

RELATORIO.

N.º 75

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

25 DE JUNHO DE 1924



SÃO PAULO
CASA VANORDEN

1924

14 924
13

P.D.
11-27

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



Senhores Accionistas



Directoria, obedecendo ás disposições dos Estatutos, tem a satisfação de vos apresentar o relatório dos factos mais importantes occorridos no exercicio social de 1923, 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, nos termos da lei.

Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que têm de servir durante o proximo anno de 1925.

Trafego

Com a costumada regularidade funcionou, durante o exercicio proximo findo, o serviço de trans-

porte nas linhas da Companhia, em sua extensão total de 1.243 kilometros, dos quaes 44 em linha dupla.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das bagagens, encommendas e cargas, bem como o numero de telegrammas expedidos durante o exercicio, e tambem os dados relativos aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

| Annos | Passageiros | Animaes | TONELADAS DE | | | Tele-grammas |
|-------|-------------|---------|------------------------|---------|----------------------|--------------|
| | | | Bagagens e encommendas | Café | Mercadorias diversas | |
| 1919 | 2.344.248 | 382.753 | 36.001 | 239.709 | 1.233.556 | 601.352 |
| 1920 | 2.574.560 | 383.196 | 42.432 | 398.799 | 1.275.350 | 584.042 |
| 1921 | 2.888.910 | 292.832 | 44.027 | 489.815 | 1.174.749 | 575.058 |
| 1922 | 3.079.859 | 377.790 | 48.788 | 320.079 | 1.226.982 | 590.358 |
| 1923 | 3.486.151 | 493.758 | 53.558 | 399.442 | 1.351.214 | 660.810 |

É grato constatar, em vista dos dados expostos, que todos os elementos do trafego, sem excepção de um só, apresentaram notavel desenvolvimento no ultimo exercicio em relação aos do anno anterior.

Em termos mais explicitos, isto é, exprimindo ao mesmo tempo o peso util e o percurso das massas transportadas, ver-se-á o augmento do trafego das linhas da Companhia pelo numero de toneladas-kilometro que nellas circularam durante os dois ultimos annos, nos trens de passageiros e mercadorias, a saber:

1922 . 298.262.261 toneladas-kilometro
 1923 . 353.945.624 " "

Os algarismos expostos mostram que, em conjuncto, o trabalho das linhas cresceu, de um para outro anno, na proporção mais ou menos de 20 %. Os pesos

médios attribuidos a passageiros e animaes foram os pesos officiaes, isto é, 70 kilos para passageiro, 100 kilos para animal da tabella 10 e 400 kilos para animal da tabella 11.

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 24.114 o numero dos que conduziu no ultimo exercicio.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que tomou a iniciativa, em 1882, de fazer gratuitamente o transporte de immigrant e suas bagagens.

Nos quarenta e um annos decorridos dessa data até 31 de Dezembro de 1923, tem ella dado passagem livre em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 801.863 immigrants, cujo transporte teria custado 4.158:579\$640 réis.

Movimento financeiro

Commentando em nosso ultimo relatorio o movimento financeiro do exercicio de 1922, tão intensamente affectado por um formidavel conjuncto de elementos adversos, dissémos que podia, entretanto, a Companhia ficar segura e tranquilla, confiando que os maus dias em pouco haviam de passar, não demorando restabelecer-se o curso normal de sua crescente prosperidade.

Vae apenas um anno decorrido da predicção e já a situação financeira da nossa importante empresa melhorou consideravelmente, como mostra o quadro adiante, relativo ao movimento financeiro do exer-

cicio de 1923, comparado com o dos quatro annos anteriores:

| ANNOS | RECEITA | DESPESA | SALDO |
|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1919 | 33.660:918\$839 | 21.445:518\$902 | 12.215:399\$937 |
| 1920 | 44.814:606\$096 | 29.988:083\$950 | 14.826:522\$146 |
| 1921 | 49.006:949\$079 | 32.386:285\$716 | 16.620:663\$363 |
| 1922 | 45.359:672\$691 | 31.759:440\$269 | 13.600:232\$422 |
| 1923 | 58.900:204\$152 | 41.537:827\$275 | 17.362:376\$877 |

Como indicam os dados expostos, a receita no ultimo exercicio apresenta notavel incremento sobre a que se arrecadou nos annos anteriores, facto devido principalmente á expansão que accusaram os varios elementos do trafego. Com o desenvolvimento do trabalho das linhas era natural que tambem crescesse a despesa, tanto mais quanto concorreram para aggravar-a o augmento geral dos vencimentos do pessoal e o extraordinario encarecimento dos materiaes de custeio, principalmente os de importação, adquiridos através das taxas cambias mais deprimidas que jamais vigoraram para o nosso meio circulante.

Felizmente o nosso dinheiro já accusa uma valorisação de cerca de 20 % em relação ás mais baixas cotações que soffreu na recente crise cambial. Já por esse facto, que representa forte elemento de economia no custeio de nossas estradas, já porque o desenvolvimento economico do Estado cada dia mais se accentúa, sobretudo do lado das zonas novas, cujos productos são os que fazem maior percurso em nossas linhas e por isso constituem seus melhores factores de renda — a prosperidade financeira da Companhia Paulista

tende a crescer em escala muito sensível, podendo-se já prever que a renda líquida do corrente anno deverá exceder de cerca de 40 % a que se apurou no exercicio passado, elevando-se assim a cerca de 24.000:000\$000.

O saldo apurado em 1923, no valor de 17.362:376\$877, accrescido dos lucros transferidos do exercicio anterior, na importancia de 2.946:458\$926, e assim elevado á somma de 20.308:835\$803, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submete á vossa sancção:

| | |
|--|-----------------|
| Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1923 | 12.160:000\$000 |
| Juros da divida externa | 5.638:869\$367 |
| Imposto sobre dividendos. | 635:100\$000 |
| Para o fundo de reserva | 100:000\$000 |
| Lucros que passam para o exercicio de 1924 | 1.774:866\$436 |

Divida externa

Foram pontualmente feitas, durante o exercicio de 1923, as remessas para pagamento dos juros do emprestimo de 5 %, contrahido em Londres, no anno de 1892, para a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, que importaram em 3.064:449\$718 réis.

Foi amortisado o referido emprestimo, no mesmo exercicio, na importancia de £ 97.800, mediante o dispendio de 4.513:971\$140, o que elevou o total da amortisação feita á importancia de £ 1.503.300, tendo custado 33.780:591\$521, ficando esse emprestimo reduzido, em 1923, a £ 1.246.700.

Tambem foram pontualmente pagos os juros vencidos no exercicio proximo findo do emprestimo de 7 %, contrahido em Nova-York no anno de 1922, os quaes importaram em 2.574:419\$649 réis. Foi o mesmo amortisado no valor nominal de \$104.500, mediante o dispendio de 1.000:083\$906 réis, o que fez montar o total da amortisação feita á importancia de \$153.500, no valor em réis de 1.364:927\$906, tendo ficado o referido emprestimo reduzido, em 1923, a \$3.846.500.

Fundo de reserva

Lançada a credito desta conta a quantia de ... 100:000\$000, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 5.200:000\$000, de que uma parte se acha representada em apolices da divida do Estado e outra em dinheiro, aguardando oportunidade para ter applicação definitiva.

Emissão de 1923

De 17 a 31 de Março de 1924 fez-se a segunda e ultima entrada de capital — á razão de 50 % ou 100\$000 por acção e mais o agio de 20 % ou 20\$000 — correspondente ás 40.000 acções emittidas em 1923, para elevar o capital social de 132.000:000\$000 a 140.000:000\$000 de réis.

Conta de capital

Por decreto n. 3.618 de 25 de Junho de 1923, o Governo do Estado approvou, para os effeitos contractuaes, as despesas apuradas pela commissão de to-

mada de contás, relativas ás obras ferroviarias concluidas no exercicio de 1922, ficando elevado a 207.401:976\$997 réis o capital despendido nas linhas férreas até 31 de Dezembro de 1922.

Tendo sido de 4.653:226\$410 réis a importancia das obras realizadas e concluidas no exercicio de 1923, fica elevado a 212.055:203\$407 réis o capital despendido até 31 de Dezembro ultimo, para os effeitos contractuaes, segundo as contas sujeitas á approvação do Governo, conservando-se em suspenso as despesas feitas no referido exercicio com obras ainda não concluidas, na importancia de 5.690:470\$238 réis.

Tarifas

Em consequencia da renuncia da tarifa movel, em 1920, e do abatimento de 20 % feito nos bilhetes de passagens de ida e volta, de primeira e segunda claŝse, eram ainda o anno passado as tarifas das nossas linhas, em seu conjuncto, sensivelmente equivalentes ás que vigoravam anteriormente á guerra, quando uma conjuncção de factores anormaes — taes como a quéda do cambio a nivel jamais tão deprimido, a elevação dos vencimentos do pessoal e o forte encarecimento dos materiaes de custeio — leyaram a Companhia, usando do direito que lhe confere a clausula VI do contracto de 9 de Março de 1920, a propor ao Governo o augmento de 15 % em suas tarifas, para se compensar das reduções anteriormente feitas e assegurar ao seu capital o rendimento garantido.

De inteiro accôrdo com a proposta, o Governo do Estado autorisou a Companhia a augmentar as bases

de suas tarifas, na proporção de 15 %, pelo decreto n. 3.617 de 25 de Junho de 1923, que entrou em vigor a partir de 1.º do mez seguinte. A despeito do augmento havido, as tarifas em vigor nas linhas da Companhia Paulista continuam a ser sensivelmente inferiores ás que se cobram em outras importantes linhas do Estado.

Regularisação dos transportes de café

No intuito de regularisar as remessas de café do interior do Estado para o mercado de Santos, pelo que diz respeito á producção das zonas servidas pelas nossas linhas de bitola estreita e pelas que são dellas tributarias, o Governo Federal, de accôrdo com o contracto assignado com a Companhia em 17 de Fevereiro de 1923, fez construir grandes armazens para deposito e retenção do producto em cada uma das estações de Itirapina, São Carlos e Rincão, pontos esses em que as linhas de bitola estreita entroncam no systema de bitola larga.

Esses armazens — pelos quaes deverão transitar todos os cafés procedentes das zonas mencionadas — começaram a funcionar no ultimo trimestre de 1923. Já se achando então completamente cheios os armazens das nossas estações com os productos da safra em curso, este facto de algum modo impediu que o transporte da mercadoria corresse com inteira regularidade.

Ainda assim, força é reconhecer que os armazens reguladores vieram em tempo prestar bons serviços, não só permittindo sahir das fazendas e ficar depositado no interior consideravel volume de café, como fazendo-o em condições de poder o lavrador movimen-

tar o valor do producto alguns mezes antes de sua entrada em Santos.

As restricções a que a Companhia teve de sujeitar as remessas de cada expedidor, desde a época em que começou a vigorar a limitação das entradas em Santos, fixada em 35.000 saccas por dia, nem por todos mereceram ser acceitas como equitativas. A administração da estrada, entretanto, sempre prestou a devida attenção ás reclamações que chegaram ao seu conhecimento, nunca deixando de corrigir qualquer irregularidade verificada. Aliás em serviço de tal natureza, inteiramente fóra da competencia de uma administração ferroviaria, impossivel era deixar de haver faltas. Realmente, como conseguir fixar quotas de despachos com perfeita equidade a milhares de expedidores de café, quando á administração do trafego fallem e fallecem dados exactos acerca da producção de cada um; quando nem todos começaram a colheita na mesma época; quando, emfim, ao ser estabelecida a limitação, muitos já se achavam adeantados em suas remessas, emquanto que outros nem as tinham iniciado?

Recentemente, completando a obra dos armazens de retenção, o Governo Federal, no cumprimento de disposição da lei orçamentaria vigente, acaba de regulamentar o serviço de transporte dos cafés com destino aos mercados exportadores. Nos termos do novo regulamento caberá á Commissão Fiscalisadora calcular a safra de cada lavrador, como base para o estabelecimento da quota que poderá despachar, ficando assim a administração ferroviaria exonerada de uma attribuição que vinha exercendo fóra da orbita de sua natural competencia.

É para desejar que as novas providencias concorram para pôr em inteira ordem o serviço de recebimento e transporte de café, no regimen da limitação, a contento dos multiplas interesses nelle envolvidos.

Linhas ferreas em trafego

As linhas continuam em bom estado de conservação, em sua extensão total de 1.243 kilometros, dos quaes 44 em via dupla. Proseguiu o serviço de lastramento de pedra britada, ficando a extensão por lastrar reduzida a 167 kilometros.

Para servir os armazens reguladores do transporte de café, edificados pelo Governo Federal em Itirapina, São Carlos e Rincão, foram construidas linhas das duas bitolas. Para os armazens de Campinas e Araraquara construíram-se apenas linhas de bitola larga, tendo ficado as de bitola estreita a cargo respectivamente da Companhia Mogyana e da Estrada de Ferro Araraquara. A extensão total das linhas construidas nos 5 armazens foi de 11.477 metros dos quaes 6.928 em bitola larga e 4.549 em bitola estreita.

Foram modificados e construidos desvios nas esplanadas de baldeação de Itirapina, São Carlos, Araraquara e Rincão. Fizeram-se serviços complementares de movimento de terra no ramal de Piracicaba. Construíram-se em varios pontos das linhas: 1 armazem de baldeação com um pavilhão para escriptorio, 3 armazens, 54 casas para empregados, 1 passagem superior, 1 passagem inferior e 26 boeiros.

Construção de casas para o pessoal

A intensa crise de habitações que nos ultimos tempos se tem manifestado em todas as cidades do interior, determinada não só pela sensível falta de casas, como pelo extraordinario encarecimento dos alugueis, tem creado sérias difficuldades ao pessoal ferroviario, sobretudo nos centros de maior agglomeração de operarios e trabalhadores.

Em Itirapina, São Carlos, Araraquara e Rincão, o problema aggravou-se sobremodo, por estarem situadas nessas localidades importantes estações de baldeação, cujo serviço desenvolveu-se consideravelmente com a installação dos armazens reguladores de café.

Empenhada em dar ao problema solução capaz de resolvel-o em suas differentes modalidades, isto é, offerecendo aos seus auxiliares habitação hygienica, a preço modico e junto ao trabalho, unico meio de tornar o pessoal estavel e garantir a regularidade dos serviços a cargo da Companhia, principalmente nas estações de baldeação, em que é necessario manter grandes turmas de trabalhadores, geralmente compostas de gente que não prima pela constancia no serviço — vem a Directoria, já de alguns annos a esta parte, promovendo a construção de casas em larga escala em differentes pontos da linha, e, pelos bons resultados collidos, julga dever continuar a fazel-o. Assim é que autorisou a construção de duzentas e dez novas habitações de varios typos.

Serão essas casas construidas em terreno que a Companhia já possui, devendo cada uma custar, em média, cerca de 5:800\$000.

Realizando a construcção de taes habitações e offerecendo-as ao uso do pessoal, mediante aluguel correspondente a um rendimento razoavel do capital empregado, a Companhia attende a uma imperiosa necessidade dos serviços a seu cargo, satisfaz as mais palpitantes conveniencias de seus auxiliares e applica o seu capital em condições de fazer crescer a sua receita em justa proporção com o valor de seu patrimonio.

Locomoção

O material rodante mantem-se em bom estado, tendo-lhe sido feitos os reparos necessarios nas officinas da Companhia, estabelecidas em Jundiahy e Rio Claro.

Construiram-se para as linhas de bitola larga 100 vagões de 30 toneladas e 2 passadores de gado; para as linhas de bitola estreita 60 caixas moveis abertas, para transporte de materiaes, e 1 caixa movel fechada, ficando em obra tres carros de luxo de typo Pulmann.

Foram reconstruidos: 1 carro de bagagem de bitola larga e 10 vagões differentes de bitola estreita.

Fizeram-se varias transformações em carros e vagões, adaptando-os para fins diversos reclamados pelas necessidades dos serviços.

Fez-se a acquisição e montagem de 2 locomotivas de bitola estreita, typo Montanha, e installou-se o freio Westinghouse em 15 vagões de bitola estreita.

Levaram-se a effeito muitas outras obras de menor importancia reclamadas pelos serviços da Companhia, assim como realizaram-se reparações em

grande quantidade de materiaes pertencentes a estradas e empresas estranhas.

Augmento do material rodante

Apesar de ter a Companhia augmentado consideravelmente o seu material rodante nos ultimos dois annos, força é confessar que não conseguiu fazel-o em condições de preencher plenamente as exigencias do trafego, cujo desenvolvimento vem excedendo a mais optimista expectativa.

Comprehendendo bem a responsabilidade que lhe cabe na obra da expansão economica do Estado de S. Paulo, de que é factor maximo a rica e extensa zona directa e indirectamente servida por suas linhas ferreas, grande parte da qual apenas começa a abrir-se ás fecundas incursões do trabalho — a Companhia Paulista tomou já as providencias necessarias para que, dentro ainda do corrente anno, seja o seu material de transporte augmentado em larga escala, de modo a poder o trafego de suas linhas satisfazer por completo os interesses que delle dependem.

Estão, com effeito, encommendados e devem brevemente chegar os materiaes correspondentes ás seguintes unidades: 590 vagões de 30 toneladas, para transporte de mercadorias, dos quaes 140 servindo tambem para transporte de animaes, 10 carros de passageiros e 7 locomotivas, das quaes 2 a vapor e 5 electricas. Os vagões de mercadorias que se acham encommendados correspondem a 1.770 vehiculos do typo antigo de 10 toneladas. Com a aquisição dos novos vagões, o numero total dos vehiculos de carga ficará elevado

a 4.243, com a lotação total de 83.718 toneladas, sendo, pois, o augmento feito na proporção de 26 % da lotação do material existente.

O material de tracção não precisou ser augmentado na mesma medida dos vagões de carga porque, com a electrificação da linha de Jundiahy a Campinas, que se trata de prolongar até Tatú, as locomotivas a vapor empregadas nesses dois trechos de intenso trafego, em numero de cerca de 28, passarão todas a trabalhar em outras secções das linhas de bitola larga, emquanto que, de outra parte, diminuida como foi a extensão da rêde de bitola estreita — com o prolongamento da linha larga até Rincão — não reclama para seu serviço senão duas novas locomotivas.

Electrificação da linha de Campinas a Tatú

Em vista das vantagens resultantes da tracção electrica estabelecida em nossa linha tronco, de Jundiahy a Campinas, deliberou a Directoria fazer a electrificação immediata dos 50 kilometros de linha entre Campinas e Tatú, bem como dos pateos de manobras de Jundiahy e Campinas, providencias que foram detalhadamente justificadas em seu ultimo relatorio.

Foi iniciada desde logo a construcção das obras e contractado o fornecimento dos materiaes a importarem-se com a General Electric S/A., que já havia fornecido os materiaes da linha de Jundiahy a Campinas. As obras vão adeantadas, de modo a se poder esperar que no fim do corrente anno possa ser inaugurada a linha electrificada até Tatú.

De Piracicaba a Baurú

Em breve estarão concluidos os estudos definitivos do prolongamento de Piracicaba a Baurú, que habilitarão a Directoria a conhecer o custo provavel da nõva linha e o encurtamento que se poderá conseguir com o novo traçado, em relação ao itinerario que serve as communicações actuaes com a região á margem esquerda do Tieté, via Itirapina.

Prolongamento da linha de Piratininga

A 9 de Fevereiro ultimo foi aberto ao trafego publico o primeiro trecho do prolongamento da linha de Piratininga até a estação de Cabralia, na extensão de 28 kilometros. Prosegue a construcção da estrada até o kilometro 40 e faz-se ao mesmo tempo a locação do prolongamento até o kilometro 80, junto ás nascentes do rio Tibiriçá, cogitando a Directoria de contractar, logo em seguida, a execução das respectivas obras.

Depois do kilometro 80, a nossa linha deverá ser lançada pelo espigão divisor de aguas do Tibiriçá e do Peixe, deixando a outra empresa, que está sendo organisada por fazendeiros estabelecidos na região, construir um ramal especialmente destinado a servir o rico massiço entre o Tibiriçá e o Feio, já quasi inteiramente coberto de cafesaes.

Assim o prolongamento da Paulista terá campo vastissimo para se desenvolver, primeiramente correndo entre o Tibiriçá e o Peixe, depois entre o Aguapehy e o Peixe, seguindo, de principio a fim, o espigão divisor dos dois valles que vão terminar no Paraná.

A Directoria entende de conveniencia prestar estas informações sobre a penetração da linha de Piratininga, porque — tratando-se de região de extraordinaria uberdade, que está sendo intensamente procurada não só em razão da excellencia de suas terras, como pelos meios faceis de transporte que lhe proporcionará a Companhia Paulista, meios esses notavelmente favorecidos por um regimen de tarifas differenciaes com seu ponto inicial em Jundiahy — é bem que todos quantos pretendam ahí adquirir terras e abrir lavouras saibam desde logo o rumo que seguirá a estrada de ferro que os deverá servir, cujo prolongamento irá avançando á medida que o sertão for sendo desbravado e ceder logar á actividade cultural.

Como vêem os Senhores Accionistas, é uma segunda Noroeste, tão promissora como a primeira, senão mais, que está a nascer do flanco esquerdo da Paulista, para ser em breve mais uma forte columna de seu engrandecimento economico.

De Barretos ao Rio Grande

Por decreto n. 3.700 de 3 de Abril ultimo, o Governo do Estado approvou os estudos definitivos do prolongamento da nossa linha tronco da cidade de Barretos ao Porto do Cemiterio, no Rio Grande, com a extensão de 54 kilometros, ficando prorogado até 31 de Dezembro de 1925 o prazo para a terminação das respectivas obras.

A locação da linha já foi iniciada e breve se dará começo á construcção, que correrá sem demora por ser a obra muito facil.

Como a Directoria já tem tido occasião de declarar, não só o municipio de Barretos tem prosperado muito nos ultimos tempos, sob os pontos de vista pastoril, agricola e industrial, de modo a reclamar para a parte do seu territorio ainda não servida por estrada de ferro o goso do notavel melhoramento, como é certo já existir uma corrente commercial entre o Estado de S. Paulo, a parte occidental do Triangulo Mineiro e o sudoeste de Goyaz, através dos portos do Cemiterio e Antonio Prado.

As relações commerciaes entre os tres Estados muito terão a ganhar com o prolongamento da estrada de ferro de Barretos até a fronteira de S. Paulo e Minas, principalmente desde que seja construida pelo Governo de S. Paulo uma ponte de rodagem sobre o Rio Grande, para o que o Congresso Legislativo do Estado já decretou a lei sob n. 1.824, de 17 de Dezembro de 1921, do teor seguinte:

Art. 1.º — Fica o Poder Executivo autorizado a mandar construir uma ponte no Rio Grande, no Porto do Cemiterio, fronteira do Estado de Minas Geraes, despendendo para esse fim até a importancia de 2.400:000\$000 de réis.

Art. 2.º — As obras da referida ponte só serão iniciadas depois que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro tenha chegado com seus trilhos ao Porto do Cemiterio, e, mediante accôrdo com o Poder Executivo, comprometta-se a fazer em suas linhas o transporte gratuito de todo o material destinado áquella construcção, bem como a

desistir do serviço de travessia que actualmente mantem no Rio Grande.

Construida que seja essa ponte, formado um entreposto commercial junto á mesma e melhoradas as estradas de rodagem do Triangulo convergentes para esse ponto, não ha duvida que deverão tomar consideravel incremento as relações commerciaes entre as grandes zonas interessadas.

Prolongamento do ramal de Santa Rita

A Directoria julgou de conveniencia prolongar o ramal de Santa Rita, da estação de Moema até a margem direita do rio Mogy-Guassú, mais ou menos na extensão de 8 kilometros, para servir as importantes fazendas de café que existem na zona e o novo engenho central de assucar que alli está sendo montado pela empresa Usina Vassununga Ltda.

Como o pequeno prolongamento tem de ser feito em zona privilegiada da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, foi já obtida a necessaria concessão da referida Companhia, sob o compromisso tomado pela Companhia Paulista, por escriptura de 10 de Abril do corrente anno, de não restabelecer o serviço de navegação do Mogy-Guassú, condição que certamente os Senhores Accionistas não deixarão de approvar, porque nenhum interesse póde ter hoje a nossa Companhia em restabelecer aquelle serviço.

Alargamento das linhas de bitola de 1 metro

São intuitivas as vantagens da unidade de bitola em um grande systema ferroviario. Essas vantagens

sobem de ponto quando o seu trafego tem-se tornado intenso, de modo a exigir o alargamento da bitola das linhas estreitas, para lhes dar maior capacidade de transporte e evitar custosas despesas de baldeação, como no caso da rêde de viação da Companhia Paulista.

Convencida de taes vantagens, a Directoria está resolvida a fazer proseguir o alargamento da bitola das linhas estreitas da Companhia, como realizou no trecho de Rio Claro a Rincão, para o que já ordenou que se fizessem os estudos necessarios.

Augmento de capital social

O programma de obras e melhoramentos que o vertiginoso surto progressista do Estado de S. Paulo está a reclamar da Companhia Paulista — programma detalhadamente exposto e justificado nos capitulos anteriores — comprehende, em resumo, o proseguimento da electrificação da estrada de Campinas a Tatú e em seguida até Rio Claro, o augmento em larga escala do material rodante, o prolongamento do ramal de Agudos em demanda da zona entre o Feio e o Peixe, a continuação da estrada de Barretos até a margem do Rio Grande, o prolongamento do ramal de Santa Rita até o Mogy-Guassú, a construcção de casas para residencia do pessoal, a continuação do alargamento das linhas de bitola estreita, alem de outras obras de menor importancia.

Como todas as obras mencionadas não serão executadas simultaneamente, porém em series successivas — comprehendendo a primeira as obras que se acham em andamento — o augmento do capital social que pre-

sentemente se torna necessario é de 30.000:000\$000, sendo as novas accções emittidas com o agio de 30 % ou 60\$000.

A Directoria propõe que a emissão seja feita com o referido agio pelas razões que passa a expender, para as quaes solicita a melhor attenção de todos os interessados.

E o ensejo é tanto mais propicio para a explanação a fundo das razões justificativas da medida, quanto é certo servir o trabalho ao mesmo tempo para patentear aos Senhores Accionistas, com detalhes que de certo muito lhes hão de interessar — a par da excepcional situação economico financeira da Companhia — o extraordinario valor do patrimonio que vem ella porfiadamente grangeando.

Toda grande empresa industrial tem um ideal financeiro para cuja realização procura orientar a sua conduçta administrativa, as normas da sua acção directriz.

Para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro esse ideal, segundo se deprehe de das medidas que de ha muito vem ella pondo¹ em pratica, consiste na effectuação destes dois objectivos: em primeiro logar, distribuir o dividendo normal de 10 %, que se póde considerar remuneração muito justa e satisfatoria para o capital invertido em uma empresa de transporte; em segundo logar, amortisar a sua divida externa, constante dos emprestimos de 1892 e 1922, e levar a termo a sua cultura florestal, formando dez milhões de essencias de lei — sem que os encargos desses dois serviços pesem sobre o seu capital social — condição esta que permittirá á Companhia, quando

os dois serviços estiverem concluídos, o que deverá acontecer dentro do prazo apenas de nove annos, rastejar pelos seus accionistas uma emissão de acções beneficiarias no valor nominal mais ou menos de 100.000:000\$000, o qual, levando em conta o preço por que então se acharem cotadas as acções, poderá representar importancia effectivamente muito maior.

Ainda que o plano possa parecer phantasiOSO, elle é perfeitamente fundado, estando mesmo em via de execução muito adeantada.

Pelo que diz respeito á estabilisação do dividendo de 10 %, é licito ter o facto como fóra de questão daqui por deante. A Paulista póde considerar-se definitivamente o que os inglezes chamam “a ten per centum line”.

Realmente, se nos dois ultimos exercicios — apesar da reduzida safra de café de 1922-1923, do extremo aviltamento que soffreu o meio circulante, a ponto de rastejar por mezes na casa de 4 d., e do regimen de tarifas então em vigor em nossas linhas, ainda equivalente em seu conjuncto ao que regulára antes da guerra — o dividendo médio distribuido foi de 9 % ao anno, isto é, apenas decahiu 1 % de seu nivel tradicional, póde-se affirmar que tal facto não mais se reproduzirá.

É que a partir do segundo semestre de 1923, foi o regimen das tarifas de transporte modificado, por força de direito contractual, na medida determinada pelas circumstancias; tambem a exportação do café foi regularisada, ficando praticamente normalisada a producção do Estado, para os effeitos commerciaes, na base de 10.500.000 saccas por anno; por sua vez,

o mercado de cambio tem melhorado sensivelmente; por fim, cumpre assignalar a surprehendente expansão que ultimamente têm revelado as forças vivas do Estado nos differentes ramos de trabalho: na lavoura, na criação, na industria, no commercio, nas construcções urbanas, em summa, em todas as manifestações da actividade economica, em grau de exceder a mais avantajada expectativa.

Em presença de taes factos, a Companhia Paulista não pôde deixar de reconhecer como das mais auspiciosas a perspectiva da situação e confiar na firmeza e crescente prosperidade de sua grande empresa, considerando, em consequencia, estabeilizado o seu dividendo na base de 10 %.

Quanto á amortisação da divida externa da Companhia e á completa formação de sua cultura de dez milhões de arvores — dispensando qualquer contribuição do capital social — tambem é facto em via de realização e que na actualidade só depende de providencia facilmente exequivel para ser encaminhado a seguro exito.

Sabem, com effeito, os Senhores Accionistas, que por muitos annos as verbas necessarias á satisfação dos referidos encargos foram integralmente suppridas pela renda liquida, depois de deduzidas as importancias destinadas ao pagamento dos juros da divida, á distribuição dos dividendos e ao fundo de reserva.

Dessa fórmula chegou a ser empregada naquelles dois serviços, isto é, na amortisação da divida e na cultura florestal, a somma de 27.029:388\$876, a despeito de ter a renda ao mesmo tempo contribuido com a elevada importancia de 24.559:035\$562 para o fundo

de obras novas, e com a de 5.200:000\$000 para o fundo de reserva.

Nos ultimos annos, entretanto, desde que se accentuou a quéda do cambio, não foi mais possivel satisfazer os encargos em questão á custa da renda, tendo sido necessario recorrer ao capital social para custear a amortisação da divida e o serviço florestal.

O dispendio feito para isso até 31 de Dezembro de 1923, empregando fundos suppridos pelo capital, monta a 14.858:133\$709.

Ora, evidentemente não convem aos interesses da Companhia que taes encargos, especialmente os que se referem á amortisação de seus emprestimos externos, pesem sobre o capital representado em acções.

È não convem por duas razões. Primeiramente, porque as remessas para esse fim estando sujeitas ás fluctuações cambiaes, bem póde acontecer que o resgate da divida venha a custar mais, em dinheiro corrente, do que a importancia apurada ao contrahil-a, não podendo as differenças de cambio figurar nas contas para effeitos contractuaes.

Em segundo logar, porque é evidentemente prejudicial á economia financeira da Companhia substituir capitaes tomados a juros de 5 % e 7 % ao anno, como os dos emprestimos de 1892 e 1922, por outros vencendo juros de 10 %, como acontece com o capital representado em acções.

Felizmente, graças ao augmento de sua receita geral e á circumstancia de vir sensivelmente melhorando o cambio, é de esperar que possa a Companhia, do corrente exercicio em deante, fazer todo o serviço de sua divida externa, juros e amortisação, de modo

a resgatar os dois empréstimos até 1933, bem como levar a termo a sua cultura florestal — á custa exclusivamente da renda líquida da estrada.

Assim, o que hoje ha a fazer consiste simplesmente em achar meio de restituir ao capital social a quantia com que concorreu para a amortisação dos empréstimos externos durante a crise cambial.

Ora, ainda bem que se apresenta, para resolver a questão, o recurso de fazer que a emissão em projecto seja lançada com agio, providencia que a Companhia Paulista já teve ensejo de pôr em pratica em emissões anteriores e que actualmente as circumstancias, mais ainda de que outras vezes, estão a justificar.

Basta, em verdade, que a nova emissão de acções, no valor de 30.000:000\$000, seja levada a effeito com o agio de 30 %, para que se apure o supplemento de 9.000:000\$000, com que poderá ser reforçado o fundo de amortisação da divida externa, que assim ficará habilitado, sem aliás deixar de contar com a assistencia permanente da renda, a preencher cabalmente o seu fim.

Mas, perguntar-se-á — amortisada que seja a divida externa e formada a cultura florestal sem que nem um nem outro serviço fique a pesar sobre o capital social — poderá a Companhia partilhar a avultada importancia de 100.000:000\$000 em acções beneficiarias? Será legal essa operação? E quando, seja, haverá renda, em face do limite contractual a que ella está subordinada, para remunerar as 500.000 acções beneficiarias que forem emittidas?

É facil justificar a resposta affirmativa a todas essas interrogações.

O capital effectivamente empregado pela Companhia Paulista em suas linhas ferreas e já reconhecido pelo Governo, para os effectos contractuaes, era, em 31 de Dezembro de 1922, de 207.401:976\$997.

Consideradas as despesas feitas dahi para cá, o custo das obras eleva-se actualmente a cerca de ... 220.000:000\$000.

Com a execução do programma de obras exposto e de outras que forçosamente se lhe hão de seguir, pôde-se conjecturar que a importancia total applicada nas linhas, dentro de dez annos, ficará elevada á somma que muito se approximarã de 300.000:000\$000.

De outro lado, que é que se vê em relação ao capital representado em acções? Este capital é actualmente de 140.000:000\$000 e precisará ser augmentado por emissões successivas, para fazer frente ao programma de obras necessarias, até a importancia total mais ou menos de 200.000:000\$000.

Posto isto, vê-se que, levado a effecto o programma de obras e resgatada que seja a divida externa, nada impedirá — antes tudo aconselhará — que se ponha então o capital representativo do custo effectivo das linhas, no valor mais ou menos de 300.000:000\$000, de inteiro accôrdo com o capital social, representado em acções, no valor de cerca de 200.000:000\$000, para o que nada mais haverá a fazer do que a emissão a que nos temos referido de 100.000:000\$000 em acções beneficiarias, quer dizer — sem a correspondente entrada de valores — por terem estes já sido realizados em tempo, á custa da renda e do agio das acções emittidas.

A operação será, pois, rigorosamente legitima, e não só em face da lei que deu regimen ás sociedades anonyms, como dos contractos que tem a Companhia com o Governo.

Quanto á renda para alimentar o augmento do capital social correspondente á emissão beneficiaria, para isso bastará mais ou menos a verba que tem sido empregada no serviço dos empréstimos externos, verba que se achará disponivel, quando se fizer a emissão beneficiaria, visto dever então estar resgatada toda a divida da Companhia.

Pelo que diz respeito ao limite contractual da renda, tambem não haverá impedimento á execução do plano, porque, quando a Companhia houver despendido em suas linhas o capital de 300.000:000\$000, poderá gosar a renda de 30.000:000\$000, sufficiente para o dividendo de 10 % sobre um capital em acções daquella importancia, sem incorrer na obrigação de reduzir as suas tarifas, o que só se verificará depois que a renda exceder de 10 % em dois annos consecutivos.

Mas se a renda liquida poderá, de direito, subir a 30.000:000\$000, havemos de vê-la, de facto, galgar tão alto nivel e ahi permanecer?

Indubitavelmente, porquanto temos já elementos para acreditar que no corrente exercicio ella não será inferior a 24.000:000\$000, com franca tendencia a crescer, o que importa prever que, depois de melhorado e desenvolvido o nosso systema de transporte com a execução de um programma de obras no valor de 80.000:000\$000, e dada a continua e progressiva expansão economica do Estado, especialmente nas zonas

novas que a Companhia vai servir, a renda liquida não poderá ser inferior á estimativa feita.

Releva, entretanto, assignalar que, mais ou menos na época que se tem em vista, a receita da Companhia não será unicamente a que provirá do tráfego de suas linhas ferreas, haverá a contar tambem com os rendimentos de sua cultura florestal, que então se comporá de dez milhões de arvores e se achará em phase de exploração industrial.

A quanto deverão montar taes rendimentos? É devéras interessante o exame desta questão e por isso bem vale a pena instituil-o em exposição circumstanciada.

Ainda ha pouco lord Lovat, digno membro da missão britannica que veiu estudar as condições economicas e financeiras do nosso paiz, depois de visitar um dos hortos da Companhia, exprimiu o seu juizo a respeito por estas palavras: "*estou tremendamente impressionado pelo que acabo de ver, e quasi chego a pensar que a Companhia Paulista não avalia a extraordinaria riqueza que possui em sua cultura florestal*".

Se as considerações que vamos expender sobre o assumpto vierem a cahir sob os olhos do arguto e experimentado visitante do nosso horto de Rio Claro, terá o illustre lord Lovat o ensejo de verificar que a Companhia Paulista, assim como soube ha vinte annos reconhecer a necessidade de se iniciar em nossa terra a cultura florestal, e desde então a vem promovendo com desvelado esforço, tambem sabe hoje — senão por intuição natural, já agora obrigada pela dolorosa vista dos factos — ter na estima que merece o patrimonio que vem porfiadamente constituindo.

Realmente, cada dia que passa não faz senão encarecer a importancia da cultura florestal, em feliz oportunidade iniciada no paiz pela nossa Companhia, bem como o incomparavel resultado financeiro que é dado esperar da exploração em larga escala de seus productos.

O avultado emprego da madeira, que, principalmente nos ultimos annos, se tem feito em toda sorte de construcções, tanto nesta capital como nas cidades do interior, a abertura de um consideravel numero de lavouras novas ás margens de todas as linhas de penetração do Estado, e o consumo exhaustivo da lenha por todo o seu systema ferroviario, no valor annual de muitos milhares de contos de réis, representam tão formidavel derrubada de mattas, que já se póde dizer que as unicas reservas de florestas nativas existentes no planalto paulista são as que vestem o territorio comprehendido entre o baixo Tieté e o Paranapanema, territorio que ainda ha poucos annos figurava nos mappas sob a designação de sertão desconhecido.

É já, com effeito, das estações mais remotas da Sorocabana e da Noroeste que actualmente vem a maior parte da madeira que esta capital consome na construcção de milhares de predios que aqui se levantam cada anno, material que chega onerado com fretes altissimos, devido ao percurso a que está sujeito de 600 a 900 kilometros.

Ora, não se faz mistér nenhuma perspicacia para prever que, no andar em que vão as coisas, dentro de dez annos estará completamente esgotado o derradeiro stock natural de madeira de construcção e de lenha, pelo menos nas zonas ao alcance de transporte ferroviario.

E depois?... Felizmente para a situação em que então se achará o Estado de S. Paulo, situação de extrema penúria em relação ao mais importante material de construção, a crise aguda da madeira coincidirá mais ou menos com a época em que a Paulista estará habilitada a entrar no mercado com elementos para satisfazer as exigências da procura, que deverão ser formidáveis.

A cultura de 10.000.000 de eucalyptos em completa formação, como então possuirá a Companhia, permittirá francamente o córte annual de 500.000 arvores de 20 annos, em rotação perenne, porque o eucalypto offerece a preciosa vantagem de se reproduzir da touça.

Estabelecemos a idade de 20 annos para o córte das arvores porque, segundo as autoridades competentes, é a idade geralmente aconselhada como a mais conveniente, tanto para o seu desenvolvimento como para a utilização de seu tecido lenhoso.

Assim, a exploração industrial dos eucalyptaes da Companhia poderá ser iniciada no prazo de oito a dez annos.

Evidentemente essa exploração não será feita, nos primeiros tempos, em proporção tão elevada como a vastidão da cultura faculta; a Companhia naturalmente começará o seu trabalho em escala reduzida, procurando desenvolvê-la anno por anno, á medida que os seus productos forem conquistando os mercados de consumo, quer do paiz, quer do estrangeiro, até conseguir dar ás suas operações toda a expansão compativel com a abundante materia prima á sua disposição.

Para o fim a que pretendemos chegar, vem aqui a proposito fazer uma avaliação, embora muito por alto, do resultado financeiro que a Companhia poderá tirar de semelhante exploração, quando em pé de inteiro desenvolvimento.

Suppondo que cada arvore de eucalypto dê, termo médio — para não exaggerar senão para menos — unicamente meio metro cubico de madeira aparelhada, teremos, com a derrubada annual de 500.000 arvores, a producção de 250.000 metros cubicos de madeira de construcção.

Que rendimento se deverá attribuir a esta producção? É impossivel calcular hoje o que valerá, daqui a dez annos, um metro cubico de madeira aparelhada, com qualidades de resistencia e duracção como as que possui o eucalypto, particularmente recommendaveis para vigamentos de predios, dormentes de estradas de ferro, postes e outras applicações, á prova das mais concludentes experiencias.

Em todo caso, tendo em vista os preços actualmente em vigor da peroba e outras madeiras usadas nos misteres assignalados, nenhuma das quaes é superior á essencia cultivada nos hortos da Companhia, póde-se affirmar que o metro cubico de madeira aparelhada de eucalypto, posto em S. Paulo, não valerá menos de 140\$000.

É, como se vê, um preço infimo o que lhe attribuímos, basta dizer que é o preço actual da madeira bruta. Mas assim fazemos para ficar a nossa estimativa extreme de duvida, e por convir tomar por base de nossos calculos um preço capaz de collocar os productos da Companhia fóra de qualquer competência.

Nesta base o rendimento da produção annual da Companhia, quando se eleve a 250.000 metros cubicos de madeira aparelhada, montará á importancia de 35.000:000\$000.

Avaliando que as costaneiras, a extremidade superior do tronco e os galhos de cada arvore deixem subproductos no volume, termo médio, de um metro cubico, os quaes serão aproveitaveis como lenha e não valerão menos de 10\$000, preço actual no interior, teremos ahi uma outra verba de receita na importancia de 5.000:000\$000, o que fará o rendimento bruto elevar-se á somma de 40.000:000\$000.

A cifra parecerá phantastica, mas é preciso considerar que phantastico será tambem o volume dos productos offerecidos á venda: 250.000 metros cubicos de madeira aparelhada e 500.000 metros cubicos de lenha!

Assim calculado o rendimento bruto da produção, quando attinja o seu nivel normal, resta indagar em quanto importará o rendimento liquido.

A mão de obra exigida por este ramo de industria não é cara, principalmente sendo a exploração feita em larguissima escala e o maior trabalho podendo executar-se mecanicamente. Acreditamos, pois, que orçando em cerca de 20\$000 — por unidade — todas as despesas com a derrubada das arvores, o transporte e beneficiamento dos productos, temos calculado com largueza em cerca de 10.000:000\$000 o custeio da empresa, que dará assim o lucro liquido de 30.000:000\$000!...

Excusado é dizer que esta renda não está sujeita a nenhum limite por contracto, porque a cultura

florestal é serviço que a Companhia explora livre de qualquer intervenção ou dependencia do Governo.

Até aqui temos apreciado o valor dos nossos productos florestaes sob o ponto de vista de suas applicções como material de construcção e combustivel, quando entretanto ha applicação industrial incomparavelmente mais rendosa para algumas das especies de eucalyptos cultivados em nossos hortos, notavelmente para a especie “saligna”, segundo experiencias já feitas e que deram muito bom resultado.

Referimo-nos á industria do papel, actualmente uma das mais importantes do mundo, susceptivel de grande desenvolvimento em nosso paiz e para a qual se encontra na cultura florestal da Companhia abundante materia prima de excellente qualidade.

Muito de proposito, porém, deixamos de entrar no exame dos extraordinarios lucros que poderá dar a madeira do eucalypto transformada em cellulose para a fabricaçção de papel, porque, para o fim a que agora pretendemos chegar, basta-nos argumentar com as applicções mais vulgares da madeira, com as applicções de uso commum e a que se prestam, sem excepção, todas as essencias cultivadas nos hortos da Companhia.

Em conclusão, pretendiamos mostrar que a renda liquida da Companhia não será inferior a 30.000:000\$000, e, como vêem os Senhores Accionistas, o que fica plenamente patenteado é que essa renda não será apenas de 30.000:000\$000, mas poderá elevar-se effectivamente a 60.000:000\$000, desde que aos lucros da empresa ferroviaria sejam accrescidos os da empresa florestal em sua phase de plena

expansão industrial, o que, no fim das contas, importa reconhecer que o dividendo da Companhia não será então apenas de 10 % mas poderá ser de 20 % sobre o capital de 300.000:000\$000!...

Eis, Senhores Accionistas, a perspectiva financeira que offerece a vossa empresa — perspectiva verdadeiramente extraordinaria, parecendo mesmo tocar as raias do inverosimel, mas nem por isso menos fundada — quer no tocante á sua potencialidade cumulativa de valores, constituída de elementos solidos, positivos, incontestaveis, quer quanto á sua capacidade retributiva, escudada em factos egualmente seguros e evidentes.

Pois bem, é para tornar em tempo uma realidade essa perspectiva financeira, é para pôr a vossa empresa em pé de realizar em toda a sua plenitude o bello ideal que ha muito vem norteando as suas normas de acção, que a Directoria vos propõe fazer a nova emissão de acções com o agio de 30 %, destinado especialmente a reforçar o fundo de amortisação da divida externa.

De resto, aos que admirarem o arrojo do plano e em sua execução quizerem ver, especialmente pelo que diz respeito á nossa empresa de transporte, não o resultado de um systema viatorio de grande valor economico e ampla efficiencia technica, explorado no severo regimen de uma politica financeira de methodo, previdencia e perseverança, mas qualquer demasia nos preços com que o publico vem retribuindo os serviços da Companhia, bastará dizer que as tarifas que alli vigoram são sensivelmente mais modicas que as que se cobram em outras linhas do Estado, e que, emquanto outras empresas de viação têm para limite da renda

os juros de 12 % sobre o seu capital, é a Companhia Paulista a unica que concordou em reduzir esse limite a 10 %, tendo as suas contas com o Governo perfeitamente em dia, quer pelo que diz respeito ao capital empregado em suas linhas, quer pelo que se refere ao movimento de sua receita e despesa.

Proposta

Em conclusão, é a seguinte a proposta de augmento de capital que a Directoria vai ter a honra de submitter á deliberação dos Senhores Accionistas, na assembléa extraordinaria especialmente convocada para tratar do assumpto:

Art. 1.º — Fica autorizada a elevação do capital de réis 140.000:000\$000 a réis 170.000:000\$000, pela emissão de réis 30.000:000\$000 em 150.000 acções de réis 200\$000 cada uma, gosando os mesmos direitos e vantagens das acções emittidas.

Art. 2.º — Os Accionistas da Companhia terão o direito de preferencia na subscripção das acções a emittirem-se, na proporção das acções que possuirem.

Art. 3.º — As novas acções serão emittidas com o agio de 30 %, sendo o respectivo producto levado á conta do fundo de amortisação da divida externa da Companhia.

Art. 4.º — O capital proveniente da emissão será applicado a levar a termo as obras que fazem objecto dos contractos que a Companhia tem assignado com o Governo, relativos á electrificação da estrada, á construcção da linha de Barretos ao Rio Grande, ao prolongamento do ramal de Agudos até a zona entre os rios Feio e Peixe, ao prolongamento da linha de Santa

Rita até o Mogy-Guassú, bem como á construcção de casas para residencia do pessoal, ao augmento do material rodante e a outras obras que se tornem necessarias, a juizo da Directoria.

