

(21)

RELATORIO  
N.º 77  
DA DIRECTORIA  
DA  
*RS*  
*10-26*

# COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO  
PARA A SESSÃO DE  
ASSEMBLÉA GERAL  
EM

25 DE JUNHO DE 1926



*19 Vº  
gr.  
17/16*

SÃO PAULO  
CASA VANORDEN  
1926

# COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

---

*Senhores Accionistas.*



Directoria, cumprindo as disposições dos Estatutos, tem a satisfação de vos apresentar o relatório dos factos mais importantes ocorridos durante o anno de 1925, e, ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço relativos ao referido exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição.

## Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e suplentes do Conselho Fiscal que têm que servir durante o proximo anno de 1927.

## Trafego

Com perfeita regularidade correu o serviço de transporte nas linhas ferreas da Companhia, em sua extensão total de 1.283 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

O numero de passageiros transportados, a tonelagem das bagagens, encomendas e cargas, o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1925, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animais	TONELADAS DE			Tele- grammas
			Bagagens e encomendas	Café	Mercadorias diversas	
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
1924	3.902.430	448.004	59.946	441.827	1.360.838	685.105
1925	3.929.602	421.189	72.737	436.663	1.614.346	743.762

Conforme mostram os dados expostos, os varios elementos de trafego tiveram desenvolvimento satisfactorio no ultimo exercicio em relação aos anteriores, facto que bem revela a expansão das forças economicas do Estado de São Paulo.

A tonelagem de mercadorias sobrepujou consideravelmente a dos annos anteriores, devendo-se o facto, principalmente, ao augmento havido no movimento de importação.

Pelos algarismos que damos a seguir, relativos ao numero de toneladas-kilometro de peso util que se transportaram, mediante retribuição, durante o ultimo

quinquenrio, nos trens de passageiros e de cargas, ver-se-á o constante e progressivo aumento do trafego das nossas linhas:

1921 . . .	317.721.453	toneladas-kilometro
1922 . . .	298.262.261	" "
1923 . . .	353.945.624	" "
1924 . . .	360.266.533	" "
1925 . . .	437.016.381	" "

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de imigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 28.951 o numero dos que conduziu no ultimo anno.

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

Nos 43 annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1925, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 861.285 imigrantes, cujo transporte teria custado 4.622.318\$200 réis.

## Movimento financeiro

Foi muito satisfactorio o resultado financeiro do trabalho havido, no exercicio de 1925, segundo mostra o balancete da receita e despesa, que vae annexo com os convenientes detalhes.

O quadro adeante representa os algarismos respectivos, assim como os dados referentes aos quatro annos

anteriores, não estando comprehendida na columna da despesa a importânciâ dos juros da dívida externa:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO
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
1924 . . . . .	66.537:603\$774	50.183:817\$007	16.353:786\$767
1925 . . . . .	82.803:694\$579	57.181:566\$324	25.622:128\$255

Com relação á receita, vê-se que cresceu de cerca de 25 % em relação á do exercicio anterior, devendo-se o facto, como ficou patenteado no capitulo anterior, ao desenvolvimento manifestado nos varios ramos do trâfego, notavelmente em relação ás mercadorias de importação. Com o aumento do trâfego das linhas era natural que também crescesse a despesa, tanto mais quanto concorreu para aggrava-la o aumento dos vencimentos do pessoal concedido pela Directoria em julho de 1924.

O saldo apurado em 1925, no valor de ..... 25.622:128\$255, teve mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção:

Dividendos de 1. <sup>º</sup> e 2. <sup>º</sup> semestre	
tres . . . . .	15.672:500\$000
Juros da dívida externa . . .	4.366:726\$060
Para o fundo de reserva . . .	1.000:000\$000
Para o fundo de amortisação	
da dívida externa . . . .	3.000:000\$000
Lucros que passam para o	
exercício de 1926 . . . .	1.582:902\$195

## Dívida externa

Foram feitas pontualmente, durante o exercicio de 1925, as remessas para pagamento dos juros de emprestimo de 5 % contrahido em Londres, em 1892, para a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, as quaes importaram em Rs. 2.178:562\$660.

Resgataram-se, no mesmo exercicio, 1.078 obrigações do referido emprestimo, no valor de ..... £ 107.800-0-0, mediante o dispendio de 4.665:176\$650, o que elevou o total do resgate á importancia de ..... £ 1.713.800-0-0, tendo custado 42.452:871\$475, ficando esse emprestimo reduzido, em 1925, a ..... £ 1.036.200-0-0.

Foram tambem pagos pontualmente os juros vencidos no exercicio proximo findo do emprestimo de 7 %; contrahido em Nova-York no anno de 1922, os quaes importaram em 2.188:163\$400. Foi o mesmo amortisado no valor nominal de \$119.000,00, mediante o dispendio de 1.023:227\$680. Esse dispendio elevou o resgate já realizado á importancia de \$384.000,00, que custou, inclusive o agio de 2 %, 3.471:557\$308, ficando a dívida reduzida a \$3.616.000,00.

## Emissão de 1924

Por deliberação da assembléa Geral extraordinaria, reunida a 25 de Junho de 1924, foi autorizada a elevação do capital de Rs. 140.000:000\$000 a Rs. .... 170.000:000\$000, pela emissão de Rs. ..... 30.000:000\$000 em 150.000 acções de Rs. 200\$000 cada uma, com os mesmos direitos e vantagens das acções já emitidas, devendo as novas acções ser lança-

das com o agio de 30 %, cujo producto se destina á conta do fundo de amortisação da dívida externa.

Em 1925 fizeram-se duas chamadas de capital — a primeira de 15 a 31 de Março e a segunda de 20 a 30 de Setembro, á razão de 25 e 20 %, respectivamente — que produziram 16.500:000\$000 e mais ..... 4.950:000\$000 de agio.

### Fundo de reserva

Lançada a credito desta conta a quantia de ..... 1.000:000\$000, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 5.183:645\$619, de que uma parte se acha representada em apolices da dívida do Estado e outra em dinheiro, aguardando oportunidade para ter applicação definitiva.

### Fundo de amortisação de dívida externa

Para attender ao serviço de amortisação da dívida externa, de modo a não onerar o capital da Companhia, formou-se um fundo especial que, até 1920, era suprido exclusivamente por quotas annualmente deduzidas da renda liquida e applicadas áquelle fim.

De então para cá, não tendo sido possível custear essa amortisação sómente com os recursos tirados da renda, resolveu-se levar para o fundo em questão a importancia do agio das accções emitidas em 1924.

Considerando que a amortisação feita dos emprestimos externos importava em 45.924:428\$783 em 1925, ao passo que o fundo de amortisação não ultrapassava de 28.235:987\$051, parece de toda a conveniencia transferir para o credito deste fundo o agio

das acções emitidas anteriormente, na importancia de 4.000:000\$000, que tinha sido creditada ao fundo de obras novas e aumento de material rodante, porque é mais natural correrem as despesas de amortisacão por conta do agio das acções do que as de obras novas e aumento de material rodante, que são essencialmente despesas de capital. A Directoria espera que este alivio mereça a vossa approvação.

### **Conta de capital**

Dependem ainda de aprovação do Governo as despesas relativas ás obras realisadas nos exercicios de 1923 e de 1924 que elevaram o capital despendido nas linhas ferreas, até 31 de Dezembro de 1924, a ..... 233.139:742\$746 réis. A Companhia aguarda solução do Governo para apresentar as contas referentes ás obras de construcção e melhoramentos executados em 1925, que montam a 16.846:793\$018, devendo attingir a 249.986:535\$764 réis o capital despendido na estrada, para os effeitos contratuales, em 31 de Dezembro de 1925.

### **Tarifas**

A Companhia Paulista, usando do direito que lhe confere a clausula VI do contrato de 9 de Março de 1920, propoz ao Governo o aumento de tarifas necesario para assegurar ao capital da empresa o rendimento que lhe está garantido. Reconhecendo a procedencia do pedido, o Governo autorisou a elevação das bases das tarifas na proporção de 10 %, o que foi posto em vigor a partir de 1.<sup>º</sup> de Março de 1925.

## Linhas ferreas em trafego

As linhas continuam em perfeito estado de conservação. Proseguiu o serviço de lastramento a pedra britada; devido ás novas linhas inauguradas, cujo empedramento ainda não está concluído, falta ainda a extensão de 195 kilómetros para ficar inteiramente acabado esse serviço. Com a inauguração do trecho de Cabralia a Duartina, no prolongamento do ramal de Agudos, a extensão total das linhas subiu a 1.283 kilómetros, dos quais 44 em via dupla.

## Material rodante e officinas

O material rodante tem sofrido as reparações correntes nas officinas da Companhia, estabelecidas em Jundiahy e Rio Claro, mantendo-se em conveniente estado de conservação.

Para attender ás necessidades creadas pelo desenvolvimento do nosso sistema de transportes, foram encomendadas 12 locomotivas typo Montanha para as linhas de bitola de 1,00 e 620 vagões diversos, sendo 420 para as linhas de bitola de 1,60 e 200 para as de 1,00.

Do material anteriormente encomendado foram recebidos e entregues ao serviço do trafego 4 locomotivas Montanha de bitola de 1m, 1 carro restaurante, 2 carros de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, 3 ditos de 2.<sup>a</sup> classe, 2 ditos mixtos, 2 para bagagens e 421 vagões de mercadorias dos quais 264 para as linhas de bitola larga.

Era a seguinte a existencia do material rodante, em 31 de dezembro de 1925:

DESIGNAÇÃO	Secção Paulista		Secção Rio Claro	TOTAL		
	Bitola de					
	1m,60	0m,60				
Locomotivas electricas . . . . .	21	—	—	21		
Locomotivas a vapor . . . . .	81	9	74	164		
Carro da Directoria . . . . .	—	—	1	1		
Carros de Inspecção . . . . .	1	—	2	3		
“ de pagamento . . . . .	1	—	2	3		
“ dormitorios especiaes . . . . .	1	—	2	3		
“ “ para empregados . . . . .	8	—	10	18		
“ “ reservados . . . . .	1	—	2	3		
“ “ “ para doentes . . . . .	3	—	—	3		
“ funebres . . . . .	1	—	1	2		
“ restaurantes . . . . .	8	—	5	13		
Carro-escola para propaganda agricola .	1	—	—	1		
Carros de luxo . . . . .	8	—	3	11		
“ “ 1.a classe . . . . .	25	3	30	58		
Carro “ especial . . . . .	1	—	—	1		
Carros de 2.a “ . . . . .	20	5	26	51		
“ mixtos . . . . .	16	4	22	42		
“ para bagagens . . . . .	31	3	26	60		
“ “ correio . . . . .	5	—	8	13		
Carro “ condução do pessoal em serviço . . . . .	—	—	1	1		
Carros frigorificos para leite . . . . .	2	—	—	2		
“ para animaes de raça . . . . .	2	—	—	2		
“ “ transporte de carroagens . . . . .	3	—	2	5		
Automoveis . . . . .	3	—	1	4		
Guindastes á mão (volante) . . . . .	2	—	2	4		
“ “ vapor . . . . .	8	—	3	11		
Carretões para transporte de locomotivas a vapor . . . . .	3	—	—	3		
Carretão para transporte de locomotivas electricas . . . . .	1	—	—	1		
Vagões de soccorro . . . . .	6	—	4	10		
“ diversos . . . . .	2.714	54	1.526	4.294		

### Prolongamento do ramal de Agudos

Proseguem os trabalhos de construção do trecho de Duartina até ás cabeceiras do rio Tibiriçá, na exten-

são de 40 kilometros, que devem terminar em principiois do anno vindouro, de modo a poder effectuar o trans-  
porte da safra desse anno.

### **Prolongamento do ramal de Santa Rita**

Estão quasi concluidos os serviços da construcção dos 12 kilometros deste ramal, de Moema ás margens do rio Mogy-Guassú, cuja inauguração terá lugar ainda este anno.

### **Linha de Barretos ao Rio Grande**

Iniciada em janeiro de 1925 a construcção da linha de Barretos ao Rio Grande, na extensão de 53 kilometros, ficou prompto o leito e já estão assentados trilhos em 18 kilometros, que devem ser entregues ao trafego publico em Junho proximo, proseguindo a construcção da linha na extensão restante.

### **Melhoramentos da linha de Jahú**

Varias modificações foram estudadas na linha de Jahú com o objectivo de se eliminarem as más condições technicas de alguns de seus trechos e encurtar-se o seu traçado. Estão actualmente em construcção tres variantes, entre Campo Alegre e Aterrado, em Aterrado e entre Torrinha e Ventania, as quaes, depois de concluidas, trarão um encurtamento de 5 kilometros sobre a extensão da linha actual.

### **Alargamento da linha do Mogy-Guassú**

Obra de grande alcance, não menos relevante do que a de quaesquer outras executadas pela Companhia

— é o alargamento das suas linhas principaes de penetração, ainda de bitola de um metro.

Desse notavel melhoramento depende não só remediar-se a insufficiencia de que estão ameaçadas as referidas arterias de viação, para satisfazer em proximo futuro as exigencias crescentes do respectivo trafego, como atalhar-se em tempo o formidavel crescendo do onus proveniente das baldeações.

As baldeações, com effeito, além de prejudicarem o serviço, causando demora no transporte das cargas, constituem hoje larga fonte de despesa para a Companhia, orçando já em mais de mil contos de réis por anno. Ha ainda a considerar os lucros cessantes que resultam do empate do material rodante, o qual, enquanto sujeito á inactividade forçada, representa capital morto, instrumento de trabalho inteiramente desaproveitado.

Varios passos já deu a Companhia para a unificação das bitolas de suas linhas — extendendo a sua estrada de 1,60 progressivamente a Rio Claro e a Rincão.

Trata ella agora de continuar na orientação anteriormente seguida, cujos resultados têm sido coroados de pleno exito, levando a linha de bitola larga de Rincão a Pontal, de modo a aproveitar a circumstancia toda especial de fazer coincidir essa obra com a de substituição dos trilhos de 18 kilos do trecho considerado, os quaes, sendo muito antigos e achando-se já imprestáveis, não podiam servir por mais tempo sem comprometter a segurança da linha.

Convencida das vantagens do alargamento de bitola da linha do Mogy-Guassú, a Directoria mandou proceder aos respectivos estudos e iniciou logo as obras

de construcção, que estão bastante adeantadas. A linha modificada tem excellentes condições technicas, offerecendo o seu traçado um encurtamento de cerca de sete kilometros sobre a linha actual.

### Electrificação

Em setembro de 1925 estavam concluidos os trabalhos de electrificação do trecho de Campinas a Tatú, não tendo sido desde logo inaugurado o trafego publico por tracção electrica nesse trecho, por motivo da crise de energia electrica que se manifestou no Estado de São Paulo, em consequencia da prolongada estiagem verificada durante o anno. Desde principios do corrente anno, porém, normalisada a situação das empresas fornecedoras de energia, o serviço de tracção electrica no referido trecho tem funcionado com pleno exito, correspondendo do melhor modo possivel á expectativa, tanto sob o ponto de vista technico, como sob o ponto de vista financeiro.

A este respeito basta dizer que a tracção electrica da linha de Jundiah y a Tatú está custando cerca de 840 contos por anno, ao passo que a tracção a vapor custaria nunca menos de 4.500:000\$000 ao preço actual da tonelada de carvão de pedra.

Em vista das vantagens resultantes da tracção electrica estabelecida na linha de Jundiah y a Tatú, a Directoria resolveu fazer a electrificação do trecho de Tatú a Rio Claro, encommendando desde logo os necessarios materiaes á General Electric S|A. Estão bastante adeantadas as obras da electrificação deste trecho, que devem estar concluidas até o fim do corrente anno..

Assim, terminada que seja a electrificação da linha de Tatú a Rio Claro, propõe a Directoria prolongal-a imediatamente até Itirapina, sem interrupção dos trabalhos, porquanto em Itirapina é que se reunem e se bipartem, respectivamente, as duas fortes correntes de tráfego, a de exportação e a de importação, vehiculadas pelo grande tronco do nosso sistema de viação ferrea.

### **Augmento de capital social**

Sendo indispensavel levar por diante o programma de obras e melhoramentos reclamados pela emergencia progressista do Estado porque não é possivel estacionar no que está feito, precisa a Companhia de recursos especialmente para os seguintes fins:

Pagamento das facturas de material electrico, locomotivas e vagões, ainda não vencidas;

Proseguimento da electrificação da estrada até Itirapina, sem interrupção do serviço, em andamento até Rio Claro;

Proseguimento da construcção da linha ferrea que demanda a zona comprehendida entre os rios Feio e Peixe;

Continuação das obras de alargamento de bitola do ramal do Mogy-Guassú;

Continuação dos trabalhos da linha de Barretos ao Rio Grande;

Conclusão do ramal de Santa Rita, de Moema até o Mogy-Guassú.

Como as obras mencionadas estão já em via de execução, á custa dos recursos fornecidos pela ultima

emissão, calcula a Directoria que presentemente se torna necessário o aumento do capital social na importancia de 30.000:000\$000, devendo ser as novas acções emittidas com o agio que as circumstancias aconselharem, agio este necessário para que se possa proseguir no plano da amortisação da dívida externa sem onerar o capital representado em acções.

Assim o capital social, que é hoje de ..... 170.000:000\$000, e se acha representado por 850.000 acções, ficará elevado a 200.000:000\$000 e representado por um milhão de acções.

### **Proposta**

Justificada como fica a necessidade de ser aumentado o capital social, para a realização dos melhoramentos indicados, resta á Directoria submeter á esclarecida resolução dos Snrs. Accionistas — certa de que os seus votos não deixarão de suffragal-a em todos os seus termos — a seguinte proposta:

#### I

Fica autorisada a elevação do capital da Companhia de Rs. 170.000:000\$000 a Rs. ..... 200.000:000\$000 pela emissão de Rs. 30.000:000\$000 em 150.000 acções de Rs. 200\$000 cada uma, gozando dos mesmos direitos e vantagens das acções emittidas.

#### II

Os Accionistas da Companhia terão o direito de preferencia na subscripção das acções a serem emittidas, na proporção das acções que possuirem.

### III

As novas acções serão emitidas com o agio que as circunstancias aconselharem, sendo o respectivo producto levado á conta do fundo de amortisação da dívida externa da Companhia.

### IV

O capital proveniente da emissão será empregado na electrificação da estrada até Itirapina, na construção da linha de Barretos ao Rio Grande, no prolongamento do ramal de Agudos, no prolongamento do ramal de Santa Rita até o Mogy-Guassú, no alargamento da bitola de ramal do Mogy-Guassú, de Rincão a Pontal, no augmento de material rodante e em outras applicações que se tornem necessarias, a juizo da Directoria.

### **Caixa de Aposentadorias e Pensões**

Em cumprimento das disposições contidas na lei federal n.º 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, a Companhia Paulista contribuiu para a Caixa em 1925 com as seguintes quotas:

Multas . . . . .	68:998\$800
Excessos não reclamados .	133:249\$650
Varreduras . . . . .	201:303\$100
Contribuição de 1 % sobre a receita da Estrada . .	835:694\$528
Producto da tarifa addi- cional de 1. ½ % . . .	1.224:848\$670

## 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 area total de 8.517 hectares, ou 3.519 alqueires paulistas.

A aquisição destas terras custou á Companhia 1.004.780\$240, incluidas as despesas de escripturas, sizas e registros.

Até 31 de Dezembro de 1925, havia plantados nos diversos hortos 9.300.000 eucalyptos, além de outras arvores, ou mais 300.000 que no anno anterior. Tendo sido de 6.670.011\$092 a despesa feita, até aquella data, com o Serviço Florestal, desde o seu inicio, em Janeiro de 1904, vê-se que cada eucalypto está á Companhia, em média, por 717 réis, quantia verdadeiramente insignificante, se comparada ao valor que presentemente representam as arvores das suas plantações.

Em fins do anno passado, resolveu a Directoria mandar estudar nos Estados Unidos da America do Norte a possibilidade de se obter papel de imprensa da madeira do eucalypto, encarregando dessa missão o Dr. E. Navarro de Andrade, Chefe do Serviço Florestal, que para alli partiu em outubro de 1925, tendo regressado em principios de abril do corrente anno.

Além de procurar, assim, resolver um dos mais importantes problemas industriaes do paiz, quiz a Companhia obter applicação para a grande massa lenhosa

que representam as suas plantações florestaes, consideravelmente superior á que se torna necessaria para as suas necessidades ferro-viarias. Os estudos e as experiencias realizadas no Laboratorio de Productos Florestaes de Madison, deram resultados inteiramente satisfactorios, acima mesmo da espectativa, e delles dá detalhada descripção o relatorio apresentado pelo Chefe do Serviço Florestal.

Deante de taes resultados e da possibilidade de obtenção de bom papel de eucalypto por preços muito inferiores aos da sua producção nos Estados Unidos, resolveu a Directoria contractar alli um technico-especialista para vir estudar as nossas condições locaes antes de tomar qualquer resolução sobre o estabelecimento de uma fabrica de papel de imprensa no nosso Estado.

Com a implantação da nova industria, poderá a Companhia iniciar immediatamente a exploração de seus eucalyptaes, uma vez que se verificou serem os eucalyptos novos, de 5 a 7 annos, os mais apropriados para a sua transformação em papel. Nestas condições, seriam reservadas as suas mais velhas plantações para a producção de dormentes e madeiras de construcção e as mais novas para o fornecimento de materia prima abundante, optima e barata para a nova industria, com lucros que de muito excedem as suas previsões ao estabelecer a cultura florestal.

Se as informações resultantes dos estudos definitivos que vão ser feitos aconselharem o estabelecimento de uma fabrica de papel, a Directoria oportunamente

submeterá á esclarecida deliberação dos Senhores Accionistas a resolução a tomar-se, isto é, se convirá ser o novo ramo industrial explorado directamente pela Companhia ou será preferivel que se organize para esse fim uma empresa distinta, á qual a Companhia Paulista se limite a fornecer a materia prima.

### Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços da Companhia, tendo importado os suprimentos por ella feitos durante o anno de 1925 em .....  
37.360:487\$709.

### Movimento de acções

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1923 . . . . .	54.911	29.034	14.286	8.173	106.404
1924 . . . . .	55.306	15.084	8.890	12.756	92.036
1925 . . . . .	73.686	13.173	7.040	11.690	105.589

### Impostos

Durante o anno de 1925 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 2.003:839\$300, producto do imposto de transito e mais 33:314\$500 da taxa ouro.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a importancia de 2.533:567\$550, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou ainda ao Thesouro do Estado o imposto de capital e outros na importancia de 363:195\$197 réis.

Do exposto vê-se que se elevou a 4.933:916\$547 réis a somma das contribuições que pesaram no ultimo exercicio sobre os serviços de viação a cargo da Companhia, fóra os direitos aduaneiros, os impostos de consumo e outros.

### Pessoal

O pessoal ao serviço da Companhia, tanto os funcionários de categoria superior como os seus auxiliares, vem desempenhando as funcções a seu cargo com o maior 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, foi aposentado o Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, Inspector Geral, que durante longos annos prestou á Companhia serviços de alta relevancia. A Directoria consigna aqui de um modo especial os seus sinceros agradecimentos ao distincto funcionario pelos excellentes serviços prestados, com a maior dedicação e notavel competencia, durante o dilatado prazo em que a serviu. Para substituir-o, foi nomeado o Dr. Jayme Pinheiro Ulhôa Cintra, que vinha ocupando o cargo de Chefe da Locomoção.

## 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, 14 de Maio de 1926.

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 1925, bem como ao estudo dos documentos que o instruiram, verificaram haver sido a escripta feita com precisa ordem e clareza, tendo sido apurada no referido exercicio a renda liquida de Rs. 25.622:128\$255 que foi distribuida da seguinte forma: dividendos pagos aos Accionistas, á razão de 10 % ao anno, Rs. 15.672:500\$000; juros da divida externa Rs. 4.366:726\$060; para o fundo de reserva de Rs. 1.000:000\$000; para o fundo de amortisacão da divida externa Rs. 3.000:000\$000; e saldo que passa para o exercicio futuro Rs. 1.582:902\$195.

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

S. Paulo, 12 de Abril de 1926.

O CONSELHO FISCAL

ANTONIO DE PADUA SALLÉS.  
BENTO JOSÉ DE CARVALHO.  
CARLOS PAES DE BARROS.

# **BALANÇO FECHADO**

**em**

**31 de Dezembro de 1925**

## Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

### ACTIVO

ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Importancia a ser realizada . . . . .		6.073:250\$000
ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida . . . . .	288.286:242\$200	
EDIFICIO, DEPENDENCIAS E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta . . . . .	236:116\$440	
IMMOVEIS EM S. PAULO: Saldo desta conta . . . . .	381:254\$800	
MATERIAES: Existentes no Almoxarifado e em transito . . . . .	9.431:067\$198	298.334:680\$638
SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações, etc. . . . .		6.363:625\$539
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria . . . . .	50:000\$000	
Apolices depositadas no Thesouro do Estado . . . . .	113:000\$000	
Importancia em dinheiro depositada no Thesouro do Estado . . . . .	6:033\$500	169:033\$500
DIVERSOS TITULOS: Apolices da dívida Estadual . . . . .	1.163:109\$300	
Outros títulos . . . . .	141:604\$406	1.304:713\$706
<b>Saldos a favor da Companhia:</b>		
Diversos Bancos . . . . .	4.321:647\$330	
Contadoria Central das Estradas de Ferro . . . . .	3.840:755\$400	
Diversos devedores . . . . .	3.062:988\$260	
Outros saldos . . . . .	120:179\$710	11.345:570\$700
CAIXA: Saldo existente . . . . .		2.175:368\$289
Rs. . . . .		325.766:242\$372

S Paulo, 30 de Março de 1926.

*Antonio Prado,*  
Presidente.

## de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1925

### PASSIVO

CAPITAL: 850.000 acções de 200\$000 . . . . .		170.000:000\$000
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obrigações no valor de £ 1.036.200-0-0, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 7 23/64 em 31 de Dezembro de 1925 . . . . .		33.792:000\$030
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obrigações no valor de \$3.616.000,00, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 6\$720 em 31 de Dezembro de 1925 . . . . .		24.299:520\$000
FUNDO DE AMORTISACAO DA DÍVIDA EXTERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta . . . . .	27.386:027\$051	
Importancia de agio de acções levada ao credito da mesma conta . . . . .	12.778:025\$000	40.164:052\$051
FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta . . . . .		24.559:035\$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 . . . . .		5.183:645\$619
CAUÇÃO: Da Directoria . . . . .		50:000\$000
PESSOAL: De Dezembro de 1925 . . . . .	3.077:392\$560	3.085:020\$560
PENSÕES: De Dezembro de 1925 . . . . .	7:628\$000	
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro, não reclamadas . . . . .		1.239\$994
DIVIDENDOS: Não reclamados . . . . .	399:042\$338	
DIVIDENDO: A ser distribuido . . . . .	8.035:000\$000	8.434:042\$338
DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos e outros . . . . .		11.971:422\$198
Somma . . . . .		324.183:340\$177
RECEITA GERAL: Saldo desta conta . . . . .		1.582:902\$195
Rs. . . . .		325.766:242\$372

*Heitor Freire de Carvalho,*  
Chefe do Escriptorio Central.

*Nathanael Leopoldo e Silva,*  
Guarda-Livros.

BALANÇETE  
DA  
RECEITA E DESPESA  
DE  
Janeiro a Dezembro de 1925

## Companhia Paulista

BALANÇE da receita e despesa

### RECEITA

	RECEITA	DESPESA
Passageiros . . . . .	15.184:418\$140	1.064:112\$948
Trens especiais . . . . .	132:961\$772	7.376:865\$636
Encommendas, bagagens, valores e animais T. 9 . . . . .	6.755:498\$403	31.877:948\$505
Animaes por trens de passageiros . . . . .	183:787\$580	11.217:203\$108
Telegrammas . . . . .	1.024:595\$587	2.257:059\$373
Mercadorias . . . . .	53.119:249\$208	378:957\$270
Animaes por trens de cargas . . . . .	4.078:096\$962	179:644\$390
Armazenagens . . . . .	203:328\$359	204:164\$420
Aluguel de locomotivas, carros, vagões e encerados . . . . .	1.581:456\$038	Consumo de agua nas estações, annuncios, indemnizações por avarias e extravios de mercadorias e encerados, sellos, telegrammas, Comissão de Tarifas, pensões e outras despesas . . . . .
Aluguel de estações e suas dependencias . . . . .	86:299\$488	1.003:599\$193
Carga e descarga de vagões; aluguel de casas e compartimentos para restaurantes; cartazes nas estações e outras rendas . . . . .	434:063\$542	55.559:554\$843
<b>Rendas arrecadadas no Escriptorio Central:</b>		
Aluguel de zona privilegiada . . . . .	3:000\$000	222:000\$000
Aluguel de terrenos em S. Paulo . . . . .	8:470\$000	389:450\$600
Emolumentos . . . . .	10:914\$900	98:520\$488
Dividendos prescriptos e outras rendas . . . . .	47:550\$600	363:195\$197
	69:935\$500	Fiscalisação . . . . .
	82.803:694\$579	10:000\$000
Somma Rs. . . . .	82.803:694\$579	Seguros contra fogo . . . . .

