RELATORIO

N.º 78

DA DIRECTORIA

DA

# OMPANHIA PAULISTA

DF

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

27 DE JUNHO DE 1927



19247

SÃO PAULO CASA VANORDEN 1927

# OMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhore's Accionistas.

Directoria, cumprindo as disposições dos Estatutos, tem a satisfação de vos apresentar o relatorio dos factos mais importantes occorridos durante o anno de 1926, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço relativos ao referido exercicio, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição.

#### Conselho Fiscal

Conselho Fiscal que têm que servir durante o proximo ano de 1928.

### Trafego

Com perfeita regularidade correu e serviço de transporte nas linhas ferreas da Companhia, em sua extensão total de 1.300 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

O numero de passageiros transportados, a tone lagem das bagagens, encommendas e cargas, o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1926, bem como os dados correspondentes aos quatrannos anteriores, constam do seguinte quadro:

			т			
Annos	Passageiros	Animaes	Bagagens e encommendas	Café	Mercadorias diversas	Tele gramn
1922	3.079.859	377.790	48.788	320.079	1.226.982	590.3
1923	3.486.151	493.758	53.558	399.442	1.351.214	660.8
1924 1925	3.902.430 3.929.602	448.004	59.946 72.737	441.827	1.360.838	685.1
1925	3.907.052	387.294	73.101	436.663	1.624.135	733.1

Conforme mostram os dados expostos, os var elementos de trafego tiveram movimento satisfacto no ultimo exercicio em relação aos anteriores.

A tonelagem de mercadorias, apesar da grande reducção havida na importação, excedeu ainda a do ultimo exercicio.

Pelos algarismos que damos a seguir, relativos ao numero de toneladas-kilometro de peso util que se transportaram, mediante retribuição, durante o ultimo quinquennio, nos trens de passageiros e de cargas, ver

se-á o constante e progressivo augmento do trafego das nossas linhas:

1922	. *	298.262.261	toneladas-kilometr	О
1923		353.945.624	22 22	
1924		360.266.533	" "	
1925		437.016.381	??	
1926		441.203.351	22 22	

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 33.592 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 immigrantes e suas bagagens.

Nos 44 annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1926, tem ella dado passagem em seus pens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 894.877 immigrantes, cujo transporte teria custado 4.979:771\$860 réis.

#### Movimento financeiro

Foi muito satisfactorio o resultado financeiro do abalho havido, no exercicio de 1926, segundo mostra balancete da receita e da despesa, que vae annexo m os convenientes detalhes.

O quadro adeante apresenta os algarismos respectivos, assim como os dados referentes aos quatro annos anteriores, não estando comprehendida na columna da despesa a importancia dos juros da divida externa:

	AN	N	os		RECEITA	DESPESA	SALDO
1922 1923				:	45.359:672\$691 58.900:204\$152	31.759:440\$269 41.537:827\$275	13.600:232\$422 17.362:376\$877
1924 1925	•				66.537:603 <b>\$</b> 774 82.803:694 <b>\$</b> 579	50.183:817\$007 57.181:566\$324	16.353:786\$767 25.622:128\$255
1926					83.467:435\$029	57.687:758\$228	25.779:676\$801

O saldo apurado em 1926, no valor de ........ 25.779:676\$801, accrescido de 1.582:902\$195, lucro que passaram em suspenso do exercicio de 1925, assim elevado á somma de 27.362:578\$996, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette a vossa sancção:

Dividendos de 1.º e 2.º semestres .	17.052:500\$000
Juros da divida externa	3.285:208\$580
Para o fundo de reserva	200:000\$000
Para o fundo de amortisação da di-	
vida externa	5.000:000\$000
Lucros que passam para o exercicio	
de 1927	1.824:870\$4

#### Divida externa

Foram feitas pontualmente, durante o exercicio de 1926, as remessas para pagamento dos juros do emprestimo de 5 % contrahido em Londres, em 1892, para a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, as quaes importaram em Rs. 1.609:420\$300.

Resgataram-se, no mesmo exercicio, 1.132 obrigações do referido emprestimo, no valor de .....

£ 113.200-0-0 mediante o dispendio de 3.818:095\$700, o que elevou o total do resgate á importancia de . . . . £ 1.827.000-0-0, tendo custado 46.270:967\$175, ficando esse emprestimo reduzido, em 1926, a . . . . . . £ 923.000-0-0.

Foram tambem pagos pontualmente os juros vencidos do exercicio proximo findo do emprestimo de 7%, contrahido em Nova-York no anno de 1922, os quaes importaram em 1.675:788\$280. Foi o mesmo amortisado no valor nominal de \$ 127.500,00, mediante o dispendio de 867:984\$950. Esse dispendio elevou o resgate já realisado á importancia de ......\$ 511.500,00, que custou, inclusive o agio de 2% ... 4.339:542\$258, ficando a divida reduzida a ........\$ 3.488.500,00.

### Augmento de capital

Por deliberação da assembléa geral extraordinaria, reunida a 25 de Junho de 1926, foi autorisada a elevação do capital 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, com os mesmos direitos e vantagens das acções já emittidas, devendo as novas acções ser lançadas com o agio de 20 %, cujo producto se destina ao fundo de amortisação da divida externa.

A nova emissão foi levada a effeito com o costumado exito, tendo sido feita a primeira entrada, á razão de 25 %, de 15 a 30 de Setembro. Tendo muitos dos Snrs. Accionistas manifestado desejo de fazer a integração das novas acções que lhes couberam, resolveu a Directoria attendel-os nesse intento, facultan-

lhes autorização para integrar qualquer numero de acções, de 16 a 31 de Dezembro.

A entrada de capital e a integração de acções produziram 12.232:500\$000 e mais 2.446:500\$000 de agio.

#### Fundo de reserva

Lançada a credito desta conta a quantia de .... 200:000\$000, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 5.383:645\$619, de que uma parte se acha representada em apolices da divida do Estado e outra em dinheiro, aguardando opportunidade para ter applicação definitiva.

#### Conta de capital

Por decreto n.º 4.209 de 24 de Março de 1927, o Governo do Estado approvou, para os effeitos contractuaes, as despesas apuradas pela commissão de tomada de contas, relativas ás obras concluidas no exercicio de 1923, ficando elevado a 213.012:058\$581 o capital despendido nas linhas ferreas da Companhia até 31 de Dezembro de 1923.

Dependem ainda de approvação do Governo as despesas relativas ás obras realisadas nos exercicios de 1924, 1925 e 1926, que elevam o capital despendido nas linhas ferreas, até 31 de Dezembro de 1926, a . . . . . . 277.821:057\$065.

#### Material rodante e officinas

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

Do material anteriormente encommendado foram recebidos e entregues ao serviço do trafego 12 locomotivas Montanha de bitola de um metro e 620 vagões diversos, dos quaes 420 para as linhas de bitola de 1,60 e 200 para as de 1,00.

Era a seguinte a existencia do material rodante, em 31 de Dezembro de 1926:

	Secção	Paniista	Seccão Rio Claro	- 14
DESIGNAÇÃO	Bitola de lm,60	de	đe	TOTAL
Locomotivas electricas  a vapor Carro da Directoria. Carros de Inspecção  para pagamentos  dormitorios especiaes  para passageiros.  reservados para doentes  para presos  funebres  restaurantes  cozinha  de luxo  de 1.ª classe  mixtos  para bagagem  correio  conducção de pessoal em serviço  Frigorificos para leite  para animaes de raça  transporte de carruagens  automoveis  fundastes a mão (volantes)  a vapor Carretões para transporte de locomotivas  electricas  vagões de soccorro  diversos	27 81 	9		27 176 1 4 3 3 21 3 2 3 13 2 11 59 1 53 44 67 13 1 2 2 5 4 4 5 1 1 1 2 1 1 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1

#### Linhas ferreas em trafego

As linhas em trafego foram mantidas em perfeito estado de conservação. Proseguiu o lastramento de pedra britada, restando ainda a extensão de 184 kilometros para ficar esse serviço inteiramente concluido.

Com a inauguração do trecho de Barretos á estação Alberto Moreira, da linha de Barretos ao Rio Grande, a estensão total das linhas elevou-se a 1.300 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

## Prolongamento do ramal de agudos

Esteve em construcção durante o anno de 1926, o trecho do prolongamento do ramal de Agudos, de Duartina a Gallia, na extensão de 25 kilometros, que, dentro em pouco, vae ser entregue ao trafego publico.

Fez-se a locação de mais 33 kilometros de linha, correspondentes ao trecho situado entre Gallia, nas cabeceiras do rio Tibiriçá, e a estrada de rodagem que vae de Presidente Penna a Platina.

# Prolongamento do Ramal de Santa Rita

Foram concluidos os serviços da construcção dos 12 kilometros deste ramal, de Moema ás margens do rio Mogy-Guassú, cuja inauguração terá logar en Julho proximo.

#### Linha de Barretos a Rio Grande

A 14 de Julho ultimo foi aberto ao trafego o primeiro trecho da linha de Barretos ao Rio Grande até

a estação de Alberto Moreira, na extensão de 17 kilometros. Prosegue a construcção da estrada até o seu ponto terminal, estando já assentados trilhos em 21 kilometros de linha a partir de Alberto Moreira e bem adeantadas as obras d'arte e o serviço de terraplanagem do ultimo trecho a construir-se até a barranca do rio.

### Melhoramentos do ramal de Jahú

Proseguiu a construcção das variantes de Campo Alegre, Atterrado e Ventania, que devem ser inauguradas ainda este anno, trazendo um encurtamento de 5 kilometros sobre a extensão da linha actual. Foi atacada a construcção de mais uma variante nas proximidades de Brotas, que, além de melhorar extraordinariamente as condições technicas da linha, vae encurtal-a de cerca de seis kilometros.

# Alargamento de bitola da linha de Rincão ao Rio Grande

Continuando na orientação, sempre seguida, de alargar as suas linhas ainda de bitola de 1 metro, afim de melhor attender ao desenvolvimento do trafego e evitar os pesados onus das baldeações, mandou a Directoria que nesse sentido se procedesse a estudos nas linhas que de Rincão demandam o Rio Grande, na fronteira do Estado de Minas Geraes. Entre Rincão e Bebedouro a linha existente, de bitola de 1 metro, tem curvas apertadas e fortes rampas, devido á travessia da serra de Jaboticabal; de Bebedouro em diante, em virtude da boa conformação dos terrenos atravessados,

a linha apresenta excellentes condições technicas, o que lhe permitte o alargamento da bitola sem grandes dispendios de dinheiro. De Rincão a Bebedouro, via Passagem, quer a linha da Paulista quer a da S. Paulo-Goyaz, pode ser facilmente alargada, accrescendo notar que esta medida já foi tomada em relação ao trecho da Paulista do valle do Mogy-Guassú, cujos trabalhos de construcção se acham bastante adeantados. Dos estudos feitos verificou-se ser mais economica a acquisição da linha da S. Paulo-Goyaz entre Passagem e Bebedouro, para completar o plano de viação de bitola larga até o Rio Grande, do que substituir por outra a linha de bitola estreita, de 117 kiometros de extensão, atravez dos terrenos accidentados da serra de Jaboticabal.

Não será difficil a realisação desse plano, graças á boa vontade manifestada desde logo pela Directoria da Companhia Ferroviaria S. Paulo-Goyaz em firmar um accôrdo pelo qual esta se comprometteu a ceder a Paulista a sua linha de Passagem a Bebedouro e o ramal de Ibitiuva a Terra Roxa, na extensão de 74 kilometros, em troca da construcção por conta da Paulista, de outros tantos kilometros da linha da S. Paulo-Goyaz, de Olympia a Cachoeira do Marimbondo.

Será essa uma solução magnifica, porque consulta não só o interesse da S. Paulo-Goyaz — que deixa de ser uma pequena rêde ferroviaria estrangulada em Bebedouro, para constituir-se uma estrada de penetração — mas sobretudo da Paulista, por lhe permittir fazer o alargamento da linha de Rincão ao Rio Grande com grandes vantagens technicas e economicas sobre a linha de Jaboticabal, além de promover, com a construcção do prolongamento da S. Paulo-Goyaz através

de uma região nova de extraordinaria fertilidade, consideravel augmento de trafego.

O Governo do Estado de S. Paulo autorisou, a pedido das Companhias interessadas, por decreto n. 4.163, de 30 de Dezembro ultimo, a transferencia das linhas já referidas da S. Paulo-Goyaz á Paulista. A Directoria aguarda que seja approvada pela assembléa geral a transacção ajustada, afim de poder ella ser ultimada pela escriptura publica transmittindo á Companhia Paulista a propriedade dos immoveis de que se trata.

#### Electrificação

No dia 31 de Dezembro de 1926 inaugurou-se o trafego publico por tracção electrica do trecho de Tatú a Rio Claro. O serviço de tracção electrica tem funccionado sempre com pleno exito, correspondendo á expectativa sob todos os pontos de vista.

A administração da Companhia Paulista teve durante o anno passado, com a gréve dos mineiros na Inglaterra — que durante mezes elevou extraordinariamente o preço do carvão de pedra — a prova mais decisiva da inestimavel vantagem da electrificação de suas linhas.

Com effeito, graças á tracção electrica do trecho de trafego mais intenso da sua linha tronco, que não prescinde do emprego de carvão de pedra, poude a Paulista manter-se desde o inicio da gréve sem queimar combustivel mineral, recorrendo exclusivamente á lenha. Em face, porém, do desenvolvimento dos transportes e da progressiva escassez de mattas em condições de serem exploradas para lenha, resolveu a Directoria extender a tracção electrica ao trecho da linha tronco

de Rio Claro a Rincão, numa extensão de 152 kilometros. A electrificação desse trecho, de perfil accidentado, não será menos vantajosa do que a dos trechos anteriores, comquanto seja o seu trafego menos volumoso. E' que, crescem as vantagens das locomotivas electricas com o percurso continuo mais longo, tornando-se mais economico o seu emprego.

O encarecimento constante da mão de obra e a decadencia do espirito profissional, sobretudo depois da guerra, têm determinado a necessidade de constante aperfeiçoamento das installações industriaes, para o fim de substituir-se, o mais possivel, o homem pela machina. E' o que realisa, em alto grau, a tracção electrica nas estradas de ferro.

Releva ainda considerar que as nossas locomotivas a vapor de bitola larga, em condições de prestar ainda bons serviços, são relativamente poucas, de modo que, se não fosse electrificada a linha até Rincão, seria necessaria a acquisição de grande numero de locomotivas a vapôr, que custam, proporcionalmente á sua capacidade de tracção, muito mais do que as locomotivas electricas.

O material para a electrificação do trecho de Rio Claro a Rincão foi encommendado, em fins do anno passado, ás fabricas americanas General Electric Company e Westinghouse Manufacturing Company, antigas fornecedoras da Companhia.

#### Cultura florestal

Entre os problemas vitaes, que actualmente se impõem á consideração dos que têm qualquer responsabilidade na direcção da economia publica nacional, está o que diz respeito ao reflorestamento do paiz.

E' facto de plena notoriedade que, principalmente no Estado de S. Paulo, de ha muito a derrubada de mattas vem sendo praticada em escala vertiginosa, seja para fins culturaes, seja para consumo dos respectivos productos, sem que medidas de ordem publica tenham sido tomadas para evitar que cheguemos em breve á completa destruição da bella flora nativa de nossa terra.

O fatal regimen, em pratica em todo o Estado, de destruir sem substituir, de consumir sem produzir, impressionou vivamente a Directoria da Companhia Paulista, pelos extraordinarios prejuizos que inevitavelmente havia de acarretar, se em tempo não fossem postas em pratica as mais sérias providencias para prevenir a calamidade.

E' que, além dos tristes effeitos geraes decorrentes de semelhante situação, haviam de provir do phenomeno consequencias affectando a fundo os interesses da Companhia, quaes as resultantes da carestia dos mais vultosos materiaes de custeio de suas linhas ferreas — a lenha e o dormente.

Dahi a medida de previdencia, e diga-se tambem, de patriotismo, que, com o apoio unanime dos Senhores Accionistas, tomou a Directoria iniciando a cultura florestal no Brasil.

Emprehendida a obra em 1904 e levada a effeito de então por diante, em acção continua, sem desanimo nem desfallecimento — como é virtude de toda a empresa que tem seguros elementos para viver e ser coroada de exito — a cultura florestal da Companhia Paulista é hoje uma feliz realidade a impor-se ao apreço

de toda gente de boa vontade, merecendo por isso mesmo a mais ampla divulgação, não só no interesse geral de bem orientar os que pretendem tirar partido do exemplo e da experiencia á sua vista, como de patentear, á plena evidencia, que está certo o que a Companhia vem fazendo.

Para realisar a cultura florestal, na medida compativel com a relevancia da empresa, teve a Companhia Paulista de adquirir terras em differentes pontos á margem de sua linha tronco, algumas das quaes possuindo bemfeitorias proprias de bem montadas fazendas de café, em uma área total de ... 3.515 alqueires.

Nessas terras foram fundados os oito hortos florestaes de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, em que se plantaram 9.300.000 arvores, na maior parte de eucalyptos, de edade actualmente variando mais ou menos de 2 a 18 annos.

Todos esses hortos acham-se cercados de arame farpado, em extensão de 168 kilometros, e os seus terrenos estão completamente expurgados de formigas.

As plantações feitas, o seu custeio, todos os melhoramentos realisados nos hortos, a administração geral dos serviços e as terras adquiridas custaram a Companhia, durante vinte e tres annos de trabalho, a importancia de cerca de 8.000 contos de réis.

Sobreleva notar que está mesma quantia não foi fornecida pelo capital social senão na parcella de 4.440 contos.

Depois do que fica exposto, é chegado o ensejo de verificar se aquella verba se acha bem ou mal em-

pregada no patrimonio constituido pelos immoveis comprados e pelas plantações nelles existentes.

Prescindindo de dar preço á cultura florestal dos oito hortos da Companhia, suppondo mesmo por um momento que a sua cotação venal seja nulla, basta o valor actual dos seus 3.515 alqueires de terras com as suas bemfeitorias, e nada mais, para cobrir aquelle valor.

De facto, considerando que essas terras — a maior parte das quaes está situada nos municipios de Rio Claro e Araras — marginam as linhas de bitola larga da Companhia: considerando a excellencia das suas qualidades para qualquer ramo de producção; considerando a proximidade em que se acham de importantes cidades, occupando mesmo em grande porção zonas urbanas, e os faceis meios de transporte de que gosam, tanto por viação ferrea como por boas estradas de rodagem; considerando que estão todas fechadas por cercas de arame farpado e completamente isentas de formigueiros; considerando que possuem excellentes pastagens, boas aguadas e magnificas estradas interiores, com o desenvolvimento de mais de uma centena de kilometros, força é convir que terras de cultura nessas condições têm valor pelo menos igual ao das melhores terras do Estado.

E, se a esse valor se addicionar o preço de 104.522 pés de café em producção, 473 animaes de custeio, 6 casas de residencia, que eram as sédes das fazendas adquiridas, 123 casas de tijolos e telhas para operarios, depositos diversos, cocheiras, tulhas, garages, automoveis, auto-caminhões, carroças, mobiliario, installações electricas, canalisação de agua, machinismos, museus florestal e entomologico, colleções botanicas

etc., ver-se-ha que a importancia representativa do valor das terras e bemfeitorias póde ser avaliado sem exaggero em mais de 8.000 contos de réis.

Tanto importa dizer que esses bens têm de facto valor superior áquelle com que figuram no activo da Companhia, mesmo suppondo completamente nulio o valor dos 9.300.000 pés de eucalyptos e outras essencias existentes nos immoveis adquiridos.

Não seria preciso accrescentar palavra, para deixar lavrada a mais cabal justificação da boa applicação que teve até aqui o dinheiro despendido com a cultura florestal. Quando mesmo esta nada valesse e pudesse num instante desapparecer de todo, ainda assim a Companhia nada perderia: o producto da revenda dos 3.515 alqueires de terras e mais bemfeitorias adquiridas, deixando de attribuir qualquer valor á cultura florestal, daria folgadamente para pagar todas as despesas feitas.

Mas ainda bem que não é este o caso. As plantações de eucalyptos, muito longe de constituirem um fracasso, promettem o mais seguro e auspicioso exito, como é facil mostrar com dados irretorquiveis.

Como já foi dito, dois foram os fins principaes que levaram a Companhia a emprehender a cultura florestal: produzir lenha e dormentes em condições vantajosas para o consumo de suas linhas ferreas, na previsão fundada de virem a faltar-lhe em breve os dois mais importantes materiaes de custeio ferroviario.

Decomponhamos esse duplo objectivo e vejamos se foi feliz a iniciativa da Companhia em relação a cada um delles, primeiramente sob o ponto de vista technico e depois sob o ponto de vista financeiro.

Em relação á lenha, o que primeiramente vem á baila considerar é se o eucalypto offerece condições de bom combustivel.

A Companhia fez estudar a questão a rigor em sua repartição technica, em demoradas e minuciosas experiencias em suas locomotivas de bitola larga rebocando trens de carga e de passageiros, com lenha de eucalyptos de 5 a 10 annos, tendo resultado de taes experiencias ser essa lenha classificada como igual ás melhores provenientes das nossas florestas seculares.

As empresas industriaes e os particulares, que têm até o presente consumido lenhas dos desbastes das plantações da Companhia, não só confirmam os resultados acima, nas applicações que têm feito, como vão mesmo além, chegando a declarar alguns que "a lenha de eucalypto é melhor que as communs por ser mais resistente e poder ser trabalhada com maior facilidade".

A esse respeito possue a Companhia a mais completa documentação.

Vejamos agora se a madeira do eucalypto tambem se presta vantajosamente a ser applicada como dormentes, postes e outros fins de construcção.

Os mais autorisados eucalyptographos recommendam que os eucalyptos sejam usados para construcção na edade de 25 a 30 annos, isto é, quando as arvores têm attingido seu pleno desenvolvimento e se acham por assim dizer amadurecidas para quaesquer applicações.

No periodo inicial de sua campanha florestal, de 1906 a 1913, não dispondo a Companhia de arvores adultas, provindas de suas plantações, para experi-

mentar a madeira do eucalypto como dormente, recorreu a algumas arvores formadas, que retirou da Capital, na sua maioria da especie "robusta", uma das mais improprias para o fim em questão, tendo com a sua madeira apparelhado 654 dormentes, que foram collocados em suas linhas de bitola larga.

Apesar da sua qualidade inferior, esses dormentes tiveram a duração média de mais de seis annos, superior á da peroba e mais ou menos igual á de outras essencias de boa qualidade que têm sido usadas até aqui para dormentes.

Em Setembro de 1910 foram assentados 63 dormentes de eucalyptos de 20 annos, no kilometro 53 da linha principal. Os de menor duração foram retirados depois de 7 annos e 5 mezes de uso, e os mais resistentes após 9 annos e 7 mezes.

Em Janeiro de 1916, o Horto de Jundiahy forneceu os primeiros 110 dormentes de bitola larga, cortados de arvores apenas de 7 a 11 annos de edade, que foram empregados no kilometro 5 da linha tronco. Taes dormentes pertenciam a 8 especies diversas de eucalypto, quatro das quaes recommendaveis para o fim collimado e quatro improprias, mas que convinha experimentar para estudo. Os de madeira inferior tiveram uma duração variando de 3 a 6 annos. Os de melhor qualidade, na proporção de 50 %, duraram muito mais tempo, tendo os ultimos sido substituidos após cerca de 11 annos de uso, convindo não esquecer que haviam sido cortados de arvores de 7 a 11 annos.

Em Janeiro de 1921, foram empregados no kilometro 134 da linha principal 100 dormentes de eucalyptos de 15 annos, fornecidos pelo Horto de Boa

Vista. Até Maio do corrente anno, isto é, depois de mais de 6 annos, nenhum havia sido substituido, achando o respectivo Engenheiro Residente que no correr do presente anno talvez 30 devam ser retirados. Se isto se der, teremos ainda 70 % dos dormentes de arvores de 15 annos continuando em serviço numa linha de bitola larga de trafego pesado e intenso, trabalhado por locomotivas electricas.

Deduz-se destas experiencias que o dormente de eucalypto de especie recommendavel e feito de arvore de 25 a 30 annos de edade, isto é, plenamente formada, deverá ter a mais satisfatoria e economica duração.

Tambem possue a Companhia dados experimentaes do emprego do eucalypto como poste.

Em 1916, tendo ella tido urgencia de estabelecer uma linha telephonica entre Recanto e Santa Barbara e não dispondo na occasião de postes de trilhos usados, recorreu ao serviço florestal, que, não tendo eucalyptos de especie propria para esse fim com edade conveniente, forneceu 193 postes de "E. Longifolia", do Horto de Jundiahy, tendo apenas 12 annos de edade. Só depois de passados 10 annos e 3 mezes de uso haviam sido substituidos 91 desses postes, continuando os restantes em serviço.

Na linha electrica de Jundiahy a Campinas, em meiados de 1920, foram collocados 217 postes de eucalyptos de varias especies. Apesar da pouca edade da madeira, e de ser em parte de qualidade menos propria para a applicação que teve, apenas uns 17 postes deverão ser substituidos no corrente anno, continuando os restantes 200 em muito boas condições. Convem

notar que os postes que vão ser substituidos, depois de 7 annos de trabalho, provêm de essencias que a Companhia não mais cultiva, por ter reconhecido serem improprias.

Os resultados de taes experiencias, aliás, não fazem senão confirmar o que diz a literatura botanica da Australia e outros paizes em que o eucalypto é, como aqui se diz, pau para toda a obra.

Explanada a questão sob.o ponto de vista technico, passa a Directoria a justificar a obra cultural da Companhia sob o ponto de vista financeiro.

Até ha pouco tempo estava longe a Directoria de pensar que havia de iniciar este anno a exploração utilitaria de seus hortos, pelo que diz respeito á lenha.

Com a depreciação da nossa moeda, o emprego do carvão de pedra importado, como a Companhia fez até meiados do anno passado em larga escala, tornou-se sobremodo oneroso, sem esperança de reducção de seu custo. Esta circumstancia fez com que a Directoria procurasse reduzir o consumo, até libertar-se de todo, se possivel, desse combustivel, substituindo-o pela electricidade, no trecho de maior trafego das suas linhas, e pela lenha nos de menor trafego, ramaes e pateos de manobras.

Acontece, porém, que a lenha, fornecida como tem sido por particulares, vae cada vez escasseando mais, tendendo por isso a tornar-se mais cara em proximo futuro.

Nesta emergencia, resolveu a Directoria iniciar desde já a exploração industrial das mattas de seus hortos, especialmente para a producção de lenha em grande escala, o que, de resto, lhe permitte obter a renda necessaria para o custeio dos mesmos hortos.