Caixa de Aposentadorias e Pensões

Nos termos da lei federal n. 4.682 de 24 de Janeiro de 1923, fundou-se a Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a qual foi definitivamente instalada em Jundiahy, a 9 de Junho de 1923, tendo ficado o seu Conselho de Administração composto dos srs. dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, presidente, José A. Cassalho Junior, secretario, Durval Azevedo, José Firmino Gomes e Jorge Blandy.

Desde então vem a Caixa funcionando regularmente, com o bom resultado que era de esperar das preventivas e beneficicas medidas estabelecidas na lei de 1923.

Em cumprimento das referidas disposições a Companhia contribuiu para a Caixa, até 31 de Dezembro de 1923, com as seguintes quotas:

| | |
|---|--------------|
| Multas | 58:922\$580 |
| Excessos não reclamados | 73\$900 |
| Varreduras | 35:156\$970 |
| Contribuição de 1% sobre a receita da estrada | 488:085\$764 |
| Productos da tarifa adicional á razão de 1 1/2 % | 730:812\$909 |

As contribuições recebidas da Companhia adicionadas ás que foram pagas pelo pessoal, provenientes

tes de joias, porcentagens sobre os vencimentos e outras, elevaram-se, desde o inicio dos trabalhos até 31 de Dezembro, á somma de 2.424:584\$039 réis. No mesmo periodo a despesa importou em 505:008\$835, restando um saldo de 1.919:575\$204, que foi escripturado em conta de patrimonio.

Como se vê, a Caixa iniciou seus trabalhos sob bons auspicios, o que é tanto mais digno de consideração quanto é certo já apresentar ella, para a primeira etapa de seu funcionamento, uma larga folha de serviços prestados ao pessoal da Companhia, composto de 6.857 empregados e aos membros de suas familias formando um total de 19.809 pessoas.

Assim é que no periodo relatado foram concedidas 267 aposentadorias e 16 pensões, importando a média das aposentadorias em 198\$437 e a das pensões em 77\$600.

A assistencia medica a todo o pessoal foi convenientemente organizada, comprehendendo 22 residencias, cada uma servida por um medico. As receitas foram 15.162, aviadas a preços de custo por duas pharmacias de propriedade da Caixa. Elevou-se a 742 o numero de ferroviarios soccorridos em consequencia de accidentes no trabalho.

Companhia Frigorifica e Pastoril

O debito da Companhia Frigorifica e Pastoril para com a Paulista, proveniente das diferentes transações havidas entre ambas, montava em 7 de Dezembro de 1923, á somma de 3.750:525\$460 réis, sendo 2.950:304\$895 de capital e o restante de juros ven-

cidos até a referida data, estando a devedora obrigada a amortisar a sua divida de modo a ficar extincta no prazo de 10 annos, nos termos da escriptura de 10 de Janeiro de 1920.

Tendo a Companhia Frigorifica e Pastoril proposto liquidar o seu debito, pagando por saldo do mesmo a importancia de 3.218:666\$700 réis, a Directoria julgou accetivel a proposta, sobretudo por assim facilitar a acquisição da empresa por parte da Brazilian Meat Company, conhecida sociedade ingleza que se dedica á exploração de artigos frigorificos, com fortes elementos para fazer trabalhar em larga escala o matadouro de Barretos e collocar os seus productos no exterior, tendo se levado a effeito o negocio por escriptura publica de 7 de Dezembro de 1923.

Serviço Florestal

Tem o Serviço Florestal a seu cargo, actualmente, os hortos de Jundiáhy, Boa Vista, Rebuçás, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, todos marginando as linhas de bitola larga da Companhia, numa extensão de 27.473 metros.

Comprehendem esses hortos a área de 8.525,5 hectares, ou 3.522,9 alqueires paulistas de terras, cuja acquisição custou á Companhia 1.082:358\$140, inclusive as suas bemfeitorias e despesas de escriptura e registro, o que representa 126\$955 como preço médio de hectare.

Em 31 de Dezembro do anno proximo, havia definitivamente plantadas 8.900.000 arvores, occupando a área de 7.206 hectares ou 2.977 alqueires. Res-

tava, então, plantar a área de 1.319,5 ou 545 alqueires, repartida pelos hortos de Boa Vista, Rio Claro e Camaquã.

Por ter sido resolvido plantar sómente dez milhões de arvores até attingir o periodo da conveniente exploração das plantações mais antigas, o numero de arvores a plantar para perfazer aquelle total será dividido pelo de annos que faltam para chegar áquella época, depois de accrescido do das arvores que vão sendo eliminadas por necessidades culturaes, desbastes, córtes de experiencia, falhas, mortes, etc. Para isso, serão plantados annualmente os eucalyptos necessários para deixar um saldo de 200.000, o que indica que serão precisos cinco annos para ficar concluida esta primeira parte do nosso programma.

Até 31 de Dezembro de 1923, despendeu a Companhia com as plantações e serviços accessorios nos diversos hortos, bemfeitorias, aquisição de machinas e animaes, desde o inicio dos seus trabalhos, excluido apenas o custo das terras, 5.657:685\$018 réis, o que dá como preço médio de cada arvore 635 réis, valor insignificante em comparação ao que representam os seus productos, em qualquer de suas applicações.

Tendo as plantações do Serviço Florestal uma idade média de dez annos e fazendo-se o calculo para todos os productos convertidos em lenha, que é, sem duvida, a mais vil applicação da madeira, e dando-se ao metro cubico o valor de 10\$000, preço por que actualmente o vendemos, e apenas esse volume para producção média de cada arvore, muito inferior ao resultado obtido em observações e estudos cuidadosos, teremos que a lenha dos 8.900.000 arvores repre-

sentaria a importancia de 89.000:000\$000, sem incluir as terras, suas bemfeitorias, a alfaia agricola e animaes. Mesmo que, por hypothese absurda, reduzissemos aquella quantia á metade, ainda obteriamos um valor exactamente oito vezes superior ao que foi pela Companhia applicado na sua cultura florestal.

Mas insensato é semelhante calculo, como insensato seria pensar sequer em converter em lenha o producto das arvores plantadas pela Companhia, quando for iniciada a sua exploração industrial.

Com justificado fundamento devem, pois, os dirigentes desta empresa encarar o feliz resultado da sua iniciativa e perseverança — promovendo e formando a primeira grande cultura florestal do paiz.

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1923 em 25.288:586\$975 réis.

Movimento de acções

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios:

| Annos | Por venda | Por herança, doação, etc. | Por caução | Por baixa de caução | TOTAL |
|----------------|-----------|---------------------------|------------|---------------------|---------|
| 1921 | 67.062 | 9.247 | 31.387 | 17.040 | 124.736 |
| 1922 | 58.970 | 13.519 | 9.629 | 12.279 | 94.397 |
| 1923 | 54.911 | 29.034 | 14.286 | 8.173 | 106.404 |

Impostos

Durante o anno de 1923 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 1.538:404\$500, producto do imposto de transitio.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a importancia de 1.968:374\$500, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou o imposto federal relativo ao dividendo distribuido, que importou em 635:100\$000.

Pagou tambem ao Thesouro do Estado o imposto de capital e outros, na importancia de 338:078\$960.

Do exposto vê-se que se eleva a 4.479:957\$960 réis a somma das contribuições que pesaram no ultimo exercicio sobre o serviço de viação a cargo da Companhia, fóra os direitos aduaneiros, os impostos de consumo e outros.

Pessoal

Os funcionarios ao serviço da Companhia, tanto os de categoria superior como os seus auxiliares, vêm desempenhando as respectivas funcções com o costumado zelo e intelligencia, não poupando esforços para o perfeito cumprimento de seus deveres. A Directoria é reconhecida a todos pela valiosa cooperação que lhe tem prestado no exercicio de seu mandato.

No regimen da lei federal de 24 de Janeiro de 1923, foram aposentados os seguintes funcionarios da administração superior, srs. dr. Alberto de Mendonça Moreira, chefe da linha, James Gray, guarda

livros e Joaquim Ferraz Junior, contador. Tambem deixou o cargo de chefe do trafego, tendo sido exonerado a seu pedido, o sr. dr. Gabriel Penteado.

A Directoria agradece aos distinctos funcionarios os excellentes serviços que prestaram á Companhia, com a maior dedicação e notavel competencia, durante o dilatado prazo em que a serviram.

Para substituil-os nos cargos que vagaram, foram nomeados os respectivos ajudantes, srs. dr. Pedro Soares de Camargo, chefe da linha, dr. Arthur Canguçu, chefe do trafego, Nathanael Leopoldo e Silva, guarda livros e José A. Cassalho Junior, contador, os quaes pelas habilitações já provadas nos cargos que vinham exercendo, bem mereceram a promoção feita.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos prestar, ficando inteiramente á vossa disposição para fornecer quaesquer outras que desejeis.

S. Paulo, 25 de Abril de 1924.

A DIRECTORIA

ANTONIO PRADO, presidente.

A. DE LACERDA FRANCO.

LUIZ TAVARES ALVES PEREIRA.

JOSÉ DE PAULA LEITE DE BARROS.

CONDE DE PRATES.

PARECER
DO
CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em obediencia ao disposto nos Estatutos da mesma Companhia, tendo procedido ao exame do balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1923 bem como ao estudo dos documentos que o instruíram, verificaram ser a escripta feita com a precisa ordem e clareza, apresentando o seguinte resultado: renda liquida apurada no referido exercicio Rs. 17.362:376\$877, que accrescida dos lucros que passaram do anno anterior, se elevou a um total de Rs. 20.308:835\$803, que teve a applicação adeante declarada: dividendos do 1.º e 2.º semestres Rs. 12.160:000\$000, juros da divida externa Rs. 5.638:869\$367; impostos sobre dividendos Rs. 635:100\$000, fundo de reserva Rs. 100:000\$000, lucros que passam para o exercicio de 1924 Rs. ... 1.774:866\$436.

O Conselho Fiscal, pelo que acaba de expor, é de parecer que sejam approvadas todas as contas e todos os actos praticados pela Directoria.

S. Paulo, 26 de Março de 1924.

O CONSELHO FISCAL

ANTONIO DE PADUA SALLES.

BENTO JOSÉ DE CARVALHO.

JOSÉ CARLOS DE MACEDO SOARES.

BALANÇO FECHADO

em

31 de Dezembro de 1923

Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTIVO

| | | |
|---|------------------|-------------------------|
| ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Importancia a ser realizada | | 4.001:260\$000 |
| ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida, computando ao cambio de 5 7/16 d. em vigor em 31 de Dezembro de 1923, a quota de £ 1.246.700-0-0 do emprestimo externo de 1892, que ainda não foi amortisada | 281.924:742\$660 | |
| EDIFICIO, DEPENDENCIAS E MOVEIS DO ESCRITORIO CENTRAL: Saldo desta conta | 236:116\$440 | |
| MATERIAES PARA CUSTEIO: Existentes no Almojarifado | 1.734:015\$872 | |
| MATERIAES EM TRANSITO: Em viagem e em despacho em Santos | 131:384\$600 | 284.026:259\$572 |
| SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações, etc. | | 5.428:877\$365 |
| CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria | 50:000\$000 | |
| Apolices depositadas no Thesouro do Estado | 113:000\$000 | 163:000\$000 |
| DIVERSOS TITULOS: Apolices da divida estadual | 1.180:109\$300 | |
| Outros titulos | 141:604\$406 | 1.321:713\$706 |
| Saldos a favor da Companhia | | |
| Diversos Bancos | 5.881:393\$500 | |
| Contadoria Central das Estradas de Ferro | 3.496:714\$280 | |
| Diversos devedores | 2.291:357\$836 | |
| Outros saldos | 511:741\$920 | 12.131:207\$536 |
| CAIXA: Saldo existente | | 1.730:445\$221 |
| Rs. | | 308.902:763\$400 |

São Paulo, 24 de Março de 1924.

Antonio Prado,
Presidente.

de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1923

PASSIVO

| | | |
|--|-----------------|-------------------------|
| CAPITAL: 700.000 acções de 200\$000 | | 140.000:000\$000 |
| EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obrigações no valor de £ 1.246.700-0-0, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 5 7/16, em vigor em 31 de Dezembro de 1923 | | 55.026:758\$577 |
| EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obrigações no valor de \$3.846.500.00 que ainda estão por amortisar, ao cambio de Rs. 10\$122 por dollar, em vigor em 31 de Dezembro de 1923 | | 38.934:273\$000 |
| FUNDO DE AMORTISAÇÃO DA DIVIDA EXTERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta | 24.386:027\$051 | |
| Importancia de agio de acções levada ao credito da mesma conta | 800:000\$000 | 25.186:027\$051 |
| FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Importancia deduzida das renda e levada ao credito desta conta | 24.559:035\$562 | |
| Importancia de agio de acções levada ao credito da mesma conta | 4.000:000\$900 | 28.559:035\$562 |
| FUNDO DO SERVIÇO FLORESTAL: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta | | 2.643:361\$825 |
| FUNDO DE RESERVA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta | | 5.200:000\$000 |
| CAUÇÃO: da Directoria | | 50:000\$000 |
| PESSOAL: Dezembro de 1923 | 2.115:708\$060 | |
| PENSÕES: de Dezembro de 1923 | 7:061\$500 | 2.122:769\$560 |
| EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro não reclamadas | | 1:239\$994 |
| DIVIDENDOS: Não reclamados | 282:309\$588 | |
| DIVIDENDO: A ser distribuido | 6.800:000\$000 | 7.082:309\$588 |
| DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos e outros | | 2.322:121\$807 |
| Somma | | 307.127:896\$964 |
| RECEITA GERAL: Saldo desta conta | | 1.774:866\$436 |
| Rs. | | 308.902:763\$400 |

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escritorio Central.

BALANCETE
DA
RECEITA E DESPESA
DE

Janeiro a Dezembro de 1923

Companhia Paulista

BALANCETE da Receita e Despesa

RECEITA

| | | |
|---|-----------------|------------------------|
| Passageiros | 11.116:903\$675 | |
| Trens especiaes | 96:340\$391 | |
| Encomendas, bagagens, valores e animaes da T. 9 | 3.699:287\$889 | |
| Animaes por trens de passageiros | 172:301\$429 | |
| Telegrammas | 776:136\$889 | |
| Mercadorias | 38.113:730\$254 | |
| Animaes por trens de cargas | 3.531:294\$578 | |
| Armazenagens | 106:149\$420 | |
| Aluguel de locomotivas, carros, vagões e encerados | 388:461\$086 | |
| Aluguel de estações e suas dependencias | 88:089\$019 | |
| Carga e descarga de vagões, commissão pela arrecadação dos impostos de transito estadual e federal, aluguel de casas e compartimentos para restaurantes, cartazes nas estações, multas, vendas de objectos abandonados, varreduras e outras | 309:039\$617 | 58.397:734\$247 |
| Rendas arrecadadas no Escritorio Central | | |
| Aluguel de zona privilegiada | 3:000\$000 | |
| Aluguel de terrenos em S. Paulo | 4:570\$000 | |
| Emolumentos | 11:522\$700 | |
| Dividendos prescriptos e outras | 150:844\$610 | |
| Juros recebidos | 332:532\$595 | 502:469\$905 |
| Somma Rs. | | 58.900:204\$152 |

S. Paulo, 24 de Março de 1924.

Adolpho Augusto Pinto,

Chefe do Escritorio Central.

de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1923

DESPESA

| | | |
|--|-----------------|------------------------|
| Inspectoria Geral e Contadoria | 838:218\$656 | |
| Linhas e edificios | 3.498:917\$722 | |
| Locomoção | 25.359:082\$356 | |
| Trafego | 7.085:791\$887 | |
| Telegraphos | 1.679:760\$946 | |
| Almoxarifado | 238:743\$100 | |
| Contadoria Central | 158:353\$610 | |
| Aluguel de vagões | 401:956\$015 | |
| Consumo de agua nas estações, annuncios, sellos, telegrammas, baldeação de inflammaveis, commissão de tarifas, pensões e outras despesas | 303:413\$542 | 39.564:237\$834 |
| Despesas pelo Escritorio Central | | |
| Directoria e Conselho Fiscal | 88:800\$000 | |
| Pessoal | 315:630\$610 | |
| Gastos Geraes | 42:084\$702 | |
| Impostos de capital e outros | 338:078\$960 | |
| Fiscalisação | 10:000\$000 | |
| Seguros contra fogo e accidentes no trabalho | 81:699\$400 | |
| Indemnisações por avarias e extravios de mercadorias e encerados | 181:296\$931 | |
| Donativos | 29:030\$000 | |
| Indemnisações por accidentes pessoases | 5:900\$200 | |
| Juros e commissões | 317:927\$273 | |
| Despesas judiciaes | 30:782\$555 | |
| Prejuizo verificado em diversas contas | 532:358\$810 | 1.973:589\$441 |
| Saldo a favor da receita | | 41.537:827\$275 |
| Somma Rs. | | 17.362:376\$877 |
| | | 58.900:204\$152 |

Nathanael Leopoldo e Silva,

Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1923

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo

DEBITO

| | |
|--|-----------------|
| Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1923 | 12.160.000\$000 |
| Juros da divida externa | 5.638.869\$367 |
| Imposto sobre dividendos | 635.100\$000 |
| Para o fundo de reserva | 100.000\$000 |
| Lucros que passam para o exercicio de 1924 | 1.774.866\$436 |

Somma Rs. 20.308.835\$803

S. Paulo, 24 de Março de 1924.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escritorio Central.

de Estradas de Ferro

geral apurado em 1923

CREDITO

| | |
|--|-----------------|
| Lucros que passaram do exercicio de 1922 | 2.946.458\$926 |
| Saldo das operações de 1923 | 17.362.376\$877 |

Somma Rs. 20.308.835\$803

Nathanael Leopoldo e Silva,
Guarda-Livros.

RELATORIO
DO
INSPECTOR GERAL

Jundiahy, 12 de Maio de 1924.

Illm. Exm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Exa. o relatório da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1923.

Ao Exm. Snr. Conselheiro Dr. Antonio da Silva Prado

D. D. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

F. de Monlevade.

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1923 tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em trafego, a extensão total de 1.242^{kms},757, assim distribuidos:

| | | |
|---------------------------|------------|--------------|
| Linhas de 1m,60 | 478kms,147 | (1) |
| " " 1m,00 | 714kms,202 | |
| " " 0m,60 | 50kms,408 | 1.242kms,757 |

II

Contabilidade

1.º — Conta de Capital

Durante o anno de 1923 a Inspectoria Geral escripturou em conta de capital a importancia de 6.731:653\$262, assim discriminada:

| | |
|-----------------------------|----------------|
| Trafego | 72:754\$318 |
| Linha e Edificios | 3.054:637\$892 |
| Locomoção | 3.604:261\$052 |
| Total | 6.731:653\$262 |

2.º—Movimento financeiro em geral

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Tendo sido a receita geral de . . . | 58:900:204\$152 |
| e a despesa correspondente de . . . | 41.537:827\$275 |
| o saldo liquido em 1923 foi de . . . | 17.362:376\$877 |

A relação da despesa para a receita é de 70,52, tendo sido em 1922 de 70,02.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura ao trafego do primeiro trecho de linha:

(1) Não está incluída a segunda linha entre Jundiaby e Campinas, com a extensão de 44 kms, 042.

| Annos | Renda liquida |
|-------|-----------------|
| 1872 | 124.896\$716 |
| 1873 | 390.639\$915 |
| 1874 | 474.658\$488 |
| 1875 | 524.054\$016 |
| 1876 | 641.540\$242 |
| 1877 | 974.679\$864 |
| 1878 | 1.508.451\$790 |
| 1879 | 1.550.188\$951 |
| 1880 | 1.813.878\$108 |
| 1881 | 1.667.161\$486 |
| 1882 | 1.961.981\$874 |
| 1883 | 1.620.717\$349 |
| 1884 | 1.318.371\$558 |
| 1885 | 1.657.161\$486 |
| 1886 | 1.711.288\$585 |
| 1887 | 1.665.422\$245 |
| 1888 | 2.215.668\$695 |
| 1889 | 2.741.282\$081 |
| 1890 | 3.484.385\$534 |
| 1891 | 3.988.245\$598 |
| 1892 | 4.307.882\$615 |
| 1893 | 4.050.491\$578 |
| 1894 | 8.829.442\$159 |
| 1895 | 10.561.761\$667 |
| 1896 | 10.449.210\$110 |
| 1897 | 12.329.066\$910 |
| 1898 | 10.471.000\$980 |
| 1899 | 11.914.107\$828 |
| 1900 | 12.989.589\$419 |
| 1901 | 17.396.831\$199 |
| 1902 | 13.669.483\$375 |
| 1903 | 10.580.552\$202 |
| 1904 | 9.018.518\$228 |
| 1905 | 9.722.840\$262 |
| 1906 | 18.450.935\$294 |
| 1907 | 14.534.422\$599 |
| 1908 | 12.247.441\$964 |
| 1909 | 14.640.003\$565 |
| 1910 | 12.667.685\$956 |
| 1911 | 15.223.928\$884 |
| 1912 | 16.592.722\$198 |
| 1913 | 16.222.081\$384 |
| 1914 | 16.242.876\$700 |
| 1915 | 16.380.958\$959 |
| 1916 | 16.084.441\$417 |
| 1917 | 16.193.807\$227 |
| 1918 | 12.481.765\$342 |
| 1919 | 12.215.899\$937 |
| 1920 | 14.826.522\$146 |
| 1921 | 16.620.668\$868 |
| 1922 | 18.600.282\$422 |
| 1923 | 17.362.376\$877 |

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 8 e 9, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego foi em 1923 o seguinte:

| | |
|-------------------|-----------------|
| Receita | 53.397:734\$247 |
| Despesa | 39.564:237\$834 |
| Saldo | 18.833:496\$413 |

Relação por cento da despesa para a receita 67,75.

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1923 e 1922:

| Especificação | 1923 | 1922 |
|---|-----------------|-----------------|
| Receita | 58.397:734\$247 | 44.853:897\$869 |
| Despesa | 39.564:237\$834 | 30.383:513\$799 |
| Saldo | 18.833:496\$413 | 14.470:384\$070 |
| Relação por cento da despesa para a receita | 67,75 | 67,74 |

3.º — Receita

A receita geral foi de:

| | |
|-------------------|-----------------|
| Em 1923 | 58.900:204\$152 |
| Em 1922 | 45.359:672\$691 |

Diferença para mais em 1923 13.540:531\$461

Foram arrecadadas mais em 1923 as seguintes importancias, não incluídas na receita geral da Companhia:

| | |
|--|----------------|
| Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Estradas | 821:931\$764 |
| Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas por outras Estradas. | 775:474\$715 |
| Importancias de multas pagas pelo pessoal e de ordenados não procurados, no periodo de 1 de Janeiro a 31 de Março de 1923, entregues á Sociedade Beneficente. | 8:868\$280 |
| Multas pagas pelo pessoal e pelo publico, varreduras, venda de papel velho, etc., no periodo de 1 de Abril a 31 de Dezembro de 1923, entregues á Caixa de Aposentadorias e Pensões | 94:079\$550 |
| Quota de 1 ½ %, do augmento de tarifas, no periodo de 1 de Abril de 1923 a 31 de Dezembro do mesmo anno, entregue á Caixa de Aposentadorias e Pensões | 737:490\$690 |
| Quota de 1 % da renda bruta, no periodo de 1 de Abril a 31 de Dezembro de 1923, entregue á Caixa de Aposentadorias e Pensões | 492:490\$978 |
| Imposto de transito do Governo Federal | 1.575:042\$100 |
| Imposto de transito do Governo Estadual | 1.538:404\$500 |
| Taxa de Vição | 393:332\$400 |
| Total | 6.437:114\$977 |

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta dos trafegos de passageiros e de mercadorias, attingiu a 27.806:837\$710, que, assim se discrimina:

| | | |
|------------------------|-----------------|-----------------|
| Trafeço de passageiros | 14.185:197\$120 | |
| Trafeço de mercadorias | 13.621:640\$590 | 27.806:837\$710 |

Em 31 de Dezembro de 1923 não existia saldo algum em dinheiro nas estações e os fretes a pagar representavam a importância de 488:596\$520, sendo 1:121\$020 do trafego de passageiros e 487:475\$500 do trafego de mercadorias.

A comparação da receita geral nos dois ultimos annos é a seguinte:

| NATUREZA | 1923 | 1922 | Differença em 1923 | |
|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Trafeço | 58.397:734\$247 | 44.853:897\$869 | 13.543:836\$378 | — |
| Escrip. Central | 502:469\$905 | 505:774\$822 | — | 3:304\$917 |
| Total | 58.900:204\$152 | 45.359:672\$691 | 13.540:531\$461 | — |

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha, entre Jundiáhy e Campinas, e a receita geral da Companhia tem sido a seguinte desde aquella data:

| Annos | Receita geral |
|--------------|----------------------|
| 1872 | 311:148\$940 |
| 1873 | 650:463\$069 |
| 1874 | 758:169\$207 |
| 1875 | 889:414\$782 |
| 1876 | 1.126:189\$760 |
| 1877 | 1.541:836\$645 |
| 1878 | 2.195:525\$850 |
| 1879 | 2.297:935\$790 |
| 1880 | 2.085:239\$370 |
| 1881 | 2.514:466\$920 |
| 1882 | 2.880:373\$995 |
| 1883 | 2.739:948\$200 |
| 1884 | 2.586:301\$750 |
| 1885 | 2.812:352\$950 |
| 1886 | 2.977:410\$510 |
| 1887 | 2.922:222\$683 |
| 1888 | 3.577:121\$476 |
| 1889 | 4.487:396\$469 |
| 1890 | 5.082:383\$149 |
| 1891 | 6.499:157\$909 |
| 1892 | 9.227:635\$114 |
| 1893 | 10.230:964\$064 |
| 1894 | 13.930:608\$544 |
| 1895 | 17.383:811\$641 |
| 1896 | 19.693:127\$477 |
| 1897 | 22.223:833\$853 |
| 1898 | 20.541:985\$830 |
| 1899 | 21.224:577\$150 |
| 1900 | 22.071:945\$269 |
| 1901 | 27.293:917\$132 |
| 1902 | 24.972:799\$117 |
| 1903 | 20.101:754\$102 |
| 1904 | 18.259:883\$130 |
| 1905 | 18.421:280\$525 |
| 1906 | 27.110:074\$320 |
| 1907 | 24.861:763\$568 |
| 1908 | 22.664:421\$802 |
| 1909 | 27.111:851\$729 |
| 1910 | 23.072:010\$089 |
| 1911 | 27.135:300\$222 |
| 1912 | 30.957:439\$941 |
| 1913 | 34.045:510\$848 |
| 1914 | 26.193:812\$863 |
| 1915 | 30.502:984\$262 |
| 1916 | 31.926:225\$203 |
| 1917 | 33.704:892\$084 |
| 1918 | 31.409:375\$619 |
| 1919 | 33.660:918\$839 |
| 1920 | 44.814:606\$096 |
| 1921 | 49.006:949\$079 |
| 1922 | 45.359:672\$691 |
| 1923 | 58.900:204\$152 |

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1923

Main financial and operational data table with columns for years (ANOS), kilometers, passengers, freight, revenue, expenses, and liquid income formation.

DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA

Detailed distribution of liquid income table with columns for dividends, interest, taxes, and other financial items.

Footnotes explaining the data sources, including references to Decree No. 294 of 1910 and Decree No. 100 of 1911, and details about the company's financial structure and interest payments.

22.264:283\$414 ou 37,80 % da receita total da Companhia no valor de 58.900:204\$152.

Da importancia de 22.264:283\$414 e da relação de 37,80 % cabem á Companhia Mogyana 4.952:404\$257 e 8,41 %.

As differentes verbas da receita do trafego, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento nos dois ultimos annos:

| VERBAS | | 1923 | 1922 |
|--|--|-------|-------|
| Passageiros | | 19,0 | 19,6 |
| Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 | | 6,3 | 6,4 |
| Animaes da tabella 10 e 11 | | 6,4 | 5,4 |
| Mercadoria { | | | |
| Café | | 25,2 | 22,4 |
| Diversas | | 40,1 | 42,9 |
| Telegrammas | | 1,4 | 1,3 |
| Diversas | | 1,6 | 2,0 |
| Total | | 100,0 | 100,0 |

Constam do quadro a seguir a receita, média e por unidade de percurso, de passageiros — valores, bagagens, encomendas e animaes de tabella 9 — animaes das tabellas 10 e 11 e mercadorias diversas:

| VERBAS | Embarcados | | Referidos a 1 km. | |
|--|------------|---------|-------------------|-------|
| | 1923 | 1922 | 1923 | 1922 |
| Passageiros | 3\$189 | 2\$854 | \$045 | \$043 |
| Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 | 69\$071 | 58\$642 | \$596 | \$529 |
| Animaes das tabellas 10 e 11 | 7\$501 | 6\$372 | \$028 | \$027 |
| Mercadorias { | | | | |
| Café | 36\$767 | 31\$482 | \$206 | \$187 |
| Diversas | 17\$938 | 15\$657 | \$112 | \$100 |

§ 1.º — Passageiros

A distribuição dos passageiros e da respectiva receita pelos trafegos proprio, estanho e em transito, relativamente aos dois ultimos annos, consta do quadro seguinte:

| Natura do trafego | 1923 | | | | 1922 | | | |
|--------------------------------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|
| | 1.ª Classe | | 2.ª Classe | | 1.ª Classe | | 2.ª Classe | |
| | Numero | Receita | Numero | Receita | Numero | Receita | Numero | Receita |
| Proprio | 530.703 | 2.964.988\$568 | 2.038.686 | 3.295.457\$008 | 450.952 | 2.288.245\$620 | 1.837.415 | 2.693.255\$460 |
| Estranho { Despachado Recebido | 147.457 | 2.055.884\$052 | 210.848 | 1.498.847\$373 | 124.003 | 1.620.889\$020 | 184.688 | 1.173.657\$830 |
| | 128.576 | | 159.824 | | 108.273 | | 142.979 | |
| Em transito | 122.327 | 741.981\$490 | 147.730 | 559.745\$184 | 104.793 | 580.864\$980 | 126.756 | 431.940\$710 |
| Total | 929.063 | 5.762.854\$110 | 2.557.088 | 5.354.049\$565 | 788.021 | 4.489.999\$620 | 2.291.838 | 4.298.854\$000 |

Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrants para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica em 1882. Durante o anno de 1923 o movimento foi de 24.114 immigrants, cujas passagens importariam em 205:875\$370.

O numero de immigrants transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1923 é de 801.863 e a importancia que deixou de ser cobrada é igual a 4.158:579\$640.

Numero e receita dos passageiros transportados

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

| ANOS | 1. ^a Classe | | 2. ^a Classe | | EM GERAL | |
|------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|-------------|-----------------|
| | Numero | Receita | Numero | Receita | Numero | Receita |
| 1914 | 478.881,5 | 2.042:887\$650 | 1.547.852,5 | 2.714:807\$270 | 2.021.284 | 4.757:644\$920 |
| 1915 | 447.145 | 1.878:890\$580 | 1.428.837 | 2.278:624\$180 | 1.875.482 | 4.147:014\$760 |
| 1916 | 497.509,5 | 2.103:969\$880 | 1.499.785 | 2.428:451\$900 | 1.997.294,5 | 4.582:421\$780 |
| 1917 | 502.419 | 2.261:552\$560 | 1.516.877,5 | 2.572:052\$000 | 2.019.296,5 | 4.833:605\$560 |
| 1918 | 471.151,5 | 2.815:196\$280 | 1.505.737,5 | 2.569:113\$940 | 1.976.889 | 4.884:810\$170 |
| 1919 | 557.540,5 | 3.089:052\$880 | 1.766.707,5 | 3.010:992\$790 | 2.844.248 | 6.050:045\$620 |
| 1920 | 637.924,5 | 3.598:827\$260 | 1.936.636 | 3.708:780\$750 | 2.574.560,5 | 7.802:558\$010 |
| 1921 | 685.215 | 3.857:988\$670 | 2.203.695 | 4.112:546\$540 | 2.888.910 | 7.970:485\$210 |
| 1922 | 788.021 | 4.489:999\$920 | 2.291.838 | 4.298:854\$000 | 3.079.859 | 8.788:858\$620 |
| 1923 | 929.068 | 5.762:854\$110 | 2.537.088 | 5.864:049\$565 | 3.486.151 | 11.116:908\$675 |

§ 2.º — Valores, bagagens, encomendas e animais da tabella 9

| Natureza do trafego | 1923 | | 1922 | |
|-----------------------------------|------------|----------------|------------|----------------|
| | Kilos | Recetta | Kilos | Recetta |
| Proprio | 18.026.434 | 754.398\$372 | 16.931.669 | 704.524\$600 |
| Estranho { Despachado | 9.429.169 | 1.541.897\$844 | 9.061.612 | 1.178.486\$610 |
| Em transito. { Recebido | 7.404.707 | | 6.318.734 | |
| | 18.698.192 | 1.402.991\$673 | 16.476.328 | 978.018\$380 |
| Total | 53.558.502 | 3.699.287\$889 | 48.788.343 | 2.861.029\$590 |

§ 3.º — Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

| Natureza do trafego | 1923 | | | | 1922 | | | |
|---------------------------------------|------------|-------------|------------|--------------|------------|-------------|------------|--------------|
| | Tabella 10 | | Tabella 11 | | Tabella 10 | | Tabella 11 | |
| | Numero | Receita | Numero | Receita | Numero | Receita | Numero | Receita |
| Proprio Estranho { Em transitos | 6.153 | 8:345\$227 | 5.578 | 45:145\$440 | 5.974 | 7:477\$600 | 6.751 | 48:093\$300 |
| | 3.488 | 14:206\$127 | 4.124 | 76:052\$900 | 3.046 | 11:005\$120 | 3.326 | 57:423\$250 |
| | 1.765 | | 2.204 | | 1.601 | | 1.905 | |
| | 2.304 | 5:039\$032 | 2.220 | 23:512\$703 | 2.478 | 4:433\$040 | 1.789 | 15:975\$670 |
| Total. | 13.710 | 27:590\$386 | 14.126 | 144:711\$043 | 13.099 | 22:920\$760 | 13.771 | 121:492\$220 |

§ 3.º — Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

| Natureza do trafego | 1923 | | | | 1922 | | | |
|---------------------------------------|------------|--------------|------------|----------------|------------|-------------|------------|----------------|
| | Tabella 10 | | Tabella 11 | | Tabella 10 | | Tabella 11 | |
| | Numero | Receita | Numero | Receita | Numero | Receita | Numero | Receita |
| Proprio Estranho { Em transitos | 8.055 | 9:785\$778 | 5.946 | 50:690\$719 | 10.543 | 12:892\$600 | 13.920 | 131:161\$100 |
| | 15.372 | 69:744\$673 | 310.654 | 3.112:732\$339 | 7.134 | 35:037\$380 | 209.797 | 1.881:209\$320 |
| | 13.271 | | 5.841 | | 15.106 | | 1.833 | |
| | 27.866 | 61:844\$477 | 78.427 | 226:496\$592 | 16.633 | 32:420\$780 | 75.954 | 170:234\$330 |
| Total. | 65.054 | 141:374\$928 | 400.868 | 3.389:919\$650 | 49.416 | 80:401\$260 | 301.504 | 2.182:605\$250 |

§ 4.º — Mercadorias

| Natureza do trafego | 1923 | | | | | | 1922 | | | | | |
|-----------------------|-------------|-----------------|---|---------------|-----------------|---|-------------|-----------------|---|---------------|-----------------|---|
| | Café | | | Diversas | | | Café | | | Diversas | | |
| | KILOS | RECEITA | | KILOS | RECEITA | | KILOS | RECEITA | | KILOS | RECEITA | |
| Proprio | 19.007.088 | 314.542\$659 | | 297.589.908 | 2.384.150\$359 | | 9.230.315 | 136.666\$000 | | 277.632.219 | 2.045.277\$400 | |
| Estado { Despachado | 121.257.577 | 6.370.093\$862 | } | 232.646.313 | 9.911.870\$783 | } | 99.801.151 | 4.531.831\$000 | } | 235.463.375 | 8.372.166\$550 | } |
| | 8.304.143 | | | 274.487.190 | | | 2.343.809 | | | 217.484.250 | | |
| Em transito | 250.873.349 | 8.001.516\$106 | | 546.490.867 | 11.131.556\$485 | | 208.704.024 | 5.392.305\$410 | | 496.402.787 | 8.793.868\$860 | |
| Total | 399.442.157 | 14.686.152\$627 | | 1.351.214.278 | 23.427.577\$627 | | 320.079.299 | 10.060.802\$410 | | 1.226.982.631 | 19.211.312\$810 | |

Constam do quadro seguinte as quantidades de animaes, bagagens, encommendas, etc., e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas, no ultimo decennio.

| Annos | Animaes das tabellas 10. e 11 | | Bagagens, encommendas etc. | | Mercadorias | |
|-------|-------------------------------|----------------|----------------------------|----------------|-------------|-----------------|
| | Numero | Receita | Toneladas | Receita | Toneladas | Receita |
| 1914 | 71.075 | 256:514\$410 | 24.131 | 1.050:103\$250 | 1.267.277 | 19.181:891\$465 |
| 1915 | 106.559 | 464:968\$960 | 22.744 | 1.028:269\$920 | 1.357.387 | 24.000:632\$961 |
| 1916 | 218.658 | 1.102:323\$260 | 26.444 | 1.187:748\$250 | 1.404.415 | 24.064:552\$500 |
| 1917 | 323.952 | 1.692:813\$710 | 27.813 | 1.326:153\$650 | 1.479.507 | 24.605:044\$030 |
| 1918 | 315.851 | 1.444:492\$460 | 28.945 | 1.404:820\$500 | 1.456.736 | 22.262:184\$990 |
| 1919 | 382.753 | 2.155:903\$690 | 36.001 | 1.883:547\$550 | 1.472.265 | 21.676:880\$160 |
| 1920 | 388.196 | 2.405:584\$020 | 42.432 | 2.399:696\$590 | 1.674.149 | 30.347:237\$730 |
| 1921 | 292.832 | 1.933:489\$040 | 44.027 | 2.428:820\$350 | 1.664.564 | 34.355:145\$260 |
| 1922 | 377.790 | 2.407:419\$490 | 48.788 | 2.861:029\$590 | 1.547.062 | 29.272:115\$220 |
| 1923 | 493.758 | 3.708:596\$007 | 53.559 | 3.699:287\$889 | 1.750.656 | 38.113:730\$254 |

No fim deste Relatório encontra-se um quadro com o "Movimento Geral de Estatística do anno de 1923", no qual se acham discriminadas as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados pela Estrada, de accôrdo com a natureza do trafego e com as diversas tabellas das tarifas.

Consta do quadro seguinte a procedencia do café transportado em 1923 nas linhas da Companhia Paulista.

| ESTAÇÕES | Recebido Kilos | Despachado Kilos | Fretes |
|---------------------------------|-------------------|---------------------|----------------|
| Jundiahy | 592.429 | 17.514 | 11:299\$058 |
| Louveira | 80 | 686.984 | 3:679\$835 |
| Rocinha | 422 | 1.279.502 | 8:653\$915 |
| Vallinhos | 99.057 | 1.215.464 | 10:752\$703 |
| Campinas | 2.875.028 | 11.888.180 | 299:411\$076 |
| Boa Vista | — | 139.018 | 2:113\$609 |
| Jacuba | — | 55.955 | 17\$167 |
| Rebouças | 3.465 | 485.619 | 4:288\$886 |
| Novo Odessa | 257 | 130.492 | 2:888\$512 |
| Villa Americana | 47.552 | 331.502 | 6:047\$694 |
| Tatú | 20 | 248.307 | 4:660\$897 |
| Limreira | 286.881 | 2.980.979 | 91:285\$189 |
| Cordeiro | 262 | 710.982 | 20:838\$331 |
| Santa Gertrudes | 73.030 | 731.717 | 26:911\$945 |
| Rio Claro | 50.220 | 563.498 | 20:256\$146 |
| Batovy | — | 100.627 | 2:181\$244 |
| Itapê | — | 118.615 | 1:419\$720 |
| Graúna | — | 330.439 | 9:651\$968 |
| Ityrapina | 98 | 453.792 | 17:899\$170 |
| Visconde do Rio Claro | 109 | 100.822 | 4:898\$873 |
| Conde do Pinhal | — | 407.553 | 18:250\$762 |
| São Carlos | 1.404.404 | 1.630.302 | 95:838\$559 |
| Ibaté | 17.317 | 870.707 | 37:020\$704 |
| Tamoyo | — | 372.813 | 13:943\$139 |
| Chibarro | 60 | 237.876 | 10:278\$047 |
| Ouro | 25.126 | 1.360.770 | 79:142\$206 |
| Araraquara | 11.669 | 3.197.544 | 158:208\$317 |
| Americo Brasiliense | 81.405 | 1.002.031 | 49:449\$996 |
| Santa Lucia | 448.377 | 1.426.792 | 75:882\$515 |
| Rincão | 1.296 | 700.437 | 34:043\$689 |
| Santa Barbara | 7.824 | 491.940 | 7:838\$582 |
| Caiuby | — | 110.492 | 3:099\$550 |
| Tupy | — | 84.004 | 691\$368 |
| Taquaral | — | 356.383 | 4:220\$876 |
| Piracicaba | 483.256 | 1.217.550 | 74:928\$715 |
| Remanso | — | 530.452 | 16:473\$645 |
| Araras | 12.173 | 359.342 | 13:117\$447 |
| Loreto | 242 | 206.201 | 5:341\$447 |
| Elihu Root | 60 | 587.965 | 20:674\$659 |
| São Bento | 129 | 329.064 | 13:019\$929 |
| Leme | 368 | 1.500.937 | 49:865\$793 |
| Souza Queiroz | — | 574.172 | 18:482\$590 |
| Pirassununga | 2.373 | 1.281.024 | 54:160\$484 |
| Porto Ferreira | 201 | 549.323 | 22:017\$780 |
| Butá | — | 292.168 | 12:219\$860 |
| Descalvado | 328 | 2.129.358 | 103:458\$522 |
| Emas | 510 | 331.870 | 15:817\$241 |
| Baguassú | 93 | 294.863 | 13:983\$371 |
| Santa Silveria | 3.621 | 1.192.502 | 57:523\$088 |
| Palmeiras | 12.126 | 1.363.254 | 67:317\$440 |
| Santa Veridiana | 60 | 2.321.910 | 116:405\$810 |
| Baldeação | — | 120 | 4\$178 |
| Morro Grande | — | 697.635 | 18:557\$301 |
| Ferraz | 14 | 161.375 | 3:006\$415 |
| Corumbatahy | 1.606 | 381.205 | 5:917\$020 |
| Anapolis | 300 | 806.424 | 31:443\$179 |
| Oliveiras | 24.955 | 396.357 | 17:109\$338 |
| Tymbira | 61.064 | 388.305 | 23:900\$412 |
| Motuca | 277 | 532.372 | 22:096\$457 |
| Joá | 36.240 | 333.353 | 19:231\$557 |
| Hammond | 42.379 | 641.463 | 34:879\$271 |
| Guariba | 28.088 | 1.467.380 | 83:099\$121 |
| Corrego Rico | 243 | 817.797 | 46:161\$304 |
| Jaboticabal | 494.473 | 2.411.562 | 139:316\$371 |
| Graminha | — | 673.707 | 40:421\$356 |
| Ibitirama | 245 | 979.561 | 54:298\$820 |
| Tayuva | 523.569 | 4.310.457 | 221:829\$071 |
| Andes | 71.953 | 2.419.958 | 122:187\$507 |
| Bebedouro | 17.839 | 3.977.578 | 253:985\$140 |
| Mandembo | 19 | 374.706 | 21:791\$223 |
| Collina | 2.566 | 3.030.062 | 134:821\$847 |
| Palmar | — | 999.534 | 38:095\$761 |
| Frigorifico | 80.694 | 354.884 | 20:161\$554 |
| Barretos | 52.107 | 1.139.603 | 52:239\$756 |
| Campo Alegre | 120 | 535.566 | 22:073\$179 |
| Brotas | 982 | 718.495 | 24:721\$890 |
| Espraiado | 83 | 683.871 | 29:522\$947 |
| Torrinha | 4.307 | 1.183.877 | 58:834\$650 |
| Ventania | — | 410.312 | 20:869\$078 |
| Dois Corregos | 9.511 | 1.802.055 | 93:998\$742 |
| Mineiros | 429 | 507.407 | 27:152\$621 |
| Banharão | — | 902.444 | 51:365\$557 |
| Jahú | 3.809 | 11.524.719 | 669:868\$396 |
| Saldanha Marinho | — | 487.731 | 22:596\$534 |
| Capim Fino | — | 562.205 | 31:052\$042 |
| Falcão Filho | 195 | 1.082.390 | 61:882\$309 |
| Campos Salles | 24.060 | 2.569.433 | 139:909\$814 |
| Iguatemy | — | 1.119.866 | 54:012\$361 |
| Ayrosa Galvão | — | 918.718 | 53:746\$612 |
| Pederneiras | 67.735 | 2.946.893 | 162:629\$852 |
| Itatingy | — | 166.528 | 8:123\$535 |
| Platan | — | 68.319 | 2:888\$851 |
| S. Paulo dos Agudos | 1.839 | 1.353.649 | 85:776\$294 |
| Taperão | — | 1.210.108 | 78:326\$839 |
| Itaquá | — | 755.443 | 26:542\$699 |
| Batalha | — | 465.509 | 17:231\$075 |
| Piratininga | 2.819 | 1.642.750 | 96:337\$498 |
| Guayanaz | 24.060 | 349.970 | 10:371\$671 |
| Baurú Paulista | 641 | 4.411.260 | 292:322\$180 |
| Babylonia | 201 | 433.258 | 18:237\$405 |
| Floresta | — | 529.159 | 25:389\$703 |
| Canchim | 115.412 | 431.397 | 23:760\$814 |
| Capão Preto | — | 389.215 | 14:288\$724 |
| Agua Vermelha | 44 | 1.239.238 | 48:807\$118 |
| Ararahy | — | 407.636 | 12:862\$369 |
| Alfredo Ellis | — | 267.756 | 14:168\$950 |
| Santa Eudoxia | — | 493.184 | 22:585\$186 |
| Angico | — | 273.674 | 12:309\$454 |
| Monjolinho | 94.158 | 712.206 | 34:338\$491 |
| Jacaré | — | 790.050 | 39:163\$818 |
| Santo Ignacio | 41 | 381.790 | 18:134\$971 |
| Ribeirão Bonito | 232 | 1.602.223 | 66:607\$121 |
| Guataparã | 27.600 | 2.685.157 | 156:781\$034 |
| Guarany | 62 | 1.655.805 | 97:559\$755 |
| Martinho Prado | — | 3.258.096 | 200:084\$329 |
| Barrinha | 60 | 810.008 | 50:303\$048 |
| Macuco | 295 | 557.599 | 34:907\$629 |
| Passagem | 17 | 555.948 | 34:977\$691 |
| Cascalho | 120 | 687.663 | 45:921\$371 |
| Pontal | 3.185 | 2.257.340 | 147:397\$317 |
| Ibó | — | 115.847 | 5:597\$882 |
| Tombadouro | 913 | 795.755 | 37:982\$015 |
| Santa Rita | 468 | 1.162.764 | 61:045\$850 |
| Santa Olívia | 88 | 321.513 | 16:014\$125 |
| Moema | — | 479.810 | 20:998\$796 |
| São Miguel | — | 12.231 | 628\$066 |
| Pantano | 95 | 521.001 | 23:432\$638 |
| Aurora | — | 880.219 | 42:163\$597 |
| Somma | 8.304.143 | 140.264.665 | 6.684:636\$521 |