S. Paulo, 30 de Março de 1926.

*Heitor Freire de Carvalho,*  
Chefe do Escriptorio Central.

## de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1925

### DESPESA

	DESPESA
Inspectoria Geral e Contadaria . . . . .	1.064:112\$948
Linhos e edificios . . . . .	7.376:865\$636
Locomoção . . . . .	31.877:948\$505
Trafego . . . . .	11.217:203\$108
Telegrapho . . . . .	2.257:059\$373
Almoxarifado . . . . .	378:957\$270
Contadaria Central . . . . .	179:644\$390
Aluguel de vagões . . . . .	204:164\$420
Consumo de agua nas estações, annuncios, indemnizações por avarias e extravios de mercadorias e encerados, sellos, telegrammas, Comissão de Tarifas, pensões e outras despesas . . . . .	1.003:599\$193
<b>Despesas pelo Escriptorio Central:</b>	55.559:554\$843
Directoria e Conselho Fiscal . . . . .	222:000\$000
Pessoal . . . . .	389:450\$600
Gastos Geraes . . . . .	98:520\$488
Impostos de capital e outros . . . . .	363:195\$197
Fiscalisação . . . . .	10:000\$000
Seguros contra fogo . . . . .	87:277\$200
Donativos . . . . .	20:544\$300
Comissões . . . . .	355:605\$809
Despesas judiciaes . . . . .	66:868\$710
Juros . . . . .	8:444\$477
Prejuizo verificado em diversas contas . . . . .	104\$700
	1.622:011\$481
Saldo a favor da receita . . . . .	57.181:566\$324
	25.622:128\$255
Somma Rs. . . . .	82.803:694\$579

*Nathanael Leopoldo e Silva,*  
Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL  
APURADO  
**NO ANNO DE 1925**

## Companhia Paulista

### DISTRIBUIÇÃO do saldo

#### DEBITO

Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1925 . . . . .	15.672:500\$000
Juros da dívida externa . . . . .	4.366:726\$060
Para o fundo de reserva . . . . .	1.000:000\$000
Para o fundo de amortização da dívida externa . . . . .	3.000:000\$000
Lucros que passam para o exercício de 1926 . . . . .	1.582:902\$195

Somma Rs. . . . . 25.622:128\$255

S. Paulo, 30 de Março de 1926.

*Heitor Freire de Carvalho,*  
Chefe do Escriptorio Central.

## de Estradas de Ferro

geral apurado em 1925

#### CREDITO

Saldo das operações de 1925 . . . . .	25.622:128\$255
---------------------------------------	-----------------

Somma Rs. . . . . 25.622:128\$255

*Nathanael Leopoldo e Silva,*  
Guarda-Livros.

RELATORIO  
DO  
INSPECTOR GERAL

Jundiahy, 1 de Junho de 1926.

*Illmo. e Exmo. Snr.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Excia. o relatorio  
da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1925.

*Ao Illmo. e Exmo. Snr. Senador Antonio de Lacerda Franco,*

M. D. Presidente, em exercicio, da Directoria da Companhia Paulista.

*J. Cintra,*

Inspector Geral

## I Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1925 tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a extensão total de 1282,564 kilómetros em trafego, assim distribuidos:

Linhos de 1m,60 . . . . .	478,147 kms.	(1)
" " 1m,00 . . . . .	754,009 "	
" " 0m,60 . . . . .	50,408 "	1282,564 kms.

## II

## Contabilidade

### 1.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de . . . . .	82.803:694\$579
e a despesa correspondente de . . . . .	57.181:566\$324
O saldo líquido em 1925 foi de . . . . .	25.622:128\$255

A relação da despesa para a receita é de 69,05, tendo sido em 1924 de 75,42.

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

---

(1) Não está incluída a segunda linha entre Jundiahy e Campinas, com a extensão total de 44.042 kms.

Annos	Renda liquida
1872	124:886\$716
1873	890:639\$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	1.318:378\$103
1881	1.657:151\$486
1882	1.961:981\$374
1883	1.620:717\$349
1884	1.818:871\$558
1885	1.657:151\$436
1886	1.711:288\$585
1887	1.665:422\$245
1888	2.215:663\$695
1889	2.741:282\$081
1890	3.484:886\$584
1891	8.988:246\$588
1892	4.307:882\$615
1893	4.050:491\$578
1894	8.329:442\$159
1895	10.561:761\$667
1896	10.449:210\$110
1897	12.829:066\$910
1898	10.471:000\$980
1899	11.914:107\$823
1900	12.989:589\$419
1901	17.896:831\$199
1902	18.669:483\$875
1903	10.580:552\$202
1904	9.018:518\$223
1905	9.722:840\$262
1906	18.450:336\$294
1907	14.584:422\$699
1908	12.247:441\$964
1909	14.640:003\$565
1910	12.567:885\$955
1911	15.228:923\$884
1912	16.592:722\$198
1913	16.222:081\$384
1914	16.242:876\$700
1915	16.360:958\$959
1916	16.184:441\$417
1917	16.198:807\$227
1918	12.481:765\$342
1919	12.515:399\$987
1920	14.826:522\$146
1921	16.620:663\$368
1922	18.600:282\$422
1923	17.362:876\$877
1924	16.858:786\$767
1925	25.622:128\$255

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

O movimento financeiro do trafego em 1925 foi o seguinte:

Receita . . . . .	82.733:759\$079
Despesa . . . . .	55.559:554\$843

Saldo . . . . . 27.174:204\$236

Relação por cento da despesa para a receita 67,15 %.

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do tráfego nos annos de 1925 e 1924:

Especificação	1925	1924
Receita . . . . .	82.733:759\$079	66.392:193\$854
Despesa . . . . .	55.559:554\$843	48.463:063\$770
Saldo . . . . .	27.174:204\$236	17.929:130\$084
Relação por cento da despesa para a receita . . . . .	67,15 %	72,99 %

## 2.º — Receita

A receita geral foi:

Em 1925 de . . . . .	82.803:694\$579
Em 1924 de . . . . .	66.537:603\$774
Diferença para mais em 1925	16.266:090\$805

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta dos tráfegos de passageiros e mercadorias, attingiu a 40.400:140\$460 assim discriminada:

Trafego de passageiros . . .	19.486:357\$960
Trafego de mercadorias . . .	20.913:782\$500
	40.400:140\$460

Em 31 de Dezembro de 1925 existia um saldo de 88\$390, sendo 36\$390 do tráfego de passageiros e 52\$000 do de mercadorias, e os fretes a pagar representavam a importancia de 92.167\$200. sendo 1.553\$700 do tráfego de passageiros e 90.613\$500 do de mercadorias.

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

Natureza do Trafego	1925	1924	Diferença em 1925	
			Para mais	Para menos
Trafego . . .	82.733:759\$079	66.392:193\$854	16.341:565\$225	—
Escrip. Central	69.935\$500	145.409\$920	—	75.474\$420
Total . . .	82.803:694\$579	66.537:603\$774	16.266:090\$805	—

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

Annos	Receita geral	Annos	Receita geral
1872 . . . .	311:148\$940	1899 . . . .	21.224:577\$150
1873 . . . .	650:463\$069	1900 . . . .	22.071:945\$269
1874 . . . .	758:169\$207	1901 . . . .	27.293:917\$132
1875 . . . .	889:414\$782	1902 . . . .	24.972:799\$117
1876 . . . .	1.126:189\$760	1903 . . . .	20.101:754\$102
1877 . . . .	1.541:836\$645	1904 . . . .	18.259:883\$130
1878 . . . .	2.195:525\$850	1905 . . . .	18.421:280\$525
1879 . . . .	2.297:935\$790	1906 . . . .	27.110:074\$320
1880 . . . .	2.085:239\$370	1907 . . . .	24.861:763\$568
1881 . . . .	2.514:466\$920	1908 . . . .	22.664:421\$802
1882 . . . .	2.880:373\$995	1909 . . . .	27.111:851\$729
1883 . . . .	2.739:948\$200	1910 . . . .	23.072:010\$089
1884 . . . .	2.586:301\$750	1911 . . . .	27.135:300\$222
1885 . . . .	2.812:352\$950	1912 . . . .	30.957:439\$941
1886 . . . .	2.977:410\$510	1913 . . . .	34.045:510\$848
1887 . . . .	2.922:222\$683	1914 . . . .	26.193:812\$863
1888 . . . .	3.577:121\$476	1915 . . . .	30.502:944\$262
1889 . . . .	4.487:396\$469	1916 . . . .	31.926:225\$203
1890 . . . .	5.082:383\$149	1917 . . . .	33.704:892\$084
1891 . . . .	6.499:157\$909	1918 . . . .	31.409:375\$619
1892 . . . .	9.227:635\$114	1919 . . . .	33.660:918\$839
1893 . . . .	10.230:964\$064	1920 . . . .	44.814:606\$096
1894 . . . .	13.930:608\$544	1921 . . . .	49.006:949\$079
1895 . . . .	17.383:811\$641	1922 . . . .	45.359:672\$691
1896 . . . .	19.693:127\$477	1923 . . . .	58.900:204\$152
1897 . . . .	22.223:833\$853	1924 . . . .	66.537:603\$774
1898 . . . .	20.541:985\$830	1925 . . . .	82.803:694\$579

Consta do quadro seguinte a renda discriminada do tráfego de todas as linhas da Companhia nos annos de 1925 e 1924.

VERBAS	1925			1924			Diferenças em 1925	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita		
Passageiros.	3.929.602	15.134.418\$140	3.902.430	13.488.775\$593	+	27.172	+	1.645.642\$547
Bagagens, encomendas, animaes da tabella 9 e valores (toneladas).	72.737	6.755.498\$8403	59.946	4.955.212\$578	+	12.791	+	1.800.285\$825
Animaes das tabelas 10 e 11 em trens de passageiros (Número).	24.825	183.787\$580	25.201	154.828\$8922	-	376	+	28.958\$8658
Mercadorias { Café (toneladas)	436.663	18.937.441\$830	441.827	16.423.357\$632	-	5.164	+	2.514.084\$148
Animaes das tabelas 10 e 11 em trens de cargas (Número).	1.614.346	34.181.807\$378	1.360.838	25.261.911\$256	+ 253.508	+ 8.919.896\$122		
Telegrammas (Número).	396.364	4.078.096\$962	422.808	3.560.724\$8427	-	26.439	+	517.372\$535
Trens especiaes (Número)	743.762	1.024.599\$587	685.105	859.682\$748	+	58.657	+	164.916\$839
Armazéngens.	174	132.961\$772	183	129.329\$8155	-	9	+	3.032\$617
Aluguel de: Estações, armazéns, casas, comodos e carros para restaurantes, bandejas nas estações, carros, vagões, encerados, plataformas, terrenos, etc.		203.328\$8159		141.220\$907	-			62.107\$452
Diversas								
Total.	.	.	.					
				82.733.759\$079	-	66.392.193\$854	-	+ 16.341.565\$225

O quadro seguinte mostra a receita do trafego referido ás unidades, trem, vehiculos e toneladas kilometros.

Unidades	1925	1924
Trem kilometro . . . . .	12\$938	10\$449
Vehiculos kilometros . . . . .	\$908	\$787
Toneladas kilometros do peso util . . . . .	\$189	\$184

A receita em 1925, proveniente dos trafegos de passageiros e mercadorias, pode ser assim discriminada pelos diferentes trafegos:

TRAFEGO PROPRIO (entre as estações da Paulista)	13.958:599\$851
TRAFEGO ESTRANHO (das estações da Paulista para as de outras estradas e vice-versa) . . . . .	36.062:336\$310
Somma . . . . .	50.020:936\$161

TRAFEGO EM TRANSITO (das estações de estradas estranhas para as de outras estradas através das linhas da Paulista):

Mogyana (via Campinas) . . . . .	6.065:017\$062
" ( " Baldeação) . . . . .	193:639\$230
" ( " Guatapará) . . . . .	168:226\$243
" ( " Pontal) . . . . .	29:633\$534
Campineira de Tração Luz e Força . . . . .	62:130\$426
Cia. Itatibense . . . . .	101:269\$617
" Araraquara (via Araraquara) . . . . .	8.537:279\$909
" Araraquara ( " Ribeirão Bonito) . . . . .	—
" Dourado (via Ribeirão Bonito) . . . . .	4.072:812\$488
" Dourado ( " Araraquara) . . . . .	2:066\$131
" S. Paulo-Goyaz (via Bebedouro) . . . . .	2.805:170\$253
" " " ( " Passagem) . . . . .	774:673\$969
" Melhoramentos de Monte Alto . . . . .	1.035:197\$191
Noroeste do Brasil . . . . .	6.805:231\$808
S. Paulo e Minas (via Campinas) . . . . .	73:742\$237
" " " ( " Baldeação) . . . . .	—
" " " ( " Guatapará) . . . . .	739\$551
" " " ( " Pontal) . . . . .	14\$097
Sorocabana (via Guanabara) . . . . .	92:176\$505
" ( " Agudos) . . . . .	—
S. Paulo Paraná . . . . .	55\$891
Somma do transito . . . . .	30.819:076\$142
Total Geral . . . . .	80.840:012\$303

Primeira parte.

# Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1925

A N N O S	Extensão kilometrica em tráfego				Formação da renda líquida												DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA												Amortização do empréstimo de £ 2.750.000 emitido em 1892, para a aquisição da Linha Rio Claro			Amortização do empréstimo de 4.000.000 de dollars emitido em Nova York em 1922 para electrificação da linha e outras despesas			A N N O S
	Das linhas ferreas		Número de passageiros transportados		RECEITA	DESPESA	SALDO	Importância recebida do Governo de São Paulo em virtude de garantia de juros	Importâncias que passaram do fundo de garantia de juros anterior	Importâncias referidas do fundo de reserva	Importâncias provenientes da liquidação de empréstimos feitos a várias Companhias	TOTAL	Dividendos	Fundo de reserva	Importâncias pagas ao Governo de São Paulo como restituição de juros	Saldo do trecho de Campanhas a Rio Claro distribuído pelos respectivos accionistas	Juros, descontos e amortizações da dívida fluctuante	Imposto sobre capital	Imposto	Serviço do empréstimo de £ 2.750.000 emitido em 4.000.000 de dollars emitido em Nova York em 1922 para a aquisição da Linha Rio Claro	Abatimento nos preços das linhas Descalvadense e Santa Rita e extinção da conta da Linha para São Sebastião	Importância levada à conta de capital	Emprestimos a diversas Companhias	Obras novas e aumento do material rodante	Serviço Florestal	Fundo de pensões	Importância transferida para o ano seguinte	TOTAL	Importâncias despendida	Valor dos títulos amortizados	Cambio correspondente	Importância despendida	Valor dos títulos amortizados em dollars	Cambio correspondente	
	Em via singela	Em via dupla	Total	Da linha fluvial																															
	Das linhas ferreas	Numero de animais transportados	Numero de passageiros transportados	Da linha fluvial																															
1872	88	88	33.531	.	26.150	311.404\$148	186.262\$224	125.141\$019	155.118\$284	25.803	280.255\$208	1872	( <sup>6</sup> ) 280.000\$000	118.200	7,00	24.000\$000	22.895\$118	390.895\$118	22.895\$118	288.255\$208	255\$208	288.255\$208	2	1872											
1873	45	45	56.212	.	54.968	630.403\$069	259.822\$154	390.139\$015	283.510\$224	474.658\$483	22.828\$118	497.658\$601	1874	344.000\$000	188.760	8,57	24.000\$000	25.628\$809	9.424\$992	497.553\$601	1873	1873													
1874	45	45	76.402	.	67.522	758.169\$207	283.510\$224	474.658\$483	22.828\$118	487.000\$000	178.489	26.500\$000	1875	487.000\$000	178.200	10,11	26.500\$000	30.009\$554	37.894\$906	9.534\$648	533.479\$008	1874	1874												
1875	58	58	96.614	.	76.362	889.414\$578	365.360\$766	525.054\$016	9.424\$992	1.216.189\$760	484.640\$218	641.540\$542	1876	651.075\$000	163.150	9,50	25.500\$000	4.008\$713	209.056\$689	8.640\$451	651.070\$690	1875	1875												
1876	106	106	156.952	.	84.187	1.216.189\$760	484.640\$218	641.540\$542	504.382\$603	977.454\$042	8.640\$451	986.034\$493	1877	695.837\$150	153.380	8,23	29.250\$000	47.306\$917	126.949\$980	73.995\$835	127.754\$611	1876	1876												
1877	155	155	159.706	.	75.600	1.541.188\$654	504.382\$603	977.454\$042	1.505.845\$179	1.275.484\$611	127.754\$611	1.521.206\$401	1878	1.161.188\$592	188.070	9,03	38.000\$000	78.647\$879	279.948\$080	22.818\$517	1.521.206\$401	1877	1877												
1878	185	185	157.944	.	93.848	2.095.188\$580	687.074\$060	1.550.845\$179	1.550.845\$179	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1879	1.521.206\$401	188.780	9,39	46.500\$000	74.192\$840	22.177\$658	1.688.560\$673	1.842.816\$117	1878	1878												
1879	204	204	165.503	.	95.836	2.297.995\$789	747.798\$882	1.550.138\$951	1.550.138\$951	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1880	1.521.206\$401	188.780	9,39	46.500\$000	74.192\$840	22.177\$658	1.688.560\$673	1.842.816\$117	1879	1879												
1880	224	224	178.873	.	122.478	2.514.466\$592	877.816\$900	1.561.188\$654	1.561.188\$654	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1881	1.521.206\$401	188.780	9,00	168.466\$763	125.350\$460	188.940\$840	131.493\$980	1.493\$980	1880	1880												
1881	228	228	177.288	.	64.270	58.208	99.198	2.055.289\$370	771.861\$267	1.319.878\$108	1.319.878\$108	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1882	1.521.206\$401	188.780	9,00	117.546\$560	180.897\$473	1.680.859\$673	1.680.859\$673	1.680.859\$673	1.680.859\$673	1881	1881									
1882	243	243	166.774	.	71.188	61.895	188.028	2.880.378\$905	918.392\$621	1.961.498\$374	1.961.498\$374	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1883	1.966.276\$907	188.200	12,00	111.462\$674	216.985\$890	138.005\$890	124.196\$680	186.749\$100	1.966.276\$907	1.966.276\$907	1882	1882								
1883	243	243	161.589	4.919	95.541	64.580	160.121	2.789.945\$820	1.119.230\$851	1.670.729\$749	1.670.729\$749	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1884	1.664.040\$994	188.180	10,00	121.881\$842	8.048\$4918	89.288\$782	26.505\$975	1.604.409\$994	8.047\$922	1883	1883									
1884	243	243	165.839	4.821	87.842	66.916	154.768	2.586.301\$375	1.287.993\$819	1.318.971\$555	1.318.971\$555	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1885	1.662.665\$627	188.180	11,25	16.866\$604	141.975\$800	185.000\$800	141.368\$860	1.521.206\$401	5.214\$191	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1884	1884							
1885	243	43	184.837	5.776	97.977	77.801	157.278	2.812.353\$892	1.155.201\$851	1.657.151\$436	1.657.151\$436	1.275.484\$611	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1886	1.652.000\$000	188.180	5,49	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1.521.206\$401	1.521.206\$401	5.098\$882	1.622.805\$667	1.622.805\$667	1.622.805\$667	1885</							



Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista e em transito por ella apenas concorreu em 1925 com 30.819.076\$142 ou 37,21 %, da receita total da Companhia, no valor de 82.803.694\$579.

Da importancia de 30.819.076\$142 e da relacao de 37,21 % cabem á Companhia Mogyana 6.456.516\$069 e 7,79 %.

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

VERBAS	1925	1924
Passageiros . . . . .	18,3	20,3
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . . . .	8,2	7,5
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	5,2	5,6
Mercadorias { Café . . . . .	22,9	24,7
Mercadorias { Diversos . . . . .	41,3	38,1
Telegrammas . . . . .	1,2	1,3
Diversas . . . . .	2,9	2,5
Total . . . . .	100,0	100,0

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

VERBAS	Embarcados		Referidos a 1 klm.	
	1925	1924	1925	1924
Passageiros . . . . .	3\$851	3\$457	\$053	\$048
Valores, bagagens, etc. . . . .	92\$876	82\$661	\$694	\$676
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	10\$119	8\$294	\$032	\$029
Mercadorias { Café . . . . .	43\$369	37\$171	\$213	\$213
Mercadorias { Diversos . . . . .	21\$174	18\$563	\$128	\$121

### § 1.<sup>o</sup> — Passageiros

A distribuição dos passageiros e da respectiva receita, pelos tráfegos próprio, estranho e em transito, relativamente aos dois últimos annos, consta do quadro seguinte:

Natureza do tráfego	1925				1924			
	1. <sup>a</sup> classe		2. <sup>a</sup> classe		1. <sup>a</sup> classe		2. <sup>a</sup> classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio . . . . .	638.657	4.248.594\$748	2.231.751	4.129.946\$216	610.379	3.528.461\$084	2.217.814	3.896.565\$922
Estranho	189.085	{ 3.106.643\$489	224.494	{ 1.926.156\$299	180.348	{ 2.650.947\$511	263.586	{ 1.865.808\$089
	162.892		180.657		175.622		171.147	
Em Transito . . . .	145.505	1.030.713\$374	156.561	692.304\$014	133.403	916.476\$082	152.131	630.516\$905
Total . . . . .	1.136.139	8.386.011\$611	2.793.463	6.748.406\$529	1.097.752	7.095.884\$677	2.804.678	7.6.392.890\$916

## Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de imigrantes para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal prática em 1882. Durante o anno de 1925 o movimento foi de 28.951 imigrantes, cujas passagens importariam em rs. 238.920\$330.

O numero de imigrantes transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1925 é de 861.285 e a importância que deixou de ser cobrada é igual a 4.622.318\$200.

### Número e receita dos passageiros transportados

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

ANNO'S	1. <sup>a</sup> CLASSE		2. <sup>a</sup> CLASSE		EM GERAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
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	2.261.553\$560	1.516.877,5	2.572.052\$000	2.019.296,5	4.883.605\$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	2.344.248	6.050.045\$620
1920	637.924,5	3.598.827\$260	1.986.636	3.703.730\$750	2.574.560,5	7.302.558\$010
1921	685.215	8.857.938\$670	2.203.695	4.112.546\$540	2.888.910	7.970.485\$210
1922	788.021	4.489.999\$920	2.291.888	4.298.854\$000	3.079.859	8.788.858\$620
1923	929.063	5.762.854\$110	2.557.088	5.354.049\$565	3.486.151	11.116.903\$675
1924	1.097.752	7.095.844\$677	2.804.678	6.892.890\$916	3.902.480	13.488.775\$593
1925	1.186.139	8.886.011\$611	2.798.468	6.748.406\$529	3.929.602	15.134.418\$140

§ 2.<sup>o</sup> — Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabela 9

Natureza do trafego	1925		1924	
	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio	25.420.880	1.539.888\$811	18.667.655	954.510\$736
Estranho	{ Despachado	10.670.586	9.940.819	{ 2.085.212\$138
	Recebido	10.909.161	9.423.671	
Em transito	25.736.075	2.614.231\$467	21.914.087	1.915.489\$704
Total	72.736.702	6.755.498\$403	59.946.232	4.955.212\$578

§ 3.<sup>o</sup> — Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

Natureza do trafego	1925				1924			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita
Proprio	5.819	10.846\$848	5.172	58.367\$772	6.216	9.642\$349	4.963	43.220\$220
Despachado	3.164	3.420	3.420	2.875	2.875	3.398	3.398	
Estranho	{ Despachado	{ 15.756\$641	1.787	69.561\$832	2.066	14.154\$175	2.058	64.520\$621
Recebido	1.483		1.858	22.420\$815	1.788	4.787\$878	1.887	18.503\$679
Em transito	2.122							
Total	12.588	33.237\$161	12.237	150.550\$419	12.945	28.584\$402	12.255	126.244\$520

§ 4.<sup>o</sup> — Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

Natureza do trafego	1925				1924			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita	Número	Receita
Proprio	4.865	6.854\$683	7.514	83.019\$124	8.321	10.861\$806	7.712	72.535\$561
Despachado	9.503	{ 4.837	289.002	{ 3.671.283\$942	18.493	85.666\$200	269.906	
Estranho	{ Recebido	{ 11.763	3.696	{ 235.972\$951	8.510	40.099	2.070	{ 3.106.173\$675
Em transito			65.184		40.099	62.408\$501	67.692	{ 223.042\$684
Total	30.968	87.820\$945	365.396	3.990.276\$017	75.423	158.966\$507	347.380	3.401.757\$920

S 5.<sup>o</sup> — Mercadorias

Natureza do trafego	1925			1924		
	Café		Diversos	Café		Diversos
	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio	2.687.037	79.404\$970	302.724.911	2.773.799\$237	9.387.479	182.418\$766
Estranho (Despachado)	148.477.084	8.403.938\$870	296.756.643	15.812.548\$198	184.375.971	256.928.002
Recebido	1.654.386		385.580.958		3.495.555	319.178.832
Em transito	283.844.776	10.454.097\$990	629.283.673	15.595.453\$943	294.567.756	508.179.372
Total .	436.663.283	18.937.441\$830	1.614.346.185	34.181.807\$378	441.826.761	16.423.357\$682
					1.360.837.975	25.261.911\$256

Constam do quadro seguinte as quantidades de animaes, — valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 — e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas no ultimo decennio :

Annos	Animaes das tabellas 10 e 11		Bagagens, encommen- das, etc.		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
1916	218.658	1.102:828\$260	26.444	1.187:748\$250	1.404.415	24.064:552\$500
1917	823.952	1.692:818\$710	27.818	1.326:158\$650	1.479.507	24.605:044\$030
1918	815.851	1.444:492\$460	28.945	1.404:820\$500	1.456.736	22.262:184\$990
1919	382.758	2.135:993\$690	36.001	1.888:547\$550	1.472.265	21.676:880\$160
1920	388.196	2.405:584\$020	42.432	2.399:696\$590	1.674.149	30.347:287\$730
1921	292.832	1.933:489\$040	44.027	2.428:320\$350	1.664.564	34.855:145\$260
1922	877.790	2.407:419\$490	48.788	2.861:029\$590	1.547.062	29.272:115\$220
1923	498.758	3.708:596\$007	53.559	8.699:287\$889	1.750.656	38.118:790\$254
1924	448.004	8.715:558\$849	59.946	4.955:212\$578	1.802.765	41.685:268\$988
1925	421.189	4.261:884\$542	72.787	6.755:498\$403	2.051.009	53.119:249\$208

No fim deste Relatorio encontra-se um quadro com o “Movimento Geral de Estatistica do anno de 1925”, no qual acham-se discriminadas as quantidades e respectivas receitas dos passageiros, 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 1925 nas linhas da Companhia Paulista:

ESTAÇÕES	Recebido kilos	Despachado kilos	Fretes
Jundiahy . . . . .	182.143	28.840	11:965\$930
Louveira . . . . .	—	170.897	887\$200
Rocinha . . . . .	—	1.058.649	7:764\$718
Vallinhos . . . . .	24.570	872.769	8:580\$324
Campinas . . . . .	896.372	7.812.550	159:459\$899
Boa Vista . . . . .	—	42.458	764\$297
Jacuba . . . . .	—	9.059	173\$908
Rebouças . . . . .	188	241.012	3:773\$602
Nova Odessa . . . . .	194	91.036	2:110\$112
Villa Americana . . . . .	671	155.540	2:017\$847
Tatú . . . . .	—	94.253	2:324\$498
Limeira . . . . .	353	2.056.422	64:368\$752
Cordeiro . . . . .	—	437.416	14:809\$914
Santa Gertrudes . . . . .	60	695.181	25:852\$564
Rio Claro . . . . .	4.576	629.088	24:347\$934
Batové . . . . .	—	10.146	393\$341
Itapé . . . . .	—	270	2\$242
Graúna . . . . .	—	289.712	12:576\$305
Ityrapina . . . . .	322	1.333.338	59:729\$500
Visconde do Rio Claro . . . . .	—	59.530	2:749\$956
Conde do Pinhal . . . . .	—	658.494	32:058\$651
São Carlos . . . . .	46.411	2.484.127	123:490\$213
Ibaté . . . . .	906	1.654.361	84:435\$304
Tamoyo . . . . .	60	295.289	15:552\$854
Chibarro . . . . .	—	316.186	16:554\$361
Ouro . . . . .	—	1.135.900	62:529\$302
Araraquara . . . . .	14.177	4.424.101	253:280\$122
Americo Brasiense . . . . .	—	1.748.363	101:104\$311
Santa Lucia . . . . .	423	2.242.380	132:034\$560
Rincão . . . . .	563	831.961	50:968\$659
Cilos . . . . .	—	31.431	784\$293
Santa Barbara . . . . .	1.956	79.115	2:325\$862
Caiuby . . . . .	—	—	—
Tupy . . . . .	—	11.285	328\$601
Taquaral . . . . .	—	720.612	24:332\$746
Piracicaba . . . . .	22.431	1.350.988	49:412\$333
Remanso . . . . .	—	245.762	8:616\$391
Araras . . . . .	1.975	1.278.002	49:047\$102
Loreto . . . . .	24.000	172.068	8:215\$343
Elihú Root . . . . .	120	1.131.970	45:985\$889
São Bento . . . . .	—	1.092.994	46:284\$715
Leme . . . . .	6.439	2.015.596	88:838\$543
Souza Queiroz . . . . .	—	686.872	31:136\$340
Pirassununga . . . . .	314	1.462.260	69:609\$415
Porto Ferreira . . . . .	—	508.801	25:828\$872
Butiá . . . . .	35	252.564	13:258\$492
Descalvado . . . . .	484	1.798.530	96:140\$160
Emas . . . . .	—	21.734	1.053\$496
Baguassú . . . . .	421	405.290	20:461\$209
Santa Silveria . . . . .	—	1.345.610	69:825\$733
Palmeiras . . . . .	425	1.294.464	68:877\$275
Santa Veridiana . . . . .	—	792.918	43:241\$098
Morro Grande . . . . .	—	606.927	25:619\$570
Ferraz . . . . .	—	—	—
Corumbatahy . . . . .	255	258.953	10:766\$904
Annapolis . . . . .	1.200	800.788	37:097\$649
Oliveiras . . . . .	—	425.168	19:593\$109
Tymbira . . . . .	—	357.476	20:772\$450
Motuca . . . . .	—	274.738	17:272\$917
Joá . . . . .	—	208.701	13:049\$470
Hammond . . . . .	—	1.474.279	93:635\$898
Guariba . . . . .	54	1.183.054	76:859\$432
Correco Rico . . . . .	—	1.186.267	78:117\$182
Jaboticabal . . . . .	3.907	3.089.556	201:404\$224
Graminha . . . . .	—	955.885	65:061\$268
Ibitirama . . . . .	—	1.273.659	87:318\$748
Tayuva . . . . .	36.977	6.307.283	446:592\$673
Andes . . . . .	102	2.444.371	171:789\$567
Bebedouro . . . . .	4.030	3.749.976	271:177\$552
Mandembo . . . . .	—	814.864	59:723\$945
Collina . . . . .	177	2.608.549	189:294\$142
Palmar . . . . .	—	992.859	74:269\$993
Frigorífico . . . . .	—	37.948	2:784\$778
Barretos . . . . .	15.894	546.385	39:585\$770
Campo Alegre . . . . .	—	821.849	38:637\$716
Brotas . . . . .	122	1.771.986	85:941\$795
Espraiado . . . . .	20	1.056.100	55:555\$896
Torrinha . . . . .	36	2.110.158	117:342\$352
Ventania . . . . .	—	736.737	41:693\$549
Dous Corregos . . . . .	60	3.204.788	187:595\$884
Mineiros . . . . .	120	809.342	48:478\$026
Banharão . . . . .	—	1.809.754	108:325\$459
Jahú . . . . .	12.023	17.365.299	1.085:740\$791
Saldanha Marinho . . . . .	—	576.049	34:540\$607
Capim Fino . . . . .	99	731.639	45:309\$344
Falcão Filho . . . . .	—	726.205	45:523\$050
Campos Salles . . . . .	60	4.069.319	250:252\$934
Iguatemy . . . . .	—	513.292	32:838\$064
Ayrosa Galvão . . . . .	—	239.510	14:767\$780
Pederneiras . . . . .	3.600	3.458.475	224:385\$242
Itatinguy . . . . .	—	55.414	3:516\$109
Piatan . . . . .	—	50.017	1:836\$035
S. Paulo dos Agudos . . . . .	1.935	1.631.122	108:164\$042
Taperão . . . . .	—	1.179.979	81:411\$133
Itaquiá . . . . .	—	608.154	41:442\$003
Batalha . . . . .	—	492.233	34:975\$395
Piratininga . . . . .	—	1.381.087	97:063\$350
America . . . . .	—	840.291	59:863\$148
Cabralia . . . . .	460	862.448	33:799\$295
Duartina . . . . .	—	87.273	1:455\$639
Guayanaz . . . . .	80	93.299	5.915\$810
Baurú Paulista . . . . .	360	2.508.218	176:564\$756
Babylonia . . . . .	—	766.529	39:933\$688
Floresta . . . . .	—	504.501	26:415\$454
Canchim . . . . .	341.515	804.185	49:381\$219
Capão Preto . . . . .	—	165.949	8:934\$580
Aqua Vermelha . . . . .	—	1.694.471	94:542\$733
Araraby . . . . .	—	297.161	13:857\$665
Alfredo Ellis . . . . .	—	542.670	30:804\$423
Santa Eudoxia . . . . .	—	729.614	42:402\$121
Angico . . . . .	—	70.574	3:511\$037
Monjolinho . . . . .	—	925.167	47:635\$427
Jacaré . . . . .	—	919.777	48:894\$509
Santo Ignacio . . . . .	—	388.830	20:945\$769
Ribeirão Bonito . . . . .	251	2.105.315	115:417\$460
Guatapará . . . . .	—	1.747.225	109:106\$246
Guarany . . . . .	—	1.754.762	109:463\$627
Martinho Prado . . . . .	106	1.164.716	74:692\$560
Barrinha . . . . .	—	280.787	18:588\$500
Macuco . . . . .	—	70.952	4:746\$244
Passagem . . . . .	—	812.184	54:978\$284
Cascalho . . . . .	—	163.547	11:462\$448
Pontal . . . . .	90	3.080.485	221:863\$070
Ibó . . . . .	—	49.820	2:591\$942
Tombadouro . . . . .	—	613.681	32:495\$686
Santa Rita . . . . .	227	1.300.969	70:830\$482
Santa Olivia . . . . .	—	318.988	17:257\$996
Moema . . . . .	—	518.315	29:049\$438
São Miguel . . . . .	—	—	—
Pantano . . . . .	37	335.257	18:381\$522
Aurora . . . . .	—	1.121.923	60:372\$177
Somma . . . . .	1.654.386	151.164.121	8.483:343\$840

#### De outras linhas para ás estações ou estranho recebido:

Bragatina . . . . .	—	120	—
Sorocabana (via Guanabara) . . . . .	—	120	—
" ( " Jundiahy) . . . . .	—	655	—
" ( " Agudos) . . . . .	—	183	—
Mogyana (via Campinas) . . . . .	—	25.923	—
" ( " Baldeação) . . . . .	—	2.008	—
" ( " Guatapará) . . . . .	—	2.606	—
" ( " Pontal)			

### 3.<sup>o</sup> — Despeza

A despeza geral da Companhia foi:

em 1925 . . . . .	57.181.566\$324
em 1924 . . . . .	50.183.817\$007
Diferença para mais em 1925 . . . . .	6.997.748\$317

Comparação da despeza nos dois últimos annos:

NATUREZA	1925	1924	Diferença em 1925		
			Para mais	Para menos	
Todas as linhas Escriptorio Central . . . . .	55.559.554\$843 1.622.011\$481	48.463.063\$770 1.720.753\$237	7.096.491\$073 —	—	98.741\$756
Total . . . . .	57.181.566\$324	50.183.817\$007	6.997.749\$317	—	—

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

Annos	Despeza
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	877:815\$909
1882	918:392\$621
1883	1.119:231\$851
1884	1.267:930\$192
1885	1.155:201\$514
1886	1.266:121\$925
1887	1.256:820\$448
1888	1.351:457\$781
1889	1.746:114\$388
1890	1.597:997\$615
1891	2.510:912\$371
1892	4.920:252\$529
1893	6.180:412\$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	8.651:739\$026
1907	10.327:340\$869
1908	10.416:979\$838
1909	12.471:484\$164
1910	10.504:324\$134
1911	11.911:374\$338
1912	14.364:717\$748
1913	17.823:429\$464
1914	13.950:936\$163
1915	14.142:030\$303
1916	15.851:783\$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
1924	50.183:817\$007
1925	57.181:566\$324

As despesas de custeio em 1925 são assim discriminadas em Pessoal, Material e Contas pelos diversos Departamentos da Administração:

<b>Verbas da despesa</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>TOTAL</b>
Inspectoria, Contabilidade e Almoxarifado . . . . .	1.355.229\$138	87.840\$780	—	1.443.070\$218
Trafego . . . . .	9.450.082\$000	1.387.534\$395	379.586\$113	11.217.403\$108
Telegrapho . . . . .	1.985.819\$989	26.118\$724	10.057\$660	2.257.405\$373
Locomoção . . . . .	10.226.173\$040	20.638.035\$545	1.013.741\$920	31.877.948\$505
Linha e Edificios . . . . .	3.329.990\$450	2.857.160\$474	1.189.714\$712	7.376.862\$636
Aluguel de carros, vagões, encerados, baldeações etc.	—	—	204.164\$420	204.164\$420
Contadoria Central e Comissão de Tarifas . . . . .	—	—	192.667\$780	192.667\$780
Taxa de exgotos e cons mo d'água . . . . .	—	—	50.499\$480	50.499\$480
Indemnizações por mercadorias avariadas ou desaparecidas, animais mortos na linha, etc.	—	—	561.402\$160	561.402\$160
Pensões a famílias de empregados fallecidos . . . . .	—	—	85.701\$000	85.701\$000
Diversos . . . . .	—	—	292.973\$163	292.973\$163
Total . . . . .	26.347.294\$917	25.231.761\$518	3.980.508\$408	55.559.554\$843

As despezas de pessoal e material, discriminadas pelas diversas Repartições e referentes ao ultimo quinquenio, constam do quadro seguinte:

SONNV	Inspectoria Geral		Trafego e Telegrapho		Locomoção		Linha e Edifícios		TOTAL	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1921	888.857\$010	47.127\$150	6.175.125\$994	930.121\$080	5.881.043\$830	12.508.949\$128	1.890.679\$472	1.292.743\$019	14.745.206\$306	14.869.040\$327
1922	915.092\$440	41.069\$559	6.288.027\$005	978.727\$060	5.784.869\$610	11.690.561\$852	2.021.071\$082	1.196.938\$981	14.959.050\$087	18.907.297\$493
1923	993.128\$176	83.838\$580	7.514.288\$247	1.021.249\$160	7.008.931\$115	17.726.496\$894	2.210.977\$011	1.095.547\$309	17.727.819\$549	19.926.131\$943
1924	1.161.471\$486	105.840\$780	10.120.791\$391	1.709.637\$290	8.891.757\$680	18.855.566\$295	3.005.844\$228	1.835.837\$670	23.179.864\$730	22.503.892\$0856
1925	1.355.221\$488	87.840\$780	11.435.901\$989	1.648.716\$719	10.226.173\$040	20.638.033\$546	3.329.990\$2450	2.867.160\$474	26.847.294\$917	25.281.761\$718

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

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Coefficiente
1872	811:101\$740	182:152\$194	128:949\$540	59
1873	648:360\$851	248:903\$619	399:450\$732	58
1874	748:441\$087	274:841\$219	478:593\$868	86
1875	885:431\$492	357:490\$141	527:941\$391	40
1876	1.120:363\$974	474:299\$977	646:068\$997	42
1877	1.465:561\$493	548:806\$325	921:756\$108	87
1878	1.915:581\$880	667:800\$460	1.248:280\$920	85
1879	2.018:700\$150	715:719\$411	1.302:980\$739	35
1880	2.827:706\$860	697:827\$689	1.180:370\$221	88
1881	2.190:852\$950	839:408\$871	1.351:444\$579	88
1882	2.528:613\$855	892:483\$480	1.631:159\$875	85
1883	2.557:794\$150	1.061:730\$660	1.496:063\$490	42
1884	2.585:623\$870	1.058:942\$610	1.526:681\$260	41
1885	2.804:399\$110	1.105:021\$890	1.699:377\$740	89
1886	2.971:615\$880	1.211:639\$070	1.759:975\$190	41
1887	2.912:461\$460	1.201:337\$230	1.707:084\$230	41
1888	3.546:832\$750	1.291:085\$930	2.255:296\$820	86
1889	4.283:808\$210	1.552:791\$531	2.710:516\$879	36
1890	5.034:721\$605	1.493:816\$628	3.541:404\$977	80
1891	6.426:858\$460	2.378:078\$119	4.048:275\$841	87
1892	9.147:890\$759	4.705:823\$481	4.442:067\$328	51
1893	10.145:058\$200	5.788:100\$683	4.356:957\$517	57
1894	13.910:095\$020	5.409:489\$806	8.600:605\$124	89
1895	17.220:546\$930	6.560:033\$974	10.660:512\$956	88
1896	19.615:028\$659	8.785:484\$953	10.829:580\$706	45
1897	22.075:198\$670	9.488:556\$074	12.586:582\$596	43
1898	20.373:771\$010	9.924:069\$580	10.449:701\$480	49
1899	21.165:370\$408	9.152:592\$841	12.012:778\$062	43
1900	22.014:918\$890	9.934:499\$702	13.080:419\$188	41
1901	27.245:642\$940	9.702:459\$103	17.548:183\$837	86
1902	24.890:868\$030	11.119:618\$569	18.771:249\$461	45
1903	20.058:932\$150	9.364:048\$091	10.694:984\$089	47
1904	18.228:291\$850	9.081:071\$878	9.147:220\$472	50
1905	18.403:585\$617	8.580:448\$473	9.873:087\$144	46
1906	27.073:486\$090	8.411:590\$855	18.661:895\$785	81
1907	24.540:944\$463	9.792:001\$410	14.748:943\$058	40
1908	22.865:419\$710	9.968:476\$058	12.896:943\$657	45
1909	26.496:790\$118	11.636:958\$596	14.809:835\$522	44
1910	22.490:990\$129	10.125:188\$768	12.865:801\$361	45
1911	26.827:178\$502	11.341:378\$183	15.485:795\$819	42
1912	30.568:447\$291	13.662:584\$097	16.899:918\$194	45
1913	38.789:009\$598	16.408:856\$078	17.880:658\$620	49
1914	25.799:900\$538	12.992:055\$593	12.807:844\$940	50
1915	30.198:988\$812	13.188:162\$928	17.065:819\$884	44
1916	31.556:914\$578	14.930:625\$322	16.606:289\$251	47
1917	38.810:074\$088	15.185:216\$787	17.174:857\$801	48
1918	30.968:386\$704	17.817:434\$792	13.150:951\$912	58
1919	38.188:810\$901	20.840:211\$498	12.848:599\$403	63
1920	44.001:761\$666	28.475:823\$866	15.527:483\$800	65
1921	48.056:433\$094	30.841:000\$888	17.215:422\$206	64
1922	44.858:897\$869	30.883:518\$799	14.470:884\$070	68
1923	58.897:734\$247	39.564:237\$834	18.883:496\$413	68
1924	66.392:193\$854	48.463:063\$770	17.929:180\$084	78
1925	82.733:759\$079	55.559:554\$848	27.174:204\$236	67

O seguinte quadro mostra a discriminação da despesa geral em 1925 e 1924 pelas seguintes unidades:

UNIDADES	1925	1924
Trem-kilometro . . . . .	8\$934	7\$898
Vehiculo-kilometro . . . . .	\$626	\$595
Tonelada-kilometro de peso útil . . . . .	\$130	\$139

As despesas totaes em 1925 da Inspectoria Geral, Contabilidade e Almoxarifado distribuem-se do seguinte modo:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral . . . . .	120:570\$500	1:201\$410	121:771\$910
Contabilidade . . . . .	872:275\$518	70:065\$520	942:341\$038
Almoxarifado . . . . .	362:383\$420	16:573\$850	378:957\$270
Total . . . . .	1.355:229\$438	87:840\$780	1.443:070\$218

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

### Pessoal

O total de empregados da Inspectoria Geral e da Contabilidade era em 31 de dezembro de 1925 de 206, assim discriminado:

#### Inspectoria Geral

Inspector Geral . . . . .	1
Auxiliar . . . . .	1
Dactylographa . . . . .	1
Continuo . . . . .	1 4

**Contabilidade**

Chefe da Contabilidade . . . . .	1	1
		—

**1) CONTADORIA**

Contador . . . . .	1
Ajudante . . . . .	1
Chefes de Seção . . . . .	7
Escripturarios . . . . .	103
Praticantes . . . . .	34
Agente Jundiah S. P. R. e auxiliar . . . . .	2
Continuos . . . . .	6
	154
	—

**2) REPARTIÇÃO DA ESTATÍSTICA**

Chefe de Seção . . . . .	1
Escripturarios . . . . .	15
Praticantes . . . . .	9
	25
	—

**3) TYPOGRAPHIA**

Chefe da Typographia . . . . .	1
Typographos . . . . .	8
Praticantes . . . . .	2
Continuo . . . . .	1
	12
	—

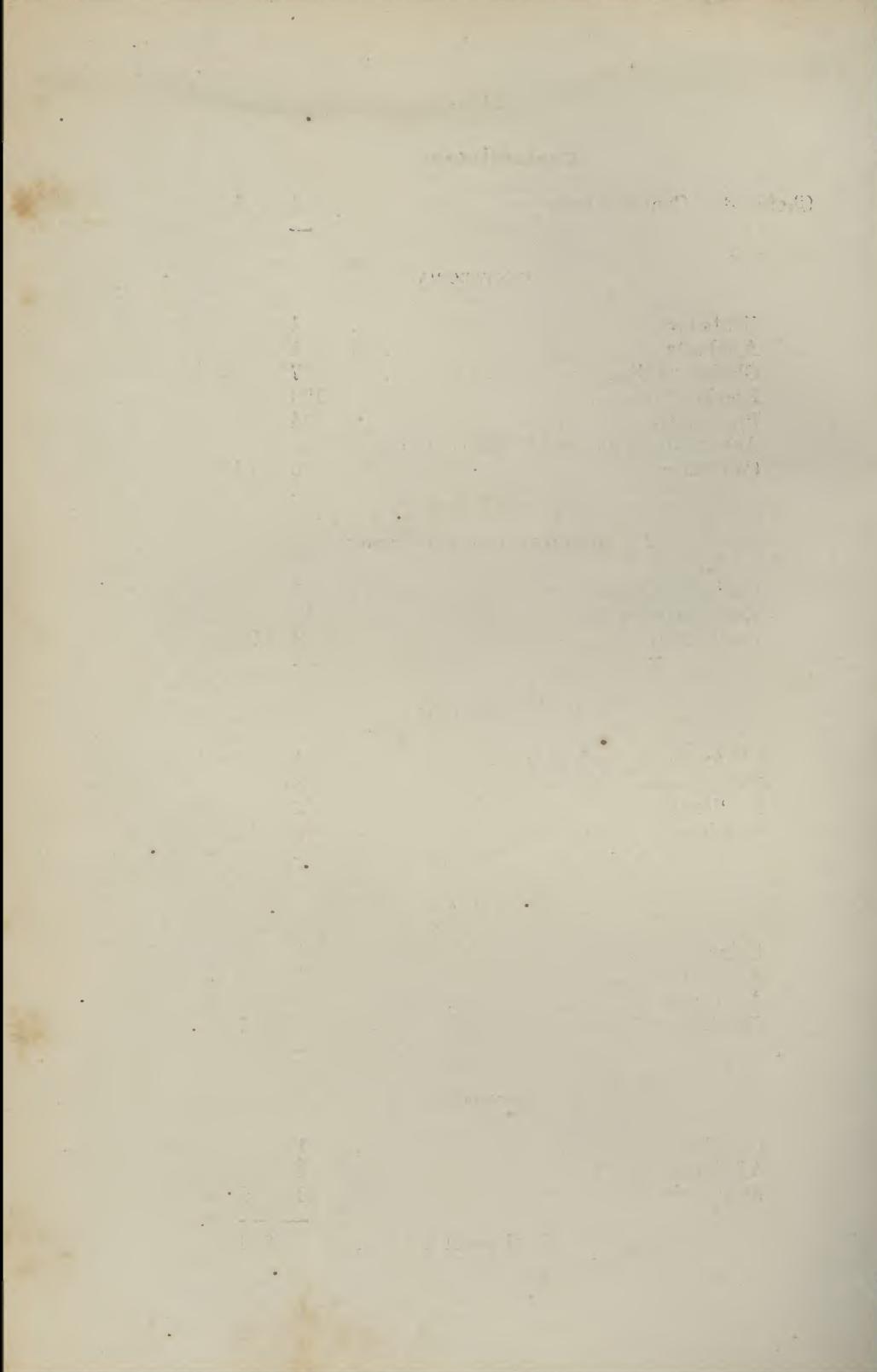
**4) CAIXA**

Caixa . . . . .	1
Ajudante . . . . .	1
Auxiliares . . . . .	2
Continuo . . . . .	1
	5
	—

**5) PAGADORIA**

Pagador . . . . .	1
Ajudante . . . . .	1
Auxiliares . . . . .	3
	5
	—

Total geral . . . . .	206
-----------------------	-----



III

## Trafego

O Snr. Dr. Arthur Canguçú, illustre collega, que tão brillantemente superintende este importante departamento da Administração, apresentou-me o detalhado relatorio que a seguir transcrevo na integra.

*Ilmo. Snr. Dr. Jayme Cintra M. D. Inspector Geral.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio  
dos serviços do Trafego, relativo ao anno de 1925.

Subscrecio-me,

com a maxima estima,

De V. S. Att. Vdr.

*A. Canguçú,*

Chefe do Trafego.

## I

### Transportes retribuidos por trens de passageiros

**Passageiros.** — Os trens da Companhia Paulista transportaram em 1925 o maior numero de passageiros até então registrado em um anno; viajaram

3.929.602

passageiros, com um accrescimo sobre 1924 de 0,69 %.

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

1921 . . .	2.887.263	—	24 %
1922 . . .	3.077.787	6,59 %	25 %
1923 . . .	3.486.151	20,74 %	27 %
1924 . . .	3.902.430	35,16 %	28 %
1925 . . .	3.929.602	36,10 %	29 %

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1925, é feita no quadro seguinte, por classes, especie de bilhetes adquiridos e se os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

Natureza do trafego	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA	
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe
Emissão no trafego proprio . . .	153.496	562.225	482.706	1.669.526
Emissão para as Estradas estranhas . . .	52.829	78.966	136.256	145.528
Das Estradas estranhas . . .	51.492	69.427	111.400	111.230
Em transito . . . . .	61.983	69.095	83.522	87.466
Total . . . . .	319.800	779.713	813.884	2.013.750
Total em 1924 . . . . .	353.801	889.882	741.598	1.914.796

Durante o anno de 1925 foram emitidas 2.455 cadernetas kilometricas, contra 2.353 em 1924.

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

ANNO S	Cadernetas	Percorso
1921.	1.647	7.881.000
1922.	2.072	9.774.00
1923.	2.371	11.088.000
1924.	2.353	10.722.000
1925.	2.455	10.810.000

**Percorso de passageiros.** — Com a inclusão dos ..... 10.810.000 kilometros de cadernetas kilometricas emittidas em 1925, o percorso de passageiros nesse anno subiu a

284.969.056

kilometros: o accrescimo sobre 1924 foi de 1,9 %.

O quadro seguinte discrimina o percorso 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 tráego proprio .	18.664.507	39.665.771	22.440.968	59.679.444	10.810.000
No tráego estranho .	18.572.609	23.715.981	82.957.254	29.843.354	
No tráego em transito .	6.760.074	8.024.708	8.749.066	10.085.320	
Total . . .	88.997.190	71.406.460	64.147.288	99.608.118	10.810.000
Total em 1924 . . .	40.450.840	79.404.494	57.045.766	91.963.590	10.722.000

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

ANNO S	Passageiros-kilometros	Percorso médio
1921. . . . .	186.699.421	64,6
1922. . . . .	205.694.323	66,8
1923. . . . .	245.349.420	70,3
1924. . . . .	279.586.690	71,6
1925. . . . .	284.969.056	73,0

**Despachos diversos, por trens de passageiros.** — Em 1925 foram transportadas nos trens de passageiros

72.737

toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 e

24.825

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

	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 Toneladas	ANIMAES		
		T. 10	T. 11	TOTAL
		Numero	Numero	Numero
Despachos no trafego proprio . . . . .	25.421	5.819	5.172	10.991
Destinados as estradas estranhas . . . . .	10.671	3.164	3.420	6.584
Recebidos das estradas estranhas . . . . .	10.909	1.483	1.787	3.270
Em transito pela Paulista . . . . .	25.736	2.122	1.858	3.980
Total . . . . .	72.737	12.588	12.237	24.825
Total em 1924 . . . . .	59.946	12.945	12.256	25.201

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos:

ANNOS	Bagagens, encom- endas e animaes da tabella 9	NUMERO TOTAL DE ANIMAES	
		T. 10	T. 11
1921 . . . . .	44.027	10.349	8.631
1922 . . . . .	48.788	13.099	13.771
1923 . . . . .	53.558	13.710	14.126
1924 . . . . .	59.946	12.945	12.256
1925 . . . . .	72.737	12.588	12.237

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes:

NATUREZA DO TRAFEGO	Bagagens, encom- endas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	ANIMAES-KILOMETRO		
		T. 10	T. 11	TOTAL
Proprio . . . . .	2.529.018	442.558	892.603	1.335.161
Estranho . . . . .	3.408.166	677.729	797.898	1.475.627
Em transito . . . . .	3.794.621	325.168	297.527	622.695
Total . . . . .	9.731.805	1.445.455	1.988.028	3.433.483
Total em 1924 . . . . .	7.330.189	1.308.731	1.758.198	3.066.929

O percurso médio de uma tonelada de bagagem, encomendas e animaes da tabella 9, foi de 128 kilometros em 1925 contra 122 em 1924, e o de um animal foi de de 138 kilometros em 1925 contra 122 em 1924.

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

A N N O S	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	PERCURSO MÉDIO
1921.	4.505.922	102
1922.	5.411.259	111
1923.	6.204.167	115
1924.	7.330.189	122
1925.	9.731.805	128

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

A N N O S	Animaes-kilometro	Perecurso médio
1921.	2.075.757	109
1922.	3.283.803	122
1923.	3.347.138	120
1924.	3.066.929	122
1925.	3.433.443	138

## II

### Transportes retribuidos por trens de mercadorias

**Movimento geral de mercadorias.** — O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi, em 1925, de

2.204.040

toneladas incluindo o gado da tabella 10 a 100 kilos e o da tabella 11 a 400 kilos por cabeça e os carros na proporção de 400 kilos para os de 1.<sup>a</sup> condição e 600 kilos para os de 2.<sup>a</sup> condição.

