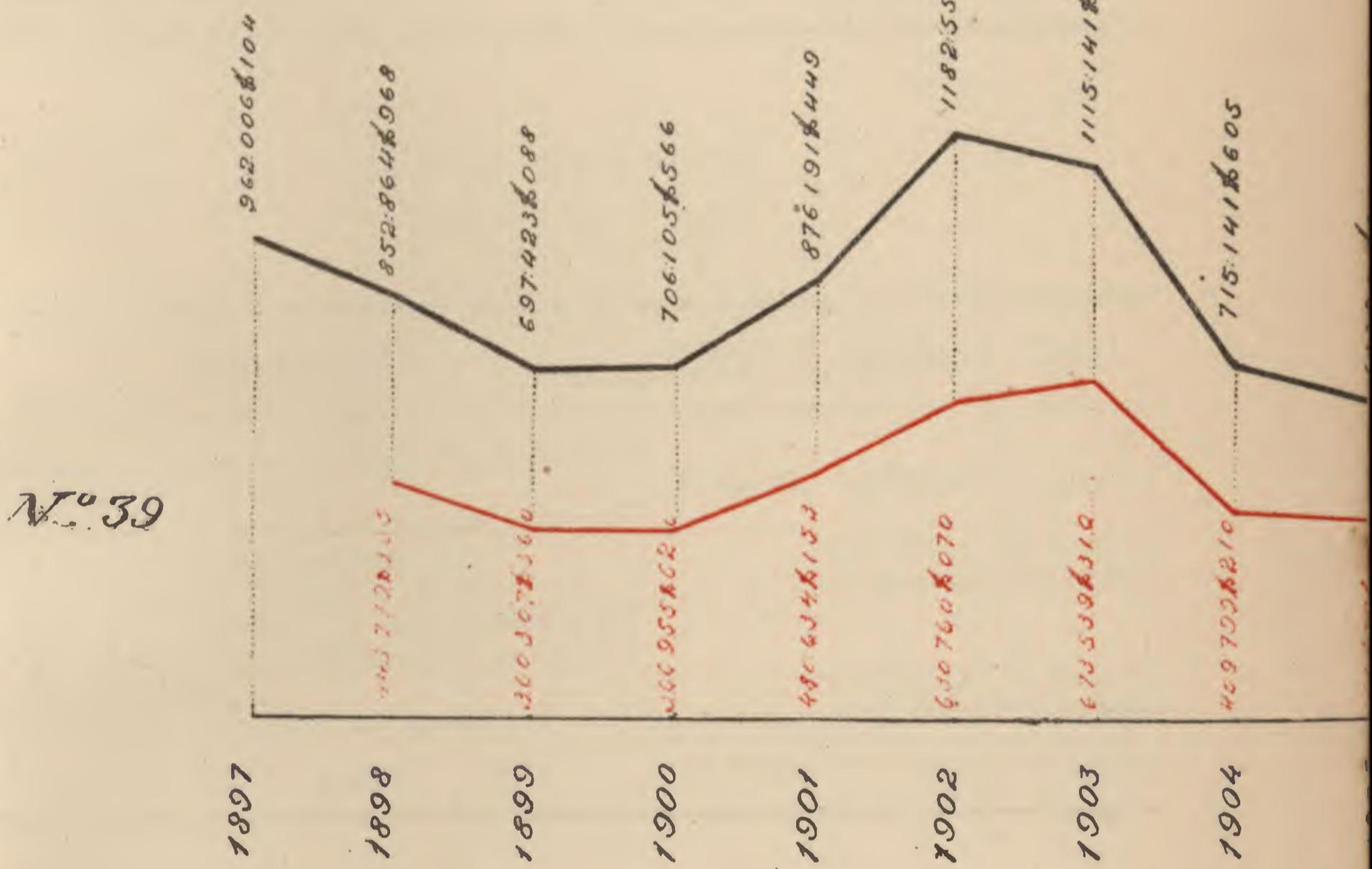
Os serviços executados nas officinas de Rio Claro para outras repartições, importaram em Rs. 183:400\$124, distribuidos da seguinte fórmula, em 1904:

	Descrição	Pessoal	Material	Total
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros, bitola 1, <sup>m</sup> 00 . . . . .	43:123\$630	46:572\$528	89:696\$158
	Idem, idem „ 1, <sup>m</sup> 60 . . . . .	3:986\$490	6:106\$977	10:093\$467
	Do trafego — custeio . . . . .	26:230\$730	8:308\$806	34:539\$536
	Da luz electrica — custeio . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	Do almoxarifado — custeio . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	Do almoxerifado { Materiaes para custeio (diversos) . . . . .	13:065\$490	7:324\$696	20:390\$186
	{ „ „ „ (bronze moldado) . . . . .	8:827\$150	3:543\$917	12:371\$067
	De diversas estradas de ferro . . . . .	1:052\$400	692\$300	1:744\$700
	De particulares . . . . .	9:546\$350	4:827\$400	14:373\$750
	Da locomoção, bitola de 1, <sup>m</sup> 60 . . . . .	191\$260	. . . . .	191\$260
Total . . . . .		106:023\$500	77:376\$624	183:400\$124

1905

## Fornecimento a diversos

1 m / m = 20:000\$000



### Legenda:

- Importância total.
- Verba pessoal.

No quadro que se segue, ver-se-á a distribuição dessas quantias:

Annos	Pessoal	Material	Total
1905 . . . . .	102:035\$680	70:288\$078	172:323\$758
1904 . . . . .	106:023\$500	77:376\$624	183:400\$124
Diferença em 1905 { Mais . . .	3:987\$820	7:088\$546	11:076\$366

### Conta de Capital

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>60

Descrição	Pessoal	Material	Total
Ferragens feitas nas officinas e assentamento nos vagões . . . . .	8:578\$960	7:233\$725	15:812\$685
1436 tubos, cotovellos etc. para encanamento do freio de vagões . . . . .		13:741\$690	13:741\$690
132 cylindros e 83 <i>guard's valve</i> . . . . .		26:106\$550	26:106\$550
74 „ de 18" e reservatorios a 30 ejectores, indicadores e valvulas de purgação . . . . .		25:127\$510	25:127\$510
Machina para amollar ferramentas . . . . .		3:487\$620	3:487\$620
Total . . . . .	8:578\$960	75:697\$095	84:276\$055

### Conta de Capital

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

Descrição	Pessoal	Material	Total
Uma serra circular . . . . .		5:155\$270	5:155\$270
Serviço de incendio em Rio Claro . . . . .	918\$330	4:594\$450	5:512\$780
Nova caixa d'agua na estação de Juhú . . . . .		1:411\$490	1:411\$490
Total. . . . .	918\$330	11:161\$210	12:079\$540

### Luz Electrica

Como no anno de 1904, em 1905 todas as despesas feitas com o custeio das installações electricas, que servem para a illuminação das estações de Campinas e Jundiahy e suas dependencias, passaram a ser debitadas á Locomoção.

De 15 de Novembro de 1905 em diante, a illuminação em Jundiahy ficou a cargo da Empresa Luz e Força de Jundiahy.

As despesas foram as seguintes:

	Em 1905	Em 1904	Diferença em 1905
Pessoal . . . . .	18:398\$600	28:447\$980	— 10:049\$380
Material . . . . .	15:927\$443	32:031\$349	— 16:103\$906
	34:326\$043	60:479\$329	— 26:153\$286

### Escola de Apprendizes

Têm continuado a funcionar com regularidade as aulas da Escola de Apprendizes, actualmente a cargo dos Drs. Albano Azevedo e Souza e Arthur Maciel Junior. Continuam a ser satisfactorios os resultados obtidos.