De outras linhas para as estações ou estranho recebido

| | | | |
|--|---|-----------|---|
| Sorocabana (via Jundiahy) | — | 34.821 | — |
| Bragantina | — | 11.954 | — |
| Mogyana (via Campinas) | — | 243.049 | — |
| " " Baldeação | — | 19.114 | — |
| " " Guataparã | — | 5.334 | — |
| " " Pontal | — | 576 | — |
| " " Pontal — Passagem | — | — | — |
| Bebedouro) | — | 561 | — |
| Campineira Tracção, Luz e Força | — | 1.001 | — |
| Funilense | — | 92.889 | — |
| Itatibense | — | 285.777 | — |
| São Paulo e Minas (via Campinas) | — | — | — |
| " " " " Baldeação) | — | 60 | — |
| Araraquara | — | 4.107.701 | — |
| Dourado (via Ribeirão Bonito) | — | 1.067.012 | — |
| " " " Araraquara) | — | 26.602 | — |
| São Paulo-Goyaz (via Bebedouro) | — | 418.491 | — |
| " " " " Passagem) | — | 118.558 | — |
| Melhoramento de Monte Alto | — | 1.251.911 | — |
| Noroeste do Brasil | — | 590.639 | — |
| Sorocabana (via Agudos) | — | 28.093 | — |
| Somma do estranho | — | 8.304.143 | — |

De outras linhas para outras linhas ou em transito

| | | | |
|--|-----------|-------------|-----------------|
| Mogyana (via Campinas) | — | 134.329.012 | 1.771.356\$083 |
| " " Baldeação | — | 1.180 | 68\$306 |
| " " Guataparã | — | 21.483 | 943\$191 |
| " " Pontal | — | 3.025 | 93\$776 |
| Campineira Tracção, Luz e Força | — | 2.651.263 | 35:454\$396 |
| Funilense | — | 1.504.691 | 20:230\$728 |
| Itatibense | — | 2.113.763 | 7:465\$964 |
| São Paulo e Minas (via Campinas) | — | 2.574.920 | 32:827\$667 |
| Araraquara | — | 54.210.176 | 2.909:040\$779 |
| Dourado (via Ribeirão Bonito) | — | 21.086.354 | 1.094:483\$618 |
| " " " Araraquara) | — | 847 | 9\$910 |
| São Paulo-Goyaz (via Bebedouro) | — | 13.988.622 | 932:702\$127 |
| " " " " Passagem) | — | 2.837.094 | 177:311\$020 |
| Melhoramentos de Monte Alto | — | 4.510.820 | 290:206\$185 |
| Noroeste do Brasil | — | 11.040.099 | 729:323\$356 |
| Somma do transito | — | 250.873.349 | 8.001:516\$106 |
| Total Geral | 8.304.143 | 399.442.157 | 14.686:152\$627 |

3.º — Despesa

A despesa geral da Companhia foi de:

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| em 1923 | 41.587.827\$275 |
| em 1922 | 31.759.440\$269 |
| Diferença para mais em 1923 | 9.778.387\$006 |

Comparação da despesa nos dois ultimos annos

| NATUREZA | 1923 | 1922 | Diferenças em 1923 | |
|------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|------------|
| | | | para mais | para menos |
| Todas as linhas | 39.564.237\$834 | 30.383.513\$799 | 9.180.724\$035 | — |
| Escritorio Central | 1.973.589\$441 | 1.375.926\$470 | 597.662\$971 | — |
| Total Geral. | 41.537.827\$275 | 31.759.440\$269 | 9.778.387\$006 | — |

A despesa geral da Companhia, anno por anno, desde 1872 consta do quadro seguinte:

| Annos | Despesa |
|--------------|-----------------|
| 1872 | 186.262\$224 |
| 1873 | 259.823\$154 |
| 1874 | 283.510\$724 |
| 1875 | 365.360\$766 |
| 1876 | 484.649\$218 |
| 1877 | 567.156\$781 |
| 1878 | 687.074\$060 |
| 1879 | 747.796\$839 |
| 1880 | 771.861\$267 |
| 1881 | 877.816\$909 |
| 1882 | 918.392\$621 |
| 1883 | 1.119.230\$851 |
| 1884 | 1.267.930\$192 |
| 1885 | 1.155.201\$514 |
| 1886 | 1.266.121\$925 |
| 1887 | 1.256.820\$448 |
| 1888 | 1.361.457\$781 |
| 1889 | 1.746.114\$388 |
| 1890 | 1.597.997\$615 |
| 1891 | 2.510.912\$371 |
| 1892 | 4.920.252\$529 |
| 1893 | 6.180.472\$486 |
| 1894 | 5.601.166\$385 |
| 1895 | 6.822.049\$974 |
| 1896 | 9.193.917\$367 |
| 1897 | 9.894.766\$943 |
| 1898 | 10.070.984\$850 |
| 1899 | 9.310.469\$827 |
| 1900 | 9.132.355\$850 |
| 1901 | 9.897.085\$933 |
| 1902 | 11.303.315\$242 |
| 1903 | 9.571.201\$900 |
| 1904 | 9.241.364\$907 |
| 1905 | 8.698.431\$263 |
| 1906 | 8.659.739\$026 |
| 1907 | 10.327.340\$869 |
| 1908 | 10.416.979\$838 |
| 1909 | 12.471.484\$164 |
| 1910 | 10.504.324\$134 |
| 1911 | 11.911.376\$333 |
| 1912 | 14.364.717\$748 |
| 1913 | 17.823.429\$464 |
| 1914 | 13.950.936\$163 |
| 1915 | 14.142.030\$303 |
| 1916 | 15.841.783\$786 |
| 1917 | 17.511.084\$857 |
| 1918 | 18.927.610\$277 |
| 1919 | 21.445.518\$902 |
| 1920 | 29.988.083\$950 |
| 1921 | 32.386.285\$716 |
| 1922 | 31.759.440\$269 |
| 1923 | 41.537.827\$275 |

As despesas de custeio em 1923 são assim distribuídas em Pessoal, Material e Contas, pelos diversos Departamentos da Administração.

| Verbas da despesa | | Pessoal | Material | Contas | TOTAL |
|---|-----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Inspeccoria Geral, Estatistica, Contadoria e Almoxa- rifado | 993.123\$176 | 83.838\$580 | — | — | 1.076.961\$756 |
| Trafego | 6.042.071\$764 | 823.444\$297 | 220.275\$826 | 220.275\$826 | 7.085.791\$887 |
| Telegrapho | 1.472.216\$493 | 197.804\$863 | 9.739\$600 | 9.739\$600 | 1.679.760\$946 |
| Locomoção | 7.008.931\$115 | 17.725.496\$894 | 624.654\$347 | 624.654\$347 | 25.359.082\$336 |
| Linha e Edificios | 2.210.977\$011 | 1.095.547\$309 | 192.393\$402 | 192.393\$402 | 3.498.917\$722 |
| Contadoria Central e Commissão de tarifas | — | — | 164.662\$490 | 164.662\$490 | 164.662\$490 |
| Taxas de exgottos e de consumo d'agua | — | — | 39.833\$750 | 39,833\$750 | 39,833\$750 |
| Indemnisações por mercadorias avariadas ou desap- parecidas, animaes mortos na linha, etc. | — | — | 2.150\$000 | 2.150\$000 | 2,150\$000 |
| Pensões a familias de empregados fallecidos | — | — | 88.989\$000 | 88,989\$000 | 88,989\$000 |
| Impostos | — | — | 6.695\$532 | 6,695\$532 | 6,695\$532 |
| Aluguel de carros, vagões, encerrados, baldeações, etc. | — | — | 410.784\$705 | 410,784\$705 | 410,784\$705 |
| Diversas | — | — | 150.607\$690 | 150,607\$690 | 150,607\$690 |
| Total | 17.727.319\$549 | 19.926.131\$943 | 1.910.786\$342 | 1,910,786\$342 | 39,564,237\$834 |

As despesas de Pessoal e Material, discriminadas pelas diversas Repartições e referentes ao ultimo quinquennio, constam do quadro seguinte:

| ANO | Inspectoria Geral, Estatistica Contadoria e Almoarifado | | Tráfego e Telegrapho | | Locomoção | | Linha e Edificios | | TOTAL | |
|------|---|-------------|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------|-----------------|-----------------|
| | Pessoal | Material | Pessoal | Material | Pessoal | Material | Pessoal | Material | Pessoal | Material |
| | | | | | | | | | | |
| 1919 | 776.867\$440 | 30.904\$120 | 5.027.637\$270 | 568.599\$970 | 4.297.826\$160 | 6.828.594\$440 | 1.671.274\$280 | 695.149\$854 | 11.778.104\$150 | 8.128.247\$884 |
| 1920 | 923.760\$700 | 40.300\$190 | 6.089.461\$755 | 946.647\$810 | 5.312.889\$840 | 11.320.692\$330 | 1.932.076\$940 | 764.776\$416 | 14.252.138\$736 | 13.072.416\$746 |
| 1921 | 888.357\$010 | 47.127\$150 | 6.175.125\$994 | 930.221\$080 | 5.881.043\$830 | 12.598.949\$128 | 1.800.670\$472 | 1.292.743\$019 | 14.745.206\$306 | 14.860.040\$827 |
| 1922 | 915.092\$440 | 41.069\$550 | 6.288.027\$005 | 978.727\$060 | 5.784.859\$310 | 11.690.561\$952 | 2.021.071\$082 | 1.196.988\$981 | 14.959.050\$087 | 13.907.297\$493 |
| 1923 | 998.128\$176 | 83.838\$580 | 7.514.288\$247 | 1.021.249\$160 | 7.008.981\$116 | 17.725.496\$894 | 2.210.977\$011 | 1.096.547\$809 | 17.727.819\$549 | 13.926.181\$943 |

O seguinte quadro mostra a receita, a despesa, o saldo e o coefficiente de trafego (relação por cento da despesa para a receita) das linhas da Companhia Paulista, desde 1872, quando foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha:

| Annos | Receita | Despesa | Saldo | Coefficiente |
|-------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| 1872 | 311:101\$740 | 182:152\$194 | 128:949\$540 | 59 |
| 1873 | 648:860\$851 | 248:903\$619 | 399:450\$732 | 38 |
| 1874 | 748:441\$087 | 274:841\$219 | 473:599\$868 | 36 |
| 1875 | 886:481\$432 | 357:400\$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 | 921:756\$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\$360 | 697:327\$639 | 1.130:370\$221 | 38 |
| 1881 | 2.190:852\$950 | 839:408\$871 | 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\$370 | 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 | 1:205:877\$230 | 1.707:084\$230 | 41 |
| 1888 | 3.546:332\$750 | 1.291:035\$930 | 2.255:296\$820 | 36 |
| 1889 | 4.284:808\$210 | 1.552:791\$531 | 2.710:516\$679 | 36 |
| 1890 | 5.084:721\$605 | 1.493:316\$628 | 3.541:404\$977 | 30 |
| 1891 | 6.426:353\$460 | 2.378:073\$119 | 4.048:275\$341 | 37 |
| 1892 | 9.147:890\$759 | 4.705:823\$431 | 4.442:067\$328 | 51 |
| 1893 | 10.145:058\$200 | 5.788:100\$683 | 4.356:957\$517 | 57 |
| 1894 | 13.910:095\$020 | 5.409:439\$896 | 8.500:605\$124 | 39 |
| 1895 | 17.220:546\$350 | 6.560:033\$974 | 10.660:512\$356 | 38 |
| 1896 | 19.615:025\$659 | 8.785:444\$953 | 10.829:580\$706 | 45 |
| 1897 | 22.076:138\$670 | 9.488:556\$074 | 12.586:582\$596 | 43 |
| 1898 | 20.373:771\$010 | 9.924:069\$530 | 10.449:701\$480 | 49 |
| 1899 | 21.165:370\$403 | 9.152:592\$341 | 12.012:773\$062 | 43 |
| 1900 | 22.014:918\$390 | 9.934:499\$702 | 13.080:419\$188 | 41 |
| 1901 | 27.245:642\$940 | 9.702:459\$103 | 17.543:183\$837 | 36 |
| 1902 | 24.890:868\$030 | 11.119:618\$669 | 13.771:249\$461 | 45 |
| 1903 | 20.053:932\$130 | 9.364:048\$091 | 10.694:884\$039 | 47 |
| 1904 | 18.223:291\$850 | 9.081:071\$373 | 9.147:220\$472 | 50 |
| 1905 | 18.403:535\$617 | 8.520:443\$473 | 9.873:087\$144 | 46 |
| 1906 | 27.073:486\$090 | 8.411:590\$355 | 18.661:895\$735 | 31 |
| 1907 | 24.540:944\$463 | 9.792:001\$410 | 14.748:943\$053 | 40 |
| 1908 | 22.365:419\$710 | 9.963:476\$053 | 12.396:943\$657 | 45 |
| 1909 | 26.496:794\$118 | 11.686:958\$596 | 14.809:835\$522 | 44 |
| 1910 | 22.490:990\$129 | 10.125:133\$763 | 12.365:801\$361 | 45 |
| 1911 | 26.827:173\$502 | 11.341:373\$133 | 15.485:793\$119 | 42 |
| 1912 | 30.563:147\$291 | 13.662:534\$097 | 16.899:913\$194 | 45 |
| 1913 | 33.789:009\$593 | 16.403:356\$073 | 17.386:653\$520 | 49 |
| 1914 | 25.799:900\$533 | 12.992:055\$593 | 12.807:844\$940 | 50 |
| 1915 | 30.193:333\$312 | 13.133:163\$023 | 17.060:170\$289 | 44 |
| 1916 | 31.556:914\$373 | 14.950:623\$322 | 16.606:291\$251 | 47 |
| 1917 | 33.310:074\$083 | 15.135:216\$737 | 17.174:857\$301 | 48 |
| 1918 | 30.963:366\$704 | 17.817:434\$792 | 13.145:931\$912 | 58 |
| 1919 | 33.188:310\$901 | 20.840:211\$493 | 12.348:099\$408 | 63 |
| 1920 | 44.001:761\$666 | 23.475:323\$366 | 15.527:438\$300 | 65 |
| 1921 | 48.056:433\$094 | 30.341:000\$333 | 17.715:433\$261 | 64 |
| 1922 | 44.853:897\$369 | 30.333.513\$799 | 14.470:384\$070 | 68 |
| 1923 | 58.397:734\$247 | 39.564:237\$334 | 18.833:496\$413 | 68 |

O seguinte quadro mostra a discriminação da despesa geral em 1923 e 1922 pelas seguintes unidades:

| UNIDADES | 1923 | 1922 |
|------------------------------|--------|--------|
| Trem-kilometro | 6\$476 | 5\$070 |
| Vehiculo-kilometro | \$501 | \$376 |
| Tonelada-kilometro | \$117 | \$107 |

As despesas totaes em 1923 da Inspectoria Geral, Estatistica, Contadoria e Almojarifado se distribuem do seguinte modo:

| Repartições | Pessoal | Material | Total |
|-----------------------------|--------------|-------------|----------------|
| Inspectoria Geral | 109:050\$900 | 3:830\$360 | 112:881\$260 |
| Estatistica | 71:416\$350 | 14:327\$450 | 85:743\$800 |
| Contadoria | 583:222\$186 | 56:371\$410 | 639:593\$596 |
| Almojarifado | 229:433\$740 | 9:909\$360 | 238:743\$100 |
| Total | 993:123\$176 | 83:838\$580 | 1.076:961\$756 |

A concentração de todo o serviço da escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição dos erros e melhor fiscalisação do serviço.

Pessoal

Não houve alteração importante nos quadros do pessoal dos escriptorios da Contadoria, Estatistica e Almojarifado, sendo dignos de louvor pelo zelo com que dirigem aquellas Repartições os seus respectivos Chefes.

Em 31 de Dezembro de 1923 o numero de empregados era de 250, sendo:

Inspectoria Geral

| | | |
|---------------------------|---|---|
| Inspector Geral | 1 | |
| Secretario | 1 | |
| Continuo | 1 | 3 |
| | — | |

Estatistica

| | | |
|---------------------------|----|----|
| Chefe de Secção | 1 | |
| Escripturarios | 17 | |
| Praticantes | 7 | 25 |
| | — | |

Contadoria

| | | |
|-------------------------------------|-----|-----|
| Contador | 1 | |
| Ajudante | 1 | |
| Auxiliar | 1 | |
| Caixa | 1 | |
| Ajudante | 1 | |
| Auxiliares | 1 | |
| Pagador | 1 | |
| Ajudante | 1 | |
| Auxiliares | 3 | |
| Chefes de Secção | 8 | |
| Escripturarios | 104 | |
| Praticantes | 29 | |
| Agente em Jundiahy S. P. R. | 1 | |
| Auxiliar | 1 | |
| Typographos | 7 | |
| Praticantes | 3 | |
| Continuos | 7 | 171 |
| | — | |

Almoxarifado

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| Almoxarife | 1 | |
| Ajudante | 1 | |
| Auxiliar | 1 | |
| Chefe do Deposito | 1 | |

| | | |
|-------------------------------------|----|-------|
| Escripturarios. | 17 | |
| Praticantes. | 5 | |
| Encarregados de depositos | 2 | |
| Feitores de armazem. | 2 | |
| Conferentes | 2 | |
| Armazenistas | 3 | |
| Stockista | 1 | |
| Mensageiro. | 1 | |
| Trabalhadores. | 14 | 51 |
| | | <hr/> |
| Total Geral | | 250 |

III

Trafego

Tendo o Sr. Dr. Gabriel Penteado, illustre collega que tão brilhantemente superintendia este importante departamento da Administração, solicitado e obtido em 31 de Dezembro ultimo a sua exoneração do cargo de Chefe do Trafego, deixando o serviço da Estrada porque interesses particulares de vulto assim o exigiam, foi nomeado para substituí-lo o distincto collega Sr. Dr. Arthur Ganguêú, digno Chefe do Movimento, e que interinamente vinha exercendo aquelle cargo.

Sirvo-me da oportunidade para uma vez ainda agradecer ao Sr. Dr. Gabriel Penteado a excellente collaboração que emprestou á minha administração nos diversos cargos que exerceu na Companhia Paulista.

Transcrevo na integra o detalhado relatorio que me foi apresentado pelo Sr. Dr. Arthur Ganguêú.

Illm. Snr. Dr. Inspector Geral.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio dos
serviços do Trafego, relativo ao anno de 1923.

Subscrevo-me,

com estima e consideração,

de V. S. Att. Vdr.

A Canguçu,

Chefe do Trafego.

INTRODUCCÃO

O anno de 1923 foi de grandes safras para todos os productos agricolas do Estado de São Paulo. Começando as colheitas em fins do primeiro semestre só no segundo é que as estradas são solicitadas para o transporte da produccão, accumulando-se então os pedidos de vagões para transportes de toda natureza.

Apesar de ter attingido a 1.919.657 toneladas as mercadorias transportadas em 1923, sendo a maioria apresentada no segundo semestre, fez-se regularmente o trafego e attendeu-se a requisicão de vagões para todos os materiaes que chegaram aos pateos das estações da estrada.

O transporte real em 1923 foi superior a 1.919.657 toneladas porque grande parte do café já conduzido para os reguladores não entra no total acima, só sendo computado quando fôr entregue á S. P. R.

Os transportes de materiaes que nem sempre foram attendidos com presteza, no segundo semestre, pela necessidade de se dar prompto escoamento ás mercadorias de armazem, vem crescendo, tendo augmentado, de 510.062 toneladas em 1919, para 615.246 em 1923, ou seja um acrescimo de 20,6 %, nas tabellas de 12 a 14, acrescimo esse que se torna mais sensivel se considerarmos só a tabella 14, referente a tijolos, felhas e madeiras brutas, etc., que de 196.582 toneladas em 1919 passou a 296.182 toneladas em 1923 ou seja um acrescimo de 50,6 %, em cinco annos.

A falta de pessoal nas diversas baldeações em varios periodos de 1923 occasionou perturbacões do trafego, difficuldades essas augmentadas quando começaram a funcionar os armazens reguladores de café, não só pelo augmento preciso de trabalhadores, como pela difficuldade que os mesmos encontravam em adaptar-se a um serviço inteiramente novo. Aos poucos, com uma propaganda activa para se angariar trabalhadores e pacientemente acostumando os mais adaptaveis ao serviço de café tem se conseguido normalisar inteiramente a situacão das baldeações.

I

Transportes retribuidos por trens de passageiros

Passageiros. — Os trens da Companhia Paulista transportaram em 1923 o maior numero de passageiros até então registrado em um anno; viajaram

3.483.780

passageiros, com um acrescimo sobre 1922 de 13,19 %.

No quadro seguinte consta o numero total de passageiros nas linhas da Companhia Paulista, nos cinco ultimos annos:

| | Numero de passageiros | Acrescimo sobre 1919 | Passageiros de 1. ^a classe |
|------------|-----------------------|----------------------|---------------------------------------|
| 1919 . . . | 2.343.118 | — | 25 % |
| 1920 . . . | 2.573.179,5 | 9,8 % | 23 % |
| 1921 . . . | 2.887.263 | 23,2 % | 24 % |
| 1922 . . . | 3.077.787 | 31,3 % | 25 % |
| 1923 . . . | 3.486.151 | 48,8 % | 27 % |

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1923, é feita no quadro seguinte, por classes, especie de bilhetes adquiridos e se os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

| Natureza de trafego | BILHETES SINGLOS | | BILHETES DE IDA E VOLTA | |
|-----------------------------------|------------------|------------|-------------------------|------------|
| | 1.a classe | 2.a classe | 1.a classe | 2.a classe |
| Emissão no trafego proprio . . . | 125.296 | 559.768 | 403.036 | 1.478.918 |
| Emissão para as Estrada estranhas | 43.059 | 79.788 | 104.398 | 131.060 |
| Das Estradas estranhas . . . | 41.870 | 70.840 | 86.706 | 88.984 |
| Em transitio . . . | 53.565 | 68.472 | 68.762 | 79.258 |
| Total . . . | 263.790 | 778.868 | 662.902 | 1.778.220 |
| Total em 1922 . . . | 243.401 | 782.242 | 542.548 | 1.509.596 |

Durante o anno de 1923 foram emittidas 2.371 cadernetas kilometricas, contra 2.072 em 1922.

117

Do quadro seguinte consta o numero de cadernetas kilometricas emittidas nos ultimos cinco annos e os respectivos percursos:

| ANNOS | Cadernetas | Percurso |
|----------------|------------|------------|
| 1919 | 1.130 | 5.565.000 |
| 1920 | 1.331 | 6.741.000 |
| 1921 | 1.647 | 7.881.000 |
| 1922 | 2.072 | 9.774.000 |
| 1923 | 2.371 | 11.088.000 |

Percurso de passageiros.— Com a inclusão dos ... 11.088.000 kilometros de cadernetas kilometricas emittidas em 1923, o percurso de passageiros n'esse anno subiu a

245.349\$420

kilometros: o acrescimo sobre 1922 foi de 19,5 %.

O quadro seguinte discrimina o percurso de passageiros por classe e linhas de transito:

| | BILHETES SINGELOS | | BILHETES DE IDA E VOLTA | | Cadernetas |
|----------------------------|-------------------|------------|-------------------------|------------|------------|
| | 1.ª classe | 2.ª classe | 1.ª classe | 2.ª classe | |
| No trafego proprio . . . | 10.500.176 | 37.790.727 | 18.285.552 | 51.979.808 | 11.088.000 |
| No trafego estranho . . . | 14.844.859 | 22.551.384 | 24.961.794 | 24.321.488 | — |
| No trafego em transito . . | 5.604.551 | 7.856.087 | 7.101.790 | 8.463.704 | — |
| Total | 80.949.086 | 68.198.198 | 50.349.186 | 84.765.000 | 11.088.000 |
| TOTAL EM 1922 | 26.824.278 | 60.548.899 | 39.405.468 | 69.141.678 | 9.774.000 |

O percurso total e médio de passageiros, nos cinco ultimos annos é dado no quadro seguinte:

| ANNOS | Passageiros-kilometro | Percurso médio |
|----------------|-----------------------|----------------|
| 1919 | 152.325.009 | 65,0 |
| 1920 | 170.060.180,5 | 66,1 |
| 1921 | 186.699.421 | 64,6 |
| 1922 | 205.694.323 | 66,8 |
| 1923 | 245.349.420 | 70,3 |

Despachos diversos, por trens de passageiros. — Em 1923 foram transportadas nos trens de passageiros

53.558

toneladas de bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 e

27.836

animaes das tabellas 10 e 11, discriminados no quadro seguinte:

| | Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas | ANIMAES | | |
|--|--|---------|--------|--------|
| | | T. 10 | T. 11 | TOTAL |
| | | Numero | Numero | Numero |
| Despachos no trafego proprio | 18.026 | 6.153 | 5.578 | 11.731 |
| Destinados ás estradas estranhas | 9.429 | 3.488 | 4.124 | 7.612 |
| Recebidos das estradas estranhas | 7.405 | 1.765 | 2.204 | 3.969 |
| Em transito pela Paulista | 18.698 | 2.304 | 2.220 | 4.524 |
| Total | 53.558 | 13.710 | 14.126 | 27.836 |
| Total em 1922 | 48.788 | 13.099 | 13.771 | 26.870 |

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos.

| ANNOS | Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 | NUMERO TOTAL DE ANIMAES | |
|----------------|---|-------------------------|--------|
| | | T. 10 | T. 11 |
| 1919 | 36.001 | 12.280 | 11.181 |
| 1920 | 42.432 | 12.859 | 12.421 |
| 1921 | 44.027 | 10.349 | 8.631 |
| 1922 | 48.788 | 13.099 | 13.771 |
| 1923 | 53.558 | 13.710 | 14.126 |

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes:

| NATUREZA DO TRAFEGO | Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro | ANIMAES-KILOMETRO | | |
|-------------------------|--|-------------------|-----------|-----------|
| | | T. 10 | T. 11 | TOTAL |
| Proprio | 1.194.917 | 432.454 | 664.030 | 1.096.484 |
| Estranho | 2.478.074 | 679.009 | 998.090 | 1.677.099 |
| Em transito | 2.531.176 | 251.660 | 321.895 | 573.555 |
| Total | 6.204.167 | 1.363.123 | 1.984.015 | 3.347.138 |
| Total de 1922 | 5.411.259 | 1.250.953 | 2.032.850 | 3.283.803 |

O percurso médio de uma tonelada de bagagem, encomendas e animais da tabella 9, foi de 115 kilometros em 1923 contra 111 em 1922, e o de um animal foi de 120 kilometros em 1923 contra 122 em 1922.

O quadro seguinte mostra, nos cinco ultimos annos os percursos totaes e médios de bagagens, encomendas e animais da tabella 9 transportados em trens de passageiros:

| ANNOS | Bagagens, encomendas e animais da tabella 9 Toneladas-kilometro | PERCURSO MÉDIO |
|----------------|--|----------------|
| 1919 | 3.732.717 | 103 |
| 1920 | 4.569.315 | 107 |
| 1921 | 4.505.922 | 102 |
| 1922 | 5.411.259 | 111 |
| 1923 | 6.204.167 | 115 |

O quadro seguinte mostra, nos ultimos cinco annos, os percursos totaes e médios dos animais das tabellas 10 e 11 transportados por trens de passageiros:

| ANNOS | Animaes-kilometro | Percurso médio |
|----------------|-------------------|----------------|
| 1919 | 2.370.744 | 101 |
| 1920 | 2.666.368 | 105 |
| 1921 | 2.075.757 | 109 |
| 1922 | 3.283.803 | 122 |
| 1923 | 3.347.138 | 120 |

II

Transportes retribuidos por trens de mercadorias

Movimento geral de mercadorias. — O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi, em 1923, de

1.919.657

toneladas incluindo o gado da tabella 10 a 100 kilos e o da tabella 11 a 400 kilos por cabeça.

Do quadro seguinte consta o movimento geral de mercadorias, nos cinco ultimos annos:

| ANNOS | DIVERSOS TONELADAS | CAFÉ TONELADAS | GADO TONELADAS | TOTAL TONELADAS |
|----------------|-----------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 1919 | 1.232.556 | 239.709 | 179.646 | 1.651.911 |
| 1920 | 1.275.350 | 398.799 | 178.958 | 1.853.107 |
| 1921 | 1.175.269 | 449.029 | 136.926 | 1.761.224 |
| 1922 | 1.228.015 | 320.079 | 125.543 | 1.673.637 |
| 1923 | 1.353.362 | 399.442 | 166.853 | 1.919.657 |

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1923, em mercadorias diversas, café e gado e pelas diferentes linhas de transito, temos o quadro seguinte:

| NATUREZA DO TRAFEGO | DIVERSOS TONELADAS | CAFÉ TONELADAS | Gado das tabellas 10 e 11 CABEÇAS |
|-------------------------------|-----------------------|-------------------|---|
| Proprio | 297.590 | 19.007 | 14.001 |
| Estranho despachado | 232.646 | 121.258 | 326 526 |
| Estranho recebido | 274.487 | 8.304 | 19.112 |
| Em trasito | 546.491 | 250.873 | 106.283 |
| Total | 1.351.214 | 399.442 | 465.922 |
| Total em 1922 | 1.226.983 | 320.079 | 350.920 |

Em toneladas a contribuição de mercadorias recebidas das diversas estradas convergentes á Companhia Paulista, foi a seguinte, nos ultimos cinco annos:

| ESTRADAS TRIBUTARIAS | RECEBIDO NAS ESTAÇÕES DE CONTACTO | | | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| Mogyana | 244.169 | 215.736 | 259.603 | 261.684 | 221.865 |
| Cia. C. de T. Luz e Força | 3.070 | 3.041 | 3.594 | 5.754 | 2.628 |
| Funilense | 22.441 | 20.512 | 23.948 | 25.441 | 29.718 |
| Itatibense | 17.882 | 18.667 | 17.768 | 10.249 | 3.544 |
| Araraquara | 157.032 | 121.528 | 161.716 | 154.554 | 106.514 |
| Dourado | 49.407 | 46.192 | 61.347 | 57.989 | 52.449 |
| São Paulo-Goyaz | 50.379 | 52.821 | 65.672 | 52.920 | 51.976 |
| C. M. de Monte Alto | 7.942 | 5.260 | 7.864 | 4.778 | 5.881 |
| Noroeste do Brasil | 67.450 | 58.187 | 64.033 | 50.881 | 34.654 |

Em toneladas a contribuição de mercadorias entregues, nas estações de contacto, as diversas estradas convergentes à Companhia Paulista, foi a seguinte, nos ultimos cinco annos:

| ESTRADAS TRIBUTARIAS | ENTREGUE NAS ESTAÇÕES DE CONTACTO | | | | |
|----------------------------|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| Mogyana | 196.716 | 188.454 | 171.788 | 131.349 | 143.667 |
| Cia. C. de T., luz e força | 1.588 | 1.468 | 1.124 | 839 | 896 |
| Funilense | 2.315 | 1.602 | 1.701 | 1.430 | 1.683 |
| Itatibense | 5.487 | 5.933 | 5.765 | 4.365 | 3.906 |
| Araraquara | 57.944 | 57.102 | 49.261 | 31.220 | 34.885 |
| Dourado | 24.135 | 22.210 | 20.981 | 11.949 | 13.946 |
| São Paulo-Goyaz | 21.238 | 16.992 | 17.875 | 10.895 | 12.412 |
| C. M. Monte Alto . . . | 8.532 | 6.113 | 5.708 | 2.059 | 2.242 |
| Noroeste do Brasil . . | 40.843 | 33.822 | 27.709 | 19.820 | 18.012 |

O movimento geral de mercadorias, nos ultimos cinco annos, é assim discriminado:

| NATUREZA | 1923 | | 1922 | | 1921 | | 1920 | | 1919 | |
|---|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|
| | Toneladas | | Toneladas | | Toneladas | | Toneladas | | Toneladas | |
| Café entregue á S. P. R. | 371.043 | | 308.072 | | 475.676 | | 388.851 | | 233.448 | |
| Diversas entregue á S. P. R. | 413.308 | | 391.367 | | 397.566 | | 563.129 | | 522.356 | |
| Mercadorias recebidas da S. P. R. | 447.966 | | 374.202 | | 341.939 | | 314.911 | | 334.589 | |
| Proprio, estranho e em transitio excepto com a S. P. R. | 518.339 | | 473.421 | | 449.383 | | 407.258 | | 381.872 | |
| Total | 1.750.656 | | 1.547.062 | | 1.664.564 | | 1.674.149 | | 1.472.265 | |
| Cabeças de gado da tabella 10 | 65.054 | | 49.416 | | 50.690 | | 64.685 | | 41.700 | |
| Cabeças de gado da tabella 11 | 400.868 | | 301.504 | | 223.162 | | 293.231 | | 317.592 | |

Percorso de mercadorias. — O movimento geral de mercadorias de trafego retribuido, incluindo o gado de 100 kilos por cabeça para a tabella 10 e 400 kilos para a tabella 11, referido ao percurso feito, nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1923, de

329.596.181

toneladas-kilometro, assim discriminado por café, diversos e gado:

| NATUREZA DO TRAFEGO | DIVERSOS Toneladas-kilo- metro | CAFÉ Toneladas-kilo- metro | GADO CABEÇAS-KILOMETRO | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|------------------------|-------------|-------------|
| | | | T. 10 | T. 11 | |
| | | | | Total | |
| Trafego proprio | 26.052.384 | 1.325.840 | 793.428 | 1.378.763 | 2.172.191 |
| Trafego estranho | 90.657.317 | 32.019.216 | 6.455.706 | 110.837.928 | 117.293.634 |
| Trafego em transito | 92.683.795 | 38.066.439 | 5.586.152 | 5.398.238 | 10.984.390 |
| Total | 209.393.496 | 71.411.495 | 12.835.286 | 117.614.929 | 190.450.215 |
| Total em 1922 | 191.669.707 | 53.919.839 | 7.769.355 | 77.304.842 | 85.074.197 |

A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1923, com igual dado estatístico dos últimos cinco annos é a seguinte:

| ANNOS | CAFÉ | DIVERSOS | TOTAL |
|----------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | Toneladas-kilometro | Toneladas-kilometro | Toneladas-kilometro |
| 1919 | 38.004.891 | 253.200.007 | 291.204.898 |
| 1920 | 65.156.159 | 260.906.431 | 326.062.590 |
| 1921 | 78.403.389 | 222.529.245 | 301.006.926 |
| 1922 | 53.919.839 | 223.561.047 | 277.480.886 |
| 1923 | 71.411.495 | 258.184.686 | 329.596.181 |

Os percursos médios em kilometros, dos transportes retribuidos por trens de mercadorias, no ultimo quinquennio, foram os seguintes:

| ANNOS | Uma tonelada de café | Uma tonelada de mercadorias menos café | Um animal |
|----------------|----------------------|--|-----------|
| | 1919 | 159 | 167 |
| 1920 | 163 | 167 | 270 |
| 1921 | 174 | 159 | 265 |
| 1922 | 168 | 156 | 242 |
| 1923 | 179 | 155 | 280 |

Café. — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1923 foi de

399.442

toneladas, das quaes

371.042

toneladas destinadas á São Paulo Railway.

Do quadro seguinte consta a tonelagem de café entregue á São Paulo Railway, nos ultimos cinco annos, discriminados por estradas de procedencia:

| Procedencias | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Paulista | 120.482 | 99.511 | 149.834 | 144.383 | 77.698 |
| Mogyana | 134.327 | 126.398 | 183.686 | 159.357 | 102.652 |
| Itatibense | 2.113 | 1.781 | 3.269 | 3.622 | 1.549 |
| São Paulo e Minas | 2.575 | 3.845 | 4.983 | 3.665 | 4.255 |
| Funilense | 1.505 | 1.172 | 1.276 | 914 | 276 |
| Tracção, L. e Força | 2.651 | 2.390 | 2.942 | 4.479 | 1.461 |
| Araraquara | 54.089 | 27.122 | 53.340 | 23.973 | 16.409 |
| Dourado | 21.007 | 19.102 | 35.639 | 24.997 | 12.447 |
| C. M. M. Alto | 4.479 | 3.455 | 5.542 | 3.358 | 3.003 |
| São Paulo-Goyaz | 16.776 | 10.396 | 19.736 | 11.160 | 10.384 |
| Noroeste do Brasil | 11.038 | 12.899 | 15.429 | 8.943 | 3.315 |
| Total | 371.042 | 308.071 | 475.676 | 388.851 | 233.449 |

Do quadro seguinte consta a tonelagem de café entregue á São Paulo Railway, nas ultimas cinco safras, discriminadas por estradas de procedencia:

| Procedencias | 1922-1923 | 1921-1922 | 1920-1921 | 1919-1920 | 1918-1919 |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Paulista | 101.470 | 112.170 | 189.540 | 57.347 | 122.905 |
| Mogyana e São Paulo e Minas | 121.056 | 151.701 | 210.615 | 89.618 | 135.385 |
| Itatibense | 2.226 | 1.272 | 4.920 | 1.551 | 1.744 |
| Fumilense | 1.112 | 1.095 | 1.105 | 150 | 545 |
| Tração, Luz e Força | 2.639 | 1.762 | 5.579 | 1.412 | 2.032 |
| Araraquara | 31.484 | 42.692 | 36.843 | 9.009 | 33.485 |
| Dourado | 18.925 | 26.332 | 36.147 | 8.614 | 24.304 |
| M. M. Alto | 12.581 | 4.001 | 5.264 | 2.262 | 4.138 |
| São Paulo-Goyaz | 3.512 | 14.896 | 15.235 | 5.437 | 19.249 |
| Noroeste do Brasil | 11.415 | 14.157 | 12.327 | 2.290 | 6.788 |
| Total | 306.420 | 370.078 | 517.575 | 177.690 | 350.575 |

Cereaes. — Os cereaes baldeados em Campinas, procedentes da Companhia Mogyana e suas tributarias, e nas estações baldeadoras das linhas de 1^m,00 da Companhia Paulista foi de

3.116.352 saccas.

Os cereaes baldeados em 1923 e 1922, e discriminação de quantidades por estações baldeadoras e especificação constam do seguinte quadro:

| BALDEAÇÕES | 1922 | | | | 1923 | | | |
|----------------------|--------------------|---------|---------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
| | Arroz | Milho | Feijão | Total | Arroz | Milho | Feijão | Total |
| | Campinas | 217.404 | 92.611 | 91.914 | 401.929 | 263.899 | 124.526 | 196.751 |
| Rio Claro | 895 | 12.704 | 562 | 14.161 | 13.817 | 18.280 | 4.482 | 36.579 |
| Ityrapina | 137.341 | 57.788 | 88.178 | 283.307 | 177.305 | 56.378 | 75.995 | 309.678 |
| São Carlos | 394.848 | 206.926 | 163.070 | 764.844 | 55.412 | 86.577 | 42.491 | 184.480 |
| Araraquara | 350.988 | 61.476 | 193.044 | 605.508 | 964.779 | 119.256 | 470.666 | 1.554.701 |
| Rincão | 35.899 | 106.740 | 76.961 | 219.600 | 107.363 | 112.936 | 225.439 | 445.738 |
| Total | 1.137.375 | 538.245 | 613.729 | 2.289.349 | 1.582.575 | 517.953 | 1.015.824 | 3.116.352 |

Consta do quadro seguinte as baldeações de cereaes realizadas nos ultimos cinco annos:

| ANNOS | Cereaes procedentes da Cia. Mogyana e suas tributarias | Cereaes procedentes da linha de 1,ª00 da C. Paulista e suas tributarias | TOTAL DE SACCAS |
|----------------|--|---|-----------------|
| | SACCAS | SACCAS | |
| 1919 | 1.101.188 | 2.855.035 | 3.956.223 |
| 1920 | 878.617 | 3.578.520 | 4.457.137 |
| 1921 | 389.487 | 2.052.606 | 2.442.093 |
| 1922 | 401.929 | 1.887.429 | 2.289.349 |
| 1923 | 585.176 | 2.531.176 | 3.116.352 |

Gado. — O transporte de gado em pé, para além de Jun-diahy, em trens completos, foi em 1923 de

399.070

cabeças, contra

291.564

cabeças em 1922.

Do quadro seguinte consta a procedencia do gado, em trens completos nos ultimos cinco annos:

| PROCEDENCIA | CABEÇAS DE GADO | | | | |
|-----------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| Linhas de 1,ª00 | 262.029 | 169.260 | 150.225 | 189.678 | 190.941 |
| Da Mogyana | 69.714 | 73.505 | 53.170 | 78.756 | 87.726 |
| De Campinas | 49.003 | 35.778 | 10.373 | 15.248 | 23.812 |
| Da linha de 1,ª60 | 18.324 | 13.021 | 3.597 | 3.846 | 3.791 |
| Total | 399.070 | 291.564 | 217.365 | 287.528 | 306.270 |

Foram tambem baldeados em Rincão

1.370

vagões frigorificos procedentes do matadouro de Barretos, contra

1.509

vagões em 1922.

III

Exportação

A exportação, assim chamada as mercadorias entregues á São Paulo Railway, foi de

784.350

toneladas, em 1923, contra

669.269

em 1922.

A exportação dos cinco ultimos annos é discriminada, como segue, pelas estradas de procedencia:

| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Ton. | Ton. | Ton. | Ton. | Ton. |
| Paulista | 284.059 | 263.599 | 311.478 | 357.132 | 277.023 |
| Mogyana | 210.138 | 182.359 | 232.895 | 248.353 | 206.339 |
| São Paulo e Minas | 2.645 | 3.914 | 5.137 | 4.214 | 4.997 |
| Itatibense | 5.309 | 12.061 | 13.711 | 9.890 | 3.261 |
| C. C. T., Luz e Força | 2.918 | 2.886 | 3.483 | 5.728 | 2.591 |
| Funilense | 16.099 | 16.188 | 19.924 | 24.155 | 28.685 |
| Araraquara | 132.783 | 98.215 | 130.769 | 149.393 | 101.355 |
| Dourado | 39.273 | 39.117 | 53.873 | 56.777 | 51.337 |
| São Paulo-Goyaz. | 34.649 | 30.131 | 41.996 | 41.720 | 40.397 |
| C. M. Monte Alto | 6.128 | 4.242 | 6.518 | 4.659 | 5.625 |
| Noroeste do Brasil | 50.349 | 46.557 | 53.460 | 49.959 | 34.195 |
| Total | 784.350 | 699.269 | 873.244 | 951.980 | 755.805 |

IV

Importação

A importação, isto é, as mercadorias recebidas da São Paulo Railway, foi de

447.967

toneladas, em 1923, contra

374.321

em 1922.

A distribuição da importação nos últimos cinco annos pelas estradas de destino, é a seguinte:

| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Ton. | Ton. | Ton. | Ton. | Ton. |
| Paulista | 194.227 | 147.124 | 140.344 | 130.552 | 129.799 |
| Mogyana | 149.384 | 135.462 | 121.921 | 114.973 | 128.373 |
| São Paulo e Minas | 833 | 885 | 810 | 660 | 758 |
| Itatibense | 3.329 | 3.469 | 3.060 | 2.880 | 2.908 |
| C. C. de T., Luz e Força | 1.168 | 959 | 926 | 809 | 826 |
| Funileuse | 1.664 | 1.423 | 1.492 | 1.355 | 1.668 |
| Araraquara | 37.292 | 33.086 | 29.233 | 24.956 | 28.854 |
| Dourado | 16.537 | 14.745 | 13.762 | 10.894 | 13.161 |
| São Paulo-Goyaz | 9.851 | 9.363 | 8.731 | 7.706 | 9.509 |
| C. M. Monte Alto | 2.543 | 2.326 | 1.950 | 1.611 | 1.838 |
| Noroeste do Brasil | 31.139 | 25.479 | 19.710 | 18.515 | 16.896 |
| Total | 447.967 | 374.321 | 341.939 | 314.911 | 334.590 |

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista durante o anno de 1923, é feita no seguinte quadro:

| Natureza de trafego | T. 3 | T. 3-A | T. 3-B | T. 3-C | T. 4 | T. 4-A | T. 5 | T. 6 esp. | T. 6 | T. 7 | T. 8 | T. 12 | T. 13 | T. 14 | T. 14-A | T. 14-B | TOTAL | GADO | |
|-----------------------|-------------|-------------|--------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|---------------|--------|---------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | T. 10 | T. 11 |
| Proprio | 11.831.378 | 9.723.295 | 13.557 | 9.661.062 | 30.262.347 | 3.043.007 | 17.265.271 | 460.726 | 1.780.622 | 119.032 | 2.618.875 | 34.768.308 | 9.113.759 | 147.204.218 | 37.235.415 | 1.496.124 | 316.596.996 | 8.055 | 5.946 |
| Estranho | 49.981.050 | 130.297.904 | 514 | 1.542.646 | 112.640.495 | 20.201.679 | 35.487.879 | 7.518.839 | 9.124.639 | 471.807 | 10.588.148 | 57.266.420 | 32.480.859 | 117.951.736 | 41.154.887 | 9.985.721 | 636.695.223 | 29.143 | 316.495 |
| Em transito | 50.850.613 | 253.315.159 | 2.731 | 92.410 | 235.706.516 | 55.786.085 | 32.078.129 | 15.983.611 | 12.884.309 | 562.882 | 13.512.547 | 38.382.781 | 25.357.264 | 31.026.114 | 27.409.174 | 4.413.891 | 797.364.216 | 27.856 | 78.427 |
| Total geral | 112.663.041 | 393.336.358 | 16.802 | 11.296.118 | 378.609.358 | 79.030.771 | 84.831.279 | 23.963.176 | 23.789.570 | 1.153.721 | 26.719.570 | 130.417.509 | 66.951.882 | 296.182.068 | 105.799.476 | 15.895.736 | 1.750.656.435 | 65.054 | 400.868 |

V

Baldeações

Os serviços executados nas principaes estações baldeadoras da Companhia, Campinas, Rio Claro, Ityrapina, São Carlos, Araraquarã e Rincão foram os seguintes, em 1923 e 1922:

| DISCRIMINAÇÃO | CAMPINAS | | Rio Claro, Ityrapina, S. Carlos Araraquara e Rincão | |
|---|-----------|-----------|--|-----------|
| | 1922 | 1923 | 19 2 | 1923 |
| Café Baldeado, saccoas | 2.286.354 | 2.393.990 | 2.591.753 | 3.090.815 |
| Cereaes Baldeados, saccoas | 401.929 | 585.176 | 1.887.420 | 2.531.176 |
| Vagões de 1,m60 carregados | 48.281 | 48.830 | 97.928 | 108.875 |
| Vagões de 1,m60 descarregados | 33.429 | 35.105 | 72.029 | 88.153 |
| Vagões de 1,m00 carregados | 27.172 | 27.590 | 42.133 | 48.646 |
| Vagões de 1,m00 descarregados | 40.326 | 41.133 | 76.709 | 94.032 |
| Bois Baldeados | 73.505 | 69.714 | 169.260 | 262.029 |
| Frequencia média de conferentes | 37,6 | 44,3 | 59,2 | 72,4 |
| Frequencia média de trabalhadores | 211,3 | 273,4 | 249,3 | 318,3 |

VI

Movimento geral de vagões no trafego remunerado

Durante o anno de 1923 foram carregados nas estações da Companhia

| | |
|-------------------------|---------|
| | 333.479 |
| vagões e descarregados | 302.633 |
| contra | 309.755 |
| carregados e | 268.157 |
| descarregados, em 1922. | |

O quadro seguinte discrimina pelas linhas de 1^m,60, 1^m,00 e 0^m,60 o movimento geral de vagões nas estações, nos últimos cinco annos:

| DISCRIMINAÇÕES | | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 |
|----------------|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Carregados | Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 | 187.397 | 230.469 | 217.113 | 213.354 | 234.674 |
| | Linha de 1 ^m ,00 | 104.921 | 106.115 | 104.887 | 96.401 | 98.805 |
| | Total | 292.318 | 336.584 | 322.000 | 309.755 | 333.479 |
| Descarregados | Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 | 118.133 | 126.978 | 141.900 | 163.861 | 194.635 |
| | Linha de 1 ^m ,00 | 118.588 | 128.856 | 118.776 | 104.296 | 107.998 |
| | Total | 236.726 | 255.834 | 260.676 | 268.157 | 302.633 |
| Total geral | | 529.044 | 592.418 | 582.676 | 577.912 | 636.112 |

Foram recebidos da São Paulo Railway, em 1923

105.607

vagões carregados, contra

93.027

em 1922, e entregues

163.305

vagões carregados, contra

151.328

em 1922.