Das plantações existentes 5.000.000 de arvores ficarão reservadas á producção de madeira para dormentes e outros fins de construcção. Essas arvores continuarão a ser cultivadas até attingirem a edade pelo menos de 25 annos, quando estarão completamente desenvolvidas e aptas para as applicações a que se destinam.

As restantes serão abatidas para a producção de lenha, na medida das necessidades da Companhia.

Resolvido assim o problema, já se acha em via de organisação o serviço de córte e entrega da lenha á beira da estrada. O fornecimento do corrente anno, tendo começado em Abril e não se achando ainda completamente montado o serviço nos differentes hortos, será de cerca de 100.000 metros cubicos, devendo elevar-se no anno proximo a 150.000.

A lenha é fornecida á Estrada ao preço de 8\$500 por metro cubico, preço corrente pago a outros grandes fornecedores, não obstante a lenha do eucalypto ser melhor do que a lenha commum.

A derrubada e o córte das arvores são feitos por empreitada, pagando o Serviço Florestal 3\$500 por metro cubico aos empreiteiros.

Nestas bases, uma vez normalisado o serviço, como estará a partir de 1928, para o fornecimento accordado de 150.000 metros cubicos de lenha, o lucro liquido percebido pelo Serviço Florestal será sufficiente para o custeio dos differentes hortos, inclusive dos 5.000.000 de arvores que se reservaram para fins de construcção, dando ainda saldo.

O que é de maxima importancia considerar aqui é que o Serviço Florestal, a partir do anno proximo, não custará nem mais um vintem á Companhia, elle se manterá por si, prestando o magnifico serviço de abastecer as nossas linhas de tracção a vapor de muito bom combustivel, a preço modico, livre do onus de longos transportes, que tanto sobrecarregam de trafego improductivo o nosso material rodante.

Outro facto de não menos alcance a ponderar é que — findo o praso necessario para que a reserva de 5.000.000 de arvores attinja a edade de 25 a 30 annos, sem onus algum para a Companhia — terá ella ahi um patrimonio do mais subido valor, maxime considerando que taes arvores não farão senão augmentar o seu tecido lenhoso e que nessa época a madeira só poderá ter crescido de preço, pelo desmesurado consumo que della vem fazendo o Estado no seu maravilhoso surto progressista.

A Directoria poderia encerrar aqui as informações que tem o prazer de prestar aos Senhores Accionistas e a quantos se interessam hoje em nosso paiz pela cultura florestal.

Estas informações, entretanto, não seriam inteiramente completas se não fossem corroboradas por outros testemunhos valiosos, extranhos á administração da Companhia, os quaes — conhecendo "de visu" o emprehendimento que vem ella levando a effeito, através de não poucas contrariedades — têm cooperado bastante para animar e fortalecer a Directoria no desempenho da importante tarefa a seu cargo.

Desses testemunhos valiosos possue a Companhia em seu archivo preciosa documentação, fornecida por personalidades taes como os membros da missão ingleza de que fez parte Lord Lovat, notavel especialista na materia, os srs. S. Lintz Smith, director do "Times", H. N. Whitford, professor da Universidade de Yale, Pedro A. Bovet, director da Estação Experimental de Patagones, Argentina, Dr. Paulo Cavique dos Santos, do Serviço Florestal de Portugal, Dr. Samuel Hardman, secretario da Agricultura do Estado de Pernambuco, Drs. Bento Bueno, Altino Arantes, Paulo de Moraes Barros, Pires do Rio e outros.

O Sr. Dr. Lyra Castro, ministro da Agricultura, que recentemente, visitando o Estado de S. Paulo, nos deu a honra de examinar os serviços do horto de Rio Claro com a interessada attenção de quem muito se preoccupa com o reflorestamento do paiz, deixou a sua impressão nestas palavras:

"Visitei hoje o Horto Florestal de Rio Claro. Percorrer sua séde e o valiosissimo museu ahi existente de tudo quanto se refere á preciosa arvore; ouvir a explicação de quanto se tem feito pelo verbo enthusiasta e proficiente do Dr. Navarro de Andrade, que dedicou sua vida a esta tarefa, é passar horas deliciosas e adquirir a convicção de quanto será util ao Brasil a divulgação desses conhecimentos. Aos directores da Companhia Paulista, que o assistiram com todos os elementos e recursos necessarios, devemos esta grande iniciativa. Honra, pois, a um e a outros."

Seja permittido á Directoria invocar ainda um testemunho vivo, flagrante, da opportunidade e conveniencia do esforçado gesto da Companhia fundando e mantendo a primeira e maior cultura florestal do Brasil.

E' o que resalta da immensa riqueza que vem resultando do vigoroso impulso que deu a Paulista á obra do reflorestamento do paiz. Só o Estado de S. Paulo possúe actualmente, segundo estatisticas rigorosas, 15.331.792 eucalyptos, sem contar as plantações da Companhia.

O seu serviço florestal forneceu, só no anno de 1926, a agricultores de diversos Estados, nada menos de 700 kilos de sementes seleccionadas da preciosa essencia, e, para bem avaliar o que isto representa, basta dizer que cada kilo de sementes produz de 35 a 50 mil plantas. Nos ultimos dez annos o total das sementes fornecidas para differentes Estados do Brasil montou a 4.473 kilos!...

Proporcionando assim á classe agricola meio facil de desenvolver o novo ramo de cultura e ministrando aos interessados as instrucções necessarias para o seu bom exito, instrucções essas divulgadas pelas differentes obras publicadas pela direcção technica de seus hortos e podendo ser experimentalmente observadas na escola pratica que elles representam — com suas plantações não só de eucalyptos de variadas especies e edades como de outras essencias do paiz, com seus museus florestal e entomologico, suas installações botanicas, seus quadros estatisticos, seus viveiros, seus machinismos, suas officinas e sua alfaia agricola está a Directoria segura de que póde a Companhia Paulista nobremente ufanar-se de vir realisando, a par de uma obra de relevante interesse proprio, outra de não menos consummado proveito nacional.

### Fabrica de papel de impressão

Tomando em consideração a detalhada exposição feita pela Directoria sobre este assumpto, adoptou a assembléa geral extraordinaria, em sua reunião de 4 de Janeiro do corrente anno, a seguinte proposta, assignada por todos os membros da Directoria e do Conselho Fiscal:

"Fica a Directoria autorisada a promover a incorporação de uma sociedade anonyma, diversa da Companhia Paulista, tendo por fim a installação de uma fabrica de papel de impressão, com o emprego da madeira de eucalyptos de seus hortos florestaes.

A Companhia Paulista fornecerá, mediante equitativa retribuição, a madeira de seus hortos florestaes, sem prejuizo do material destinado ao consumo de suas vias ferreas.

Os Accionistas da Companhia Paulista terão preferencia na subscripção das acções da nova companhia.

Uma vez organisada a nova empresa, poderá a Companhia Paulista subscrever até 50 % do capital, se este não exceder de dez mil contos de réis; se, entretanto, for além, fica estabelecido que o maximo do capital a ser subscripto pela Companhia Paulista não deverá ultrapassar de cinco mil contos de réis."

Sobre a materia tem a Directoria a declarar que, por effeito da reforma monetaria fixando o novo padrão em base inferior a 6 d. por mil réis, o custo da installação da fabrica tornou-se superior á quantia que se cogitára despender.

Já por esse facto, já porque, em consequencia da nova politica fiscal em vigor — supprimindo a isenção de direitos para os machinismos que teria a nova empresa de importar — ainda mais aggravado ficaria o custo da usina a montar-se, julga a Directoria dever a Companhia desistir, ao menos por emquanto, de promover a organização da sociedade anonyma tendo por fim a installação da fabrica de papel de impressão.

Entretanto, se qualquer empresa estrangeira — dispondo de dinheiro mais valorisado do que o nosso ou que se contente com juros menos elevados que o exigido actualmente pelo capital em nosso paiz — pretender explorar o interessante ramo industrial no Estado de S. Paulo, a Companhia Paulista está preparada para lhe fornecer, em condições vantajosas, a necessaria materia prima.

E' que, em virtude dos estudos a que mandou a Companhia proceder nos Estados Unidos, em Instituto da mais alta e notoria competencia, ficou exuberantemente provado e reconhecido que a madeira do eucalypto, sobretudo de determinadas especies, se presta vantajosamente para a fabricação do papel de imprensa, revelação de subido alcance para a producção de um artigo industrial cujo consumo cada dia se desenvolve no mundo inteiro, e que tão de perto interessa a cultura intellectual dos povos.

### Caixa de Aposentadorias e Pensões

Em cumprimento das disposições contidas na lei federal n. 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, a Companhia Paulista contribuiu para a Caixa em 1926 com as seguintes quotas:

		80:374\$500
		120:912\$900
		- 42:024\$150
e a rece	ita	
		842:059\$148
licional	de	
		1.234:826\$090
	e a rece	re a receita

#### Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1926 em 41.161:439\$650.

### Movimento de acções

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios:

Annos	Por venda	Por heranças, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1924	55.306	15.084	8.890	12.756	92.036
	73.686	13.173	7.040	11.690	105.589
	50.680	28.486	18.956	19.486	117.608

#### Impostos

Durante o anno de 1926 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 1.945:640\$300, producto do imposto de transito e 56:913\$900 da taxa ouro.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a importancia de 3.016:386\$250, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou ainda ao Thesouro do Estado o imposto de capital e outros na importancia de 407:390\$800.

Do exposto vê-se que se elevou a 5.426:331\$250 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 funccionarios superiores como os seus auxiliares, tem desempenhado as funcções a seu cargo com o maior zelo e intelligencia, não poupando esforços para o perfeito cumprimento de seus deveres.

A Directoria agradece a valiosa cooperação que de todos tem recebido.

#### Conclusão

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

cando inteiramente á vossa disposição para fornecer quaesquer outras que desejeis.

S. Paulo, 20 de Maio de 1927.

#### 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 1926, bem como ao estudo dos documentos que o instruiram, verificaram ser a escripta feita com precisa ordem e claresa.

Foi apurada no referido exercicio a renda liquida de Rs. 25.779:676\$801, que, sommada aos lucros de 1.582:902\$195, que passaram do exercicio de 1925, dão o total de 27.362:578\$996, que teve a seguinte distribuição:

Dividendos do 1.º e 2.º semestres de	
1926	17.052:500\$000
Juros da divida externa	3.285:208\$580
Para o fundo de reserva	200:000\$000
Para o fundo de amortisação da di-	
vida externa	5.000:000\$000
Saldo que passa para o exercicio	
futuro	1.824:870\$416

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

S. Paulo, 12 de Abril de 1927.

O Conselho Fiscal

A. de Padua Sai,les. Bento José de Carvalho. Procopio de Araujo Carvalho.

# BALANÇO FECHADO

em

31 de Dezembro de 1926

# Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTI	VO	
ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Importancia a ser realizada	330.463:233\$011	17.768:440\$000
ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta.  IMMOVEIS EM S. PAULO: Saldo desta conta.  MATERIAES: Existentes no Almoxarifado	236:116\$440 335:537\$070	
e em transito	16.109:413\$438	347.144:299\$959 7.083:555\$239
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Di- rectoria . Apolices depositadas no Thesouro do Estado	50:000\$000 183:000\$000	233:000\$000
DIVERSOS TITULOS: Apolices da divida Estadual	1.093:109\$300 141:604\$406	1.234:713\$706
Saldos a favor da Companhia:  Diversos Bancos Contadoria Central das Estradas de Ferro. Diversos devedores. Outros saldos.	1.879:790\$540 6.710:810\$790 3.127:848\$655 138:207\$720	11.856:657\$705
CAIXA: Saldo existente		1.869:011\$127
Rs		387.189:677\$736

S. Paulo, 14 de Março de 1927.

A. de Lacerda Franco,
Vice-Presidente

# de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1926

PASSIVO					
CAPITAL: 1.000.000 acções de 200\$000. EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obrigações ao valor de £ 923.000-0-0, que		200.000:000\$000			
ainda estão por amortisar, ao cambio de 5.51/64 em 31 de Dezembro de 1926. EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obri-		38.213:692\$491			
gações no valor de \$ 3.488.500,00, que ainda estão por amortisar ao cambio de 8\$525 em 31 de Dezembro de 1926. Fundo de AMORTISAÇÃO DA DIVIDA EX-		29.739:462\$500			
TERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta Importancia do agio de acções levada ao	32.386:027\$051	40. 490. Q45 @05 1			
credito da mesma conta	17.046:218\$000	49.432:245\$051			
deduzida da renda e levada ao credito desta conta .  FUNDO DO SERVIÇO FLORESTAL: Impor-		24.559:035\$562			
tancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		2.643:361\$825			
conta.  CAUÇÃO: Da Directoria  PESSOAL: De Dezembro de 1926	3.459:881\$060	5.383:645\$619 50:000\$000			
PENSÕES: De Dezembro de 1926 EMISSÃO DE 1907: Importancia de fra-	10:971\$000	3.470:852\$060			
cções em dinheiro, não reclamada DIVIDENDOS: Não reclamados	417:962\$088	1:239\$994			
DIVIDENDO: A ser distribuido  DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos	8.687:500\$000	9.105:462\$088			
e outros		22.765:810\$130 385.364:807\$320			
SOMMA		1.824:870\$416			
Rs		387.189:677\$736			

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escriptorio Central.

Eduardo da Silva Brito

Guarda-Livros Interino.

# BALANCETE

DA

# RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1926

# Companhia Paulista

# BALANCETE da Receita e Despesa

RECE	ITA	
Passageiros	14.828:149\$166 76:164\$462	
Encommendas, bagagens, valores e ani-		
maes T. 9	6.302:332\$199 143:879\$997	
Telegrammas	1.013:119\$121	
Mercadorias	54.891:603\$320	
Animaes por trens de cargas.	3.869:157\$115	
Armazenagens	175:357\$582	
Aluguel de locomotivas, carros, vagões e		
Aluguel de estações e suas dependencias	1.399:602\$194	
Carga e descarga de vagões; commissão	89:922\$888	
pela arrecadação dos impostos de tran-		
sito estadual e federal; aluguel de casas		
e compartimentos para restaurante: car-		
tazes nas estações e outras rendas	574:567\$745	83.363:855\$729
Rendas arrecadadas no Escriptorio Central:		
Aluguel da zona privilegiada	3:000\$000	
Aluguel de terrenos em S. Paulo	10:800\$000	
Emolumentos .	11:907\$200	
Dividendos prescriptos e outras rendas.	77:872\$100	103:579\$300
		20010104000
	3 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
	113	
Somma Rs		83.467:435\$029

S. Paulo, 14 de Março de 1927.

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escriptorio Central

# de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1926

# DESPESA

		1
Inspectoria Geral e Contadoria	1.515:065\$830	
	11.435:901\$413	
Trafego. Locomoção. Linha e edificios	28.928:852\$994	
Linha e edificios	9.375:320\$552	
Telegrapho.	2.419:995\$455	1 -
Telegrapho	401:718\$450	
Contadoria Central	174:848\$200	
Aluguel de vagões		
indemnizações por avarias e extravios de		
mercadorias e encerados, sellos, tele-		
grammas, Commissão de Tarifas, pen-	•	
sões e outras despesas	742:512\$879	55.641:331\$403
		,
Despesas		
pelo Escriptorio Central:		
		1 1 1 1
Directoria e Conselho Fiscal	222:000\$000	
Donativos	90:465\$310	1
Pessoal	446:547\$900	
Fiscalisação	10:000\$000	
Gastos Geraes	125:405\$544	
Impostos de capital e outros	407:390\$800	
Impostos de capital e outros	124:96/1\$900	
Despesas judiciaes	123:019\$100	
Juros	117:987\$921	1
Commissões	376:496\$510	
Prejuizos verificados em diversas contas.	2:152\$840	2.046:426\$825
. 22		
		57.687:758\$228
Saldo a favor da receita		95 770,0704901
Saluo a layor da receita		25.779:676\$801
Samma Da		00 405 405 000
Somma Rs		83.467:435\$029
1		

Eduardo da Silva Brito

Guarda-Livros Interino.

# DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1926

# Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo

27.362:578\$996

## DEBITO

São Paulo, 14 de Março de 1927.

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escriptorio Central.

# de Estradas de Ferro

geral apurado em 1926

## CREDITO

Eduardo da Silva Brito,

# RELATORIO

DO

# INSPECTOR GERAL

Jundiahy, 25 de Agosto de 1927.

Illmo. e Exmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Excia. o relatorio da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1926.

## Ao Illm. e Exmo. Snr. Dr. Luiz Tavares Alves Pereira,

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

J. Cintra,

Inspector Geral

# Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1926, tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a extensão total de 1.300,228 kilometros em trafego, assim distribuidos:

Linhas Linhas Linhas	de	1m, $0$ 0				Kms.	(1)
					1,300,228	27	

## 

# Contabilidade

# 1.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sid	o a receit	a geral	de		. "		83.467:435\$029
e a despe	za corresp	ondente	de				57.687:758\$228
O saldo l	iquido en	1926 f	foi	đe			25.779:676\$801

A relação da despeza para a receita é de 69,11 %, tendo sido em 1925 de 69,05 %.

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

<sup>(1)</sup> Não está incluida a segunda linha, entre Jundiahy e Campinas, com a extensão total de 44,042 Kms.

Annos	Renda liquida
1872	124:886\$716
1873	390:689 <b>\$9</b> 15
1874	
1875	474:658\$488
1876	524:054\$016
1877	641:540\$242 974:679\$864
1878	1.508:451\$790
1879	1.550:138\$951
1880	1.813:378\$103
1881	1.657:151\$486
1882	1.961:981\$374
1883	1.620:717 \$349
1884	1, 318:871\$558
1885	1.657:151\$436
1886	1.711;288\$585
1887	1.665:422\$245
1888	2.215:668\$695
1889	2.741:232\$081
1890	3.484;385\$584
1891	3.988:245\$538
1892	4.307:382\$615
1893	4.050:491\$578
1894	8.829:442\$159
1895	10,561:761\$667
1896	10.449:210\$110
1897	12.329:066\$910
1898	10.471:000\$980
1899	11.914:107\$823
1900	12,939:589\$419
1901	17.396:831\$199
1902	13.669:483\$875
1903	10.530:552\$202
1905	9,018:518\$223
1906	9.722:840\$ <b>2</b> 62 <b>18.450:335</b> \$294
1907	14.534:422\$699
1908	12.247:441\$964
1909	14.640:003\$565
1910	12.567:685\$955
1911	15.223:923\$884
1912	16 592-722\$198
1913	16.222:081\$884
1914	16.242:876\$700
1915	16.860:953\$959
1916	16.084:441\$417
1917	16.193:807\$227
1918	12.481:765\$842
1919	12.515:399\$987
1920	14.826:522\$146
1921	16,620;663\$363
1922	13,600:232\$422
1923	17.362:376\$877
1924	16.353:786\$767
1925	25.62 <b>2</b> :128\$255
1926	25.779;676\$801

O movimento financeiro do trafego em 1926, foi o seguinte:

Receita				١.		83.363:855\$729
Despeza						55,641:331\$403
		~	. 1 3 .			07 700 5044000

Relação por cento da despeza para a receita 66,74 %.

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1926 e 1925:

	Especificação							1926	1925		
Receita Despeza				•					•	83.363:855\$729 55.641:331\$403	82.733:759\$079 55.559:554\$843
Saldo . Relação j			nto	da	d	esp	eza	pa	ra	27.722:524\$326	27.174:204\$236
a rece										66,74 %	67,15 %

## 2.º - Receita

## A receita geral foi:

Differença	para	mais	em	1926	663:740\$450
Em 1925 .					82.803:694\$579
Em 1926 .					83.467:435\$029

0	passageiros mercadorias	•	. •		18.406:210\$910 22.068:847\$100
	Somma			-	40.475:058\$010

Em 31 de Dezembro de 1926 existia um saldo de 217\$700, sendo 40\$700 do trafego de passageiros e 177\$000 do de mercadorías e os fretes a pagar representavam a importancia de 109:703\$200, sendo 1:343\$400 do trafego de passageiros e ... 108:359\$800 do de mercadorías.

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

Natureza do Trafego	1926	1925	Differenças em 1926			
	1920	1925	Para mais	Para menos		
Trafego Escript. Central			630:096\$650 33:643\$800			
Total	83.467:455\$029	82.803:694\$579	663:740\$450	_		

Em 1872 foi inaugurado o trafego do 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\$940 650:463\$069 758:169\$207 889:414\$782 1.126:189\$760	1900	22.071:945\$269 27.293:917\$132 24.972:799\$117 20.101:754\$102 18.259:883\$130		
1877	1.541:836*645 2.195:525*850 2.297:935*790 2.085:239*3370 2.514:466*920 2.880:373*995 2.739:948*200 2.586:301*750	1905	18.421:280\$525 27.110:074\$320 24.861:763\$568 22.664:421\$802 27.111:851\$729 23.072:010\$089 27.135:300\$222		
1885	2.812:352\$950 2.977:410\$510 2.922:222\$683 3.577:121\$476 4.487:396\$469 5.082:383\$149 6.499:157\$909	1913	34.045:510\$848 26.193:812\$863 30.502:984\$262 31.926:225\$203 33.704:892\$084 31.409:375\$619 33.660:918\$839		
1892	9.227:635\$114 10.230:964\$064 13.930:608\$544 17.383:811\$641 19.693:127\$477 22.223:833\$858 20.541:985\$830	1920	44.814:606\$096 49.006:949\$079 45.359:672\$691 58.900:204\$152 66.537603\$774 82.803:694\$579 83.467:435\$029		

VERBAS	1	926	1	925	Differenças em 1926		
V L K D A S	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	
Passageiros	3.907.052	14.828:149\$106	3.929.602	15.134:418\$140	-22.550	- 306:269\$034	
bella 9 e valores (toueladas	73.101	6.302:332\$199	72.737	6.755:498\$403	+ 364	- 453:166\$204	
de passageiros (Numero).  Mercadorias { Café (toneladas)	22.314 439.416 1.624.135	143:879\$997 18.676:943\$108 36.214:660\$212		183:787\$580 18.937:441\$830 34.181:807\$378	$ \begin{array}{rrr}     - & 2.511 \\     + & 2.753 \\     + & 9.789 \end{array} $	$\begin{array}{rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr$	
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas (Numero)	364.980	3.869:157 <b>\$</b> 115 1.013:119 <b>\$</b> 121		4.078:096\$962 1.024:599\$587	- 31.384 - 10.628	- 208:939\$847 - 11:480\$466	
Trens especiaes (Numero)	137	76.164\$462 175:357\$582	174 —	132:961 <b>\$772</b> 203:328 <b>\$</b> 359	37	- 56:797\$310 - 27:970\$777	
commodos e carros para restaurantes, bandejas nas estações, carros, vagões, encerados, plataformas, terrenos, etc.		1.655:144\$360		1 011 5000000		\$50 454000	
Diversos		408:948\$467		1.811:598 <b>\$</b> 962 290:220 <b>\$</b> 106		$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	
Total		83.363:855\$729	_	82.733:759\$079		+ -630:096\$650	

O quadro seguinte mostra a receita do trafego, referida ás unidades — trem, vehículos e toneladas-kilometros de peso util:

UNIDADES	1926	1925
Trem-kilometro	13\$128 1\$074,38 \$188,94	12\$927 \$906,24 \$189,31

A receita em 1926, proveniente dos trafegos de passageiros e mercadorias, pode ser assim discriminada pelos differentes trafegos:

Trafego proprio (entre as estações da Pau-

lista)	13.822:319\$308
lista para as de outras estradas e viceversa)	35.104:503\$479
Somma	48.926:822\$787
Trafego em transito (das estações de estradas estranhas para as de outras estradas através das linhas da Paulista):	
Mogyana (Via Campinas)	6.596:807\$403
" (Via Baldcação)	175:062\$713
" (Via Guatapará)	146:161\$044
" (Via Baldcação)	24:091\$165
Cia. C. T. Luz e Força	47:718\$810
Cia. Itatibense	92:1928916
Cia. Araraquara (Via Araraquara)	9.884:285 \$806
Cia. Araraguara (Via Ribeirão Bonito)	_
Cia. Dourado (Via Ribeirão Bonito)	3.606:443\$713
Cia. Dourado (Via Araraquara)	1:392\$840
Cia. S. Paulo-Goyaz (Via Bebedouro)	3.002:554\$416
Cia, S. Paulo-Goyaz (Via Passagem)	728:996\$936
Cia. M. Monte Alto	1.148:130\$264
Noroéste do Brasil	6.925:813\$877
S. Paulo e Minas (Via Campinas)	106:875\$762
" " " (Wie Polderesse)	
" " " (Via Guatapará)	360\$879
" " " (Via Pontal)	10\$047
Sorocabana (Via Guanabara)	84:540\$231
" (Via Agudos)	04.04U@401
São Paulo Paraná (Via Guanabara)	260\$702
Somma do transito	32.571:699\$524
Total Geral	81.498:522\$311

Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista e em transito por ella apenas concorreu em 1926 com 32.571:699\$524 ou 39,02 % da receita total da Companhia, no valor de 83.467:435\$029.

Da importancia de 32.571:699\$524 e da relação de 39,02 % cabem á Companhia Mogyana 6.942:122\$325 e 8,31 %.

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

VERBAS	1926	1925
Passageiros	17,8	18,3
tabella 9	7,6	8,2
tabella 9	4,8	8,2 5,2
Namadania ( Café	22,4	22,9
$egin{array}{lll} egin{array}{lll} \operatorname{Mercadorias} \left\{ egin{array}{lll} \operatorname{Cafe} & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ egin{array}{lll} \operatorname{Diversas} & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \end{array}  ight. \end{array}  ight.$	43,5	41,3
Telegrammas	1,2	1,2
Diversos	2,7	2,9
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	Emba	rcado	Referidos	a 1 km.
	1926	1925	1926	1925
Passageiros	3\$795 86\$214 10\$361 42\$504 22\$298	3\$851 92\$876 10\$119 43\$369 21\$174	\$053 \$697 \$032 \$232 \$127	\$053 \$694 \$032 \$213 \$128

# Passageiros

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

,		19	1926			19	1925	
	1.8	1.8 classe	2.8	2.ª classe	8.	1.ª classe	. 2.ª	2.ª classe
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	597.194	597.194 4.051:132\$532 2.247.836 4.061:252\$242	2.247.836	4.061:252\$242		638.657. 4.248:594\$748 2.231.751 4.129:946\$216	2.231.751	4.129:946\$216
Despachado	192.333	100 of 0	217.830	000000000000000000000000000000000000000	189.085	00700000	224.494	00000
Estranno ( Recebido .	168.950	3.072:3344661	186.939	1.920:8494989	162.892	3.106:643\$489	180.657	1.926:1564299
Em transito	140.680	140.680 1.019;292\$022	155.290	702:627\$660		145.505 1.030:773\$374	156.561	692:304\$014
Total	1.099.157	1.099.157 8.143:419\$215 2.807.895 6.684.729\$891 1.136.139 8.386.011\$611 2.793.463	2.807.895	6.684:729\$891	1.136.139	8.386:011\$611	2.793.463	6.748:406\$529

## **Immigrantes**

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrantes para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica em 1882. Durante o anno de 1926 o movimento foi de 33.592 immigrantes, cujas passagens importariam em rs. 357:453\$660.