### Pessoal

O pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1905, era o seguinte:

#### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>60 E 0,<sup>m</sup>60

Chefe da Locomoção . . . . .	1
Ajudante da Locomoção . . . . .	1
Engenheiros Praticantes . . . . .	2
Official . . . . .	1
Desenhista . . . . .	1
Escripturarios . . . . .	2
Amanuense . . . . .	1
Praticantes . . . . .	6
Continuo . . . . .	1
Total . . . . .	16

#### BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

Ajudante da Locomoção . . . . .	1
Inspector da Tracção . . . . .	1
Escripturario. . . . .	1
Total . . . . .	3

O termo médio mensal do pessoal, foi o seguinte em 1905:

BITOLA DE 1,<sup>m</sup> 60

Mestre geral . . . . .	1
Contra-mestre . . . . .	1
Mestres de officinas . . . . .	6
Ajustadores . . . . .	48
Torneiros . . . . .	24
Caldereiros e funileiros . . . . .	7
Ferreiros . . . . .	19
Fundidores . . . . .	23
Carpinteiros . . . . .	61
Pintores . . . . .	23
Malhadores . . . . .	34
Limadores . . . . .	8
Serradores . . . . .	5
Operarios diversos . . . . .	91
Aprendizes . . . . .	88
Trabalhadores . . . . .	<u>179</u>
Total . . . . .	618

Chefes de deposito . . . . .	2
Machinistas . . . . .	45
Foguistas . . . . .	49
Limpadores . . . . .	<u>50</u>
Total . . . . .	146

*Ramal de Santa Rita*

Machinistas . . . . .	3
Foguistas . . . . .	3
Limpadores . . . . .	<u>3</u>
Total . . . . .	9

*Linha Descalvadense*

Machinistas . . . . .	1
Foguistas . . . . .	1
Limpadores . . . . .	<u>1</u>
Total . . . . .	3

BITOLA DE 1,<sup>m</sup>00

Mestre geral . . . . .	1
Contra-mestre . . . . .	1
Ajustadores . . . . .	33
Torneiros . . . . .	18
Caldereiros e funileiros . . . . .	5
Ferreiros . . . . .	16
Fundidores . . . . .	3
Carpinteiros . . . . .	40
Pintores . . . . .	8
Malhadores . . . . .	22
Limadores . . . . .	10
Serradores . . . . .	6
Operarios diversos . . . . .	73
Aprendizes . . . . .	78
Trabalhadores . . . . .	<u>102</u>
Total . . . . .	416
Machinistas . . . . .	47
Foguistas . . . . .	52
Limpadores . . . . .	<u>50</u>
Total . . . . .	149

Terminando este relatorio cumpre-me o dever de declarar que o pessoal da Locomoção cumpriu os seus deveres com exemplar dedicação, e que os resultados bastante favoraveis, que consignei, foram devidos exclusivamente á valiosa cooperação que recebi dos Snrs. A. Williams, ajudante da Locomoção na bitola estreita, Gustavo Storch, mestre das officinas em Jundiahy, e Dr. Henrique Burnier, inspector da Tracção, na secção Rio Claro; a elles e a todo o corpo operario da Locomoção muito agradeço o valioso auxilio.

*F. de Monlevade.*

## V I I

### Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concorrência, pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas do estrangeiro, de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1905, o almoxarifado teve o seguinte movimento:

#### D E B I T O

Valor dos materiaes existentes em 1º de Janeiro de 1905	2.235:146\$830
Directamente do estrangeiro <sup>(1)</sup> . . . . .	419:400\$204
Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro <sup>(2)</sup> . . . . .	1.773:721\$291
Custo dos materiaes rece- bidos durante o anno de 1905        Provenientes da fundição e de diversas obras feitas nas officinas da Com- panhia, para suprimento dos depositos e serviços feitos pela repartição do Trafego . . . . .	343:305\$641
Total do debito . . . . .	4.771:573\$966

#### C R E D I T O

Materiaes forne- cidos ás diver- sas repartições da Companhia	Por conta do custeio . . . . .	2.673:139\$656
" " "	de capital . . . . .	118:957\$201
" " "	novas construções . . . . .	6:649\$631
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e ou- tras obras necessarias ao suprimento dos depositos		113:923\$591
Materiaes novos cedidos a outras Companhias e a par- ticularas . . . . .		65:205\$199
Materiaes velhos vendidos á diversos . . . . .		25:861\$810
Diferenças de cambio . . . . .		6:288\$253
Valor dos materiaes existentes em 31 de Dezembro 1905		1.761:548\$625
	Total do credito . . . . .	4.771:573\$966