VII

Permuta de material rodante

Permuta de material rodante com a São Paulo Railway.— O contracto de permuta de material rodante com a São Paulo Railway foi modificado em 1923, entrando em vigor o novo contracto em Setembro. Estabeleceu-se o novo accôrdo

pelo principio que havendo permuta de material, cada estrada deve estar sempre com uma tonelagem de material equivalente á sua tonelagem total, isto é, para a permuta ser perfeita a tonelagem entregue por uma á outra estrada deve ser equivalente á recebida. Para forçar esse equilibrio foi estabelecida uma alta taxa por tonelagem de desequilibrio verificado diariamente, assim como para os logares dos carros de trens de passageiros.

Com o antigo contracto além das taxas de estadia pagava-se tambem a de percurso e assim a estrada que melhor utilizava-se do material, pela sua rapida mobilisação, mais tinha que pagar á outra, visto as taxas de estadia não compensarem o material pouco utilizado.

De Setembro a Dezembro de 1923, pelo novo contracto, a Paulista teve um saldo em vagões de 181.246 toneladas, ou sejam 181:246\$000 em dinheiro, dos quaes deduzindo-se 56:183\$300 que a Paulista no mesmo periodo teve de pagar áquella estrada, por saldo de carros e encerados, resta ainda um saldo liquido de 125:062\$700.

O saldo de 181.246 toneladas que a Paulista teve de Setembro a Dezembro de 1923, na permuta de material com a S. P. R., significa que o seu material rodante esteve desfaleado, em média, por dia, de 150 vagões de 10 toneladas.

As contas de permuta de material rodante entre as duas Companhias attingiram ás seguintes importancias nos cinco ultimos annos:

| Annos | Utilização de material S. P. R. | Utilização de material C. P. |
|----------------|---------------------------------|------------------------------|
| 1919 | 770:455\$660 | 709:061\$130 |
| 1920 | 1.418:892\$076 | 1.085:940\$773 |
| 1921 | 1.585:983\$560 | 1.267:111\$900 |
| 1922 | 1.646:410\$810 | 1.318:170\$550 |
| 1923 | 1.854:168\$530 | 1.196:500\$660 |

Permuta de vagões com as Estradas de Ferro Mogyana, Dourado, São Paulo-Goyaz e Noroéste. — Na permuta de vagões entre as Companhias Paulista e as estradas que lhe são tributarias nas linhas de 1^m,00, foram pagas, em 1923, as seguintes importancias devidas pela utilização reciproca de material estranho:

| | Utilização de vagões C. P. por outras estradas | Utilização de vagões estranhos pela C. P. |
|---------------------------|--|---|
| Mogyana | 63:777\$250 | 38:644\$025 |
| Dourado | 31:995\$917 | 71:342\$548 |
| São Paulo-Goyaz | 33:191\$717 | 56:569\$394 |
| Noroéste | 163:113\$500 | 33:690\$000 |

VIII

Movimento geral de trens

Circularam nas linhas desta estrada em 1923

93.726

trens, com o percurso de

6.439.946

kilometros, contra

92.686

trens e

6.292.864

kilometros de percurso em 1922.

Os trens transportaram em 1923

1.109.039

vehiculos, com o percurso de

85.669.632

kilometros, contra

1.046.954

vehiculos e

84.422.724

kilometros de percurso em 1922.

Nos quadros seguintes vão especificados os trens, com o numero de vehiculos que reboearam nas linhas de 1^m,60, 1^m,00 e 0,^m60 de bitola, discriminados pelas suas diferentes naturas, com os respectivos percursos:

Linha de 1m,60

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1921 | | | | ANNO DE 1922 | | | | ANNO DE 1923 | | | |
|---------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos |
| Ordinarios de passageiros | 8.760 | 1.074.550 | 68.018 | 9.081.326 | 9.786 | 1.266.597 | 95.686 | 11.138.614 | 12.218 | 1.515.368 | 90.561 | 13.702.409 |
| Especiaes de passageiros | 128 | 8.300 | 392 | 28.897 | 261 | 16.664 | 1.179 | 89.891 | 267 | 16.769 | 1.219 | 80.956 |
| Mixtos | 2.190 | 151.110 | 28.451 | 3.430.111 | 1.848 | 168.210 | 35.196 | 4.729.368 | 804 | 131.792 | 25.242 | 4.204.868 |
| Mercadorias | 23.039 | 1.523.733 | 463.586 | 32.435.806 | 21.782 | 1.388.777 | 458.788 | 31.504.785 | 28.488 | 1.776.158 | 573.538 | 39.127.439 |
| Em serviço da estrada | 3.683 | 102.060 | 42.569 | 1.162.181 | 3.652 | 139.637 | 21.015 | 1.032.626 | 1.526 | 67.784 | 14.002 | 623.970 |
| Lastros | 4.274 | 90.673 | 19.105 | 420.009 | 5.070 | 120.081 | 28.744 | 746.700 | 3.586 | 88.462 | 26.239 | 729.971 |
| Total | 42.074 | 2.950.426 | 622.121 | 46.558.330 | 42.399 | 3.090.966 | 620.608 | 49.241.984 | 46.889 | 3.596.333 | 730.801 | 58.469.613 |

Linha de 1m,00

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1921 | | | | ANNO DE 1922 | | | | ANNO DE 1923 | | | |
|---------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos | Numero de Trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos |
| Ordinarios de passageiros | 9.490 | 1.028.759 | 58.769 | 7.275.269 | 10.858 | 1.100.140 | 66.505 | 7.385.427 | 12.492 | 1.215.961 | 71.104 | 7.458.307 |
| Especiaes de passageiros | 69 | 3.186 | 202 | 10.156 | 127 | 7.988 | 563 | 52.078 | 157 | 8.712 | 534 | 29.164 |
| Mixtos | 5.861 | 538.613 | 52.292 | 5.894.189 | 5.801 | 433.625 | 50.044 | 4.417.954 | 4.740 | 245.838 | 38.790 | 2.337.957 |
| Mercadorias | 22.893 | 1.727.451 | 271.883 | 27.403.878 | 20.545 | 1.349.829 | 230.414 | 21.289.012 | 18.786 | 1.095.245 | 205.071 | 15.536.260 |
| Em serviço da estrada | 10.371 | 277.477 | 80.096 | 2.998.298 | 7.036 | 186.020 | 48.472 | 1.422.053 | 5.765 | 145.324 | 37.667 | 1.114.425 |
| Lastros | 2.573 | 46.137 | 14.274 | 196.418 | 2.367 | 33.766 | 12.097 | 156.525 | 1.498 | 53.656 | 7.688 | 293.649 |
| Total | 51.257 | 3.621.623 | 477.516 | 43.178.208 | 46.734 | 3.111.368 | 408.095 | 34.723.049 | 43.438 | 2.764.736 | 360.854 | 26.769.762 |

Linha de 0m,60

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1921 | | | | ANNO DE 1922 | | | | ANNO DE 1923 | | | |
|---------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos | Numero de trens | Kilometros percorridos | Numero de vehiculos | Kilometros percorridos |
| Ordinarios de passageiros | 1.802 | 51.557 | 9.463 | 308.851 | 1.616 | 53.122 | 9.213 | 311.828 | 1.608 | 52.926 | 9.176 | 302.825 |
| Especiaes de passageiros | 17 | 308 | 52 | 1.358 | 4 | 56 | 18 | 252 | 4 | 56 | 16 | 224 |
| Mixtos | 730 | 10.220 | 3.106 | 43.934 | 730 | 10.220 | 3.402 | 47.628 | 730 | 10.220 | 3.458 | 48.412 |
| Mercadorias | 849 | 11.484 | 3.388 | 51.064 | 669 | 8.225 | 2.388 | 32.724 | 760 | 10.498 | 2.856 | 45.230 |
| Em serviço da estrada | 639 | 9.069 | 4.076 | 58.454 | 374 | 6.222 | 2.195 | 38.506 | 272 | 4.653 | 1.721 | 29.749 |
| Lastros | 80 | 942 | 475 | 6.493 | 160 | 3.585 | 1.035 | 26.753 | 25 | 524 | 157 | 3.817 |
| Total | 3.917 | 83.580 | 20.565 | 470.154 | 3.553 | 81.430 | 18.251 | 457.691 | 3.399 | 78.877 | 17.384 | 430.257 |

IX Telegrapho

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1923 éra de

5.207,4

kilometros e a de fio de

5.262,10.

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

383,5

kilometros com

598,20

kilometros de fio.

Os apparatus de signal, staff electrico, occuparam a extensão de

702,10

kilometros de linha com

713,80

kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1923, o que consta do quadro seguinte:

| | N.º de telegrammas | N.º de palavras |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------|
| Trafego proprio | 252.136 | 5.788.637 |
| Trafego estranho despachado | 268.754 | 3.906.149 |
| Em transitio | 139.920 | 1.961.182 |
| Total. | 660.810 | 11.655.968 |
| Total em 1922. | 590.358 | 10.526.043 |

O movimento geral de telegrammas particulares e do Governo foi, nos ultimos cinco annos, o seguinte:

| ANNOS | N.º de telegrammas | N.º de palavras | N.º médio de palavras por telegramma |
|----------------|--------------------|-----------------|---|
| 1919 | 601.350 | 10.524.096 | 17,5 |
| 1920 | 584.042 | 11.393.436 | 19,5 |
| 1921 | 575.058 | 10.887.346 | 18,9 |
| 1922 | 590.358 | 10.526.043 | 17,8 |
| 1923 | 660.810 | 11.655.968 | 17,6 |

X

Empregados

Existiam no Trafego, em 31 de Dezembro de 1923,

3.414

empregados, assim discriminados pelas diferentes secções de serviço :

| | 1923 | 1922 |
|---|-------|-------|
| Escriptorios | 130 | 127 |
| Officinas do Telegrapho | 46 | 45 |
| Trens | 249 | 232 |
| Estações | 395 | 382 |
| Telegrapho das estações | 429 | 425 |
| Baldeações de Campinas | 436 | 354 |
| Baldeações de Rio Claro, Ityrapina S. Carlos, Araraquara e Rincão | 744 | 438 |
| Armazens e esplanadas | 985 | 968 |
| Total | 3.414 | 2.971 |

A differença de tres empregados, para mais, existentes no Escriptorio do Trafego é motivada pelo augmento de 2 funcionarios na Secção de Pessoal, para serviços da Caixa de Aposentadorias e Pensões, e de mais 1 na Secção de Reclamações, devido ás necessidades do serviço.

O augmento de empregados nas Estações, Armazens e Esplanadas e Baldeações é motivado pelo maior volume de serviço e pela inauguração dos armazens reguladores.

Os escriptorios, officinas do telegrapho, estações e telegrapho das estações tiveram um augmento de 979 para 1.000 empregados, com acrescimo de 21 funcionarios do quadro.

O grande augmento dos empregados do Trafego foi no serviço de braçagem, principalmente os de baldeação, o que se justifica pelo augmento de transporte que houve. O numero de empregados de trens, armazens e esplanadas, e baldeação que era no anno anterior de 1.992 subiu a 2.414 em 1923.

XI

Despesas

Em 1923 as despesas do Tráfego foram de 8.765.552\$833 assim discriminadas:

| VERBAS | Pessoal | Material | Contas | Total |
|---|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| Administração e Escriptório | 664.712\$646 | 88.769\$641 | — | — |
| Trens | 912.577\$970 | 106.595\$930 | 220.275\$826 | — |
| Estações | 4.264.720\$178 | 511.307\$986 | — | — |
| Aposentados | 40.789\$200 | — | — | — |
| Serviço nas officinas: | | | | |
| Trens | 114.917\$740 | 67.064\$330 | — | — |
| Estações | 44.354\$030 | 49.716\$410 | — | 7.085.791\$887 |
| Telegrapho: | | | | |
| Estações | 1.375.180\$588 | 94.323\$453 | 9.739\$600 | — |
| Conservação de linhas e aparelhos | 97.035\$900 | 103.481\$410 | — | 1.679.760\$946 |
| Total | 7.514.288\$247 | 1.021.249\$160 | 230.015\$426 | 8.765.552\$833 |

Vão comparadas em seguida as despesas dos dois últimos annos, discriminadas sob os titulos "PESSOAL", "MATERIAL" e "CONTAS".

| | 1923 | 1922 |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Pessoal | 7.514:288\$247 | 6.238:027\$005 |
| Material | 1.021:249\$160 | 978:727\$060 |
| Contas | 230:015\$426 | 184:965\$660 |
| Total | 8.765:552\$833 | 7.401:719\$725 |

Foram lançadas em conta de capital, em 1923,

94:167\$643,

discriminados da fórmula seguinte:

| | |
|---|--------------------|
| Despesas da construcção de linhas telegraphicas entre a estação de Campinas e as de Ityrupina, Araraquara e Bebedouro | 62:437\$978 |
| Idem de linhas telegraphicas de Dous Corregos a Baurú | 3:988\$320 |
| Idem de linhas telegraphicas no prolongamento de Piratininga | 19:805\$230 |
| Idem de installação de luz e nas casas de operarios de Rineão | 7:936\$115 |
| TOTAL | 94:167\$643 |

XII

Toneladas-kilometros de peso util

O percurso total de peso util em 1923 foi de

353.945.624

toneladas-kilometro, assim estabelecido:

| | | |
|---------------------------------|--------------------|---------------------|
| Passageiros | 17.174.459 | toneladas-kilometro |
| Bagagens e encomendas | 6.204.168 | " " |
| Mercadorias | 281.307.578 | " " |
| Animaes | 49.259.419 | " " |
| TOTAL | 353.945.624 | " " |

Tendo sido de 8.765:552\$837 a despesa total do trafego sahe a

\$024,7

o custo do serviço do trafego por tonelada-kilometro em 1923.

A. Canguçu,

Chefe do Trafego.

IV

Linha

Em principio de Janeiro do corrente anno retirou-se da Companhia Paulista, em virtude de haver obtido a sua aposentadoria, o distincto e illustre collega Snr. Dr. Alberto de Mendonça Moreira, que, com grande brilho e a melhor dedicação, exercia o cargo de Chefe da Linha e da Construcção.

Durante os quasi 28 annos que exerceu a sua actividade na Companhia Paulista revelou-se sempre um profissional de notavel competencia, deixando um largo activo de optimos serviços prestados á Estrada.

Não posso me privar de, por este meio, mais uma vez salientar-lhe quanto sou grato pelo muito efficaz auxilio com que contribuiu para o bom exito da *minha* administração.

Para substituil-o foi designado o Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo, distincto collega que exercia o cargo de Ajudante do Chefe da Linha.

Transcrevo o bem elaborado relatorio que me foi presente pelo Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório da Linha e da Construcção, referente ao anno de 1923.

Ao Illm. Snr. Dr. Inspector Geral

Pedro Soares de Camargo,
Chefe da Linha e da Construcção

LINHA

Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1923 foi:

| | | |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Linha principal. | 1.287km,004 | |
| Desvios | 350km,892 | 1.637km,896 |

O quadro seguinte dá a extensão discriminada das linhas principaes e dos desvios, e o numero de chaves existentes em 31 de Dezembro:

| Designação | EXTENSÃO | | | Numero de chaves |
|---|-----------------|---------|-----------|------------------|
| | Linha principal | Desvios | Total | |
| Bitola de 1m,60 | km. | km. | km. | |
| Tronco — Jundiaby a Rincão . (Dos quaes 88,084 na via dupla de Jundiaby a Campinas e 12,826 com 3 trilhos, entre Ityrapina e V. do Rio Claro . | 329,801 | 151,585 | 481,386 | 663 |
| Ramal — Piracicaba | 45,206 | 5,242 | 50,448 | 27 |
| „ — Descalvado | 106,808 | 14,070 | 120,878 | 89 |
| „ — Santa Veridiana | 40,374 | 5,801 | 46,175 | 40 |
| DESVIOS PARTICULARES . | — | 4,155 | 4,155 | 25 |
| Somma | 522,189 | 180,853 | 703,042 | 844 |
| Bitola de 1m,00 | | | | |
| Tronco — Rio Claro a V. do R. Claro . | 55,627 | 19,655 | 75,282 | 89 |
| Araraquara-Baldeação | — | 6,766 | 6,766 | 17 |
| Rincão a Barretos | 173,426 | 36,208 | 209,634 | 177 |
| Ramal — Juhú | 130,866 | 24,368 | 155,234 | 135 |
| „ — Agudos | 120,552 | 11,147 | 131,699 | 76 |
| „ — Baurú | 38,178 | 2,966 | 41,144 | 20 |
| „ — Agua Vermelha | 62,976 | 2,307 | 65,283 | 19 |
| „ — Ribeirão Bonito | 40,071 | 11,515 | 51,586 | 58 |
| „ — Mogy-Guaassú | 92,711 | 7,389 | 100,100 | 57 |
| DESVIOS DE LENHEIROS . | — | 1,122 | 1,122 | 4 |
| DESVIOS PARTICULARES . | — | 40,992 | 40,992 | 47 |
| Somma | 714,407 | 164,435 | 878,842 | 699 |
| Bitola de 0m,60 | | | | |
| Linha — Santa Rita | 36,568 | 3,517 | 40,085 | 33 |
| „ — Descalvadoense | 13,840 | 1,228 | 15,068 | 14 |
| DESVIOS PARTICULARES . | — | 0,859 | 0,859 | 9 |
| Somma | 50,408 | 5,604 | 56,012 | 56 |
| Total | 1.287,004 | 350,892 | 1.637,896 | 1.599 |

A extensão de linha principal apresenta um augmento de 205 metros em relação ao anno anterior. Esse augmento é devido á modificação feita nas linhas de bitola de 1^m,00 da explanada de Visconde do Rio Claro. Na extensão dos desvios houve um augmento de 23,235 metros, que provém em grande parte da construcção das linhas que servem os Armazens Reguladores do Transporte de Café, edificados em Campinas, Ityrapina, São Carlos, Araraquara e Rincão. Foi supprimido o terceiro trilho na linha de bitola larga entre Visconde do Rio Claro e Rincão.

As estações com seus desvios e outros dados, constam do seguinte quadro:

| Designação das linhas | Estações e postos telegraphicos | Altitudes | | Extensão dos desvios | Numero de chaves | Data da inauguração |
|-----------------------------------|---------------------------------|-----------|--------|----------------------|------------------|---------------------|
| | | m | km | | | |
| Bitola de 1^m,60 | | | | | | |
| TRONCO | Linha dupla | | | | | |
| | Divisa c/a S. P. R. | 707,0 | 0,000 | | | |
| | Jundiaby Paulista. | 707,0 | 0,848 | 17,866 | 102 | 1- 4-1898 |
| | Horto | 711,0 | 4,945 | 0,064 | 2 | 25- 7-1904 |
| | Corrupira | 726,0 | 10,460 | | | 1- 7-1896 |
| | Louveira | 667,0 | 15,293 | 2,488 | 15 | 31- 3-1872 |
| | Rocinha | 702,0 | 22,921 | 1,995 | 14 | Idem |
| | Vallinhos | 660,0 | 30,736 | 2,290 | 11 | Idem |
| | Samambaia | 691,0 | 37,424 | 0,056 | 2 | 1- 2-1893 |
| | Campinas | 693,0 | 44,042 | 27,094 | 121 | 11- 8-1872 |
| | Boa Vista | 638,0 | 53,009 | 1,217 | 5 | 27- 8-1875 |
| | Jacuba | 559,0 | 62,605 | 1,174 | 7 | 26- 8-1896 |
| | Rebouças | 547,0 | 69,615 | 1,731 | 10 | 27- 8-1875 |
| | Nova Odessa | 541,0 | 75,623 | 1,993 | 13 | 1- 8-1907 |
| | Recanto | 530,0 | 78,387 | 0,094 | 1 | 7-10-1916 |
| | Villa Americana | 528,0 | 81,959 | 2,815 | 12 | 27- 8-1875 |
| | São Jeronymo | 500,0 | 87,634 | 0,557 | 3 | 22-11-1896 |
| Tatú | 512,0 | 93,794 | 3,316 | 15 | 30- 6-1896 | |
| Itaipú | 531,0 | 100,281 | 0,426 | 2 | 31-12-1896 | |
| Limeira | 540,0 | 105,459 | 1,813 | 12 | 30- 6-1876 | |
| Ibicaba | 562,0 | 111,006 | 0,483 | 2 | 31-12-1896 | |
| Cordeiro | 630,0 | 116,965 | 5,712 | 33 | 11- 8-1876 | |
| Santa Gertrudes | 571,0 | 125,992 | 0,927 | 4 | 1- 2-1887 | |
| Rio Claro | 609,0 | 133,840 | 20,663 | 69 | 11- 8-1876 | |
| Batovy | 548,0 | 143,135 | 1,144 | 4 | 1- 6-1916 | |
| Camaquam | 634,0 | 148,780 | 0,570 | 3 | 10- 9-1918 | |
| Itapé | 590,0 | 156,585 | 0,917 | 4 | 1- 7-1916 | |
| Grauna | 610,0 | 162,497 | 1,114 | 4 | 1- 7-1916 | |
| Ubá | 687,0 | 168,520 | 0,714 | 4 | 20-1- 1917 | |
| Ityrapina | 759,0 | 174,370 | 7,590 | 33 | 1- 6-1916 | |
| Vis. do Rio Claro. | 744,0 | 187,320 | 0,505 | 3 | Idem | |
| Conde do Pinhal | 739,0 | 195,325 | 1,929 | 5 | Idem | |
| Linha simples | | | | | | |

| Designação das linhas | Estações e postos telegraphicos | Altitudes | Posição kilométrica | Extensão dos desvios | Numero de chaves | Data da inauguração | |
|-----------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------|----------------------|------------------|---------------------|------------|
| TRONCO | Bitola de 1 ^m ,60 | | | | | | |
| | Linha simples | | m | km | km | | |
| | | São Carlos | 826,0 | 206,308 | 9,970 | 37 | 5-10-1884 |
| | | Retiro | 845,0 | 211,676 | 1,144 | 4 | 14- 7-1922 |
| | | Ibaté | 826,0 | 221,057 | 1,373 | 5 | 18- 1-1885 |
| | | Tamoyo | 780,0 | 227,801 | 0,799 | 4 | 14- 7-1922 |
| | | Chibarro | 653,0 | 235,457 | 1,735 | 7 | Idem |
| | | Ouro | 711,0 | 244,297 | 1,394 | 5 | 1- 2-1897 |
| | | Araraquara | 646,0 | 253,767 | 11,227 | 31 | 18- 1-1885 |
| | | A. Brasiliense | 717,0 | 265,442 | 1,294 | 5 | 1- 4-1892 |
| Santa Lucia | | 698,0 | 271,045 | 1,406 | 6 | Idem | |
| Tapuya | 535,0 | 281,013 | 1,069 | 4 | 14- 7-1922 | | |
| Rincão | 522,0 | 285,759 | 10,917 | 40 | 1- 4-1892 | | |
| | Somma | | | 151,585 | 663 | | |
| Ramal de Piracicaba | Recanto | | | | | | |
| | Santa Barbara | 530,0 | 91,088 | 1,324 | 8 | 14- 7-1917 | |
| | Caiuby | 500,0 | 99,615 | 0,440 | 2 | 29- 7-1922 | |
| | Tupy | 512,0 | 105,377 | 0,523 | 3 | Idem | |
| | Chave | | 109,581 | 0,100 | 1 | Idem | |
| | Taquaral | 627,0 | 114,700 | 0,659 | 4 | Idem | |
| Piracicaba Paulista | 540,0 | 123,593 | 2,196 | 9 | Idem | | |
| | Somma | | | 5,242 | 27 | | |
| Ramal de Descalvado | Cordeiro | | | | | | |
| | Remanso | 665,0 | 126,188 | 0,767 | 5 | 4-11-1884 | |
| | Araras | 611,0 | 134,515 | 1,175 | 7 | 10- 4-1877 | |
| | Loreto | 595,0 | 138,780 | 1,085 | 5 | 8-12-1899 | |
| | Elhu Root | 594,0 | 144,640 | 1,040 | 6 | 30- 9-1877 | |
| | São Bento | 653,0 | 153,091 | 0,765 | 7 | 1-12-1885 | |
| | Leme | 610,0 | 161,702 | 0,835 | 5 | 30- 9-1877 | |
| | Souza Queiroz | 605,0 | 171,950 | 0,641 | 4 | 1-10-1896 | |
| | Pirassununga | 634,0 | 185,009 | 2,775 | 16 | 24-10-1878 | |
| | Laranja Azeda | 563,0 | 189,882 | 0,397 | 5 | 6-12-1886 | |
| | Porto Ferreira | 550,0 | 205,394 | 2,810 | 17 | 15- 1-1880 | |
| | Butiá | 607,0 | 216,220 | 0,123 | 1 | 12-12-1920 | |
| Descalvado | 548,0 | 223,773 | 1,657 | 11 | 7-11-1881 | | |
| | Somma | | | 14,070 | 89 | | |
| Ramal de S. Verdiana | Laranja Azeda | 563,0 | 189,882 | | | | |
| | Emas | 589,0 | 5,882 | 0,643 | 4 | 26-11-1891 | |
| | Baguassú | 590,0 | 12,774 | 0,531 | 4 | Idem | |
| | Santa Silveria | 699,0 | 23,865 | 0,656 | 4 | 1- 8-1892 | |
| | Palmeiras | 644,0 | 32,244 | 0,848 | 7 | Idem | |
| | Santa Viridiana | 675,0 | 38,922 | 2,795 | 18 | 20- 2-1893 | |
| Baldeação | 689,0 | 39,940 | 0,328 | 3 | 1- 7-1913 | | |
| | Somma | | | 5,801 | 40 | | |

| Designação das linhas | Estações e postos telegraphicos | Altitudes | Posição kilométrica | Extensão dos desvios | Numero de chaves | Data da inauguração |
|-------------------------------|-----------------------------------|-----------|---------------------|----------------------|------------------|---------------------|
| | Bitola de 1^m 00 | m | km | km | | |
| Rio Claro a Vis. do Rio Claro | Rio Claro | | | 15,582 | 62 | |
| | Morro Grande | 665,0 | 14,290 | 0,598 | 3 | 15-10-1884 |
| | Ferraz | 565,0 | 20,885 | 0,518 | 3 | 31-10-1896 |
| | Corumbatahy | 572,0 | 27,003 | 0,988 | 6 | 15-10-1884 |
| | Annapolis | 684,0 | 40,613 | 0,655 | 4 | Idem |
| | Oliveiras | 685,0 | 43,526 | 0,410 | 3 | Idem |
| | Vis. do Rio Claro | 750,0 | 55,422 | 0,904 | 8 | Idem |
| | Somma | | | 19,655 | 89 | |
| | Araraquara Baldeação | | | 6,766 | 17 | |
| | | | | 156,218 | 13,976 | 48 |
| TRONCO Rincão a Barretos | Rincão | 555,0 | 162,509 | 0,895 | 4 | 28-11-1912 |
| | Tymbira | 604,0 | 172,929 | 0,959 | 6 | 1- 2-1893 |
| | Motuca | 516,0 | 181,739 | 0,719 | 4 | 1- 6-1913 |
| | Joá | 589,0 | 190,272 | 0,282 | 4 | 6- 6-1892 |
| | Hammond | 602,0 | 196,521 | 0,591 | 4 | Idem |
| | Guariba | 522,0 | 208,087 | 0,770 | 4 | 10- 5-1894 |
| | Corrego Rico | 575,0 | 219,881 | 2,433 | 17 | 5- 5-1893 |
| | Jaboticabal | 651,0 | 228,696 | 0,713 | 4 | 10-10-1902 |
| | Graminha | 675,0 | 235,647 | 0,844 | 7 | Idem |
| | Ibitirama | 622,0 | 249,364 | 1,029 | 6 | 29-12-1902 |
| | Tryuva | 622,0 | 258,992 | 1,224 | 4 | Idem |
| | Andes | 529,0 | 273,134 | 2,970 | 17 | Idem |
| | Bebedouro | 567,0 | 288,426 | 1,069 | 5 | 1-12-1912 |
| | Mamdebo | 589,0 | 304,749 | 1,516 | 10 | 25- 5-1909 |
| | Collina | 581,0 | 316,167 | 2,731 | 12 | 1-12-1912 |
| | Palmar | 495,0 | 323,837 | 0,340 | 4 | 10- 3-1921 |
| | Frigorifico | 518,0 | 329,644 | 3,147 | 17 | 25- 5-1909 |
| | Barretos | | | | | |
| Somma | | | 36,208 | 177 | | |
| Ramal de Jahú | Ityrapina | 759,0 | 13,458 | 8,411 | 41 | 1- 7-1885 |
| | Campo Alegre | 648,0 | 29,178 | 0,461 | 5 | Idem |
| | Aterrado | 659,0 | 41,756 | 0,362 | 2 | 1- 7-1901 |
| | Brotas | 661,0 | 51,053 | 1,047 | 7 | 1- 7-1885 |
| | Espraiado | 633,0 | 61,205 | 0,669 | 4 | 1-12-1896 |
| | Canella | 779,0 | 72,952 | 0,723 | 4 | 1- 2-1897 |
| | Torrinha | 769,0 | 83,804 | 0,535 | 4 | 1- 7-1886 |
| | Taboleiro | 816,0 | 91,775 | 0,300 | 2 | 1- 7-1901 |
| | Ventania | 749,0 | 101,424 | 3,547 | 7 | 7- 7-1886 |
| | Dous Corregos | 681,0 | 111,424 | 4,832 | 36 | Idem |
| | Mineiros | 640,0 | 120,532 | 0,542 | 4 | 19- 2-1887 |
| | Banharão | 679,0 | 129,953 | 0,324 | 2 | Idem |
| Jahú | 535,0 | 144,324 | 2,615 | 17 | Idem | |
| Somma | | | 24,368 | 135 | | |

| Designação das linhas | Estações e postos telegraphicos | Altitudes | | Extensão dos desvios | Numero de chaves | Data da inauguração |
|---------------------------|-----------------------------------|-----------|---------|----------------------|------------------|---------------------|
| | | m | km | | | |
| | Bitola de 1^m,00 | | | | | |
| Ramal de Agudos | Dous Corregos | | | | | |
| | Saldanha Marinho | 718,0 | 9,012 | 0,580 | 4 | 1- 7-1899 |
| | Capim Fino | 702,0 | 17,242 | 0,580 | 4 | Idem |
| | Falcão Filho | 683,0 | 26,542 | 0,610 | 4 | Idem |
| | Campos Salles | 756,0 | 31,387 | 0,616 | 4 | Idem |
| | Iguatemy | 496,0 | 42,025 | 0,546 | 4 | 25- 3-1903 |
| | Ayrosa Galvão | 422,0 | 52,755 | 0,763 | 7 | Idem |
| | Pederneiras | 477,0 | 63,399 | 3,266 | 20 | 1-10-1903 |
| | Itatinguy | 495,0 | 71,180 | 0,303 | 2 | 7-12-1903 |
| | Piatao | 554,0 | 79,957 | 0,287 | 2 | Idem |
| | S. Paulo dos Agudos | 574,0 | 93,551 | 0,704 | 5 | Idem |
| | Tupirão | 627,0 | 98,112 | 0,453 | 4 | 7- 9-1904 |
| | Itaquá | 566,0 | 106,167 | 0,276 | 2 | 25- 1-1905 |
| Butalha | 508,0 | 113,547 | 0,266 | 2 | Idem | |
| Piratininga | 497,0 | 120,552 | 1,897 | 12 | Idem | |
| | Somma | | | 11,147 | 76 | |
| Ramal de Baurú | Pederneiras | | | | | |
| | Guayanaz | 482,0 | 16,896 | 0,440 | 3 | 8- 8-1910 |
| | Baurú Paulista | 496,0 | 38,588 | 2,526 | 17 | Idem |
| | Somma | | | 2,966 | 20 | |
| Ramal da Agua Vermelha | São Carlos | | | | | |
| | Babylonia | 756,0 | 18,619 | 0,202 | 2 | 1- 4-1892 |
| | Floresta | 699,0 | 22,212 | 0,210 | 2 | Idem |
| | Canchim | 690,0 | 25,252 | 0,326 | 3 | 1-10-1895 |
| | Capão Preto | 690,0 | 29,805 | 0,208 | 2 | 2- 9-1892 |
| | Agua Vermelha | 805,0 | 39,107 | 0,146 | 2 | 1- 4-1892 |
| | Ararahy | 687,0 | 50,360 | 0,212 | 2 | 2- 9-1892 |
| | Alfredo Ellis | 702,0 | 54,729 | 0,170 | 2 | 1-10-1906 |
| Santa Endoxia | 608,0 | 62,976 | 0,833 | 4 | 20- 9-1893 | |
| | Somma | | | 2,307 | 19 | |
| Ramal de Ribeirão Bonito | São Carlos | | | 7,425 | 32 | |
| | Angico | 716,0 | 8,101 | 0,712 | 5 | 10- 5-1894 |
| | Monjolinho | 661,0 | 13,044 | 0,318 | 3 | Idem |
| | Jacaré | 576,0 | 23,313 | 0,680 | 4 | Idem |
| | Santo Ignacio | 544,0 | 29,238 | 0,420 | 3 | 1-11-1912 |
| | Tamanjá | 651,0 | 34,978 | | 2 | |
| Ribeirão Bonito | 585,0 | 40,071 | 1,960 | 9 | 10-5-1894 | |
| | Somma | | | 11,515 | 58 | |

| Designação das linhas | Estações e postos telegraphicos | Altitudes | | Extensão dos desvios | Numero de chaves | Data da inauguração |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------|---------|-------------------------|---------------------|------------------------|
| | | m | km | | | |
| Ramal de Mogy-Guassu | Rincão | | | km | | |
| | Guataparã | 507,0 | 11,405 | 0,627 | 7 | 30-12-1901 |
| | Guarany | 515,0 | 24,052 | 0,489 | 4 | Idem |
| | Martinho Prado | 495,0 | 39,487 | 1,411 | 8 | Idem |
| | Barrinha | 493,0 | 56,471 | 0,565 | 4 | 1- 2-1903 |
| | Macuco | 501,0 | 67,671 | 0,488 | 4 | 25- 3-1903 |
| | Passagem | 479,0 | 78,211 | 1,261 | 10 | 1- 2-1903 |
| | Cascalho | 491,0 | 84,851 | 0,701 | 5 | 25- 3-1903 |
| Pontal | 515,0 | 92,711 | 1,847 | 15 | Idem | |
| | Somma | | | 7,389 | 57 | |
| | Bitola de 0m,60 | | | | | |
| Linha de Santa Rita | Porto Ferreira | | | 2,020 | 15 | |
| | Ibó | 579,0 | 9,362 | 0,249 | 3 | 1- 4-1917 |
| | Tombadouro | 646,0 | 17,293 | 0,131 | 2 | 1-12-1890 |
| | Santa Rita | 759,0 | 27,028 | 0,600 | 7 | Idem |
| | Santa Olívia | 721,0 | 31,948 | 0,129 | 3 | 1- 8-1913 |
| | Moema | 615,0 | 36,568 | 0,388 | 3 | Idem |
| | Somma | | | 3,517 | 33 | |
| Linha Descalva- ense | Descalvado | | | 0,466 | 6 | |
| | Pantano | 698,0 | 10,093 | 0,133 | 3 | 1- 3-1891 |
| | Aurora | 697,0 | 13,840 | 0,629 | 5 | Idem |
| | Somma | | | 1,228 | 14 | |
| | Desvios de lenheiros | | | | | |
| | | | 284,000 | 0,352 | 1 | |
| | | | 288,000 | 0,175 | 1 | |
| | | | 295,000 | 0,300 | 1 | |
| | | | 313,000 | 0,295 | 1 | |
| | Somma | | | 1,122 | 4 | |

Desvios particulares

| Designação das linhas | Posição kilométrica | Extensão dos desvios | Numero de chaves | |
|-----------------------------------|--|----------------------|------------------|----|
| Bitola de 1^m,60 | | | | |
| Desvios particulares | | | | |
| TRONCO | Rappa & Cia. | 0,804 | 0,284 | 2 |
| | Horacio Tulli | 30,338 | 0,163 | 1 |
| | S. A. Fabrica de Seda | 42,992 | 0,587 | 2 |
| | S. A. Casa Piconi | 43,127 | 0,103 | 1 |
| | Armazens Cereas Fazendeiros. | 43,128 | 0,120 | 1 |
| | A. Santos & Cia | 43,181 | 0,060 | 1 |
| | J. Candido & Cia. | 43,190 | 0,130 | 1 |
| | Origines Tormin & Cia. | 43,290 | 0,271 | 1 |
| | Gabriel Theodoro & Filhos | 43,449 | 0,127 | 1 |
| | Cia. Mac-Hardy | 44,214 | 0,152 | 1 |
| | Miguel Pinelli | 62,400 | 0,085 | 1 |
| | Francisco Biancaluna | 69,430 | 0,287 | 1 |
| | Daniel Bapt. de Oliveira. | 93,565 | 0,100 | 1 |
| | Salvador Ramos | 105,092 | 0,088 | 1 |
| | Serraria Rio Claro Ltd. | | 0,080 | — |
| | Engenho Victoria | 206,455 | 0,070 | 1 |
| | Abél Giongo | 206,457 | 0,260 | 2 |
| | F. Ferreira | 206,487 | 0,488 | 3 |
| Viuva M. Barros | 221,108 | 0,209 | 1 | |
| "Cotonificio" | 253,893 | 0,387 | 1 | |
| Somma | | 4,001 | 24 | |
| TRONCO | Bitola de 1^m,00 | | | |
| | Francisco de Sillos & Filhos | 84,071 | 0,154 | 1 |
| | Bitola de 1^m,00 | | | |
| | Schmidt Maia & Cia. | | 0,248 | 1 |
| | Cyro Godoy | | 0,061 | 1 |
| | Giacomo Toniale | | 0,103 | 1 |
| | Fabrica de Tecidos | 205,994 | 0,081 | 1 |
| | Abél Giongo | 206,470 | 0,238 | 1 |
| | F. Ferreira | 206,442 | 0,543 | 2 |
| | Engenho Victoria | 206,358 | 0,150 | — |
| | "Cotonificio" | 255,000 | 0,371 | — |
| | Viuva Guedes & Filhos | 208,087 | 0,120 | 1 |
| | De Rosio & Irmãos | 273,613 | 0,138 | 1 |
| | Santos & Oliveira | 273,750 | 0,138 | 1 |
| | João Cobal | 274,165 | 0,172 | 1 |
| | Arthur Oliveira | 304,749 | 0,340 | 1 |
| | João Cobal | 316,167 | 0,200 | 1 |
| | Somma | | 2,903 | 13 |

Ramal de Piracicaba

| Designação das linhas | | Posição kilometrica | Extensão dos desvios | Numero de eiras | |
|------------------------|---|--|----------------------------|-----------------------|---|
| Bitola de 1m,00 | | | | | |
| Ramal de Jahú | } | Serraria Zanetta | 111,000 | 0,120 | 1 |
| | | Dr. Augusto Botelho | 143,323 | 0,142 | 2 |
| | | Almeida Prado & Cia. | 144,223 | 0,112 | 1 |
| | | Somma | | 0,374 | 4 |
| Ramal de Agudos | } | Justino Ribeiro | 41,869 | 0,129 | 1 |
| | | Joaquim Ferraz | 46,014 | 0,102 | 1 |
| | | Onofrillo Marafioti | 53,778 | 0,104 | 1 |
| | | Manoel Reis | 55,688 | 0,300 | 1 |
| | | Alberto Borsetto | 55,715 | 0,120 | 1 |
| | | Irmãos de Conti | 63,036 | 0,106 | 1 |
| | | Alberto Borsetto | 63,470 | 0,335 | 2 |
| | | Francisco Carneiro Giral- des | 93,321 | 0,130 | 1 |
| | | De Conti, Cezar & Filhos | 93,626 | 0,110 | 1 |
| Somma | | 1,436 | 10 | | |
| Ramal de Baurú | } | Bruno Marafioti | 16,230 | 0,205 | 2 |
| | | Frederico Karg | 31,608 | 0,120 | 1 |
| | | Casemiro Onofrillo | 31,969 | 0,120 | 1 |
| | | Thomaz & Cia. | 38,638 | 0,120 | 1 |
| | | Estamparia | 39,000 | 0,016 | 1 |
| | | Somma | | 0,581 | 6 |
| Ramal de Agua Vermelha | } | Dr. Alfredo Ellis | 54,407 | 3,300 | 1 |
| | | Lacerda Oliveira & Barros | | 7,600 | 2 |
| | | Somma | | 10,900 | 3 |
| Ramal de R. Bonito | } | D. Campos | 13,069 | 0,090 | 1 |
| | | Mello Mattos | 35,978 | 13,000 | 1 |
| | | Somma | | 13,090 | 2 |
| Ramal de Mey-Guassú | } | Borba & Panchness | 8,000 | 0,054 | 1 |
| | | C. A. F. S. Martinho | 41,000 | 2,485 | 2 |
| | | C. A. F. S. Martinho | 41,000 | 7,312 | 3 |
| | | Cia. Electro Metallurgica | 58,000 | 1,721 | 2 |
| | | Henrique Aguiar | 64,000 | 0,090 | 1 |
| | | Irmãos Marchesi | 83,000 | 0,946 | 1 |
| Somma | | 11,708 | 10 | | |

PROPRIETARIOS

| Designação das linhas | | Posição kilométrica | Extensão dos desvios | Número de chaves | |
|-----------------------|------------------------------------|-------------------------------------|----------------------|------------------|---|
| SANTA RITA | Bitola de 0^m,060 | | | | |
| | Proprietarios | João Martinelli | 1,959 | 0,078 | 1 |
| | | João Pires Ortiz | 13,630 | 0,067 | 1 |
| | | Dr. Carlos Paes de Barros | 19,443 | 0,068 | 1 |
| | | João de Carvalho | 22,498 | 0,053 | 1 |
| | | Leiteria Santa Ritense | 27,100 | 0,050 | 1 |
| | | D. Angelina Leite | 33,047 | 0,218 | 1 |
| | | José Paulino Nogueira | 34,072 | 0,195 | 1 |
| | | Jacyntho Penteado | 3,229 | 0,028 | 1 |
| | Chave São Miguel | 5,321 | 0,102 | 1 | |
| | Somma | | 0,859 | 9 | |
| | Total | | 350,892 | 1.599 | |

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas e na construcção de novos desvios das bitolas de 1^m,60 — 1^m,00 e 0^m,60 foi empregado o material constante do quadro seguinte:

| DESIGNAÇÃO | Quantidade |
|-----------------------------------|------------|
| Trilhos de 12 kilos | 24 |
| » » 18 » | 5.722 |
| » » 20 » | 372 |
| » » 25 » | 5.902 |
| » » 30 » | 124 |
| » » 33 » | 2.841 |
| » » 45 » | 296 |
| Talas de junção | 20.586 |
| Pregos | 61.474 |
| Parafusos de junção | 149.781 |
| » para dormentes de aço | 19.376 |
| Tirefonds | 33.950 |
| Sellas para trilhos | 1.794 |
| Garras | 3.489 |
| Arruellas | 3 |
| Apparelhos de desvios | 61 |