O numero de immigrantes transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1926 é de 894.877 e a importancia que deixou de ser cobrada é egual a 4.979:771\$860.

## Numero e receita dos passageiros transportados:

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

SOI	1.ª C	LASSE	2.ª C	LASSE	то	TAL
ANNO	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1917	502.419	2,261:553\$560	1.516.877,5	2.572:052\$000	2.019.296,5	4.833:605\$560
1918	471.151,5	2.815:196\$230	1.505.737,5	2.569:113\$940	1.976.889	4.884:810\$170
1919	557.540,5	8.039:052\$830	1.766.707,5	3.010:992\$790	2.844.248	6.050:045\$620
1920	637,924,5	3.598:827\$260	1,936,636	3.703:730\$750	2.574.560.5	7.302.558\$010
1921	685.215	8.857:988\$670	2.203.695	4.112:546\$540	2.888.910	7.970:485\$210
1922	788,021	4.489:999\$920	2.291.838	4.298:854\$000	3.079.859	8.788:853\$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	6.392:890\$916	3.902.430	18.488:775\$593
1925	1.136.139	8.386:011\$611	2.793.463	6.748:406\$529	3.929.602	15.134:418\$140
1926	1.099.157	8.143:419\$215	2.807.895	6.684:729\$891	8,907.052	14.828:14 <b>9\$</b> 106

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

	Notes of the state	10	1926	19	1925
	Natureza de tratego	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio Estranho Em transito	Despachado	24.141.042 12.063.848 10.419.453 26.476.503	1.235:889\$873 2.532:119\$033 2.534:323\$293	25.420.880 10.670.586 10.909.161 25.736.075	1.539:888\$811   2.614:231\$467   2.601:378\$125
	Total	73.100.846	6.302.332\$199	72.736.702	6.755:498\$403

# Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

		-	1926				1925	
	Tab	Tabella 10	Ta	Tabella II	Tab	Tabella 10	Та	Tabella II
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	5.430	9:707\$570	1,0	44:923\$121	5.819	10:846\$848	1	58:367\$772
Estranho   Despachado	2.612	13:703\$902	2.563	52:212\$311	3.164	15:756\$641	3.420	69:761\$832
Em transito	1.461	4:522\$030	1.436	17:811\$063	2.122	6:638\$672	1.858	22:420\$815
Total	10.934	27:933\$502 11.380	11.380	115:9468495	12.588	33:237\$161	12.237	150;550\$419

# Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

		1926				1925	
	Tabella 10		Tabella II	Tab	Tabella 10	Та	Tabella 11
3.620 12.627 8.648	Numero Receit	ta Numero	Receita	Numero	Numero Receita	Numero	Receita
8.648	3.620	9.397	102:950\$115	4.865	6:854\$683 7.514	7.514	83:019\$124
000	8.648	8197 254.023	3.414:073\$553	9.503	49:819\$457	3 696	3.671:283\$942
291.6		13:434\$728 67.792	258:824\$490	11.763	31:146\$805 65.184	65.184	235:972\$951
Total	30.057	8957 334.923	93:308\$957 334.923 3.775:848\$158 30.968	30.968		365,396	87:820\$945 365,396 3.990:276\$017

# Mercadorias

		1 9	926			-	925	
Natureza do Trofogo	0	Café	Dive	Diversos		Café	Dive	Diversos
Halego	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio	3.231.756 120.538.732 6.869.771 308.776.104	3.231.756 (20.538.732)		$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	2.687.037 148.477.0×4 1.654.386 283.844.776	79:404\$970 8.403:938\$870 10.454:097\$990	302.724.911 296.756.643 385.580.958 629.283.673	79:404\$970 302.724.911 2.773:799\$237 103:938\$870 296.756.643 15.812:548\$198 154:097\$990 629.283.673 15.595:459\$943
Total	439.416.363	439.416.363 18.676:943\$108 1.624.134.605 36.214:660\$212 436.663.283 18.937:411\$830 1.614.346.185 34.181:807\$378	1.624.134.605	36.214:660\$212	436.663.283	18.937:441\$830	1.614.346.185	34.181:807\$378

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 dicennio:

Annos	7	das tabellas e 11		encommendas e da tabella 9	Mer	cadorias
A	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
1917	323,95 <b>2</b>	1.692:313\$710	27.818	1.326:153\$650	1.479.507	24,605:044\$080
1918	3 15.851	1.444:492\$460	28,945	1.404:820\$500	1.456.736	22.262:184\$990
919	382.758	2.135:998\$690	36.001	1.883:547\$550	1.472.265	21.676:880\$160
920	283,196	2.405:584\$020	42.432	2.899:696\$590	1.674.149	30.347:237\$730
1921	292,882	1.933:489\$040	44.027	2.428:320\$350	1.664.564	34.355:145,\$260
1922	377.790	2.407:419\$490	48.788	2.861:029\$590	1.547.062	29.272:115\$220
1928	498.758	<b>3.</b> 703:596\$007	58 559	3,699:287\$889	1.750.656	88,113:780\$254
1924	448,004	3.715:558\$349	59.946	4.955:212\$578	1.802.765	41.685:268\$938
1925	421.189	4.261:884\$542	72.787	6.755:498\$403	2.051 009	53.119:249\$208
926	237 294	4.013:037\$112	78.101	6.802:832\$199	2.063.551	54.891:603\$320

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 1926

Extensão kilometrica Numero de toneladas transportadas		Formação da renda liquida	DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA	Amortisação do emprestimo de Amortisação do emprestimo de 4.000.000
Das Unities ferreas  Numero de passageiros de animaes transportansportados  Numero de passageiros de animaes transportansportansportados	TA DESPESA	A SALDO    importancia recebida do Governo de S. Paulo em virtude de garant a de juros   la portancia do fundo de juros   la portancia se provenientes da liquidação de emprestimos feitos a varias Companhias   TOTAL   X	Importancias pogas ao Governo de Importancia se mortis de Claro de Prescriva de Comprescriva d	acquisição da Linha Rio Claro  de dollars emittido em Nova York em 1922 para electrificação da linha e outras despesas  respendida  Valor dos titulos amortisados amortisados dente  despendida  despendida  despendida  despendida  despendida  despendida
1873	\$969	255\$203	4 .000-000000000000000000000000000000000	785:898\$570

Foram adquiridos os ramaes de Descalvado e Aurora, e de Porto Ferreira a Santa Ri
Proprio Foram adquiridos os ramaes de Descalvado e Aurora, e de Porto Ferreira a Santa Ri
Proprio Foram adquiridos os ramaes de Descalvado e Aurora, e de Porto Ferreira a Santa Ri
Proprio Foram adquiridos os ramaes de Descalvado e Aurora, e de Porto Ferreira a Santa Ri
Proprio Marco Proprio Marco

nde eram depositadas os dinheiros provenientes dos chamadas de capital.

Todos esses dividendos, que correspondem mais on menos á razão de 7 % ao ann e o capital realizado, foram pagos com o producto da garantia recebido do Governo No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão do interesses da linha de Jundiahy a nas com os da da Campinas e Rio Clsro e do ramal de Mogy-Guassú.

A amortisação foi feito com o ogio de 2 % despendendo a Companhia \$ 130.050

# MOVIMENTO GERAL DA ESTATISTICA DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

										The contract of the contract o		TARFILLAG	manner of a commence of
and the same of th		TRAFEGO DE PASSAGEIROS			TRAFEGO EM TRENS DE CA	TABELLA 3A		TABELLA 4	TABELLA 4A	Guine career Total do T.A.A. Accuser de Schola   Paurie cacone   Caurie calgados   Carron	TABELLA 5 Apus minraes (L'arbita) Alfafa M/TODO kiles Caroeos di	TABELLA 6  Inverses Outres generos Total da tabella 5 Gazolina Kerozene Pneumaticos Vibbes e vinagres Outres Generos Total da tabella 6 ***	TABELLA 12
asses collegiaes Passes diversos	Trens	Bagagens e encommendas	ANIMAES TELEGRAMMAS AFFRAZE-	TABE	LLA 3	Café Vinho nacional (Uvas) Algodão em rama   Total da tabulla 3 A   Tabella 3 B   Tabella 3 C   Ar	Argoz Milho Feijão Farinha da trigo Farinhas diversas Batatas Toucinho	Banha Cames conguladas Xarques Tigo en grão Fructas Outros generos Total da esta Peso Preta Peso Freta Peso Preta Peso Peso Preta Peso Peso Preta Peso Peso Preta Peso Peso Peso Peso Peso Peso Peso Peso	T. 4 Sal Comes sulgrains la schila Algodiae em caroças Arame farpado Arame page Machinas a Frence Peso Froto Peso Froto Peso Froto Peso Froto Peso Froto Peso Froto Peso	Paso Freis Peso	Freto Poso Freto Peso	Preto Peso Preto	Peso Fiete Peso Fiete Peso Frete Peso Frete
Arete Quantity Frete Quantity Frete Quantity Frete Quantity Frete Cade Frete	speciaes Pulmann Ingressos	Tabella 1-a Tabella 2 Tabella 2-a Tabella 9 Taxa Tabella 15										14329456 47.696.686 1.375-1008896 63.071.833 1.806-5008990 14 467.751 1.301.6163243 4.067.497 294.299834 96.150 9267833 4.125.890 506262710 11.017 893 1.004 404575 33 785 200 3.006.1886609 111	115 193 484 1636.598969 5.029.827 70.949\$124 120.168.961 1706.486\$093 12 996 108\$8
4: 8146311 03.696 15.0746577 10 611 41.4565975 13.617 50 \$238.574 47 2005071 2	1 645 (cg 1 8) 20 2064018771 28.64.8001 3.46	200   200	100   100	1 0.79 .11 0.38 0.05.05 50.107 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27	## 10094000   1,005.80   0,006.00	11 8 200 - 1274 C.00 1 485 0-1207 1 11 8 200 - 1274 C.00 1 485 0-1207 1 11 8 200 - 1274 C.00 1 485 0-1207 1 11 8 200 - 1274 C.00 1 485 0-1207 1 11 8 200 - 1274 C.00 1 1 8 200 1 1 1 8 200 1 1 1 8 200 1 1 1 8 200 1 1 1 8 200 1 1 1 8 200 1 1 1 8 200 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	446 DAGTINESS 1.058.411 S.4664206 B.277.615 IE TENBILD S5.165.867 186.867307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626 1.36507307 292.626737 292.6	\$8,933   \$0,1,735   \$0,709,739   \$0,709,739   \$0,900,739   \$1,000,739		\$3.848 9.465041 556.079 17.005111 3.900 118904	155807 5 727 155804.5 1.66 1078707 2 15684.5 1.06 1078707 2 15684.5	16,486,486   46,041897   10,466,005   10,041899   10,803,170   Mandeles 10,803,170   M	1896-1896 1896-1896 1896-1896 1896-1897 1897 1897 1897 1897 1897 1897 1897
46 8148811 87 500 15:0748377 11.653 44:d148748 18.725 22:721C941 47/:0005671 76	1645462 1 075.5 25 235 4613074 88 6423091 5 0	3 1.869.329 1078846429 42 413 466 5 209 7809171 10.092.219 60521569592 3.781.652 293 43090 16 690907 7285195 50.6588666	70 0000000 100 000000 200 000000 200 000000 200 000000	67,198,090 8,61798:8900 10.501.780 4922378398 1.544,143 98,6418043 4.734 430 236,565657 703 303 507148300 18.504,943 612,5354728 272,6	2 139868314 1.613.094 613556499 1.861.757 74 9968569 8.064 065 4196904709 1.444.882 74 8978786 51.131.776 2.684705831 166.341.132 8.445378	20 437, 2017, 980   R.5.12 905,000   2,804,000   106 5538896   2,592,475   156-420\$779   455,004   720   R.5.00-0.019\$775   2,118,355   3,52780010   77,570   107							

								-															<u>, , , , , , , , , , , , , , , , , , , </u>															ANN	d c	E 19	26	
	Telhas e tijolos			amona em entotos		pedra	Outros gene	ros 1	otal da ta	bella 14	Carvão	vegetal	Lei		BELL Adub		A Outros genero	os   Total	da tahella 14 A	. Alfata n	TAB			s otal da tabella 1		abella 15		Tax	ka	TOTAL			ANIM		RENS DE	CARGAS	TAL	Arma-	Diversos	Total de	Total Geral	Designação
ite i	Peso Frete	, Peso	Frete	Peno Frete	Peso	Frete	Peso E	rot	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frets	Peso	Frete	Peno Fre	te Pes	o Frete	Peno		Peso   F		Poso Frei	ste Fret	e Frote	Frete F	rete	Pe	so Frete	3 r bell	R 10	Onautidada	Tabella II	Frete O	uantilade Ta		zenagei	n	Mercadoria	3	
68741 1	2.350.594 521 032834	6 19 396,843	66 0848535 4.1	66 830 527163626	6 40.176,061 1	111 5108310 4	7.428.262 211	509\$:16 855	.570.106 1.	952.501#924	4 854,753	24 6768714	54.951.156	162 7588003	9.819.107	52:108\$524	12.975.078 70-89	6\$915 82,600.	089 809 9408156	253.508	1-380\$344 9	.688 042 367	F23\$660 9.8	841.650 38 104	4\$004 3.5888	050 181 012\$100	2448087 366	\$691 1.443 485	15\$973 1.129.7	60.114 27.090,348\$745	895 4940	\$544 72 938\$68	5 267.181	174 879\$658	3.342:144\$010	292 026 181 82	0\$902 3.415.07	7\$895 115,728\$	97 175\$47	9 80 880.160\$9	48 996:622578	Estações (Trafego proprio estranho) Trafego em transito:
4\$923 1\$999 8\$298 98399 4\$771 65\$856	4 9018376 9.779894 422.091 1:007345 131.050 91819 377.660 285844	3 82.640 9 299.217 3 26.000 8 510.220 	177\$291 6348836 194702 	33 462 3108231 12.281 166\$56 16.286 16.286 16.286 16.286 16.286 16.286 16.286 16.286 16.286 16.286 16.286 17.286	9 982,188 0	2.107\$554 	8.957.501 21 1.278.163 8. 443.940 124.339 8.952 010 2 8.588 2 1.796 705 14 3.031.400 39 323.965 8 26.454 9 1.706 705 14 2.895.130 27. 1.000 97.	6621.02 [5 8885464 2 3411404 4227550 9 198116 9 198116 9 2422.3 4 9775223 7 242749 3394627 8811957 326337 10	.769,698 .031,752 .690,590 .209,798 .503,443 .14,588  .685,783 .056,555 .999,606 .498,812 .35,944 .724,465 .1,000	37:4003889 5-76:23918 5083259 6473933 10.1164435 313289	580.188 	1 078\$235	445.300 	951\$234 	2.871.529	4.7118258 	5.392 820 11.61 180.850 85 170.607 14. 86.846 14. 693.965 6.31 5.13.934 4.58 682.420 29.77 65.864 781 761.852 8-81	0\$917 9,289.  6,314581 316. 3\$462 8d8,35869 120.  20\$016 1,200. 45041 864,4887 688 844. 85188 844. 85188 854.	807 15-2618644 320 3218 320 3218 320 3218 3218 320 3218 3218 320 3218 3218 3218 3218 3228 3238 3238 3238	1.060	90\$531 3 	733.025 6-7 6.000 216.750 3 190.280 2 6.000 277.674 24 63.270 5 17.910 2 530.099 3 3.000 103.584 1.5	98948 98948 888419 288419 108923 108923 288499 508299 428475 508299 128688 558905 1	791 793 6.8822 -6.000 9: 916.750 3833 916.750 283 9.000 100 	2\$780	11:296\$700 11:296\$700 125941 1420 681 448063 14303 14303 15:3625427 15:3625427 420 15:3625427 47504536 629712286 44 5723562		451984 1111 5 856 3:255 3 561 11:638 6:344 11: 213 674 7 17.753 40 428 18:135 16:363 18:277	4\$265 430.8 1\$499 43966 7.0 6\$966 7.0 6\$109 3 5719 3 58519 3 58565 16.9 1\$4042 3 5 58580 16.9 1\$3966 \$100 18.9 1\$3966 \$100 18.9 1\$396 \$100 18.9 1\$3966 \$100 18.9 1\$39	54.418 5.955.0918999 57.403 4.8977898 17.684 10.89878789 87.502 19.0578985 87.502 19.0578985 1.084 10.8888989 1.084 10.8888989 1.084 10.8888989 1.085 10.8888989 1.085 10.8888989 1.085 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989 1.087 10.8888989	454 196 27 4 30 16 2 16 2 16 3 2 16 3 2 2 1 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3	1,700 818 1,700	7 58.282 6 8 16 7 7 11 4.864 6.121 13 6.121	24.847\$756  7\$119 2\$326	114 186\$578 	67 686 24.64 27 146 2 169 1 1 	115-99 435-21 115-99 435-75 11235-405 66 1193-019 1	966695   108806   1098205		5.996 6231 4 48381 109-57782 19 51482 41:6036 41:6036 103-4584 4838 8 653-7495 5 188-6819 2.658-9263 632-5408 1.007-6643 6.167-6218	82 6.598 607540 175 08371 175 08371 176 08371 187 0	Megyea vx Campinas  " Baldesgio  " Dataparl  " Passa  " Dataparl  " Dataparl

290 75. 280515.6 1 656 625 95 008156. 280515.6 1 656 625 95 008156. 280515.0 1 280515.0

993.50 1998984 1.00 1998984 1.00 1.00 18099 1.100 1.10

ESTAÇÕES	Recebido kilos	Despachado kilos	Fretes
Jundiahy	154.706 25.818 	250 266.982 1.134.497 923.233 7.441.765 115.024	9:777\$843 3:324\$997 8:828\$401 10:909\$727 351:136\$621 2:020\$008
Jacuba	60 260 40.826	276.925 242.358 127.660 93.993 2.956.204 565.919	5:889\$472 5:045\$339 1:883\$293 2:836\$663 101:408\$787 20:610\$266
Cordeiro Santa Gertrudes Rio Claro Batovy Itapê Graúna	25.543 363.792 ————————————————————————————————————	714.822 714.884 48.241 6.161 220.138	28:718\$714 42:350\$578 2:064\$758 39\$306 9:956\$156
Ityrapina	32.494 60 62 195.617 60	894.170 27.689 588.426 1.193.410 1.176.352 212.600	44:377\$556 1:408\$545 30:604\$311 67:352\$986 65:693\$637 11:987\$541
Chibarro	56 6.780 60 20 413	144.068 641.323 3.659.288 949.151 963.435 483.883	7:777\$143 37:444\$669 216:227\$579 58:428\$828 59:880\$624 29:559\$233
Cillos Santa Barbara Caiuby Tupy Taquaral Piracicaba	2.295 — 9.050 613.172	57, 064 21,295 — 32,791 312,272 831,719	1:405\$213 698\$947 1:098\$948 11:339\$076 66:072\$251
Remanso	340 - - - - - - - - - - - - - - - - - - -	325.217 775.411 71.537 802.642 601.108 1.165.250	12:422\$149 31:615\$911 2:982\$509 33:477\$700 29:945\$672 53:654\$104
Souza Queiroz Pirassununga Porto Ferreira Butiá Descalvado Emas	1.068	531.493 1.551.706 531.971 270.740 1.825.183 11.558	25:418\$082 77:997\$123 28:430\$456 14:913\$143 100:957\$906 601\$606
Baguassú	360 893 130 —	272.313 1.216.990 1.130.526 958.473 — 468.696	14:442\$353 66:354\$620 62:253\$178 54:186\$243 
Ferraz Corumbatahy Annapolis Oliveiras Tymbira Motuca	— 116 — — — — — — — — — — — — — — — — — — —	317.580 722.423 422.595 80.027 548.457	11:328\$421 34:487\$228 20:796\$788 5:238\$808 29:123\$479
Joá Hammond Guariba Corrego Rico Jaboticabal Graminka	60 - 761	52.813 1.018.934 1.007.638 1.136.617 2.386.380 794.861	3:400\$739 69:849\$005 -68:417\$109 75:914\$558 168:838\$107 57:636\$366
Ibitirama Tayuva Andes Bebedouro Mandembo Collina	562.753 24.361 1.090	1.049.613 5.133.440 2.329.291 3.842.688 407.787 3.526.983	76:148\$791 387:013\$491 173:024\$985 297:907\$749 31:140\$675 266:302\$754
Palmar Frigorifico Barretos Campo Alegre Brotas Espraiado	3.651	547.961 71.200 242.585 560 096 1.405.500 1.183.341	39:769\$792 970\$785 15:141\$630 26:265\$666 75:818\$041 65:900\$484
Torrinha Ventania Dous Corregos Minciros Banharão Jahú	$ \begin{array}{c c}  & -90 \\  & 240 \\  & 120 \\  & -630 \end{array} $	2.174.723 642.031 3.509.826 1.010.900 1.149.850 14.720.819	128:188\$948 39:254\$675 217:594\$076 64:458\$689 74:480\$026 983:171\$446
Saldanha Marinho Capim Fino Faleão Filho Campos Salles Iguatemy Ayrosa Galvão	23.443	331.582 442.071 226.081 1.237.463 648.029 254.049	20:737\$901 28:641\$070 14:892\$309 82:877\$002 43:840\$066 17:436\$744
Pederneiras Itatinguy Piatan Agudos Paulista Taperão Itaquá	60	2.972.914 812 - 473.591 927.635 511.573	207:936\$002 11\$021 
Batalha Piratininga America Cabralia Duartina Guayanaz Baurú Paulista	2.354 353 35,060	135.086 1.920.508 678.318 724.739 1.619.002 29.949 1.928.292	10:154\$254 145:500\$450 51:986\$039 41:796\$282 110:651\$037 2:127\$862 148:576\$04
Babylonia	18.031	39.448 1.271.113	:135\$\ 81 13:759\$\ 759 14:096\$\ 439
	- 47 - 120 15	215.064 408.727 722.197 8.849 654.932 559.396	5:737\$864 24:868\$694 44:380\$791 484\$876 36:188\$014 30:422\$941
Barrinha Macuco	105	362.818 1.186.141 1.117.174 625.957 621.310 519.531 35.317	20:844\$266 69:907\$726 73:807\$098 42:260\$334 111:36\$841 36:726\$0 2:544\$349
Passagem Cascalho Pontal Ibó Tombadouro Santa Rita	50 220	310.915 47.573 974.663 52.845 404.203 1.503.590	22:737\$116 3:513\$267 71:742\$445 2:892\$563 22:572\$891 86:364\$130
Santa Olivia Moema São Miguel Pantano Aurora Alberto Moreira.	50	324.700 574.269 41.123 452.530 710.679	18:750\$012 33:441\$990 2:330\$758 25:884\$727 41:046\$608
Somma	6.869.771      6.869.771      0.869.771	123.770.488	7.508:007\$381
Sorocabana via Jundiahy Bragantina Mogyana via Campinas Mogyana via Baldeação		6.551 61 671 2.327	
Mogyana via Guatapară  Mogyana via Pontal C. C. Tracção Luz e Força S. Paulo-Paraná via Guanabara Itatibense S. Paulo e Minas via Campinas S. Paulo e Minas via Baldeação		2.393 50 120 120 3.234	
S. Paulo e Minas via Guatapará S. Paulo e Minas via Pontal E. F. Araraquara Cia. E. F. Dourado S. Paulo-Goyaz via Bebedouro S. Paulo-Goyaz via Passagem		5.694.193 184.428 356.245	
C. Melhoramento Monte Alto Noroéste do Brasil E. F. Araraquara via R. Bonito E. F. Dourado via Araraquara Sorocabana via Guanabara Sorocabana via Agudos		1.890 332.084 278.955	
Mogyana vias Pontal, Passagem e Bebed. São Paulo Railway Company	-	365 60 5.624 6.869.771	=
De outras linhas para outras li  Mogyana via Campinas	-11	transito:	2.546:902\$142
Mogyana via Baldeação Mogyana via Guatapará Mogyana via Pontal C. C. Tracção Luz e Força S. Paulo-Paraná via Guanabara Itatibense S. Paulo e Minas via Campinas		4.970 320 1.884.372 1.386.733 5.533.687	270\$272. 1\$559 28:424\$324 5:471\$919
S. Paulo e Minas via Campinas S. Paulo e Minas via Baldeação S. Paulo e Minas via Guatapará S. Paulo e Minas via Pontal E. F. Araraquara Cia. E. P. Jourado	=	5.533.687 ————————————————————————————————————	83:442\$608 — 3.355:264\$224 1.443.349\$575

# 3.º - Despeza

A despeza geral da Companhia' foi

em 1926 em 1925

57.687:758\$228 57.181:566\$324

506:191\$90

Differença para mais em 1926.