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

ANNOS	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	GADO TONELADAS	TOTAL TONELADAS
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
1924 . . . .	1.363.186	441.827	146.494	1.951.507
1925 . . . .	1.618.122	436.663	149.255	2.204.040

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1925, em mercadorias diversas, café e gado e pelas differentes linhas de transito, temos o quadro seguinte:

NATUREZA DO TRAFEGO	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	Gado das tabellas 10 e 11 CABEÇAS
Proprio . . . .	302.725	2.687	12.379
Estranho despachado . . . .	296.757	148.477	298.505
Estranho recebido . . . .	385.581	1.654	8.533
Em transito . . . .	629.284	283.845	76.947
Total . . . .	1.614.347	436.663	396.364
Total em 1924 . .	1.360.838	441.827	422.803

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				
	1925	1924	1923	1922	1921
Mogyana . . . .	236.182	260.346	244.169	215.736	259.603
Cia. C. de T. Luz e Força . . . .	2.861	3.680	3.070	3.041	3.594
Funilense . . . .	—	18.427	22.441	20.512	23.948
Itatibense . . . .	23.356	19.584	17.882	18.667	17.768
Araraquara . . . .	113.122	121.354	157.032	121.528	161.716
Dourado . . . .	59.709	59.408	49.407	46.192	61.347
São Paulo-Goyaz . . . .	49.540	52.672	50.379	52.821	65.672
C. M. de Monte Alto . . . .	10.264	6.194	7.942	5.260	7.864
Noroeste do Brasil . . . .	84.065	50.628	67.450	58.187	64.033
Sorocabana-Guanabara . . . .	21.900	—	—	—	—

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

ESTRADAS TRIBUTARIAS	ENTREGUE NAS ESTAÇÕES DE CONTACTO				
	1925	1924	1923	1922	1921
Mogyana . . . . .	283.332	227.872	196.716	188.454	171.788
Cia. C. de T. Luz e Força	2.121	2.129	1.588	1.468	1.124
Funilense . . . . .	—	1.933	2.315	1.602	1.701
Itatibense . . . . .	7.076	5.811	5.487	5.933	5.765
Araraquara . . . . .	111.430	82.060	57.944	57.102	49.261
Dourado . . . . .	38.563	33.786	24.135	22.210	20.981
São Paulo Goyaz . . . . .	26.633	21.718	21.238	16.992	17.875
C. M. de Monte Alto . . . . .	14.363	14.076	8.532	6.113	5.708
Noroeste do Brasil . . . . .	49.416	33.899	40.843	33.822	27.709
Sorocabana-Guanabara . . . . .	3.266	—	—	—	—

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

N A T U R E Z A	1925		1924		1923		1922		1921	
	Toneladas									
Café entregue á S. P. R.	432.230	428.313	371.043	308.072	475.676					
Diversas entrega á S. P. R.	377.641	330.821	413.308	391.367	397.566					
Mercadorias recebidas da S. P. R.	688.197	520.648	447.966	374.202	341.939					
Proprio, estranho e em transito excepto com a S. P. R.	552.941	522.883	518.339	473.421	449.383					
Total	2.051.009	1.802.665	1.750.656	1.547.062	1.664.564					
Cabeças de gado da tabella 10	30.968	75.423	65.054	49.416	50.690					
Cabeças de gado da tabella 11	365.396	347.380	400.868	301.504	223.162					

**Percorso de mercadorias** — O movimento geral de mercadorias de tráfego retribuido, incluindo o gado de 100 kilos por cabeça para a tabella 10 e 400 kilos para a tabella 11 e os carros na proporção de 400 kilos para os de 1.<sup>a</sup> condição e 600 kilos para os de 2.<sup>a</sup> condição, referido ao percurso feito nas linhas da Companhia Paulista, foi em 1925 de

406.334.586

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

NATUREZA DO TRAFEGO	DIVERSOS Toneladas-kilo- metro	CAFÉ Toneladas-kilo- metro	GADO CABEÇAS · KILOMETRO		Total
			T. 10	T. 11	
Trafego proprio . . . . .	31.355.660	336.315	448.752	2.167.867	2.616.619
Trafego estranho . . . . .	132.534.550	40.269.969	4.372.332	115.377.455	119.749.787
Trafego em transito . . . . .	103.853.680	48.190.211	2.681.524	5.164.529	7.746.063
Total . . . . .	267.743.890	88.796.495	7.502.608	122.609.851	130.112.459
Total em 1924 . . . . .	208.676.406	77.037.112	13.683.772	112.172.971	125.856.743

A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1925, com igual dado estatístico dos ultimos cinco annos, é o seguinte:

A N N O S	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL
	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros
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
1924 . . . . .	77.037.112	255.440.381	332.477.493
1925 . . . . .	88.796.495	317.538.091	406.334.586

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

A N N O S	Uma tonelada de café	Uma tonelada de mercadorias menos café	Um animal
1921 . . . . .	174	159	265
1922 . . . . .	168	156	242
1923 . . . . .	179	155	280
1924 . . . . .	174	153	298
1925 . . . . .	203	165	311

**Café.** — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1925 foi de

436.663

toneladas, dos quaes

432.230

toneladas destinadas á São Paulo Railway.

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

Procedencias	1925	1924	1923	1922	1921
Paulista . . . .	148.433	133.802	120.482	99.511	149.834
Mogyana . . . .	140.953	161.849	134.327	126.398	183.686
Itatibense . . . .	1.435	2.882	2.113	1.781	3.269
São Paulo e Minas . .	3.714	4.869	2.575	3.845	4.983
Funilense . . . .	—	1.442	1.505	1.172	1.276
Tracção, Luz e Força . .	2.091	2.900	2.651	2.390	2.942
Araraquara . . . .	45.760	48.344	54.089	27.122	53.340
Dourado . . . .	32.965	32.821	21.007	19.102	35.639
Cia. M. de Monte Alto . .	8.515	3.882	4.479	3.455	5.542
São Paulo-Goyaz . . .	21.368	23.060	16.776	10.396	19.736
Noroeste do Brasil . .	26.443	12.461	11.038	12.899	15.429
Sorocabana-Guanabara . .	553	—	—	—	—
Total. . . .	432.230	428.312	371.042	308.071	475.676

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

Procedencias	1924-1925	1923-1924	1922-1923	1921-1922	1920-1921
Paulista . . . .	143.490	153.940	101.470	112.170	189.540
Mogyana e São Paulo e Minas . . . .	153.764	173.223	121.056	151.701	210.615
Itatibense . . . .	1.708	3.341	2.226	1.272	4.920
Funilense . . . .	992	1.478	1.112	1.095	1.105
Tracção, Luz e Força . . . .	2.735	3.478	2.639	1.762	5.579
Araraquara . . . .	38.868	45.476	31.484	42.692	36.843
Dourado . . . .	29.913	33.055	18.925	26.332	36.147
Cia. M. de Monte Alto . . . .	7.457	3.510	12.581	4.001	5.264
São Paulo-Goyaz . . . .	16.930	22.585	3.512	14.896	15.235
Noroeste do Brasil . . . .	16.317	17.005	11.415	14.157	12.327
Sorocabana-Guanabara . . . .	385	—	—	—	—
Total. . . .	412.559	457.091	306.420	370.078	517.575

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

1.147.211 saccas.

Os cereaes baldeados nos cinco ultimos annos e discriminação de quantidades por estações baldeadoras e especificação, constam dos seguintes quadros:

ESTAÇÕES BALDEADORAS	A R R O Z				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas . . .	208.692	217.404	263.899	219.978	98.150
Rio Claro . . .	5.877	895	13.817	1.749	488
Ityrapina . . .	163.485	137.341	177.305	81.703	15.360
São Carlos . . .	875.110	394.848	55.412	12.321	1.820
Araraquara . . .	—	350.988	964.779	483.397	116.347
Rincão . . .	—	35.899	107.363	52.959	21.225
Total . . .	1.253.164	1.137.375	1.582.575	852.107	253.390

ESTAÇÕES BALDEADORAS	F E I J Ã O				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas . . .	107.107	91.914	196.751	28.775	124.966
Rio Claro . . .	1.770	562	4.482	266	608
Ityrapina . . .	35.126	88.178	75.995	19.359	90.131
São Carlos . . .	543.012	163.070	42.491	3.312	5.550
Araraquara . . .	—	193.044	470.666	179.216	232.335
Rincão . . .	—	76.961	225.439	45.962	153.428
Total . . .	687.015	613.729	1.015.824	276.890	607.018

ESTAÇÕES BALDEADORAS	M I L H O				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas . . .	73.688	92.611	124.576	34.652	39.666
Rio Claro . . .	3.483	12.704	18.580	1.432	2.785
Ityrapina . . .	90.052	57.788	56.378	30.531	27.982
São Carlos . . .	325.791	206.926	86.577	32.879	18.881
Araraquara . . .	—	61.476	119.256	187.783	99.875
Rincão . . .	—	106.740	112.936	82.143	97.614
Total . . .	502.014	538.245	518.303	369.420	286.803

ESTAÇÕES BALDEADORAS	TOTAL GERAL				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas . . .	389.487	401.929	585.226	283.405	262.782
Rio Claro . . .	11.130	14.161	36.879	3.447	3.881
Ityrapina . . .	297.663	283.307	309.678	131.593	133.473
São Carlos . . .	1.743.913	764.844	184.480	48.512	26.251
Araraquara . . .	—	605.508	1.554.701	850.396	448.557
Rincão . . .	—	219.600	445.738	181.064	272.267
Total . . .	2.442.193	2.289.349	3.116.702	1.498.417	1.147.211

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

ANNOS	Cereaes procedentes da Cia. Mogiana e suas tributarias	Cereaes procedentes da linha de 1. <sup>m</sup> 00 da C. Pau- lista e suas tributarias	TOTAL DE SACCAS
	SACCAS	SACCAS	
1921 . . . .	389.487	2.052.606	2.442.093
1922 . . . .	401.929	1.887.420	2.289.349
1923 . . . .	585.176	2.531.176	3.116.352
1924 . . . .	283.225	1.215.012	1.498.237
1925 . . . .	262.781	882.409	1.145.190

**Gado.** — O transporte de gado em pé, para alem de Jundiahy, em trens completos, foi em 1925 de

367.516  
cabeças, contra  
347.556  
cabeças em 1924.

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

PROCEDENCIA	CABEÇAS DE GADO				
	1925	1924	1923	1922	1921
Linhos de 1. <sup>m</sup> 00 . .	275.618	253.610	262.029	169.260	150.225
Da Mogiana . . .	56.294	58.096	69.714	73.505	53.170
De Campinas . . .	20.160	24.848	49.008	35.778	10.373
Da linha de 1. <sup>m</sup> 60	15.444	11.002	18.324	13.021	3.597
Total . . . .	367.516	347.556	399.070	291.564	217. 365

Foram tambem baldeados em Rincão

1.340

vagões frigorificos procedentes do matadouro de Barretos,  
contra

1.465

vagões em 1924.

III

### Exportação

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

809.871

toneladas, em 1925, contra

759.134

em 1924.

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

	1925	1924	1923	1922	1921
Paulista . . . .	Ton. 340.581	Ton. 293.051	Ton. 284.059	Ton. 263.599	Ton. 311.478
Mogyana . . . .	201.579	219.557	210.138	182.359	232.895
São Paulo e Minas . .	3.788	4.915	2.645	3.914	5.137
Itatibense . . . .	4.844	5.084	5.309	12.061	13.711
C. C. T., Luz e Força . .	2.346	3.186	2.918	2.886	3.483
Funilense . . . .	—	10.547	16.099	16.186	19.924
Araraquara . . . .	85.628	97.192	132.783	98.215	130.769
Dourado . . . .	50.512	49.663	39.273	39.117	53.873
São Paulo-Goyaz . . .	33.396	34.306	34.649	30.131	41.996
Cia. M. de Monte Alto . .	9.625	4.714	6.128	4.242	6.518
Noroeste do Brasil . .	69.901	36.919	50.349	46.559	53.460
Sorocabana-Guanabara . .	7.671	—	—	—	—
Total . .	809.871	759.134	784.350	699.269	873.244

IV

**Importação**

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

688.197

toneladas, em 1925, contra

520.648

em 1924.

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

	1925	1924	1923	1922	1921
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista . . . .	295.175	229.763	194.227	147.124	140.344
Mogyana . . . .	222.826	170.574	149.384	135.462	121.921
São Paulo e Minas . . . .	1.269	896	833	885	810
Itatibense . . . .	4.018	3.724	3.329	3.469	3.060
C. C. T., Luz e Força . . . .	1.486	1.351	1.168	959	926
Funilense . . . .	—	1.624	1.664	1.423	1.492
Araraquara . . . .	73.900	49.204	37.292	33.086	29.233
Dourado . . . .	28.747	24.215	16.537	14.745	13.762
São Paulo-Goyaz . . . .	16.098	11.445	9.851	9.363	8.731
Cia. M. de Monte Alto . . . .	4.427	3.433	2.543	2.326	1.950
Noroeste do Brasil . . . .	38.632	24.419	31.139	25.479	19.710
Sorocabana-Guanabara . . . .	1.619	—	—	—	—
Total . . . .	688.197	520.648	447.967	374.321	341.939

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista durante o anno de 1925, é feita no seguinte quadro:

Natureza de tráfego	T. 3 Assucar, fumo, etc. Kilos	T. 3-A Café benefi- ciado, algodão em rama, etc. Kilos	T. 3-B Café em casquinha Kilos	T. 3-C Café em cereja Kilos	T. 4 Farinha de trigo, cereaes, etc. Kilos	T. 4-A Sal, machinas para lavoura, etc. Kilos	T. 5 Aço, ferro em barras, trilhos, etc. Kilos	T. 6-espec. Gazolina, ke- rozene e pneumaticos Kilos	T. 6 Tecidos, phos- phoros, etc. Kilos	T. 7 Objectos de importação Kilos	T. 8 Ferragem em geral Kilos	T. 12 Madeiras, lavradas ou serradas Kilos	T. 13 Madeiras aplaínadas, cal, cimento, etc. Kilos	T. 14 Pedras, telhas, etc. Kilos	T. 14-A Carvão vege- tal, lenha, etc. Kilos	T. 14-B Forragem, etc. Kilos	TOTAL KILOS	Gado-Cabeças	
																	T. 10	T. 11	
Proprio . . . .	12.874.874	2.246.239	—	955.779	19.646.272	5.076.531	12.645.752	833.537	1.574.443	79.902	2.150.220	36.622.453	9.855.089	157.366.630	42.525.454	958.773	305.411.948	4.865	7.514
Estranho . . . .	70.769.081	153.264.372	10.249	348.828	120.271.120	28.907.942	39.862.009	15.764.307	11.605.266	678.134	11.688.457	101.646.616	51.438.217	172.237.441	42.164.285	11.812.797	832.469.071	14.340	292.698
Em transito . . . .	91.562.571	288.520.977	1.155	7.225	173.710.766	64.496.975	46.842.108	28.412.557	16.420.923	918.547	16.170.989	58.089.818	48.810.373	45.439.346	27.460.389	6.263.730	913.128.449	11.763	65.184
Total geral . . .	175.206.476	444.031.588	11.404	1.311.832	313.628.158	98.481.448	99.349.869	45.010.401	29.600.632	1.676.583	30.009.666	196.358.887	110.103.679	375.043.417	112.150.128	19.035.300	2.051.009.468	30.968	365.396

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista nos cinco ultimos annos é feita no quadro abaixo:

	T. 3 Kilos	T. 3-A Kilos	T. 3-B Kilos	T. 3-C Kilos	T. 4 Kilos	T. 4-A Kilos	T. 5 Kilos	T. 6-espec. Kilos	T. 6 Kilos	T. 7 Kilos	T. 8 Kilos	T. 12 Kilos	T. 13 Kilos	T. 14 Kilos	T. 14-A Kilos	T. 14-B Kilos	TOTAL Kilos	Gado-Cabeças	
																		T. 10	T. 11
Total de 1921 . . .	111.286.354	488.628.391	9.901	7.332.327	312.898.710	73.978.835	70.557.046	17.886.577	20.141.113	636.013	20.889.532	136.440.678	62.490.937	233.332.554	91.610.891	16.443.507	1.664.563.641	50.690	223.162
Total de 1922 . . .	116.400.931	321.906.811	5.730	4.382.733	319.478.607	71.496.728	68.914.158	17.839.329	20.224.953	997.743	22.846.132	141.036.799	64.839.439	256.337.176	103.574.231	16.780.430	1.547.061.930	49.416	301.504
Total de 1923 . . .	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
Total de 1924 . . .	128.619.148	446.608.974	61.031	2.047.258	297.210.765	74.967.853	78.935.370	31.486.674	26.868.968	1.455.236	27.872.606	150.210.098	82.662.239	317.104.627	111.749.361	24.804.588	1.802.664.736	75.423	347.380
Total de 1925 . . .	175.206.476	444.031.588	11.404	1.311.832	313.628.158	98.481.448	99.349.869	45.010.401	29.600.632	1.676.583	30.009.666	196.358.887	110.103.679	375.043.417	112.150.128	19.035.300	2.051.009.468	30.968	365.396

Baldeações

Os serviços executados nas principais estações baldeadoras da Companhia, São Carlos, Araraquara e Rincão, foram os seguintes, em 1925 e 1924:

VI

## Movimento geral de vagões no tráfego remunerado

Durante o anno de 1925 foram carregados nas estações da Companhia

338.352

vagões e descarregados

350.775

contra

317.332

carregados e

301.465

descarregados, em 1924.

O quadro seguinte discrimina pelas linhas de 1<sup>m</sup>,60, 1<sup>m</sup>,00 e 0<sup>m</sup>,60 o movimento geral de vagões nas estações, nos ultimos cinco annos:

DISCRIMINAÇÕES		1921	1922	1923	1924	1925
Carregados	Linhhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	217.113	213.354	234.674	217.855	231.538
	Linhhas de 1 <sup>m</sup> ,00	104.887	96.401	98.805	99.477	106.814
	Total . .	322.000	309.755	333.479	317.832	338.352
Descarregados	Linhhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	141.900	163.861	194.635	191.863	234.221
	Linhhas de 1 <sup>m</sup> ,00	118.776	104.296	107.998	109.602	116.554
	Total . .	260.676	268.157	302.633	301.465	350.775
Total geral . .		582.676	577.912	636.112	618.797	689.127

Foram recebidos da São Paulo Railway, em 1925  
155.713  
vagões carregados, contra 109.489  
em 1924, e entregues 188.710  
vagões carregados, contra 155.976  
em 1924.

VII

## Permuta de material rodante com a São Paulo Railway

As contas mensais de permuta de material rodante com a S. P. R., em 1925, apresentam um saldo a favor da C. P. de 501.752 toneladas, ou seja 501.752\$000, o que significa um desfalque médio, por dia, de 167 vagões de 10 toneladas.

Houve, na permuta de carros, um saldo de 182.479 lugares-dia a favor da C. P.

Nos últimos cinco anos as contas da utilização de material rodante entre a C. P. e a S. P. R. atingiram as seguintes importâncias:

ANNOS	Utilização de material S. P. R.	Utilização de material C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor da S. P. R.
1921 .	1.585:963\$560	1.267:111\$900	—	318:871\$660
1922 .	1.646:410\$810	1.318:170\$550	—	328:240\$260
1923 .	1.354:168\$530	1.196:500\$660	—	157:667\$870
1924 .	291:838\$600	664:939\$900	373:101\$300	—
1925 .	122:395\$250	826:925\$850	704:530\$600	—

**Permuta de Vagões com as Estradas de Ferro Mogyana, Dourado, São Paulo-Goyaz e Noroeste.** — Na permuta de vagões entre a Companhia Paulista e as estradas que lhe são tributárias nas linhas de 1.<sup>m</sup>00, foram pagas, em 1925, as seguintes importâncias devidas pela utilização recíproca de material estranho:

	Utilização da vagões C. P. outras estradas	Utilização de vagões extra- nhos pela C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor de outras es- tradas
Mogyana . . .	149:252\$000	40:777\$750	108:474\$250	—
Dourado . . .	26:448\$953	56:528\$141	—	30:079\$188
S. Paulo-Goyaz .	72:268\$950	46:791\$350	25:477\$600	—
Noroeste . . .	342:030\$000	14:295\$000	327:735\$000	—
TOTAL .	589:999\$903	158:392\$241	461:686\$850	30:079\$188

A permuta de material rodante com as estradas acima indicadas, attingiram ás seguintes importâncias nos cinco ultimos annos:

ANNOS	Utilização de vagões C. P. por estradas tributárias	Utilização de vagões das tributárias pela C. P.	Saldo da C. P.
1921 . .	262:990\$882	193:925\$611	69:065\$271
1922 . .	259:890\$968	165:205\$115	94:685\$853
1923 . .	292:078\$384	200:245\$967	91:332\$417
1924 . .	438:353\$317	212:743\$853	225:609\$474
1925 . .	589:999\$903	158:392\$241	431:607\$662

## VIII

### Movimento geral dos trens

Circularam nas linhas desta estrada em 1925

96.097

trens, com o percurso de    6.933.537  
kilometros, contra    90.888  
trens e    6.353.741

kilometros de percurso em 1924.

Os trens transportaram em 1925

1.182.707

vehiculos; com o percurso de                                    95.693.084  
kilometros, contra    1.082.808  
vehiculos e    84.325.538

kilometros de percurso em 1924.

Nos quadros seguintes vão especificados os trens, com o numero de vehiculos que rebocaram nas linhas de 1<sup>m</sup>,60, 1<sup>m</sup>,00 e 0<sup>m</sup>,60 de bitola, discriminados pelas suas diferentes naturezas, com os respectivos percursos:

Linha de 1<sup>m</sup>,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros .	9.786	1.266.597	75.686	11.138.614	12.218	1.515.368	90.561	13.702.409	12.186	1.474.422	92.571	13.831.986	12.646	1.573.494	96.487	14.773.151
Especiaes de passageiros .	261	16.664	1.179	89.891	267	16.769	1.219	80.956	410	27.691	1.619	113.944	213	17.232	1.130	103.984
Mixtos . . . . .	1.848	168.210	35.196	4.729.368	804	131.792	25.242	4.204.868	723	120.732	20.084	3.427.638	728	127.400	20.208	3.536.400
Mercadorias . . . . .	21.782	1.388.777	458.788	31.504.785	28.488	1.776.158	573.538	39.127.439	30.448	1.834.834	568.170	38.563.377	33.339	1.993.938	643.304	45.328.783
Em servico da estrada .	3.652	139.637	21.015	1.032.626	1.526	67.784	14.002	623.970	2.595	143.730	25.932	1.630.318	5.049	249.741	36.002	2.081.698
Lastros . . . . .	5.070	120.031	28.744	746.700	3.586	88.462	26.239	729.971	872	28.772	10.606	399.212	479	13.872	4.832	174.400
Total . . . . .	42.399	3.099.966	620.608	49.241.984	46.889	3.596.333	730.801	58.469.613	47.234	3.630.181	718.982	57.966.475	52.454	3.975.677	801.963	65.998.416

Linha de 1<sup>m</sup>,00

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros .	10.858	1.100.140	66.505	7.385.427	12.492	1.215.961	71.104	7.458.307	12.192	1.186.523	73.195	7.844.602	13.146	1.295.542	78.347	8.787.537
Especiaes de passageiros .	127	7.988	563	52.078	157	8.712	534	29.164	106	7.545	408	34.020	106	9.758	730	80.709
Mixtos . . . . .	5.801	433.625	50.044	4.417.954	4.740	245.838	38.790	2.337.957	2.864	158.784	28.140	1.950.896	2.360	144.616	27.115	2.038.947
Mercadorias . . . . .	20.545	1.349.829	230.414	21.289.012	18.786	1.095.245	205.071	15.536.260	17.820	1.036.556	192.576	14.137.898	18.371	1.165.475	211.102	16.294.798
Em servico da estrada .	7.036	186.020	48.472	1.422.053	5.765	145.324	37.667	1.114.425	5.759	201.260	46.235	1.749.522	4.357	204.915	39.969	1.836.353
Lastros . . . . .	2.367	33.766	12.097	156.525	1.498	53.656	7.688	293.649	1.557	55.250	6.794	285.479	1.744	56.024	6.919	253.754
Total . . . . .	46.734	3.111.368	408.095	34.723.049	43.438	2.764.736	360.854	26.769.762	40.298	2.645.918	347.348	25.952.417	40.084	2.876.330	364.182	29.292.098

Linha de 0<sup>m</sup>,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros .	1.616	53.122	9.213	311.828	1.608	52.926	9.176	302.825	1.579	51.979	8.626	284.269	1.610	53.300	8.009	265.554
Especiaes de passageiros .	4	56	18	252	4	56	16	224	14	238	52	1.010	2	56	14	392
Mixtos . . . . .	730	10.220	3.402	47.628	730	10.220	3.458	48.412	728	10.192	3.232	45.248	719	10.066	3.296	46.144
Mercadorias . . . . .	669	8.225	2.388	32.724	760	10.498	2.856	45.230	797	10.658	3.108	46.641	780	9.109	2.591	36.708
Em servico da estrada .	374	6.222	2.195	38.506	272	4.653	1.721	29.749	215	4.039	1.313	25.724	332	6.299	2.064	39.843
Lastros . . . . .	160	3.585	1.035	26.753	25	524	157	3.817	23	536	147	3.754	116	2.700	588	13.929
Total . . . . .	3.553	81.430	18.251	457.691	3.399	78.877	17.384	430.257	3.356	77.642	16.478	406.646	3.559	81.530	16.562	402.570

**IX**

**Telegrapho**

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1925 era de

5.370,2  
kilometros e a de fio de  
5.472,2.

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

399,3  
kilometros com  
646,9  
kilometros de fio.

Os apparelhos de signal, staff electrico, ocuparam a extensão de

694,8  
kilometros de linha com  
751,1  
kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1925, o que consta do quadro seguinte:

	N.º d telegrammas	N.º de palavras
Trafego proprio . . . . .	284.762	6.510.821
Trafego estranho recebido . . . . .	295.623	4.388.421
Em transito . . . . .	163.377	2.314.005
Total . . . . .	743.762	13.213.247
Total em 1924 . . . . .	685.105	11.762.609

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

ANNOS	N.º de telegramma	N.º de palavras	N.º médio de palavras por palavras
1921 . . . . .	575.058	10.887.846	18,9
1922 . . . . .	590.358	10.526.043	17,8
1923 . . . . .	660.810	11.655.968	17,6
1924 . . . . .	685.105	11.762.609	17,1
1925 . . . . .	743.762	13.213.247	17,7

Durante o anno de 1925 foram inauguradas cinco cabinas de signaes conjugados com as chaves (Interlock) nas seguintes estações:

Boa Vista . . . . , em 15 de Agosto  
Jacuba . . . . , em 13 de Setembro  
Rebouças . . . . , em 15 de Outubro  
Nova Odessa . . . . , em 3 de Dezembro  
Recanto . . . . , em 15 de Dezembro

**X**

**Empregados**

Existiam no Trafego, em 31 de Dezembro de 1925,

3.783

empregados, assim discriminados pelas diferentes secções de serviço:

	1925	1924
Escriptorios . . . . .	164	155
Telegrapho e Signaes . . . . .	59	49
Trens . . . . .	311	277
Estações . . . . .	493	409
Telegrapho das estações . . . . .	497	469
Baldeação de Campinas . . . . .	521	502
Baldeação de Rio Claro . . . . .	—	68
Baldeação de Ityrapina . . . . .	261	261
Baldeação de São Carlos . . . . .	115	117
Baldeação de Araraquara . . . . .	124	128
Baldeação de Rincão . . . . .	198	176
Armazens e explanadas . . . . .	1.040	1.072
Total . . . . .	3.783	3.683

**XI**

**Despesas**

Em 1925 as despezas do Trafego foram de 13.474.262\$481 assim discriminadas:

<b>VERBAS</b>	<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>Total</b>
Administracão e Escritorio . . . . .	1.112.116\$800	109.124\$885		
Trens . . . . .	1.362.571\$000	291.890\$713		
Estações . . . . .	6.693.219\$800	831.798\$677	44.717\$900	
Aposentados . . . . .	24.512\$700	—		
<b>Serviço nas oficinas</b>				
Trens . . . . .	165.331\$010	77.702\$160		
Estações . . . . .	77.725\$160	53.695\$860		
Luz electrica . . . . .	74.575\$530	23.322\$740		
Armazem regulador de Campo Limpo . . . . .	—	—		
<b>Telegrapho</b>				
Estações . . . . .	1.825.270\$199	122.095\$264	10.057\$660	
Conservacão de linhas e apparelhos . . . . .	160.519\$790	139.086\$460	—	
Total . . . . .	11.435.901\$989	1.648.716\$719	389.643\$773	13.474.262\$481

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

	1925	1924
Pessoal . . . . .	11.485:901\$989	10.120:791\$391
Material . . . . .	1.648:716\$719	1.709:627\$290
Contas . . . . .	389:643\$773	389:269\$996
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>13.474:262\$481</b>	<b>12.219:688\$677</b>

## XII

### Toneladas-kilometro de peso util

O percurso total de peso util em 1925 foi de

437.016.381

toneladas-kilometro, assim estabelecido:

Passageiros . . . . .	19.947.834	toneladas-kilometro
Bagagens . . . . .	9.731.805	"
Animaes . . . . .	50.733.958	"
Carros . . . . .	1.008.318	"
Mercadorias . . . . .	355.594.466	"
<b>Total . . . . .</b>	<b>437.016.381</b>	<b>"</b>

Tendo sido de 13.474:262\$481 a despesa total do Trafego sahe a

\$030,8

o custo do serviço do trafego por tonelada-kilometro em 1925.