Para experiencia foram assentados, nas linhas das tres bitolas, dormentes de eucalypto, conforme consta do quadro abaixo:

| Logar do emprego dos dormentes | EMPREGADOS | | RETIRADOS | | Duração dos retirados | Existentes na linha |
|---|--|--|------------|------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| | Quantidade | Data | Quantidade | Data | | |
| Bitola de 1^m,60 | | | | | | |
| Km. 1,605 | 39 | Janeiro de 1923 | — | — | — | 39 |
| Km. 5 | 110 | Janeiro > 1916 | 4 | Dezembro de 1918 | 2 annos e 11 mezes | 12 |
| | | | 10 | Outubro > 1919 | 3 > > 9 > | |
| | | | 4 | Setembro > 1920 | 4 > > 8 > | |
| | | | 19 | Maio > 1921 | 5 > > 4 > | |
| | | | 40 | Março > 1922 | 6 > > 2 > | |
| Km. 47 | 4 | Novembro > 1906 | 21 | Novembro > 1923 | 7 > > 10 > | — |
| | | | 3 | Junho > 1910 | 3 > > 7 > | |
| Km. 53 | 16 | Julho > 1906 | 1 | Novembro > 1912 | 6 > > — > | — |
| | | | 16 | Dezembro > 1915 | 9 > > 5 > | |
| Km. 106. | 16 | Fevereiro > 1907 | 1 | Julho > 1909 | 2 > > 5 > | — |
| | | | 1 | Junho > 1911 | 4 > > 4 > | |
| | | | 8 | Setembro > 1912 | 5 > > 7 > | |
| Km. 126. | 12 | Outubro > 1907 | 6 | Outubro > 1915 | 8 > > 8 > | — |
| | | | 1 | Julho > 1910 | 2 > > 9 > | |
| | | | 1 | Fevereiro > 1911 | 3 > > 8 > | |
| Km. 134. | 85 63 100 | Dezembro > 1909 Setembro > 1910 Janeiro > 1921 | 2 | Junho > 1913 | 5 > > 4 > | 70 47 100 |
| | | | 8 | Agosto > 1915 | 7 > > 10 > | |
| | | | 15 | Fevereiro > 1914 | 4 > > 4 > | |
| | | | 16 | Fevereiro > 1914 | 3 > > 5 > | |
| Km. 206 R. Descalvado . | 4 6 1 | Agosto > 1909 Dezembro > 1909 Julho > 1919 | 4 | Dezembro > 1916 | 7 > > 4 > | — 5 1 |
| | | | 1 | Julho > 1920 | 10 > > 5 > | |
| | | | — | — | — | |
| Somma | 456 | | 182 | | | 274 |
| Bitola de 1^m,00 | | | | | | |
| Km. 0,750 Tronco | 187 47 94 | Janeiro > 1910 Setembro > 1910 Fevereiro > 1916 | 8 | Agosto > 1913 | 3 annos e 7 mezes | 64 94 158 |
| | | | 6 | Setembro > 1913 | 3 > > 8 > | |
| | | | 156 | Novembro > 1924 | 4 > > 8 > | |
| Somma | 328 | | 170 | | | |
| Bitola de 0^m,60 | | | | | | |
| Km. 1 da Linha de Santa Rita | 6 | Agosto > 1909 | 1 | Dezembro > 1909 | — — — 4 mezes | — |
| | | | 1 | Outubro > 1913 | 4 annos e 2 mezes | |
| Desvios das casas de machinas de Porto Ferreira | 4 6 3 2 18 44 14 42 | Março > 1912 Março > 1913 Dezembro > 1916 Julho > 1919 Dezembro > 1919 Novembro > 1920 Dezembro > 1920 Abril > 1923 | 4 | Dezembro > 1916 | 7 > > 4 > | 2 — — — — — — — |
| | | | 4 | Março > 1914 | 2 > > — > | |
| | | | 6 | Março > 1914 | 2 > > — > | |
| | | | 1 | Março > 1914 | 1 > > — > | |
| | | | 1 | Maio > 1919 | 2 > > 7 mezes | |
| | | | — | — | — | |
| | | | — | — | — | |
| | | | — | — | — | |
| Somma | 189 | | 17 | | | 120 |
| | | | | | | 122 |

Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação foi feito o seguinte serviço:

| LINHAS | Cercas | | Cancellas | |
|---------------------------|-------------|-------------|--------------|------------|
| | Concertadas | Construidas | Substituidas | Assentadas |
| Bitola de 1m,60 | 34.575m,00 | 988,m00 | 31 | 12 |
| » » 1m,00 | 103.361 ,00 | 10.906 ,00 | 36 | 14 |
| » » 0m,60 | 4.717 ,00 | — | 7 | 2 |
| Total | 142.653m,00 | 11.894m,00 | 74 | 28 |

Lastro

Resumo da extensão total empedrada nas duas bitolas, em 31 de Dezembro de 1923:

| LINHAS | Linha principal | Desvios | TOTAL |
|---------------------------|-----------------|----------|-------------|
| Bitota de 1m,60 | 499kl,746 | 33kl,242 | 532kl,988 |
| » » 1m,00 | 620 ,371 | 6 ,713 | 627 ,084 |
| Total | 1.120kl,117 | 39kl,955 | 1.160kl,072 |

Edifícios e Obras d'Arte

| DESIGNAÇÃO | | Bitolas de | | | Total |
|----------------------|-------------|--------------------|--------------------|------|-------|
| | | 1 ^m ,60 | 1 ^m ,00 | 0,60 | |
| Estações | Concertadas | 49 | 23 | 5 | 77 |
| Armazens | Concertados | 33 | 13 | 2 | 48 |
| | Construidos | 3 | — | — | 3 |
| Casas de empregados | Concertadas | 217 | 107 | 9 | 333 |
| | Construidas | 110 | 3 | — | 113 |
| » » turma | Concertadas | 42 | 30 | 3 | 76 |
| | Construidas | 1 | — | — | 1 |
| » » carros | Concertadas | 1 | — | — | 1 |
| » » machinas | Concertadas | 1 | 2 | — | 3 |
| » » madeiras | Construidas | 1 | — | — | 1 |
| Latrinas | Concertadas | 8 | 13 | — | 21 |
| | Construidas | — | 1 | — | 1 |
| Poços | Concertados | 10 | 26 | — | 36 |
| | Construidos | 12 | 4 | 3 | 19 |
| Passagens inferiores | Concertadas | 11 | 1 | — | 12 |
| | Construidas | — | — | 1 | 1 |
| » superiores | Concertadas | 5 | 2 | — | 7 |
| | Construidas | 1 | — | — | 1 |
| Boeiros | Concertados | 22 | 11 | — | 33 |
| | Construidos | 22 | 3 | 1 | 26 |
| Pontilhões | Concertados | 1 | 1 | — | 2 |
| Gyradores | Concertados | 1 | 1 | — | 2 |
| Muros de arrimo | Concertados | 1 | — | — | 1 |
| | Construidos | 6 | — | — | 6 |
| Mastros de signal | Concertados | 2 | — | — | 2 |
| | Assentados | 1 | 1 | — | 2 |
| Embarcadouro de gado | Concertados | 1 | 1 | — | 2 |
| Muros de fecho | Construidos | 2 | — | — | 2 |
| Rotundas | Concertadas | 3 | — | — | 3 |

Trabalhos diversos

A divisão da Linha prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 341:065\$699 que é assim distribuida:

| DESIGNAÇÃO | Importancia |
|--------------------|---|
| Á Locomoção | 143:657\$692 |
| Á Electrificação | { De Jundiahy a Campinas 4:364\$000 |
| | { De Campinas a Tatú 10:158\$117 |
| Á Contadoria | 1:550\$000 |
| Ao Trafego | 4:568\$800 |
| Ao Horto Florestal | 200\$000 |
| A Particulares | 176:567\$090 |
| Total | 341:065\$699 |

Despesa de capital

A divisão da Linha, durante o anno de 1923, levou á conta de capital a importancia de 3.054.637,\$892 que é assim discriminada:

| DESCRIPÇÃO | Pessoal | Material | Contas | Total |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Prolongamento do Ramal dos Agudos | 204.224\$730 | 157.309\$498 | 237.841\$361 | 599.375\$589 |
| Estudos da linha Piracicaba-Baurú | 116.986\$770 | 3.632\$478 | 50\$000 | 120.669\$248 |
| " " Barretos-Rio Grande | 1.290\$000 | 70\$346 | — | 1.360\$346 |
| Complementos das obras do Ramal de Piracicaba | 217.745\$730 | 177.201\$280 | — | 394.947\$010 |
| Triângulo em Dous Corregos | 6.350\$000 | 12.130\$370 | — | 18.480\$370 |
| Modificação da explanada de São Carlos | 136.557\$980 | 29.592\$145 | — | 166.150\$125 |
| " " Rincão | 135.607\$640 | 47.254\$985 | — | 182.862\$625 |
| Armazem de baldeação de São Carlos | 28.698\$100 | 34.672\$340 | 186\$900 | 63.370\$340 |
| " " Santa Lucia | 16.149\$240 | 16.391\$560 | — | 32.540\$800 |
| " " Barbara | — | 47\$500 | — | 34.680\$500 |
| " " Taquaral | — | — | 34.633\$000 | 34.633\$000 |
| " " Limeira | — | — | 33.058\$000 | 33.058\$000 |
| " " Villa Americana | — | 2.632\$800 | 28.406\$600 | 31.039\$400 |
| Augmento do armazem de Piracicaba | — | 1.932\$800 | 23.466\$600 | 25.399\$400 |
| " " do Almoarifado de Rio Claro | — | 444\$500 | 10.068\$680 | 10.513\$180 |
| Linhas para os armazens reguladores de transportes | 243\$920 | 3.162\$000 | — | 3.405\$920 |
| do café | 112.234\$800 | 592.624\$670 | 26.450\$844 | 731.310\$314 |

| DESCRIPÇÃO | | Pessoal | Material | Contas | Total |
|--|--|----------------|----------------|--------------|----------------|
| Casas de empregados em Rincão. | | 10:148\$025 | 16:564\$580 | 173:849\$000 | 200:560\$605 |
| " " " " Rebouças. | | 2:740\$200 | --- | 3:435\$000 | 6:175\$200 |
| " " " " Louveira. | | --- | --- | 10:200\$000 | 10:200\$000 |
| " " " " Itaipú. | | 1:214\$300 | 2:350\$610 | --- | 3:564\$910 |
| " " " " Araraquara. | | --- | 3:388\$350 | 35:000\$000 | 38:388\$350 |
| " " " " Ityrapina. | | 1:441\$720 | 1:886\$830 | 70:000\$000 | 73:328\$550 |
| " " " " Pedrneiras. | | --- | --- | 7:740\$000 | 7:740\$000 |
| Abrigo para carros em Ityrapina. | | 8:271\$740 | 21:439\$310 | --- | 29:711\$050 |
| " " " " São Carlos. | | 2:708\$970 | 10:280\$450 | --- | 12:984\$420 |
| Officinas e abrigo em Rincão. | | 75:437\$820 | 89:635\$420 | --- | 165:073\$240 |
| Depositos de materiaes electricos em Jundiary. | | 2:318\$900 | --- | 2:318\$900 | 2:318\$900 |
| Pavilhão para restaurante e botequim em Ityrapina. | | 1:237\$900 | 50\$000 | 15:128\$100 | 15:128\$100 |
| Dormitorios para machinistas em Campinas. | | --- | --- | 1:287\$900 | 1:287\$900 |
| Calçamento do pateo da estação de Piracicaba. | | --- | --- | 29:000\$500 | 29:000\$500 |
| Estação do Kilometro 84 do Ramal de Piracicaba. | | --- | --- | 9:826\$000 | 9:826\$000 |
| Total. | | 1.081:603\$485 | 1.224:694\$822 | 748:339\$585 | 3.054:637\$892 |

Despesa de Custeio

Com a divisão da Linha, despendeu-se:

| ANNOS | Pessoal | Material | Contas | Total |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Em 1922 | 2.021.071\$032 | 1.196.938\$931 | 18.084\$300 | 3.236.094\$263 |
| Em 1923 | 2.210.977\$011 | 1.096.547\$309 | 192.353\$402 | 3.498.917\$722 |
| Diferença para | + 189.905\$979 | - 101.391\$622 | + 174.309\$102 | + 262.823\$459 |

As despesas totaes da Linha em 1923, se distribuem do seguinte modo:

| VERBAS | | Pessoal | Material | Contas | Total |
|--|--|----------------|----------------|--------------|----------------|
| Administração | | 242.980\$900 | 12.862\$735 | — | 255.843\$635 |
| Via Permanente | | 1.586.915\$441 | 867.868\$499 | 15.678\$200 | 2.470.462\$140 |
| Estações e Edifícios | | 236.783\$120 | 148.481\$658 | 156.642\$162 | 541.906\$940 |
| Obras d'Arte | | 47.801\$880 | 41.575\$617 | 13.058\$120 | 102.435\$617 |
| Cercas e Cancellas | | 45.790\$070 | 14.260\$480 | 7.014\$920 | 67.065\$470 |
| Lastro | | 22.660\$790 | 8.913\$630 | — | 31.574\$420 |
| Villas operarias em Jundiahy | | 3.540\$090 | 603\$840 | — | 4.143\$930 |
| Villas operarias em Campinas | | 1.505\$520 | 980\$950 | — | 2.486\$470 |
| Aposentadorias | | 22.999\$200 | — | — | 22.999\$200 |
| Total | | 2.210.977\$011 | 1.095.547\$809 | 192.398\$402 | 3.498.917\$722 |

As diversas verbas de despesas da Linha em 1923, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

| V E R B A S | Pessoal | Material | Contas | Total |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Administração | 17.409\$340 | 7.831\$892 | — | 25.241\$232 |
| Via Permanente | 94.548\$069 | 166.351\$199 | 7.856\$000 | 268.755\$004 |
| Estações e Edifícios | 101.264\$640 | 57.636\$802 | 147.883\$562 | 306.785\$004 |
| Obras d'Arte | 13.862\$490 | 10.303\$623 | 12.208\$620 | 36.373\$733 |
| Cercas e Cancellas | 3.133\$800 | 7.121\$620 | 6.360\$920 | 16.615\$340 |
| Lastro | 6.336\$210 | 1.212\$780 | — | 7.548\$990 |
| Villas operarias em Jundiaby | 7.889\$840 | 4.808\$850 | — | 12.698\$690 |
| Villas operarias em Campinas | 4.893\$730 | 65\$050 | — | 4.958\$780 |
| Aposentadorias | 13.200\$000 | — | — | 13.200\$000 |
| Differença para | 189.905\$979 | 101.391\$622 | 174.309\$102 | 465.606\$703 |

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1923, era o seguinte :

| Designação | Numero | |
|--|---------|-------|
| | Parcial | Total |
| Chefe da Linha | 1 | |
| Ajudante da Linha | 1 | |
| Engenheiros Residentes | 6 | |
| Engenheiro de Escriptorio | 1 | |
| Ajudante da 1. ^a Residencia | 1 | |
| Encarregado do Escriptorio | 1 | |
| Desenhista | 1 | |
| Auxiliar da 1. ^a Residencia | 1 | |
| do Escriptorio | 1 | |
| Escripentarios | 4 | |
| Continuo | 1 | 19 |
| Mestres de Linha | 18 | |
| Feitores { Turmas ordinarias | 128 | |
| } " extraordinarias | 9 | |
| Operarios { " ordinarias | 737 | |
| } " extraordinarias | 244 | |
| Mestres de Obras | 2 | |
| Pedreiros | 47 | |
| Serventes | 86 | |
| Carpinteiros | 16 | |
| Ferreiros | 6 | |
| Malhadores | 4 | |
| Pintores | 7 | |
| Machinista, Foguistas e Gremalheiro | 4 | |
| Funileiros | 5 | |
| Guardas passagens : | 33 | |
| " pontes | 7 | 1.353 |
| Total | | 1.372 |

Construcção

Ramal de Piracicaba

O ramal de Piracicaba inaugurado a 29 de Julho de 1922, atravessa uma região muito acidentada. Quasi todos os córtes foram abertos em moledo, o qual em muitos logares tem a consisten-

cia da rocha, tendo sido desmontado á polvora e á dynamite; esse moledo exposto ao ar se desagrega com o correr do tempo a ponto de esboroar. Muitos desses córtes foram rampados com o talude normal; outros devido á dureza do material a escavar ficaram com meia rampa que no momento pareceu sufficiente; com as grandes chuvas de 1923 esse trabalho de desagregação se apressou, de modo a desabarem barreiras que interromperam por varios dias o trafego do ramal. Devido á heterogeneidade do material dos córtes, os aterros não ficaram bem consolidados, tendo sido muito damnificados pelas grandes chuvas de Março, chegando tres delles a não dar passagem aos trens.

Aproveitamos então a estação secca para completar o rampamento dos córtes que estavam apenas com meia rampa, e para reforçar os aterros damnificados pelas chuvas; este ultimo serviço foi feito pelos escavadores mecanicos, tendo montado a 107.000 metros cubicos o volume total escavado pelos meios ordinarios e pelos escavadores.

Prolongamento do ramal dos Agudos

Em 1923 se proseguiu na construcção deste prolongamento. A 31 de Dezembro o primeiro trecho de 28 kilometros entre Piratininga a Cabralia estava quasi prompto para ser entregue ao trafego, tendo sido assentada a linha a partir de 2 kilometros alem de Piratininga até o kilometro 28. Trabalhou-se com o escavador e o trem de lastro no levantamento do grande aterro do correjo do Monjolo á sahida de Piratininga, e no levantamento do aterro do kilometro 11, tendo sido escavados e transportados para esses dois aterros 39.000 metros cubicos de terra.

Foi construida a cerca até Cabralia, menos nos cafezaes em que a linha ficou provisoriamente aberta. Em America, kilometro 8 a partir de Piratininga se construíram os edificios da estação e do armazem, a casa para o chefe, e um grupo de duas casas para empregado. Edificios identicos se construíram em Cabralia. Começou-se a construcção das tres casas de turma para o primeiro trecho de 28 kilometros.

Iniciou-se em Fevereiro a construcção do segundo trecho do prolongamento, do kilometro 28, estação de Cabralia, ao kilometro 40, estação de Duartina. O movimento de terra feito durante o anno nesse trecho foi de 110.576 metros cubicos, dos quaes 110.068 de terra e o restante de piçarra. Construiu-se no ribeirão da Corrente um pontilhão em arco de 3^m,00 de vão; construíram-se mais 6 boeiros de concreto, de 0^m,60 de diametro, e um boeiro duplo de concreto, oval 0^m,80 × 1^m,10.

Em Outubro se começou a locação do terceiro trecho do prolongamento, entre o kilometro 40 e o kilometro 80, já nas cabeceiras do rio Tibiriçá. Esse serviço estava já bem adeantado nos ultimos dias do anno. Começou-se tambem a fazer o picadão ao longo da linha locada.

A testa do serviço da construcção continuou o engenheiro Silvio Soares de Camargo.

Linha de Barretos ao Rio Grande

Em Dezembro se começou a locação desta linha. A pedido da Municipalidade e de habitantes da cidade de Barretos foi alterado o traçado da linha de modo a aproveitar-se a actual estação de Barretos.

Estudo do prolongamento do ramal de Piracicaba em direcção a Baurú

Em 1923 proseguiram e ficaram concluidos os serviços de campo; devido a ter sido logo nos primeiros dias do anno supprimida uma das duas turmas que faziam o serviço, este só poudo ficar concluido em Outubro, tendo ficado perfeitamente estudada a linha até Pederneiras, na extensão de 157 kilometros; a nova linha offerece portanto sobre a linha actualmente em trafego um encurtamento de 55 kilometros. Em Novembro começamos os serviços de escriptorio, que deverão ficar concluidos nos primeiros mezes do corrente anno.

Jundiahy, 7 de Maio de 1924.

Pedro Soares de Camargo,
Chefe da Linha e da Construcção.

V

Locomoção

Passo a transcrever em sua integra o minucioso relatorio que me foi apresentado pelo Sr. Dr. Jayme Cintra, distincto collega, que continúa a prestar com zelo e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, na qualidade de Chefe da Locomoção.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório da Divisão da Locomoção, referente ao anno de 1923.

Ao Illm. Snr. Dr. Inspector Geral

Jayme Cintra,
Chefe da Locomoção.

LOCOMOÇÃO

I

Material rodante

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de Dezembro de 1923.

| Designação | Secção Paulista | | Secção R. Claro | Total |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------|
| | Bitola de 1 ^m .60 | Bitola de 0 ^m .60 | Bitola de 1 ^m .00 | |
| Locomotivas electricas | 16 | — | — | 16 |
| » a vapor | 81 | 9 | 68 | 158 |
| Carro da Directoria | — | — | 1 | 1 |
| » toucador | — | — | 1 | 1 |
| Carros de inspecção | 1 | — | 2 | 3 |
| » para pagamentos | 1 | — | 2 | 3 |
| » dormitórios especiaes | 1 | — | 2 | 3 |
| » para passageiros | 8 | — | 8 | 16 |
| » reservados | 3 | — | 2 | 5 |
| » para presos | 1 | — | 1 | 2 |
| » funebres | 1 | — | 1 | 2 |
| » restaurantes | 8 | — | 5 | 13 |
| » de luxo | 8 | — | — | 8 |
| Carros-escolas para propaganda agricola | 1 | — | — | 1 |
| Carros de 1. ^a classe | 23 | 3 | 27 | 53 |
| Carro de 1. ^a classe especial | 1 | — | — | 1 |
| Carros de 2. ^a classe | 17 | 6 | 27 | 50 |
| » mixtos | 15 | 3 | 19 | 37 |
| » para bagagem | 30 | 3 | 25 | 58 |
| » correio | 5 | — | 8 | 13 |
| Carro » conducção de pessoal em serviço | — | — | 1 | 1 |
| Carros frigorificos para leite | 2 | — | — | 2 |
| » para animaes de raça | 2 | — | — | 2 |
| » transporte de carruagens | 3 | — | 2 | 5 |
| Automoveis | 3 | — | 1 | 4 |
| Guindastes á mão (volantes) | 2 | — | 2 | 4 |
| » vapor | 6 | — | 3 | 9 |
| Carretões para transporte de locomotivas a vapor | 3 | — | — | 3 |
| Carretão para transporte de locomotivas electricas | 1 | — | — | 1 |
| Vagões de soccorro | 6 | — | 4 | 10 |
| » diversos | 2.370 | 54 | 1.369 | 3.793 |

Apresentamos, a seguir, em quadros, os elementos caracteristicos principaes das locomotivas que a Companhia Paulista possui actualmente.

Locomotivas de bitola de 1^m,60

| Natureza do serviço | Numeros | Typo | Esfôrço de tração em kgr. | Superfície de aquecimento em m/2 | Superfície de superaquecimento em m/2 | Peso adherente em kgrs. | Peso total (Machina e tender) em tons. | Observações |
|---|----------------------------|-------------|----------------------------------|---|--|--------------------------------|---|--------------------|
| Trens de passageiros | 1 a. 6 | 4-4-0 | 12.100 | 165 | 50,1 | 38.400 | 108,4 | |
| | 90 a 93 | 4-6-2 | 14.698 | 290 | 68,2 | 60.702 | 149 | |
| Trens de passageiros e de mercadorias | 68 e 69 | 4-6-0 | 9.040 | 182 | — | 46.723 | 98,9 | |
| | 70 e 71 | 4-6-0 | 13.358 | 261,3 | — | 56.625 | 120 | |
| | 72 a 77 | 4-6-0 | 13.640 | 218,6 | 45,7 | 57.000 | 130,5 | |
| | 27 a 29 e 33 a 37 | 2-8-0 | 9.940 | 146,4 | — | 45.000 | 89,7 | |
| Trens de mercadorias | 58, 60, 61 e 63 | 2-8-0 | 11.800 | 158,1 | — | 56.153 | 102 | |
| | 42, 45, 47, 54, 56 | 2-8-0 | 11.340 | 158,1 | — | 56.153 | 102 | Compound Vaucain |
| | 43, 44, 46, 55 e 57 | 2-8-0 | 13.460 | 183 | 45 | 65.900 | 120 | Compound Vaucain |
| | 80 a 82 | 2-8-0 | 12.880 | 189,7 | — | 74.400 | 128,5 | |
| | 7 | 2-8-0 | 18.000 | 274,5 | — | 24.000 | 35 | Locomotiva-tender |
| | 23 | 4-4-0 | 7.050 | 101,6 | — | 32.800 | 39 | " " |
| Manobras | 30 a 32, 51 a 53 e 64 a 67 | 2-4-0 | 5.980 | 101 | — | 28.460 | 31,8 | " " |
| | 78 e 79 | 0-6-2 | 5.740 | 44,8 | — | 32.411 | 55,2 | " " |
| Manobras, trens locais, especiaes e de serviço. | 12 a 15 | 2-6-2 | 8.471 | 87 | — | 27.000 | 64,5 | |
| | 17 e 18 | 4-6-0 | 5.840 | 101,6 | — | 41.320 | 76,2 | |
| | 20 e 21 | 2-8-0 | 10.460 | 130,2 | — | 40.620 | 75,3 | |
| | 22 | 2-8-0 | 8.440 | 115,5 | — | 22.225 | 62 | |
| | 24 a 26 | 4-4-0 | 5.130 | 89,8 | — | 23.600 | 65,8 | |
| | 8, 38 a 41 | 4-4-0 | 5.720 | 90,4 | — | 34.900 | 84 | |
| | 48 a 50 | 4-4-0 | 7.710 | 133,3 | — | 36.000 | 87,7 | |

Locomotivas electricas

| Fabricantes | Natureza do serviço | Numeros | Typo | Potencia | | Esforço de tracção em kgs. | | | Velocidade em kms./hora | | | Peso total adherente em tons. |
|----------------------------------|----------------------|-----------|---------------|-------------|-------------|----------------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|-------------------------------|
| | | | | Continua | Unihoraria | A potencia continua | A potencia unihoraria | 30 % coef. adhr. | A potencia continua | A potencia unihoraria | Maxima de segurança | |
| General Electric Co. | Trens de passageiros | 200 a 203 | 4-4-0 + 0-4-4 | 1.600 H. P. | 1.680 H. P. | 6.700 | 7.000 | 21.800 | 66.4 | 65 | 90 | 108 |
| | Trens de mercadorias | 204 a 211 | 0-4-0 + 0-4-0 | 1.600 H. P. | 1.680 H. P. | 13.000 | 13.900 | 27.200 | 34 | 33.5 | 50 | 90 |
| Westinghouse Elec. & Manuft. Co. | Trens de passageiros | 212 e 213 | 2-4-0 + 0-4-2 | 1.800 H. P. | 2.240 H. P. | 6.500 | 9.000 | 23.000 | 75 | 69 | 104 | 128 |
| | Trens de mercadorias | 214 e 215 | 0-6-0 + 0-6-0 | 1.350 H. P. | 1.680 H. P. | 10.000 | 13.000 | 26.000 | 37 | 34 | 64 | 106 |

Locomotivas de bitola de 1^m,00

| Natureza do serviço | Numeros | lipo | Esforço de tração em kgrs. | Superfície de aquecimento em m/2 | Superfície de superaquecimento em m/2 | Peso adherente em kgrs. | Peso total (Machina e tender) em tons. | Observações | | |
|--|-------------------------|---------|----------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|--|-------------------|------|--|
| Trens de passageiros e de mercadorias | 27, 30, 35, 37, 38 e 40 | 4-6-0 | 5.000 | 86 | — | 2.000 | 58 | | | |
| | 74 a 80 | 4-6-2 | 9.400 | 132 | — | 33.000 | 77,4 | | | |
| | 84 a 87 | 4-6-0 | 7.257 | 83 | — | 27.200 | 65,7 | | | |
| | 70 a 73 | 4-6-0 | 9.400 | 116,7 | — | 33.000 | 68,5 | | | |
| | 60 a 62 | 4-6-0 | 8.320 | 106 | — | 31.750 | 66,1 | | | |
| | 62 a 66 | 4-6-0 | 8.360 | 132,6 | — | 33.575 | 74 | | | |
| | 1 e 2 | 2-6-0 | 9.980 | 125,5 | — | 34.800 | 67,5 | | | |
| | 22 | 2-8-0 | 6.580 | 86,4 | — | 27.000 | 59,5 | | | |
| | 26 | 2-8-0 | 5.645 | 84,5 | — | 28.800 | 61 | | | |
| | 32, 34, 47 e 49 | 2-8-0 | 6.840 | 86,4 | — | 30.000 | 62,9 | | | |
| Trens de mercadorias. | 42, 44, 48 e 50 a 53 | 2-8-0 | 7.800 | 86,4 | — | 30.000 | 62,9 | Compound Vauclain | | |
| | 31, 33, 41, 43, 45 e 46 | 2-8-0 | 5.460 | 86,4 | — | 30.000 | 62,9 | | | |
| | 89 | 2-8-8-2 | 20.600 | 259,1 | 44,5 | 88.000 | 136 | | | |
| | 90 | 2-8-8-2 | 20.200 | 258,6 | 55,7 | 87.500 | 148,5 | | | |
| | 91 a 96 | 2-10-2 | 15.300 | 185,8 | 46,5 | 57.600 | 115 | | | |
| | 100 e 101 | 4-8-2 | 13.063 | 186,8 | 49,2 | 47.400 | 118 | | | |
| | 54 a 59 | 0-6-2 | 7.000 | 68,2 | — | 29.000 | 33,2 | | | |
| | 81 a 83 | 2-6-2 | 8.074 | 78,8 | — | 37.194 | 50 | | | |
| | Manobras | 1 e 2 | 0-4-0 | 1.420 | 18,2 | — | 8.980 | | 9 | |
| | | 5 | 0-4-0 | 1.488 | 24,1 | — | 11.830 | | 13,8 | |
| 6 | | 0-4-0 | 2.618 | 20,2 | — | 10.500 | 12,5 | | | |
| 7 | | 0-4-0 | 3.986 | 27,6 | — | 10.695 | 12,7 | | | |
| 8 e 9 | | 0-6-2 | 4.431 | 41,3 | — | 10.800 | 21,3 | | | |
| 10 e 11 | | 2-6-2 | 4.431 | 42,5 | — | 19.200 | 24,9 | | | |
| Locomotivas de bitola de 0^m,60 | | | | | | | | | | |
| Trens de passageiros e mercadorias | | 1 e 2 | 0-4-0 | 1.420 | 18,2 | — | 8.980 | 9 | | |
| | | 5 | 0-4-0 | 1.488 | 24,1 | — | 11.830 | 13,8 | | |
| | | 6 | 0-4-0 | 2.618 | 20,2 | — | 10.500 | 12,5 | | |
| | 7 | 0-4-0 | 3.986 | 27,6 | — | 10.695 | 12,7 | | | |
| | 8 e 9 | 0-6-2 | 4.431 | 41,3 | — | 10.800 | 21,3 | | | |
| | 10 e 11 | 2-6-2 | 4.431 | 42,5 | — | 19.200 | 24,9 | | | |

A contar de 1907 foram vendidas, encostadas ou desmontadas, por obsoletas, as seguintes locomotivas:

| | | |
|---------------------------------|-------------------------------|---|
| Da bitola de 1 ^m ,60 | { Encostadas e desmontadas | { Numeração antiga: 1, 2, 5, 6 e 8 Nova numeração: 16 |
| " " " " | { Vendidas | { Numeração antiga: 3 e 4 Nova numeração: 9, 10, 11 e 19 |
| | | Total 12 |

Da bitola de 0^m,60 — Vendidas: — 3 e 4 2

Da bitola de 1^m,00 — Vendidas: { 3 (1.^a), 3 (2.^a), 4 (1.^a), 4 (2.^a), 5
(1.^a), 5, 2^a, 6 (1.^a), 6 (2.^a), 7, 8
(1.^a), 8 (2.^a) 9 (1.^a), 9 (2.^a) 10
(1.^a), 10 (2.^a) 11, 12, 13 e 14
(1.^a), 14 (2.^a), 15 (1.^a), 15 (2.^a),
16 (1.^a) 16 (2.^a), 17, 18, 19,
20, 21, 23, 24, 28, 29, 36, 39,
53 e 54.

Total 37

Total Geral 51

NOTA: — Foram vendidas, também, em 1922, 3 locomotivas pequenas de bitola de 0^m,60, sem numero, que se achavam encostadas.

A seguir apresentamos os quadros dos carros e vagões que a Companhia Paulista possuía em 31 de Dezembro de 1923, com informações sobre suas lotações e taras.

Carros de bitola de 1^m,60

| DESIGNAÇÃO | Lotação | Tara média (Kgs.) | Numero de vehiculos |
|---|--|-------------------|---------------------|
| Carro de inspecção | 3 beliches, 1 quarto com banheiro, 4 poltronas e 2 sofás | 25.850 | 1 |
| Carro para pagamento | 8 lugares | 22.200 | 1 |
| Carros dormitórios para passageiros | 20 leitos (4 em beliches) | 42.233 | 8 |
| Carro dormitorio, especial | 10 lugares | 14.200 | 1 |
| „ reservado | 12 „ | 17.350 | 1 |
| „ „ para doentes | 16 „ | 21.200 | 1 |
| „ „ „ „ | 8 „ | 7.630 | 1 |
| „ „ „ „ morphticos | 11 „ | 7.340 | 1 |
| Carro reservado para presos | 16 „ | 7.250 | 1 |
| „ funebre | 12 „ | 16.800 | 1 |
| Carros restaurantes | 40 „ | 39.947 | 7 |
| Carro restaurante | 32 „ | 30.840 | 1 |
| Carro-escola para propaganda agricola | 1 sofá, 6 cadeiras, 6 beliches com 2 camas em cada | 27.210 | 1 |
| Carros de luxo (Pullman) | 21 lugares | 37.327 | 7 |
| Carro de luxo (Pequeno) | 16 „ | 20.660 | 1 |
| Carros de 1. ^a classe | 60 „ | 35.391 | 20 |
| „ „ „ „ | 56 „ | 38.910 | 3 |
| „ „ 2. ^a „ | 98 „ | 35.821 | 17 |
| „ mixtos | 78 „ | 37.517 | 8 |
| „ „ | 73 „ | 36.227 | 4 |
| „ „ | 58 „ | 20.150 | 1 |
| „ „ | 56 „ | 19.570 | 1 |
| „ „ | 52 „ | 23.220 | 1 |
| „ bagagens | 20.000 kgs. | 27.458 | 16 |
| „ „ | 20.000 „ | 18.512 | 7 |
| „ „ | 6.000 „ | 8.324 | 7 |
| „ correios | 20.000 „ | 20.255 | 2 |
| „ „ | 10.000 „ | 17.216 | 3 |
| „ frigorificos para leite | 6.000 „ | 6.955 | 2 |
| „ para animais de raça | — | 7.865 | 2 |
| „ transporte de caruagens | 6.000 kgs. | 6.603 | 3 |
| Total | | | 131 |

Carros de bitola de 1^m,00

| DESIGNAÇÃO | Lotação | Tara média (grs.) | Numero de vehiculos |
|---|---|-------------------|---------------------|
| Carro da Directoria | 3 sofás, 10 cadeiras, 1 beliche com 1 leito | 20.990 | 1 |
| „ toucador | 10 banheiros 1 cadeira de barbeiro e 1 dita de engraxador | 21.850 | 1 |
| „ de inspecção | 3 beliches, 1 quarto com banheiro, 4 poltronas, 2 sofás, sendo 1 grande e 1 pequeno | 18.160 | 1 |
| „ „ „ pequeno para pagamento | 2 cadeiras e 1 leito | 9.170 | 1 |
| „ „ „ „ | 2 sofás, 10 cadeiras, e 1 beliche com 1 leito | 20.240 | 1 |
| „ „ „ „ dormitorio dos chefes | 2 cadeiras e 7 leitos | 12.500 | 1 |
| „ „ „ „ | 4 beliches com 1 cama cada | 23.980 | 1 |
| Carros dormitorios de empregados | 4 leitos | 10.150 | 1 |
| Carros dormitorios para passageiros | 3 beliches com 1 cama e 6 camas em salão aberto | 20.510 | 7 |
| Carro dormitorio para passageiros | 6 beliches com 1 cama cada | 20.260 | 1 |
| „ reservado | 10 lugares, 2 leitos e 4 poltronas | 10.620 | 1 |
| „ „ „ | 16 lugares | 10.310 | 1 |
| „ „ „ para presos | 16 lugares | 8.140 | 1 |
| „ funebre | 12 lugares e 1 eça | 14.890 | 1 |
| Carros restaurantes | 24 lugares | 23.556 | 5 |
| „ de 1. ^a classe | 44 „ | 20.505 | 4 |
| „ „ „ „ | 40 „ | 19.002 | 11 |
| „ „ „ „ | 36 „ | 16.820 | 1 |
| „ „ „ „ | 32 „ | 14.904 | 11 |
| „ „ 2. ^a „ | 64 „ | 17.972 | 5 |
| „ „ „ „ | 60 „ | 17.963 | 3 |
| „ „ „ „ | 56 „ | 17.734 | 17 |
| „ „ „ „ | 52 „ | 12.300 | 1 |
| „ „ „ „ | 48 „ | 12.300 | 1 |
| „ „ „ „ mixtos | 54 „ | 19.297 | 4 |
| „ „ „ „ | 52 „ | 12.470 | 1 |
| „ „ „ „ | 50 „ | 19.900 | 1 |
| „ „ „ „ | 48 „ | 13.554 | 5 |
| „ „ „ „ | 46 „ | 12.600 | 1 |
| „ „ „ „ | 46 „ | 13.732 | 4 |
| „ „ „ „ | 44 „ | 13.580 | 3 |
| „ „ „ „ | 44 „ | | 19 |

| DESIGNAÇÃO | Lotação | Tara média (kgs.) | Numero de veh'culos | |
|--|-----------------|-------------------|---------------------|-----|
| Carros bagagens, grandes. | — | 15.318 | 5 | |
| " " , médios . | — | 12.124 | 15 | |
| " " , pequenos | — | 6.080 | 3 | |
| " " , tipo de vagão | 20.000 kgs. | 12.690 | 2 | 25 |
| Carros correio | — | 13.543 | 3 | |
| " " | — | 12.900 | 2 | |
| " " | — | 9.200 | 3 | 8 |
| Carros para condução de pessoal em serviço | 82 lugares | 10.020 | 1 | 1 |
| Carros para transporte de carruagens | — | 7.590 | 2 | 2 |
| | Total | | | 134 |

Carros de bitola de 0^m,60

| DESIGNAÇÃO | Lotação | Tara média (kgs.) | Numero de vehiculos | |
|---|-----------------|-------------------|---------------------|----|
| Carro de 1. ^a classe | 40 lugares | 11.320 | 1 | |
| " " " " " " " " | 36 | 11.230 | 1 | |
| " " " " " " " " | 18 | 7.810 | 1 | 3 |
| Carro de 2. ^a classe | 48 | 11.030 | 1 | |
| " " " " " " " " | 48 | 10.070 | 1 | |
| " " " " " " " " | 40 | 7.870 | 1 | |
| " " " " " " " " | 38 | 6.920 | 1 | |
| " " " " " " " " | 35 | 7.760 | 1 | |
| " " " " " " " " | 24 | 8.120 | 1 | 6 |
| Carro mixto | 26 | 12.750 | 1 | |
| " " " " " " " " | 26 | 8.270 | 1 | |
| " " " " " " " " | 22 | 6.950 | 1 | 3 |
| Carro bagagem e correio | — | 9.660 | 1 | |
| " " " " " " " " | — | 9.390 | 1 | |
| " " " " " " " " | — | 6.250 | 1 | 3 |
| | Total | | | 15 |

Mostram os quadros de material rodante o movimento seguinte em confronto com 1922:

Augmento de material

| DESIGNAÇÃO | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 | Total |
|--|--------------------|--------------------|-------|
| Vagões abertos duplos | 140 | — | 140 |
| „ passadores de gado | 2 | — | 2 |
| Caixa móvel, fechada, para transporte de materiaes | — | 1 | 1 |
| Caixas móveis, abertas, para transporte de materiaes | — | 60 | 60 |

Material transformado

| DESIGNAÇÃO | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 | Total |
|---|--------------------|--------------------|-------|
| Carro de 1. ^a (antigo 198) em carro correio n.º 505 | 1 | — | 1 |
| Carro de 1. ^a (antigo 199) em carro bagagem n.º 471 | 1 | — | 1 |
| Vagões abertos simples (transp. mudas) em engradados para lenha | 2 | — | 2 |
| Gaiola simples em vagão para transporte de leite | 1 | — | 1 |
| Aberto duplo em aberto para transporte de vehiculos | 1 | — | 1 |
| Abertos duplos em abertos para transporte de caixas de materiaes | 11 | — | 11 |
| Abertos simples em abertos para transporte de caixas de materiaes | 9 | — | 9 |
| Gaiola em aberto para transporte de caixas de materiaes | 1 | — | 1 |
| Vagão de soccorro em coberto de 4 rodas | 1 | — | 1 |
| Carro de condução de pessoal em carro de 2. ^a | — | 1 | 1 |
| Carro de condução de pessoal em carro de bagagem | — | 1 | 1 |
| Gaiola simples em aberto simples | — | 1 | 1 |
| Vagões cobertos simples em brakes-bagagem, com 2 compartimentos para trafegar em trens de passageiros | — | 6 | 6 |
| Vagões abertos duplos em aberto para transporte de caixas de materiaes | — | 10 | 10 |

Material reconstruido

| DESIGNAÇÃO | Bitola de 1^m,60 | Bitola de 1^m,00 | Total |
|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------|
| Carro de bagagem | 1 | — | 1 |
| Vagões cobertos simples | — | 4 | 4 |
| „ aberto „ | — | 5 | 5 |
| Gaiola simples | — | 1 | 1 |

TRACÇÃO

Percorso das locomotivas

Foi de 9 805.173 kilometros o percurso das locomotivas em 1923.
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

| BITOLA DE | Anos de | SERVIÇO DO TRAFEGO | | | | | | | TOTAL POR BITOLA |
|--------------|------------|--------------------|-----------|-----------|-----------------------|----------------------|---------------------------|--|------------------------|
| | | TRENS DE | | | | | Manobras e reservas | Serviço de linha Trens de lastro | |
| | | Passageiros | Mixtos | Cargas | Gado e Frigorifico | Serviços diversos | | | |
| 1m,60 | 1923 | 1.695.672 | 131.632 | 1.662.397 | 180.149 | 163.058 | 2.008.022 | 69.379 | 5.860.309 |
| | 1922 | 1.360.655 | 159.524 | 1.350.975 | 85.257 | 184.457 | 1.836.443 | 99.236 | 5.076.547 |
| | 1921 | 1.112.848 | 148.699 | 1.460.968 | 114.982 | 171.513 | 1.733.764 | 32.356 | 4.775.130 |
| | 1920 | 1.042.275 | 149.514 | 1.377.152 | 179.439 | 100.739 | 1.480.679 | 37.270 | 4.367.068 |
| 1919 | 933.179 | 115.437 | 1.241.128 | 153.274 | 83.687 | 1.341.983 | 12.879 | 3.881.567 | |
| 0m,60 | 1923 | 52.114 | 10.248 | 10.119 | — | 5.020 | 32.547 | 900 | 110.948 |
| | 1922 | 52.522 | 10.220 | 8.162 | — | 9.670 | 38.177 | 88 | 118.839 |
| | 1921 | 53.113 | 10.220 | 11.237 | — | 9.082 | 29.755 | 712 | 114.119 |
| | 1920 | 51.511 | 10.248 | 10.391 | — | 7.898 | 28.723 | 8.910 | 117.681 |
| 1919 | 29.880 | 10.220 | 13.002 | — | 16.438 | 16.387 | 2.880 | 88.307 | |
| 1m,00 | 1923 | 1.258.828 | 190.626 | 800.937 | 471.087 | 182.279 | 906.088 | 24.071 | 3.833.916 |
| | 1922 | 1.181.009 | 224.907 | 1.438.651 | 391.705 | 232.641 | 1.280.741 | 52.860 | 4.802.524 |
| | 1921 | 1.203.582 | 177.504 | 1.891.861 | 597.431 | 309.789 | 1.363.186 | 111.141 | 5.654.784 |
| | 1920 | 1.200.399 | 207.194 | 1.834.804 | 810.910 | 227.251 | 867.034 | 43.151 | 5.190.743 |
| 1919 | 1.016.735 | 191.478 | 1.769.114 | 648.299 | 255.549 | 742.740 | 4.526 | 4.628.441 | |
| Total Geral | 1923 | 3.006.614 | 332.506 | 2.473.453 | 601.236 | 350.357 | 2.946.657 | 94.350 | 9.805.173 |
| | 1922 | 2.594.186 | 394.651 | 2.797.798 | 476.962 | 426.768 | 3.155.361 | 152.184 | 9.997.910 |
| | 1921 | 2.369.548 | 336.723 | 3.364.056 | 712.413 | 490.384 | 3.126.705 | 144.209 | 10.534.033 |
| | 1920 | 2.294.185 | 366.956 | 3.222.347 | 990.349 | 335.888 | 2.376.436 | 89.331 | 9.675.432 |
| 1919 | 1.979.794 | 317.135 | 3.023.244 | 801.573 | 355.674 | 2.101.110 | 19.785 | 8.598.315 | |

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1914 até Dezembro de 1923, com as differenças verificadas de anno para anno :

| ANNOS | Bitola de 1m,60 | Bitola de 0m,60 | TOTAL | Bitola de 1m,00 | TOTAL GERAL | DIFFERENÇA | |
|-------|-----------------|-----------------|-----------|-----------------|-------------|------------|---------|
| | | | | | | Mais | Menos |
| 1923 | 5.860.309 | 110.948 | 5.971.257 | 3.833.916 | 9.805.173 | — | 192.737 |
| 1922 | 5.076.547 | 118.889 | 5.195.386 | 4.802.524 | 9.997.910 | — | 546.123 |
| 1921 | 4.775.130 | 114.119 | 4.889.249 | 5.654.784 | 10.544.033 | 868.541 | — |
| 1920 | 4.367.068 | 117.681 | 4.484.749 | 5.190.743 | 9.675.492 | 1.077.177 | — |
| 1919 | 3.881.567 | 88.307 | 3.969.874 | 4.628.441 | 8.598.315 | — | 307.441 |
| 1918 | 4.51.121 | 99.084 | 4.150.205 | 4.755.551 | 8.905.756 | 199.049 | — |
| 1917 | 3.879.309 | 97.906 | 3.977.295 | 4.729.412 | 8.706.707 | 717.536 | — |
| 1916 | 3.695.516 | 86.940 | 3.782.456 | 4.206.715 | 7.989.171 | 1.078.127 | — |
| 1915 | 3.239.556 | 77.613 | 3.317.169 | 3.593.875 | 6.911.044 | 115.865 | — |
| 1914 | 2.953.134 | 80.413 | 3.033.547 | 3.761.632 | 6.795.179 | — | 727.686 |

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1923, é discriminado em seguida, em confronto com 1922, 1921, 1920 e 1919.

| DESCRIPÇÃO | Secção Paulista | | | | | | | | | | Secção Rio Claro | | | | |
|-----------------------------|------------------------------|------|------|------|------|------------------------------|------|------|------|------|------------------------------|------|------|------|------|
| | Bitola de 1 ^m ,60 | | | | | Bitola de 0 ^m ,60 | | | | | Bitola de 1 ^m ,00 | | | | |
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| Em bom estado | 58 | 57 | 49 | 51 | 46 | 6 | 7 | 6 | 4 | 5 | 35 | 30 | 50 | 43 | 47 |
| Em regular estado | 31 | 32 | 45 | 27 | 29 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 27 | 31 | 33 | 37 | 32 |
| Em reparação | 8 | 8 | 3 | 3 | 6 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 | 5 | 5 | 8 | 3 |
| Total | 97 | 97 | 97 | 81 | 81 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 68 | 66 | 88 | 88 | 82 |

São consideradas em estado regular as locomotivas que, desde a ultima reparação, percorreram mais de 100.000, 75.000 e 65.000 kilometros, segundo os typos existentes, de passageiros cargas e manobras, na bitola de 1^m,60; 15.000 na bitola de 0^m,60, e na bitola de 1^m,00, de accordo com os respectivbs typos, variando de 80.000 a 40.000 kilometros as bases para essa consideração.