# Comparação da despeza nos dois ultimos annos:

			Differença	Differença em 1926
	1926	1925	Para mais	Para menos
Todas as linhas Escriptorio Central	55.641:331\$403 2.046:426\$825	55.641:331\$403 55.559:554\$843 2.046:426\$825 1.622:011\$481	81:776\$560 424:415\$344	
Total	57.687:758\$228	57.687:758\$228 57.181.566\$324	506:191\$904	

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

Annos	Despeza	Annos	Despeza
•			<u> </u>
872	186:262\$224	1900	9.132:355\$850
873	259:823\$154	1901	9.897:085\$933
1874	283:510\$724	1902	11.303:315\$242
875	365:360\$766	1903	9.571:201\$900
876	484:649\$218	1904	9.241:364\$907
877	567:156\$781	1905	8.698:431\$263
878	687:074\$060	1906	8.659:739\$026
879	747:796\$839	1907	10.327:340\$869
880	771:861\$267	1908	10.416:979\$838
881	877:815\$909	1909	12.471:484\$164
882	918:392\$621	1910	10.504:324\$134
883	1.119:230\$851	1911	11.911:376\$338
884	1.267:930\$192	1912	14.364:717\$748
1885	1.155:201\$514	1913	17.823:429\$464
1886	1.266:121\$925	1914	13,950:936\$163
1887	1.256:820\$448	1915	14.142:030\$303
1888	1.351:457\$781	1916	AM OF A BOOMBOO
1889	1.746:114\$388	1917	THE THE OUTBOXE
1890	1.597:997\$615	1918	40 00M 01040MM
1891	2.510:912\$371	1919	21.445:518\$902
1892	4.920.252\$529	1920	29.988:083\$950
1893	6.180:472\$486	1921	32.386:285\$716
1894	5.601:166\$385	1922	31.759:440\$269
1895	6.822:049\$974	1923	41.537:827\$275
1896	9.193:917\$367	1924	50.183:817\$007
1897	9.894:766\$943	1925	57.181:566\$324
1898	10.070:984\$850	1926	57.687:758\$228
1899	9.310:469\$827		

As despezas de custeio em 1926 são assim discriminadas em Pessoal, Material e Contas pelos diversos Departamentos e Administração:

Verbas da despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria, Contabilidade e Almoxarifado Trafego Telegrapho Locomoção Linha e Edificios Contadoria Central e Commissão de Tarifas Taxa de excetos e consumo de agua Indemnisações por mercadorias avariadas ou desap parecidas, animaes mortos na linha, etc. Pensões a familias de empregados fallecidos Diversos	1.806.316\$380 9.901.920\$528 2.091.416\$950 11.158.992\$180 4.306.916\$330	110:467\$900 1.121:362\$795 316:685\$025 16.454:198\$955 2.881:368\$664	412.618\$090 11.315.661\$859 2.187.035\$558 647.1158630 184.360\$10 57.489\$650 113.485\$000 369.471\$069	1.916.784\$280 11.435.901\$413 2.419.995\$455 28.928.852\$994 9.375.320.8552 647.115\$630 192.555\$260 113.485\$00 369.471\$069
Total	29.265:562\$368	20.884;083\$339	5.491:685\$696	55.641:331\$403

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

SON	Inspectoria Geral Contabilidade o Almoxarifado	ia Geral Almoxarifado	Trafego e	Trafego e Telegrapho	Locomoção	10¢ão	Linhas e Edificios	Edificios	TOJ	TOTAL
NA	Pessoal	Pessoal Material		Pessoal Material		Pessoal Material	Pessoal	Pessoal Material	Pessoal Material	Material
1922	015:092\$440	41:060\$559	6.288:027\$005	978:727\$060	41.069\$559 6.288.027\$005 978.727\$060 5.784:859\$610 11.690.561\$952 2.021.071\$082 1.196.938\$941 14.959.050\$087 13.907.297\$493	11.690;561\$952	2.021:071\$082	1.196:938\$941	14.959:050\$087	13.907:297\$493
1923	993:128\$176	83:8383:580	7.514:288\$247	1.021:249\$160	88.838 \$580 7.514.288 \$247 1.021.249 \$160 7.008.931 \$115 17.725 496 \$894 2.210.977 \$011 1.095.547 \$309 17.727.319 \$549 19.926.181 \$945	17.725:496\$894	2.210:977\$011	1.095:547\$309	17.727:319\$549	19.926:181\$943
1924	1924 1.161:471\$436	105:840\$780	10.120:791\$391	1.709:627\$290	105.840\$780 10.120.791\$391 1.709.627\$290 8.891.757\$680 18.852.586\$295 3.005.844\$223 1.835.837\$670 23.179.864\$730 22.503.892\$035	18.852:586\$295	3.005:844\$223	1,835:837\$670	23,179:864\$730	22,503;892\$035
1925	1925 1.355:229\$438	87:840\$780	11,435;901\$989	1.648:716\$719	87:840\$780 11,435:901\$989 1.648:716\$719 10 226:173\$040 20.638:033\$545 3.329:990\$450 2.857.460\$474 26.847;294\$917 25.281;751\$718	20.638:038\$545	3.329:990\$450	2.857,160\$474	26,347,294\$917	25.281:751\$718
1926	1926 1.806;316\$380		11.993:337\$478	1.438:047\$820	110-467\$900 11.003-337\$478 1.438-047\$820 11.158-992\$180 16.454:198\$955 4.306,916\$330 2.881.368\$664 29.265.562\$368 20.884:083\$339	16-454:198\$955	4.306;916\$330	2.881:368\$664	29.265;562\$368	20.884:083\$339
		ı								

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	Coefficient
1872	311:101\$740	182:152\$194	128:949\$540	59
1873	648:360\$351	248:903\$619	399:4503732	58
1874			473:599\$868	36
1875	748:441\$087 885:431\$432	274:841\$219 357:490\$141	527:941 \$291	40
1876			646:063\$997	42
1877	1.120:363\$974	474:299\$977 548:806\$325	921:756\$108	37
1878	1.465:561\$433 1.915:581\$380	667:300\$460	1.248:280\$920	35
1879	2.018:700\$150	715:719\$411	1.302;980\$739	35
1880	1.827:706\$860	697:827\$639	1.130:370\$221	38
1881	2.190:852\$950	839:408\$371	1.351;444\$579	38
1882	2.523:613\$855	892:453\$480	1,631:444,575	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			1.699:377\$740	39
1886	2.804:399\$110 2.971:615\$360	1.105:021\$390 1.211:639\$070	1.759:975\$190	41
1887			1.707:084\$230	41
1888	2.912:461\$460	1.201:837\$230		36
1889	3.546:832\$750	1.291:035\$930	2.255:296\$820 2.710:516\$679	36
	4.283:808\$210	1.552:791\$531		30
1890	5.034:721\$605	1.493:316\$628	3.541:404\$977	37
1891 1892	6.426:353\$460	2.378:078\$119	4 048:275\$341	51
	9.147:890\$759	4.705:823\$431	4.442:067\$328	57
1893	10.145;058\$200	5.788:100\$683	4.356:957\$517	
1894	13.910.095\$020	5.409:489\$806	8,500:605\$124	39
1895	17.220:546\$930	6.560:033\$974	10.660:512\$956	45
1896	19.615:025\$659	8.785:434\$953	10.829:580\$706	
1897	22.075:138\$670	9.488:556\$074	12.586:582\$596	43
1898	20.373:771\$010	9.924:069\$530	10.449:701\$480	43
1899 1900	21.165:370\$403	9.152:592\$341	12.012:778\$062	41
	22.014:918\$890	9.934:499\$702	13.080:419\$188	36
1901	27.245:642\$940	9.702:459\$103	17.548:183\$837	
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\$039	46
1904	18.228:291\$850	9.081:071\$378	9.147:220\$472	50
1905	18.403;535\$617	8:530:448\$473	9.873:087\$144	46
1906	27.073:486\$090	8.411:590\$355	18.661:895\$735	31
1907	24.540:944\$463	9.792:001\$410	14.748:943\$053	40
1908	22.365:419\$710	9.968:476\$053	12.396:943\$657	45
1909	26.496:790\$118	11.686:958\$598	14.809:835\$522	44
1910	22.490:990\$129	10.125:188\$768	12.365:801\$361	45
1911	26.827:173\$502	11.341:378\$183	15.485:795\$319	42
1912	30.563:447\$291	13.662:534\$097	16.899:913\$194	45
1913	33.789:009\$598	16.408:356\$078	17.380:653\$520	49
1914	25.799:900\$533	12.992:055\$593	12.807:844\$940	50
1915	30,198:983\$812	13,133:163\$928	17.065:819\$884	• 44
1916	31.556:914\$573	14.950:625\$322	16.606:289\$251	47
1917	33.310:074\$088	15.135:216\$787	17.174:857\$301	48
1018	30.968:386\$704	17.817:434\$792	13.150:951\$912	53
1919	33.188:810\$901	20.840:211\$498	12.348:599\$403	63
1920	44.001:761\$666	28.475:328\$366	15.527:438\$300	65
1921	48.056:433\$094	30.841:000\$838	17.215:422\$206	64
1922	44.853:897\$869	30.383:518\$799	14.470:384\$070	68
1923	58.397:734\$247	39.564:237\$834	18.833:496\$413	68
1924	66.392:193\$854	48.463:063\$770	17.929:130\$084	73
1925	82.733:759\$079	55.559:554\$843	27.174:204\$236	67
1926	83.363:855\$729	55.641:331\$403	27,722:524\$326	66

O quadro seguinte mostra a discriminação da despeza geral em 1926 e 1925, pelas seguintes unidades:

UNID	AI	DE	S		1926	1925
Trem-kilometro Vehiculo kilometro Tonelada kilometro .					 8\$368 \$712,36 \$130.75	8\$247 \$597,55 \$130,84

As despezas totaes em 1926 da Inspectoria Geral, Contabilidade e Almoxarifado distribuem-se do seguinte modo:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral . Contabilidade Almoxarifado	361:054\$700 1.065:170\$960 380:090\$720	10:992\$030 77:848\$140 21:62 <b>7\$</b> 730	372:046\$730 1.143:019\$100 401:718\$450
Total	1.806:316\$380	110:467\$900	1.916:784\$280

## Pessoal

O total de empregados da Inspectoria Geral e da Contabilidade era, em 31 de Dezembro de 1926, de 283, assim discriminado:

## Inspectoria Geral

Inspector Geral	2
Secretaria da Inspectoria Geral	
Secretario	

3

Auxiliar . Continuo .

## Contabilidade

Chefe da Contabilidade	1	1
1) CONTADORIA		
Contador	1 7 101 37 3 6	156
2) ESTATISTICA ,		
Chefe	1 15 9 — 1 8 7 1	25
4) CAIXA		
Caixa	1 1 2 1 2	7
5) PAGADORIA		
Pagador	1 1 2 1	5

## 6) ALMOXARIFADO

Almoxarife	/ 1		 1.	
Ajudante			 1	
Chefes de Secção			 2	
Chefe de Deposite	o		 1	
Escripturarios .	T. 14.		 20	
Praticantes			 10	
Feitores de Arma			 2	
Conferentes			 2	
Ajudante de confe	erente		 1	
Encarregados de	Deposito		 2	
Stockistas			 1	
Armazenistas .			 3	
Despachantes .		1111	 2	
Mensageiro			 - 1.	
Trabalhadores .			 18	67
			_	
	Total	geral.		278

Em 1 de Fevereiro de 1926, a Contabilidade e o Almoxarifado, que constituiam duas Divisões independentes, passaram a formar uma só Divisão sob a direcção geral do Snr. Chefe da Contabilidade, Dr. Paulo de Vargas Cavalheiro.

Tendo fallecido em Junho o Snr. Carlos Emilio de Azevedo Marques Filho, que exercia o cargo de Almoxarifado, no qual prestou os melhores serviços á Estrada, foi nomeado para o cargo em questão o Snr. Eduardo Tomanik, seu Ajudante.

## 111

# Trafego

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

Illmo. 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 1926.

Subscrevo-me,

com a maxima estima,

De V. S. Att. Vdr.

A. Canguçú,

# Transportes retribuidos por trens de passageiros

**Passageiros.** — Os trens da Companhia Paulista transportaram durante o anno de 1926

3.907.052

passageiros, com um decrescimo de 22.550 sobre 1925 ou 0.57~%.

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

				Numero de passageiros	Accrescimo sobre 1922	Passageiros de 1.a classe
1922	٠		٠.	3.077.787	entantina .	25 %
1923				3.486.151	13,27 %	27 %
1924		٠.		 3.902.430	26,79 %	28 %
1925				3.929.602	27,67 %	29 %
1926		١.		3.907.052	26,94 %	28 %

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1926, é feita no quadro seguinte, por classes, especie de bilhetes adquiridos e se os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

Natureza de trafego	BILARTES	SINGRLOS	BILHETES DE IDA E VOLTA		
Matalesa ne italeko	l.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a elasse	
Emissão no trafego proprio Emissão para as Estradas estranhas Das Estradas estranhas	144.041 48.669 49.148 61.016 302.874 319.800		450.922 143.664 119.802 79.664 794.052 813.884	1.679.774 139.826 118.988 84.404 2.022.992 2.013.750	

Durante o anno de 1926 foram emittidas 2.231 cadernetas kilometricas, contra 2.455 em 1925.

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

		£	1 1	1 1	1 (	) 5	3			Cadernetas	Percurso
1922. 1923. 1924. 1925. 1926.								 •		2,072 2,371 2,353 2,455 2,231	9.774.000 11.088.000 10.722.000 10.810.000 10.041.000

Percurso de passageiros. — Com a inclusão dos ... 10.041.000 kilometros de cadernetas kilometricas emittidas em 1926, o percurso de passageiros nesse anno attingiu a

### 278,701,189

kilometros, com um decrescimo sobre 1925 de 2,2 %.

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

Natureza de Trafego	BILKETES	SINGELOS	BILHETES DE	Gadernetas	
maiareza do maiogo	1.a classe	2.a classe.	1.a classe	2.a classe	Quadriidiad
No trafego proprio No trafego estranho' No trafego em transito .	12.163.040 17.488.692 6.485.173	37.168.958 24.436 045 8.135.319	21.045.334 34.862.018 9.027.526	58.050.204 29.553,888 10.243,992	.10.041,000
Total	36.136.905	69.740.322	64 934.878	97.848.084	10.041.000
Total em 1925	38.997.190	71.406,460	64.147,288	99.60 <b>8.</b> 118	10.810.000

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

ANNO					S			Passageiros kilemetro	Percurso médio	
1922 1923 1924 1925 1926									205.694.323 245.349.420 279.586.690 284.969.056 278.701.189	66,8 70,3 71,6 73,0 71,3

Despachos diversos por trens de passageiros. — Em 1926 foram transportados nos trens de passageiros

### -73.101

toncladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 e 22.314

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

	Bagagens,	A	ANIMAES				
Natureza de Trafego	e animaes da tabella 9	T. 10	T. 11	TOTAL			
	Toneladas	Numero	Numero	Numero			
Despachos no trafego proprio. Destinados ás estradas estranhas Recebidos das estradas estranhas Em transito pela Paulista.	24.141 12.064 10.419 26.477	5.430 2.612 1.431 1.461	5 775 2.563 1.606 1.436	11.205 5.175 3.037 2.897			
Total em 1925	72.737	12.588	12.237				

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos:

		A	N N	10	S		Bagagens, encom- mendas e animaes	Numero total de animaes			
					2		da tabella 9	T. 10	T. 11		
1922 1923 1924 1925 1926	•						48.788 53.558 59.946 72.737 73.101	13.099 13.710 12.945 12.588 10.934	13.771 14.126 12.256 12.237 11.380		

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes:

KATURKZA DE TRAFEGO	Bagagens, encom- mendas e animaes	ANIM	ANIMAES-KILOMETRO						
naturena de inafeto	da tabella 9 Toneladas-kilometro	T. 10	T. 11	TOTAL					
Proprio	1.742.434	393.011	615.057	1.008.068					
	3.477.229	566.294	627.226	1.193.520					
	3.817.182	194.873	227.964	422.837					
Total	9.036:845	1.154.178	1.470.247	2.624.425					
Total em 1925	9.731.805	1.445.455	1.988.028	3.433.483					

O percurso médio de uma tonclada de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9, foi em 1926 de 124 kilometros contra 128 em 1925, e o de um animal foi de 118 kilometros em 1926 contra 138 em 1925.

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

		A 1						Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	PERCURSO MEDIO
1922.							-	5.411.259	111
1923.		٠.			11.		1	6.204.167	115
1924.				١.	1			7.330.189	122
1925.								9.731.805	128
1926.	-							9.036.845	124

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:

		ANNOS										Animaes-kilometro	Percurso médio
1000												0.000.000	
1922.											-	3.283.803	122
1923.									-			3.347.138	120
1924.												3.066,929	122
1925.										L.		3,433,483	138
1926.								1				2.624.425	118

### H

# Transportes retribuidos por trens de mercadorias

Movimento geral de mercadorias.— O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi, em 1926, de

## 2.203.569

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.ª condição e de 600 kilos para os de 2.ª condição.

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

ANNOS	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	GADO TONELADAS	TOTAL		
1922	1.228.015	320.079	125.543	1.673.637		
	1.353.362	399.442	.166.853	1.919.657		
	1.363.186	441.827	146.494	1.951.507		
	1.618.122	436.663	149.255	2.204.040		
	1.627.178	439.416	136.975	2.203.569		

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1926, em mercadorias diversas, café e gado e pelas differentes linhas de transito, temos o quadro seguinte:

NATUREZA DE TRAFEGO	DIVERSOS	CAFÉ TONELADAS	Gado das tabellas 10 e 11 CABEÇAS	
roprio .  Istranho despachado .  Istranho recebido .  Em transito	308.337 307.369 383.414 625.015	3.232 120.538 6.870 308.776	13.017 266.650 12.359 72.954	
Total Total em 1925	1.624.135	439.416 436.663	364.980 396.364	

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					
DISTRIBUTION TRIBUTANTA	1922	1928	1924	1925	1926	
Mogyana		244.169	260.346	236.182		
Cia. C. de T. Luz e Força		3.070		2.861	2.286	
Funilense	20.512	22.441 17.882	18,427 19,584	23.356	29.033	
	121.528	157.032	121.354	113.122	152.909	
Dourado	46.192	49,407	59.408	59.709		
S. Paulo Goyaz	52.821	50.379	52.672	49.540	48.038	
Cia. M. de Monte Alto.	5.260	7.942	6.194	10.264		
Noroéste do Brasil Sorocabana via Guana-	58.187	67.450	50.628	84.065	98.618	
bara	1			21.900	- 17.769	
São Paulo-Paraná via Guanabara	-	-	None speed		31	

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	ENTR	EGUE NAS	ESTAÇÕE	S DE CONT	ACTO
ESTRADAS TRIBUTARIAS	1922	1923	1924	1925	1926
Mogyana	188.454	196.716	227.872	283.332	268,108
Cia. U. de T., Luz e Força	1.468	1.588	2.129	2.121	2.463
Funilense	1.602	2.315	1.933		_
Itatibense	5.933	5.487	5.811	7.076	7.730
Araraquara	57.102	57.944	82,060	111.430	93.757
Dourado	22.210	24.135	33.786	38.563	31.733
S. Paulo-Goyaz	16.992	21,238	21.718	26.633	25.015
Cia. M. de Monte Alto.	6.113	8.532	14.076	14.363	12.324
Noroéste do Brasil	33.822	40.843	33.899	49.416	53.285
Sorocabana- via Guana-					
bara	_		-	3.266	4.580
São Paulo - Paraná - via					
Guanabara		-		_	(

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

NATUREZA DE TRAFEGO	1922 Toneladas	1923 Toneladas	1924 Toneladas	1925 Toneladas	1926 Toneladas	
Café entregue á S. P. R.  Diversos entregues á S. P. R.  Mercadorius recebidas da S. P. R.  Proprio, estranho e em transito, excepto com a S. P. R.	308.072 391.367 374.202 473.421	371.043 413.308 447.966 518.339	428.313 330.821 520.648 522.883	432.230 377.641 688.197 552.941	428.092 425.990 634.984 574.485	
Total	1.547.062	1.750.656	1.802.665	2.051.009	2.063.651	
Cabeças de gado da tabella 10	301.504	65.054 400.868	75,423 347,380	30,968	30.057 334.923	

Percurso de mercadorias. — O movimento geral de mercadorias do trafego retribuido, incluindo o gado de 100 kilos por cabeça para a tabella 10 e 400 kilos para a 1.ª condição e 600 kilos para a 2.ª condição referido ao percurso feito nas linhas da Companhia Paulista, foi em 1926 de

411.896.341

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

		460	e 6
METRO	TOTAL	3.224.414 110.911.243 6.318.316	120.453 973
GADO CABEÇAS KILOMETRO	Tabella 11	2.785.680 104.688.011 5.275.795	112.749.486
GADO (	Tabella 10	438,734 6,223,232 1,042,521	7.704:487
CAFÉ	metro	371.198 32.753.085 47.259.729	80,384,012
DIVERSOS	metro	39.863.675 134.717.394 111.061.017	285.642.086
T TRANKE			em 1925
NATHREZA DE TRAFEGO	C COMMOTEN	Trafego proprio . Trafego estranho . Em transito	Total Total

A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1926, com igual dado estatistico dos ultimos cinco annos, é o seguinte:

ANNOS	CAFÉ. Toneladas kilometros	Toneladas-kilometros	TOTAL. Toneladas-kilometros
1922	53.919.839	223,561,047	277.480.886
	71.411.495	258,184,686	329.596.181
	77.037.112	255,440,381	332.477.493
	88.796.495	317,538,091	406.334.586
	80.384.012	331,512,329	411.896.341

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

ANNOS	Uma tonelada de café	Uma tonelada de mercadorias menos café	Um animal
1922 1923 1924 1925	168 179 174 203 183	156 155 153 165 176	242 280 298 311 330

Café. — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1926 foi de

439.416

toneladas, das quaes

428.092

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	1922	1923	1924	1925	1926
T. 7. 1	00 544	100 100	400 000	* 10 100	100 100
Paulista	99.511	120.482	133.802	148.433	120.498
Mogyana	126.398	134.327	161.849	140.953	170.204
Itatibense	1.781	2.113	2.882	1.435	1.387
S. Paulo e Minas	3.845	2.575	4.869	3.714	5.534
Funilense	1.172	1.505	1.442		
Tracção, Luz e Força .	2.390	2.651	2.900	2.091	1.884
Araraquara	27.122	54.089	48.344	45.760	54.586
Dourado	19.102	21,007	32,821	32.965	24.442
Cia. M. de Monte Alto	3.455	4.479	3.882	8.515	8.172
S. Paulo-Goyaz	10.396	16.776	23.060	21.368	20.302
Noroeste do Brasil	12.899	11.038	12.461	26.443	20.756
Sorocabana-Guanabara .		19	-	553	327
Total	308.071	371.042	428.312	432.230	428.092

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

Procedencias	1921-1922	1922-1923	1923-1924	1924-1925	1925-1926
Paulista	112.170	101.470	153.940	143.490	134.957
Minas	151.701	121.056	173.223	153.764	154.536
Itatibense	1.272	2.226	3.341	1.708	1.836
Funilense	1.095	1.112	1.478	992	-
C. C. T., Luz e Força .	1.762	2.639	3.478	2.735	1.825
Araraquara	42.692	31.484	45.476	38.868	51.838
Dourado	26.332	18.925	33.055	29.913	27.135
Cia. M. de Monte Alto.	4.001	12.581	3.510	7.457	6.283
S. Paulo-Goyaz	14.896	3.512	22.585	16.930	21.221
Noroeste do Brasil	14.157	11.415	17.005	16.317	20.944
Sorocabana-Guanabara .			- 1	385	277
Total	370.078	306.420	457.091	412.559	420.852

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, em 1926, foi de

2.188.832 saccos

contra

1.147.211 saccos

em 1925.

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

ESTAÇÕES			ARROZ					
BALDEADO	RA	S	1922	1928.	1924	1925	1926	
Campinas .			217.404	263.899	219.978	98.150	290.969	
Rio Claro .			895	13.817	1.749	488	1.823	
Ityrapina .			137.341	177.305	81.703	15.360	142,771	
São Carlos.			394.848	55.412	12.321	1.820	20.439	
Araraquara .			350.988	964.779	483.397	116.347	745.338	
Rincão			35.899	107.363	52.959	21.225	60.182	
Total .		1.	1.137.375	1.582.575	852.107	253.390	1.261.522	

ESTAÇÕES	FEIJÃO						
BALDEADORAS	1922	1923	1924	1925	1926		
Campinas	91.914	196.751	28.775	124.966	69.439		
Rio Claro	562	4.482	266	608	1.383		
Ityrapina	88.178	75.995	19.359	90.131	87.779		
São Carlos , 🐪	163.070	42.491	3.312	5.550	27.437		
Araraquara	193.044	470.666	179.216	232.335	309.427		
Rincão	76.961	225.439	45.962	153.428	159.136		
Total	613.729	1.015.824	276.890	607.018	654.59		

ESTAÇÕES	MILHO					
BALDEADORAS	1922	1923	1924	1925	1926	
Campinas	92.611	124.576	34.652	39.666	32.751	
Rio Claro	12,704	18.580	1 432	2.785	3.985	
Ityrapina	57.788	56.378	30.531	27.982	47.827	
São Carlos	206.926	86.577	32,879	18.881	43.955	
Araraquara	61.476	119.256	187.783	99.875	63.425	
Rincão	106.740	112.936	82.143	97.614	80.768	
Total	538.245	518.303	369.420	286.803	272.711	

ESTAÇÕES	TOTAL GERAL					
BALDEADORAS	1922	1923	1924	1925	1926	
Campinas	401.929	585.226	283.405	262.782	393.159	
Rio Claro	14.161	36.879	3.447	3.881	7.189	
Ityrapina	283,307	309.678	131.593	133.473	278.377	
São Carlos	764.844	184.480	48.512	26.251	91,831	
Araraquara	605.508	1.554.701	850.396	448.557	1.118.190	
Rincão	219.600	445.738	181.064	272.267	300.086	
Total	2.289.349	3.116.702	1.498.417	1.147.211	2.188.832	

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

ANNOS	Cereaes procedentes da Gia. Mogyana e suas tributarias SACCAS	Cereaes procedentes da linha de 1.m00 da C. Pau- lista e suas tributarias S A C C A S	TOTAL DE SACCAS
1922	401.929	1.887.420	2.289.349
1923	585.176	2.531.176	3.116.352
	283.225	1.215.012	1.498.237
1925	262.781	882.409	1.145.190
	393.159	1.795.673	2.188.832

**Gado.** — O transporte de gado em pé, para além de Jundiahy, em treus completos, foi em 1926 de

344.826

cabeças, contra

367.516

cabeças em 1925.

Do quadro seguinte consta a procedencia do gado, em trens completos nos ultimos einco annos.

PROCEDENCIA		CABE	ÇAS DE	GADO	
THOOEDERGIA	1922	1923	1924	1925	1926
Linhas de 1. <sup>m</sup> 00 . Da Mogyana . De Campinas . Da linha de 1. <sup>m</sup> 60.	169.260 73.505 35.778 13.021	262.029 69.714 49.003 18.324	253.610 58.096 24.848 11.002	275.618 56.294 20.160 15.444	265.850 54.752 7.310 16.914
Total	291.564	399.070	347.556	367.516	344.826

Foram tambem baldeados em Rincão

863

vagões frigorificos procedentes do matadouro de Barretos, contra

1.340

vagões em 1925.

### HI

### Exportação

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

854.083

toneladas, em 1926, contra

809.871

em 1925.