*A. Canguçú,*  
Chefe do Trafego.

**IV**

**Linha**

---

Acha-se á testa desta importante Divisão, prestando com muita dedicação e intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distineto collega Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

Passo a transcrever na sua integra o bem elaborado relatorio que me foi presente pelo Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

*Illum. Snr.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio  
da Linha e da Construcción, referente ao anno de 1925.

Ao Illum. Snr. Dr. Jayme Cintra  
M. D. Inspector Geral

*Pedro Soares de Camargo,*  
Chefe da Linha.

## L I N H A

### Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1925, foi:

Linha principal . . . . .	1.326km,606
Desvios . . . . .	365km,930
Total . . . . .	1.691km,636

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			Número de chaves
	Linha Principal	Desvios	Total	
<b>Bitola de 1m,60</b>				
Tronco — Jundiahy a Rincão (sendo 88,084 na via dupla de Jundiahy a Campinas e 13,117 com 3 trilhos, entre V. R. Claro e Ityrapina). . . . .	329,801	159,483	489,284	719
Ramal — Piracicaba . . . . .	45,206	5,636	50,842	30
” — Descalvado . . . . .	106,808	14,056	120,864	89
” — Santa Veridiana . . . . .	40,374	5,620	45,994	37
<b>DÉSVIOS PARTICULARES</b> . . . . .	—	5,107	5,107	32
Somma . . . . .	522,189	189,902	712,091	907
<b>Bitola de 1m,00</b>				
Tronco — Rio Claro a V. do Rio Claro . . . . .	55,627	18,646	74,273	74
” — Araraquara-Baldeação . . . . .	—	6,767	6,767	18
” — Rincão a Barretos . . . . .	173,426	37,704	211,130	183
Ramal — Jahú . . . . .	130,866	26,140	157,006	145
” — Agudos . . . . .	160,154	14,101	174,255	94
” — Baurú . . . . .	38,178	3,363	41,541	23
” — Água Vermelha . . . . .	62,976	2,307	65,283	19
” — Ribeirão Bonito . . . . .	40,071	11,502	51,573	60
” — Mogy-Guassú . . . . .	92,711	7,389	100,100	58
<b>DESVIOS DE LENHEIROS PARTICULARES</b> . . . . .	—	0,727	0,727	3
” . . . . .	—	40,878	40,878	54
Somma . . . . .	754,009	169,524	923,533	731
<b>Bitola de 0m,60</b>				
Linha — Santa Rita . . . . .	36,568	3,517	40,085	33
” — Descalvadense . . . . .	13,840	1,228	15,068	14
<b>DESVIOS PARTICULARES</b> . . . . .	—	0,859	0,859	9
Somma . . . . .	50,408	5,604	56,012	56
Total . . . . .	1,326,606	365,030	1,691,636	1.694

Com a inauguração do trecho de Cabralia a Duartina, no Ramal dos Agudos, houve um accrescimo na extensão da linha principal de 11<sup>km</sup>,873.

Houve tambem o accrescimo de 5<sup>km</sup>,429 na extensão dos desvios, accrescimo esse que provem dos desvios construidos na nova estação de Duartina e das modificações havidas nos desvios de diversas estações.

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

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Número de chaves	Data da Inauguração
<b>Bitola de 1m,60</b>						
		m.	km.	km.		
T R O N C O	Linha dupla	Divisa c/ a S. P. R.	707,0	0,000	—	—
		Jundiahy 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	712,0	22,921	1,995	14 Idem
		Vallinhos	660,0	30,736	2,290	11 Idem
		Samamblaia	691,0	37,424	0,056	2 1- 2-1893
		Campinas	693,0	44,042	26,274	120 11- 8-1872
		Boa Vista	938,0	53,009	1,347	7 27- 8-1875
		Jacuba	559,0	62,605	1,253	9 26- 8-1896
		Rebonças	547,0	69,615	1,858	13 27- 8-1875
		Nova Odessa	541,0	75,623	2,534	18 1- 8-1907
		Recanto	530,0	78,387	—	1 7-10-1916
		Villa Americana	528,0	81,959	2,930	15 27- 8-1875
		São Jeronymo	500,0	87,634	0,536	5 22-11-1896
		Tatú	512,0	93,794	4,270	18 30- 6-1896
		Itaipú	531,0	100,281	0,426	2 31-12-1896
		Limeira	540,0	105,459	1,942	13 30- 6-1876
		Ibicaba	562,0	111,006	0,483	2 31-12-1896
		Cordeiro	630,0	116,965	5,912	33 11- 8-1876
		Santa Gertrudes	571,0	125,922	0,953	4 1- 2-1887
		Rio Claro	609,0	133,840	21,586	75 11- 8-1876
		Batová	548,0	143,135	1,142	4 1- 6-1916
		Camaquam	634,0	148,780	1,083	4 10- 9-1918
		Itapé	590,0	156,585	0,919	4 1- 7-1916
		Grauna	610,0	162,497	1,104	4 Idem
		Ubá	687,0	168,520	0,711	3 20- 1-1917
		Ityrapina	759,0	174,370	11,391	42 1- 6-1916
		Vis. do Rio Claro	744,0	187,320	1,011	5 Idem
		Conde do Pinhal	739,0	195,325	1,113	5 Idem
		São Carlos	829,0	206,308	9,824	51 5-10-1884
		Retiro	845,0	211,676	1,144	4 14- 7-1922
		Ibaté	826,0	221,057	1,582	6 18- 1-1885
		Tamoyo	780,0	227,801	0,799	4 14- 7-1922

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Número de chaves	Data da Inauguração
TRONCO	Bitola de 1m,60	m. km.	km.			
Linha singela	Chibarro . . .	653,0	235,457	2,438	8	14- 7-1922
	Ouro . . .	711,0	244,297	1,394	5	1- 2-1897
	Araraquara . . .	646,0	253,767	11,227	31	18- 1-1892
	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	4- 7-1922
	Rincão . . .	522,0	285,759	11,769	43	1- 4-1892
	Somma . . .		159,483	719		
Ramal de Piracicaba	Recauto . . .	—	78,387	0,094	1	7-10-1916
	Cilos . . .	603,0	84,450	0,300	2	1-10-1924
	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	105,750	0,523	3	Idem
	Chave . . .	—	109,581	0,100	1	Idem
	Taquaral . . .	627,0	114,645	0,659	4	Idem
	Piracicaba-Paulista	540,0	123,593	2,196	9	Idem
	Somma . . .		5,636	30		
Ramal de Descalvado	Cordeiro . . .	—	—	—	—	—
	Remanso . . .	—	126,188	0,767	5	4-11-1884
	Araras . . .	—	134,515	1,175	7	10- 4-1877
	Loreto . . .	—	188,780	1,228	6	8-12-1899
	Elihú Root . . .	—	144,640	1,040	6	30- 9-1877
	São Bento . . .	—	153,091	0,765	7	1-12-1885
	Leme . . .	—	161,702	0,835	5	30- 9-1877
	Souza Queiroz . . .	—	171,950	0,641	4	1-10-1896
	Pirassununga . . .	—	185,009	2,618	15	24-10-1878
	Laranja Azeda . . .	—	189,882	0,397	5	6-12-1886
	Porto Ferreira . . .	—	205,394	2,810	17	15- 1-1880
	Butiá . . .	—	216,220	0,123	1	12-12-1920
	Descalvado . . .	—	223,773	1,657	11	7-11-1881
	Somma . . .		14,056	89		
Ramal de Santa Veridiana	Laranja Azeda . . .	—	—	—	—	—
	Emas . . .	589,0	5,882	0,643	4	26-11-1891
	Baguassú . . .	590,0	12,774	0,581	4	Idem
	Santa Silveria . . .	699,0	23,865	0,656	4	1- 8-1892
	Palmeiras . . .	644,0	32,244	0,848	7	Idem
	Santa Veridiana . . .	675,0	38,922	2,614	15	20- 2-1893
	Baldeação . . .	689,0	39,940	0,328	3	1- 7-1913
	Somma . . .		5,620	37		

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição Kilométrica	Extensão dos desvios	Número de chaves	Data da Inauguração
Rio Claro a Vis. do Rio Claro	Bitola de m,00	m.	km.	km.		
	Rio Claro . . .	—	—	14,304	45	
	Morro Grande . . .	665,0	14,290	0,597	3	15-10-1884
	Ferraz . . .	565,0	20,885	0,516	4	31-10-1896
	Corumbatahy . . .	572,0	27,003	1,002	6	15-10-1884
	Annapolis . . .	684,0	40,613	0,653	4	Idem
	Oliveiras . . .	685,0	43,526	0,407	3	Idem
	Vis. do Rio Claro . . .	750,0	55,422	1,167	9	Idem
Somma . . . . .			18,646		74	
Araraquara Baldeação			6,767		18	
Rincão . . . . .		156,218	14,267		50	
Tymbira . . . . .		555,0	162,509	0,935	4	28-11-1912
Motuca . . . . .		604,0	172,929	0,959	6	1- 2-1893
Joá . . . . .		516,0	181,739	0,719	4	1- 6-1913
Hammond . . . . .		589,0	190,272	0,582	4	6- 6-1892
Guariba . . . . .		602,0	196,521	0,751	4	Idem
Correco Rico . . . . .		522,0	208,087	0,770	4	10- 5-1894
Jaboticabal . . . . .		575,0	219,881	2,433	17	5- 5-1893
Graminha . . . . .		651,0	228,696	0,713	4	10-10-1902
Ibitirama . . . . .		675,0	235,647	0,844	7	Idem
Tayuva . . . . .		622,0	249,364	1,029	6	29-12-1902
Andes . . . . .		622,0	258,992	1,224	4	Idem
Bebedouro . . . . .		529,0	273,134	2,970	17	Idem
Mandembo . . . . .		567,0	288,426	1,069	5	1-12-1912
Collina . . . . .		589,0	304,749	1,516	10	25- 5-1909
Palmar . . . . .		581,0	316,167	2,781	14	1-12-1912
Frigorífico . . . . .		495,0	323,837	0,840	5	10- 3-1921
Barretos . . . . .		518,0	329,644	3,352	18	25- 5-1909
Somma . . . . .			37,704		183	
Ramal de Jahú	Ityrapina . . . . .	759,0	13,458	9,622	45	1- 6-1916
	Campo Alegre . . . . .	648,0	29,178	0,461	5	1- 7-1885
	Aterrado . . . . .	659,0	41,765	0,502	3	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	0,765	5	1- 7-1886
	Taboleiro . . . . .	816,0	91,775	0,800	2	1- 7-1901
	Ventania . . . . .	749,0	101,424	3,547	7	7- 7-1886
	Dois Corregos . . . . .	681,0	111,424	4,925	38	Idem
	Mineiros . . . . .	640,0	120,582	0,542	4	19- 2-1887
	Banharão . . . . .	679,0	129,953	0,422	3	Idem
	Jahú . . . . .	585,0	144,324	2,615	18	Idem
Somma . . . . .			26,140		145	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão das distâncias	Número de chaves	Data da Inauguração
<b>Bitola dc 1m,00</b>						
		m.	km.	km.		
Ramal dos Agudos	Dois 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	0,790	5	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
	Piatan . . .	554,0	79,957	0,287	2	Idem
	S. Paulo dos Agudos . . .	574,0	93,551	0,704	5	Idem
	Taperão . . .	627,0	98,112	0,453	4	7- 9-1904
	Itaquá . . .	566,0	106,167	0,276	2	25- 1-1905
	Batalha . . .	508,0	113,547	0,266	2	Idem
	Piratininga . . .	497,0	120,552	1,897	12	Idem
	America . . .	592,0	127,972	0,359	3	9- 2-1924
	Cabralia . . .	511,0	148,281	1,098	6	Idem
	Duartina . . .	510,0	160,154	1,323	8	7- 9-1925
Somma . . . .				14,101	94	
Ramal da Baurú	Pederneiras . . .					
	Guayanaz . . .	482,0	16,896	0,694	5	8- 8-1910
	Baurú-Paulista . . .	496,0	38,588	2,669	18	Idem
	Somma . . . .			3,363	23	
Ramal de Água Vermelha	São Carlos . . .	—	—	—	—	—
	Babylonia . . .	756,0	18,619	0,202	2	1- 4-1892
	Floresta . . .	699,0	22,212	0,210	2	Idem
	Canchin . . .	690,0	25,252	0,326	3	1-10-1895
	Capão Preto . . .	690,0	29,805	0,208	2	2- 9-1892
	Água Vermelha . . .	805,0	39,107	0,146	2	1- 4-1892
	Araraby . . .	687,0	50,360	0,212	2	2- 9-1892
	Alfredo Ellis . . .	702,0	54,729	0,170	2	1-10-1906
	Santa Eudoxia . . .	608,0	62,976	0,833	4	20- 9-1893
	Somma . . . .			2,307	19	
Ramal de Ribeirão Bonito	São Carlos . . .	—	—	7,349	32	
	Pedreira . . .		0,004	0,577	5	
	Angico . . .	716,0	8,101	0,193	2	1- 4-1894
	Monjolinho . . .	662,0	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
	Tamanduá . . .	651,0	34,978	—	2	15- 6-1920
	Ribeirão Bonito . . .	585,0	40,071	1,960	9	10- 5-1894
	Somma . . . .			11,502	60	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Número de chaves	Data da Inauguração
	<b>Bitola de 1m,00</b>					
Ramal de Mogi-Guassú	Rincão . . . . .	—	—	—	—	—
	Guatapará . . . . .	510,0	11,405	0,627	8	30-12-1901
	Guarany . . . . .	524,0	24,052	0,489	4	Idem
	Martinho Prado . . . . .	503,0	39,487	1,411	8	Idem
	Barrinha . . . . .	489,0	56,471	0,565	4	1- 2-1903
	Macuco . . . . .	508,0	67,671	0,488	4	25- 3-1903
	Passagem . . . . .	486,0	78,211	1,261	10	1- 2-1903
	Cascalho . . . . .	498,0	84,851	0,701	5	25- 3-1903
	Pontal . . . . .	522,0	92,711	1,847	15	Idem
	Somma . . . . .		7,389	58		
	<b>Bitola de 0m,60</b>					
Linha Descalvadense	Linha de Santa Rita					
	Porto Ferreira . . . . .	—	—	2,020	15	
	Ibó . . . . .	579,0	9,438	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 Olivia . . . . .	722,0	31,948	0,129	3	1- 8-1913
	Moema . . . . .	615,0	36,568	0,388	3	Idem
	Somma . . . . .		3,517	33		
	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

Designação das linhas		Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Número de chaves
	<b>Bitola de 1m,00</b>			
TRONCO	Manoel Mozaner . . . . .	284,00	0,352	1
	" Junqueira, Morelli & Cia. . . . .	288,00	0,175	1
		303,00	0,200	1
	Somma . . . . .		0,727	3

### Desvios particulares

Designação das Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Número de chaves
<b>Bitola de 1m,60</b>				
Rappa & Cia.	.	0,804	0,284	2
Horacio Tulli	.	30,338	0,163	1
Villac & Cia.	.	42,900	0,160	1
S. A. Fabrica de Seda	.	42,992	0,665	2
S. A. Casa Piconi	.	43,127	0,103	1
Armazens Geraes de Fazendeiros	.	43,128	0,120	1
Barbosa, Nogueira & Cia.	.	43,181	0,060	1
Benedicto Ferreira da Silva	.	43,190	0,130	1
Origines Tormini & Cia.	.	43,290	0,271	1
Gabriel Theodoro & Filho	.	43,449	0,127	1
Companhia Mac-Hardy	.	44,214	0,152	1
Miguel Pinelli	.	62,400	0,085	1
Francisco Biancalana	.	69,430	0,287	1
Achilles Zanaga	.	82,346	0,120	1
Daniel Baptista de Oliveira	.	93,565	0,100	1
Salvador Ramos	.	105,092	0,088	1
M. Camargo, Coelho & Cia.	.	105,172	0,125	1
Serraria Rio Claro Limitada	.	183,358	0,144	1
Amin Bonomanin	.	168,492	0,140	1
Fabrica de Tecidos S. Carlos	.	206,000	0,176	2
Eugenio Victorio	.	206,455	0,070	1
Abel Giongo	.	206,457	0,260	2
Francisco Ferreira	.	206,487	0,488	5
Cotonificio	.	253,893	0,387	1
" Brasil	.	255,000	0,402	
Somma	.		5,107	32
<b>Bitola de 1m,00</b>				
Eugenio Victorio	.	206,358	0,150	1
F. Ferreira	.	206,412	0,543	2
Abel Giongo	.	206,470	0,238	2
Viuva Guedes & Filho	.	208,087	0,120	1
De Rossi & Irmãos	.	273,613	0,138	1
Santos & Oliveira	.	273,750	0,138	1
João Kobal	.	274,165	0,172	1
Arthur de Oliveira	.	304,749	0,172	1
João Kobal	.	316,167	0,340	1
Rio Claro a Visc. Rio Claro	Schimdt Meyer & Cia.	26,472	0,196	1
	Dr. Cyro de Godoy	34,705	0,062	1
	Giacomo Toniate	49,315	0,153	1
Ramal de A. Vermelha	Oliveira & Barros.	27,264	7,600	2
	Companhia Agricola	54,407	3,300	1

T R O N C O

Designação das Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Número de chaves
Ramal de Ribeirão Bonito	Dr. Souza Campos . . .	13,069	0,090	1
	Mello Mattos & Maciel . . .	35,978	13,000	1
	Caetano Grande . . .	39,882	0,140	1
Ramal de Jahú	Botelho Castilho & Cia. . .	111,713	0,121	1
	Serraria Zaneta . . .	112,000	0,120	1
	Conti . . .	143,323	0,142	2
Ramal de Agudos	Almeida Prado & Cia. . .	144,223	0,112	1
	Nagibe Letaif & Irmãos. . .	41,869	0,129	1
	Joaquim Ferraz . . .	46,014	0,102	1
	Onofrillo e Marafiotti . . .	53,778	0,104	1
	Manoel Reis . . .	55,668	0,300	1
	Alberto Borsetto . . .	55,715	0,120	1
	Irmãos Conti . . .	63,036	0,106	1
	Alberto Borsetto . . .	63,470	0,335	2
	Fausto Furlani . . .	71,300	0,016	1
	Moreira & Souza Leite . . .	78,448	0,016	1
	Francisco Giraldes & Cia. . .	93,321	0,130	2
	R. Soares & Cia. . .	93,400	0,128	1
	De Conti, Cesar & Filhos . . .	93,626	0,110	1
Ramal de Bauru	Bruno Marafiotti . . .	16,230	0,205	2
	Frederico Karg . . .	31,608	0,120	1
	Casemiro Onofrillo . . .	31,969	0,120	1
	Thomas & Cia. . .	38,638	0,120	1
	Estamparia . . .	39,000	0,016	1
Ramal de M. Guassú	C. A. F. S. Martinho . . .	41,000	9,797	5
	C. E. Metallurgica . . .	58,000	1,721	2
	Henrique Aguiar . . .	64,000	0,090	1
	Irmãos Machesi . . .	83,000	0,046	1
Somma . . .				40,878
<b>Bitola de 0m,60</b>				54
Linha Santa Ritense	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 M. Carvalho . . .	22,498	0,053	1
	Leiteria Santa Ritense . . .	27,100	0,050	1
	Adolpho Melchert . . .	33,047	0,218	1
	Viuva J. Paulino Nogueira . . .	34,072	0,195	1
Linha Descalvadense	Jacyntho Penteado . . .	3,229	0,028	1
	Fazenda São Miguel . . .	3,321	0,102	1
			0,859	9
Total . . .				365,030
				1.694

## Materiaes

### a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas, na construcção de novos desvios, na substituição de trilhos antigos por trilhos de 25 kilos entre Bebedouro e Barretos e no ramal de Rioirão Bonito, e de trilhos de 12 kilos por trilhos de 18 kilos no ramal de Santa Rita, foram empregados os seguintes materiaes:

E S P E C I E	Quantidade
Trilhos de 12 kilos . . . . .	2
»     » 15 » . . . . .	4.415
»     » 25 » . . . . .	3.429
»     » 30 » . . . . .	17
»     » 33 » . . . . .	1.169
»     » 45 » . . . . .	447
Talas de juncção . . . . .	52.331
Pregos de linha . . . . .	381.315
Parafusos de juncção . . . . .	67.097
Parafusos para dormentes de aço . . . . .	21.444
Tirefonds . . . . .	34.494
Sellas para trilhos . . . . .	5.162
Garras . . . . .	10.769
Arruellas . . . . .	660
Apparelhos para desvios . . . . .	99

b) Dormentes

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1925, foi:

DESIGNAÇÃO	BRITÓLASS		
	1m,60	1m,00	0m,60
Em ser a 1. <sup>o</sup> de Janeiro de 1925 . . . . .	16.607	73.561	2.042
Recebido de fornecedores . . . . .	198.621	168.706	3.096
Somma . . . . .	215.228	242.267	5.138
Empregados na substituição dos estragados . . . . .	76.534	138.678	5.138
,, na construção de desvios . . . . .	2.880	5.544	—
,, em obras d'arte . . . . .	165	16	—
,, no Prolongamento do Ramal de Agudos . . . . .	7.642	17.430	—
Vendidos . . . . .	7.642	5.105	—
Somma . . . . .	87.221	166.773	5.138
Em ser a 1. <sup>o</sup> de Janeiro de 1926 . . . . .	128.007	75.494	0

## Cercas e Cancellas

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

LINHAS	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituídas	Assentadas
m Bitola de 1,60 . . .	m 36.925,0	m 1.662,0	53	6
, , 1,00 . . .	112.559,0	2.717,0	62	4
, , 0,60 . . .	5.790,0	—	1	—

## Lastro

### a) Pedra

Durante o anno, foi reformado o empedramento da linha em diversos trechos, na extensão de 54km,623.

A 31 de Dezembro de 1925 a extensão de linha lastreada de pedra attingia a 1.185km,280 assim discriminados:

TRECHOS	Extensão		TOTAL
	Linha principal	Desvios	
BITOLA de 1m,60			
Tronco { De Jundiahy a Rincão, inclusive a via dupla Jundiahy a Campinas	k 325.553	k 28.508	k 354.061
Ramal de Piracicaba . . . . .	43.865	0.696	44.561
, de Descalvado . . . . .	106.808	3.541	110.349
, de Santa Veridiana . . . . .	40.374	1.735	42.109
Somma . . . . .	516.600	34.480	551.080
BITOLA DE 1m,00			
Tronco — De Rincão a Barretos . . . . .	173.426	1.260	174.686
Linha de Rio Claro a V. do Rio Claro . . . . .	55.554	1.616	57.170
Ramal de Jahú . . . . .	132.249	2.352	134.601
, de Agudos . . . . .	120.500	1.930	122.430
, de Baurú . . . . .	38.420	0.390	38.810
, de Água Vermelha . . . . .	16.043	—	16.043
, de Ribeirão Bonito . . . . .	40.071	0.629	40.700
, de Mogy Guassú . . . . .	49.760	—	49.760
Somma . . . . .	626.023	8.177	634.200
Total . . . . .	1.142.623	42.657	1.185.280

b) Terra

Para alargamento de córtes, reforço de aterros, e construção de desvios correram trens de lastro nas diversas linhas, sendo removidos 1.980 gondolas de terra.