No quadro abaixo vai designada a existencia de locomotivas e sua utilização, em 1923, 1922, 1921, 1920 e 1919.

| PERCURSO | NUMERO DE LOCOMOTIVAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1m,60 | | | | | | | BITOLA DE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 0m,60 | | | | | | | 1m,00 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | | | | | | | | | |
| Não utilizadas | — | — | 9 | — | — | 1 | 1 | — | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| De 1 a 100 kilometros | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| De 101 " 10.000 " | — | — | 10 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 4 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| De 10.001 " 20.000 " | — | 4 | 2 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| De 20.001 " 30.000 " | 3 | 7 | 6 | 6 | 13 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| De 30.001 " 40.000 " | 15 | 15 | 12 | 18 | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| De 40.001 " 50.000 " | 11 | 23 | 16 | 11 | 19 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Superior " 50.000 " | 68 | 48 | 42 | 39 | 29 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 48 | 47 | 65 | 65 | 54 | 68 | 66 | 88 | 88 | 82 |
| Total | 97 | 97 | 97 | 81 | 81 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 |

O numero de locomotivas, cujo percurso foi superior a 50.000 kilometros, consta do quadro abaixo, em confronto com os annos de 1922, 1921, 1920 e 1919.

| BITOLA DE | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
|------------------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|
| 1m,60 | 68 | 48 | 42 | 39 | 29 |
| 1m,00 | 48 | 47 | 65 | 55 | 54 |
| Total | 116 | 95 | 107 | 94 | 83 |

Os maiores percursos, em 1923, couberam ás locomotivas de numeros :

| | |
|-----------------------|----------------------------------|
| 6 da bitola de 1m,60, | que percorreu 103.840 kilometros |
| 8 " " " 0m,60, | " " 28.750 " |
| 74 " " " 1m,00, | " " 92.970 " |

Os percursos médios das locomotivas de trens de passageiros e de cargás, referidos sómente ao serviço de tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras nas estações, foram :

| DESIGNAÇÃO | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| Secção Paulista | | | | | |
| Bitola de 1m,60 | | | | | |
| Locomotivas dos trens de passageiros (a vapor) | 50.395 | 53.843 | 59.189 | 53.233 | 42.333 |
| Locomotivas dos trens de passageiros (electricas) | 55.834 | 38.325 | — | — | — |
| Locomotivas dos trens de cargás (a vapor) | 43.106 | 39.585 | 41.402 | 41.309 | 39.268 |
| Locomotivas dos trens de cargás (electricas) | 38.923 | 31.557 | 4.743 | — | — |
| Bitola de 0m,60 | | | | | |
| Locomotivas dos trens de passageiros | 14.310 | 14.408 | 12.938 | 18.878 | 11.664 |
| Locomotivas dos trens de cargás | 5.290 | 6.636 | 5.810 | 5.172 | 6.037 |
| Secção Rio Claro | | | | | |
| Bitola de 1m,00 | | | | | |
| Locomotivas dos trens de passageiros | 57.219 | 59.050 | 52.014 | 49.550 | 45.339 |
| Locomotivas dos trens de cargás | 45.108 | 47.664 | 53.214 | 53.129 | 53.278 |

A seguir vai indicada a distribuição diaria das locomotivas pelos varios serviços.

Bitola de 1^m,60

(Tracção electrica e a vapor)

| DESIGNAÇÃO | NUMERO MÉDIO DE Locomotivas |
|---|-----------------------------|
| Locomotivas occupadas em trens de passageiros | 22 |
| " " " " " gado | 3 |
| " " " " " mixtos | 3 |
| " " " " " mercadorias | 28 |
| " " " " " serviços de manobras | 18 |
| " " " " " lastro | 2 |
| " não occupadas na carreira | 2 |
| " paradas e em reparação | 19 |
| Total | 97 |

Bitola de 1^m,00

| DESIGNAÇÃO | Numero médio de locomotivas | | |
|---|-----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | De 1 a 31 de Janeiro | De 1 de Fevereiro a 25 de Outubro | De 26 de Outubro a 31 de Dezembro |
| Locomotivas occupadas em trens de passageiros | 17 | 17 | 17 |
| Locomotivas occupadas em trens de gado | 8 | 8 | 8 |
| Locomotivas occupadas em trens mixtos | 6 | 6 | 6 |
| Locomotivas occupadas em trens de mercadorias | 18 | 15 | 17 |
| Locomotivas occupadas em serviço de manobras | 7 | 7 | 7 |
| Locomotivas occupadas em trens de lastro | 4 | 4 | 4 |
| Locomotivas paradas e em reparação | 6 | 6 | 6 |
| " alugadas a outras Estradas | 2 | 2 | 2 |
| " em serviço da C. P. em outras estradas | 1 | 1 | 1 |
| Total | 69 | 66 | 68 |

Despesa da condução de trens

Estas despesas attingiram, em 1923, a importancia de 19.322.524\$005, cujas varias parcelas discriminamos a seguir, comparando-as com as de 1922, 1921 e 1920:

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | ANNO DE 1922 | | ANNO DE 1921 | | ANNO DE 1920 | | |
|--------------------------------------|--|------------------------------|-----------------|------------------------------|-----------------|------------------------------|-----------------|------------------------------|---------|
| | Importancia | Porcentagem da despesa total | Importancia | Porcentagem da despesa total | Importancia | Porcentagem da despesa total | Importancia | Porcentagem da despesa total | |
| MATERIAL | Estopa | 64.088\$874 | 0,332 % | 46.210\$875 | 0,388 % | 51.986\$005 | 0,39 % | 56.522\$070 | 0,46 % |
| | Materiaes para abastecimento d'agua | 73.012\$900 | 0,378 % | 79.806\$270 | 0,670 % | 66.555\$646 | 0,51 % | 93.793\$440 | 0,76 % |
| | Materiaes diversos, grelha, gaxetas, guarda-fogos, vidros de indicadores, pharces, enchimentos, etc. | 518.811\$486 | 2,685 % | 408.556\$021 | 3,432 % | 444.771\$840 | 3,37 % | 308.478\$718 | 2,53 % |
| | Lubrificante para locomotivas e vehiculos | 284.288\$541 | 1,471 % | 329.603\$594 | 2,769 % | 565.670\$153 | 4,29 % | 345.287\$076 | 2,90 % |
| | Combustivel | 14.239.693\$769 | 73,695 % | 7.471.644\$040 | 2,773 % | 8.879.649\$362 | 67,32 % | 8.459.004\$606 | 68,75 % |
| | Linha de transmissao de forca | 3.123\$210 | 0,016 % | 260\$640 | 0,002 % | — | — | — | — |
| | Sub-estacao de Louveira | 14.670\$430 | 0,076 % | 4.303\$460 | 0,036 % | — | — | — | — |
| | Linha de contacto | 4.098\$600 | 0,021 % | 41.699\$570 | 0,351 % | — | — | — | — |
| Total | 15.201.787\$810 | 78,674 % | 8.382.084\$470 | 70,421 % | 10.008.633\$006 | 75,88 % | 9.263.085\$910 | 75,40 % | |
| Contas (energia electrica) | 395.623\$800 | 2,048 % | 277.293\$600 | 2,330 % | — | — | — | — | |
| Total | 15.597.411\$610 | 80,722 % | 8.659.378\$070 | 72,751 % | 10.008.633\$006 | 75,88 % | 9.263.085\$910 | 75,40 % | |
| Pessoal | 3.725.112\$395 | 19,278 % | 3.243.452\$730 | 27,249 % | 3.181.962\$510 | 24,12 % | 3.025.946\$560 | 24,60 % | |
| Total Geral | 19.322.524\$005 | 100,000 % | 11.902.830\$800 | 100,000 % | 13.190.595\$516 | 100,00 % | 12.289.032\$470 | 100,00 % | |

Mostram-se no quadro seguinte, as despesas da Tracção nos cinco annos de 1919 a 1923.

| Annos | DIFERENÇA DE ANNO PARA ANNO | | | | Total | | |
|-------|-----------------------------|-----------------|--------------|----------------|------------------|----------------|------------------|
| | Pessoal | Material | Contas | Total | | | |
| 1923 | 3.725:112\$395 | 15.201:787\$810 | 395:623\$800 | + 481:659\$665 | + 6.819:703\$340 | + 118:330\$200 | + 7.419:693\$205 |
| 1922 | 3.243:452\$730 | 8.382:084\$470 | 277:293\$600 | + 61:490\$220 | - 1.626:548\$536 | + 277:293\$600 | - 1.287:764\$716 |
| 1921 | 3.181:962\$510 | 10.008:633\$006 | — | + 156:015\$950 | + 745:547\$096 | — | + 901:563\$046 |
| 1920 | 3.025:946\$560 | 9.263:085\$910 | — | + 681:832\$000 | + 3.886:216\$470 | — | + 4.568:048\$470 |
| 1919 | 2.344:114\$560 | 5.376:869\$440 | — | — | — | — | — |

As despesas de condução de trens, em todas as linhas, em 1923, 1922, 1921, 1920 e 1919, vão discriminadas em seguida:

PESSOAL

| DESIGNAÇÃO | | 1923 | | 1922 | | 1921 | | 1920 | | 1919 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Machinistas | 1.335.164\$340 | | 1.265.813\$940 | | 1.268.598\$700 | | 1.190.528\$580 | | 919.850\$380 | |
| Foguistas | 915.322\$770 | | 883.078\$760 | | 941.352\$100 | | 864.079\$140 | | 649.355\$020 | |
| Limpadores | 236.153\$810 | | 189.208\$310 | | 187.515\$800 | | 206.057\$730 | | 170.322\$070 | |
| Outros empregados, taes como Chefes e Encarregados de Depositos, carvoeiros, bombeiros, lenheiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação de material da tracção | 946.953\$570 | | 859.763\$680 | | 888.767\$480 | | 832.428\$500 | | 659.832\$860 | |
| Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba | 109.406\$900 | | 69.182\$270 | | 69.057\$650 | | 63.304\$550 | | 47.015\$120 | |
| Pessoal de outras repartições, que trabalhou para esta verba | 45.075\$660 | | 31.145\$180 | | — | | — | | — | |
| Total | 3.588.077\$050 | | 3.298.192\$140 | | 3.355.291\$730 | | 3.156.398\$500 | | 2.466.375\$450 | |
| Menos: | | | | | | | | | | |
| Serviços feitos por conta de outras verbas | 237.510\$515 | 3.350.566\$535 | 320.411\$940 | 2.977.780\$200 | 360.573\$840 | 2.994.717\$890 | 225.692\$120 | 2.930.706\$380 | 174.501\$650 | 2.271.873\$800 |
| Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições | | 83.246\$500 | | 58.243\$700 | | 82.373\$080 | | 66.966\$390 | | 52.337\$000 |
| Collocação de grelhas, guarda-fogos e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço | | 1.451\$900 | | — | | 567\$490 | | 12.600\$770 | | 11.935\$070 |
| Lubrificação de vehiculos | | 122.828\$760 | | 104.655\$340 | | 104.304\$050 | | 15.673\$020 | | 7.968\$690 |
| Engenheiro da Light para fiscalização do serviço de fornecimento de energia electrica | | 18.000\$000 | | 13.500\$000 | | — | | — | | — |
| Linha de transmissão de força | | 31.498\$910 | | 4.079\$210 | | — | | — | | — |
| Sub-estação de Louveira | | 64.676\$430 | | 31.635\$260 | | — | | — | | — |
| Linha de contacto | | 52.841\$360 | | 53.559\$020 | | — | | — | | — |
| Total | | 3.725.112\$395 | | 3.243.452\$730 | | 3.181.962\$510 | | 3.025.946\$560 | | 2.344.114\$560 |

MATERIAL

| DESIGNAÇÃO | | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
|---|--|------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Carvão | | 9.186.309\$397 | 815.769\$478 | 66.263\$630 | 1.168.522\$834 | 4.821.929\$855 |
| Lenha | | 5.053.384\$372 | 6.655.874\$562 | 8.813.385\$732 | 7.290.481\$772 | 214.195\$269 |
| Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehiculos | | 284.288\$541 | 329.603\$594 | 565.670\$153 | 345.287\$076 | 39.897\$100 |
| Materiaes gastos em reparação e custeio de caixas d'agua, encanamentos e accessorios | | 73.012\$900 | 79.806\$270 | 66.555\$646 | 93.793\$440 | — |
| Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gazetas, vidros de indicadores, pharóes, enchimento para caixas, lá de Berlim etc. | | 518.811\$486 | 408.556\$021 | 444.771\$840 | 308.478\$718 | 250.907\$148 |
| Estopa | | 64.088\$874 | 46.210\$875 | 51.986\$005 | 56.522\$070 | 49.950\$068 |
| Linha de transmissão de força | | 3.123\$210 | 260\$640 | — | — | — |
| Sub-estação de Louveira | | 14.670\$430 | 4.303\$460 | — | — | — |
| Linha de contacto | | 4.098\$600 | 41.699\$570 | — | — | — |
| Total | | 15.201.787\$810 | 8.382.084\$470 | 10.008.633\$006 | 9.263.085\$910 | 5.376.869\$440 |
| Contas (Energia electrica) | | 395.623\$800 | 277.293\$600 | — | — | — |
| Total geral | | 15.597.411\$610 | 8.659.378\$070 | 10.008.633\$006 | 9.263.085\$910 | 5.376.869\$440 |

No ultimo quinquennio o consumo de lenha por 100 locomotivas-kilometro foi o seguinte:

| ANOS | Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 | | Bit. la de 1 ^m ,00 | | TOTAL GERAL | |
|------|--|-------------------|-------------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| | Lenha em m/3 | Por 100 locs.-km. | Lenha em m/3 | Por 100 locs.-km. | Lenha em m/3 | Por 100 locs.-km. |
| 1919 | 554.536 | 13,96 | 545.076 | 11,78 | 1.099.612 | 12,79 |
| 1920 | 653.391 | 14,57 | 649.060 | 12,50 | 1.302.451 | 13,53 |
| 1921 | 756.122,5 | 15,47 | 650.420 | 11,50 | 1.406.542,5 | 13,34 |
| 1922 | 609.235,25 | 13,44 | 466.312,75 | 9,71 | 1.075.548 | 11,52 |
| 1923 | 768.588,11 | 14,63 | 433.510,71 | 11,31 | 1.202.098,82 | 13,24 |

Nota: — O carvão consumido em 1920, 1921, 1922 e 1923 foi considerado no quadro acima na base de 8 m/3 de lenha por tonelada.

Lubrificantes para locomotivas

| ANOS | Bifola de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 | | Bitola de 1 ^m ,00 | | TOTAL | |
|------|---|-------------------|------------------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
| | Quantidade em litros | Por 100 locs.-km. | Quantidade em litros | Por 100 locs.-km. | Quantidade em litros | Por 100 locs.-km. |
| 1919 | 139.043,00 | 3,50 | 113.648,00 | 2,46 | 252.691,00 | 2,94 |
| 1920 | 155.017,25 | 3,46 | 128.635,50 | 2,48 | 283.652,75 | 2,93 |
| 1921 | 133.864,25 | 2,74 | 124.425,50 | 2,20 | 258.289,75 | 2,45 |
| 1922 | 144.080,50 | 2,77 | 96.239,75 | 2,00 | 240.320,25 | 2,40 |
| 1923 | 138.965,00 | 2,33 | 80.573,25 | 2,10 | 219.538,25 | 2,23 |

Estopa consumida nas locomotivas

| ANOS | Bifola de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 | | Bifola de 1 ^m ,00 | | TOTAL | |
|------|---|-------------------|------------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| | Quantidade em kilos | Por 100 locs.-km. | Quantidade em kilos | Por 100 locs.-km. | Quantidade em kilos | Por 100 locs.-km. |
| 1919 | 27.056,75 | 0,68 | 28.763,50 | 0,62 | 55.820,25 | 0,65 |
| 1920 | 29.586,00 | 0,66 | 31.651,50 | 0,61 | 61.237,50 | 0,63 |
| 1921 | 31.527,00 | 0,64 | 32.514,25 | 0,57 | 64.041,25 | 0,60 |
| 1922 | 28.489,50 | 0,55 | 31.599,50 | 0,66 | 60.089,00 | 0,60 |
| 1923 | 44.878,00 | 0,73 | 22.887,50 | 0,60 | 67.765,50 | 0,69 |

Os quadros abaixo mostram o consumo de material por tipo de locomotiva nas linhas de 1^m,60 0^m,60 1^m,00.

Bitola de 1^m,60

| NUMERO DAS LOCOMOTIVAS | TYPO | Consumo kilometrico médio | | | |
|------------------------------|-------------|---------------------------|-------------------|-----------------------------------|----------------------|
| | | Carvão em kgms. | Lenha em m³ | Lubri- ficante em litros | Estopa em kgs. |
| 1 a 6 | Passageiros | 14,296 | 0,030 | 0,021 | 0,008 |
| 7 | Manobras | 7,459 | 0,007 | 0,016 | 0,006 |
| 8, 38 a 41 e 48 a 50 | Passageiros | 6,181 | 0,062 | 0,023 | 0,007 |
| 12 a 15 | Mixtas | 4,792 | 0,069 | 0,013 | 0,007 |
| 17 e 18 | Cargas | 11,258 | 0,006 | 0,016 | 0,007 |
| 20 e 21 | " | 9,188 | 0,004 | 0,013 | 0,007 |
| 22 | Passageiros | 10,173 | 0,001 | 0,011 | 0,008 |
| 23 | Manobras | 5,619 | 0,035 | 0,016 | 0,007 |
| 24 a 26 | Passageiros | 3,278 | 0,067 | 0,015 | 0,007 |
| 27 a 29 e 33 a 37 | Cargas | 7,717 | 0,087 | 0,024 | 0,007 |
| 30 a 32 | Manobras | 5,101 | 0,059 | 0,012 | 0,007 |
| 42 a 47 e 54 a 57 | Cargas | 18,024 | 0,083 | 0,027 | 0,008 |
| 51 a 53 e 64 a 67 | Manobras | 2,133 | 0,069 | 0,012 | 0,007 |
| 58 a 63 | Cargas | 13,384 | 0,112 | 0,027 | 0,008 |
| 68 e 69 | Passageiros | 9,334 | 0,078 | 0,023 | 0,008 |
| 70 e 71 | " | 18,438 | 0,004 | 0,024 | 0,006 |
| 72 a 77 | " | 19,775 | 0,056 | 0,025 | 0,008 |
| 78 e 79 | Manobras | 8,307 | 0,048 | 0,015 | 0,007 |
| 80 a 82 | Cargas | 12,860 | 0,158 | 0,028 | 0,008 |
| 90 a 93 | Passageiros | 13,214 | 0,114 | 0,033 | 0,009 |
| 200 a 203 (Electricas) | " | — | — | 0,029 | 0,008 |
| 204 a 211 | Cargas | — | — | 0,030 | 0,009 |
| 212 e 213 | Passageiros | — | — | 0,025 | 0,008 |
| 214 e 215 | Cargas | — | — | 0,020 | 0,009 |

Bitola de 0^m,60

| | | | | | |
|----------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 1 e 2 e 5 a 11 | Mixtas | 0,836 | 0,065 | 0,025 | 0,008 |
|----------------|--------|-------|-------|-------|-------|

Bitola de 1^m,00

| NUMERO DAS LOCOMOTIVAS | TYPO | Consumo kilometrico médio | | | |
|------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|----------------------|
| | | Carvão em kgs. | Lenha em m/8 | Lubri- cantes em litros | Estopa em kgs. |
| i e 2 | Cargas | 1,506 | 0,164 | 0,023 | 0,007 |
| 22 | " | — | 0,066 | 0,022 | 0,004 |
| 26 | " | — | 0,087 | 0,007 | 0,007 |
| 27, 30, 35, 37, 38 e 40 | Passageiros | 0,221 | 0,073 | 0,018 | 0,006 |
| 31 a 34 e 41 a 53 | Cargas | 0,234 | 0,112 | 0,020 | 0,006 |
| 54 a 59 | Manobras | 0,420 | 0,064 | 0,011 | 0,006 |
| 60 a 62 | Passageiros | 1,503 | 0,112 | 0,022 | 0,006 |
| 63 a 66 | " | 1,470 | 0,096 | 0,020 | 0,006 |
| 70 a 73 | Mixtas | 1,698 | 0,120 | 0,020 | 0,007 |
| 74 a 80 | " | 2,794 | 0,102 | 0,020 | 0,006 |
| 81 a 83 | Manobras | 1,793 | 0,083 | 0,016 | 0,007 |
| 84 a 87 | Passageiros | 0,547 | 0,094 | 0,020 | 0,006 |
| 89 e 90 (Mallet) | Cargas | 5,749 | 0,205 | 0,044 | 0,008 |
| 91 a 96 | " | 0,637 | 0,155 | 0,033 | 0,005 |
| 100 e 101 | " | 0,406 | 0,175 | 0,042 | 0,007 |

Os preços médios de material, por secção de linha, foram os seguintes, em 1923, comparados com 1919 a 1922.

Secção Paulista

| Material | Bitolas de 1m,60 e 0m,60 | | | | | Comparação com os annos de | | | | |
|-----------------------|--------------------------|----------|----------|----------|--------|----------------------------|----------|----------|----------|------|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1919 |
| | | | | | | | | | | |
| Carvão ton. | 145\$777 | 201\$270 | 216\$810 | 185\$124 | — | —55\$498 | —71\$033 | +10\$653 | — | — |
| Lenha m/3 | 7\$564 | 6\$960 | 7\$319 | 7\$000 | 5\$107 | + \$604 | + \$245 | + \$564 | + 2\$457 | — |
| Oleos lit. | \$946 | 1\$142 | 1\$896 | \$983 | \$632 | — \$176 | — \$950 | — \$037 | + \$314 | — |
| Estopa kgm. | 1\$000 | \$844 | \$887 | \$970 | \$936 | + \$156 | + \$113 | + \$030 | + \$064 | — |

Secção Rio Claro

| Material | Bitola de 1m,00 | | | | | Comparação com os annos de | | | | |
|-----------------------|-----------------|----------|--------|--------|--------|----------------------------|----------|----------|----------|------|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1919 |
| | | | | | | | | | | |
| Carvão ton. | 147\$089 | 194\$000 | — | — | — | —46\$911 | — | — | — | — |
| Lenha m/3 | 7\$640 | 6\$815 | 6\$207 | 5\$510 | 4\$054 | + \$825 | + 1\$433 | + 2\$130 | + 3\$586 | — |
| Oleos lit. | \$975 | 1\$196 | 1\$643 | 1\$048 | \$769 | — \$221 | — \$975 | — \$073 | + \$206 | — |
| Estopa kil. | 1\$023 | \$842 | \$881 | \$970 | \$936 | + \$181 | + \$139 | + \$053 | + \$087 | — |

Constam do quadro abaixo, os preços médios annuaes, tomadas as linhas das diversas secções, de materiaes usados na condução de trens.

| ANNO DE | Carvão (Ton.) | Lenha (M/3) | Oleo combustivel Kilogr. | Outros oleos (Litros) | Estopa Kilogr. |
|----------------|------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------|
| 1923 | 145\$872 | 7\$607 | — | \$956 | 1\$008 |
| 1922 | 201\$206 | 6\$895 | — | 1\$164 | \$843 |
| 1921 | 216\$810 | 6\$804 | — | 1\$780 | \$885 |
| 1920 | 135\$124 | 6\$207 | — | 1\$013 | \$970 |
| 1919 | — | 4\$585 | — | \$694 | \$936 |
| 1918 | — | 3\$805 | — | \$692 | \$920 |
| 1917 | 19\$720 | 3\$736 | — | \$734 | \$643 |
| 1916 | 33\$333 | 3\$575 | — | \$728 | \$655 |
| 1915 | 39\$481 | 3\$351 | \$066 | \$562 | \$533 |
| 1914 | 35\$889 | 3\$344 | \$075 | \$443 | \$455 |

Quanto ao consumo dos principais materiais de custeio da Tracção, vai elle indicado no quadro seguinte :

| DESIGNAÇÃO | CARVÃO | | LENHA | | LUBRIFICANTES | | ESTOPA | |
|--|---------------------------|----------------|------------------------|----------------|----------------------|--------------|--------------------|-------------|
| | Quantidade em kilogrammas | Importancia | Quantidade em metros/s | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em kgs. | Importancia |
| BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60 Locomotivas Vehiculos Total | 58.508,326 | 8.529:158\$732 | 300.521,5 | 2.273:210\$109 | 138.965,00 | 135:273\$627 | 44.878,0 | 44:895\$980 |
| | 58.508,326 | 8.529:158\$732 | 300.521,5 | 2.273:210\$109 | 42.390,00 | 36:216\$216 | 540,0 | 534\$980 |
| | | | | | 191.355,00 | 171:489\$843 | 45.418,0 | 45:430\$960 |
| BITOLA DE 1m,00 Locomotivas Vehiculos Total | 4.596,214 | 676:053\$760 | 396.741,0 | 3.030:983\$860 | 80.573,25 | 81:161\$242 | 22.887,5 | 22:457\$004 |
| | 4.596,214 | 676:053\$760 | 396.741,0 | 3.030:983\$860 | 21.865,00 | 18:684\$109 | 1.070,0 | 1:061\$000 |
| | | | | | 102.438,25 | 99:845\$351 | 23.967,5 | 24:518\$004 |
| Total geral | 63.104,540 | 9.205:212\$492 | 697.262,5 | 5.304:193\$969 | 283.793,25 | 271:335\$194 | 69.375,5 | 69:948\$964 |

Secção Paulista

Secção Rio Claro

Foram as seguintes as despesas por conta da condução de trens, referidas ás unidades de trabalho, em todas as linhas:

| ANNOS | PESSOAL | | MATERIAL | | CONTAS | | TOTAL | | DIFERENÇAS | |
|-------|-------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|
| | Trem kilometro | Locomotiva kilometro |
| 1923 | \$540 | \$365 | 2461 | 23027 | — | — | 33001 | 23392 | + 13227 | + 13202 |
| 1922 | \$473 | \$317 | 1299 | 3868 | \$008 | \$005 | 13774 | 13190 | - \$004 | - \$061 |
| 1921 | \$429 | \$302 | 3349 | 3949 | — | — | 13778 | 13251 | + \$109 | + \$019 |
| 1920 | \$400 | \$313 | 1269 | 4957 | — | — | 13669 | 13270 | + \$479 | + \$372 |
| 1919 | \$361 | \$273 | 3829 | 3625 | — | — | 13190 | \$898 | + \$243 | + \$211 |

II
TRACÇÃO A VAPOR
Percorso de locomotivas

Foi de 9.080.937 kilometros o percurso das locomotivas em 1923.
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

| ANNO DE | BITOLAS DE | SERVIÇO DO TRAFEGO | | | | | | | TOTAL POR BITOLA |
|---------|--------------------|--------------------|---------|-----------|------------------|-------------------|---------------------|-----------------|------------------|
| | | TRENS DE | | | | | | | |
| | | Passageiros | Mixtos | Cargas | Gado e frigorif. | Serviços diversos | Manobras e reservas | Trens de lastro | |
| 1923 | 1 ^m ,60 | 1.360.667 | 100.084 | 1.339.408 | 112.827 | 145.786 | 2.008.022 | 69.279 | 5.136.073 |
| | 0 ^m ,60 | 52.114 | 10.248 | 10.119 | — | 5.020 | 32.547 | 900 | 110.948 |
| | 1 ^m ,00 | 1.258.828 | 190.626 | 800.937 | 471.087 | 182.279 | 906.088 | 24.071 | 3.833.916 |
| | Total | 2.671.609 | 300.958 | 2.150.464 | 583.914 | 333.085 | 2.946.657 | 94.250 | 9.080.937 |

Tracção a vapor

Bitola de 1^m,60

| DESIGNAÇÃO | Numero médio de locomotivas |
|--|-----------------------------------|
| Locomotivas occupadas em trens de passageiros . . . | 17 |
| " " " " " gado | 2 |
| " " " " " mixtos | 2 |
| " " " " " de mercadorias | 22 |
| " " " " " serviço de manobras | 18 |
| " " " " " lastro | 2 |
| " " " " " não occupadas na carreira | 2 |
| " " " " " paradás e em reparação | 16 |
| Total | 81 |

Se referirmos o percurso total s6mente 6s locomotivas entregues diariamente ao trafego, e occupadas exclusivamente com os trens, durante os annos de 1923, 1922 e 1921, excluindo as paradas em repa- ra66es, lavagens de caldeiras, limpeza de tubos, etc., veremos que os percursos m6dios foram os seguintes :

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | | ANNO DE 1922 | | | ANNO DE 1921 | | |
|------------------|--------------|-------|-----|--------------|-------|-----|--------------|-------|-----|
| | M6dia por | | | M6dia por | | | M6dia por | | |
| | Anno | Mez | Dia | Anno | Mez | Dia | Anno | Mez | Dia |
| Bitola de 1 m,60 | 69.429 | 5.786 | 196 | 46.493 | 3.874 | 129 | 69.515 | 5.793 | 193 |
| ” | 59.163 | 4.930 | 164 | 61.920 | 5.160 | 172 | 66.783 | 5.565 | 196 |

O mesmo percurso, referido a todas as locomotivas de vapor inclusive as paradas em repara66es, etc., offerecem as seguintes m6dias :

| DESIGNAÇÃO | SECÇÃO PAULISTA | | | | | | SECÇÃO RIO CLARO | | | | | |
|------------|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|
| | Anno de 1923 | | Anno de 1922 | | Anno de 1921 | | Anno de 1923 | | Anno de 1922 | | Anno de 1921 | |
| | Trem kilometro | Locom. kilometro | Trem kilometro | Locom. kilometro | Trem kilometro | Locom. kilometro | Trem kilometro | Locom. kilometro | Trem kilometro | Locom. kilometro | Trem kilometro | Locom. kilometro |
| Annual | 36.858 | 64.778 | 33.291 | 55.964 | 54.310 | 63.358 | 41.235 | 58.090 | 48.240 | 65.520 | 57.995 | 64.259 |
| Mensal | 3.071 | 5.398 | 2.774 | 4.664 | 4.526 | 5.280 | 3.436 | 4.841 | 4.020 | 5.460 | 4.833 | 5.355 |
| Diario | 102 | 180 | 92 | 155 | 151 | 176 | 115 | 161 | 134 | 182 | 161 | 179 |

Nota: — Para os calculos acima, referentes 6 Secção Paulista, foram excluidas seis locomotivas no anno de 1921, por terem insignificantes kilometragens; em 1923 pelo mesmo motivo foram excluidas as locomotivas de bitola de 1 m,00 ns. 100 e 101, que comecaram a trafegar em Novembro.

Os percursos alcançados, por machinista, em média, nas secções Paulista e Rio Claro, durante os annos de 1923, 1922, 1921 e 1920, por trem e por locomotiva-kilometro, vão discriminados no quadro seguinte:

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | | | | | ANNO DE 1922 | | | | | | ANNO DE 1921 | | | | | | ANNO DE 1920 | | | | | | |
|------------------|---|-----------------|----------|-----------------|---------|-----------------|--------------|-----------------|----------|-----------------|---------|-----------------|--------------|-----------------|----------|-----------------|---------|-----------------|--------------|-----------------|----------|-----------------|---------|-----------------|-------|
| | Annual | | Mensal | | Diario | | Annual | | Mensal | | Diario | | Annual | | Mensal | | Diario | | Annual | | Mensal | | Diario | | |
| | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | Horas | Kilo- metros | |
| Secção Paulista | Por trem-kilometro | 3.372,32 | 45.161,3 | 281,03 | 3.763,4 | 9,22 | 125,4 | 3.628,29 | 44.794,5 | 302,22 | 3.732,9 | 10,05 | 124,4 | 3.596,45 | 48.839,5 | 299,44 | 4.070,0 | 9,59 | 135,7 | 3.118,08 | 45.774,5 | 259,50 | 3.814,5 | 8,39 | 127,1 |
| | Por locomotiva-kilome- tro | 3.367,14 | 43.363,8 | 280,01 | 3.613,6 | 9,20 | 120,5 | 3.532,23 | 43.475,5 | 294,22 | 3.622,9 | 9,48 | 120,8 | 3.360,36 | 44.047,3 | 280,03 | 3.670,6 | 9,20 | 122,4 | 3.115,52 | 42.711,9 | 259,35 | 3.559,3 | 8,38 | 118,6 |
| Secção Rio Claro | Por trem-kilometro | 2.858,38 | 33.270,8 | 238,13 | 2.772,6 | 7,36 | 92,4 | 3.118,36 | 37.465,8 | 259,53 | 3.122,2 | 8,40 | 104,1 | 3.257,22 | 41.265,3 | 271,27 | 3.438,8 | 9,03 | 114,6 | 3.242,39 | 39.306,4 | 270,13 | 3.275,5 | 9,00 | 109,2 |
| | Por locomotiva-kilome- tro | 3.390,35 | 34.539,8 | 282,33 | 2.878,3 | 9,25 | 95,9 | 3.844,00 | 38.730,0 | 320,20 | 3.227,5 | 10,41 | 107,6 | 3.916,21 | 41.275,8 | 326,22 | 3.439,7 | 10,52 | 114,7 | 3.239,40 | 36.046,8 | 269,58 | 3.003,9 | 8,59 | 100,1 |

NOTA 1. — Para os calculos acima foi considerado o anno legitimo, de 365 dias, para todas as especies de trem.

NOTA — Para o calculo do "trem-kilometro" tomamos o numero de machinistas que trabalharam exclusivamente com os trens, na linha. No titulo "locomotivas-kilometro" apparecem todos os machinistas do quadro activo.

Se referirmos o numero total de horas pagas aos machinistas em 1923, 1922, 1921 e 1920, pelos serviços prestados na tracção effectiva dos trens, nas manobras de esplanada e de estações, nas reservas e cuidados ás locomotivas nas casas de machinas, incluindo tambem as horas pagas aos mesmos para folgarem, (1) ao percurso exclusivamente realizado no reboque effectivo dos comboios, teremos uma idéa muito exacta do effeito util daquelles serviços naquelles annos.

E' o que mostra o quadro seguinte:

| TRENS-KILOMETRO POR 8 HORAS DE SERVIÇO | | | | |
|--|------------|-----------|-----------|------------|
| DESIGNAÇÃO | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 |
| Na bitola de 1 ^m ,60 | 100,2 kls. | 91,0 kls. | 98,2 kls. | 104,6 kls. |
| Na bitola de 1 ^m ,00 | 80,4 „ | 85,6 „ | 90,9 „ | 86,7 „ |

NOTA: — Este quadro bem demonstra a vantagem da bitola de 1m,60 sobre a bitola de 1m,00 no que toca ao effeito util do trabalho do pessoal.

(1) A contar de Agosto de 1923 deixou-se o systema de pagamento de folgas remuneradas, convertendo-se as taxas horarias de 240 para 200 horas.

Despesa da conducção de trens

Tracção a vapor

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | | |
|-----------------------|---|------------------------------|--------------------|--------|
| | Importancia | Porcentagem da despesa total | Por trem-kilometro | |
| MATERIAES { | Estopa | 57.972\$469 | 0,314 % | \$010 |
| | Materiaes para abastecimento d'agua | 73.012\$900 | 0,397 % | \$012 |
| | Materiaes diversos, grelhas, gaxetas, guarda-fogo, vidros de indicadores, pharões, enchimentos etc. | 460.591\$813 | 2,502 % | \$074 |
| | Lubrificantes | 265.240\$860 | 1,441 % | \$043 |
| | Combustivel | 14.239.693\$769 | 77,350 % | 2\$322 |
| | Total | 15.096.511\$811 | 82,004 % | 2\$461 |
| Pessoal | 3.312.968\$175 | 17,996 % | \$540 | |
| Total geral | 18.409.479\$986 | 100,000 % | 3\$001 | |

As despesas de condução de trens, em todas as linhas, na tracção a vapor, em 1923, vão discriminadas em seguida:

Pessoal

| DESIGNAÇÃO | | 1923 |
|---|----------------|----------------|
| Machinistas e fognistas | 2.081:500\$520 | |
| Limpadores | 215:888\$150 | |
| Outros empregados, taes como Chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material da tracção | 891:128\$300 | |
| Pessoal da officinas que trabalhou para esta verba | 109:406\$900 | |
| Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba | 45:075\$660 | |
| Total | 3.342:949\$530 | |
| Menos: — Serviços feitos por conta de outras verbas | 237:510\$515 | 3.105:439\$015 |
| Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições | | 83:248\$500 |
| Collocação de grelhas, guarda-fogos e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço | | 1:451\$900 |
| Lubrificação de vehiculos | | 122:828\$760 |
| Total | | 3.312:968\$175 |

Materiais

| DESIGNAÇÃO | | 1923 |
|--|--|-----------------|
| Carvão | | 9.186:309\$397 |
| Lenha | | 5.053:384\$372 |
| Lubrificantes para locomotivas e materias para lubrificação de vehiculos | | 265:240\$860 |
| Estopa | | 57:972\$469 |
| Materiaes gastos em reparação e custeio de caixas d'agua, encanamentos e accessorios | | 73:012\$900 |
| Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros de indicadores, pharóes, enchimentos para caixas, lâ de Berlim, etc | | 460:591\$813 |
| Total | | 15.096:511\$811 |

Reparação de locomotivas a vapor

As despesas totaes de reparações de locomotivas, importaram em 1923 em 1.425.374\$668, distribuidas pelas tres bitolas, do seguinte modo:

| Designação | Em 1923 | Em 1922 | Em 1921 | Em 1920 | Em 1919 | COMPARAÇÃO | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | | | | Com 1922 | Com 1921 | Com 1920 | Com 1919 |
| Pessoal | 871.935\$840 | 649.191\$760 | 732.589\$990 | 585.665\$100 | 534.290\$310 | + 222.744\$080 | + 139.345\$850 | + 286.270\$740 | + 337.645\$590 |
| Material | 553.433\$828 | 911.954\$490 | 517.725\$050 | 463.606\$240 | 359.345\$410 | - 358.515\$662 | + 35.719\$778 | + 89.832\$688 | + 193.893\$418 |
| Total | 1.425.374\$668 | 1.561.146\$250 | 1.250.315\$040 | 1.049.271\$340 | 893.635\$720 | - 135.771\$582 | + 175.059\$628 | + 376.103\$328 | + 531.538\$948 |

Referidas as despesas acima á unidade de trabalho, offerecem separadas, as duas secções principaes, o seguinte confronto:

| DESIGNAÇÃO | POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO (Serviço a vapor) | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--|---------|---------|---------|------------------------------|---------|---------|---------|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | BITOLA DE 1 ^m ,60 | | | | BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | TODAS AS LINHAS | | | | | | |
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| Pessoal | \$094,9 | \$077,4 | \$057,5 | \$064,6 | \$077,2 | \$097,5 | \$060,2 | \$079,8 | \$056,9 | \$049,1 | \$096,0 | \$068,6 | \$069,5 | \$060,5 | \$062,1 |
| Material | \$068,2 | \$158,5 | \$043,7 | \$040,0 | \$044,9 | \$051,1 | \$036,3 | \$053,8 | \$054,7 | \$039,1 | \$060,9 | \$096,5 | \$049,1 | \$047,9 | \$041,8 |
| Total | \$163,1 | \$235,9 | \$101,2 | \$104,6 | \$122,1 | \$148,6 | \$096,5 | \$133,6 | \$111,6 | \$088,2 | \$156,9 | \$165,1 | \$118,6 | \$108,4 | \$103,9 |

A alta verificada em 1922 foi em virtude da modernização das locomotivas ns. 44, 46, 69, 70 e 71 da bitola de 1^m,60, conforme ficou explicado no relatório anterior.

No quadro seguinte mostramos as despesas do pessoal da Tracção, em todas as linhas, nos annos de 1923, 1922, 1921, 1920 e 1919.

| Em todas as linhas | 1923 | Per locomotiva kilometro | 1922 | Per locomotiva kilometro | 1921 | Per locomotiva kilometro | 1920 | Per locomotiva kilometro | 1919 | Per locomotiva kilometro |
|---|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|
| Machinistas | 1.335:164\$340 | \$136,2 | 1.265:813\$940 | \$126,6 | 1.268:598\$700 | \$120,3 | 1.190:528\$580 | \$123,1 | 919:850\$380 | \$107,0 |
| Foguistas | 915:322\$770 | \$093,3 | 883:078\$760 | \$088,3 | 941:352\$100 | \$089,3 | 864:079\$140 | \$089,3 | 649:355\$020 | \$075,5 |
| Limpadores | 236:153\$810 | \$024,1 | 189:208\$310 | \$018,9 | 187:515\$800 | \$017,8 | 206:057\$730 | \$021,3 | 170:322\$070 | \$019,8 |
| Outros empregados, taes como Chefes e Encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material da tracção | 946:953\$570 | \$096,6 | 859:763\$680 | \$086,0 | 888:767\$480 | \$084,3 | 832:428\$500 | \$086,0 | 659:832\$860 | \$076,7 |
| Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba | 109:406\$900 | \$011,1 | 69:182\$270 | \$006,9 | 69:057\$650 | \$006,5 | 63:304\$550 | \$006,5 | 47:015\$120 | \$005,5 |
| Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba | 45:075\$660 | \$004,6 | 31:145\$180 | \$003,1 | — | — | — | — | — | — |
| MENOS: | 3.588:077\$050 | \$365,9 | 3.298:192\$140 | \$329,8 | 3.355:291\$730 | \$318,2 | 3.155:398\$500 | \$326,2 | 2.446:375\$450 | \$284,5 |
| Serviços feitos por conta de outras verbas | 237:510\$515 | \$024,2 | 320:411\$940 | \$032,0 | 360:573\$840 | \$034,2 | 225:692\$120 | \$023,3 | 174:501\$650 | \$020,3 |
| | 3.350:566\$535 | \$341,7 | 2.977:780\$200 | \$297,8 | 2.994:717\$890 | \$284,0 | 2.930:706\$380 | \$302,9 | 2.271:873\$800 | \$264,2 |
| Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições | 83:248\$500 | \$008,5 | 58:243\$700 | \$005,8 | 82:373\$080 | \$007,8 | 66:966\$390 | \$006,9 | 52:337\$000 | \$006,1 |
| Collocação de grelhas guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço | 1:451\$900 | \$000,2 | — | — | 567\$490 | \$000,1 | 12:600\$770 | \$001,3 | 11:935\$070 | \$001,4 |
| Lubrificação de vehiculos | 122:828\$760 | \$012,5 | 104:655\$340 | \$010,5 | 104:304\$050 | \$009,9 | 15:673\$020 | \$001,6 | 7:968\$690 | \$000,9 |
| Engenheiro da Light para fiscalisação da energia electrica | 18:000\$000 | \$001,8 | 13:500\$000 | \$001,3 | — | — | — | — | — | — |
| Linha de transmissão de força | 31:498\$910 | \$003,2 | 4:079\$210 | \$000,4 | — | — | — | — | — | — |
| Sub-estação de Louveira | 64:676\$430 | \$006,6 | 31:635\$260 | \$003,2 | — | — | — | — | — | — |
| Linha Trolley | 52:841\$360 | \$005,4 | 53:559\$020 | \$005,4 | — | — | — | — | — | — |
| Total | 3.725:112\$395 | \$379,9 | 3.243:452\$730 | \$324,4 | 3.181:962\$510 | \$301,8 | 3.025:946\$560 | \$312,7 | 2.344:114\$560 | \$272,6 |

Até 1920, as despesas do pessoal occupado na conservação e lubrificação dos vehiculos eram levadas á conta do Trafego. Por accôrdo entre as repartições, passaram ellas a ser debitadas á Locomoção.

Despesas de pessoal na condução de trens da tracção a vapor no anno de 1923.

Todas as linhas

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | |
|---|-----------------------|------------------------------|--------------------|
| | Importancia | Porcentagem da despesa total | Por trem-kilometro |
| Machinistas e foguistas | 2.081:500\$520 | 62,829 % | \$339,3 |
| Limpadores | 215:838\$150 | 6,515 % | \$035,2 |
| Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material de tracção | 891:128\$300 | 26,898 % | \$145,3 |
| Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba | 109:406\$900 | 3,302 % | \$017,8 |
| Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba | 45:075\$660 | 1,360 % | \$007,3 |
| Total | 3.342:949\$530 | 100,904 % | \$544,9 |
| MENOS: | | | |
| Serviços feitos por conta de outras verbas | 237:510\$515 | 7,169 % | \$038,7 |
| Total | 3.105:439\$015 | 93,735 % | \$506,2 |
| Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições | 83:248\$500 | 2,513 % | \$013,6 |
| Collocação grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço | 1:451\$900 | 0,044 % | \$000,2 |
| Lubrificação de vehiculos | 122:828\$760 | 3,708 % | \$020,0 |
| Total | 3.312:968\$175 | 100,000 % | \$540,0 |

III

Tracção electrica

Trens-kilometros e consumo de energia electrica

| MEZES | ANNO DE 1923 | | | ANNO DE 1922 | | | ANNO DE 1921 | | | COMPARAÇÃO | | | | | | | |
|-----------|--------------|---------------------|----------------------|--------------|---------------------|----------------------|--------------|---------------------|----------------------|------------|---------------------|----------------------|----------|---------------------|----------------------|-------|---------------------|
| | Trens | Energia K. W. H. | Trens- kilometros | Trens | Energia K. W. H. | Trens- kilometros | Trens | Energia K. W. H. | Trens- kilometros | COM 1922 | | | COM 1921 | | | | |
| | | | | | | | | | | Trens | Energia K. W. H. | Trens- kilometros | Trens | Energia K. W. H. | Trens- kilometros | Trens | Energia K. W. H. |
| Janeiro | 1.256 | 736.264 | 57.266 | 622 | 185.536 | 15.272 | — | — | — | 634 | 550.728 | 41.994 | — | — | — | — | — |
| Fevereiro | 1.196 | 690.610 | 54.048 | 580 | 294.650 | 16.815 | — | — | — | 616 | 395.960 | 37.233 | — | — | — | — | — |
| Março | 1.299 | 740.430 | 58.136 | 882 | 379.789 | 27.900 | — | — | — | 417 | 360.641 | 30.236 | — | — | — | — | — |
| Abril | 1.303 | 734.714 | 57.977 | 1.107 | 467.720 | 37.098 | — | — | — | 196 | 266.994 | 20.879 | — | — | — | — | — |
| Mai | 1.369 | 783.401 | 61.088 | 1.268 | 531.800 | 41.490 | — | — | — | 101 | 251.601 | 19.598 | — | — | — | — | — |
| Junho | 1.396 | 796.136 | 62.792 | 1.152 | 572.740 | 45.646 | — | — | — | 244 | 223.396 | 17.146 | — | — | — | — | — |
| Julho | 1.429 | 837.923 | 64.660 | 1.310 | 764.950 | 61.280 | — | — | — | 119 | 72.973 | 3.380 | — | — | — | — | — |
| Agosto | 1.432 | 842.047 | 66.094 | 1.362 | 810.400 | 64.964 | — | — | — | 70 | 31.647 | 1.130 | — | — | — | — | — |
| Setembro | 1.328 | 782.421 | 60.977 | 1.204 | 747.500 | 57.204 | — | — | — | 124 | 34.921 | 3.773 | — | — | — | — | — |
| Outubro | 1.358 | 798.939 | 61.574 | 1.240 | 791.500 | 59.406 | 50 | 21.473 | 976 | 118 | 7.339 | 2.168 | — | — | — | — | — |
| Novembro | 1.305 | 762.181 | 58.492 | 1.207 | 767.000 | 56.920 | 339 | 89.678 | 5.670 | 98 | 4.819 | 1.672 | — | — | — | — | — |
| Dezembro | 1.387 | 790.715 | 61.132 | 1.277 | 794.700 | 59.498 | 619 | 182.052 | 12.328 | 110 | 3.955 | 1.634 | — | — | — | — | — |
| Total | 16.058 | 9.295.781 | 724.236 | 13.211 | 7.108.285 | 543.493 | 1.008 | 293.203 | 18.974 | 2.847 | 2.187.496 | 180.743 | — | — | — | — | — |

Se referirmos o percurso total sómente ás locomotivas entregues diariamente ao trafego, e occupadas exclusivamente com os trens, durante os annos de 1923 e 1922, excluindo as paradas em reparações, limpeza, etc., veremos que os percursos médios foram os que se vêem no quadro seguinte:

| Designação | Anno de 1923 | | | Anno de 1922 | | |
|--|--------------|-------|-----|--------------|-------|-----|
| | Média por | | | Média por | | |
| | Anno | Mez | Dia | Anno | Mez | Dia |
| Bitola de 1 ^m ,60 | 55.711 | 4.643 | 155 | 41.807 | 3.484 | 116 |

No quadro acima só consideramos 13 locomotivas, que foram as que estiveram realmente em serviço. Tivemos sempre, durante o anno, tres locomotivas paradas, ora em reparação, ora em limpeza, etc.