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

ESTRADAS	1922	1928	1924	1925	1926
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	263.599	284.059	293.051	340.581	328.576
Mogyana	182.359	210.138	219.557	201.579	224,691
São Paulo e Minas	3.914	2.645	4.915	3.788	5.583
Itatibense	12.061	5.309	5.084	4.844	2.742
C. C. de T., Luz e Força.	2.886	2.918	3.186	2.346	1.960
Funilense	16.186	16.099	10.547	-	11/2
Araraquara	98.215	132.783	97.192	85.628	118.944
Dourado	39.117	39.273	49.663	50.512	44.478
São Paulo-Goyaz	30.131	34.649	34.306	33.396	33.024
Cia. M. de Monte Alto	4.242	6.128	4.714	9 625	9.310
Noroéste do Brasil	46.559	50.349	36.919	69.901	78.952
Sorocabana-Guanabara .		1	1	7.671	5.823
Total	699.269	784.350	759.134	809.871	854.083

### IV

### Importação

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

634.984

toneladas, em 1926, contra

688.197

em 1925.

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

ESTRADAS	1922	1923	1924	1925	1926
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	147.124	194.227	229.763	295.175	273.689
Mogyana	135.462	149.384	170.574	222.826	202.700
São Paulo e Minas	885	833	896	1,269	1.349
Itatibense	3.469	3.329	3.724	4.018	4.039
C. C de T., Luz e Força.	959	1.168	1.351	1.486	1.442
Funilense	1.423	1.664	1.624		_
Araraquara	33.086	37.292	49.204	73.900	61.916
Dourado	14.745	16.537	24.215	28.747	24.408
São Paulo Goyaz	9.363	9.851	11.445	16.098	17.085
Cia. M. de Monte Alto .	2.326	2.543	3.433	4.427	
Noroéste do Brasil	25.479	31.139	24.419	38.632	41.813
Sorocabana-Guanabara .				1.619	1.832
Total	374.321	447.967	520.648	688.197	634.984

### VI

### Movimento geral de vagões no trafego remunerado

Durante o anno de 1926, foram carregados nas estações da Companhia

358.305

vagões e descarregados

372.455

contra

338.352

carregados e

350.775

descarregados, em 1925.

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:

10	DISCRIMINAÇÕES	1922	1923	1924	1925	1926
Carregados	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60 Linhas de 1 <sup>m</sup> ,00 .	213.354 96.401	234.674 98.805	217.855 99.477	231.538 106.814	252.936 105.369
E	Total	309.755	333.479	317.332	338.352	358.305
Descarregados	Linhas de $1^{m}$ ,60 e $0^{m}$ ,60 Linhas de $1^{m}$ ,00 .	163.861 104.296	194.635 107.998	191.863 109.602	234.221 116.554	249.314 123.141
Desc	Total	268.157	302.633	301.465	350.775	372.455
	Total geral	577.912	636.112	618.797	689.127	730.760

Foram recebidos da São Paulo Railway, em 1926

vagões carregados, contra em 1925 e entregues 189.767 vagões carregados, contra em 1925.

### VII

## Permuta de material rodante com a São Paulo Railway

As contas mensaes de permuta de material rodante com a S. P. R., em 1926, apresentam um saldo a favor da S. P. R. de 68.148,1 toneladas ou sejam 68:148\$100.

Houve, na permuta de carros, um saldo de 6684,3 lugares-dia a favor de S. P. R.

Nos ultimos cinco annos as contas de utilisação do material rodante entre a C. P. e a S. P. R. attingiram ás seguintes importancias:

ANNOS	Utilisação de material S. P. R.	Utilisação de material C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor da S. P. R.
1922	1.646:410\$810	1.318:170\$550	4 5 1	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	Monator
1926	464:435\$350	396:287\$250		68:148.100

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 tributarias nas linhas de 1<sup>m</sup>,00, foram pagas, em 1926, as seguintes importancias devidas pela utilisação reciproca de material estranho:

	Utilisação de vagões C. P. por outras estradas	Utilisação de vagões estranhos pela C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor de outras estradas
Mogyana	226:611\$250	46:334\$150	180:277\$100	
Dourado S. Paulo-Goyaz .	28:983\$413 61:161\$330	95:116\$184 58:765\$230	2:396\$100	66:132\$771
Noroéste	605:720\$000	61:195\$000	544:525\$000	100-10
TOTAL.	922:475\$993	261:410\$564	727:198\$200	66:132\$771

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista, durante o anno de 1926, é feita no seguinte quadro:

Natureza de trafego		T. 3-A Café beneficiado, algodão em rama, etc. Kilos	Gafé em	T. 4 Farinha de trigo, cereaes, etc. Kilos	T 4-A Scl, machinas para lavoura, etc. Kilos	Aço, ferro em barras, trilhos,	T. 6-espec. Gazolina, kerozene e pneumaticos Kilos			T. 8 Ferragem em geral Kilos	T. 12 Madeiras, lavradas ou serradas Kilos	T. 13  Madeiras aplainadas, cal, cimento, etc. Kilos	′	T. 14-A Carvão vege- tal, lenha, etc. Kilos	Ŭ,	TOTAL KILOS	Gado-C	abeças T. 11
Proprio	84.289.388	1.817.269 130.110.388 311.467.066 443.394.723	 8.694	24.244.606 135.105.613 218.175.938 377.526.157		37.891.596 28.907.151		2.442.423 31.342.797 53.286.074 87.071.294	88.494 570.526 827.812 1.486.832	11.833.208 16.738.744	34.964.549 85.203.712 51.960.757 172.129.018	43.524.440 41.410.508	162.765.635 192.804.471 52.430.633 408.000.739	35.530.434 47.069.655 17.212.297 99.812.386	1 296.036 8.545.614 5.698.902 15.540.552	311.568.783 818.191.331 933.790.854 2.063.550.968	3.620 21.275 5.162 30.057	9.397 257.734 67.792 334.923

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

	т. з	т. з-А	т. з-в	т. з-с	T. 4	T. 4-A	T. 5	T. 6-espec.	T. 6	т. 7	T. 8	T. 12	T. 13	T. 14	T. 14-A	T. 14-B	TOTAL	Gado-C	abeças
	Kilos	•Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	KILOS	T. 10	T. 11
Total de 1922 Total de 1923 Total de 1924 Total de 1925 Total de 1926	128.619.148	393.336.358 446.608.974 444.031.588	16.802 61.031 11.404	11.296.118 2.047.258 1.311.832	319.478.607 378.609.358 297.210.765 313.628.158 377.526.157	79.030.771 74.967.853 98.481.448	84.831.279 78.935.370 99. <b>3</b> 49.869	23.963.176 31.486.674	23.789.570	1.153.721 1.455.236 1.676.583	26.719.570 27.872.606 30.009.666	141.036.799 130.417.509 150.210.038 196.358.887 172.129.018	66.951.882 82.662.239 10.103.679	296.182.068 317.104.627 375.043.417	105.799.476 111.749.361 112.150.128	15.895.736 24.804.588 19.035,300	1,547.061.980 1,750.656.435 1,802.664.736 2,051.009.468 2,063.550.968	65.054 75.423 30.968	400.868 347.380 365.396

V

### Baldeações

Os serviços executados nas principaes estações baldeadoras da Companhia, Campinas, Ityrapina, São Carlos, Araraquara e Rincão, foram os seguintes, nos cinco ultimos annos:

DISCRIMINAÇÃO		C A	MPINA	AS			IT	YRAP	INA			SÃO	CARI	Los			ARA	RAQU	A R'A			F	RINCÃ	0	
	1922	1923	1924	1925	1926	192.	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926
Café baldeado — saccas Cereaes baldeados — saccas Vagões de 1 <sup>m</sup> .60 — carregados Vagões de 1 <sup>m</sup> .60 — descarregados Vagões de 1 <sup>m</sup> .00 — carregados Vagões de 1 <sup>m</sup> .00 — descarregados Bois baldeados Frequencia média de conferentes Frequencia média de trabalhadores.	73.505	2.393.990 585.176 48.830 35.105 27.590 41.133 69.714 43,4 273,4	3.098.985 283.285 41.871 33.961 30.770 38.308 58.096 60,3 300,1	2.417.954 262.781 36.880 40.503 37.369 33.261 56.294 67,8 283,3	2.914.462 393.159 38.865 39.653 35.490 35.502 54.752 58,3 254,4	21.089 19.950 11.581 14.948 4.683	811.792 309.678 22.572 26.219 13.503 18.102 10.359 19,3 95,4	892.451 133.590 18.945 19.844 13.092 17.511 8.552 27,4 147,5	1.290.991 131.473 28.041 27.501 18.056 22.789 7.357 30,3 135,2	1.061,139 278,377 36.632 31,853 21,000 31,214 6.830 27,3 119,4			848.210 48.512 10.609 16.421 5.411 11.198 9.052 18,1 88,5			-	852.730 1.554.701 20.050 19.871 16.705 16.569 5.407 14,5 64,3	850,396		916.347 1.118.190 19.871 23.659 19.032 15.155 6.142 9,4 59,4		445.738 53.601		24.750 17.795 51.580	300.086 52.278 24.892 18.270 49.549

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

ANNOS	Utilisação de vagões C. P. por estradas tributarias	Utilisação de vagões das tributarias pela C. P.	Saldo da C, P,	Saldo das estradas tributarias
1922 .	259:890 \$968	165:205\$115	94:685\$853	
1923 .	292:078\$384	200:245\$967	91:832\$417	-
1924 .	438:353\$327	,212:743\$853	225:609\$474	2000000
1925 .	589:999\$903	158:392\$241	431:607\$662	-
1926 .	922:475\$993	261:410\$564	661:065\$429	

#### VIII

### Movimento geral de trens

Circularam nas linhas desta estrada em 1926

97.830

trens, com o percurso de

6.893.123

kilometros, contra

96.097

trens e

6.933.537

kilometros de percurso em 1925.

Os trens transportaram em 1926

1.179.143

vehiculos, com o percurso d e

80,980,159

kilometros contra

1.182.707

vehiculos, com o percurso de

95,693,084

kilometros de percurso em 1925.

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 differentes naturezas com os respectivos percursos:

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

		ANNO I	DE 1922				ANNO I	DE 1923			ANNO	DE 1924			ANNO	DE 1925			ANNO	DE 1926	
DESIGNAÇÃO	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Nume de tr		Kilometros percorridos	Numero de vehiculos		Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros.	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros Especiaes de passageiros Mixtos Mercadorias Em serviço da estrada Lastros Total.	9.786 261 1.848 21.782 3.652 5.070 42.399	1.266.597 16.664 168.210 1.388*777 139.637 120.081 3.099.966	1.179 35.196 458.788 21.015 28.744	89.891 4.729.365 31.504.785 1.032.626	28	218 267 804 8.458 .526 8.586	1.515,368 16.769 131,792 1.776,158 67,784 88,462 3.596,333	1.219 25.242 573.538 14.002 26.239	13.702.409 80.956 4.204.868 39.127.439 623.970 729.971 58.469.613	12.186 410 723 30.448 2.595 872 47.234	1.474.422 27.691 120.732 1.834.834 143.730 28.772 3.630.181	1.619 20.084 568.170 25.932 10.606	13 831.986 113.944 3 427.638 38.563.377 1 630.318 399.212 57.966.475	12.646 213 728 33.339 5.049 479	1.573.494 17.232 127.400 1.993.938 249.741 13.872 3.975.677	96.487 1.130 20.208 643.304 36.002 4.832	14.773.151 103.984 3.536.400 45.328.783 2.081.698 174.400 65.998.416	13.140 214 730 29.464 3.132 1.073	1.650.257 16.322 127.750 1.817.096 142.585 31.878	26.055 11.667	1.563.952

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

		ANNO	DE 1922			ANNO	DE 1923		1	ANNO	DE 1924			ANNO	DE 1925	7 7 / 1 - 1		ANNO	DE 1926,	
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros . Especiaes de passageiros . Mixtos Mercadorias Em serviço da estrada Lastros	10.858 127 5.801 20.545 7.036 2.367 46.734	1.100.140 7.988 433.625 1.349.829 186.020 33.766 3.111.368	66.505 563 50.044 230.414 48.472 12.097 408.095	. !!	12.492 157 4.740 18.786 5.765 1.498	1,215,961 8,712 245,838 1,095,245 145,324 53,656 2,764,736	37.667 7.688	7.458.307 29.164 2.337.957 15.536.260 1.114.425 293.649 26.769.762	12.192 106 2.864 17.820 5.759 1.557	1.186.523 7.545 158.784 1.036.556 201.260 55.250 2.645.918	46.235 6.794	7.844.602 34.020 1.950.896 14.137.898 1.749.522 235.479 25.952.417	13.146 106 2.360 18.371 4.357 1.744	1.295.542 9.758 144.616 1.165.475 204.915 56.024 2.876.330	730 27.115 211.102 39.969 6.919	8.787.537 80.709 2.038.947 16.294.798 1.836.353 253.754 29.292.098	13.056 111 2.719 20.441 5.397 4.974 46.698	1.316.938 5.144 152.128 1.193.359 252.939 106.225 3.026.733	51.692 27.810	9.516 344.195 16.397.480 2.234.017

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

		ANNO	DE 1922	254.0		ANNO	DE 1923		3 7 3 3 1	ANNO	DE 1924			ANNO	DE 1925			ANNO	DE 1926	
DESIGNAÇÃO	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometres percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros . Especiaes de passageiros . Mixtos	1.616 4 730 669 374 160	53,122 56 10,220 8,225 6,222 3,585	9.213 18 3.402 2.388 2.195 1.035	311.828 252 47.628 32.724 38.506 26.753	7 2	08 52.926 4 56 30 10.220 60 10.498 72 4.653 25 524	16 3.458 2.856 1.721	302.825 224 48.412 45.230 29.749 3.817	1.579 14 728 797 215 23	51.979 238 10.192 10.658 4.039 536	8.626 52 3.232 3.108 1.313 147	284.269 1.010 45.248 46.641 25.724 3.754	1.610 2 719 780 332 116	53.300 56 10.066 9.109 6.299 2.700	8.009 14 3.296 2.591 2.064 588	265.554 392 46.144 36.708 39.843 13.929	1.573 4 730 655 342 75	53.140 102 10.220 7.535 7.657 1.848	6.369 4 3.251 2.248 2.065 399	164.561 102 15.508 126.605 36.243 4.730
Total	3.553	81.430	18.251	457.691	3.3	78.877	17.384	430.257	3.356	77.642	16.478	406.646	3.559	81.530	16.562	402.570	3.379	80.502	14.336	347.749

### XI

### Telegrapho

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1926 era de

5.452,5

kilometros e a de fio de

5.572,5

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

441,9

kilometros com

747.1

kilometros de fio.

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

699.0

kilometros de linha com

806,8

kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1926, o que consta do quadro seguinte:

	N.º de telegrammas	N.º de palavras
Trafego proprio	277.301 297.046 158.787	5.395.884 4.240.102 2.235.953
Total	733.134	11.871.939
Total em 1925 .	743.762	13.213.247

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

	ANNOS	N.º de telegrammas	N.º de palavras	N.º médio de palavras por telegramma
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
1926		733.134	11.871.939	16,1

Durante o anno de 1926 foram inauguradas duas cabinas de signaes conjugados com as chaves (Interlock) nas seguintes estações:

São Jeronymo . . . em 9 de Janeiro Villa Americana . . em 6 de Abril

### X

### Empregados

Existiam no Trafego, em 31 de Dezembro de 1926,

3.940

empregados, assim discriminados pelas differentes secções de serviço e comparado com os quatro annos anteriores:

	1922	1928	1924	1925	1926
Escriptorio	127	130	155	164	173
Telegrapho e Signaes	45	46	49	59	85
m	232	249	277	311	320
					0 - 0
Estações	. 382	395	409	493	456
Telegrapho das estações	425	429	469	497	516
Baldeação de Campinas	. 354	436	502	521	495
Baldeação de Rio Clara	. 41	73	68	-	
Baldeação de Ityrapina	. 125	234	261	261	309
Baldeação de São Carlos	. 77	122	117	115	119
Baldeação de Araraquara	. 85	137	128	124	131
Baldeação de Rincão	. 110	178	176	198	235
Armazens e esplanadas	. 968	985	1.072	1.040	1.101
Total	. 2.971	3.414	3.683	3.783	3.940

### Z

# Despezas

Em 1926 as despezas do trafego foram de 13.855.896\$868 assim discriminadas:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração e Escriptorio Estações	1.202:378\$700 1.415:6448450 6.910:458\$818 27:039\$200	132:631\$288 115:7[23150 695:793\$007	39:746\$990	1111
Serviço nas officinas Trens Estações Luz electrica Armazem regulador Campo Limpo	173:449\$420 75:719\$690 97:230\$250	79:006\$340 55:039\$170 43:180\$840	230.766\$760 142:104\$340	
Telegrapho  Estações	1.884:411\$610 207:005\$340 11.993:337\$478	132:138\$045 184:546\$980 1.438:047\$820	11:013\$480 880\$000 424:511\$570	2.419:995\$455

Vão comparadas em seguida as despezas dos cinco ultimos annos, discriminadas sob os

7 7 7 7					•	5
		5761	1923	1924	1925	9761
Pessoal		 6.238.027\$005 978.727\$060 184.965\$660	7.514:288\$247 1.021:249\$160 230:015\$426	10.120:791\$391 1.709:627\$290 389:269\$996	7.514.288\$247     10.120.791\$391     11.435.901\$391     11.993.337\$478       1.021.249\$160     1.709.627\$290     1.648.716\$719     1.438.91\$\$820       230.015\$126     389.269\$996     389.643\$773     424.511\$570	1.455.901\$391 11.993.337\$478 1.648.716\$719 1.438.047\$820 389.643\$773 424.511\$570
	Total .	7.401:719\$725	8.765.552\$833	12.219.688\$677	8.765.552\$833 12.219:688\$677 13,474:262\$481 13.855:896\$868	13,855:89,6\$868

### XII

### Toneladas-kilometro de peso util

O percurso total de peso util em 1926 foi de

441.203.251

toneladas kilometro, assim estabelecido:

Mercadorias					284.898.112	toneladas-	kilometro
Café					80.384.012	22	22
Bagagens e	encor	nme	enda	as	9.036.845	22	77 +
Passageiros					19.509.083	22	22
					46.573.760	22	77
Carros .					801.439	"	22
	тот	'Al			441.203.251	,,	22

Tendo sido de 13.855:896\$868 a despesa total do trafego sahe a

\$031,4

custo do serviço do Trafego por tonelada-kilometro em 1926.

A. Canguçú,
Chefe do Trafego.

### IV

### binha

Acha-se á testa desta importante Divisão, prestando com muita dedicação e intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto 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.

Illmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha e da Construcção, referente ao anno de 1926.

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

Pedro Soares de Camargo,

Chefe da Linha.

### LINHA Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1926, foi:

 Linha principal
 1.344km,270

 Desvios
 375km,937

 Total
 1.720km,207

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

	ЕХ	TENS	O	ero
Designação	Linha principal	Desvios	Total	Numero de chaves
Bitola de 1m,60	km.	km.	km.	
Tronco - Jundiahy a Rincão		. 9		
(Sendo 88k,084 na via dupla de Jundiahy a				
Campinas e 13,117				100
com 3 trilhos entre				
Visc. do Rio Claro e	000 004	107040	40=04=	504
Ramal — Piracicaba	329,801 45,206	167,246 6,250	497,047 51,456	784 33
" — Descalvado	106,808	14,126	120,934	86
" — Santa Veridiana	40,374	5,511	45,885	32
DESVIOS DE LENHEIROS .		0,610	0,610	1
I ANIIOUMANES		5,608	5,608	36
Somma	522,189	199,351	721,540	972
Bitola de 1m,00				
Tronco — Rio Claro a Visc. do	1			
Rio Claro	55,627	17,878	73,505	65
" — Araraquara-Baldeação. " — Rincão a Alberto Mo-	T 1	6,767	6,767	18
reira	191,090	40.643	231,733	194
Ramal — Jahú	130,866	26,641	157.507	154
" — Agudos	160,154	16,212	176,366	92
" — Baurú	38,178	3,543	41,721	24
- Agua Vermeina	62,976 40,071	2,307	65,283	19
" — Mogy-Guassú	92,711	12,115 7,329	52,186 100,040	59
DESVIOS DE LENHEIROS .		0,957	0,957	4
" PARTICULARES	1+1	36,051	36,051	49
Somma	771,673	170,443	942,116	740
Bitola de 0m,60				
Linha — Santa Rita	36,568	3,898	40,466	35
" — Descalvadense	13,840	1,227	15,067	14
DESVIOS PARTICULARES	0	1,018	1,018	10
Somma	50,408	6,143	56,551	59
Total	1.344,270	375,937	1.720,207	1.771

Com a inauguração da estação de Alberto Moreira, da linha de Barretos ao rio Grande, houve um accrescimo de  $17^{\rm km}$ ,664 na extensão da linha principal.

Na extensão dos desvios houve tambem um accrescimo de 10<sup>km</sup>,907 proveniente da inauguração da estação de Alberto Moreira, dos postes telegraphicos de Estrella e Perobal, 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	Numero de chaves	Data da Inauguração
	Bitola de 1m,60	m.	km.	km.		
TRONCO Linha simples Linha dupla	Divisa c/ a S. P. R. Jundiahy-Paulista Horto Corrupira Louveira Rocinha Vallinhos Samambaia Campinas Boa Vista Jacuba Rebouças Nova Odessa Recanto Villa Americana São Jeronymo Tatú Itaipú Limeira Ibicaba Cordeiro Santa Gertrudes Rio Claro Batovy Camaquam Itapé Grauna Ubá Ityrapina Estrella Vise. do Rio Claro Conde do Pinhal	, , , , ,	0,000 0,848 4,945 10,460 15,293 22,921 30,736 37,424 44,042 53,009 62,605 69,615 75,623 78,387 81,959 87,634 93,794 100,281 105,459 111,006 116,965 125,922 133,840 143,135 148,780 156,585 162,497 168,520 174,370 181,060 187,320 195,325	7,980 0,064 2,578 1,844 2,290 0,056 1,347 1,253 1,858 2,534 2,930 0,536 4,270 0,462 2,934 0,483 7,014 1,616 24,276 1,242 1,083 0,919 1,104 0,711 11,391 0,611 1,049		1- 4-1898 25- 7-1904 1- 7-1896 31- 3-1872 Idem Idem 1- 2-1893 11- 8-1875 26- 8-1896 27- 8-1875 1- 8-1897 10-1916 27- 8-1875 22-11-1896 30- 6-1896 31-12-1896 31-12-1896 31-12-1896 11- 8-1876 1- 2-187 1- 8-1876 1- 6-1916 10- 9-1918 1- 7-1916 11- 9-1918 1- 7-1916 11- 8-1876 1- 6-1916 11- 8-1876 1- 6-1916 11- 8-1896 1- 6-1916 11- 8-1916 11- 8-1926 1- 6-1916 11- 11- 11- 11- 11- 11- 11- 11- 11- 11-

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Alfitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	Bitola de 1m,60	m.	km.	km.		
TRONCO Linha singela	Chibarro Ouro Araraquara Americo Brasiliense Santa Lucia Tapuya Rincão	653,0 711,0 646,0 717,0 698,0 535,0 521,0	235,457 244,297 253,767 265,442 271,045 281,013 285,759	2,438 1,394 11,227 1,294 1,406 1,069 12,246	8 5 31 5 6 4 44	14- 7-1922 1- 2-1897 18- 1-1892 1- 4-1892 Idem 4- 7-1922 1- 4-1892
	Somma			167,246	784	
Ramal de Piracicaba	Recanto		78,387 84,450 91,088 99,615 105,750 109,581 114,645 123,593	0,094 0,300 1,324 0,440 0,523 0,100 0,659 2,805	1 2 8 2 3 1 4 12	1-10-1924 14- 7-1917 29- 7-1922 Idem Idem Idem Idem Idem
	Somma			6,250	33	
Ramal de Descalvado	Cordeiro Remanso Araras Loreto Elihu Root São Bento Leme Souza Queiroz Pirassununga Laranja Azeda Porto Ferreira Butiá Descalvado	678,0 608,0 595,0 591,0 649,0 607,0 602,0 631,0 563,0 544,0 605,0 647,0	116,965 125,914 134,210 137,864 144,222 152,663 161,224 171,581 184,784 189,675 205,220 216,220 223,646	0,767 1,147 1,228 1,015 0,765 0,835 0,641 2,616 0,399 2,810 0,123 1,780	5 6 5 7 5 4 15 5 17 1	4-11-1884 10- 4-1877 8-12-1899 30- 9-1877 1-12-1885 30- 9-1877 1-10-1896 24-10-1878 6-12-1886 15- 1-1880 12-12-1920 7-12-1881
	Somma			14,126	86	
Ramal de Santa Veridiana	Laranja Azeda Emas	589,0 588,0 697,0 643,0 674,0 695,0	5,886 12,797 23,149 32,265 38,952 39,763	0,614 0,501 0,629 0,835 2,602 0,330 5,511	- 3 3 5 15 3	26-11-1891 Idem 1- 8-1892 Idem 20 2-1893 1- 7-1913