**Edificios e Obras d'Arte**

Alem de assentamentos de vidros em diversos edificios, foram feitos os serviços constantes do quadro seguinte:

DESCRIPÇÃO	Augmen-tadas	Conserva-das	Reforma-das	Pintadas	Construi-das	TOTAL
Estações . . . . .	1	29	15	10	1	56
Armazens . . . . .	—	48	5	1	6	60
Casas de empregados . . . . .	2	380	30	235	225	872
>    turma . . . . .	—	31	23	13	1	68
>    p. <sup>a</sup> guardas passagens . . . . .	—	—	—	—	6	6
>    de carros . . . . .	—	—	1	—	—	1
>    machinas . . . . .	—	—	6	1	—	7
Dormitorios para solteiros . . . . .	—	—	—	—	2	2
Latrinas. . . . .	—	40	—	—	12	52
Poços . . . . .	24	24	—	—	9	57
Mastros de signal . . . . .	—	—	—	23	—	23
Guaritas. . . . .	—	—	19	—	—	19
Tampas para poços . . . . .	—	—	—	—	21	21
Telhados de edificios . . . . .	—	—	39	—	—	39
Plataformas. . . . .	—	—	5	—	1	6
Pavilhão para bagagem . . . . .	—	—	—	—	1	1
Deposito de materiaes . . . . .	1	—	—	—	—	1
Embarcadouro de gado . . . . .	—	—	3	—	1	4
Muros de fecho . . . . .	—	—	—	—	3	3
Caixas de incendio . . . . .	—	—	—	—	6	6
> scepticas . . . . .	—	—	2	—	—	2
Calçamentos . . . . .	—	—	6	—	5	11
Esgotos. . . . .	—	—	22	—	7	29
Portões . . . . .	—	—	—	—	10	10
Mata-burres . . . . .	—	—	2	—	—	2
Muros de arrimo . . . . .	—	—	2	—	15	17
Boeiros . . . . .	3	—	13	2	44	61
Pontilhões . . . . .	—	—	—	4	—	4
Passagens superiores. . . . .	—	—	4	—	—	5
> inferiores . . . . .	—	—	4	—	—	4

## Despesa

### Custeio

Com esta verba despendeu-se a importancia de 7.376.865\$636 assim discriminada:

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração . . . . .	270.702\$780	19.502\$723	398.432\$250	290.395\$636
Via Permanente . . . . .	2.529.893\$120	2.381.797\$069	647.623\$382	5.310.122\$439
Estações e Edifícios . . . . .	298.045\$380	315.025\$420	115.394\$720	1.260.694\$182
Obras d'Arte . . . . .	86.661\$680	55.008\$056	28.164\$360	257.464\$456
Cercas e Cancellas . . . . .	60.902\$010	27.526\$585	—	116.592\$955
Lastro . . . . .	38.174\$880	42.324\$110	—	80.498\$990
Villas Operarias em Jundiahy . . . . .	10.176\$300	8.004\$850	—	18.181\$150
Aposentadorias . . . . .	4.965\$100	7.571\$661	—	12.536\$761
, Campinas . . . . .	30.373\$200	—	—	30.373\$200
Somma . . . . .	3.329.990\$450	2.857.160\$474	1.189.714\$712	7.376.865\$636

Comparação da despesa de custejo dos annos de 1924 e 1925:

A N N O S		Pessoal	Material	Contas	Total
Em 1924.	.	3.005.844\$923	1.835.837\$370	600.726\$086	5.442.407\$979
Em 1925.	.	3.329.990\$450	2.857.160\$474	1.189.714\$712	7.376.865\$636
Diferença para.	.	+ 324.146\$227	+ 1.021.322\$804	+ 588.988\$626	+ 1.934.457\$657

As diversas verbas de despezas da Linha em 1925, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes diferenças:

V E R B A S		Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	.	- 18.813\$220	+ 7.662\$137	+ 100\$000	- 11.051\$083
Via Permanente	.	+ 319.778\$907	+ 950.136\$331	+ 266.712\$574	+ 1.536.701\$812
Estações e Edifícios	.	+ 54.571\$925	+ 114.816\$537	+ 327.385\$382	+ 496.773\$844
Obras d'Arte	.	- 37.159\$555	- 49.582\$281	+ 100.538\$420	+ 13.796\$584
Cercas e Cancelas	.	- 8.569\$670	- 22.581\$61	- 105.827\$750	- 136.979\$181
Lastrô	.	+ 5.889\$040	+ 5.537\$930	-	+ 11.426\$470
Villas Operárias em Jundiahy	.	+ 8.160\$100	+ 8.004\$850	-	+ 16.164\$950
, , , Campinas	.	+ 2.748\$700	+ 7.335\$561	-	+ 10.084\$261
Aposentadouros	.	- 2.460\$000	-	-	- 2.460\$000
Diferença para.	.	+ 324.146\$227	+ 1.021.322\$804	+ 588.988\$626	+ 1.934.457\$657

### Estranhos

Prestaram-se serviços às outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importância de 1.053.683\$599 assim distribuída:

DESCRIÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
Locomoção . . . . .	188.806\$740	221.731\$589	19.038\$500	429.576\$829
Trafego . . . . .	45.270\$201	291.374\$130	—	336.644\$330
Contadoria . . . . .	3.271\$500	—	—	3.271\$500
Caixa de Áp. e Pensões . . . . .	4.664\$280	—	—	4.664\$280
Diversos particulares . . . . .	159.022\$660	120.504\$000	—	279.526\$660
Somma . . . . .	401.035\$380	633.609\$719	19.038\$500	1.053.683\$599

## Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1925, era o seguinte:

Designação	Número	
	Parcial	Total
Chefe da Linha . . . . .	1	
» do Escriptorio Technico . . . . .	1	
Auxiliar do Escriptorio Technico . . . . .	1	
Engenheiros Residentes . . . . .	7	
Engenheiro . . . . .	1	
Ajudante da 1. <sup>a</sup> Residencia . . . . .	1	
Encarregado do Escriptorio . . . . .	1	
Desenhista . . . . .	1	
Auxiliar da 1. <sup>a</sup> Residencia . . . . .	1	
» do Escriptorio . . . . .	1	
Escriptuarios . . . . .	7	
Dactylographo . . . . .	1	
Continuo . . . . .	1	25
 Mestre de Linha . . . . .	18	
Feitores de turmas — ordinarios . . . . .	134	
» » » — extraordinarios . . . . .	3	
Operarios de turmas — ordinarios . . . . .	694	
» » » — extraordinarios . . . . .	144	
Guardas passagens . . . . .	46	
» pontes . . . . .	5	
Guarda noite . . . . .	1	
Mestres de obras . . . . .	2	
Pedreiros . . . . .	48	
Serventes . . . . .	89	
Carpinteiros . . . . .	24	
Ferreiros . . . . .	5	
Malhadores . . . . .	6	
Funileiros . . . . .	5	
Pintores . . . . .	11	
Poceiro . . . . .	1	
Feitores de extracção de pedras . . . . .	3	
Ajudante de feitor de extracção de pedras . . . . .	1	
Foguista . . . . .	1	
Guarda noite . . . . .	1	
» chave . . . . .	1	
Ferreiro . . . . .	1	
Malhador . . . . .	1	
Operarios . . . . .	42	1.287

<b>Designação</b>	<b>Número</b>	
	<b>Parcial</b>	<b>Total</b>
<b>Construcção</b>		
Chefe de Secção . . . . .	1	
Ajudante de 1. <sup>a</sup> Classe . . . . .	3	
Administrador da Construcção . . . . .	1	
Engenheiros . . . . .	2	
Feitores . . . . .	3	
Operarios . . . . .	37	
Machinista . . . . .	1	
Foguista . . . . .	1	49
Total . . . . .	. . .	1.361

### Construcção

#### Prolongamento do ramal dos Agudos

A 7 de Setembro de 1925 foi inaugurado o segundo trecho deste prolongamento, entre Cabralia e Duartina, na extensão de 11.873 metros, tendo sido escavados 37.649 metros cubicos de terra, concluído o assentamento da linha principal e desvios, e construídos os diversos edifícios da estação de Duartina. Da terra escavada 33.180 metros cubicos foram removidos com o escavador mecanico, o qual deu tambem 5.250 metros cubicos de terra para reforço dos aterros do trecho de Piratininga a Cabralia, inaugurado em 1924.

Nesse segundo trecho do prolongamento o movimento de terra se elevou a 90.871 metros cubicos, dos quaes 99 % em terra e 1 % em piçarra. O volume escavado foi pois de 7 1/2 metros cubicos por metro corrente de linha. Foram construidas 40 obras d'arte: 1 ponte com 2 arcos de 6 metros de abertura cada um sobre o rio Alambari, 1 pontilhão em arco de 3 metros de vão, 1 pontilhão em arco de 2 metros, 1 passagem inferior de 3 metros, 1 boeiro aberto de 1<sup>m</sup>,00, 1 boeiro aberto de 0<sup>m</sup>,70, 8 boeiros de concreto moldado de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10, dos quaes 1 duplo, 21 boeiros de concreto de 0<sup>m</sup>,60 de diametro dos quaes 2 duplos, 5 boeiros de tijolos de 0<sup>m</sup>,50 de diame-

tro. Em Duartina, alem de um triangulo de rever-são e desvios com 1.323 metros de extensão, foram construidos uma estação, um armazem, uma casa para chefe de estação e tres grupos de 2 casas de empregados; em Cabralia foi edificada uma casa para zelador da bomba elevatoria de agua, e entre Cabralia e Duartina 1 casa de turma e 2 casas para trabalhadores da linha.

Iniciou-se em principios do anno a construc-ção do terceiro trecho do prolongamento, na exten-são de 40 kilometros, desde Duartina até as cabe-ceiras do rio Tibiriçá. Foram escavados 160.372 metros cubicos de terra, 55.531 metros cubicos de piçarra, 15.729 de pedra solta e 12.668 de rocha, em um total de 244.300 metros cubicos. Foram construidos varios boeiros de concreto de  $0^m,80 \times 1^m,10$  e de  $0^m,60$  de diametro. O serviço feito durante o anno representa cerca de um terço do serviço total, devendo porém no corrente anno ser dado maior andamento ás obras.

### Linha de Barretos ao Rio Grande

Comegada em principios do anno, a construc-ção da linha de Barretos ao rio Grande foi ata-cada na extensão de 25 kilometros, tendo ficado o leito quasi completamente concluido em toda esta extensão. Fez-se o assentamento da linha até a primeira estação, a 18 kilometros de distancia de Barretos. A 31 de Dezembro estavam quasi prom-ptas 3 casas de turma entre Barretos e a primeira estação, e os edificios desta estação e respectivo armazem, casa para o chefe e grupo de 2 casas de empregados. Construiram-se 1 passagem inferior de 5 metros, 1 pontilhão de 3 metros de vão, 1 ponte com 2 arcos de 6 metros de abertura cada um, varios boeiros de concreto moldado de  $0^m,80 \times 1^m,10$  e de  $0^m,60$  de diametro.

### Prolongamento do ramal de Santa Rita

Proseguiu-se em 1925 na construcção do pro-longamento do ramal de Santa Rita a partir de Moema. Foram estudados mais 3 kilometros, até a Usina Vassununga, ficando portanto o prolon-gamento com 12 kilometros. Concluiu-se o movi-

mento de terra nos primeiros 9 kilometros e iniciou-se a preparação do leito nos 3 kilometros seguintes, tendo sido escavados durante o anno 7.000 metros cubicos de terra. Assentou-se a viga da ponte de 12 metros, construiram-se 2 passagens inferiores e varios boeiros de concreto. Foi assentada a linha nos primeiro 9 kilometros do prolongamento.

### Melhoramentos da linha no ramal do Jahú

Foram feitos estudos para o melhoramento da linha em tres trechos do ramal do Jahú: pouco alem de Campo Alegre, em Aterrado, e entre Torrinha e Ventania. Estas tres variantes alem de offerecerem excellentes condições technicas dão um encurtamento de 4.400 metros sobre a extensão total dos tres trechos da linha actual a abandonar; a 31 de Dezembro estavam em estudos mais duas variantes: a da cidade de Brotas e a da serra de Brotas. Na variante de Campo Alegre que foi começada nos ultimos dias de 1924 e deve ficar concluída este anno, foram escavados 150.515 metros cubicos de terra e 17.492 de piçarra; na variante de Aterrado começada em Setembro foram escavados 16.212 metros cubicos de terra, e na de Torrinha a Ventania, começada em Dezembro, 2.125 metros cubicos. O movimento de terra feito nas tres variantes andou portanto em 186.344 metros cubicos. Alem de 3 boeiros de concreto, foram construidos na primeira variante um pontilhão em arco de 2 metros de vão e com 84 metros de comprimento na parte em arco, e na segunda um pontilhão de 3 metros e com 46 metros de comprimento; foi começada nesta variante um pontilhão em arco de 2 metros de vão.

### Alargamento da bitola do ramal do Mogy Guassú

Resolvida a execução desse serviço procedemos aos respectivos estudos para serem apresentados ao Governo do Estado nos primeiros meses do corrente anno.

Jundiahy, 12 de Maio de 1926.

*Pedro Soares de Camargo,  
Chefe da Linha.*

**V**

## **Locomoção**

Passo a transcrever, na integra, o relatorio da Repartição acima, a qual, de accôrdo com a resolução dessa digna Directoria, continua sob a minha direcção, em carácter interino.

## LOCOMOÇÃO

I

### Material rodante

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de dezembro de 1925.

Designação	Seção Paulista		Seção R. Claro	Total
	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60		
Locomotivas electricas . . . . .	21	—	—	21
, a vapor . . . . .	81	9	74	164
Carro da Directoria . . . . .	—	—	1	1
Carros de Inspecção . . . . .	1	—	2	3
» para pagamentos . . . . .	1	—	2	3
» dormitorios especiaes . . . . .	1	—	2	3
»      » para passageiros . . . . .	8	—	10	18
»      » reservados . . . . .	1	—	2	3
»      » reservados para doentes . . . . .	3	—	—	3
»      »      » presos . . . . .	1	—	1	2
»      » funebres . . . . .	1	—	2	3
»      » restaurantes . . . . .	8	—	5	13
Carro-escola para propaganda agricola	1	—	—	1
Carros de luxo . . . . .	8	—	3	11
» 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	25	3	30	58
Carro de 1. <sup>a</sup> classe especial . . . . .	1	—	—	1
Carros de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	20	5	26	51
» mixtos . . . . .	16	4	22	42
» para bagagem . . . . .	31	3	26	60
» correio . . . . .	5	—	8	13
Carro para condução 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 a mão (volante) . . . . .	2	—	2	4
»      » vapor . . . . .	8	—	3	11
Carretões para transporte de locomotivas a vapor . . . . .	3	—	—	3
Carretão para transporte de locomotivas electricas . . . . .	1	—	—	1
Vagões de socorro . . . . .	6	—	4	10
» diversos . . . . .	2.714	54	1.526	4.291

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

De bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	{ Encostadas e desmontadas	Numeração antiga: 1, 2, 5, 6 e 8	5
		Nova numeração: 16 . . .	1
> > > >	{ Vendidas .	Numeração antiga: 3 e 4 . .	2
		Nova numeração: 9, 10 11 e 19	4
		Total . . .	12
Da bitola de 0 <sup>m</sup> ,60 — Vendidas: — 3 e 4			2
De bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 — Vendidas:	{	Primeira numeração: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 28, 29, 36, 39, 53 e 54 . . . . .	27
		Segunda numeração: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 15 e 16 . .	10
		Total . . .	37
		Total Geral . . .	51

Nota: — Foram vendidas, também, em 1922, 8 locomotivas pequenas de bitola de 0m,60, sem numero, que se achavam encostadas.

Mostram os quadros de material rodante e de tracção, o movimento seguinte em confronto com 1924:

### Augmento de material

(Material adquirido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Locomotivas a vapôr . . .	—	—	4	4
Guindastes a vapôr (Capacidade 10 toneladas) . . . .	2	—	—	2

(Material construido)

<b>DESIGNAÇÃO</b>	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Carro restaurante . . . .	1	—	—	1
„ de 1. <sup>a</sup> classe . . . .	2	—	—	2
„ de 2. <sup>a</sup> classe . . . .	3	—	2	5
„ mixtos . . . .	2	—	—	2
„ de bagagens . . . .	2	—	—	2
Vagões rasos de 30.000 kilos .	154	—	46	200
„ „ „ 30.000 „	32	—	—	32
Vagões rasos de 30.000 kilos para transporte de caixas .	10	—	—	10
Vagões rasos . . . .	—	3	—	3
Vagões cobertos de 30.000 kilos .	—	—	100	100
Gaiolas de 30.000 kilos, para gado . . . .	68	—	1	69
Caixa de ferro para transporte de material . . . .	—	—	—	1

(Material reconstruido)

<b>DESIGNAÇÃO</b>	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Carros de 1. <sup>a</sup> classe . . . .	—	—	3	3
„ mixtos . . . .	—	—	3	3
Vagões abertos simples . . . .	—	—	1	1
„ „ „ duplos . . . .	—	—	5	5
„ „ „ cobertos simples . . . .	—	—	3	3
Gaiolas simples, para gado . . . .	—	—	1	1

Diminuição de material

Material vendido

<b>DESIGNAÇÃO</b>	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Carros de 2. <sup>a</sup> classe . . . .	—	—	2	2
Vagões abertos . . . .	—	3	—	3

Material transformado

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Carro bagagem em carro dormitorio para empregados . . .	1	—	—	1
Carro de 2. <sup>a</sup> classe em carro mixto . . . . .	—	1	—	1
Carro restaurante em carro bagagem	—	—	1	1
Vagões cobertos simples em mesas para caixas frigorificas	2	—	—	2
Vagões cobertos duplos em mesas para caixas frigorificas	2	—	—	2
Vagões abertos simples em mesas para caixas frigorificas	2	—	—	2
Vagões abertos duplos em mesas para caixas frigorificas	1	—	—	1
Engradados para lenha em mesas para caixas frigorificas	1	—	—	1
Engradados para lenha em cobertos simples . . . . .	—	—	—	—
Engradados para lenha em tenders para locomotivas de manobras	—	—	—	—
Caixas para fructas em caixas para vagões «Cooperativa»	—	—	—	—
Caixas frigorificas em caixas para transporte de carnes congeladas . . . . .	—	—	—	—
				5

### Material rodante e de tracção

A contar de 1907 foi comprado ou construído nas officinas de Jundiah e Rio Claro:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Communs a ambas as bitolas	Bitola de 0m,60
Locomotivas a vapor . . . . .	24	53	—	4
electricas . . . . .	21	—	—	—
Carros diversos . . . . .	99	29	—	—
Carros da bitola de 1m,60 transformado para a bitola de 1m,00 . . . . .	—	57	—	—
Carros da bitola de 1m,00 transformado para a bitola de 1m,60 . . . . .	2	—	—	—
Carros da bitola de 1m,00 transformado para a bitola de 0m,60 . . . . .	—	—	—	8
Vagões diversos . . . . .	1.189	802	—	17
Vagões frigorificos e para materiaes (estrados) . . . . .	79	50	—	—
Caixas frigorificas para carne . . . . .	—	—	60	—
Caixas para vagões "Cooperativa" . . . . .	—	—	2	—
Caixas moveis abertas para transporte de materiaes . . . . .	—	—	100	—
Caixa movel fechado para transporte de materiaes . . . . .	—	—	1	—
Automoveis grandes para serviço do Trafego . . . . .	2	1	—	—
Automoveis pequenos para serviço da Linha . . . . .	1	1	—	—
Guindastes a vapor . . . . .	8	3	—	—
Carretões para transporte de locomotivas a vapor . . . . .	3	—	—	—
Carretão para transporte de locomotivas electricas . . . . .	1	—	—	—
Caixa movel de ferro para transporte de materiaes . . . . .	—	—	1	—

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos, pelas locomotivas desde o anno de 1916 até Dezembro de 1925, com as diferenças verificadas de anno para anno.

ANNOS	Bitola	Bitola	TOTAL	Bitola	TOTAL	DIFERENÇA	
	de 1 <sup>m</sup> ,60	de 0 <sup>m</sup> ,60		de 1 <sup>m</sup> ,00		Mais	Menos
1925	6.529.866	185.007	6.714.873	4.156.562	10.871.435	1.146.382	—
1924	5.722.111	164.715	5.886.826	3.838.227	9.725.053	—	80.120
1923	5.860.309	110.948	5.971.257	3.833.916	9.805.173	—	192.737
1922	5.076.547	118.839	5.195.386	4.802.524	9.997.910	—	546.123
1921	4.775.130	114.119	4.889.249	5.634.784	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	4.051.121	99.084	4.150.205	4.755.551	8.905.756	199.049	—
1917	3.879.389	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	—

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1925, é discriminado em seguida, em confronto com 1924, 1923, 1922 e 1921.

DESCRIPÇÃO	Secção Paulista								Secção Rio Claro					
	Bitola de 1m,60				Bitola de 0m,60				Bitola de 1m,00					
	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922
Em bom estado . . . . .	46	48	58	57	49	—	6	6	7	6	36	41	35	30
Em regular estado . . . . .	50	49	31	32	45	8	3	2	1	1	30	24	27	31
Em reparação . . . . .	6	5	8	8	3	1	—	1	1	2	8	5	6	5
Total . . . . .	102	102	97	97	97	9	9	9	9	9	74	70	68	66

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

# TRACÇÃO

## Percorso das locomotivas

Foi de 10.871,435 quilometros o percurso das locomotivas em 1925.

A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Anos de	SERVIÇO DO TRAFEGO					Manobras e reservas	Trens de lastros	Serviço da linha	TOTAL POR BITOLA
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigoríficos	Serviços diversos				
1m,60	1925	1.794.881	129.774	1.941.696	79.255	302.606	2.279.026	2.628	6.529.866	
	1924	1.641.415	116.757	1.709.993	84.703	216.363	1.948.100	4.780	5.722.111	
	1923	1.695.672	131.632	1.662.397	130.149	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	99.235	5.076.547	
	1921	1.112.848	148.699	1.460.968	114.982	171.513	1.733.764	32.356	4.775.130	
0m,60.	1925	52.692	10.102	8.520	—	52.644	58.205	2.844	185.007	
	1924	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715	
	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	
1m,00	1925	1.356.035	87.835	973.076	365.316	263.010	1.052.634	58.656	4.156.562	
	1924	1.253.342	95.219	794.063	475.406	229.136	936.106	54.965	3.838.227	
	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	1.438.661	391.705	232.641	1.280.741	52.860	4.802.524	
	1921	1.203.582	177.804	1.891.851	597.431	309.789	1.363.186	111.141	5.654.784	
Total Geral	1925	3.203.608	227.711	2.923.292	444.571	618.260	3.389.865	64.128	10.871.435	
	1924	2.905.838	222.198	2.515.134	560.109	483.159	2.936.158	62.457	9.725.053	
	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	2.369.543	336.723	3.364.056	712.413	490.384	3.126.705	144.209	10.544.033	

No quadro abaixo vai designado a existencia de locomotivas e sua utilização, em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921.

PERCURSO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS										BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,60				
	BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,60					0 <sup>m</sup> ,60					1 <sup>m</sup> ,00				
	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921
Não utilizadas	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
De 1 a 100 quilometros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
, 101 , 10.000	1	3	2	—	—	10	1	1	—	1	—	—	—	—	—
, 10.001 , 20.000	1	1	4	2	4	2	2	3	3	3	2	2	2	2	—
, 20.001 , 30.000	6	6	3	7	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	4
, 30.001 , 40.000	8	14	15	15	12	—	1	—	—	—	5	7	7	7	1
, 40.001 , 50.000	6	17	11	23	16	—	—	—	—	—	13	14	12	13	6
Superior , 50.000	80	60	68	48	42	—	—	—	—	—	50	45	48	47	16
Total . . .	102	102	97	97	97	9	9	9	9	9	74	70	68	66	88

O numero de locomotivas, cujo percurso foi superior a 50.000 kilometros, consta do quadro abaixo, em confronto com os annos de 1924, 1923, 1922 e 1921.

BITOLA DE	1925	1924	1923	1922	1921
1m,60 . . . . .	80	60	68	48	42
1m,00 . . . . .	50	45	48	47	65
Total . . . . .	130	105	116	95	107

Os maiores percursos, em 1924, couberam ás locomotivas numeros :

93 da bitola de 1m,60, que percorreu 115.726 kilometros  
2 " " 0m,60, " " 26.179 "  
80 " " 1m,00, " " 106.666 "

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

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923	1922	1921
<b>Secção Paulista</b>					
<b>Bitola de 1m,60</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros (a vapor) . . . . .	68.872	52.150	50.395	53.843	59.189
Locomotivas dos trens de passageiros electricas) . . . . .	75.079	56.442	55.834	38.325	—
Locomotivas dos trens de cargas a (vapor) . . . . .	42.899	41.353	43.106	39.585	41.402
Locomotivas dos trens de cargas (electrica . . . . .	51.816	39.109	38.923	31.557	4.743
<b>Bitola de 0m,60</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros . . . . .	17.564	17.027	14.310	14.408	12.938
Locomotivas dos trens de cargas . . . . .	12.352	10.280	5.290	6.636	5.810
<b>Secção Rio Claro</b>					
<b>Bitola de 1m,00</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros . . . . .	50.238	56.970	57.219	59.050	52.014
Locomotivas dos trens de cargas . . . . .	45.743	40.867	45.108	47.664	53.214

Quanto ao consumo dos principaes materiaes de custeio da Tracção, vai indicado no quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em metros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
BITOLAS DE 1m,60 e 0m,60								
Locomotivas . . .	72.999.362	7.616.586\$550	290.569,00	2.708.164\$339	138.264,00	176.610\$720	57.269,00	91.081\$320
Vehiculos . . .	—	—	—	—	57.650,50	63.953\$321	884,00	1.415\$560
Total . . .	72.999.362	7.616.586\$550	290.569,00	2.708.164\$339	195.914,50	240.564\$041	58.153,00	92.486\$880
BITOLA DE 1m,00								
Locomotivas . . .	9.780.160	1.009.082\$700	453.682,00	4.222.700\$614	100.671,00	126.064\$211	26.977,50	42.893\$170
Vehiculos . . .	—	—	—	—	32.425,00	34.979\$113	1.609,00	2.556\$940
Total . . .	9.780.160	1.009.082\$700	453.682,00	4.222.700\$614	133.096,00	161.043\$324	28.586,50	45.450\$110
Total geral . . .	82.779.522	8.625.669\$250	744.251,00	6.930.864\$953	329.010,50	401.607\$355	86.739,50	137.936\$940

Os quadros abaixo mostram o consumo de material, por tipo de locomotiva nas linhas de 1<sup>m</sup>,60, 0<sup>m</sup>,60 e 1<sup>m</sup>,00.

### Bitola de 1<sup>m</sup>,60

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubri- ficantes em litros	Estopa em kgs.
1 a 6	Passageiros	14,874	0,026	0,030	0,011
7	Manobras	6,564	0,013	0,017	0,009
8,38 a 41 e 48 a 50)	Passageiros	8,393	0,057	0,023	0,009
12 a 15	Mixtas	5,982	0,049	0,012	0,010
17 e 18	Cargas	4,612	0,055	0,012	0,010
20 e 21	Cargas	9,131	0,002	0,011	0,010
22	Passageiros	10,799	0,003	0,024	0,011
23	Manobras	3,696	0,036	0,013	0,009
24 a 26	Passageiros	7,879	0,049	0,019	0,010
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	8,662	0,121	0,031	0,011
30 a 32	Manobras	3,615	0,036	0,013	0,008
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	21,231	0,046	0,030	0,011
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	1,242	0,071	0,011	0,008
58 a 63	Cargas	12,175	0,125	0,026	0,010
68 e 69	Passageiros	15,642	0,054	0,028	0,011
70 e 71	Passageiros	20,703	0,002	0,024	0,011
72 a 77	Passageiros	26,198	0,001	0,029	0,011
78 e 79	Manobras	4,443	0,065	0,013	0,009
80 a 82	Cargas	19,545	0,077	0,029	0,011
90 a 93	Passageiros	20,081	0,038	0,037	0,012
200 a 203 Electricas)	Passageiros	—	—	0,025	0,010
204 a 211	Cargas	—	—	0,019	0,010
212 e 213	Passageiros	—	—	0,025	0,010
214 e 215	Cargas	—	—	0,029	0,011
300 a 304	Manobras	—	—	0,013	0,010

### Bitola de 0<sup>m</sup>,60

1 e 2 e 5 a 11	Mixtas	0,323	0,059	0,018	0,010
----------------	--------	-------	-------	-------	-------

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

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico medio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubrifi- cantes em litros	Estopa em kgs.
1 e 2	Cargas	1,060	0,178	0,025	0,008
22	"	0,014	0,108	0,018	0,005
26	"	1,015	0,083	0,032	0,006
27, 30, 35, 37, 38 e 40	Passageiros	1,254	0,080	0,022	0,006
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	0,580	0,119	0,023	0,006
54 a 59	Manobras	0,058	0,060	0,011	0,006
60 a 62	Passageiros	1,408	0,115	0,022	0,006
63 a 66	"	4,006	0,100	0,019	0,006
70 a 73	Mixtas	1,554	0,108	0,025	0,007
74 a 80	"	3,038	0,091	0,021	0,006
81 a 83	Manobras	0,129	0,066	0,010	0,007
84 a 87	Passageiros	1,684	0,108	0,021	0,007
89 a 90 (Mallet)	Cargas	11,886	0,145	0,050	0,008
91 a 96	"	6,200	0,156	0,031	0,006
100 a 103	"	3,509	0,132	0,038	0,007
104 a 107	"	3,828	0,170	0,050	0,007

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

Annos	Bitolas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60		Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00		TOTAL GERAL	
	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro	Lenha em m/.	Por 100 locom. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro
1921	756.122,50	15,47	650.420,00	11,50	1.406.542,50	13,34
1922	609.235,25	13,44	466.312,75	9,71	1.075.548,00	11,52
1923	768.588,11	14,63	433.510,71	11,31	1.202.098,82	13,24
1924	802.413,65	13,63	460.886,31	12,01	1.263.299,96	12,99
1925	874.563,90	13,02	531.923,28	12,80	1.406.487,18	12,94

NOTA: -- O carvão consumido neste ultimo quinquennio foi considerado no quadro acima na base de 8 m/3 de lenha por tonelada.

### Lubrificantes para locomotivas

ANOS	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Bitola de 1m,00		TOTAL GERAL	
	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.
1921 . .	133.864,25	2,76	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
1924 . .	156.583,19	2,66	86.278,41	2,25	242.861,60	2,50
1925 . .	138.264,00	2,06	100.671,00	2,42	238.935,00	2,20

### Estopa consumida nas locomotivas

ANOS	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Bitola de 1m,00		TOTAL GERAL	
	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.
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
1924 . .	58.720,00	1,00	21.926,50	0,57	80.646,50	0,83
1925 . .	57.269,00	0,85	26.977,50	0,65	84.246,50	0,77

Os preços médios de material, por secção de linha, foram os seguintes em 1925, comparados com 1921 a 1924.

### Secção Paulista

Material	Bitolas de 1m,60 e 0m,60				Comparação com os anos de				
	1925	1924	1923	1922	1921	1924	1923	1922	1921
Carvão . . . . tons. Lenha . . . . m.3 Óleos . . . . litro Estopa . . . . kgms.	1048338 \$8320 18228 1\$590	103695 \$8763 \$837 1\$467	103695 7\$564 \$946 1\$000	145\$777 6\$961 \$844	201\$270 7\$319 1\$42 \$887	2163810 7\$319 1\$896 \$887	\$643 \$557 \$391 \$023	418439 1\$756 \$232 \$590	968932 2\$360 \$886 \$746

### Secção Rio Claro

Material	Bitola de 1m,00				Comparação com os anos de				
	1925	1924	1923	1922	1921	1924	1923	1922	1921
Carvão . . . . tons. Lenha . . . . m.3 Óleos . . . . litro Estopa . . . . kgms.	103\$176 9\$308 1\$210 1\$590	102\$072 8\$625 \$805 1\$492	147\$089 7\$640 \$975 1\$023	194\$000 6\$815 1\$196 \$842	— 6\$207 1\$643 \$884	1\$104 \$683 \$405 \$098	43\$913 1\$668 \$235 \$567	90\$894 28\$93 \$814 \$748	— 3\$101 \$433 \$706

As despesas da condução de trens, em todas as linhas, em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921, vão discriminadas em seguida: (Tracção electrica e a vapôr).