Os percursos alcançados, por machinista, em média, na tracção electrica, nos annos de 1923 e 1922, vão discriminados no quadro seguinte:

| Designação | ANNO DE 1923 | | | | | | ANNO DE 1922 | | | | | |
|--------------------|--------------|------------|---------|------------|--------|-------------|--------------|------------|---------|------------|--------|-------------|
| | Annual | | Mensual | | Diario | | Annual | | Mensual | | Diario | |
| | Horas | Kilometros | Horas | Kilometros | Horas | Kilo-metros | Horas | Kilometros | Horas | Kilometros | Horas | Kilo-metros |
| Por trem-kilometro | 3.457-14 | 55.710,5 | 288-06 | 4.643,5 | 9-36 | 154,8 | 2.991-39 | 41.807,2 | 249-18 | 3.483,9 | 8-19 | 116-1 |

Despesa de pessoal na condução de trens da Tracção electrica, no anno de 1923.

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | |
|--|---------------------|------------------------------|--------------------|
| | Importancia | Porcentagem da despesa total | Por trem-kilometro |
| Inspector de locomotivas electricas | 13:250\$200 | 3,215 % | \$018,3 |
| Machinistas e ajudantes | 168:986\$590 | 41,001 % | \$233,3 |
| Limpadores | 20:315\$660 | 4,929 % | \$028,2 |
| Electricistas, aprendizes e ajudantes | 22:854\$100 | 5,545 % | \$031,6 |
| Encarregados de deposito | 5:050\$300 | 1,225 % | \$007,0 |
| Encarregados de freios e enchimentos | 9:878\$700 | 2,396 % | \$013,6 |
| Plantões | 3:936\$340 | 0,955 % | \$005,4 |
| Praticante de escripturario | 102\$300 | 0,025 % | \$000,1 |
| Mensageiro | 753\$330 | 0,183 % | \$001,0 |
| Total | 245:127\$520 | 59,474 % | \$338,5 |
| Linha de transmissão de força | 31:498\$910 | 7,643 % | \$043,5 |
| Sub-Estação de Louveira | 64:676\$430 | 15,693 % | \$089,3 |
| Linha Trolley | 52:841\$360 | 12,822 % | \$072,9 |
| Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica | 18:000\$000 | 4,368 % | \$024,8 |
| Total geral | 412:144\$220 | 100,000 % | \$569,0 |

**Despesa da condução de trens
Tracção electrica**

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | |
|--|---------------------|------------------------------|--------------------|
| | Importancia | Porcentagem da despesa total | Por trem-kilometro |
| Estopa | 6:116\$405 | 0,670 % | \$008 |
| Lubrificantes | 19:047\$681 | 2,036 % | \$027 |
| Materiaes diversos para uso nas locomotivas electricas | 58:219\$673 | 6,376 % | \$080 |
| Linha de transmissão de força | 3:123\$210 | 0,342 % | \$005 |
| Sub-estação de Louveira | 14:670\$430 | 1,607 % | \$020 |
| Linha de contacto | 4:098\$600 | 0,449 % | \$006 |
| Total | 105:275\$999 | 11,530 % | \$146 |
| Contas (Energia electrica) | 395:623\$800 | 43,330 % | \$546 |
| Total | 500:899\$799 | 54,860 % | \$692 |
| Pessoal | 412:144\$220 | 45,140 % | \$569 |
| Total geral | 913:044\$019 | 100,000 % | 1\$261 |

Se referirmos numero total de horas pagas aos machinistas em 1923 e 1922, pelos serviços prestados na tracção efectiva dos trens nas manobras de esplanadas e de estações, nas reservas e cuidados ás locomotivas nas casas de machinas, incluindo tambem as horas pagas aos mesmos para folgarem (1), ao percurso exclusivamente realizado no reboque effectivo dos comboios, teremós uma idéa exacta do effeito util daquelles serviços naquelles annos.

E' o que mostra o quadro seguinte :

| TRENS-KILOMETRO POR 8 HORAS DE SERVIÇO | | |
|--|------------------|-----------------|
| DESIGNAÇÃO | 1923 | 1922 |
| Bitola de 1 ^m ,60 | 100,1 kilometros | 92,2 kilometros |

(1) — A' contar de Agosto de 1923 deixou-se o systema de pagamento de folgas remuneradas, convertendo-se as taxas horarias de 240 para 200 horas.

Foram as seguintes as despesas por conta da conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho :

| ANNO DE | POR TREM-KILOMETRO | | | |
|----------------|--------------------|----------|--------|--------|
| | Pessoal | Material | Contas | Total |
| 1923 | \$569 | \$146 | \$546 | 1\$261 |
| 1922 | \$492 | \$137 | \$566 | 1\$195 |

As despesas de condução de trens, na tracção electrica, em 1923, vão discriminadas em seguida:

Pessoal

| DESIGNAÇÃO | | 1923 | Porcentagem da despesa total | Por trem kilometro |
|--|--------------|---------------------|------------------------------|--------------------|
| Inspector de locomotivas electricas | 13:250\$200 | | 3,215 % | \$018,3 |
| Machinistas e ajudantes | 168:986\$590 | | 41,001 % | \$233,3 |
| Limpadores | 20:315\$660 | | 4,929 % | \$028,2 |
| Electrecistas, aprendizes e ajudantes | 22:854\$100 | | 5,545 % | \$031,6 |
| Encarregados de deposito | 5:050\$300 | | 1,225 % | \$007,0 |
| Encarregados dos freios e enchimentos | 9:878\$700 | | 2,396 % | \$013,6 |
| Plantões | 3:936\$340 | | 0,955 % | \$005,4 |
| Praticante de escripturarios | 102\$300 | | 0,025 % | \$000,1 |
| Mensageiro | 753\$330 | 245:127\$520 | 0,183 % | \$001,0 |
| Linha de transmissão de força | 31:498\$910 | | 7,643 % | \$043,5 |
| Sub-estação de Louveira | 64:676\$430 | | 15,693 % | \$089,3 |
| Linha Trolley | 52:841\$360 | 149:016\$700 | 12,822 % | \$072,9 |
| Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica | | 18:000\$000 | 4,368 % | \$024,8 |
| Total | | 412:144\$220 | 100,000 % | \$569,0 |

Material

| DESIGNAÇÃO | 1923 | Porcentagem da despesa total | Por trem kilometro |
|---|---------------------|------------------------------|--------------------|
| Lubrificantes | 19:047\$681 | 2,086 % | \$027 |
| Estopa | 6:116\$405 | 0,670 % | \$008 |
| Materiaes diversos | 58:219\$673 | 6,376 % | \$080 |
| Linha de transmissão de força | 3:123\$210 | 0,342 % | \$005 |
| Sub-estação de Louveira | 14:670\$430 | 1,607 % | \$020 |
| Linha Trolley | 4:098\$600 | 0,449 % | \$006 |
| Contas (Energia electrica) | 105:275\$999 | 11,530 % | \$146 |
| | 395:623\$800 | 43,330 % | \$546 |
| Total | 500:899\$799 | 54,860 % | \$692 |

Reparações de locomotivas electricas

As despesas totaes de reparações de locomotivas electricas importaram em 1923, em 104:030\$474, de accôrdo com o quadro seguinte:

| DESIGNAÇÃO | Pessoal | Material | Comparação com 1922 |
|--------------------|--------------|-------------|---------------------|
| Pessoal | 63:853\$830 | 24:547\$760 | + 39:306\$070 |
| Material | 40:176\$644 | 16:209\$040 | + 23:967\$604 |
| Total | 104:030\$474 | 40:756\$800 | - 63:273\$674 |

Referidas as despesas acima á unidade de trabalho, offerecem, o seguinte confronto:

| POR TREM-KILOMETRO | | | |
|--------------------|---------|----------|---------|
| Anno de | Pessoal | Material | Total |
| 1923 | \$088,2 | \$055,4 | \$143,6 |
| 1922 | \$045,2 | \$029,8 | \$075,0 |

Locomotivas electricas

Durante o anno de 1923 o funcionamento das locomotivas electricas foi o mais regular e satisfactorio possivel.

Entre as reparações, em numero diminuto e pouco custosas, as que mais avultaram foram principalmente constituídas por correções de pequenos defeitos de construcção e preenchimento de certas falhas no equipamento das locomotivas. Assim, figuram na relação que segue principalmente reparações dos trucks de guia das locomotivas de passageiros "General Electric", que foram todos melhorados e reforçados; collocação de metal patente em todas as caixas dos mancaes das locomotivas "General Electric", verificada como vantajosa pela experiencia; modificação dos mancaes dos móto-geradores das locomotivas de passageiros "Westinghouse"; collocação de apoios com molas para diminuir o jogo das cabinas das locomotivas de passageiros "Westinghouse"; collocação de velocímetros adequados nas locomotivas "General Electric", em substi-

tuição aos que foram fornecidos e outras alterações de somenos importancia tanto na parte mechanica como na electrica.

Feitas essas alterações, que vieram pesar sobre o custo das reparações, ficará elle consideravelmente diminuido.

Quanto a falhas de funcionamento propriamente ditas, houve a registrar quatro casos de avarias em motores de tracção das locomotivas "General Electric", um caso de avaria em um móto-gerador das locomotivas "Westinghouse"; um caso de avaria n'uma das bobinas do campo de um motor de tracção das locomotivas "Westinghouse".

Dentre os casos de avarias em outros apparatus electricos das locomotivas, só merece menção o da locomotiva n. 212, que, por descuido do pessoal, teve algumas grelhas das caixas de resistencia fundidas em acceleração com corrente excessiva.

A observação tem mostrado quão notavelmente diminuta tem sido a usura das partes mechanicas e electricas a elle sujeitas: — os contactores, mesmo os que trabalham sob condições mais severas, têm sido encontrados em perfeito estado de conservação; as engrenagens dos motores de tracção não apresentam o menor signal de desgaste, fazendo suppor que em duração será de muito excedida a expectativa; notavel tambem é a economia notada nos aros das rodas, principalmente nas locomotivas "General Electric". Em uma dessas locomotivas, de cargas, as rodas motrizes, depois de torneadas, accusaram apenas uma diminuição total de $1/8$ de pollegada, depois de cerca de 100.000 kilometros de percurso.

As locomotivas "Westinghouse", tanto as de cargas como as de passageiros têm dado resultado muito satisfactorio, sendo digna de nota a perfeição do circuito de alta tensão principal. Desde que estão em serviço, não foi observado uma unica falha nas armaduras dos motores de tracção. Em summa, a experiencia tem demonstrado cabalmente que o trabalho das locomotivas electricas da Companhia Paulista, tanto "General Electric" como "Westinghouse" tem constituido um verdadeiro exito e que são ellas machinas muitissimo economicas e seguras, pelo seu funcionamento regular, pela sua manutenção facil e pouco dispendiosa e pela sua extraordinaria efficiencia.

Occurrencias na tracção electrica durante o anno de 1923

| Numero da locomotiva | Data do accidente | DESCRIPÇÃO DA AVARIA |
|----------------------|-------------------|--|
| 204 | 21 de julho | Com o trem G. 6 no kilometro 14 deu arco no motor de tracção n.º 4, devido a curto circuito entre laminas do enrolamento de armadura, fazendo tambem ligação ao corpo do motor. |
| 208 | 27 de janeiro | Examinada foi encontrada com a armadura do motor de tracção n.º 4, curto circuito entre laminas de duas bobinas. |
| 211 | 18 de janeiro | Nos kilometros 14 e 17 deu fortes arcos no motor de tracção n. 1, fazendo gastarem-se as escovas de carvão damnificando bastante o commutador. |
| 212 | 30 de junho | Deixou de fazer o trem P. C. 2, devido queimar por tres vezes os fusiveis de 3.000 volts do motor que acciona o gerador, revistado, foi attribuido o defeito a abertura do circuito da armadura, dado 1.500 volts. |
| 212 | 16 de julho | Parou com o trem P. 12 em Horto, devido ao passar devagar em Corrupira e acelerar a marcha em 3.ª combinação, esquentar demasiadamente as resistencias, queimando diversas. |
| 213 | 21 de janeiro | Examinando a machina, foi encontrado um curto circuito entre os dous enrolamentos da bobina de campo do motor de tracção n. 1 B. |

Carros

As despesas com a conservação e reparação de carros, em todas as linhas, importaram, em 1923 em 1.149.891\$950. Damos uma comparação dessas com os annos de 1919 a 1922.

| DESIGNAÇÃO | Em 1923 | Em 1922 | Em 1921 | Em 1920 | Em 1919 | COMPARAÇÃO | | | |
|--------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | | | | com 1922 | com 1921 | com 1920 | com 1919 |
| Pessoal | 606.695\$970 | 497.873\$860 | 423.232\$910 | 332.518\$790 | 300.580\$790 | + 168.822\$110 | + 183.463\$060 | + 274.177\$180 | + 306.115\$180 |
| Material | 543.195\$980 | 675.005\$677 | 491.192\$080 | 440.500\$720 | 371.650\$760 | - 131.809\$697 | + 52.003\$900 | + 102.695\$260 | + 171.545\$220 |
| Total | 1.149.891\$950 | 1.112.879\$537 | 914.424\$990 | 773.019\$510 | 672.231\$550 | + 37.012\$413 | + 235.466\$960 | + 376.872\$440 | + 477.660\$400 |

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros em 1923, 1922, 1921, 1920 e 1919.

| BITOLA DE | Reconstruidos | | | | | Concertos grandes | | | | | Concertos médios | | | | | Concertos leves | | | | | Pintados de novo | | | | | Total | | | | | |
|-----------|---------------|------|------|------|------|-------------------|------|------|------|------|------------------|------|------|------|------|-----------------|------|------|------|------|------------------|------|------|------|------|-------|-----|-----|-----|-----|---|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | | | | | | |
| 1m,60. | 1 | 1 | — | — | 1 | 19 | 12 | 19 | 27 | 21 | 40 | 32 | 51 | 33 | 27 | 373 | 396 | 314 | 293 | 314 | 19 | 12 | 19 | 25 | 21 | 452 | 453 | 403 | 378 | 384 | |
| 0m,60. | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 1 | 3 | 1 | 3 | — | — | — | 1 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | 3 | 3 | 2 | 4 |
| 1m,00. | — | — | — | — | — | 15 | 9 | 22 | 27 | 8 | 62 | 44 | 41 | 26 | 45 | 97 | 131 | 146 | 112 | 106 | 13 | 9 | 22 | 21 | 9 | 187 | 193 | 231 | 186 | 168 | |
| Total. | 1 | 1 | — | — | 1 | 34 | 22 | 41 | 54 | 29 | 102 | 77 | 95 | 60 | 75 | 470 | 527 | 460 | 406 | 421 | 32 | 22 | 41 | 46 | 30 | 639 | 649 | 637 | 566 | 556 | |

177

Vagões

Constam do quadro abaixo as despesas totaes com a conservação e reparação de vagões, em 1923, 1922, 1921, 1920 e 1919.

| Designação | Em 1923 | Em 1922 | Em 1921 | Em 1920 | Em 1919 | COMPARAÇÃO | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
| | | | | | | com 1922 | com 1921 | com 1920 | com 1919 |
| Pessoal . | 765:150\$880 | 610:898\$170 | 687:087\$750 | 550:155\$170 | 459:158\$320 | + 154:252\$660 | + 78:063\$080 | + 214:995\$660 | + 305:992\$510 |
| Material . | 909:394\$710 | 1.369:931\$300 | 1.203:174\$040 | 880:280\$280 | 550:266\$290 | -- 460:536\$590 | -- 293:779\$330 | + 29:114\$430 | + 359:128\$420 |
| Total . | 1.674:545\$540 | 1.980:829\$470 | 1.890:261\$790 | 1.430:435\$450 | 1.009:424\$610 | -- 306:283\$930 | -- 215:716\$250 | + 244:110\$090 | + 665:120\$930 |

Damos a seguir o quadro comparativo do movimento de vagões em 1923, 1922, 1921, 1920 e 1919.

| BITOLA DE | Reconstruídos | | | | | Concertos grandes | | | | | Concertos médios | | | | | Concertos leves | | | | | Pintados de novo | | | | | TOTAL | | | | |
|-----------|---------------|------|------|------|------|-------------------|------|------|------|------|------------------|------|------|------|------|-----------------|------|-------|------|------|------------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| | 1m,60 | 45 | 26 | 62 | 34 | 32 | 163 | 167 | 244 | 231 | 237 | 250 | 273 | 344 | 341 | | 901 | 390 | 827 | 327 | 217 | 296 | 324 | 451 | 407 | 378 | 1.655 | 1.157 | 1.857 | 1.343 |
| 0m,60 | — | — | — | — | 1 | — | 4 | 13 | — | 2 | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | 1 | — | — | 4 | 13 | — | 3 | — | — | 9 | 26 | 6 |
| 1m,00 | 12 | 31 | 48 | 24 | 23 | 394 | 510 | 442 | 382 | 338 | 311 | 377 | 405 | 477 | 337 | 258 | 343 | 323 | 299 | 173 | 408 | 388 | 410 | 451 | 509 | 1.381 | 1.649 | 1.628 | 1.533 | 1.380 |
| Total. | 57 | 57 | 110 | 58 | 56 | 557 | 681 | 699 | 613 | 577 | 561 | 628 | 678 | 822 | 678 | 1.159 | 733 | 1.150 | 627 | 390 | 702 | 716 | 874 | 858 | 890 | 3.036 | 2.815 | 3.511 | 2.878 | 2.591 |

272

Material rodante e de tracção

A contar de 1907 foram comprados ou construídos nas officinas de Jundiáhy e Rio Claro:

| Designação | Secção Paulista | | Secção R. Claro |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | Bitola de 1 ^m ,60 | Bitola de 0 ^m ,60 | Bitola de 1 ^m ,00 |
| Locomotivas a vapor | 24 | 4 | 47 |
| „ electricas | 16 | — | — |
| Carros diversos | 89 | — | 18 |
| Carros da bitola de 1 ^m ,60 transforma- dos para a bitola de 1 ^m ,00 | — | — | 55 |
| Carros da bitola de 1 ^m ,00 transforma- dos para a bitola de 1 ^m ,60 | 2 | — | — |
| Carros de bitola de 1 ^m ,00 transforma- dos para a bitola de 0 ^m ,60 | — | 8 | — |
| Vagões diversos | 864 | — | — |
| Vagões frigorificos — estrados 100 e caixas 62 | 50 | — | 50 |
| Automoveis grandes para serviço do trafego | 2 | — | 1 |
| Automovel pequeno para serviço da Linha | 1 | — | 1 |
| Guindastes a vapor | 6 | — | 3 |
| Carretões para transporte locomotivas de vapor | 3 | — | — |
| Carretão para transporte locomotivas electricas | 1 | — | — |
| Caixa movel, fechada para transporte de materiaes | — | 1 | 1 |
| Caixas moveis, abertas para transporte de materiaes | — | 60 | 60 |

Custeio da divisão

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio nas bitolas de 1^m,60, 0^m,60 e 1^m,00 foi o seguinte, comparado com 1922, 1921, 1920 e 1919:

| ANNO DE | Pessoal | Material | Contas | Total |
|---------------------|------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| 1923 | 7.008.981\$115 | 17.725.496\$894 | 624.654\$347 | 25.359.082\$856 |
| 1922 | 5.784.859\$610 | 11.690.561\$952 | 425.886\$875 | 17.901.257\$937 |
| 1921 | 5.881.048\$850 | 12.598.949\$128 | 170.998\$916 | 18.650.986\$874 |
| 1920 | 5.812.839\$340 | 11.320.692\$330 | 108.119\$682 | 16.741.651\$352 |
| 1919 | 4.297.826\$160 | 6.828.598\$440 | 78.812\$780 | 11.205.222\$380 |
| Comparação com 1922 | + 1.224.071\$505 | + 6.084.934\$942 | + 198.817\$972 | + 7.457.824\$419 |
| „ „ 1921 | + 1.127.887\$285 | + 5.126.547\$766 | + 453.660\$481 | + 6.708.095\$482 |
| „ „ 1920 | + 1.696.091\$775 | + 6.404.804\$564 | + 516.594\$665 | + 6.617.481\$004 |
| „ „ 1919 | + 2.711.104\$955 | + 10.896.908\$454 | + 545.841\$617 | + 14.153.850\$026 |

O quadro seguinte indica essas despesas sub-divididas pelas diversas verbas:

| Designação | Para todas as linhas | | | | Comparação com os annos de | | | | | | | |
|---|----------------------|-----------------|--------------|-----------------|----------------------------|----------------|------|----------------|---|----------------|---|-----------------|
| | ANNO DE 1923 | | | | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 | | | | |
| | Pessoal | Material | Contas | TOTAL | | | | | | | | |
| Administração | 349.047\$770 | 8.982\$280 | — | 352.930\$050 | + | 34.678\$760 | + | 29.543\$510 | + | 59.390\$760 | + | 108.567\$840 |
| Despesas gerais de officinas | 579.495\$910 | 418.607\$082 | 150.898\$075 | 1.178.993\$997 | + | 297.374\$092 | + | 358.896\$555 | + | 488.659\$447 | + | 662.729\$197 |
| Conservação do edificio das officinas | 18.508\$770 | 29.90 \$560 | — | 48.407\$330 | + | 32.292\$520 | + | 15.224\$400 | + | 21.558\$480 | + | 7.894\$580 |
| Condução de trens | 8.725.112\$895 | 15.201.787\$8 0 | — | 19.822.524\$005 | + | 7.419.698\$206 | + | 6.181.928\$789 | + | 7.088.491\$685 | + | 11.601.540\$005 |
| Reparação das locomotivas | 985.789\$670 | 598.616\$472 | — | 1.629.405\$142 | + | 72.497\$908 | + | 274.090\$102 | + | 480.188\$802 | + | 685.569\$422 |
| Reparação dos carros | 606.695\$970 | 543.195\$880 | — | 1.149.891\$850 | + | 87.012\$418 | + | 286.406\$960 | + | 376.872\$440 | + | 477.660\$400 |
| Reparação dos vagões | 765.150\$830 | 909.894\$710 | — | 1.726.589\$870 | + | 282.895\$875 | + | 163.422\$420 | + | 296.403\$920 | + | 717.413\$760 |
| Funcionarios aposentados | 47.134\$800 | — | — | 47.134\$800 | + | — | + | — | + | 9.258\$500 | + | 29.112\$000 |
| Luz electrica | — | — | 7.908\$712 | 7.908\$712 | + | 2.107\$212 | + | 7.908\$712 | + | 7.908\$712 | + | 7.908\$712 |
| Contas | — | — | — | — | + | — | + | — | + | 108.119\$682 | + | 78.812\$720 |
| Total | 7.026.931\$115 | 17.725.496\$894 | 606.654\$917 | 25.359.082\$856 | + | 7.457.823\$419 | + | 6.708.096\$482 | + | 8.617.481\$004 | + | 14.158.860\$026 |

O calculo dessas despesas por tonelada-kilometro de peso util é feito abaixo, tomando-se as linhas das tres bitolas em confronto com os annos de 1919 a 1923.

| DESIGNAÇÃO | Em 1923 | Em 1922 | Em 1921 | Em 1920 | Em 1919 |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Todas as linhas | | \$060 | \$059 | \$051 | \$038 |

Das importancias acima mencionadas cabem exclusivamente ao combustivel os seguintes custos:

Carvão e lenha

| DESIGNAÇÃO | Em 1923 | Em 1922 | Em 1921 | Em 1920 | Em 1919 |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Todas as linhas | | \$025,0 | \$031,1 | \$026,7 | \$017,1 |

São as seguintes as relações por cento entre o combustivel e as demais despesas da Locomoção.

| DESIGNAÇÃO | Em 1923 | Em 1922 | Em 1921 | Em 1920 | Em 1919 |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Todas as linhas | | 41,7 % | 47,6 % | 52,8 % | 45,0 % |

Fornecimentos a diversos

Nas officinas de Jundiaby e Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para estranhos, na importancia de 1.106:175\$365 que se distribue na seguinte forma:

Todas as linhas

| DESIGNAÇÃO | EM 1923 | | | | COMPARAÇÃO COM OS ANOS DE | | | |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|---|---------------------------|----------------|--------------|--------------|
| | Pessoal | Material | Total | | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| Engenheiros | 883:118\$290 | 654:545\$990 | 987:664\$280 | — | 114:608\$690 | 809:772\$340 | 108:701\$790 | 610:518\$450 |
| Trafego | 159:271\$770 | 116:050\$850 | 275:322\$620 | — | 117:446\$810 | 202:658\$160 | 92:857\$990 | 1:5:568\$290 |
| Telegrapho | 5:860\$450 | 7:488\$920 | 12:574\$870 | — | 121\$140 | 6:739\$020 | 8:903\$070 | 10:081\$160 |
| Almoxarifado | 221:676\$620 | 208:485\$230 | 425:159\$850 | — | 104:915\$240 | 425:159\$850 | 92:749\$780 | 152:966\$590 |
| | 44:723\$610 | 146:475\$800 | 191:198\$690 | — | 51:688\$960 | 103:023\$940 | 117:682\$230 | 187:399\$380 |
| Horto Florestal | 197:174\$810 | 121:893\$800 | 318:568\$110 | — | 286:589\$620 | 164:235\$100 | 145:524\$290 | 167:620\$890 |
| Contadoria-Custeio | 2:185\$970 | 704\$020 | 2:889\$990 | — | 4:867\$170 | 444\$610 | 2:594\$460 | 2:889\$990 |
| Almoxarifado-Custeio | 8:571\$890 | 4:802\$620 | 12:874\$510 | — | 5:972\$280 | 12:374\$510 | 6:768\$080 | 4:161\$420 |
| Particulares | 55:069\$230 | 15\$860 | 71\$940 | — | 188\$480 | 48\$880 | 951\$800 | 648\$600 |
| Estradas de Ferro estranhas | 79:297\$045 | 168:485\$898 | 218:554\$628 | — | 79:607\$257 | 144:465\$593 | 81:966\$628 | 60:525\$008 |
| Escritorio Central da Companhia | — | 178:429\$818 | 257:726\$863 | — | 98:806\$218 | 68:398\$487 | 106:177\$987 | 602:529\$217 |
| Total | 1 106:175\$865 | 1 596:379\$521 | 2 702:554\$886 | — | 61:676\$284 | 1 471:665\$026 | 540:610\$076 | 668:616\$896 |

774

A seguir mostramos a produção de ferro e bronze em 1923, e os seus preços médios:

As oficinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro entregaram em 1923 ao Almojarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 1.078.205,5 kilogrammas de ferro e 75.867,0 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Ferro fundido em obras | \$394,45 |
| Bronze " " " | 2\$521,20 |

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.085.287,5 kilogrammas de ferro fundido e 75,997,5 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte:

| Designação | Ferro fundido moldado | | Bronze fundido moldado | |
|---|----------------------------|---------------|----------------------------|---------------|
| | Quantidades em kilogrammas | Valor em réis | Quantidades em kilogrammas | Valor em réis |
| Bitolas de 1m,60 e 0m,60 | | | | |
| Reparação de locomotivas | 67.413 | 26:845\$690 | 15.418,5 | 36:173\$125 |
| „ „ carros | 116.021 | 47:163\$650 | 1.472 | 3:772\$180 |
| „ „ vagões | 130.495 | 52:536\$890 | 9.943 | 23:434\$440 |
| Obras diversas para a Locomoção e outras divisões | 500.448,5 | 199:973\$085 | 14.104 | 34:442\$840 |
| Total | 814.377,5 | 326:524\$315 | 40.937,5 | 97:822\$585 |
| Bitola de 1m,00 | | | | |
| Reparação de locomotivas | 38.808 | 15:706\$470 | 11.646 | 28:883\$690 |
| „ „ carros | 33.328 | 13:336\$090 | 3.137 | 7:585\$430 |
| „ „ vagões | 80.292 | 32:335\$070 | 16.661 | 39:495\$320 |
| Obras diversas para a Locomoção e outras divisões | 118.482 | 46:441\$580 | 3.616 | 7:957\$985 |
| Total | 270.910 | 107:819\$210 | 35.060 | 83:922\$425 |
| Total geral | 1.085.287,5 | 434:343\$525 | 75.997,5 | 181:745\$010 |

O numero médio de empregados durante o anno de 1923, vai indicado nos quadros seguintes:

| DESIGNAÇÃO | BITOLAS DE | | Todas as linhas | TOTAL |
|--|---|--------------------|-----------------|-------|
| | 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 | 1 ^m ,00 | | |
| ESCRITORIOS | | | | |
| Chefe da Locomoção | — | — | 1 | 1 |
| Chefe da Tracção | — | — | 1 | 1 |
| Ajudante da Tracção | 1 | 1 | — | 2 |
| Inspector da Tracção | — | 1 | — | 1 |
| Chefe de Escritorio | — | — | 1 | 1 |
| Chefe de Secção | — | — | 1 | 1 |
| Desenhista | — | — | 1 | 1 |
| Desenhista-ajudante | 1 | — | — | 1 |
| Escripturarios | 26 | 6 | — | 32 |
| Praticantes | 8 | — | — | 8 |
| Continuo | 1 | — | — | 1 |
| Total | 37 | 8 | 5 | 50 |
| OFFICINAS | | | | |
| Chefes de officinas | 1 | 1 | — | 2 |
| Sub-Chefes de officinas | 1 | 1 | — | 2 |
| Engenheiro Electricista | — | 1 | — | 1 |
| Mestres de officinas | 5 | 6 | — | 11 |
| Ajustadores | 84 | 53 | — | 137 |
| Aprendizes (officios diversos) | 83 | 43 | — | 126 |
| Caldeireiros e funileiros | 17 | 18 | — | 35 |
| Carpinteiros | 26 | 125 | — | 151 |
| Ferreiros | 21 | 26 | — | 47 |
| Fundidores | 34 | 5 | — | 39 |
| Limadores | 12 | 3 | — | 15 |
| Malhadores | 47 | 33 | — | 80 |
| Operarios diversos | 174 | 178 | — | 352 |
| Pedreiros | 8 | 4 | — | 12 |
| Pensionistas | 2 | 5 | — | 7 |
| Pintores | 14 | 30 | — | 44 |
| Serradores | 1 | 31 | — | 32 |
| Serventes | 10 | 4 | — | 14 |
| Torneiros | 40 | 29 | — | 69 |
| Trabalhadores | 91 | 231 | — | 322 |
| Total | 671 | 827 | — | 1.498 |

| DESIGNAÇÃO | BITOLAS DE | | Todas as linhas | TOTAL |
|--|--|--------------------|-----------------------|-------|
| | 1 ^m ,60 e 0 ^m ,50 | 1 ^m ,00 | | |
| FISCALIZAÇÃO DA LENHA | | | | |
| Fiscal geral | — | — | 1 | 1 |
| Fiscaes e ajudantes | 7 | 7 | — | 14 |
| Total | 7 | 7 | 1 | 15 |
| TRACÇÃO | | | | |
| Inspector de locomotivas | 1 | — | — | 1 |
| Inspector de locomotivas electricas | 1 | — | — | 1 |
| Chefes de depositos | 2 | 2 | — | 4 |
| Encarregados de depositos | 5 | 2 | — | 7 |
| Auxiliares de depositos | 1 | 5 | — | 6 |
| Ajustadores | 13 | 11 | — | 24 |
| Ajudantes e aprendizes | 16 | 20 | — | 36 |
| Ajudantes de electricistas | — | — | — | — |
| Bombeiros e guardas | 14 | 18 | — | 32 |
| Contínuo | — | — | — | — |
| Despachante | — | 1 | — | 1 |
| Encarregados e plantões de Escrip- torios Regionaes | 4 | 1 | — | 5 |
| Encarregados da Tracção | — | 3 | — | 3 |
| Escrip-turarios | 1 | 4 | — | 5 |
| Foguistas | 159 | 115 | — | 274 |
| Foguistas de guindastes a vapor | 1 | 1 | — | 2 |
| Fiscal da conducção de trens | 1 | — | — | 1 |
| Funileiro | 1 | — | — | 1 |
| Lenheiros e carvoeiros | 73 | 55 | — | 128 |
| Limpadores | 63 | 45 | — | 108 |
| Machinistas | 140 | 117 | — | 257 |
| Mensageiros | 1 | 2 | — | 3 |
| Operarios diversos | 13 | — | — | 13 |
| Pensionistas | 1 | 2 | — | 3 |
| Praticantes de escripturarios | — | 2 | — | 2 |
| Trabalhadores | 10 | 6 | — | 16 |
| Total | 521 | 412 | — | 933 |

| DESIGNAÇÃO | BITOLAS DE | | Todas as linhas | TOTAL |
|--|---|--------------------|-----------------|-------|
| | 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 | 1 ^m ,00 | | |
| ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA | | | | |
| Engenheiros | 4 | — | — | 4 |
| Auxiliares | 2 | — | — | 2 |
| Chefe de turma e ajudante | 5 | — | — | 5 |
| Desenhista ajudante | 1 | — | — | 1 |
| Escrepturario | 1 | — | — | 1 |
| Engenheiro praticante | 1 | — | — | 1 |
| Mechanicos, ajustadores e aprendizes | 12 | — | — | 12 |
| Operarios diversos | 20 | — | — | 20 |
| Praticantes de escripturario | 2 | — | — | 2 |
| Trabalhadores | 41 | — | — | 41 |
| Total | 89 | — | — | 89 |

| DESIGNAÇÃO | TOTAL GERAL | | | | |
|-----------------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|
| | 1923 | 1922 | 1921 | 1920 | 1919 |
| Escreptorios | 50 | 46 | 47 | 44 | 40 |
| Officinas | 1.498 | 1.395 | 1.461 | 1.364 | 1.269 |
| Tracção | 933 | 950 | 1.014 | 996 | 888 |
| Fiscalização da lenha | 14 | 21 | 23 | 17 | 15 |
| Electrificação da linha | 89 | 174 | 185 | 23 | — |
| Total | 2.584 | 2.586 | 2.730 | 2.444 | 2.212 |

O movimento do pessoal no anno de 1923 foi o seguinte:

| DESIGNAÇÃO | Augmento | Diminuição |
|-----------------------------------|----------|------------|
| Escreptorios | 4 | — |
| Officinas | 103 | — |
| Tracção | — | 17 |
| Fiscalização da lenha | — | 7 |
| Electrificação da linha | — | 85 |
| Total | 107 | 109 |

Obras novas (Conta de capital)

Anno de 1923

Todas as linhas

| DESCRIÇÃO | Pessoal | Material | Contas | TOTAL |
|---|--------------|----------------|--------------|----------------|
| Electrificação da linha | | | | |
| Jundiahy a Campinas | 116.500\$240 | 50.872\$421 | 158.848\$240 | 326.220\$901 |
| Campinas a Tatú | 111.941\$850 | 115.304\$667 | 43.912\$283 | 271.158\$800 |
| Acquisição e montagem de 140 vagões rasos de bitola de 1 ^m ,60, da fabrica "Familleureux" (Serviço inteiramente concluido) | 9.057\$900 | 548.583\$817 | — | 557.641.717 |
| Construcção de 110 vagões de bitola de 1 ^m ,60, de 30.000 kgs. | 156.082\$470 | 1.287.569\$230 | — | 1.443.651\$700 |
| Adaptação de 60 caixas frigorificas, para transporte de carnes congeladas | 9.327\$480 | 9.648\$599 | — | 18.976.079 |
| Construcção de 100 caixas para transporte de telhas e outros materiaes | 36.757\$686 | 90.041\$545 | — | 126.799\$231 |
| Transformação e modernização da locomotiva n. 69 da bitola de 1 ^m ,60 | 25.197\$904 | — | — | 25.197\$904 |
| Acquisição e montagem de dois superaquecedores para as locomotivas ns. 55 e 57 de bitola de 1 ^m ,60 | 5.629\$000 | 50.083\$500 | — | 55.712\$500 |
| Acquisição e installação, em Cordeiro, de dois carneiros hydraulicos "Jordão" n. 6 | 1.836\$570 | 9.372\$400 | — | 11.208\$970 |
| Acquisição e installação, no kilometro 5 do Ramal de S. Rita, de 1 carneiro hydraulico "Jordão" n. 4 | 58\$000 | 1.629\$940 | — | 1.687\$940 |
| Montagem de freio "Westinghouse" em 15 vagões de bitola de 1 ^m ,00 | 2.025\$000 | 15.844\$500 | — | 17.869\$500 |
| Acquisição e installação, em Barretos, de uma bomba centrifuga com motor | 160\$250 | 3.231\$810 | — | 3.392\$060 |
| Construcção de 3 carros de luxo typo "Pullmann" de bitola de 1 ^m ,00 | 56.493\$480 | 59.139\$180 | — | 115.632\$660 |
| Custo e montagem de locomotivas de bitola de 1 ^m ,00 typo "Montanha", ns. 100 e 101 | 6.923\$590 | 835.861\$420 | — | 842.785\$010 |
| Construcção de 1 vagão de socorro de bitola de 1 ^m ,00 | 1.864\$000 | 10.583\$680 | — | 12.447\$680 |
| Machinismos para as officinas de Jundiahy | | | | |
| Acquisição de 2 aparelhos para cortar pelo systema autogeneo | — | 1.638\$900 | — | 1.638\$900 |
| Acquisição de 1 aparelho electrico para soldar | — | 10.000\$000 | — | 10.000\$000 |
| Acquisição de uma machina electrica para soldar | — | 20.700\$000 | — | 20.700\$000 |
| Machinismos para as officinas de Rio Claro | | | | |
| Acquisição e assentamento de uma machina de aplainar madeira | 2.551\$880 | 20.320\$280 | — | 22.872\$160 |
| Acquisição e assentamento de um torno mechanic "Revolver" | 498\$460 | 18.168\$880 | — | 18.667\$340 |
| Total | 542.905\$760 | 3.158.594\$769 | 202.760\$523 | 3.904.261\$052 |

J. Cintra,
chefe da Locomoção.

VI

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.

Todas as compras, em geral, são feitas mediante concorrência, pedindo-se preços ás diversas casas do estrangeiro, de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1923 o Almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

| | | |
|--|----------------|-----------------|
| Valor dos materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1923 | 4.421:575\$652 | |
| Comprados directamente do estrangeiro | 6.123:719\$100 | |
| Comprados nos mercados de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro, a saber: | | |
| Carvão de pedra | 6.987:838\$955 | |
| Dormentes | 225:890\$630 | |
| Impressos, livros e objectos para escriptorios | 611:718\$880 | |
| Lenha | 5.438:080\$380 | |
| Madeira nacional | 483:356\$610 | |
| Diversos | 1.973:558\$010 | 15.720:443\$465 |
| Provenientes das Officinas | | 934:926\$590 |
| Total do debito | | 27.200:664\$807 |

CREDITO

| | | |
|---|-----------------|-----------------|
| Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia: | | |
| Por conta do custeio | 23.897:649\$943 | |
| Por conta do capital | 909:585\$482 | 24.807:235\$425 |
| Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos | | 481:351\$550 |
| Materiaes cedidos a outras Companhias e particulares: | | |
| Material velho | 133:972\$420 | |
| Material novo | 13:424\$200 | 147:396\$620 |
| Restituição de direitos | | 30:665\$340 |
| Valor de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1923 | | 1.734:015\$872 |
| Total do credito | | 27.200:664\$807 |

O saldo de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1923, na importancia de 1.734:015\$872, de accordo com o relatorio do Snr. Almojarife, está assim discriminado:

| | |
|---|----------------|
| Ferramentas. | 87:677\$494 |
| Inflamáveis e explosivos | 23:301\$465 |
| Impressos, livros e objectos para escriptorios | 124:672\$583 |
| Machinismos para officinas e diversos pertences | 72:685\$343 |
| Madeiras. | 13:699\$534 |
| Material sanitario | 9:401\$633 |
| " para construção | 81:863\$465 |
| " telegrapho. | 212:756\$474 |
| " freios. | 170:919\$754 |
| " carros e vagões | 508:776\$884 |
| " locomotivas | 1.597:680\$576 |
| " sub-estações electricas | 96:300\$621 |
| " electricidade | 23:974\$150 |
| " linha | 594:387\$735 |
| Metaes diversos para obras e fundição | 903:382\$785 |
| Obras fundidas. | 35:618\$133 |
| Parafusos, porcas, rebites e arruelas | 88:625\$333 |
| Tintas e vernizes | 118:983\$925 |
| Tubos de ferro para agua e connexões | 63:546\$034 |
| Diversos. | 65:589\$430 |
| | 4.893:843\$351 |

A deduzir:

Saldos provenientes de combustivel e lubrificantes, não liquidados em Dezembro de 1923, a saber:

| | | |
|---------------|----------------|----------------|
| Combustivel | 3.043:835\$350 | |
| Lubrificantes | 115:992\$129 | 3.159:827\$479 |
| | Total | 1.734:015\$872 |

No fim do anno procedeu-se o minucioso e rigoroso balanço no Almojarifado e Depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua natureza.

E' digno de louvor o Snr. Almojarife, Carlos Emilio de Azevedo Marques, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia Paulista.

Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos di-

gnos amigos e companheiros Chefes das diversas Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solícita e economica que a ellas têm dado, a seus ajudantes, bem como a todos os empregados a elles directamente subordinados, o muito efficaç auxilio que me têm prestado.

Tinha a Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1923 um effectivo de 7.620 empregados, que assim se distribúe:

| Repartições | Numero de empregados | | Proporção por cento |
|---|----------------------|------------------|---------------------|
| | Total | Por um kilometro | |
| Inspectoria Geral, Estatística, Contaduria e Almoxarifado | 250 | 0,201 | 3,3 |
| Trafego e Telegrapho | 3.414 | 2,746 | 44,8 |
| Locomoção | 2.584 | 2,079 | 33,9 |
| Linha e Edificios | 1.372 | 1,104 | 18,0 |
| Total. | 7.620 | 6,130 | 100,0 |

Jundiahy, 7 de Maio de 1924.

F. de Monlevade,

Inspector Geral

RELATORIO
DO
CHEFE DO SERVIÇO FLORESTAL

Exmo. Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado

M. D. Presidente da Companhia Paulista

São Paulo.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatório do Serviço Florestal, correspondente ao anno proximo findo.

Com elevada consideração,

De V. Ex.

att.º ven. obr.º

Ed. Navarro de Andrade

Chefe do Serviço Florestal.

Rio Claro, Abril de 1924.

SERVIÇO FLORESTAL

Actualmente, o Serviço Florestal tem a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, todos marginando as linhas de bitola larga da Companhia, numa extensão de 27.473 metros, com a área total de 8.525,5 hectares, ou 3.522,9 alqueires paulistas.

No seguinte quadro vem discriminada a área de cada horto:

| HORTOS | Hectares | Alqueires |
|---------------------|----------|-----------|
| Jundiahy | 104,6 | 43,24 |
| Boa Vista | 1.385,1 | 572,40 |
| Rebouças | 859,7 | 355,25 |
| Tatú | 750,2 | 310,00 |
| Cordeiro | 259,5 | 107,25 |
| Loreto | 843,2 | 348,41 |
| Rio Claro | 2.569,2 | 1.061,60 |
| Camaquan | 1.754,0 | 724,75 |
| Total | 8.525,5 | 3.522,90 |

Na aquisição destas terras despendeu a Companhia, até 31 de Dezembro de 1923, a importancia de 1.082:358\$140, o que dá, para preço médio, 126\$955 por hectare, ou 307\$230 por alqueire, incluindo as despesas de escripturas, registros, etc., mas descontando da área total uma parcella de cerca de 20 hectares, que a Companhia já possuía junto á estação de Boa Vista.

A despesa com a compra das terras foi assim repartida:

| | |
|---------------------|--------------|
| Jundiahy | 17:836\$260 |
| Boa Vista | 149:330\$305 |
| Rebouças | 75:963\$655 |
| Tatú | 139:190\$700 |
| Cordeiro | 37:459\$400 |
| Loreto | 109:608\$500 |
| Rio Claro | 401:941\$900 |
| Camaquan | 151:027\$420 |

Total 1.082:358\$140

Em 31 de Dezembro de 1923, havia definitivamente plantadas nos diversos hortos 8.900.000 arvores, das quaes . . . 8.820.000 são eucalyptos, occupando uma área de 7.206 hectares, ou 2.977 alqueires. Restava-nos plantar, então, a área de 1.319,5 hectares, ou 545 alqueires, repartida pelos hortos de Boa Vista, Rio Claro e Camaquan, área esta sufficiente para completar os dez milhões de arvores com que a Companhia tenciona encerrar as suas plantações, e sem neste numero incluir o das arvores que já foram e deverão ser eliminadas nos desbastes, ou que vão perecendo por diversas causas. Estão terminadas as plantações dos hortos de Jundiahy, Rebouças, Tatú, Cordeiro e Loreto.

Comparando-se os totaes das plantações feitas, respectivamente, até 31 de Dezembro de 1922 e até egual data de 1923, vê-se que, ao terminar o ultimo, havia plantadas mais 394.000 arvores do que no anno anterior. Este numero, porém, não indica exactamente o de arvores plantadas em 1923, mas apenas o saldo que ficou depois de descontadas as que já foram supprimidas por falhas, morte ou por necessidades culturaes.

Em vista de ter sido resolvido plantar sómente dez milhões de eucalyptos, até attingir o periodo da conveniente exploração das plantações mais antigas, o numero de arvores a plantar para perfazer aquelle total será dividido pelo de annos que nos faltam para chegar áquella época, depois de accrescido do das arvores que forem sendo annualmente eliminadas por necessidades culturaes, desbastes, falhas, morte, córtes de experiencias, etc.

Para isso, plantaremos annualmente 200.000 eucalyptos, supprimindo 100.000, entre falhas e desbastes, das plantações anteriores, o que nos dará um saldo annual de 100.000 arvores, ou sejam ainda dez annos para ficar concluida esta primeira parte do nosso programma.