Designação das Linhas	Estações e postos telegraphicos	Altifudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	Bitola de 1m,00	m.	km.	km.		
e (	Rio Claro		0,000	13,536	36	
Claro	Morro Grande		14,290	0,597	3	15-10-1884
를문	Ferraz	565,0	20,885	0,516	4	31-10-1896
Rio Claro do Rio	Corumbatahy		27,003	1,002	6	15-10-1884
2 3	Annapolis Oliveiras	684,0	40,613 43,526	0,653 0,407	4	$egin{array}{c}  ext{Idem} \  ext{Idem} \end{array}$
- S	Visc. do Rio Claro .	744,0	55,554	1,167	9	Idem
,		, .	30,001		-	tucin
	Somma			17,878	<u>65</u>	
	Araraquara Baldeação			6,767	18	
. 2	Rincão		156,218	14,767	52	20.11.10.1
	Tymbira	555,0	162,509	0,935	4	28-11-1912
	Motuca Joá	604,0 516,0	171,929 181,739	0,959	6	1- 2-1893
	Hammond	592,0	190,272	0,742	4	6- 6-1892
0 00	Guariba	604,0	196,521	0,751	4	Idem
Rincão a Barretos	Corrego Rico	524,0	208,087	0,770	4	10 5-1894
	Jaboticabal	578,0	219,881	2,593	17	5- 5-1893
Rincão a Barreto	Graminha	653,0	228,696	0,713	4	10-10-1902
0 -	Tayuva	677,0 624,0	235,647 249,364	0,844 1,029	7	Idem 29-12-1902
ا چ ا	Andes	624,0	258,992	1,224	6 4	Idem
H = 1	Behedouro	533,0	273,134	2,970	18	Idem
£ =	Mandembo	567,0	288,426	1,069	5	1-12-1912
1	Perobal	557,0	298,100	0,404	2	19- 9-1926
	Collina	589,0	304,749	1,516	10	25- 5-1909
- 4	Palmar	581,0 495,0	316,167 323,837	2,731 0,840	12	1-12-1912 10- 3-1921
i i	Barretos	518,0	329,644	3,352	5 18	25- 5-1909
<b>'</b>	Alberto Moreira	546,0	347,308	1,715	8	14- 7-1926
	Somma			40,643	194	
	Ityrapina	_	13,458	9,622	54	
4	Campo Alegre	648,0	29,178	0,740	5	1- 7-1885
-3	Aterrado	659,0	41,765	0,362	3	1- 7-1901
Ramal de Jahú	Brotas	661,0	51,053	1,047	7	1- 7-1885
-	Espraiado		61,205	0,868	4	1-12-1896
5	Canella	779,0 769,0	72,952 83,804	$0,886 \\ 0,765$	4 5	1- 2-1897 1- 7-1886
79	Taboleiro	816,0	91,775	0,765	2	1- 7-1901
am	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	535,0	144,324	2,615	18	Idem
	Somma			26,641	154	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	Bitola de 1m,00	m.	km.	km.		
Ramal dos Agudos	Dois Corregos Saldanha Marinho Capim Fino Falcão Filho Campos Salles Iguatemy Ayrosa Galvão Pederneiras Itatinguy Piatan Agudos Paulista Taperão Itaquá Batalha Piratininga America Cabralia Duartina	497,0 592,0	9,012 17,242 26,542 31,387 42,025 52,755 63,399 71,180 79,957 98,112 106,167 113,547 120,552 127,972 148,281 160,154	0,690 0,690 0,728 0,794 0,678 0,902 3,266 0,671 0,287 0,704 0,453 0,276 0,266 1,963 0,663 1,526 1,655	4 4 4 6 4 7 20 3 2 5 4 2 2 10 5 9	.1- 7-1899 Idem Idem Idem 25- 3-1903 Idem 1-10-1903 7-12-1903 Idem Idem 7- 9-1904 25- 1-1905 Idem Idem 9- 2-1924 Idem 7- 9-1925
	· Somma			16,212	92	- 1
Ramal de Baurú	Pederneiras	482,0 496,0	16,896 38,588	0,834 2,709 3,543	5 19 24	8- 8-1910 Idem
Ramal de Agua Vermelha	São Carlos	756,0 699,0 690,0 690,0 805,0 687,0 702,0 608,0	19,619 22,212 25,252 29,805 39,107 50,360 54,729 62,976	0,202 0,210 0,326 0,208 0,146 0,212 0,170 0,833	2 3 2 2 2 2 2 4	1- 4-1892 Idem 1-10-1895 2- 9-1892 1- 4-1892 2- 9-1892 1-10-1906 20- 9-1893
Ribeirão Bonito	Somma	716,0 662,0 576,0 544,0 651,0 585,0	8,101 13,044 23,313 29,238 34,978 40,071	2,307 7,402 0,577 0,198 0,318 0,680 0,420 0,560 1,960	19 34 5 2 3 4 3 2 9	1- 4-1894 Idem Idem 1-11-1912 15- 6-1920 10: 5-1894
	Somma			12,115	62	

Designação das linhas	Estações e postes telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
Ramai de Mogy-Guassú	Bitola de 1m,00  Rineão Guatapará Guarany Martinho Prado Barrinha Macuco Passagem Cascalho Pontal  Somma	m. 510,0 524,0 503,0 489,0 508,0 486,0 498,0 522,0	km.  11,405 24,052 39,487 56,471 67,671 78,211 84,851 92,711	km. 0,627 0,489 1,411 0,565 0,488 1,261 0,701 1,847 7,329	8 4 8 4 10 5 16 59	30-12-1901 Idem Idem 1- 2-1903 25- 3-1903 1- 2-1903 25- 3-1903 Idem
Linha Linha de Descal- vadense Santa Rita	Bitola de Om,60  Porto Ferreira Ibó Tombadouro Santa Rita Santa Olivia Moema  Somma  Descalvado Pantano Aurora	579,0 646,0 759,0 722,0 615,0 	9,393 16,988 26,920 31,839 36,402 	2,321 0,249 0,131 0,680 0,129 0,388 3,898 0,466 0,133 0,628	16 3 2 8 3 3 35 6 3 5	1- 4-1917 1-12-1890 Idem 1- 8-1913 Idem 1- 3-1891 Idem
	Somma			1,227	14	

### Desvios de lenheiros

Linhas		Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
	Bitola de 1m,60	km.	km.	
Tronco .	Chibarro	<b>235,6</b> 00	0,610	1
Tronco	Manoel Mozzaner	284,000 288,000 303.000	0,352 $0,175$ $0,200$	1 1 1
R. M. Guassú	Manoel Macedo ,	52,000	0,230	1 4

### Desvios particulares

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
	Bitola de 1m,60			
	Rappa & Cia	0,804	0,284	2
0.0	Horacio Tulli	30,338	0,163	1
	Villac & Cia.	42,900	0,160	î
1	S. A. Fabrica de Seda	42,922	0,665	$\hat{2}$
	S. A. Casa Piconi	43,127	0,103	1
	Armazens Geraes dos Fazen-			
	deiros	43,128	0.120	1
	Barbosa, Nogueira & Cia	43,181	0,060	1
1000	Benedicto Ferreira da Silva .	43,190	0,130	-1
	Origines Tormini & Cia	43,290	0,271	1
1 1-1	Gabriel Theodoro & Filho	43,449	0,127	1
	Companhia Mac-Hardy	44,214	0,152	- 1
2 2	Miguel Pinelli	62,400	0,085	1
	Francisco Biancalana	69,430	0,287	1
	Achilles Zanagá	82,346	0,120	1
0	Daniel Baptista de Oliveira .	93,565	0,100	1
	Salvador Ramos	105,092	0,088	1
17	M. Camargo, Coelho & Cia	105,172	0,125	1
z	J. Levy & Irmão	105,563	0,252	1
0	Serraria Rio Claro, Limitada	133,358	0,144	1
0	Amin Bonamanin	168,492	0,139	- 11
_	Fabrica de Tecidos São Carlos		0,176	2
2	Engenho Victoria	206,455	0,070	1
	Abel Giongo	206,457	0,260	2
F-	Francisco Ferreira	206,487	0,488	5
1	Cotonificio Brasil	253,893	0,387	1
	Standard Oil Co. of Brasil .	254,000	0,250	2
	Cotonificio Brasil	255,000	0,402	1
	Somma	118	5,608	36
- A-	Bitola de 1m,00	1 4		
7	Viuva Guedes & Filhos	C. Rico	0,120	1
	De Rossi & Irmão	274,000	0,138	1
	João Kobal	275,000	0.172	1
	Santos & Oliveira	284,000	0,138	1
	Arthur de Oliveira	304,000	0,172	1
12	João Kohal	316,000	0,340	1
,	Schimidt Meyer & Cia	26,472	0,196	1
1	Dr. Cyro de Godoy	34,705	0,062	î
ĺ	Giacomo Toniate	49,315	0,153	1
	Gidomo Ionate	20,010	0,100	1
£	Oliveira & Barros	27,264	7,600	1

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
Ramal de Ribeirão Bonito	Dr. Souza Campos	13,069 35,978 39,882	0,090 13,000 0,140	1 1 1
Ramal de Jahú	Simões & Castilho Conde do Pinhal Almeida Prado & Cia	111,713 143,323 144,223	0,121 0,142 0,112	1 2 1
Ramal dos Agudos	Serraria Zaneta	0,600 41,869 46,014 53,778 55,668 55,715 63,036 63,470 71,300 78,448 93,321 93,400 93,626	0,120 0,129 0,102 0,104 0,300 0,120 0,106 0,335 0,016 0,016 0,130 0,128 0,110	1 1 1 1 1 1 1 1 1 2 1
Ramal de Baurú	Bruno Marafiotti Frederico Karg Casemiro Onofrillo Maia & Cia. Thomaz & Cia. Estamparia	16,230 31,608 31,969 38,153 38,638 39,000	0,205 0,120 0,120 0,110 0,120 0,016	2 1 1 1 1 1
Ramal de M. Guassú	C. A. F. S. Martinho	41,000 44,000 58,000 64,000 83,000	2,485 3,220 1,721 0,090 0,132	2 3 2 1 1
	Somma Bitola de 0m,60	2	36,051	49
Linha de Santa Rita	João Martinelli	1,959 13,630 19,443 22,498 27,100 27,444 33,047 34,072	0,078 0,067 0,068 0,053 0,050 0,159 0,218 0,195	1 1 1 1 1 1
Linha Descalvadense	Jacyntho Penteado Fazenda S. Miguel	3,229 5,321	0,028 0,102	1 1
	Somma		1,018 375,937	10 17.71

### Materiaes

### a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas, na substituição de trilhos em parte do ramal dos Agudos, na construcção de novos desvios e na modificação da linha do ramal de Jahú, foram empregados os seguintes materiaes:

	ES	PΕ	CI	E			Quantidade
Crilbag da 10 bilas						- Andrews	6
Crilhos de 12 kilos.							2.88
0=							 
0.0							 4.52
							 10.00
				100			 10.60
> > 45 × .							 90
Talas de juncção .					 . 1		 46.17
Pregos de linha							 360.94
Parafusos de juncção					1 -	M .	 118.70
Parafusos para dorme	ntes	de :	a.e.o.				9.51
Cirefonds			80		1.		92.78
Rolles nove trilles			•				11.87
Sellas para trilhos .		•					 4.13
Jarras					 	•	
Arruellas	. :					 4"	 4.10
Apparelhos para desv	108					 11.	 19

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1926, foi:

			BITC	BITOLAS		
	111,60	09	1m,	111,00	m0	09,00
Em ser a 1.º de Janeiro de 1926	128.007 203.581		75.494 206.549		3.930	
Somma		331.588		282.043	Transfer and trans	3.930
Empregados na substituição dos estragados	90.216		139.151		2.225	
Chassú  Empregados na modificação da linha do Ramal de Jahú  Vendidos	37.435		27.000			
Somma	149	144.605		195.787		2.252
Em ser a 1.º de Janeiro de 1927.		186.983		86.256	1	1.705
			I			

62

### Lastro

### a) Pedra

Durante o anno, foi reformado o empedramento da linha em diversos trechos.

A 31 de Dezembro de 1926, a extensão de linha lastrada de pedra attingia a 1.203km,032 assim discriminada:

TREAMOS	Exter	aão	TOTAL
TRECHOS	Linha principal	Desvios	TOTAL
BITOLA DE 1m,60			
DITOLA DE 1,60	km	km	km
De Jundiahy a Rincão, inclusive a via		****	1121
dupla de Jundiahy a Campinas	329,801	29,048	358,849
Ramal de Piracicaba	45,206	0,896	46,102
> Descalvado	106,808	3,541	110,349
> > Santa Veridiana	40,374	1,735	42,088
Somma	522,189	35,220	557,409
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00			
De Rincão a Alberto Moreira	184,849	1,260	186,109
Linha de Rio Claro a V. do Rio Claro.	55,554	1,616	57,170
Ramal de Jahú	132,249	2,352	134,601
> Agudos	120,500	1,930	122,430
Baurú	38,420	0,390	38,810
Agua Vermelha	16,043	-	16,043
» Ribeirão Bonito	40,071	0,629	40,700
› Mogy-Guassú	49,760	-	49,760
Somma	637,446	8,177	645,623
Total	1.159,635	43,397	1.203,032

### b) Terra

Para alargamento de córtes, reforço de aterros e construcção de desvios correram trens de lastro nas diversas linhas, sendo removidos 4525 gondolas de terra.

### Edificios e Obras d'Arte

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

DESIGNAÇÃO	Augmen- tadas	Concer- tadas	Reforma.	Pintadas	Construi- das	Total
Estações	6	47	11	16	3	83
Armazens	4	47	2	9	5	67
Casas de empregados	5	164	18	122	55	364
Casas de turma	10	33	9	39	19	110
Latrinas	-	7	3		7	17
Pocos	3	4	29		15	51
Mastros de signal.				_	3	3
Guaritas.	_		-		26	26
Escriptorios	-	1	-		2	2
Tampas para poços		4			24	28
Cabinas		-	V		7	7
Plataformas	1		0.1		2	4
Caixas scepticas					$\frac{1}{2}$	$\hat{2}$
Fornos		6	3		31	40
Portões		6		-0.07	10	16
Embarcadouro de gado		2	1	1	1	5
Muros de fecho		4	.5		7	16
Pontilhões	3	8	_	(	_	11
Boeiros	13	22	2	-	40	77
Passagens superiores	-		2	l –		2
Passagens inferiores	1 1	7	1		22	31
Muros de arrimo	-	1		_	10	11

### Cercas e Cancellas

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

			Cer	cas	Cano	ellas
	LIN	IHAS	Concertadas	Reconstru.das	Substituidas	Assentadas
Bitola		m 1,60 . 1,00 .	 m 37.265,0 45.572,0	3.571,0 47.452,0	60	4 20
,	> 1	0,60 .	 4.500,0	47.452,0	4	_

## Custeio

Com esta verba despendeu-se a importancia de 9,375.320\$552 assim discriminada:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração. Via Permanente Stações e Edificios. Obras d'Arte Cercas e Cancellas Lastro Villas operarias Aposentadorias	316:957\$550 3.384:528\$840 880.076\$470 88:581\$745 51:26(8350 6:625\$675 22:999\$200	27:2958433 2.117:0295966 531:3618129 86.0798721 304:8388155 12:5738420 2:190\$840	1.218:484\$226 654:547\$392 288:846\$540 25:157\$400	344.252\$983 6.720.043\$032 1.365.984\$991 463.508&006 381.2565905 68.458\$920 8.816\$515 22:999\$20
Somma	4.306.916\$330	2.881:368\$664	2.187.035\$558	9.375.320\$552

Comparação da despeza de custeio dos annos de 1925 e 1926:

ANNOS	Pessoal	Material	Contas	Total
Em 1925	3.329:990\$450 4.306:916\$330	2:857:1603474 2.881:368\$664	1.189:714\$712	7.376.865\$636
Differença para	+ 976:925\$880 +		- 24:208\$190 + 997:320\$846 + 1.998:454\$91	1.998:454\$916

As diversas verbas de despezas da Linha em 1926, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração  Via Permanente  Statações o Edificios  Obras d'arte  Cercas e Cancellas  Lastro  Villas operarias  Aposentadorias	46.1648770 - 46.1648770 - 56.0318090 + 1.9208066 + 9.6408660 + 17.7108630 - 8.5158725 - 7.380\$000	7.612\$710 -264767\$103 -16.335\$709 -30.671\$665 -277.311\$570 -29.750\$690 -13.385\$671	100\$000 + 820.051\$976 + 6:924\$010 + 173:451\$820 + 3:000\$000 - 3:000\$000 + 3:0000\$000 + 3:0000\$000 + 3:0000\$000 + 3:0000\$000 + 3:0000\$000 + 3:0000\$000	53:857\$480 1.409:920\$593 1.05:290\$809 206:043\$546 264:663\$950 12:040\$070 21:901\$396 7:380\$000
Differença para	. + 976:925\$880	+ 24:208\$190 +	+ 997:320\$816 + 1.998:4	1.998:454\$916

## Extranhos

Prestaram-se serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importancia de 471:045\$872 assim distribuida:

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
Locomoção	128:7828875 35:664\$450 2:182\$500 4:339\$70\$	71:037\$204	7558300	24.0:575\$379 132;751\$120 2:182\$500 4:339\$708 131:197\$165
. Total	. 302:166\$698	168:122\$874	755\$300	471:045\$872

## Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1926, era o seguinte:

	Nun	iero
Designação	Parcial	Total
		-
Chefe da Linha	1	
	1	
Auxiliar do Escriptorio Technico	8	
Encarregado do Escriptorio	1	
Desenhista	î	
Desenhista	1	
»	1	
Auxiliar do Residente	1	
Escripturarios	12	
Dactylographa	1	00
Continuo	1	30
Mestres linha	19	
Feitores de turmas ordinarias	143	
extraordinarias de extracção de pedras	5 3	
Operarios de turmas ordinarias	873	
> » extraordinarias	321	
de extracção de pedras .	60	
Guardas passagens	36	
pontes	6	
Mestres de Obras	2	
Pedreiros	57	
Serventes	66	
Carpinteiros	24	
Malhadores	7	
Funileiros	5	
Pintores	11	
Poceiros	2	
Guardas noite	1	
» chave	1	1.648
Construcção		
0 4 1 0		
Chefes de Secção	2	
Ajudantes	4	
Administrador	1	Marine

		Num	ero
	Designação .	Parcial	Total
Auxiliares Feitores Machinistas Foguistas Chauffeurs Pedreiros Serventes		1 3 2 4 1 10 41	
Operarios.	Total	162	1.909

## Construcção

## Prolongamento do Ramal dos Agudos

No anno de 1926 se proseguiu na construcção do terceiro trecho deste prolongamento, de Duartina ás cabeceiras do rio Tibiricá, na extensão de 40 kilometros. Foram escavados 261,020 metros cubicos de terra, 161.439 de picarra, 36.984 de pedra solta e 57.429 de rocha, no total de 516.872 metros cubicos. Ficaram concluidas as obras d'arte deste trecho: 7 pontilhões em arco, sendo 2 de 3<sup>m</sup>.00 de vão, 5 de 2<sup>m</sup>,00; 1 pontilhão aberto de 5<sup>m</sup>,00; 74 boeiros de concreto de secção oval de 0<sup>m</sup>.80×1<sup>m</sup>.10 dos quaes 7 duplos, e 37 boeiros de concreto de 0,<sup>m</sup>.60 de diametro dos quaes 1 duplo. Em Outubro se comecaram a assentar os trilhos. Até meados do anno corrente concluir-se-ha o movimento de terra. o assentamento dos trilhos e a construcção dos edificios de duas principaes estações, podendo-se inaugurar os 40 kilometros de linha ainda em tempo de transportar a safra de café e de cereaes de 1927.

Ha tempos já se tinham feito os estudos do quarto trecho do prolongamento, entre as cabeceiras do rio Tibiriçá e o picadão que de Presidente Penna vai ter a Platina. Esse trecho, com a extensão de 33 kilometros, corre pelo divisor de aguas entre o rio Tibiriçá e o rio do Peixe, tem grandes alinhamentos rectos e curvas de grande raio. Em 1926 se fez a locação desses 33 kilometros, e se procedeu á .

abertura do picadão; em dezembro começaram a ser installadas ao longo deste trecho as turmas de movimento de terra que iam concluindo o serviço no trecho anterior, devendo no corrente anno ser atacado o serviço com intensidade.

### Linha de Barretos ao Rio Grande

A 14 de Julho de 1926 foi inaugurado o primeiro trecho deste prolongamento, até a estação de Alberto Moreira, na extensão de 17 kilometros.

Fez-se o lastramento a pedra britada de mais da metade do trecho inaugurado. Proseguiu-se no servico de preparação do leito da linha, que ficou feito na extensão de 47 kilometros, subindo a .... 110.000 metros cubicos o volume de terra excavada durante o anno alem dos 80.000 metros cubicos excavados em 1925. Iniciou-se a construcção dos edificios da segunda estação. Construiram-se duas passagens americanas, uma passagem inferior de 6m,00 de vão, um pontilhão em arco de 3m,00 de vão, e quatorze boeiros de concreto moldado de 0,m,80× 1<sup>m</sup>,10 e de 0<sup>m</sup>,60 de diametro; estão em andamento duas passagens inferiores de 3<sup>m</sup>,00 e uma de 2<sup>m</sup>,20. um pontilhão em arco de 3<sup>m</sup>,00 de vão, e uma ponte com quatro arcos de 5<sup>m</sup>.00. Assentou-se a linha até 20 kilometros alem da estação de Alberto Moreira e 37 de Barretos.

## Prolongamento do ramal de Santa Rita

Proseguiu-se em 1926 na construcção deste prolongamento, com a extensão de 12 kilometros a contar de Moema. Ficaram quasi concluidos o movimento de terra e a construcção das obras d'arte nos ultimos 3 kilometros contiguos á usina Vassununga. Foram desobstruidos os córtes e reconstruidos os aterros dos primeiros 9 kilometros, grandemente damnificados pelas chuvas de principios de 1926. Nos ultimos dias do anno estava-se procedendo ao assentamento dos trilhos dos ultimos 3 kilometros e iniciando a construcção das casas de turma e dos edificios da estação terminal.

### Melhoramentos da linha no ramal de Jahú

Continuou em 1926 o serviço de construcção das tres variantes que já estavam atacadas, tendo-se excavado: na de Campo Alegre 76.593 metros cubicos de terra; na de Aterrado 62.794 metros cubicos de terra, 3.682 de pigarra e 1.100 de rocha; na de Torrinha a Ventania 224.707 metros cubicos de terra e 1.770 de picarra. Foi também atacada a variante de Brotas onde se excavaram 68.402 metros cubicos de terra, 4.015 de pedra solta e 650 de rocha. Fizeram-se ainda mais tres pequenas modificações em outros pontos do ramal com o intuito de melhorar ainda mais as condições technicas da linha, tendo-se feito nessas tres pequenas modificações um movimento de terra de 15.523 metros cubicos, dos quaes 5.903 entre os kilometros 17 e 19. 3.320 entre os kilometros 19 e 21, e 6.300 entre os kilometros 26 e 27. O volume total excavado durante o anno nas 7 variantes do ramal de Jahú foi portanto de 432.496 metros cubicos de terra, 5.452 de picarra, 4.015 de pedra solta e 1.750 de rocha, ao todo 459.236 metros cubicos. Destes 86.000 foram removidos com excavadores mecanicos e os restantes pelos meios ordinarios. Foi concluida a construcção de um pontilhão de 2m,00 de vão e 11 metros de comprimento na variante de Aterrado, e construido na variante de Brotas um de 6 metros de vão e 50 metros de comprimento na parte em arco. Na variante de Torrinha a Ventania foram construidos 9 boeiros de concreto de 0m,80×1m,10 de diametro e 2 de 0<sup>m</sup>.60 de diametro. As tres pequenas variantes, entre os kilometros 17 e 19, 19 e 21, 26 e 27, e uma parte da variante de Campo Alegre já foram inauguradas tendo sido mudados para o leito dellas os trilhos, os dormentes e o lastro de pedra da linha antiga.

## Alargamento da bitola do ramal do Mogy-Guassú

Sendo os trilhos deste ramal de pequeno peso e já muito usados, a sua substituição se impunha. Por outro lado o ramal tem em certos trechos curvas de pequeno raio e grandes desenvolvimentos inuteis que augmentam sem nenhuma vantagem a distancia entre os pontos extremos. Havia pois toda a con-

veniencia em melhorar o traçado antes do assentamento dos novos trilhos.

O ramal do Mogy-Guassú lançado ao longo do rio deste nome é o prolongamento natural da linha tronco da Companhia Paulista que, de Jundiahy a Rincão, na extensão de 286 kilometros, goza já dos beneficios da bitola larga. A adopção desta bitola em todas as suas linhas ferreas importantes é a maior aspiração da Companhia Paulista que espera assim poder facilitar a exploração commercial das suas linhas e reduzir ao minimo as despesas de custeio do trafego dellas. O prolongamento da linha de bitola larga para alem de Rincão deverá naturalmente ser feito pelo valle do rio Mogy-Guassú, aproveitando-se a boa topographia dessa região. Feito o melhoramento do tracado e a substituição dos trilhos actuaes por outros mais pesados. o estabelecimento da bitola larga pouca cousa mais exigiria: apenas a substituição dos dormentes e o reforço das superstructuras das obras d'arte, aliaz tornado necessario mesmo para a bitola de 1<sup>m</sup>,00, 'em vista do grande peso das novas locomotivas desta bitola já em servico em outras linhas da Companhia Paulista. Resolveu-se pois o alargamento da bitola, cujo projecto foi submettido á approvação do Governo nos primeiros mezes do anno de 1926.

A extensão actual do ramal é de 92.711 metros. Destes, os 11.045 metros comprehendidos entre Rinção e Guatapará, são aproveitaveis para a bitola larga, a qual poderá ser estabelecida no proprio leito da linha actual. Nos 14,500 metros comprehendidos entre Passagem e Pontal também se póde assentar a linha de bitola larga no proprio leito da linha actual. Dos 66.806 metros de linha, entre Guatapará e Passagem, serão aproveitados para a bitola larga sete pequenos trechos com a extensão total de 7.351 metros. Nos 60.144 metros de linha restantes entre Guatapará e Passagem terá de ser completamente modificado o traçado. Entre Guatapará e Passagem, pois, foi projectada uma nova linha, aproveitando aquelles sete trechos da linha actual. Para esse projecto adoptou-se o criterio de reduzir o mais possivel o numero de curvas e o desenvolvimento dellas, e de encurtar o mais possivel o comprimento da linha. Para se obter esse

encurtamento foram transpostos por tangentes paralellas ao curso do rio os contrafortes normaes á direcção desse curso, em vez de se contornar esses contrafortes com curvas numerosas, de pequeno raio e grande desenvolvimento como se fez na linha actual. E' assim que entre Guatapará e Passagem a nova linha, aproveitando aquelles sete trechos da linha actual, terá apenas 60.144 metros em vez dos 66,806 metros da linha actual, offerecendo portanto sobre esta um encurtamento de 6.662 metros. Os 146 alinhamentos rectos e as 145 curvas da linha de bitola de 1<sup>m</sup>,00 serão na bitola larga substituidos por 18 alinhamentos rectos e 17 curvas. O desenvolvimento total destas de 23.361 metros que é na linha actual passará a ser apenas de 6.603 metros na nova linha. Das 145 curvas da linha actualmente em trafego 103 tem menos de 286 metros de raio, ao passo que das 17 do novo tracado 2 tem 301m,61 de raio, 1 tem 399m,78, 2 tem 505m,58, 10 tem 701<sup>m</sup>,60, e 2 tem 799<sup>m</sup>,50 de raio. Para o novo tracado poder transpor em linha recta os contrafortes e os valles normaes á direcção geral do rio, foi adoptada a declividade maxima de 18 millimetros por metros. A declividade maxima de 1.8 % que é corrente nas novas linhas de bitola larga da Companhia Paulista foi na nova linha de Guatapará a Passagem empregada em rampas curtas; a mais comprida destas rampas tem apenas 1.700 metros de extensão.