(1) Esse total é assim discriminado:

Custo em Santos . . . . .	300:734\$984
Direitos . . . . .	84:115\$860
Taxa de estatística . . . . .	162\$420
" armazenagem . . . . .	5:028\$900
" capatazias . . . . .	7:066\$500
Transporte das docas á Estrada de Ferro . . . . .	2:728\$800
Fretes de Santos a Jundiahy . . . . .	19:208\$400
Sellos nos despachos . . . . .	289\$900
Despesas diversas . . . . .	64\$440
	Total . . . . .
	419:400\$204

(2) N'esse total estão incluidas todas as compras de:

Dormentes . . . . .	306:223\$043
Lenha . . . . .	871:760\$856
Impressos, etc . . . . .	100:711\$810
Carvão . . . . .	52:643\$840
Madeira nacional . . . . .	95:359\$841

Sommândo o total de 1.426:699\$390  
que representa 80 % das compras feitas no paiz.

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 quantidades insignificantes e todas justificadas. E' digno de louvor o almoxarife, Sr. 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, solicita e economica, que a ellas têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os demais empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas, durante o anno de 1905, um effectivo médio de 3.934 empregados, assim discriminados:

	Número de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria, Contadaria e Almoxarifado.	112	0,106	2,8
Trafego e Telegrapho . . . . .	( <sup>1</sup> ) 1.311	1,242	33,3
Locomoção . . . . .	1.360	1,289	34,6
Linha e Edificios . . . . .	1.151	1,091	29,3
	3.934	3,728	100,0

(<sup>1</sup>) Comprehende tambem todo o pessoal que faz a baldeação das cargas em trafego mutuo, procedentes das e destinadas ás linhas Sorocabana, Itatibense, Mogyana, Araraquara e Dourado e de cujo pagamento ellas compartilham.

## IX

### Occorrencias e Accidentes

Houve, durante o anno de 1905, os seguintes accidentes na linha:

No kilometro 96 do Ramal dos Agudos, devido a estar a linha coberta de terra, descarrilou o jogo da locomotiva do trem de passageiros, não causando atrazo ao trem.

Entre as estações de Fortaleza e Ouro, da secção Rio Claro, descarrilou a locomotiva de um trem de cargas, devido a um pedaço de pau que se achava em cima dos trilhos.

Entre as estações de Annapolis e Oliveiras, da secção Rio Claro, devido a ter-se quebrado um dos eixos do tender da locomotiva, que conduzia o trem de passageiros para S. Paulo, descarrilou o tender e o primeiro carro do trem, tendo sido necessário fazer baldeação dos passageiros, causando um atrazo de tres horas; não houve accidentes pessoaes.

Entre as estações de Samambaia e Vallinhos, por motivo ignorado, descarrilaram seis vagões de um trem de cargas, tornando-se necessário fazer baldeação, não só dos passageiros do primeiro trem de Campinas, como também do primeiro trem de S. Paulo; dos vagões descarrilados, apenas dous ficaram avariados.

Houve mais durante o anno cinco descarrilamentos, na linha, de vagões de trens de cargas, não sendo nenhum digno de nota, pois foram todos sem importancia, assim como diversos descarrilamentos, que se deram em chaves, de locomotivas e vagões, quando em manobras nas estações.

Durante o anno de 1905 apenas foi ferido um passageiro, que saltou do trem em movimento, na estação de Rocinha,

Empregados foram feridos cinco: sendo um manobrador na estação de Dous Corregos, que perdeu tres dedos esmagados entre os para-choques de dous vagões, um trabalhador da linha que saltou de um trem de lastro na secção Rio Claro e tres trabalhadores, tambem da linha, que se contundiram devido a um encontro de trolley's na bitola larga.

Foram mais feridas, 4 e mortas 7 pessoas estranhas, sendo todas victimas da propria imprudencia, umas andando pela linha, ou atravessando-a e outras por estarem deitadas e dormindo sobre os trilhos.

*Jundiahy, Abril de 1905.*

*M. P. Torres Neves,*

*Inspector Geral.*