No corrente anno, deverão ser desbastadas as plantações dos hortos de Loreto, Rio Claro e Camaquan; em 1925, as de Rebouças, Tatú e parte de Boa Vista, e assim successivamente, de modo a chegarmos á data da exploração industrial e em larga escala com o total exacto de dez milhões de arvores seleccionadas.

Damos a seguir o numero total de arvores plantadas em 31 de Dezembro de cada um dos diversos annos de vida do

Serviço Florestal e sua differença sobre o total dos annos anteriores:

| ANNOS | N.º de arvores | Differença a mais sobre anno anterior |
|-------|----------------|---------------------------------------|
| 1904 | 16.050 | --- |
| 1905 | 27.560 | 11.510 |
| 1906 | 39.455 | 11.895 |
| 1907 | 46.223 | 6.768 |
| 1908 | 60.000 | 13.777 |
| 1909 | 85.600 | 25.600 |
| 1910 | 188.400 | 102.800 |
| 1911 | 321.612 | 133.212 |
| 1912 | 575.337 | 253.725 |
| 1913 | 685.863 | 110.526 |
| 1914 | 958.460 | 272.597 |
| 1915 | 1.210.460 | 252.000 |
| 1916 | 2.114.380 | 903.920 |
| 1917 | 3.502.100 | 1.387.720 |
| 1918 | 5.187.600 | 1.685.500 |
| 1919 | 6.881.400 | 1.693.800 |
| 1920 | 7.905.800 | 1.024.400 |
| 1921 | 8.405.000 | 499.200 |
| 1922 | 8.506.000 | 101.000 |
| 1923 | 8.900.000 | 394.000 |

O seguinte quadro, em que vêm mencionadas as plantações em 31 de Março de cada anno, data do encerramento do periodo de plantio, mostra mais claramente a marcha dos nossos trabalhos, a partir da época em que o Serviço Florestal, terminada a sua phase experimental de cinco annos, passou a constituir um novo departamento da Companhia:

| Hortos | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 |
|-----------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Jundiaby | 32.000 | 32.000 | 32.000 | 32.000 | 32.000 | 32.000 | 32.000 | 40.000 | 40.000 | 40.000 | 40.000 | 40.000 | 35.000 | 35.000 | 25.000 | 35.000 |
| Boa Vista | 20.000 | 29.000 | 29.000 | 46.600 | 46.600 | 46.600 | 46.600 | 68.700 | 75.000 | 129.500 | 179.500 | 329.500 | 320.000 | 320.000 | 330.000 | 700.000 |
| Rebouças | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 461.450 | 896.450 | 1.200.000 | 1.200.000 | 1.250.000 | 1.260.000 |
| Tatú | — | — | — | — | — | — | — | 28.100 | 276.000 | 447.500 | 606.000 | 776.000 | 900.000 | 860.000 | 875.000 | 880.000 |
| Cordeiro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 80.000 | 80.000 | 190.000 | 200.000 | 260.000 | 380.000 | 395.000 |
| Loreto | — | — | — | 41.100 | 89.700 | 168.900 | 285.400 | 358.400 | 678.050 | 738.100 | 147.150 | 988.150 | 990.000 | 990.000 | 850.000 | 850.000 |
| Rio Claro | 600 | 28.100 | 181.800 | 274.500 | 486.300 | 550.200 | 610.700 | 785.000 | 1.616.850 | 2.74.700 | 2.451.800 | 2.775.800 | 3.050.000 | 3.000.060 | 3.000.000 | 3.000.000 |
| Camaquã | — | — | — | — | — | — | — | — | 140.000 | 406.000 | 759.900 | 1.009.900 | 1.850.000 | 1.650.000 | 1.700.000 | 1.700.000 |
| Totales | 62.400 | 84.100 | 192.800 | 894.200 | 604.600 | 792.700 | 954.700 | 1.220.200 | 2.720.400 | 4.115.800 | 5.625.800 | 7.800.800 | 8.045.000 | 8.315.000 | 8.320.000 | 8.820.000 |

Tendo a Companhia despendido, até 31 de Dezembro de 1923, com o seu Serviço Florestal, fóra o custo das terras, 5.657:685\$018 e existindo, então, nos seus hortos 8.900.000 arvores, vê-se que cada uma lhe ficou, em média, por 635 réis, comprehendidas todas as despesas de custeio, etc., feitas desde o inicio dos trabalhos, em principios de janeiro de 1904, ha longos vinte annos. Menor seria ainda o preço médio de cada arvore se o encarecimento geral da vida e de materiaes, sobretudo nos ultimos annos, não tivesse obrigado a Companhia a adquirir aquelles por preços muito mais elevados e a augmentar de mais de 40 % os jornaes e ordenados de todos os seus empregados.

E' preciso tambem levar em conta os melhoramentos realizados nos terrenos adquiridos, as suas bemfeitorias, a valorização natural das terras, cerca de 20.000 caféeiros restaurados e de boa producção, toda a alfaia agricola que possuimos e 560 cabeças de gado bovino, cavallar, muar e ovino. Convem ainda asignalar que todos os hortos se acham cercados por cerca de arame farpado, numa extensão de mais de 168.000 metros, e de que os seus terrenos estão livres de formigas, cuja extincção custou cerca de 250:000\$000, pois que sómente em sulfureto de carbono, ingradiante arsenical e machinas para a sua applicação gastámos 110:649\$580, como se verifica a seguir:

| | |
|-----------------|--------------|
| 1904 | 468\$440 |
| 1905 | 534\$880 |
| 1906 | 508\$200 |
| 1907 | 477\$120 |
| 1908 | 427\$160 |
| 1909 | 392\$860 |
| 1910 | 359\$920 |
| 1911 | 2:109\$960 |
| 1912 | 3:014\$400 |
| 1913 | 1:387\$600 |
| 1914 | 2:767\$200 |
| 1915 | 2:234:200 |
| 1916 | 7:175\$400 |
| 1917 | 16:733\$400 |
| 1918 | 12:319\$120 |
| 1919 | 20:293\$800 |
| 1920 | 16:839\$000 |
| 1921 | 10:911\$520 |
| 1922 | 7:593\$700 |
| 1923 | 4:091\$700 |
| Total | 110:649\$580 |

Felizmente, a despesa annual com a aquisição e applicação de formicidas tende a diminuir consideravelmente, porque, mesmo nos terrenos que ainda falta plantar, já os formigueiros

foram atacados e destruidos e pouco mais nos resta que impedir a formação de novos, provenientes de igás sahidos dos terrenos limitrophes. E' contristador ter que assignalar que a maior parte dos nossos formicidas foi empregada na extincção de formigueiros em terrenos alheios, nas vizinhanças dos hortos.

Não deixa de ser interessante comparar-se o preço médio de cada arvore plantada nos diversos annos de vida do Serviço Florestal e verificar a enorme differença logo que terminou a phase experimental e que foi iniciada a cultura em larga escala:

| | | | |
|-----------|-------------|------|--------|
| Até 31 de | Dezembro de | 1908 | 2\$362 |
| " " | " " | 1909 | 2\$008 |
| " " | " " | 1910 | 1\$177 |
| " " | " " | 1911 | \$808 |
| " " | " " | 1912 | \$805 |
| " " | " " | 1913 | \$873 |
| " " | " " | 1914 | \$845 |
| " " | " " | 1915 | \$811 |
| " " | " " | 1916 | \$550 |
| " " | " " | 1917 | \$475 |
| " " | " " | 1918 | \$429 |
| " " | " " | 1919 | \$428 |
| " " | " " | 1920 | \$466 |
| " " | " " | 1921 | \$529 |
| " " | " " | 1922 | \$599 |
| " " | " " | 1923 | \$635 |

Calculamos que ao terminar dentro de dez annos, a plantação de dez milhões de eucalyptos, cada um deverá ficar á Companhia por 1\$000, com uma idade média de vinte annos.

Mesmo que nessa idade cada eucalypto produza apenas meio metro cubico de madeira, ou sómente 10 dormentes de bitola larga, produção muitissimo inferior á que tem sido obtida nas innumeradas experiencias a que temos procedido, a Companhia obterá 20 vezes o valor despendido, sendo ainda, para isso, necessario que aquelles materiaes conservem o seu preço actual, o que é de todo improvavel, deante da escassez cada vez maior da madeira no nosso Estado.

Para mostrar quão baixo é o nosso calculo, bastará assignalar que, na fazenda Campo Alto, em Araras, hoje pertencente ao Snr. Dr. Martinho da Silva Prado, de eucalyptos de 10 a 11 annos obtivemos, em 1909, uma média de 7 dormentes e cerca de um metro cubico de lenha por arvore; e nas plantações da "The Tharsis Sulphur and Cooper Co Ltd., no sul da Hespanha, em Huelva, que visitámos em 1922, em condições de sólo, desenvolvimento e trato cultural muito infe-

riores ás nossas, é de 17 o numero médio de dormentes produzidos por arvores de 25 annos.

Vejam os agora a despesa feita, até 31 de Dezembro de 1923, por arvore em cada horto e a idade da sua mais velha plantação :

| | | |
|---------------------|----------------|--------|
| Jundiahy . . . | 19 annos . . . | 4\$500 |
| Boa Vista . . . | 17 " . . . | \$360 |
| Rebouças . . . | 5 " . . . | \$434 |
| Tatú | 8 " | \$469 |
| Cordeiro | 6 " | \$274 |
| Loreto | 12 " | \$956 |
| Rio Claro | 14 " | \$603 |
| Camaquan | 6 " | \$435 |

Como ficou dito em outro lugar, de 18 de Janeiro de 1904 a 31 de Dezembro de 1923, despendeu a Companhia com o seu Serviço Florestal a importancia de 5.657:685\$018, assim discriminada durante aquelle lapso de tempo :

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Até 31 de Dezembro de 1908 | 148:106\$832 |
| Em 1909 | 32:952\$054 |
| " 1910 | 40:118\$098 |
| " 1911 | 57:294\$015 |
| " 1912 | 130:702\$640 |
| " 1913 | 180:609\$390 |
| " 1914 | 196:488\$205 |
| " 1915 | 156:023\$670 |
| " 1916 | 245:055\$989 |
| " 1917 | 475:281\$716 |
| " 1918 | 561:246\$804 |
| " 1919 | 721:328\$650 |
| " 1920 | 739:728\$289 |
| " 1921 | 762:098\$936 |
| " 1922 | 653:988\$635 |
| " 1923 | 556:661\$095 |

Assim distribuidas pelas seguintes verbas :

| | |
|---------------------------|----------------|
| Administração | 762:511\$100 |
| Jundiahy | 175:816\$960 |
| Boa Vista | 265:143\$819 |
| Rebouças | 546:638\$360 |
| Tatú | 412:720\$787 |
| Cordeiro | 108:549\$370 |
| Loreto | 812:544\$543 |
| Rio Claro | 1.809:451\$466 |
| Camaquan | 739:947\$613 |
| Despesas Geraes | 24:361\$000 |

Vejamos as despesas destas differentes parcelas nos ultimos quatro annos:

| | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 |
|-------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Administração | 66:240\$000 | 87:960\$000 | 91:460\$000 | 90:560\$000 |
| Jundiahy | 2:616\$350 | 8:579\$100 | 4:324\$400 | 4:214\$900 |
| Boa Vista | 28:138\$150 | 29:905\$450 | 21:565\$850 | 54:496\$000 |
| Rebouças | 72:900\$200 | 149:191\$100 | 77:437\$850 | 51:609\$410 |
| Tatú | 98:180\$550 | 93:237\$998 | 38:894\$325 | 27:255\$200 |
| Cordeiro | 13:518\$000 | 22:972\$370 | 28:463\$500 | 38:000\$000 |
| Loreto | 96:315\$800 | 86:166\$860 | 86:899\$730 | 45:678\$920 |
| Rio Claro | 186:572\$589 | 127:689\$058 | 147:247\$620 | 170:890\$065 |
| Camaquan | 180:855\$650 | 150:597\$000 | 145:334\$360 | 70:956\$600 |
| Desp. Geraes | 3:200\$000 | 5:800\$000 | 12:361\$000 | 3:000\$000 |
| Total | 739:723\$289 | 762:098\$936 | 653:988\$635 | 556:661\$095 |

Com excepção de dois hortos, a despesa decresceu consideravelmente comparada com a dos annos anteriores. Nos dois hortos em que se nota augmento, este se explica, no de Boa Vista, por ter allí sido feita a plantação de cerca de 350.000 eucalyptos e, no de Rio Claro, por aquisições feitas fóra da verba de custeio e que, no entanto, figuram na relação acima. Assim, por exemplo, adquirimos para o horto de Rio Claro, em 1923, 2 autos-caminhões, fizemos a installação de luz e força electrica, o assentamento de uma grande serra vertical, a construcção de uma casa para o auxiliar do Chefe do Serviço e de outra para laboratorio e museu florestaes, e a aquisição de cem eguas, tudo pela quantia de 65:000\$000, o que mostra que a despesa de custeio naquelle horto foi verdadeiramente de 105:890\$000, inferior á de 1922, e não a que figura no quadro acima.

Ao lado das suas plantações de eucalyptos, possui o Serviço Florestal culturas de outras essencias indigenas e exoticas, num total de 80.000 arvores, para estudo, assim disseminadas pelos hortos:

| | |
|---------------------|--------|
| Jundiahy | 4.115 |
| Boa Vista | 11.450 |
| Loreto | 19.945 |
| Rio Claro | 44.490 |

As essencias brasileiras estão representadas por 83 especies diversas, figurando entre ellas exemplares das melhores madeiras da nossa flora, que poderão fornecer, mais tarde, sementes para a obtenção de mudas que as perpetuem. Ao

mesmo tempo, servem estas culturas para o estudo da flora lenhosa brasileira, que já ha annos iniciámos, e para demonstração dos motivos que levaram a Companhia a dar preferencia ao eucalypto para a formação do seu consideravel patrimonio florestal.

Além das suas plantações florestaes, mantem este Serviço em cultura cerca de 20.000 caféeiros, não só como fonte de renda, mas tambem como campo experimental e de estudo.

Nas diversas fazendas velhas que a Companhia adquiriu para o estabelecimento da sua cultura florestal, chegámos a manter em cultura cerca de 400.000 caféeiros, que foram sendo abandonados em virtude da sua manifesta decadencia e á medida que se foram tornando necessarios para as culturas florestaes os terrenos que occupavam. Assim mesmo, a titulo de experiencia, resolvemos fazer as plantações de eucalyptos nos intervallos das linhas de caféeiros, salvo onde o numero de pés vivos era tão pequeno que não aconselhava a sua conservação, de modo a aproveitar durante os primeiros annos ainda algum producto e diminuir, assim, as despesas com a plantação e manutenção daquellas arvores.

Sem querer affirmar categoricamente que a consociação destas duas plantas melhores os talhões de café, parece-nos, todavia, que em muitos casos ella se torna benefica, pois possuímos hoje caféeiros de bello aspecto e com relativa carga, que, além de feios e definhados, anteriormente á plantação de eucalyptos, pouquissimo ou quasi nada produziam. Nos tres ultimos annos colhemos, em alqueires de 50 litros:

| | 1921 | 1922 | 1923 |
|---|-------|-------|-------|
| Nos talhões de caféeiros isolados . . . | 3.628 | 666 | 2.138 |
| ” ” ” ” e/eucalyptos . . . | 963 | 765 | 1.960 |
| Total . . . | 4.591 | 1.431 | 4.098 |

Desde 1917 vimos fazendo estudos a este respeito, registrando cuidadosamente as produções dos talhões isolados, com plantações de eucalyptos, sua edade, natureza do terreno, etc., de modo a poder, dentro de alguns annos, ter esta questão perfeitamente esclarecida. Parece-nos extemporaneo qualquer pronunciamento a tal respeito.

Desde 1909 até 31 de Dezembro de 1923, os cafezaes do Serviço Florestal produziram 62.652 arrobas, que renderam, livres de fretes e commissões, 675:619\$750, ou uma média de 10\$783 por arroba.

Da colheita de 1923, sómente foram vendidas 493 arrobas, das 2.540 produzidas, devido á limitação das entradas

de café em Santos. Nos mezes de Fevereiro e Abril do corrente anno, foram vendidas mais 1.260 arrobas, por 38:800\$400, o que eleva a renda obtida dos cafezaes do Serviço Florestal a 714:420\$150.

Em 1923, a renda total das diversas culturas mantidas por este departamento e da venda de lenhas e madeiras dos mattos que vão sendo derrubados e substituidos por eucalyptaes foi de 64:236\$010, e, desde que esta medida foi adoptada pela Companhia, de 1.384:796\$325. Vê-se por aqui que a renda retirada das terras adquiridas para o Serviço Florestal pagou amplamente o preço da sua aquisição, tendo ainda deixado um saldo superior a 300 contos.

Esta renda foi fornecida pelos diversos hortos como indica o seguinte quadro:

| | |
|---------------------|----------------|
| Jundiaby | 57:148\$279 |
| Boa Vista | 18:805\$700 |
| Rebouças | 2:397\$800 |
| Tatú | 34:721\$181 |
| Cordeiro | 39:205\$554 |
| Loreto | 126:747\$080 |
| Rio Claro | 1.004:914\$341 |
| Camaquan | 100:856\$390 |
| Total. | 1.384:796\$325 |

Os viveiros do horto de Rio Claro, durante o anno findo, forneceram mudas apenas para as suas proprias plantações, novas, e para replanta das falhas das que haviam sido feitas no anno anterior.

Pelas razões já expostas no ultimo relatorio, pareceu-nos mais conveniente não só estabelecer pequenos viveiros em cada horto, mas tambem localizal-os quanto possivel junto ás plantações a fazer, com enorme economia de tempo, transporte e grandes vantagens para os trabalhos. Com o estabelecimento dos canteiros dos viveiros junto ou proximo do local das novas plantações podemos, em parte, evitar o emprego de caixotes de madeira para a transplantação das mudas, fazendo-a directamente, em dias chuvosos e encobertos, para o local definitivo. A madeira tem encarecido sensivelmente e as taboas serradas que, a principio, nos eram fornecidas á razão de 490 réis por caixote, subiram no ultimo anno a 1\$350 e custam actualmente 2\$000. Além disto, a sua qualidade deixa tambem muito a desejar. Primitivamente, era serrada especialmente para tal fim, ao passo que, actualmente, são neste mister apro-

veitados restos, refugos e sobras, dando em resultado uma sensível diminuição na duração dos caixotes.

E' preciso ainda notar que o preço de 2\$000 é o das taboas serradas e postas em vagão em São Paulo, correndo por nossa conta o seu transporte, pregos e pregação. Em vista disto, procurámos, como ficou dito, um meio de evitar quanto possível o emprêgo de caixotes na transplantação, utilizando para isso, onde a sua supressão não é possível, as caixas em que vêm acondicionadas as latas de gasolina e cujo trabalho consiste apenas em serral-as ao meio, com economia de pregos e da pregação. Consumimos, em média, 500 caixas de gasolina por anno, nos nossos automoveis e auto-caminhões, o que nos fornece 1.000 caixotes para mudas, annualmente, de boa madeira, mais reforçados e de longa duração.

Onde as plantações estão a cargo de empreiteiros, fica tambem a seu cuidado a producção e fornecimento de mudas, recebendo por isso mais 20 réis por arvore plantada.

Os viveiros estabelecidos nos diversos hortos, em 1923, consumiram 28.200 grammas de sementes de eucalyptos e, desde que começámos, em 1916, a empregar sementes das nossas proprias plantações, exactamente 800 kilos, o que representa para o Serviço Florestal uma economia consideravel, pois que a 50\$000 o kilo, preço por que anteriormente as adquirimos no estrangeiro teriamos despendido 40:000\$000, sem levar em consideração a melhor qualidade das sementes, sua perfeita identificação, etc.

Além de ter feito uma boa economia, este departamento conseguiu ainda obter outros lucros com a venda de sementes a particulares, prestando ao mesmo tempo inestimavel serviço aos plantadores de aucalyptos, não só por cedel-as a baixo preço, mas tambem por serem colhidas com todo o cuidado em arvores seleccionadas, sãs, vigorosas, adultas e perfeitamente aclimadas.

Assim, por exemplo, uma das melhores casas vendedoras de sementes da Europa, pelo seu ultimo catalogo, de 1923-1924, para as especies de eucalyptos mais apropriadas ao nosso paiz indica preços, por kilo, que, ao cambio actual, variam de 65\$000 a 140\$000, ao passo que as que vendemos têm, como preço médio, 40\$000, sendo de 50\$000 as mais caras e, assim mesmo, em numero muito reduzido, de tres apenas. Além disto, nunca será demais encarecer o facto de serem colhidas em arvores eridas no nosso proprio paiz e sempre frescas, o que têm enorme importancia, sabido como é que as sementes de eucalyptos perdem rapidamente a sua faculdade germinativa.

Por experiencias aqui feitas, verificámos que, ao fim de tres mezes, já começa a ser sensível a differença, que pôde ser, então, computada em cerca de 8 %.

A venda de sementes a particulares produziu até Dezembro de 1923 o seguinte rendimento, livre da commissão do agente:

| | | |
|---------------|---------------------|--------------------|
| Em 1916 . . . | 50,0 kgs. | 1:402\$300 |
| „ 1917 . . . | 192,0 „ | 5:358\$190 |
| „ 1918 . . . | 217,5 „ | 6:855\$870 |
| „ 1919 . . . | 594,2 „ | 16:279\$845 |
| „ 1920 . . . | 309,2 „ | 8:713\$750 |
| „ 1921 . . . | 326,0 „ | 9:648\$060 |
| „ 1922 . . . | 310,0 „ | 10:003\$100 |
| „ 1923 . . . | 448,1 „ | 11:306\$300 |
| | 2.447,0 kgs. | 69:567\$415 |

e, incluindo as que foram utilizadas no proprio Serviço, 3.247 kilos por 109:567\$415.

No primeiro trimestre do corrente anno já foram vendidos 181.340 grammas por 5:128\$100, o que nos leva a crêr que 1924 será o anno de maior venda. De facto, cada vez mais são procuradas as nossas sementes e desde ha dois annos vimos recebendo pedidos do estrangeiro, notadamente da Argentina, Chile e Portugal.

A cultura do eucalypto tem-se desenvolvido consideravel e animadoramente no nosso paiz e poderemos, sem erro ou exaggero, calcular em 20.000.000 o numero de arvores plantadas nos ultimos annos, sómente no Estado de São Paulo, inclusive as da Companhia Paulista, e em mais do dobro o total das plantações de todo o paiz, resultado, incontestavelmente, do exemplo dado por esta empresa ferro-viaria.

Como deixámos assignalado no ultimo relatorio, a titulo de estudo, estabelecemos no horto de Rio Claro, em 27 de Outubro de 1920, uma série de talhões compassados respectivamente de 2 a 6 metros, em quadra, com a mesma especie de eucalypto, (*E. tereticornis*), em identicas condições de solo e sub-mettidos ao mesmo tratamento cultural. O motivo que nos levou a assim proceder ficou amplamente explanado naquelle relatorio. O seguinte quadro resume o resultado das observações

feitas em 27 de Outubro último, ao completarem 3 annos estes talhões:

| | Talhões compassados de | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 2 mts. | 3 mts. | 4 mts. | 5 mts. | 6 mts. |
| Numero de plantas | 903 | 406 | 242 | 223 | 210 |
| Área em mts. ² | 3.360 | 3.276 | 3.360 | 4.218 | 5.832 |
| Altura minima | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| „ média | 9,39 | 10,00 | 8,41 | 8,41 | 7,04 |
| „ maxima | 14,50 | 14,00 | 11,50 | 11,50 | 11,00 |
| Diametro minimo | 0,020 | 0,020 | 0,020 | 0,020 | 0,020 |
| „ médio | 0,085 | 0,099 | 0,101 | 0,101 | 0,081 |
| „ maximo | 0,170 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,170 |

Mais evidente é ainda o inconveniente das plantações á grande distancia, se fôr encarado o seu lado economico, mesmo que se leve em consideração apenas a despesa effectuada com o trato indispensavel á boa conservação dos povoamentos, como nol-o indica o seguinte quadro:

| | Talhões compassados de | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|----------|----------|----------|----------|
| | 2 mts. | 3 mts. | 4 mts. | 5 mts. | 6 mts. |
| Área em mts. ² | 3.360 | 3.276 | 3.360 | 4.218 | 5.832 |
| 1. ^a carpa | 7\$740 | 12\$000 | 11\$440 | 25\$200 | 30\$000 |
| 2. ^a carpa | 5\$000 | 6\$500 | 14\$500 | 16\$000 | 25\$000 |
| 3. ^a carpa | 6\$600 | 6\$500 | 10\$200 | 17\$400 | 25\$800 |
| 4. ^a carpa | 7\$200 | 8\$100 | 7\$200 | 17\$780 | 23\$400 |
| 5. ^a carpa | 4\$950 | 4\$950 | 9\$000 | 13\$950 | 15\$750 |
| Total de 5 carpas | 31\$490 | 38\$050 | 52\$340 | 90\$330 | 119\$950 |
| Despesa por hectare: | | | | | |
| 1. ^a carpa | 22\$142 | 36\$466 | 34\$047 | 59\$743 | 51\$440 |
| 2. ^a carpa | 14\$880 | 19\$980 | 43\$150 | 38\$000 | 42\$970 |
| 3. ^a carpa | 19\$642 | 17\$185 | 30\$357 | 41\$488 | 44\$238 |
| 4. ^a carpa | 21\$428 | 24\$722 | 21\$428 | 42\$152 | 40\$123 |
| 5. ^a carpa | 14\$732 | 15\$110 | 26\$775 | 33\$075 | 27\$000 |
| Total por hectare | 92\$824 | 113\$463 | 155\$757 | 214\$458 | 205\$771 |
| Média por carpa e por hectare | 18\$565 | 22\$692 | 31\$151 | 42\$891 | 41\$154 |

Convem assignalar que se trata de plantações ainda novas, de pouco mais de tres annos, e que, por isso, a differença no custeio de cada parcella não é tão notavel como deverá tornar-se dentro de pouco tempo. De facto, a partir do quarto anno, os dois primeiros talhões deverão dispensar qualquer

carpa ou limpeza, ao passo que todos os outros, de maior compasso, necessitarão de taes cuidados ainda durante varios annos. Presentemente, o primeiro talhão, plantado a dois metros, já se mostra em condições de atravessar todo o proximo periodo da secca sem mais nenhuma carpa, ao passo que os demais terão de ser carpados dentro de um mez, no maximo.

O exame attento dos quadros publicados acima mostrará que o Serviço Florestal tem procedido criteriosamente na escolha do compasso de plantação e que o que foi adoptado para a grande maioria das suas culturas, de 2^m,50, é o que, de facto, melhor se coaduna com a essencia preferida, natureza do nosso clima e sólo e fins e applicação que temos em vista para a sua madeira.

Ha muito tempo vimos procedendo a estudos e experiencias com o fim de verificar se nos será possível baratear o êusteiio dos eucalyptaes já formados, o que constitue, sem duvida, a mais avultada verba das despesas do Serviço Florestal.

Até o terceiro anno, essas plantações requerem cuidados especiaes, que não devemos nem podemos dispensar, tanto mais que já estão sendo feitos por preços minimos e, na sua grande maioria, taes como se pagavam ateriormente á guerra. Após aquella idade, porém, a vegetação que reveste os terrenos dos eucalyptaes, embora pouco prejuizo traga ás arvores, sob o ponto de vista cultural, precisa ser removida pelo enorme perigo que constitue nos casos de incendio.

Apesar da abertura de *aceiros* circundando as plantações e de *arrifes* dividindo-as, e da vigilancia exercida no periodo da secca, que se prolonga por seis mezes, é quasi impossivel evitar as fagulhas das locomotivas e mãos criminosas, visto que os hortos estão todos situados á margem das linhas ferreas, numa extensão superior a 27 kilometros, e são atravessados em grande extensão por estradas publicas de rodagem.

O meio que nos pareceu mais efficaç foi o do aproveitamento para pastagens da vegetação rasteira que reveste completamente os terrenos dos nossos eucalyptaes. A principio, essa vegetação, era quasi exclusivamente, constituída por sapé; mas, á medida que os eucalyptos iam enriquecendo as terras com as folhas e raminhos que delles se desprendem, e que, segundo observação que fizemos, andam por mais de 30.000 kilos por alqueire e por anno, essa vegetação se foi transformando, sem a nossa intervenção, passando a predominar, com grande vigor e pujança, o capim catingueiro. Estas pastagens, que, mesmo em eucalyptaes de 15 annos, continuam a apresentar magnifico aspecto, tem a enorme vantagem de se manter verde durante todo o anno, mesmo no periodo da maior secca, e de

resistir perfeitamente aos frios mais intensos do nosso inverno, o que facilmente se comprehende, protegidas como estão sob o coberto do arvoredos.

Restava saber qual a especie de gado que melhor se daria em taes condições, preenchendo igualmente o fim que tinhamos em vista.

Começamos pela criação de ovinos, adquiridos no nosso Estado, no Rio Grande do Sul e no Uruguay, mas sem resultado satisfactorio não só porque os carneiros se dão mal no nosso clima quente e humido, mas tambem porque preferem pastos de vegetação rasteira e nos eucalyptaes os capins de desenvolvem com extraordinaria pujança. Além disto, é grande o numero de molestias que atacam os ovinos, o que obriga a cercal-os de cuidados impraticaveis nas circumstancias em que precisaríamos estabelecer a sua criação.

O gado bovino, que a principio, pareceu resolver satisfactoriamente o problema, apresenta, porém, grande inconveniente e que é o de ser atrozmente perseguido por bernes em pastos arborizados.

Além dos animaes do proprio Serviço Florestal e dos pertencentes a empregados e colonos, durante muito tempo tivemos grande quantidade de cabeças de gado vaccum pastando nos eucalyptaes, alugados para esse fim. Infelizmente, pudemos sempre verificar aquelle grave inconveniente, que, além de castigar os animaes, deprecia enormemente o couro.

A solução, finalmente, parece-nos, foi achada no gado cavallar e muar, que não é quasi perseguido por bernes, tudo come, espesinha e destroe. Fizemos experiencias neste sentido e o resultado não podia ser mais animador. Adquirimos 400 eguas e meia duzia de jumentos e repartimo-l'as pelos hortos de Rio Claro, Loreto, Tatú e Camaquan. Em média, cada egua nos ficou em 100\$000. Uma vez, como tudo nos leva a suppôr, provada a vantagem da medida adoptada, iremos fazendo a necessaria selecção, de modo a termos, dentro de pouco tempo, récuas de animaes escolhidos e cujos productos pagarão largamente o que dependemos com a aquisição deste gado.

Verificámos que cada egua limpa, em média, mais de um alqueire de pasto por anno. Se ha plantações em que duas roçadas a foice são sufficientes e podem ser feitas a 15\$000 por mil pés e por vez, ou sejam 30\$000, por milheiro e por anno, outras ha em que, pelo espaçamento dos eucalyptos e pelo grande desenvolvimento do capim, aquelle numero é insufficiente e nem por 50\$000, annualmente, podem ser tratadas. Como, em média, cada alqueire comporta 3.872 arvores e necessita de duas roçadas, a 30 réis por pé, vemos que é de 116\$260 a despesa annual por alqueire, na melhor das hypotheses.

Feito este serviço pelas nossas eguas, cada uma nos deixará um saldo, no fim do anno, de 16\$260, ficando inteiramente pago o preço da sua compra.

E' preciso, todavia, notar que a roçada não remove a vegetação, que, emquanto não apodrece, ficando secca, constitue ainda maior perigo de incendio, ao passo que os animaes a comem e ainda estrumam o terreno, concorrendo para a melhoria das plantações e do sólo.

Uma das questões mais importantes para nós, neste momento, é a da fixação da época em que deverão ser feitos os primeiros desbastes, de maneira a conceder ás arvores dos massiços maior área de terreno e maior espaço para o desenvolvimento da sua ramada, e consequentemente, mais rápido e maior crescimento da sua massa lenhosa.

A principio, *a ratione*, pareceu-nos que, para as plantações a 2^m,50, em quadra, a idade mais conveniente para esse tratamento cultural seria de 6 para 7 annos, e nas plantações a 3^m,00, entre 9 e 10 annos. De modo a poder estudar convenientemente o assumpto, iniciámos desbastes em varios talhões e entre elles, em maior escala, num de 9 annos completos, de *E. rostrata*, a 3 metros de distancia. Para isso, escolhemos duas parcelas perfeitamente semelhantes, fazendo executar em uma dellas um desbaste moderado, de 25 % das arvores existentes, mais ou menos, e deixando a outra tal qual estava. Nessa occasião foram feitas medições cuidadosas, tomando-se o diametro de cada arvore a 1^m,50 e a 5^m,40 do sólo. Passados tres annos e meio, em março p. findo, foi feita nova medição, obtendo-se o seguinte resultado:

As arvores da parcella desbastada augmentaram, em média, no diametro

| | |
|--|---------|
| a 1 ^m ,50 do sólo | 0m,0265 |
| " 5 ^m ,40 " " | 0,00224 |

e na parcella não desbastada

| | |
|--|--------|
| a 1 ^m ,50 do sólo | 0,0057 |
| " 5,40 " " | 0,0173 |

isto porque as arvores inferiores que permaneceram na parte que não soffreu desbaste concorrem para abaixar consideravelmente a média, ao passo que na primeira parcella, com o desbaste, foram eliminados os individuos mais finos, rachiticos, etc. Se, porém, descontarmos da parcella que não soffreu aquella operação cultural tantas arvores quantas as que foram

eliminadas da primeira, de modo que ambas apresentem igual numero de eucalyptos, veremos que são os seguintes, respectivamente, os diâmetros médios:

Parcela desbastada

| | |
|-------------------|--------|
| a 1m,50 | 0,1930 |
| " 5,40 | 0,1735 |

parcela não desbastada

| | |
|-------------------|--------|
| a 1m,50 | 0,2319 |
| " 5,40 | 0,2043 |

por onde se vê que esta apresenta no diâmetro médio sobre aquella os seguintes augmentos

| | |
|-------------------|--------|
| a 1m,50 | 0,0389 |
| " 5,40 | 0,0308 |

pelo que não é difficil concluir que o desbaste feito aos 9 annos em plantações de 3 metros por 3 metros em nada melhorou as arvores, tendo sido eliminadas em pura perda 25 % das existentes. Isto vem mais uma vez confirmar quão disparatado teria sido seguir os conselhos e criticas dos que nos censuravam e censuram por não termos feito as plantações da Companhia a 6 metros por 6 metros e até a 10 metros por 10 metros.

O tempo vae-se encarregando de mostrar que procedemos criteriosamente não ouvindo ás opiniões dos sylvicultores da Rua 15 de Novembro e adjacencias.

Em vista dos resultados obtidos nos estudos e observações que vimos fazendo, pareceu-nos mais vantajoso proceder a uma limpeza na ramagem dos individuos dos nossos massiços, conhecida em sylvicultura por *derrama* ou *derramagem* (a que os francezes chamam *élagage* e os hespanhoes *ramoneo*), e que equivale a um verdadeiro desbaste, com a vantagem de não sacrificar nenhuma arvore dos povoamentos, melhorar as suas condições de vegetação, eliminar os ramos tortos, bifurcados e inuteis e fornecer productos de facil collocação, cuja venda paga amplamente a operação e deixa ainda consideravel saldo.

Iniciámos este serviço em Julho do ultimo anno e na *derrama* de cerca de 200.000 eucalyptos, no horto de Rio Claro, obtivemos 4.343^{ms},³ de lenha, que renderam, 40 :000\$060. Igual operação vai sendo effectuada, com identico resultado, nos hortos de Jundiah y e Tatú. Quasi toda a lenha assim obtida, que a principio era vendida a 9\$000 para uso domestico, é

agora fornecida, a 10\$000 o metro, ás olarias das proximidades das nossas plantações, com magnifico resultado.

Como o horto de Rio Claro tem 3.000.000 de arvores, é facil de vêr que sómente a sua derrama deverá fornecer-nos cerca de 600:000\$000, sem que para tanto se torne necessario sacrificar uma só arvore!

Parece-nos convir fazer aqui ligeira referencia á nova applicação que surge para a madeira de eucalypto e que promette resolver definitivamente um dos mais importantes problemas do nosso paiz. O Brasil importa do estrangeiro, annualmente, milhares de toneladas de papel e de pasta de madeira para as suas fabricas, no valor de muitas dezenas de milhares de contos.

A questão da producção da materia prima para tão importante industria ainda não foi resolvida entre nós. Varias essencias florestaes indigenas têm sido experimentadas; mas mesmo as de mais alto rendimento apresentam o grave inconveniente da morosidade de crescimento. Assim, por exemplo, o pinheiro nacional — *Araucaria-brasiliana*, apontado como o melhor para tal fim e de que existem grandes reservas num dos Estados meridionaes do paiz, embora de desenvolvimento mais rapido do que o das outras essencias indigenas, apresenta ainda pouca massa lenhosa em não curto lapso de tempo.

Pinhaes de 18 annos, em cultura nos diversos hortos da Companhia Paulista, tinham, em média, uma massa de 168 metros³ de madeira por alqueire, ao passo que eucalyptos de 10 annos dão, tambem como média 830 metros³. Restava, porém, escolher entre as numerosas especies deste genero as que apresentassem os caracteristicos necessarios para o fabrico de papel, taes como rapidez de desenvolvimento, grande quantidade de massa lenhosa, côr clara e bom rendimento em cellulose. Com a assistencia dos Drs. Monteiro Lobato e Armando Negraes, colhemos amostras das especies que nos pareceram mais adequadas a tal fim. Essas amostras, enviadas para São Paulo, foram trabalhadas pelo distincto chimico Dr. Armando Negraes, a cuja gentileza devemos um relatório minucioso e completo das experiencias realizadas e que procuraremos resumir na parte que se refere ao *E. saligna*, especie que satisfez inteiramente ás condições exigidas. A tóra, de uma arvore de 4 annos, depois de descascada, foi reduzida a aparas, num torno, pesadas estas e introduzidas numa auto-clave contendo uma solução de soda-caustica. A quantidade de agua empregada foi a sufficiente para embeber e cobrir completamente as aparas, e a de soda caustica igual a 10 % do peso das aparas,

referido a madeira verde. A auto-clave funcionou durante hora e meia sob a pressão de tres atmosferas. Retirada a massa da auto-clave, foi lavada em uma peneira sob torneira, embebida com agua a ferver e fortemente prensada; até que todo o liquido se escôasse. Estas operações foram repetidas 8 a 10 vezes, até que o liquido escoado se apresentou perfeitamente limpido e sem mais sabor alcalino. A massa foi, em seguida, secca em estufa a 110°.

Obteve-se assim 37 % de cellulose da madeira verde.

Comparemos este resultado com o que foi pelo mesmo propecto chimico obtido com outras essencias indigenas, egualmente referido ao peso da madeira verde:

| | |
|---------------------------|------|
| Caixeta | 22 % |
| Imbaúba | 14 % |
| Jacatirão | 20 % |
| Jangada | 19 % |
| Guapuruvú | 16 % |
| Paineira | 22 % |
| Pinhão paraguay | 16 % |

Conclue o Dr. Negraes por achar, sob o ponto de vista technico, o *E. saligna* extremamente apto para ser transformado em polpa para papel, por via mechanica, polpa esta relativamente melhor e mais economica do que a que elle produz por via chimica.

Veamos agora a enorme importancia que isto representa. Em experiencias levadas a effeito em Rio Claro, com a presença dos Drs. J. Pires do Rio, ex-ministro da Viação, e distincto deputado federal, Monteiro Lobato e M. Lopes de Oliveira Filho, determinámos o peso e volume médios de plantações de *saligna* de 4 a 7 annos a 2 metros de distancia e obtivemos os seguintes dados:

| | 4 annos | 7 annos |
|---------------------------------|-----------|-----------|
| Altura média | 19 metros | 25 metros |
| Vol. médio por arvore | 0m,3/142 | 0m,3/300 |
| Peso médio por arvore | 120 kgs. | 265 kgs. |

o que representa como média por alqueire, e dando-se 20 % para desconto de arvores mortas e falhas:

| | 4 annos | 7 annos |
|-------------------------------------|--------------|----------------|
| Volume total | 681ms3 | 1.440sm3 |
| Peso total | 550.000 kgs. | 1.400.000 kgs. |
| Peso da cellulose, a 35 % | 192*500 " | 510.000 " |

Reduzamos, porém, de 50 % este formidavel resultado, para satisfação dos incredulos, e, ainda assim, teremos como

produção, média por alqueire, de cellulose bruta, a 35 % e não a 37 %, como foi obtida nas experiencias citadas, em numeros redondos:

| | |
|-------------|-------------|
| aos 4 annos | 96.000 kgs. |
| ” 7 ” | 255.000 ” |

Isto, ao preço de 500 réis por kg., representa, respectivamente, os assombrosos rendimentos de 48:000\$000 e 127:500\$000 por alqueire, apesar de todas as deducções feitas e exaggeradamente.

Mensurações cuidadosas feitas em plantações das principaes especies em cultura no horto de Rio Claro, apresentam os seguintes dados até Outubro ultimo, data em que completaram quatro annos os talhões, no minimo de 400 arvores, da nossa collecção de experiencias:

| ESPECIES | Altura média | | | Diámetro médio | | |
|-----------------------------|--------------|--------|--------|----------------|--------|--------|
| | 2 años | 3 años | 4 años | 2 años | 3 años | 4 años |
| Restrata | 6,16 | 10,11 | 11,02 | 0,056 | 0,083 | 0,093 |
| Tereticornio | 6,00 | 8,59 | 9,92 | 0,058 | 0,075 | 0,088 |
| Saligna | 7,16 | 10,65 | 12,23 | 0,076 | 0,088 | 0,102 |
| Longifolia | 5,75 | 9,03 | 9,75 | 0,062 | 0,078 | 0,092 |
| Regnans | 5,00 | 9,65 | 10,30 | 0,035 | 0,052 | 0,071 |
| Botryoides | 6,12 | 9,20 | 11,00 | 0,055 | 0,065 | 0,097 |
| Robusta | 5,50 | 8,74 | 10,35 | 0,056 | 0,069 | 0,103 |
| Globulus | 5,25 | 8,93 | 9,98 | 0,054 | 0,070 | 0,078 |
| Acmeniodes | 5,50 | 7,96 | 9,12 | 0,044 | 0,066 | 0,080 |
| Citriodora | 5,50 | 5,91 | 8,57 | 0,037 | 0,048 | 0,059 |
| Maculata | 4,00 | 5,67 | 8,91 | 0,036 | 0,046 | 0,078 |
| Stuartiana | 6,00 | 8,31 | 9,46 | 0,059 | 0,072 | 0,091 |
| Punctata | 6,65 | 9,65 | 11,55 | 0,070 | 0,079 | 0,103 |
| Resinifera | 5,40 | 9,18 | 10,82 | 0,060 | 0,075 | 0,097 |
| Pilularis | 5,50 | 7,61 | 8,30 | 0,063 | 0,076 | 0,082 |
| Polyanthema | 5,00 | 9,50 | 10,40 | 0,064 | 0,085 | 0,091 |
| Trabuti | 5,75 | 9,85 | 11,31 | 0,070 | 0,089 | 0,099 |
| Macrorryncha | 5,25 | 8,23 | 9,73 | 0,063 | 0,077 | 0,094 |
| Viminalis | 5,66 | 8,38 | 10,03 | 0,051 | 0,067 | 0,081 |
| Siderophloia | 4,50 | 6,36 | 9,81 | 0,043 | 0,065 | 0,076 |
| Corynocalyx | 3,75 | 6,22 | 7,85 | 0,028 | 0,042 | 0,060 |
| Microphylla | 4,00 | 6,49 | 7,77 | 0,033 | 0,050 | 0,069 |
| Rudis | 6,00 | 8,45 | 9,48 | 0,063 | 0,074 | 0,082 |
| Paniculata | 4,66 | 8,77 | 10,26 | 0,052 | 0,073 | 0,094 |
| Melliodora | 6,00 | 8,85 | 9,30 | 0,068 | 0,072 | 0,086 |
| Obliqua | 5,50 | 7,57 | 8,89 | 0,054 | 0,068 | 0,076 |
| Angulosa | 5,00 | 7,34 | 8,94 | 0,054 | 0,065 | 0,079 |
| Erythronema | 4,50 | 6,33 | 7,12 | 0,042 | 0,047 | 0,056 |
| Melanophloia | 3,50 | 5,64 | 6,28 | 0,022 | 0,049 | 0,053 |
| Redunca | 4,50 | 7,55 | 8,35 | 0,049 | 0,069 | 0,079 |
| Crebra | 3,50 | 5,11 | 6,00 | 0,024 | 0,030 | 0,040 |
| Eugenioides | 3,50 | 5,12 | 7,18 | 0,026 | 0,039 | 0,048 |
| Cornuta | 5,00 | 6,70 | 9,00 | 0,050 | 0,080 | 0,086 |
| Exerta | 6,00 | 8,71 | 10,15 | 0,055 | 0,067 | 0,083 |
| Bosistoana | 5,50 | 7,76 | 10,57 | 0,052 | 0,066 | 0,100 |
| Goniocalyx | 5,25 | 7,47 | 9,39 | 0,044 | 0,053 | 0,084 |
| Gomphocephala | 5,00 | 6,70 | 9,56 | 0,054 | 0,064 | 0,076 |
| Gunnii | 4,16 | 6,82 | 7,75 | 0,033 | 0,051 | 0,064 |
| Ficifolia | 4,00 | 8,16 | 9,05 | 0,038 | 0,056 | 0,074 |
| Microcorys | 5,50 | 9,45 | 11,37 | 0,043 | 0,077 | 0,097 |
| Microtheca | 4,00 | 5,74 | 8,98 | 0,028 | 0,038 | 0,055 |
| Gambageana | 4,50 | 7,16 | 8,36 | 0,039 | 0,056 | 0,069 |
| Occidentalis oranensis | 6,50 | 9,37 | 12,17 | 0,069 | 0,094 | 0,107 |
| Haemiphloia | 3,75 | 6,02 | 6,92 | 0,023 | 0,038 | 0,049 |
| Albens | 3,50 | 4,86 | 5,78 | 0,023 | 0,035 | 0,043 |
| Kirtoniana | 7,00 | 9,38 | 12,84 | 0,076 | 0,086 | 0,106 |
| Patentinervis | 6,25 | 8,97 | 10,74 | 0,070 | 0,075 | 0,103 |
| Dawsoni | 4,00 | 5,66 | 7,21 | 0,027 | 0,043 | 0,063 |
| Resinifera var. grandiflora | 6,00 | 9,08 | 10,43 | 0,064 | 0,090 | 0,100 |
| Haemiphloia "microcarpa" | 3,50 | 4,80 | 6,44 | 0,024 | 0,038 | 0,052 |
| Alba | 5,50 | 9,85 | 12,14 | 0,069 | 0,078 | 0,100 |

Rio Claro, Abril de 1924.

Ed. Navarro de Andrade,
Chefe do Serviço Florestal.