Entre Rincão e Guatapará e entre Passagem e Pontal será aproveitado o leito actual com todas as obras d'arte, edificios, cercas e linha telegraphica, tendo-se apenas de substituir a superstructura da linha e as vigas das obras d'arte abertas. Tendo em vista as necessidades crescentes do trafego que exigirão o emprego de locomotivas pesadas, adoptar-se-á para o ramal do Mogy-Guassú o trilho de 39.7 kilos por metro.

Em 1926 se trabalhou activamente não só na construcção das variantes para melhoramento do traçado, como tambem na substituição dos trilhos e dos dormentes dos trechos do ramal em que é aproveitada a linha actual. N'aquellas variantes foram excavados 365.918 metros cubicos de terra que representam 60 % do volume total de terra a escavar;

foram construidos um pontilhão em arco de 6 metros de vão, um pontilhão com dois arcos de 3 metros, quatro pontilhões em arco de 3 metros, cinco pontilhões abertos de 3<sup>m</sup>,00 e dois de 2<sup>m</sup>,00, onze boeiros de concreto de 0<sup>m</sup>,80×1<sup>m</sup>,10 e doze de 0<sup>m</sup>,60 de diametro; foram tambem feitos augmentos de alvenaria nos encontros de cinco obras situadas nos trechos da linha actual a aproveitar para a bitola larga.

## Alargamento da bitola das linhas até Barretos e o Rio Grande

grande desenvolvimento economico das zonas servidas pelas linhas da Companhia Paulista, acarretando a necessidade de se transportarem grandes massas de mercadorias de importação e de exportação veio tornar evidente a imperfeição de · muitos trechos dessas linhas ferreas. E' assim que em muitos desses trechos, de más condições technicas, o transporte se torna extremamente oneroso e difficil de se fazer. A Companhia Paulista tem procurado corrigir a imperfeição do traçado de sua rêde ferroviaria para as novas linhas que construe, quer modificando as linhas existentes, quer adoptando bôas condições technicas para lhes melhorar o traçado, como já fez entre Rio Claro e Rincão, e está fazendo no ramal do Jahú e no ramal do Mogy Guassú.

Um dos trechos em que mais se fazem sentir as consequencias do máo traçado é o de Rineão a Bebedouro. Partindo de Rineão, nas visinhanças da varzea do Mogy Guassú, a linha vai ter a Bebedouro, a margem do ribeirão Retiro affluente do rio Pardo, depois de galgar a serra de Jaboticabal, atravessando alem dessa serra alguns valles secundarios muito accidentados, com grande prejuizo para as condições technicas, quer em planta quer em perfil. O melhoramento desse traçado offerece grandes difficuldades: ter-se-á de construir linha nova em quasi toda a sua extensão; essa linha nova terá grande m vimento de terra e não poderá offerecer as condições technicas que seriam para desejar, devido ao accidentado do terreno.

Ha porém uma solução que resolve radicalmente o problema do aperfeiçoamento das linhas da

Companhia Paulista entre Rinção e Bebedouro, e é estabelecer-se a linha tronco pelo ramal do Mogy Guassú de Rinção a Passagem, ligando-se Passagem a Bebedouro. Esta ligação já está feita pela Estrada de Ferro São Paulo Govaz, Melhorado como está sendo o traçado do ramal do Mogy Guassú para alargamento da sua bitola, e adoptada para linha tronco, com as modificações de que precisar, a actual linha de Passagem a Bebedouro, ter-se-á uma nova linha de Rincão a Bebedouro praticamente em nivel, correndo ao longo do rio Mogy Guassú e transpondo apenas o valle do ribeirão da Areia nas proximidades de Bebedouro, e que substituirá com enorme vantagem para o custo dos transportes a actual linha de más condições technicas passando por Jaboticabal.

Estabelecida então a nova linha tronco com excellentes condições technicas entre Rinção e Bebedouro por Passagem, e tendo a linha de Bebedouro a Barretos tambem boas condições technicas, haverá toda a conveniencia em alargar-se já a bitola das linhas a partir de Passagem e até Barretos. O grande incremento tomado pela exportação de gado em pé e de madeira em tóras, e o grande augmento havido na importação tornaram as linhas da Paulista alem de Rincão as de trafego mais intenso entre as linhas de bitola de 1m.00 deste Estado. O melhoramento indicado para essas linhas é o alargamento da bitola que, fazendo com que praticamente se supprima a baldeação em Rincão, virá facilitar extraordinariamente os transportes. Se se compulsar a estatistica do movimento das estações entre Rincão e Bebedouro exclusive, e entre Bebedouro e Barretos inclusive, verificar-se-á que approximadamente tres quartos do movimento total pertencem a estas ultimas.

Ora essa grande massa de mercadorias pertencentes ás estações de Bebedouro para alem e que é cerca de tres quartas partes do total baldeado em Rincão, tem de percorrer em toda a sua extensão a linha de Rincão a Bebedouro com tão más condições technicas. Alargando a bitola entre Passagem e Bebedouro ella passará a transitar pela nova linha de bitola larga, ficando a linha actual de bitola de 1m,00 entre Rincão e Bebedouro desti-

nada ao pequeno trafego regional. Desviada para a futura linha de bitola larga o movimento das estações alem de Bebedouro, o numero de toneladaskilometro da actual linha de bitola de 1<sup>m</sup>.00 entre Rinção e Bebedouro ficará reduzido apenas um setimo do que é hoje, ao passo que os seis setimos restantes ficarão para a nova linha de bitola larga onde elles custarão muito menos pelas boas condições technicas que vai ter essa linha. O alargamento pois da bitola das linhas da Companhia Paulista de Bebedouro em diante, ligando-se Bebedouro a Passagem, é uma medida que se impunha. A Companhia Paulista adquiriu então as linhas da Companhia Ferroviaria São Paulo Goyaz situadas a léste de Bebedouro e fez estudar o alargamento da bitola de Passagem a Barretos e ao rio Grande.

Pela linha actual de bitola de 1<sup>m</sup>.00 ha entre Passagem e Barretos 99.208 metros de linha principal, dos quaes 43.039 metros de Passagem a um ponto um pouco alem de Bebedouro e 56.169 desse ponto a Barretos. Dessa linha actual servem para a bitola larga 67.034 metros, dos quaes 26.020 metros entre Passagem e Bebedouro e 41.014 metros entre Bebedouro e Barretos, Para alargamento da bitola da extensão restante de linha é preciso modificar-se o tracado. Foram então estudadas e locadas onze variantes, sendo duas entre Passagem e Bebedouro com 12.472 metros de extensão total e sete entre Bebedouro e Barretos com 13.694 metros de extensão total. Essas variantes sommain então ao todo 26.166 metros de extensão, alem de 2.000 metros de linha a ser construida ao lado da linha actual da Companhia Paulista aquem de Bebedouro, e de 474 metros de linha actual a aproveitar para a bitola larga na explanada de Bebedouro antes do cruzamento da antiga linha da São Paulo Goyaz pouco alem de Bebedouro. A nova linha de bitola larga de Passagem a Barretos ficará pois com 95.674 metros. Esses 95.674 metros de linha de bitola larga vão substituir os actuaes ... 99.208 metros de linha existentes entre Passagem e Barretos, havendo portanto um encurtamento total de 3.534 metros, a obter pela construcção das onze variantes para melhoramento do traçado.

Se considerarmos as distancias a que ficarão de Rincão pela nova linha as estações de Bebedouro e Barretos, verificaremos que o encurtamento em relação á actual linha por Jaboticabal é ainda maior. Barretos dista de Rincão pela linha por Jaboticabal 173.426 metros, e pela linha por Passagem 177.419 metros. Esta porem soffrerá um encurtamento de 3.534 metros entre Passagem e Barretos, e um de 6.662 metros entre Passagem e Rinção depois de concluido o alargamento da bitola já em execução, no total de 10.196 metros. Deste modo a distancia de Barretos a Rincão pela nova linha de bitola larga ficará reduzida a 167.223 metros, contra os 173.426 metros da linha por Jaboticabal, sobre a qual offerecerá um encurtamento definitivo de 6.203 metros. Para Bebedouro, o encurtamento que offerece a nova linha de bitola larga sobre a linha actual por Jaboticabal é de ... 4.738 metros.

As variantes foram projectadas com o raio minimo de 301<sup>m</sup>,61, e a rampa maxima de 1.8 %, elevada para uma apenas das variantes a 2 %.

A rampa maxima nos trechos da linha actual a aproveitar para a bitola larga é de 2 %; essa rampa só é empregada entre Bebedouro e Barretos, pois que entre Passagem e Barretos a declividade maxima é, como na nova linha de Passagem a Rincão, de 1.8 %.

A partir de Barretos até o rio Grande, o traçado tem excellentes condições technicas, bastando para o alargamento da bitola apenas substituir os trilhos e os dormentes.

No alargamento da bitola entre Passagem e o rio Grande serão empregados trilhos de 39.7 kilos por metro, iguaes aos do ramal do Mogy-Guassú.

Nos primeiros dias deste anno foram atacados com intensidade os serviços não só de movimento de terra e obras d'arte das variantes, como tambem de substituição de trilhos e dormentes.

Jundiahy, 20 de Maio de 1927.

## bocomoção

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

Illmo. Snr. Dr. Inspector Geral.

Venho passar ás mãos de V. S. o relatorio da Divisão da Locomoção, referente ao anno de 1926.

Com estima e consideração

De V. S. Att.º Vndor.

J. Cintra,

<sup>6</sup> Chefe da Locomoção, interino.

## LOCOMOÇÃO

I

## Material rodante

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de Dezembro de 1926.

Designação	Secção  Bitola de 1 m.60		R. Claro  Bitola de	TOTAL
Locomotivas electricas	27			27
Carro da Directoria	81	9	86	176
Carros de Inspecção	2		$\begin{bmatrix} 1\\2 \end{bmatrix}$	4
para pagamentos.	1		2	3
a dormitorios especiaes	1		2	3
para passageiros.	8		13	21
» reservados	1		2	3
reservados para doentes	3	18-		3
» » presos	1		1	2
» funebres	1	-	2	3
restaurantes	8	11 -	5	13
» (Cozinha:	2	-		2
de Luxo	8		3	11
> > 1a. classe	27	2	30	59
Carro de 1ª. classe especial	1	_		_1
Carros de 2ª. classe	20	5	28	53
» mixtos	16	5	23	44
» de bagagem	36	3	28	67
o correio	5		8	-13
Carro para conducção de pessoal em ser-				
viço	2		1	1
Carros frigorificos para leite	2	_		2
» para animaes de raça	3	1 1	2	2 5
Automoveis	3		1	4
Guindastes a mão (rodante)	3		2	5
> vapor	8		3	11
Carretões para transporte de locomotivas				11
a vapor	3			3
Carretão para transporte de locomotivas				
electricas	1	_	-	1
Vagões de soccorro	6	_	5	11
diversos	2.926	65	1.742	4,733

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

Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60 { Encostadas e   Numeração antiga: 1, 2, 5, 6 e 8 desmontadas:   Nova numeração: 16	5
Vendidas Nova numeração: 9, 10 11 e 19	2 4
Total	12
Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60 — Vendidas: — 3 e 4	2
Bitola de 1 <sup>m</sup> 00 — Vendidas: 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	
Total	37
Total Geral	51

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

Mostram os quadros seguintes o material de tracção e rodante adquirido, construido, reconstruido, e transformado, em 1926:

## Augmento de material

(Material adquirido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Locomotivas electricas Locomotivas a vapôr	6	12	6 12

## (Material construido)

Carros dormitorios para passageiros	$-\frac{2}{7}$	= = = = = = = = = = = = = = = = = = = =	3 - 2 -	3 2 2 7 61
Carros de 1ª. classe	7		2	2 2 7
; 2a,	7			7
bagagem				7
Gaiolas, de 30.000 kilos, para gado em pé		<u> </u>	29	61
Gaiolas, de 30.000 kilos, para gado em pé	32	_	29	61
Vagões rasos, de 30.000 kilos, de aco	32	_	29	61
de aco				
de aco		1		
1 00 000 1:1-	-	_	92	92
Vagões rasos, de 30.000 kilos,				
plataforma			85	85
Vagões rasos, de 40.000 kilos,		1 3		
plataforma	50	- 1		50
Vagões rasos, de 40.000	122			122
cobertos, de 20.000 kilos				
de soccorro	-	<u>-</u>	1	1
Vagões cobertos, de 30.000 kilos	8	-	10	18
Guindaste a mão, rodante	1	_		1

## (Material reconstruido)

DESIGNAÇÃO	Bitola 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola 0m,60	Bitola 1m,00	Total
Vagões cobertos, simples , , duplos , , rasos, simples , duplos Gaiolas para gado, simples , , , duplas Vagões para lenha (engradados)	6 1 5 — — — 3	6 -	2 1 8 3 2 3	8 2 13 9 2 3 3

## Material Transformado

DESIGNAÇÃO	. Bitola 1m,60	Bitola 0m,60	Bitola 1m,00	Total
Carro de 1.ª classe em carro				
composto		1		1
Vagões abertos simples em me-				
sas para caixas frigorificas .	4		- 1	- 4
Vagões abertos simples em engradados para lenha	-	1 - 1	3	3
Vagões cobertos simples em me-	- 10			
sas para caixas frigorificas .	5	-	-	5
Vagões cobertos simples em	1			1
abertos simples	1			1
composto		-	1	1 -
Vagão coberto duplo em vagão				
_ da "Cooperativa"	1	. —		1
Engradado para lenha em mesa	1			1
para caixa frigorifica Engradados para lenha em ten-	1	-		1
ders de locomotivas de ma-				1
nobras	2	-		2
		h		-

## Material rodante e de tracção

A contar de 1907 foi comprado ou construido nas officinas de Jundiahy e Rio Claro, o seguinte material:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Communs a ambas as bitolas	de
Locomotivas a vapôr	24	65		4
electricas	27			-
Carros diversos	108	34		
para bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	-	59	114	12 E
Carros de bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 transformados		90	14	
para bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	2	_	-	
Carros de bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 transformados				
para bitola de 0 <sup>m</sup> ,60				. 8
Vagões diversos	1.401	1.019	-	17
Vagões frigorificos e para materiaes (es-	79	50		
trados)		- 30	60	
Caixas para vagões "Cooperativa"		_	3	
Caixas moveis abertas para transporte				
de materiaes	-		100	
Caixa movel fechada para transporte de			-	
materiaes	_		1	
Trafego	2	1	1	
Trafego	4	1		
Linha	1	1	-	_
Caixa movel de ferro para transporte de				
materiaes	-		1	
Carretões para transporte de locomotivas		1		
a vapôr	3	-		_
electricas	1	_	_	-
Guindastes a vapôr	8	. 3		
Guindaste a mão, rodante	1	_		

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1917 até Dezembro de 1926, com as differenças verificadas de anno para anno:

SOF	Bitola	Bitola	MODAT	Bitola	TOTAL	DIFFER	ENÇA
ANNO	de 1 <sup>m</sup> ,60	de 0m,60	TOTAL	de 1m,00	GERAL	Mais	Menos
1926	6.425.985	207.375	6.633.360	4.295.904	10.929.264	57.829	
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	5.654.784	10.544.033	868.541	- 7
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		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	-

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1926, é discriminado em seguida, em confronto com 1925, 1924, 1923 e 1922.

				Sec	ção	Secção Paulista	ta				S	Secção Rio Claro	Rio	Clare	
DESCRIPÇÃO		Bitola	Bitola de 1m,60	09'ш			Bitola	Bitola de 0m,60	09' m			Bitola	Bitola de 1m,00	00'ш	
	1926	1926 1925 1924 1928 1922 1926 1925 1924 1928 1922 1926 1925 1924 1923 1922	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
Em bom estado.	70	46	48	. 00	57	6	1	9	9	-	21	36	41	35	30
Em regular estado	49		49		32		00	က	2		28			22	31
Em reparação	4	9	5	00	00		-	1	+(	-	2		ಬ	9	10
Total	.108	.108 102	102	26	97	6	6	60	6	6	98	74	02	89	99
Total	.108	102	102			6	6	6	6	6	~	98	74	74	74 70

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

## TRACÇÃO

# Percurso das Locomotivas

Foi de 10.929.264 kilometros o percurso das locomotivas em 1926. A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

A TORTO	1	An	SER	SERVIÇO DO	TRAFEG	EGO		Serviço da Linha	TOTAL,
BILOLA	Annos		T	TRENS DE			Manobras	Trens	por
DE	da	Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorificos	Serviços	reservas	de lastro	BITOLA
	1926	1.935.828			96.762	241.181	2.238.669	9.131	125.
lm,60	1924	1.641.415		1,709,993	84.703	216.363	1.948.100	4.780	722.
	1923	1.695.672	131.632 159.524	1.662.397	130.149	163.058 184.457	2.008.022	69.379 99.236	5.860.309
	1926 1925		9.800	14.428	- de	45.265		11.391	
) 09'm0	1924 1923 1922	51.081 52.114 52.522	10.222	11.088 10.119 8.162		37.660 5.020 9.670	51.952 32.547 38.177	2.712 900 88	164.715 110.948 118.839
	1926 1925	1.367.445	105.327	907.328				82.169	295.
1m,00	1924 1923 1922	1.253.342 1.258.828 1.181.009	95.219 190.626 224.907	794.053 800.937 1.438.661	475.406 471.087 391.705	229.136 182.279 232.641	936.106 906.088 1.280.741	54.965 24.071 52.860	3.838.227 3.833.916 4.802.524
Total geral	1926 1925 1924	3.356.367 3.203.608 2.945.838		2.700.279 2.923.292 9.515.134	444.571	603.625 618.260 489.159	3.426.083 3.389.865	64.128	10.929.264 10.871.435
	1923	3.006.614 2.594.186	332.506 394.651	473.			946. 155.	94.350 152.184	9.805.173 9.997.910

No quadro abaixo vai designada a existencia de locomotivas e sua utilização em 1926, 1924, 1928 e 1922.

PERCURSO			4	10 11	E KO	य	Tro	NUMERO DE LOCOMOTIVA	TOI	TAV	2			10
000000				-	Д	TI	ITOLA	D	Э					
		1,,60				0	0,000					11,00	0	
1926	6 1925	1924	1923	1922	1956	1925	1924 1928	1923	1992	1926	1925		1924 1928	1922
Não utilizadas ,			1	1	-	ŀ	1	_		1	1		1	1
1 3	-	1		1	1	1	i	-	1	-	!	-1		1
* 10.000	-	က	-	1	1	_	-	က	භ	1	-	1	4	į
, 20.		03		4	67	27	4	œ	22	-	01	i	1	1
*, 000	9		ಞ	2	9	9	က	67	က	9	က	4	-	က
» 40.000 °			15	15	manna.	1	-	-	1	14	2	2	က	ෆ
^			=	23	ł	1	+	1	1.	21	133	14	12	13
Superior * 50.000 * 83			89	48	-	1	1	1	1	44	20	45	48	47
Total 108	3 102	102	26	97	6	6	6	6	6	86	74	02	89	99
		-												

O numero de locomotivas, cujo percurso foi superior a 50.000 kilometros, consta do quadro abaixo, em confronto com os annos de 1925, 1924, 1923 e 1922.

1, 17	Bl	TOLA I	DE		1926	1925	1924	1923	1922
1 <sup>m</sup> ,60 1 <sup>m</sup> ,00					83	80 50	60 45	68 48	48 47
		Total			127	130	105	116	95

Os maiores percursos, em 1926, couberam ás locomotivas:

$N.^{o}$	202	(electrica)	da	bitola	de	1,60	que	percorreu	112.791	kilometros.
2.2	48	(a vapor)	27	22	22	1,60	77	72	98.195	77
22	2	, , ,	72	,,,	22	0,60	22	77	35.852	77
22	102		2.2	22	22	1.00	22	27	92.616	22

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	1926	1925	1924	1923	1922
Secção Paulista Bitola de 1m,60					
Locomotivas dos trens de pas- sageiros (a vapor) Locomotivas dos trens de pas-	68.826	68.872	52.150	50.395	53.843
sageiros (electricas) Locomotivas dos trens de car-			56.442		38.325
gas (a vapor)				43.106 38.923	
Bitola de 0m,60			-		*****
Locomotivas dos trens de pas- sageiros	17.698			14.310	
Secção Rio Claro	13.480	12.352	10.280	5.290	6.636
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00					
Locomotivas dos trens de pas- sageiros		50.238	56.970	57.219	59.050
gas	37.030	45.743	40.867	45.108	47.664

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

DESIGNAÇÃO  Quantidade Importancia em Importancia em Importancia	ARVÃO LE Quantidade em m³	LE Quantidade em m³	단	I I	NHA Importancia	LUBRIFI Quantidade	LUBRIFICANTES  Luantidade  em,  lttros	EST Quantidade em kilos	ESTOPA	
BITOLAS DE 1m,60 e 0m,60 Locomotivas . Vehiculos	DE m,60	51.179.910	51.179.910 4.189.057\$830	275.201	2.592:58 *\$120   159.748,75   73.610,75		176:756\$087 71:241\$498	67.488,50 1.422,00	101:462\$195 2:121\$530	
Total .		51.179.910	4.189:057\$830	275.201	2.592:581\$120	233.359,50	247:997\$585	68.910,50	103.583\$725	
BITOLA DE.										
Locomotivas . Vehiculos .		4.972 078	177:042\$060	503.212	503.212 4.754:760\$980 124.609,75 144:623\$405 51.552,00 50:437\$870	124.609,75	144:623\$405 50:437\$870	37.111,00 2.043.00	55:637\$490	
Total .		4.972.078	177:042\$060	503.212	503.212 4.754:760\$980 176.161,75 195:061\$275	176.161,75	195:061\$275	39.154,00	58:704\$890	
Total geral.		56.151.988	56,151,988 4.366,099\$890	778.413	778.413 7.347.342\$100 409.521,25 443.058\$860 108.064,50 162.288\$615	409.521,25	443:058\$860	108.064,50	162:288\$615	

Os quadros abaixo mostram o consumo de material, por typo de locomotiva, nas linhas de bitola 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		Consu	mo kilo	metrico	médio
DAS	TYPO	Carvão	Lenha	Lubrifi-	Estopa
LOCOMOTIVAS		em	em	cantes	em
LOCOMOTIVAS		kgs.	m/3	litros	kgs.
1 a 6	Passageiros	16,154	0,015	0,031	0,011
7	Manobras	0,135		0,013	0,008
8,38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	10,527	0,028	0,010	0,009
12 a 15	Mixtas	5,931	0,054	0,014	0,009
17 e 18	Cargas	8,352		0,013	0.009
20 e 21		4,458		0,013	0,009
22	Passageiros	6,397		0,030	0,011
23	Manobras		0,100	0,013	0,010
24 a 26	Passageiros	5,956		0,025	0,010
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	7,653		0,027	0,009
30 a 32	Manobras	1,912		0,013	0,008
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	22,425	0,094	0,033	0,012
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	0,907	0,089	0,011	0,008
58 a 63	Cargas	12,333	0,151	0,027	0,011
68 e 69	Passageiros	18,360	0,028	0,031	0,012
70 e 71	"	16,578	0,017	0,030	0,011
72° a 77	,,	27,774	0,019	0,030	0,011
78 e 79	Manobras	3,976	0,082	0,013	0,009
80 a 82	Cargas	23,463	0,118	0,032	0,012
90 a 93	Passageiros	21,216	0,019	0,038	0,011
200 a 203 (Electricas)	,,	-		0,024	0,009
204 a 211 ,,	Cargas	-		0,012	0,009
212,213 e 216 ,,	Passageiros	-		0,025	0,009
214 e 215 ,,	Cargas	-		0,028	0,010
217 ,,	Passageiros		_	0,029	0,008
300 a 308 ,,	Manobras			0,018	0,011
				,	

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

1	e 2 e 5	a 11	Mixtas	0,157	0,059	0,017	0,009
---	---------	------	--------	-------	-------	-------	-------

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

NUMERO		Consu	mo kild	metrico	médio
DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Carvão em . kgs.	Lenha em m/3	Lubrifi- cantes em litros	Estopa em kgs.
1 e 2 22 26 27, 30, 35, 37, 38 e 40 31 a 34 e 41 a 53 54 a 59 60 a 62 63 a 66 70 a 73 74 a 80 81 a 83 84 a 87 89 e 90 (Mallet) 91 a 96 100 a 103 104 a 119	Cargas Passageiros Cargas Manobras Passageiros Mixtas Manobras Passageiros Cargas	1,038 0,181 0,117 1,561 0,156 0,110 1,679 2,036 1,823 2,445 0,024 0,752 6,686 2,947 2,395	0,160 0,040 0,093 0,076 0,172 0,064 0,121 0,096 0,109 0,108 0,109 0,212 0,168 0,111 0,166	0,027 0,021 0,030 0,025 0,026 0,013 0,023 0,026 0,026 0,026 0,026 0,025 0,035 0,035 0,035	0,010 0,009 0,008 0,009 0,008 0,008 0,008 0,010 0,008 0,012 0,007 0,009 0,009

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

	Bitolas de 1 <sup>m</sup> ,6	0 e 0, <sup>m</sup> 60	Bitola de	1 <sup>m</sup> ,00	TOTA	L
Annos	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro	Lenha · em m/3	Por 100 locom. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro
1922 1923 1924 1925 1926	609.235,25 768.588,11 802.413,65 874.563,90 684.540,28	13,44 14,64 15,67 15,62 13,41	466.312,75 433.510,71 460.886,31 531.923,28 542.988,62	9,71 11,31 12,01 12,80 12,64	1.075.548,00 1.202.098,82 1.263.299,96 1.406.487,18 1.227.628,90	11,52 13,24 14,11 14,42 13,06

 $\rm NOTA:-O$  carvão consumido neste ultimo quinquennio foi considerado no quadro acima na base de 8 m/2 de lenha por tonelada.