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923	1922	1921
Machinistas . . . . .	1.914:178\$400	1.560:796\$770	1.335:164\$340	1.265:813\$940	1.268:598\$700
Foguistas . . . . .	1.277:450\$200	1.071:986\$550	915:322\$770	883:078\$760	941:352\$100
Limpadores . . . . .	461:934\$600	420:035\$510	236:153\$810	189:208\$310	187:515\$800
Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, bombeiros, lenheiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material da Tracção . . . . .	1.582:940\$570	1.265:009\$210	946:953\$570	859:763\$680	888:767\$480
Pessoal das officinas, que trabalhou para esta verba . . . . .	151:480\$400	150:201\$120	109:406\$900	69:182\$270	69:057\$650
Pessoal de outras Repartições, que trabalhou para esta verba . . . . .	19:856\$460	55:832\$680	45:075\$660	31:145\$180	—
Total . . . . .	5.407:840\$630	4.523:861\$840	3.588:077\$050	3.298:192\$140	3.355:291\$730
Menos:					
Serviços feitos por conta de outras verbas . . . . .	360:856\$860	5.046:983\$770	294:865\$150	4.228:996\$690	320:411\$940
Reparação e conservação de caixas de agua, seus encanamentos e accessorios, e debitos de outras Repartições . . . . .		204:427\$050		83:248\$500	2.977:780\$200
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço . . . . .			131:861\$180		58:243\$700
Lubrificação de vehiculos . . . . .		10:845\$900	5:863\$000	1:451\$900	—
Linha de transmissão de energia . . . . .		172:605\$410	150:009\$100	122:828\$760	104:655\$340
Sub-estações . . . . .		26:983\$500	19:089\$080	31:498\$910	4:079\$210
Linha de contacto . . . . .		91:622\$890	81:735\$660	64:676\$430	31:635\$260
Engenheiro da Light, para a fiscalização do serviço de fornecimento de energia electrica (Contas) . . . . .		20:328\$350	32:195\$380	52:841\$360	53:559\$020
Total . . . . .		18:000\$000	18:000\$000	18:000\$000	13:500\$000
	5.591:796\$870	4.667.750\$090		3.725:112\$395	3.243:452\$730
					3.181:962\$510

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923	1922	1921
Carvão . . . . .	8.553:756\$200	6.553:545\$275	9.186:309\$397	815:769\$478	66:263\$630
Lenha . . . . .	6.454:698\$263	6.246:084\$883	5.053:384\$372	6.655:874\$562	8.813:385\$732
Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehiculos . . . . .	435:328\$492	279:506\$188	284:288\$541	329:603\$594	565:670\$153
Estopa . . . . .	146:990\$170	114:948\$942	64:088\$874	46:210\$875	51:986\$005
Materiaes gastos em reparação e custeio de caixas de agua, encanamentos e accessorios . . . . .	189:383\$565	166:852\$570	73:012\$900	79:806\$270	66:555\$646
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros de indicadores, pharões, enchimentos para caixas, lá de Berlim, etc. . . . .	819:286\$235	782:837\$322	518:811\$486	408:556\$021	444:771\$840
Linha de transmissão de energia . . . . .	5:314\$690	3:275\$150	3:123\$210	260\$640	
Sub-estações . . . . .	19:816\$090	31:348\$130	14:670\$430	4:303\$460	
Linha de contacto . . . . .	313\$010	1:183\$320	4:098\$600	41:699\$570	
Total Contas (Energia electrica e diversos) . . . . .	16.624:886\$715	14.179:581\$780	15.201:787\$810	8.382:084\$470	10.008:633\$006
Total geral . . . . .	661:388\$700	421:499\$870	395:623\$800	277:293\$600	
	17.286:275\$415	14.601:081\$650	15.597:411\$610	8.659:378\$070	10.008:633\$006

## III

## Despezas da condução de trens (Tracção electrica e a vapôr)

Estas despezas attingiram em 1925, á importancia de 22.878:072\$285, cujas varias parcellas discriminamos a seguir, comparando-as com as de 1924, 1923, 1922, e 1921.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925		ANNO DE 1924		ANNO DE 1923		ANNO DE 1922		ANNO DE 1921	
	Importancia	Porcentagem da despeza total								
Estopa . . . . .	146:990\$170	0,642 %	114:948\$942	0,596 %	64:088\$874	0,332 %	46:210\$875	0,388 %	51:986\$005	0,390 %
Materiaes para abastecimento d'agua . . . . .	189:383\$565	0,828 %	166:852\$570	0,866 %	73:012\$900	0,378 %	79:806\$270	0,670 %	66:555\$646	0,510 %
Materiaes diversos, grelhas, gaxetas, guarda-fogos, vidros de indicadores, pharões, enchimentos, etc. . . . .	819:286\$235	3,581 %	782:837\$322	4,063 %	518:811\$486	2,685 %	408:556\$021	3,432 %	444:771\$840	3,370 %
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos . . . . .	435:328\$492	1,903 %	279:506\$188	1,450 %	284:288\$541	1,471 %	329:603\$594	2,769 %	565:670\$153	4,290 %
Combustivel . . . . .	15.008:454\$463	65,602 %	12.799:630\$158	66,427 %	14.239:693\$769	73,695 %	7.471:644\$040	62,773 %	8.879:649\$362	67,320 %
Linha de transmissão de energia . . . . .	5:314\$690	0,023 %	3:275\$150	0,017 %	3:123\$210	0,016	260\$640	0,002 %	—	—
Sub-estações . . . . .	19:816\$090	0,087 %	31:348\$130	0,163 %	14:670\$430	0,076 %	4:303\$460	0,036 %	—	—
Linha de contacto . . . . .	313\$010	0,001 %	1:183\$320	0,006 %	4:098\$600	0,021 %	41:699\$570	0,351 %	—	—
Total . . . . .	16.624:886\$715	72,667 %	14.179:581\$780	73,588 %	15.201:787\$810	78,674 %	8.382:084\$470	70,421 %	10.008:633\$006	75,880 %
Contas (energia electrica e diversos) . . . . .	661:388\$700	2,891 %	421:499\$870	2,188 %	395:623\$800	2,048 %	277:293\$600	2,330 %	—	—
Total . . . . .	17.286:275\$415	75,558 %	14.601:081\$650	75,776 %	15.597:411\$610	80,722 %	8.659:378\$070	72,751 %	10.008:633\$006	75,880 %
Pessoal . . . . .	5.591:796\$870	24,442 %	4.667:750\$090	24,224 %	3.725:112\$395	19,278 %	3.243:452\$730	27,249 %	3.181:962\$510	24,120 %
Total geral . . . . .	22.878:072\$285	100,000 %	19.268:831\$740	100,000 %	19.322:524\$005	100,000 %	11.902:830\$800	100,000 %	13.190:595\$516	100,000 %

No quadro seguinte mostramos as despezas do pessoal da Tracção, em todas as linhas, nos anos de 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921. (Tracção a vapôr e electrica)

<b>Em todas as linhas</b>	<b>1925</b>	<b>1924</b>	<b>1923</b>	<b>1922</b>	<b>1921</b>
Machinistas . . . . .	1.914.178\$00	1.560.796\$770	1.335.164\$340	1.265.813\$940	1.268.598\$700
Foguistas . . . . .	1.277.450\$200	1.071.986\$550	915.322\$770	883.078\$60	941.352\$100
Limpadores . . . . .	461.934\$600	420.035\$510	236.153\$810	189.208\$310	187.515\$800
Outros empregados, tales como chefes e encarregados de deposito, carroeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal, para conservação do material da tracção . . . . .	1.582.940\$570	1.265.019\$210	946.923\$570	859.763\$680	888.767\$480
Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba . . . . .	151.480\$3400	150.201\$120	109.406\$900	69.182\$270	69.057\$650
Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba . . . . .	19.856\$460	55.832\$680	45.075\$660	31.145\$180	—
Menos : — Serviços feitos por conta de outras verbas . . . . .	5.407.840\$630	4.523.861\$840	3.588.077\$050	3.298.192\$140	3.355.291\$8730
Reparação e conservação de caixas de água, sêns encanamentos e acessórios e débitos de outras repartições . . . . .	360.856\$860	294.865\$150	237.510\$515	320.411\$940	360.573\$840
Collocação de grelhas, guarda-fogo, e outros materiais usados nas locomotivas em serviço . . . . .	5.046.983\$770	4.228.996\$690	3.350.566\$535	2.977.780\$200	2.994.717\$890
Lubrificação de veículos . . . . .	204.427\$050	131.861\$180	83.248\$500	58.243\$700	82.373\$180
Linha de transmissão de energia . . . . .	10.845\$900	5.846\$3000	1.451\$8900	—	567\$490
Sub-estações . . . . .	172.665\$410	150.009\$100	122.828\$760	104.655\$340	104.304\$050
Linha de contacto . . . . .	26.933\$500	19.089\$680	31.498\$910	4.079\$8210	—
Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (contas) . . . . .	91.629\$890	81.735\$660	64.676\$430	31.635\$260	—
Total . . . . .	5.591.796\$870	4.667.750\$090	3.725.112\$395	3.243.452\$730	3.181.962\$510

### Carros

As despesas com a reparação e conservação de carros, em todas as linhas, importaram, em 1925, em 2.047.213\$750. Damos uma comparação dessas com os anos de 1921 e 1924.

Designação	C O M P A R A Ç Ã O				
	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921
Pessoal .	903.434\$420	845.912\$810	606.695\$970	437.873\$860	423.232\$910
Material .	1.143.779\$330	1.124.095\$850	543.195\$980	675.005\$677	491.192\$080
Contas .	—	147\$200	—	—	—
Total .	2.047.213\$750	1.970.155\$860	1.149.891\$950	1.112.879\$537	914.424\$990
					+ 77.057\$890
					+ 897.321\$800
					+ 934.334\$213
					+ 1.132.588\$760

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921.

BITOLA DE Reconstruídos	Concertos grandes					Concertos médios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL				
	1925	1926	1927	1928	1929	1925	1926	1927	1928	1929	1925	1926	1927	1928	1929	1925	1926	1927	1928	1929	1925	1926	1927	1928	1929
1m,60.	—	—	1	1	—	2	13	19	12	19	39	38	40	32	51	426	342	373	396	314	1	12	19	12	19
0m,60.	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	4	4	—	1	3	—	—	—	—	—	3	—	1	—	4
1m,00.	6	1	—	—	—	1	8	15	9	22	68	62	62	44	41	100	96	97	131	146	1	7	13	9	22
Total.	6	1	1	1	—	3	24	34	22	41	111	104	102	77	95	526	438	470	527	460	2	22	32	22	41

Vagões  
Constam do quadro abaixo as despezas totaes com a conservação e reparação de vagões, em 1925, 1924,  
1923, 1922 e 1921.

Designação	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	COMPARAÇÃO			
						com 1924	com 1923	com 1922	com 1921
Pessoal	1.130.189\$490	1.043.279\$880	765.150\$830	610.898\$170	687.087\$750	+ 86.909\$610	+ 365.038\$660	+ 519.291\$320	+ 443.101\$740
Material	1.330.591\$330	1.653.389\$030	909.399\$710	1.369.931\$500	1.203.174\$010	- 322.797\$700	+ 421.196\$620	- 39.389\$970	+ 127.417\$290
Contas	78.118\$630	55.687\$550	52.293\$830	38.845\$775	72.453\$866	+ 22.431\$080	+ 25.824\$800	+ 39.272\$855	+ 5.664\$764
Total	2.538.899\$450	2.752.356\$460	1.726.839\$370	2.019.675\$245	1.962.715\$556	- 213.457\$010	+ 812.060\$080	+ 519.224\$205	+ 576.183\$794

Damos a seguir o quadro comparativo do movimento de vagões em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921.

BITOLA DE	Rec. instruidos		Concertos grandes		Concertos médios		Concertos leves		Pintados de novo		TOTAL				
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
1 m,60.	—	14	45	26	62	181	252	163	167	244	407	417	250	250	273
0 m,60.	3	—	—	—	5	6	—	4	13	—	—	1	—	1	—
1 m,00.	10	33	12	31	48	188	421	394	510	442	365	442	311	377	405
Total.	13	47	57	110	374	679	557	681	693	772	859	561	628	678	1.467
												1.071	1.159	733	1.150
												792	921	702	716
												874	3.418	3.577	3.036
												2.815	3.511		

IV

TRACCÃO A VAPÔR

Percorso de locomotivas

Foi de 9.756,106 quilômetros o percurso das locomotivas em 1925. A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

ANNO DE:	BITOLAS DE:	SERVIÇO DO TRAFEGO						Trens de lastro	Serviço da linha	TOTAL POR BITOLA			
		TRENS DE:				Manobras e reservas							
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorífico	Serviços diversos	Manobras e reservas						
1925	1m,60	1.373.849	77.551	1.483.783	53.921	275.216	2.147.589	2.628	5.414.537				
	0m,60	52.692	10.102	8.520	—	52.644	58.205	2.844	185.007				
	1m,00	1.356.035	87.835	973.076	365.316	263.010	1.052.634	58.656	4.156.562				
	Total.	2.782.576	175.488	2.465.379	419.237	590.870	3.258.428	64.128	9.756.106				
1924	1m,60	1.302.760	86.485	1.390.809	64.635	194.792	1.908.566	4.780	4.952.817				
	0m,60	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715				
	1m,00	1.253.342	95.219	794.053	475.406	229.136	936.106	54.965	3.838.227				
	Total.	2.607.183	191.926	2.195.950	540.041	461.588	2.896.614	62.457	8.955.759				
1923	1m,60	1.360.667	100.084	1.339.408	112.827	145.786	2.008.022	69.279	5.136.073				
	0m,60	52.114	10.248	10.119	—	5.020	32.547	900	110.948				
	1m,00	1.258.828	190.526	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				

As despesas de condução de trens, em todas as linhas, na tracção a vapôr, em 1925, 1924 e 1923 vão discriminadas em seguida:

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923
Machinistas e foguistas . . . . .	2.859:503\$400 421:986\$300	2.419:725\$050 388:814\$340	2.081:500\$520 215:838\$150
Limpadores . . . . .			
Outros empregados, tales como chefes e encarregados de depósitos, carboneiros, lenheiros, bombeiros, fiscais da lenha e pessoal para conservação do material da tracção . . . . .	1.458:647\$070 151:480\$400 19:856\$460	1.183:714\$080 150:201\$120 55:832\$680	891:128\$300 109:406\$900 45:075\$660
Pessoal das oficinas que trabalhou para esta verba . . . . .			
Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba . . . . .			
Total . . . . .	4.911:473\$630  360:856\$860	4.198:287\$270  294:865\$150	3.342:949\$530  237:510\$515
Menos: — Serviços feitos por conta de outras verbas . . . . .	4 550:616\$770	3.903:422\$120	3.105:439\$015
Reparação e conservação de caixas d'água, seus encanamentos e acessórios e débitos de outras repartições . . . . .	204:427\$050	131:861\$180	88:248\$500
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiais usados nas locomotivas em serviço . . . . .	10:845\$900 172:605\$410	5:863\$000 150:009\$100	1:451\$900 122:828\$760
Lubrificação de veículos . . . . .			
Total . . . . .	4.938:495\$130	4.191:155\$400	3.312:968\$175

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923
Carvão . . . . .	8.553:756\$200	6.553:545\$275	9.186:309\$397
Lenha . . . . .	6.454:698\$263	6.246:084\$883	5.053:384\$372
Lubrificantes para locomotivas e materiais para lubrificação de veículos . . . . .	410:404\$107	259:325\$679	265:240\$360
Estopa . . . . .	128:440\$610	102:100\$767	57:972\$469
Materiais gastos em reparação e custeio de caixas d'água, encanamentos e acessórios . . . . .	189:383\$565	166:852\$570	73:012\$900
Materiais diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros indicadores, pharões, enchimentos para caixa, lan de Berlim, etc. . . . .	676:148\$348	721:816\$961	460:591\$813
Total . . . . .	16.412:831\$093	14.049:726\$135	15.096:511\$811

Despesas de pessoal na condução de trens na tracção a vapôr nos annos de 1925, 1924 e 1923.

**Todas as linhas**

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem-kilometro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem-kilometro
Machinistas e foguistas . . . . .	2.859:503\$400	57,903 %	\$440	2.419:725\$050	57,734 %	\$399	2.081:500\$520	62,829 %	\$339
Limpadores . . . . .	421:986\$300	8,545 %	\$065	388:814\$340	9,277 %	\$064	215:838\$150	6,515 %	\$035
Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material de tracção . . . . .	1.458:647\$070	29,536 %	\$225	1.183:714\$080	28,243 %	\$196	891:128\$300	26,898 %	\$146
Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba	151:480\$400	3,067 %	\$023	150:201\$120	3,584 %	\$025	109:406\$900	3,302 %	\$018
Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba . . . . .	19:856\$460	0,402 %	\$003	55:832\$680	1,332 %	\$009	45:075\$660	1,360 %	\$007
Total . . . . .	4.911:473\$630	99,453 %	\$756	4.198:287\$270	100,170 %	\$693	3.342:940\$530	100,904 %	\$545
Menos:									
Serviços feitos por conta de outras verbas . . . . .	360:856\$860	7,307 %	\$056	294:865\$150	7,035 %	\$049	237:510\$515	7,169 %	\$039
Reparação e conservação de caixas d'água, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições . . . . .	4.550:616\$770	92,146 %	\$700	3.903:422\$120	93,135 %	\$644	3.105:439\$015	93,735 %	\$506
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço . . . . .	204:427\$050	4,139 %	\$031	131:861\$180	3,146 %	\$022	83:248\$500	2,513 %	\$013,8
Lubrificação de vehiculos . . . . .	10:845\$900	0,220 %	\$002	5:863\$000	0,140 %	\$001	1:451\$900	0,044 %	\$000,2
	172:605\$410	3,495 %	\$027	150:009\$100	3,579 %	\$025	122:828\$760	3,708 %	\$020
Total . . . . .	4.938:495\$130	100,000 %	\$760	4.191:155\$400	100,000 %	\$692	3.312:968\$175	100,000 %	\$540,0

**DESPEZA DA CONDUÇÃO DE TRENS**  
**TRACÇÃO A VAPÔR**

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923			
	Importancia	Porcentagem da despeza total	Por trem-kilometro	Importancia	Porcentagem da despeza total	Por trem-kilometro	Importancia	Porcentagem da despeza total	Por trem-kilometro	
Materiaes	Estopa . . . . .	128:440\$610	0,601 %	\$020	102:100\$767	0,560 %	\$017	57:972\$469	0,314 %	\$010
	Materiaes para abastecimento d'agua . . . . .	189:383\$565	0,887 %	\$029	166:852\$570	0,915 %	\$027	73:012\$900	0,397 %	\$012
	Materiaes diversos, grelhas, gaxetas, guarda-fogos, vidros de indicadores, pharões, enchimentos, etc. . . . .	676:148\$348	3,167 %	\$104	721:816\$961	3,957 %	\$119	460:591\$813	2,502 %	\$074
	Lubrificantes para locomotivas e vehiculos . . . . .	410:404\$107	1,922 %	\$063	259:325\$679	1,421 %	\$043	265:240\$860	1,441 %	\$043
	Combustivel . . . . .	15 008:454\$463	70,293 %	2\$310	12.799:630\$158	70,170 %	2\$112	14.239:693\$769	77,350 %	2\$322
	Total . . . . .	16.412:831\$093	76,870 %	2\$526	14.049:726\$135	77,023 %	2\$318	15.096:511\$811	82,004 %	2\$461
Pessoal . . . . .		4.938:495\$130	23,130 %	\$760	4.191:155\$400	22,977 %	\$692	3.312:968\$175	17,996 %	\$540
	Total geral . . . . .	21.351:326\$223	100,000 %	3\$286	18.240:881\$535	100,000 %	3\$010	18.409:479\$986	100,000 %	3\$001

Foram as seguintes as despezas por conta da Condução de Trens, referidas ás unidades de trabalho, em todas as linhas:

### Tracção a vapôr

Anno de	Pessoal		Material		Contas		Total		Diferenças	
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro								
1925 . . .	\$760	\$506	2\$526	1\$683	—	—	3\$286	2\$189	+	\$276
1924 . . .	\$692	\$468	2\$318	1\$569	—	—	3\$010	2\$037	+	\$009
1923 . . .	\$540	\$365	2\$461	2\$027	—	—	3\$001	2\$392	+	\$355
1922 . . .	\$473	\$317	1\$293	8\$868	\$008	\$005	1\$774	1\$190	—	\$004
1921 . . .	\$429	\$302	1\$349	9\$449	—	—	1\$778	1\$251	+	\$019

Reparação de locomotivas a vapôr

As despesas totais de reparações de locomotivas, importaram em 1.833.408\$980, distribuídas pelas três bitolas, do seguinte modo:

Designação	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	C O M P A R A Ç Ã O			
						Com 1924	Com 1923	Com 1922	Com 1921
Pessoal	1.080.475\$570	990.610\$620	871.935\$840	649.191\$760	732.589\$990	+ 89.865\$950	+ 208.539\$730	+ 431.283\$810	+ 347.885\$580
Material.	752.933\$010	986.160\$934	533:4 8\$828	911.954\$490	517.723\$050	- 233.227\$924	+ 169.494\$182	- 159.021\$480	+ 235.207\$960
Total	1.833.408\$580	1.976.770\$555	1.425.374\$668	1.561.146\$260	1.250.315\$040	- 143.361\$974	+ 408.033\$912	+ 272.262\$330	+ 583.093\$540

Referidas as despesas acima à unidade de trabalho, oferecem separadas, as duas seções principais, o seguinte confronto:

DESIGNAÇÃO	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO (Serviço a vapor)						AMBAS AS SECÇÕES				
	SEÇÃO PAULISTA			SEÇÃO RIO CLARO			1925	1924	1923	1922	1921
	1925	1924	1923	1925	1924	1923					
Pessoal	\$107,0	\$102,2	\$094,9	\$077,4	\$057,5	\$090,7	\$121,8	\$097,5	\$060,2	\$079,8	\$110,7
Material	\$090,5	\$121,9	\$068,2	\$158,5	\$043,7	\$033,1	\$094,5	\$051,1	\$036,3	\$053,8	\$077,2
Total	\$197,5	\$224,1	\$163,1	\$235,9	\$101,2	\$123,8	\$216,3	\$148,6	\$096,5	\$133,6	\$187,9

## Tracção Electrica

Número de trens, trens-kilometro e consumo de energia electrica

MEZES	ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923			ANNO DE 1922			ANNO DE 1921			COMPARAÇÃO															
	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero do trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros				
Janeiro . .	1.470	976.570	65.178	1.446	846.269	63.628	1.256	736.264	57.266	622	185.536	15.272	—	—	—	24	+ 130.301	+ 1.550	+ 214	+ 240.306	+ 7.912	+ 848	+ 791.034	+ 49.906	—	—	—	—			
Fevereiro . .	1.367	857.985	61.196	1.360	791.577	60.740	1.196	690.610	54.048	580	294.650	16.815	—	—	—	7	+ 66.408	+ 456	+ 171	+ 167.375	+ 7.148	+ 787	+ 563.335	+ 44.381	—	—	—	—			
Margo . .	1.512	937.888	68.004	1.419	818.497	63.786	1.299	740.430	58.136	832	379.789	27.900	—	—	—	93	+ 119.891	+ 4.218	+ 213	+ 197.458	+ 9.868	+ 630	+ 558.099	+ 40.104	—	—	—	—			
Abril . .	1.433	854.704	63.922	1.373	790.836	61.152	1.303	734.714	57.977	1.107	467.720	37.098	—	—	—	60	+ 63.868	+ 2.770	+ 130	+ 119.900	+ 5.945	+ 326	+ 386.984	+ 26.824	—	—	—	—			
Maio . .	1.545	914.973	69.700	1.469	855.439	66.310	1.369	783.401	61.088	1.268	531.800	41.490	—	—	—	76	+ 59.534	+ 3.390	+ 176	+ 131.572	+ 8.612	+ 277	+ 383.173	+ 28.210	—	—	—	—			
Junho . .	1.755	1.026.782	74.532	1.433	870.541	66.938	1.396	796.136	62.792	1.152	572.740	45.646	—	—	—	322	+ 156.241	+ 7.594	+ 359	+ 230.646	+ 11.740	+ 603	+ 454.042	+ 28.886	—	—	—	—			
Julho . .	2.591	1.453.460	100.022	901	535.257	45.238	1.429	887.923	64.660	1.310	764.950	61.280	—	—	—	1.690	+ 918.203	+ 54.784	+ 1.162	+ 615.537	+ 35.362	+ 1.281	+ 688.510	+ 38.742	—	—	—	—			
Agosto . .	2.477	1.087.526	95.496	1.334	840.810	66.151	1.432	842.047	66.094	1.362	810.400	64.964	—	—	—	1.143	+ 246.716	+ 29.345	+ 1.045	+ 245.479	+ 29.402	+ 1.115	+ 277.126	+ 30.532	—	—	—	—			
Setembro . .	1.938	1.126.405	78.540	1.376	872.989	68.898	1.328	782.421	60.977	1.204	747.500	57.204	—	—	—	562	+ 253.416	+ 9.642	+ 610	+ 343.984	+ 17.563	+ 734	+ 378.905	+ 21.336	—	—	—	—			
Outubro . .	2.577	1.357.102	94.653	1.362	872.805	69.546	1.358	798.939	61.574	1.240	791.500	59.406	50	21.473	976	+ 1.215	+ 484.297	+ 25.107	+ 1.219	+ 558.163	+ 33.079	+ 1.337	+ 565.602	+ 35.247	+ 2.527	+ 1.335.629	+ 98.677	—	—	—	—
Novembro . .	2.354	1.463.648	105.602	1.303	845.535	67.168	1.305	762.181	58.492	1.207	767.000	56.290	339	89.678	5.670	+ 1.051	+ 618.113	+ 38.434	+ 1.049	+ 701.467	+ 47.110	+ 1.147	+ 696.648	+ 48.682	+ 2.015	+ 1.373.970	+ 99.932	—	—	—	—
Dezembro . .	2.338	1.572.082	107.047	1.332	977.939	69.739	1.387	790.715	61.132	1.277	794.700	59.498	619	182.052	12.328	+ 1.006	+ 594.143	+ 37.308	+ 951	+ 781.367	+ 45.915	+ 1.061	+ 777.382	+ 47.549	+ 1.719	+ 1.390.030	+ 94.719	—	—	—	—
Total . .	23.357	13.629.125	983.892	16.108	9.918.494	769.294	16.058	9.295.781	724.236	18.211	7.108.285	543.493	1.008	293.203	18.974	+ 7.249	+ 3.710.631	+ 214.598	+ 7.299	+ 4.333.344	+ 259.656	+ 10.146	+ 6.520.840	+ 440.399	—	—	—	—			

Percorso de locomotivas

Foi de 1.115.329 quilometros o percurso das locomotivas electricas, em 1925. A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Anos de	SERVIÇO DO TRAFEGO					TOTAL
		TRENS DE			Serv. da linha		
Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e Frigorífico	Serviços diversos	Manobras e reservas	Trens de lastro	
421.032	52.223	457.913	25.334	27.390	131.437	—	1.115.329
338.655	30.272	319.184	20.068	21.571	39.544	—	769.294
335.005	31.548	322.989	17.322	17.272	—	100	724.236

As despesas de condução de trens, na tracção electrica, em 1925, vão discriminadas em seguida:

### PESSOAL

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro
Inspector de locomotivas electricas . . . . .	22:425\$700	3,420 %	\$022,8	15:491\$500	3,250 %	\$021,2	13:250\$200	3,215 %	\$018,3
Encarregado da Tracção . . . . .	4:284\$300	0,653 %	\$004,4	—	—	—	—	—	—
Machinistas e ajudantes . . . . .	332:125\$200	50,650 %	\$337,6	213:058\$270	44,705 %	\$292,1	168:986\$590	41,001 %	\$233,3
Limpadores . . . . .	39:948\$300	6,092 %	\$040,6	31:221\$170	6,551 %	\$042,8	20:315\$660	4,929 %	\$028,2
Electricistas, aprendizes e ajudantes . . . . .	34:018\$220	5,188 %	\$034,6	25:559\$950	5,363 %	\$035,0	22:854\$100	5,545 %	\$031,6
Encarregado de deposito . . . . .	7:898\$460	1,205 %	\$008,0	6:041\$000	1,268 %	\$008,3	5:050\$300	1,225 %	\$007,0
Encarregado dos freios e enchimentos . . . . .	16:462\$000	2,511 %	\$016,7	12:469\$100	2,616 %	\$017,1	9:878\$700	2,396 %	\$013,6
Ajudantes de lubrificador . . . . .	3:561\$000	0,543 %	\$003,6	—	—	—	—	—	—
Plantões . . . . .	18:065\$300	2,755 %	\$018,4	10:988\$320	2,306 %	\$015,1	3:936\$340	0,955 %	\$005,4
Escripturarios . . . . .	5:044\$800	0,769 %	\$005,1	2:365\$940	0,496 %	\$003,0	—	—	—
Praticantes de escriptuario . . . . .	—	—	—	753\$570	0,158 %	\$001,1	102\$300	0,025 %	\$000,1
Trabalhadores . . . . .	9:059\$800	1,382 %	\$009,2	3:670\$700	0,770 %	\$005,0	—	—	—
Mensageiros . . . . .	—	—	—	—	—	—	753\$330	0,183 %	\$001,0
Varredores . . . . .	5:894\$200	0,899 %	\$006,0	3:955\$050	0,830 %	\$005,4	—	—	—
Total . . . . .	498:787\$280	76,067 %	\$507,0	325:574\$570	68,313 %	\$446,1	245:127\$520	59,474 %	\$338,5
Linha de transmissão de energia . . . . .	26:983\$500	4,115 %	\$027,4	19:089\$080	4,005 %	\$026,2	31:498\$910	7,643 %	\$043,5
Sub-estações . . . . .	91:622\$890	13,973 %	\$093,1	81:735\$660	17,150 %	\$112,0	64:676\$431	15,693 %	\$089,3
Linha de contacto . . . . .	20:328\$350	3,100 %	\$020,7	32:195\$880	6,755 %	\$044,1	52:841\$360	12,822 %	\$072,9
Total . . . . .	138:934\$740	21,188 %	\$141,2	133:020\$120	27,910 %	\$182,3	149:016\$700	36,158 %	\$205,7
Engenheiro da Light para fiscalisação da energia electrica (Contas) . . . . .	18:000\$000	2,745 %	\$018,3	18:000\$000	3,777 %	\$024,7	18:000\$000	4,368 %	\$024,8
Total geral . . . . .	655:722\$020	100,000 %	\$666,5	476:594\$690	100,000 %	\$653,1	412:144\$220	100,000 %	\$569,0

### MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923
Lubrificantes . . . . .	24:924\$385	20:180\$509	19:047\$681
Estopa . . . . .	18:549\$560	12:848\$175	6:116\$405
Materiaes diversos . . . . .	143:137\$880	61:020\$361	58:219\$673
Linha de transmissão de energia . . . . .	5:314\$690	3:275\$150	3:123\$210
Sub-estações . . . . .	19:816\$090	31:348\$130	14:670\$430
Linha de contacto . . . . .	313\$010	1:183\$320	4:098\$600
Total . . . . .	212:055\$615	129:855\$645	105:275\$999
Contas (energia electrica e diversos) . . . . .	661:388\$700	421:499\$870	395:623\$800
Total geral . . . . .	873:444\$315	551:355\$515	500:899\$799

Despesa na condução de trens da tracção electrica, nos annos de 1925, 1924 e 1923

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro
Inspector de locomotivas electricas .	22:425\$700	1,467 %	\$022,8	15:491\$500	1,507 %	\$021,2	13:250\$200	1,451 %	\$018,3
Encarregado da tracção .	4:284\$300	0,280 >	\$004,4	—	—	—	—	—	—
Machinistas e ajudantes .	332:125\$200	21,719 >	\$337,6	213:058\$270	20,727 >	\$292,1	168:986\$590	18,508 >	\$233,3
Limpadores .	39:948\$300	2,613 >	\$040,6	31:221\$170	3,037 >	\$042,8	20:315\$660	2,225 >	\$028,2
Electricistas, aprendizes e ajudantes .	34:018\$220	2,225 >	\$034,6	25:559\$950	2,486 >	\$035,0	22:854\$100	2,503 >	\$031,6
Encarregado de deposito .	7:898\$460	0,516 >	\$008,0	6:041\$000	0,588 >	\$008,3	5:050\$300	0,553 >	\$007,0
Encarregados dos freios e enchimentos .	16:462\$000	1,077 >	\$016,7	12:469\$100	1,213 >	\$017,1	9:878\$700	1,082 >	\$013,6
Ajudantes de lubrificador .	3:561\$000	0,233 >	\$003,6	—	—	—	—	—	—
Plantões .	18:065\$300	1,181 >	\$018,4	10:988\$320	1,069 >	\$015,1	3:936\$340	0,431 >	\$005,4
Varredores .	5:894\$200	0,385 >	\$006,0	3:955\$050	0,385 >	\$005,4	—	—	—
Escripturarios .	5:044\$800	0,330 >	\$005,1	2:365\$940	0,230 >	\$008,0	—	—	—
Praticantes de escriptuario .	—	—	—	753\$570	0,073 >	\$001,1	102\$300	0,011 >	\$000,1
Trabalhadores .	9:059\$800	0,592 >	\$009,2	3:670\$700	0,357 >	\$005,0	—	—	—
Mensageiros .	—	—	—	—	—	—	753\$330	0,083 >	\$001,0
Total .	498:787\$280	32,618 >	\$507,0	325:574\$570	31,672 >	\$446,1	245:127\$520	26,847 >	\$388,5
Linha de transmissão de energia .	26:983\$500	1,765 >	\$027,4	19:089\$080	1,857 >	\$026,2	31:498\$910	3,450 >	\$043,5
Sub-estações .	91:622\$890	5,992 >	\$093,1	81:735\$660	7,951 >	\$112,0	64:676\$430	7,084 >	\$089,3
Linha de contacto .	20:328\$350	1,329 >	\$020,7	32:195\$380	3,132 >	\$044,1	52:841\$360	5,787 >	\$072,9
Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (Contas) .	18:000\$000	1,177 >	\$018,3	18:000\$000	1,752 >	\$024,7	18:000\$000	1,972 >	\$024,8
Total .	655:722\$020	42,881 >	\$666,5	476:594\$690	46,364 >	\$653,1	412:144\$220	45,140 >	\$569,0
Material .	873:444\$315	57,119 >	\$887,7	551:355\$515	53,636 >	\$755,5	500:899\$799	54,860 >	\$692,0
Total geral .	1.529:166\$335	100,000 >	1\$554,2	1.027:950\$205	100,000 >	1\$408,6	913:044\$019	100,000 >	1\$261,0

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilo-metro
Estopa .	18:549\$560	1,213 %	\$019	12:848\$175	1,250 %	\$018	6:116\$405	0,670 %	\$008
Lubrificantes .	24:924\$385	1,630 >	\$025	20:180\$509	1,963 >	\$028	19:047\$681	2,086 >	\$027
Materiaes diversos .	143:137\$880	9,361 >	\$146	61:020\$361	5,936 >	\$083	58:219\$673	6,376 >	\$080
Linha de transmissão de energia .	5:314\$690	0,348 >	\$005	3:275\$150	0,319 >	\$004	3:123\$210	0,342 >	\$005
Sub-estações .	19:816\$090	1,295 >	\$020	31:348\$130	3,049 >	\$043	14:670\$430	1,607 >	\$020
Linha de contacto .	313\$010	0,020 >	\$001	1:183\$320	0,115 >	\$002	4:098\$600	0,449 >	\$006
Total .	212:055\$615	13,867 >	\$216	129:855\$645	12,632 >	\$178	105:275\$999	11,530 >	\$146
Energia electrica e diversos (Contas) .	661:388\$700	43,252 >	\$672	421:499\$870	41,004 >	\$577	395:623\$800	43,330 >	\$546
Total .	873:444\$315	57,119 >	\$888	551:355\$515	53,636 >	\$755	500:899\$799	54,860 >	\$692
Pessoal .	655:722\$020	42,881 >	\$666	476:594\$690	46,364 >	\$653	412:144\$220	45,140 >	\$569
Total geral .	1.529:166\$335	100,000 >	1\$554	1.027:950\$205	100,000 >	1\$408	913:044\$019	100,000 >	1\$261

Foram as seguintes as despezas por conta da condução de trens, referidas ás unidades de trabalho, na tracção elétrica.

ANNO de	POR TREM-KILOMETRO			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1925 . . . .	\$666	\$216	\$672	1\$554
1924 . . . .	\$653	\$178	\$577	1\$408
1923 . . . .	\$569	\$146	\$546	1\$261
1922 . . . .	\$492	\$137	\$566	1\$195

### Reparação de locomotivas electricas

As despezas totaes de reparações de locomotivas importaram, no periodo de 1922 a 1925, em 771:701\$410 de accordo com a seguinte demonstração:

ANNO de	Pessoal	Material	Total
1922 . . . . .	24:547\$760	16:209\$040	40:756\$800
1923 . . . . .	63:853\$830	40:176\$644	104:030\$474
1924 . . . . .	83:168\$350	330:828\$436	413:996\$786
1925 . . . . .	104:554\$530	108:362\$820	212:917\$350
Total . . . .	276:124\$470	495:576\$940	771:701\$410
Trem-kilometro . . . .	—	—	2:981\$371
Por trem-kilometro. . . .	\$092,6	\$166,2	\$258,8

O quadro abaixo compara o custo, por trem-kilometro da condução de trens, inclusivé reparações de locomotivas, nas trações electricas e a vapôr, nos annos de 1925, 1924 e 1923.

DESIGNAÇÃO	TRACÇÃO ELECTRICA por trem-kilometro			TRACÇÃO A VAPÔR por trem-kilometro			DIFERENÇA A VAPOR DA TRACÇÃO ELECTRICA (Por trem-kilometro)		
	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923
Pessoal . . . . .	\$754,4	\$767,0	\$657,2	\$926,3	\$855,5	\$682,2	-\$171,9	-\$088,5	-\$025,0
Material . . . . .	\$325,7	\$631,3	\$201,4	2\$641,9	2\$480,7	2\$551,2	-2\$316,2	-1\$349,4	-2\$349,8
Contas . . . . .	\$690,5	\$577,0	\$546,0	—	—	—	+\$690,5	+\$577,0	+\$546,0
Total . . . . .	1\$770,6	1\$975,3	1\$404,6	3\$8568,2	3\$836,2	3\$8233,4	-1\$797,6	-1\$360,9	-1\$828,8

VI

Custeio da Divisão

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, nas bitolas de 1<sup>m</sup>, 60, 0<sup>m</sup>, 60 e 1<sup>m</sup>, 00 foi o seguinte, comparado com 1924, 1923, 1922 e 1921.

ANNO DE	PESSOAL	MATERIAL	CONTAS	TOTAL
1925 . . . . .	10.226.173\$040	20.638.033\$545	1.013.741\$920	31.877.948\$505
1924 . . . . .	8.891.757\$680	18.852.586\$295	675.308\$228	28.419.652\$243
1923 . . . . .	7.008.931\$115	17.725.496\$694	624.654\$247	25.359.082\$356
1922 . . . . .	5.784.859\$110	11.690.561\$952	425.836\$75	17.901.257\$97
1921 . . . . .	5.881.043\$830	12.598.949\$128	170.993\$916	18.650.986\$874
Comparação com 1924 " , 1923 " , 1922 " , 1921	+ 1.334.415\$360 + 3.217.241\$925 + 4.441.313\$330 + 4.345.129\$210	+ 1.785.447\$250 + 2.912.536\$651 + 8.947.471\$593 + 8.039.084\$417	+ 338.433\$692 + 389.087\$573 + 587.905\$645 + 842.748\$004	+ 3.458.296\$802 + 6.518.866\$149 + 13.976.690\$558 + 13.226.961\$631

O quadro seguinte indica essas despezas sub-divisionadas pelas diversas verbas:

Designação	ANNO DE 1925			Comparação com os annos de				
	Pessoal	Material	Contas	TOTAL	1924	1923	1922	1921
Administração	500.717\$040	9.960\$290	510.677\$330	+ 82:423\$240	157.697\$380	+ 192:376\$040	+ 187.246\$790	
Despesas gerais de oficinas	849.156\$100	601.236\$780	214.063\$880	+ 196.611\$745	+ 490:463\$713	+ 787.827\$805	+ 848.856\$288	
Conservação do edifício das oficinas								
Condução de trens	34.011\$720	66.284\$270	100.295\$090	+ 14.165\$170	+ 51.388\$660	+ 84:181\$180	+ 52.071\$160	
Reparação das locomotivas	5.578.798\$870	16.624.883\$716	679.388\$700	+ 3.609.240\$546	+ 3.555.548\$280	+ 10.975:241\$485	+ 9.637.470\$769	
dos carros	1.185.030\$100	861.295\$830	2.046.325\$930	+ 344:441\$310	+ 516.920\$738	+ 444.422\$880	+ 76.010\$890	
dos vagões	903.434\$420	1.143.791\$830	2.047.213\$750	+ 77.097\$590	+ 97.321\$860	+ 984.334\$218	+ 1.122.788\$760	
Funcionários apóos ntados	1.130.168\$490	1.380.591\$630	78.118\$680	+ 21:457\$910	+ 812.060\$080	+ 619.224\$206	+ 648.687\$660	
Luz eléctrica	49.843\$300	—	49.843\$300	+ 2:708\$600	+ 2:708\$600	+ 2:708\$500	+ 5.708\$500	
Contas	—	—	42.170\$760	+ 42.170\$760	+ 33:964\$632	+ 34:267\$948	+ 36:374\$260	+ 42.170\$760
Total	10.226.175\$040	20.638.033\$545	1.013.741\$920	+ 31.877.948\$505	+ 3.458.296\$302	+ 6.518.866\$149	+ 13.970.690\$568	+ 13.236.961\$651

O calculo dessas despezas por toneladas-kilometro de peso util é feito abaixo, tomndo-se as linhas das tres bitolas em confronto com os annos de 1921 a 1925.

DESIGNAÇÃO	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921
Todas as linhas .	\$073	\$079	\$072	\$060	\$059

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

### CARVÃO E LENHA

DESIGNAÇÃO	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921
Todas as linhas .	\$034,3	\$035,5	\$040,2	\$025,0	\$026,7

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

DESIGNAÇÃO	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921
Todas as linhas .	47,0 %	44,9 %	55,8 %	41,7 %	47,6 %

A seguir mostramos a produçao de ferro e bronze em 1925, e os seus preços médios:

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro entregaram em 1925 ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras reparações 1.252.201,50 kilogrammas de ferro e 89.979 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras . . . . .	\$445,15
Bronze fundido em obras . . . . .	2\$361,16

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.266.664,50 kilogrammas de ferro fundido e 90.209,80 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte:

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
Bitolas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60				
Rep. de locomotivas . . .	59.256,0	24.683\$570	17.384,0	36.390\$700
"    ", carros . . .	156.392,0	66.100\$040	3.550,0	7.328\$100
"    ", vagões . . .	223.147,0	90.522\$290	13.692,0	26.742\$800
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões . . . .	509.525,5	212.872\$205	17.836,0	35.933\$800
Total. . . .	948.320,5	394.178\$105	52.462,0	106.395\$400
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00				
Rep. de locomotivas . . .	37.573,0	15.520\$945	14.972,0	30.669\$050
"    ", carros . . .	70.611,0	29.043\$490	2.601,5	5.524\$600
"    ", vagões . . .	160.329,0	66.192\$300	10.643,0	22.890\$300
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões . . . .	49.831,0	21.012\$090	9.531,3	18.837\$800
Total. . . .	318.344,0	132.068\$825	37.747,8	77.921\$750
Total geral. . . .	1.266.664,5	526.246\$930	90.209,8	184.317\$150

## Fornecimento a diversos

Nas oficinas de Jundiahy e Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para estranhos, na importância de 3.665:172\$700, que se distribue na seguinte forma:

DESIGNAÇÃO	COMPARAÇÃO COM OS ANNOS DE						
	Em 1925	Pessoal	Material	Total	1924		
					1923	1922	1921
Engenheiros . . . . .	27.703\$220	644.604\$750	924.807\$970	+ 198.761\$350	- 63.356\$810	- 177.960\$000	- 162.421\$380
Trafego . . . . .	243.066\$170	131.398\$030	374.454\$200	+ 9.766\$150	+ 99.191\$580	+ 216.577\$890	+ 288.047\$950
Telegrapho . . . . .	12.124\$540	12.173\$740	24.158\$160	+ 6.495\$020	+ 11.843\$790	+ 11.963\$980	+ 7.515\$660
Fundição de ferro . . . . .	266.991\$010	290.689\$270	657.690\$280	+ 30.396\$870	+ 132.680\$480	+ 237.443\$670	+ 202.325\$360
Almoxarifado bronze . . . . .	65.946\$150	145.646\$090	211.647\$240	+ 42.158\$390	+ 20.443\$610	+ 72.128\$560	+ 34.949\$420
Materiais para custeio . . . . .	233.382\$590	243.925\$380	477.275\$080	+ 44.652\$020	+ 158.749\$970	+ 77.829\$850	+ 465.458\$500
Horta Florestal . . . . .	1.929\$670	688\$510	2.928\$280	- 871\$930	- 211\$710	- 4.395\$860	- 656\$320
Contadoria-custeio . . . . .	6.334\$900	2.463\$330	8.788\$280	- 2.060\$260	+ 4.036\$280	+ 1.883\$800	+ 4.619\$250
Typographia-custeio . . . . .	914\$640	518\$970	1.433\$610	+ 670\$870	+ 1.433\$610	+ 1.433\$610	+ 1.433\$610
Almoxarifado-custeio . . . . .	2.497\$550	4.745\$310	4.202\$860	+ 2.206\$310	+ 4.131\$820	+ 3.943\$8390	+ 3.638\$110
Particulares . . . . .	56.808\$680	493.337\$240	490.145\$920	- 3.298\$765	+ 271.159\$1297	+ 191.784\$3040	+ 174.177\$692
Estradas de Ferro estruturadas . . . . .	249.663\$850	338.499\$020	588.182\$870	+ 273.396\$650	+ 380.456\$007	+ 434.265\$220	+ 1.108.859\$670
Escriptorio Central da Companhia . . . . .	—	—	—	+ 911\$550	—	—	—
Total . . . . .	1.419.472\$950	2.245.699\$750	3.665:172\$700	+ 497.952\$895	+ 962.617\$814	+ 900.941\$580	+ 1.010.605\$918

O numero médio de empregados durante o anno de 1925, vai indicado nos quadros seguintes:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1m,60 e 0m,60	1m,0		
<b>ESRIPTORIOS</b>				
Chefe da Locomoção . . . . .	—	—	1	1
Chefe da Tracção . . . . .	—	—	1	1
Ajudante da Tracção . . . . .	—	1	—	1
Inspector da Tracção . . . . .	—	1	—	1
Chefe de Escriptorio. . . . .	—	—	1	1
Chefes de Secção. . . . .	2	1	—	3
Desenhistas . . . . .	2	—	—	2
Desenhistas-ajudantes . . . . .	2	—	—	2
Escripturarios . . . . .	29	3	—	32
Praticantes . . . . .	11	3	—	14
Continuo . . . . .	1	—	—	1
Total . . . . .	47	9	3	59
<b>OFFICINAS</b>				
Chefes de officinas . . . . .	1	1	—	2
Sub-chefes de officinas . . . . .	1	1	—	2
Engenheiros praticantes . . . . .	2	—	—	2
Engenheiro electricista . . . . .	—	1	—	1
Mestres de officinas . . . . .	5	7	—	12
Ajustadores . . . . .	79	54	—	133
Aprendizes (officios diversos) . . . . .	79	36	—	115
Caldeireiros e funileiros . . . . .	18	21	—	39
Carpinteiros . . . . .	26	167	—	193
Ferreiros . . . . .	23	28	—	51
Fundidores . . . . .	35	6	—	41
Limadores . . . . .	16	6	—	22
Malhadores . . . . .	31	35	—	66
Operarios diversos . . . . .	170	176	—	346
Pedreiros . . . . .	9	6	—	15
Pintores . . . . .	14	28	—	42
Serradores . . . . .	1	40	—	41
Serventes . . . . .	11	4	—	15
Torneiros . . . . .	42	32	—	74
Trabalhadores . . . . .	145	336	—	481
Total . . . . .	708	985	—	1.693

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1m,60 e 0m,60	1m,00		
<b>Fiscalisação da lenha</b>				
Fiscal geral . . . . .	—	—	1	1
Fiscaes e ajudantes . . . . .	9	9	—	18
Total . . . . .	9	9	1	19
<b>Tracção</b>				
Inspector de locomotivas electricas . . . . .	1	—	—	1
Encarregados da tracção . . . . .	3	3	—	6
Fiscaes da condução de trens . . . . .	1	—	—	1
Chefes de depositos . . . . .	3	2	—	5
Encarregado de deposito . . . . .	4	3	—	7
Auxiliares de depositos . . . . .	—	1	—	1
Ajustadores . . . . .	15	14	—	29
Ajudantes e aprendizes . . . . .	29	23	—	52
Ajudantes de machinistas . . . . .	28	—	—	28
Bombeiros e guardas . . . . .	16	19	—	35
Continuos . . . . .	—	2	—	2
Encarregados e plantões de escriptórios regionaes . . . . .	14	8	—	22
Escripturarios . . . . .	1	3	—	4
Fiscal de locomotivas a vapor . . . . .	—	1	—	1
Foguistas . . . . .	156	120	—	276
Funileiro . . . . .	1	—	—	1
Lenheiros e carvoeiros . . . . .	77	57	—	134
Limpadores . . . . .	105	59	—	164
Machinistas . . . . .	172	123	—	295
Operarios diversos . . . . .	22	12	—	34
Praticantes de escripturarios . . . . .	4	2	—	6
Trabalhadores . . . . .	5	3	—	8
Total . . . . .	657	455	—	1.112

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1m.60 e 0m.60	1m.00		
<b>ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA</b>				
Engenheiros . . . . .	2	—	—	2
Auxiliar de engenheiro . . . . .	1	—	—	1
Chefes de turmas e ajudantes . . . . .	22	—	—	22
Desenhista-ajudante . . . . .	1	—	—	1
Escripturarios . . . . .	2	—	—	2
Mecanicos, ajudantes e aprendizes . . . . .	22	—	—	22
Operarios diversos . . . . .	35	—	—	35
Praticante de escripturario . . . . .	1	—	—	1
Trabalhadores . . . . .	119	—	—	119
Total . . . . .	205	—	—	205

**Resumo**

DESIGNAÇÃO	Total geral				
	1925	1924	1923	1922	1921
Escriptorios . . . . .	59	52	50	46	47
Officinas . . . . .	1.693	1.587	1.498	1.395	1.461
Tracção . . . . .	1.112	1.053	933	950	1.014
Fiscalisação da lenha . . . . .	19	18	14	21	23
Electrificação da linha . . . . .	205	144	89	174	185
Total . . . . .	3.088	2.854	2.584	2.586	2.730

O movimento de pessoal no anno de 1925 foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Augmento	Diminuição
Escriptorios . . . . .	7	—
Officinas . . . . .	106	—
Tracção . . . . .	59	—
Fiscalisação da lenha . . . . .	1	—
Electrificação da linha . . . . .	61	—
Total . . . . .	234	—

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 concurrenacia, pedindo-se preços ás diversas casas do extrangeiro, de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1925 o Almoxarifado teve o seguinte movimento :

### DEBITO

Valor dos materiaes existentes em 1. <sup>o</sup> de Janeiro de 1925	2.584:129\$942
Directamente do extrangeiro . . . . .	11.072:740\$220
Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro a saber:	
Carvão de pedra . . . . .	9.594:155\$400
Dormentes . . . . .	2.902:120\$407
Impressos, livros e objectos para escriptorio . . . . .	704:203\$750
Lenha . . . . .	8.105:611\$916
Madeira nacional . . . . .	1.075:644\$890
Diversos . . . . .	4.962:000\$572
	27.343:736\$935
Proveniente das Officinas . . . . .	1.248:044\$210
Materiaes em desembarago na Alfandega e em transito para o Almoxarifado — escripturados até 31 de dezembro de 1925 . . . . .	4.686:173\$480
Total do debito . . . . .	46.934:824\$787

### CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia	36.679:697\$989
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao suprimento dos depositos . . .	680:789\$720
Materiaes applicados a fins diversos . . . . .	143:269\$880
Valor de materiaes existentes e em transito em 31 de Dezembro de 1925 . . . . .	9.431:067\$198
Total do credito . . . . .	46.934:824\$787

O saldo de materiaes existentes e em transito em 31 de Dezembro de 1925, na importancia de 9.431:067\$198, de acordo com o relatorio do Snr. Almoxarife, está assim discriminado:

Apparelhos para signaes . . . . .	12:786\$800
Ferramentas . . . . .	125:057\$239
Inflammaveis e explosivos . . . . .	30:872\$165
Impressos, livros e objectos para escriptorio . . . . .	232:541\$162
Machinismos para officinas e pertences . . . . .	433:698\$526
Madeiras diversas . . . . .	104:163\$725
Material sanitario . . . . .	22:354\$894
" para construcção . . . . .	22:360\$603
" telegrapho . . . . .	206:731\$897
" freio . . . . .	125:976\$801
" carros e vagões . . . . .	880:119\$553
" locomotivas . . . . .	1.619:874\$760
" linha . . . . .	1.367:027\$840
" sub-estaçao eleetrica . . . . .	203:708\$026
" electrificação da linha . . . . .	48:159\$600
" diversos para electricidade . . . . .	12:184\$030
Metaes diversos para obras e fundição . . . . .	882:277\$297
Parafusos, porcas, rebites e arruellas . . . . .	136:978\$307
Tintas e vernizes . . . . .	162:128\$833
Tubos e connexões para agua e vapor . . . . .	72:008\$841
Diversos . . . . .	146:140\$743
Materiaes em desembaragaço na Alfandega e em transito para o Almoxarifado, escripturados até 31 de Dezembro de 1925 . . . . .	4.686:173\$480
Somma . . . . .	11.533:325\$122

A deduzir:

Saldo proveniente de combustivel e lubrificante, não liquidados em 31 de dezembro de 1925, a saber:

Combustivel . . . . .	2.063:262\$300
Lubrificantes . . . . .	38:995\$624
Total . . . . .	2.102:257\$924

---

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

rifado contava em 31 de Dezembro de 1925 o seguinte o quadro de empregados:

Almoxarife . . . . .	1
Ajudante . . . . .	1
Chefe de Seção . . . . .	2
Chefe de Deposito . . . . .	1
Escripturarios . . . . .	17
Praticantes . . . . .	8
Feitores de Armazens . . . . .	2
Conferentes . . . . .	2
Ajudante de conferente . . . . .	1
Encarregado de deposito . . . . .	2
Stockista . . . . .	1
Armazenistas . . . . .	3
Mensageiro . . . . .	1
Trabalhadores . . . . .	18
	—
	60

## 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 dignos amigos e companheiros Chefe das diversas Repartições, a direcção inteligente, zelosa, solicita e economica que a ellas têm dado, a seus ajudantes, bem como a todos os empregados a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Tinha a Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1925 um efectivo de 8.498 empregados, que assim se distribue:

Repartições	Número de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral e Contabilidade . . . . .	266	0,207	3,13
Trafego e Telegrapho . . . . .	3.783	2,949	44,52
Locomoção . . . . .	3.088	2,408	36,34
Linha e Edificios . . . . .	1.361	1,061	16,01
Total . . . . .	8.498	6,625	100,00

Jundiahy, 1 de Junho de 1926.

*J. Cintra*  
Inspector Geral.

ANNO DE 1925

**MOVIMENTO GERAL DA ESTATÍSTICA DA**

quadro synoptico do trafego e do movimento

da parte.

DE DEZEMBRO

Die Dezenziale

# OBSERVAÇÃO