## Lubrificantes para locomotivas

(Electrica e a vapor)

	Bitolas de 1 <sup>m</sup> ,60	e 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1	.m,00	TOTA	L
Annos	Quantidade em litros	Por 100 lockm.	Quantidade em	Por 100 lockm.	Quantidade em litros	Por 100 lockm.
1922 1923 1924 1925 1926	144.080,50 138.965,00 156.583,19 162.513,00 159.748,75	2,77 2,33 2,66 2,42 2,41	96.239,75 80.573,25 86.278,41 100.671,00 124.609,75	2,00 2,10 2,25 2,42 2,90	240.320,25 219.538,25 242.861,60 263.184,00 284.358,50	2,40 2,24 2,50 2,42 2,60

## Estopa consumida nas locomotivas

(Electrica e a vapor)

	Bitolas de 1 <sup>m</sup> .60	e 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de	lm,00	TOTA	L
Annos	Quantidade	Por 100	Quantidade	Por 100	Quantidade	Por 100
	em kgs.	lockm.	em kgs.	Iockm.	em kgs.	lockm.
1922 1923 1924 1925	28.489,50	0,55	31.599,50	0,66	60.089,00	0,60
	44.978,00	0,75	22.887,50	0,60	67.765,50	0,69
	58.720,00	1,00	21.926,50	0,57	80.646,50	0,83
	68.954,00	1,03	26.977,50	0,65	95.931,50	0,87
	67.488,50	1,02	37.111,00	0,86	104.599,50	0,96

Os preços médios de material, por secção de linha, foram os seguintes em 1926, comparados com 1922 a 1925.

## Secção Paulista

		Sitolas d	le 1m,60	de im,60 e 0m,60		Compa	omparação	so mos	com os annos de
Material	1926	1925	1924	1923	1992	1925	1924	1923	1922
Carvão — tonelada Lenha — m/3 Oleos — litro Estopa — kilogramma .	81\$850 9\$421 1\$063 1\$503	104\$338 9\$320 1\$228 1\$590	103\$695 8\$763 \$837 1\$467	145\$777 7\$564 \$946 1\$000	201\$270 6\$960 1\$142 \$844	22. 	\$658 \$658 \$226 \$036 \$1	- 63\$927 + 1\$857 + \$117 + \$503	- 119\$420 - 2\$461 + \$079 + \$659

# Secção Rio Claro

		Bitola	la de Im,00	00'"		Compa	omparação	com os annos	annos de
Materiai	1926	1925	1924	1923	1922	1925	1924	1928	1922
Carvao — tonelada	90\$000 9\$449 1\$107 1\$499	103\$170 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	- 13\$170 — 1 \$141 + \$103 + \$091 +	- 12\$072 + \$824 + \$302 + \$007	- 57\$089 + 1\$809 + \$132 + \$476	1048000 + 28634 - 8089 + 8657

As despezas de conducção de trens, em todas as linhas, na tracção a vapor, em 1926, 1925, 1924 e 1923, vão discriminadas em seguida:

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	19	26	19	25	19	24	19	23
Machinistas e foguistas  Limpadores  Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material de tracção  Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba  Pessoal de outras repartições que tambem trabalhou para esta verba  Total  Menos: — Serviços feitos por conta de outras verbas  Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições.  Collocação de grell as, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço  Lubrificação de vehículos  Total	428:266\$100 1.514:126\$630 171:736\$450 22:753\$830 5.273:183\$410 364:519\$790	4.908:663\$620 182:473\$620 8:761\$800 171:725\$170 5.271:624\$210	2.859:503\$400 421:986\$300 1.456:226\$790 151:480\$400 19:856\$460 4.909:053\$350 360:856\$860	4.548:196\$490 204:427\$050 10:845\$900 172:605\$410 4.936:074\$850	2.419:725\$050 388:814\$340 1.183:714\$080 150:201\$120 55:832\$680 4.198:287\$270 294:865\$150	3,903:422\$120 131:861\$180 5:863\$000 150:009\$100 4.191:155\$400	2.081:500\$520 215:838\$150 891:128\$300 109:406\$900 45:075\$660 3.342:949\$530 237:510\$515	3.105:439\$015 83.248\$500 1:451\$900 122:828\$760 3.312:968\$175

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923
Carvão Lenha Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehículos Estopa Materiaes gastos em reparação e custeio de caixas d'agua, encanamentos e accessorios Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxeta, vidros indicadores, pharóes, enchimento para caixas, lan de Berlim, etc.  Total	4.366:099\$890 6.713:672\$140 421:121\$152 129:607\$245 201:188\$790 818:156\$313 12.649:845\$530	8.553:756\$200 6.454:698\$263 410:404\$107 128:440\$610 189:383\$565 676:148\$348 16.412:831\$093	6.553:545\$275 6.246:084\$883 259:325\$679 102:100\$767 166:852\$570 721:816\$961 14.049:726\$135	9.186:309\$397 5.053:384\$372 265:240\$860 57:972\$469 73:012\$900 460:591\$813

1 11 1

## Despeza da conducção de trens (Tracção electrica e a vapor)

Estas despezas attingiram em 1926, á importancia de 19.923:495\$150, cujas varias parcellas discriminamos a seguir, comparando-as com as de 1925, 1924, 1923 e 1922.

	ANNO DE	1926	ANNO	DE 1925	ANNO DE	E 1924	ANNO DE	1923	ANNO DE	E 1922
DESIGNAÇÃO	Importancia	Porcentagem da despeza total	Importance	Porcentagem da despeza total	Importancia	Porcentagem da despeza total	Importancia	Porcentagem via despeza total	Importancia	Porcentagem da despeza total
Estopa . Materiaes para abastecimento d'agua Materiaes diversos, grelhas, gaxetas, guarda-fogo, vi-	151:455\$245 201:188 <b>\$7</b> 90	0,760 % 1,010 %				0,596 % 0,866 %		0,332 % 0,378 %		0,388 % 0,670 %
dros de indicadores, pharóes, enchimento, etc. Lubrificantes para locomotivas e vehiculos Combustivel Linha de transmissão de energia Sub-estações Linha de contacto	955:865\$411 448:352\$604 11.079:772\$030 8:025\$300 10:878\$370 9:780\$480	4,798 % 2,250 % 55,612 % 0,040 % 0,055 % 0,049 %	435:328\$49	1,903 % 3 65,602 % 0 0,023 % 0 0,087 %	279:506\$188 12.799:630\$158 3:275\$150 31:348\$130	4,063 % 1,450 % 66,427 % 0,017 % 0,163 % 0,006 %	3:123\$210 14:670\$430	2,685 % 1,471 % 73,695 % 0,016 % 0,076 % 0,021 %	329:603\$594 7.471:644\$040 260\$640 4:303\$460	3,432 % 2,769 % 62,773 % 0,002 % 0,036 % 0,351 %
Total	12.865:318\$230	64,574 %	16.624:886\$71	72,667 %	14.179:581\$780	73,588 %	15.201:787\$810	78,674 %	8.382:084\$470	70,421 %
Contas (Energia electrica e diversos)	879:056\$810	4,412 %	661:388 <b>\$7</b> 0	2,891 %	421:499\$870	2,188 %	395:623\$800	2,048 %	277:293\$600	2,330 %
Total	13.744:375\$040	68,986 %	17.286:275\$41	75,558 %	14.601:081\$650	75,776 %	15.597:411\$610	80,722 %	8.659:378\$070	72,751 %
Pessoal	6.179:120\$110	31,014 %	5.591:796\$87	24,442 %	4:667:750\$090	24,224 %	3.725:112\$395	19,278 %		27,249 %
Total geral	19.923:495\$150	100,000 %	22.878:072\$2	100,000 %	19.268:831\$740	100,000 %	19.322:524\$005			

No quadro seguinte mostramos as despezas do pessoal da Tracção, em todas as linhas, nos annos de 1926, 1925, 1924, 1923, e 1922.

(Tracção a vapôr e electrica)

Em todas as linhas	1926	1925	1924	1923	1922
Machinistas Foguistas Limpadores	2.127:323\$400 1.445:892\$400 502:939\$300	1,914:178\$400 1,277:450\$200 461:934\$600	1,560;796\$770 1,071;986\$550 420;035\$510	1.335:164\$340 915:322\$770 236:153\$810	1.265:813\$940 883:078\$760 189:208\$310
Outros empregados, taes como chefes e en- carregados de depositos, carvoeiros, lenhei- ros hombairos fisosos de lasta.					
Soal para conservação do material de tracção Possool das efficientes en conservação do material de tracção	1.673:975\$300	1.582:940\$570	1.265:009\$210	946:953\$570	859:763\$680
verba	171:736\$450	151:480\$400	150:201\$120	109:406\$900	69:182\$270
para esta verba	22:753\$830	19.856\$460	55:832\$680	45:075\$660	31:145\$180
Menos Servines feites nor conte de curtos	5.944:620\$680	5.407:840\$630	4.523:861\$840	3.588:077\$050	3.298:192\$140
	364:519\$790	360:856\$860	294:865\$150	237:510\$515	320:411\$940
Total	5.580:100\$890	5.046:983\$770	4.228:996\$690	3,350,566\$535	2.977:780\$200
seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições	182.473\$620	204:427\$050	131:861\$180	83:248\$500	58:243\$700
Lubrificação de vehiculos	8:761\$800	10:845\$900	5:863\$000	1:451\$900	104:655\$340
Linha de transmissão de energia Sub-estações	42:933\$880 124:932\$120 50:192\$630	26;983\$500 91:622\$890 20:328\$350	19:089\$080 81:755\$660 32:195\$380	31:498#910 64:676\$430 52:841#360	4:079\$210 31:635\$260 53:559\$020
Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (contas)	18:000\$000	18:000\$000	18:000\$000	18:000\$000	13:500\$000
Total	6.179:120\$110	5.591:796\$870	5.591:796\$870 ,4.667:750\$090	3.725:112\$395	3.243:452\$730

95

## Carros

As despezas com a reparação e conservação de carros, em todas as linhas, importaram em 1926, em 1.544:123\$670. Damos uma comparação dessas com os annos de 1922 a 1925.

	22	\$350	£783		\$133
1	Com 1922	903.434\$420  845.912\$810  606.695\$970  437.873\$860 -  69.995\$210 -  12.473\$600 + 226.743\$240 +  895.565\$350 +  695.995%350 +  695.99	543:1958980 675:0058677 - 433:0948870 - 413:4118390 + 167:4888480 + 35:6788783	. 1	$\textbf{Total.}  \textbf{.1.514:123\$670} \ 2.047:213\$750 \ 1.970:155\$860 \ 1.149:891\$950 1:112:879\$537 \ -503:090\$080 \ -426:032\$190 \ +394:231\$720 \ +431:244\$133 \ -426:032\$190 \ +394:231\$720 \ +431:244\$133 \ -426:032\$190 \ +394:231\$720 \ +431:244\$133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +394:2318720 \ +431:2448133 \ -426:0328190 \ +331:2448133 \ -426:0328190 \ +331:2448133 \ -426:0328190 \ +331:2448133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328180 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:2418133 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ +331:241813 \ -426:0328190 \ -426:0328190 \ -426:0328190 \ -426:0328190 \ -426:0328190 \ -426:0328190 \ -426:0328190 \ -4$
		240 +	480 +		720 +
ÇÃO	Com 1923	26:743\$	67:488	1	94:231\$
COMPARAÇÃO		00 + 2	90+1	00	90+3
COM	Com 1924	:473\$60	:411\$36	147\$200	032\$18
	Cor	_ 12	- 413		- 426
	Com 1925	95\$210	94\$870		90\$080
	Com	6:69 -	- 433:0	!	- 503:0
-	22	9\$860	-22989		9\$537
Em	1922	437:87	675:00		112:87
	. ന	5\$970	086\$9		189501
Fin	1923	69:909	543:19		.149:89
	4 4	2\$810		147\$200	5\$860 1
Fim	1924	845:91	.124:09	14	.970:15
	, ,0	48420	.143:779\$330 1.124:095\$850		3\$750
Em	1925	903:43	143:77		.047:21
-			\$460 1.		\$670 2.
Em	1926	833:439\$210	Material. 710:684\$4601		544:123
	ação		ial.		
	Designação	Pessoal .	Mater	Contas	Total.

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros em 1926, 1925, 1924, 1923 e 19.2.

	7001	453	್ಯ	193	649
٦	8561	452		00	639
TOTAL	1851	405	10	174	589
-	1952	468	4	176	648
	9761	523	62	155	089
000	1955	12	-	6	22
e no	1923	6		13	32
Pintados de novo	1924	12	ಣ	1	22
ıtad	2761	-	1		CN
Pin	9561	1	1	4	4
	1955	396	i	131	527
leves	8261	373		26	470
Concertos leves	1561	342		96	438
Сопс	1952	426	1	100	526
	19261	461	-	92	537
S	2261	40 32	-	62 44	77
edio	1928	40	1	62	102 77
m 80:	1924	38	4	65	104
Concertos medios	1925	39	4	89	111
	9761	65	62	74	138
Concertos grandes	1922	12		6	22
gran	1923	19	-	15	34
tos	1561	13	က	00	24
ncer	1952	C/1	T	77	00
CO	9561	1	1		7-4
los	1955				1
ruid	1923		1		
onst	†761			6	6 1
Recons	1952				
A DE	BITOI	1m,60	0m,60	1m,00  -	Total.

## Vagões

Constam do quadro abaixo as despezas totaes com a conservação de vagões em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

Em	Em	Em	Em	Em	-	COMPA	COMPARAÇÃO	
	1925	1924	1923	1922	Com 1925	Com 1925   Com 1924	Com 1923	Com 1922
0	1.130:189\$490	1.043:279\$880	765:150\$830	610:898\$170	+254:250\$420	+341:160\$030	Pessoal . 1.384:439\$910 1.130:189\$490 1.043:279\$880 765:150\$830 610:898\$170 +254:250\$420 +341:160\$030 + 619:289\$080 +773:511\$740	+773:541\$740
33	1.330.591\$330	1.653:389\$030	909:394\$710	1.369:931\$300	+ 88:316\$733	-234:480\$967	Material   1.418:908\$063   1.330.591\$330   1.653:389\$030   909:394\$710   1.369:931\$300 + 88:316\$733   -234:480\$967 + 509:513\$353 + 48:976\$763	+ 48:976\$763
86:441\$880		. 55:687\$550	52:293\$830	38:845\$775	+ 8:323\$250	+ 30:754\$330	$78:118\$630  . \ 55:687\$550  52:293\$830  38:845\$775 +  8:323\$250 +  30:754\$330 +  34:148\$050 +  47:596\$105 +  47:596\$105 +  48:148\$050 +  48:14888050 +  48$	+ 47:596\$105
( e)	2.538:899\$450	2.752:356\$460	1.726:839\$370	2.019:675\$245	+350;890\$403	+137:433\$393	$Total \ \ 2.889.789\$853 \ \ 2.538.899\$450 \ \ \ 2.752.356\$460 \ \ 1.726.839\$370 \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \$	+870:114\$608

Damos a seguir o quadro comparativo do movimento de vagões em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

	1929	1.157	6	1.649	2.815
L	1928	1.549 1.655	1	1.381	.036
TOTA	†76I	549 1	Ξ		8 773
T 0	2761	1.478 1.	17	1.923 2.017	118
100	9761	.531 1.	10	101.	51
	1922	)	4	550 437 675 406 388 2.210	16.3.7
nov	1923	1 296 324	1	<u> </u>	7 20
de	†76I	412	10	754	21 20
Pintados de novo	1925	452 347 241	00	376	95 9
inta		52 3	-	50 <del>4</del>	2 60
	1926				1.0
	7861	901 390	111	258 343	735
eves	1953		1	258	1.159
rtos 1	1924	625		446	1.071
Concertos leves	1925	543		923	1.467
	9761	349		921	72 859 561 628 1.271 1.467 1.071 1.159 733 1.003 792 921 702 716 8.751 3.418 3.577 3.036 2.815
80	1955	250	7	1 377	628
Concertos médios	1923	407 417 250 250		311	561
los n	†761	417		442	859
ncer	1925	407	1	463 365 442 31	772
9	1926	163 167 485	_	463	681 949 7
S	7955 T	167	4	510	681
Concertos grandes	1928	163	1	257 188 421 394	
tos g	₹61	252	9	421	679 557
ncer	1925	181	- 10	188	88 374
9	9761	230		257	4
80	1955	5 26		31	1 27
Reconstruidos	1924 1924	14		33	2
Cons	1925		60	103	134
8	9761	15	9	19	40
әр і	slotia	1m,60. 15 - 14 45 26 230	0m,60.	1m,00. 19 10 33 12 31	Total. 40 13 47 57 57

# TRACÇÃO A VAPÔR Percurso de locomotivas

Foi de 9.401.559 kilometros o percurso das locomotivas a vapor em 1926. A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITTOLLA		SE	SERVIÇO DO	TRAFEGO	40		Serviço da linha	TOTAL
			TRENS	DE; .			Trens	POR
	Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorifico	Serviços diversos	Manobras e reservas	de lastro	BITOLA
	1.307.711 53.094 1.367.445	59.274 9.800 105.327	1.142.773 14.428 907.328	67.641	216.538 45.265 317.179	2.095.212 73.397 1.114.017	9.131 11.391 82.169	4.898.280 207.375 4.295.904
	2.728.250	174.401	2,064,529	470.080	578.982	3.282.626	102.691	9.401.559
	1.373.849 52.692 1.356.035 2.782.576	77.551 10.102 87.835 175.488	1,483,783 8,520 973,076 2,465,379	58.921 365.316 119.237	275.216 52.644 263.010 590.870	2.147.589 58.205 1.052.634 3.258.428	2.628 2.844 58.656 64.128	5.414.537 185.007 4.156.562 9.756.106
	1.302.760 51.081 1.253.342 2.607.183	86.485 10.222 95.219 191.926	1.390.809 11.088 794.053 2.195.950	64.635 475.406 540.041	194.792 37.660 229.136 461.588	1.908.556 51.952 936.106 2.896.614	4.780 2.712 54.965 62.457	4.953,817 164,715 3.838,227 8.955,759
	1.360.667 52.114 1.258.828 2.671.609	100.084 10.248 190.626 300.958	1,339,408 10,119 800,937 2,150,464	112.827 471.087 583.914	145.786 5.020 182.279 333.085	2.008.022 32.547 906.088 2.946.657	69.279 900 24.071 94.250	5.136.078 110.948 3.833.916 9.080.937

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	19	26	19	2 5	19	24	19	23	19	22
Machinistas Foguistas Limpadores Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, bombeiros, lenheiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do	2.127:323\$400 1.445:892\$400 502:939\$300		1.914:178\$400 1.277:450\$200 461:934\$600		1.560:796\$770 1.071:986\$550 420:035\$510		1.335:164\$340 915:322\$770 236:153\$810		1.265:813\$940 883:078\$760 189:208\$310	
material de Tracção	1.673:975 <b>\$</b> 300 171:736 <b>\$</b> 450 22:753 <b>\$</b> 830		1.582:940\$570 151:480\$400 19:856\$460		1.265:009\$210 150:201\$120 55:832\$680		946:953\$570 109:406\$900 45:075\$660		859:763\$680 69:182 <b>\$2</b> 70 31:1 <b>45</b> \$180	
Menos: Serviços feitos por conta de outras verbas		5.580:100\$890	5.407:840\$630 360:856\$860	5.046:983\$770	4.523:861\$840 294:865\$150	4.228:996\$690	3.588:077\$050 237:510\$515	3.350:566\$535	3.298:192 <b>\$</b> 140 320:411 <b>\$</b> 940	2.977:780\$200
Reparação e conservação de caixas d'gua, seus accessorios e encanamentos e debitos de outras repartições		182:473\$620		204:427\$050		131:861\$180		83:248\$500		<b>58:243\$</b> 700
em serviço		8:761\$800 171:725\$170 42:933\$880 124:932\$120		10:8 <b>4</b> 5 <b>\$</b> 900 172:605 <b>\$</b> 410 26:983 <b>\$</b> 500 91:622 <b>\$</b> 890		5:863\$000 150:009\$100 19:089\$080 81:735\$660		1:451\$900 122:828\$760 31:498\$910 64:676\$430		104:655\$340 4:079\$210 31:635\$260
Linha de contacto		50:192\$630		20:328\$350		32:195\$380		52:841\$360 18:000\$000		53:559\$020 13:500\$000
Total		6.179:120\$110		5.591:796\$870		4.667:750\$090		3.725:112\$395		3.243;452\$730

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923	1922
Carvão . Lenha . Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehículos . Estopa . Materiaes gastos em reparação e custeio de caixas d'agua, encanamentos e accessorios . Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros de indicadores, pharóes, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc. Linha de transmissão de energia . Sub-estações . Linha de contacto .  Total .  Contas (Energia electrica e diversos) .	201:188\$790 955:865\$411 8:025\$300 10:878\$370 9:780\$480 12.865:318\$230	661:388\$700	6.553:545\$275 6.246:084\$883 279:506\$188 144:948\$942 166:852\$570 782:837\$322 3:275\$150 31:348\$130 1:183\$320 14.179:581\$780 421:499\$870 14.601:081\$650	9.186:309\$397 5.053:384\$372 284:288\$541 64:088\$874 73:012\$900  518:811\$486 3.123\$210 14:670\$430 4:098\$600  15.201:787\$810 395:623\$800  15.597:411\$610	815:769\$478 6.655:874\$562 329:603\$594 46:210\$875 79:806\$270  408:556\$021 260\$640 4:303\$460 41:699\$570  8.382:084\$470 277:293\$600  8.659:378\$070

Foram as seguintes as despezas por conta da conducção de trens, na tracção a vapor, referidas ás unidades de trabalho, em todas as linhas:

	Pes	Pessoal	Mate	aterial	Con	Contas	To	Total	Differ	renças
Anno de	Trem	Locomotiva	Trem	Locomotiva	Trem	Locomotiva	Trem	Locomotiva	Trem .	Locomotiva
1926	\$862 \$760 \$540 \$473	**************************************	2\$067 2\$526 2\$318 2\$461 1\$293	18345 18683 18569 28027 8868	1   1   1   8008	+     900	28929 28929 28286 28010 38001	1\$906 2\$189 2\$037 2\$392 1\$190	\$357 ++ \$257 	\$283 \$152 \$355 + 18202

## Reparação de locomotivas a vapôr

As despezas totaes de reparações de locomotivas importaram, em 1926, em Rs. 1.981:861\$160, distribuidas pelas duas secções principaes do seguinte modo:

DESIGNA	QÃO.		A	NNO DI	E			СОМРА	RAÇAO	
DESIGNA	ÇAU	1926	1925	1924	1923	1922	Com 1925	Com 1924	Com 1923	Com 1922
Secção Paulista	Pessoal . Material.	664:315 <b>\$</b> 940 459:115 <b>\$</b> 130	599:042\$710 507:024\$470	523:011\$400 623:677\$414	498:049\$550 357:530\$178	359:87 <b>4\$</b> 070 737 620 <b>\$</b> 580	+ 65:273 <b>\$</b> 230 - 47:909 <b>\$</b> 3 <b>4</b> 0			
	Total.	1.123:431\$070	1.106:067\$180	1.146:688\$814	855:579\$728	1.097:494\$650	+ 17:363\$890	<b>—</b> 23:25 <b>7</b> \$ <b>7</b> 44	+ 267:851\$342	+ 25:936\$420
Secção Rio Claro .	Pessoal . Material .	549:401 <b>\$</b> 210 309:028 <b>\$</b> 880	481:432\$860 245:908\$540	467:598\$220 362:483\$520	373:886\$290 195:908\$650	289:31 <b>7\$690</b> 174:333 <b>\$9</b> 10	+ 67:968 <b>\$3</b> 50 + 63:120 <b>\$</b> 340		+ 175:514\$920 + 113:120\$230	$\begin{array}{r} + \ 260:083\$520 \\ + \ 134:694\$970 \end{array}$
	Total	858:430\$090	727:341\$400	830:081\$740	569:794\$940	463:651\$600	+ 131:088\$690	+ 28:348\$350	+ 288:635\$150	+ 394:778\$490
TOTAL	Pessoal . Material .	1.213:717 <b>\$</b> 150 768:144 <b>\$</b> 010	1.080:475\$570 752:933\$010	990:609\$620 986:160\$934	871:935\$840 553:438\$828	649:191\$760 911:9 <b>54</b> \$490	+ 133:241\$580 + 15:211\$000	+ 223:107\$530 - 218:010\$924	$\begin{array}{ c c c c c c c c c c c c c c c c c c c$	+ 564:525\$390 - 143:810\$480
* 1	Total.	1.981:861\$160	1.833:408\$580	1:976:770\$554	1.425:3748668	1.561:146\$250	+ 148:452\$580	+ 5:090\$606	+ 556:486\$492	+ 420:714\$910

Referidas as despezas de reparações de locomotivas a vapôr a unidade de trabalho, offerecem separadas, as duas secções principaes, o seguinte confronto:

1926	0								-	
	92	19	1925	19	1924	19	1923	18	1922	
Trem kilome- metro	Lecomo- tiva kilo- metro	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metre	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro	
\$226 \$157	\$130,1 \$089,9	\$177	\$107,0 \$090,5	\$166 \$197	\$102,2 \$121,9	\$155 \$112	\$094,9	\$130 \$265	\$077,4 \$158,5	1 7
\$383	\$220,0	\$326	\$197,5	\$363	\$224,1	\$267	\$163,1	\$395	\$235,9	
\$173	\$127,9 \$071,9	\$155 \$079	\$115,8 \$059,2	\$161 \$125	\$121,8 \$094,5	\$128	\$097,5 \$051,1	\$085 \$050	\$060,2 \$036,3	
\$270	\$199,8	\$234	\$175,0	\$286	\$216,3	\$195	\$148,6	\$132	\$096,5	
\$198	\$129,1 \$081,7	\$166	\$110,7	\$163 \$163	\$110,6	\$142 \$090	\$096,0	\$103 \$145	\$068,6 \$096,5	
\$324	\$210,8	\$282	\$187,9	\$326	\$220,7	\$232	\$156,9	\$248	\$165,1	
3,00	\$383 \$383 \$173 \$270 \$198 \$126 \$324		\$089,9 \$00,0 \$127,9 \$071,9 \$199,8 \$199,8 \$081,7 \$210,8	\$089,9 \$149 \$220,0 \$326 \$071,9 \$155 \$071,9 \$079 \$199,8 \$234 \$189,1 \$166 \$081,7 \$116	\$089,9 \$149 \$090,5 \$220,0 \$326 \$197,5 \$127,9 \$155 \$115,8 \$071,9 \$079 \$059,2 \$199,8 \$234 \$175,0 \$129,1 \$166 \$110,7 \$081,7 \$116 \$077,2 \$210,8 \$282 \$187,9	\$220,0 \$326 \$197,5 \$363 \$127,9 \$155 \$115,8 \$161 \$071,9 \$079 \$059,2 \$125 \$199,8 \$234 \$175,0 \$286 \$189,7 \$116 \$077,2 \$163 \$081,7 \$116 \$077,2 \$163 \$210,8 \$282 \$187,9 \$326	\$220,0 \$326 \$197,5 \$187 \$121,9  \$127,9 \$155 \$115,8 \$161 \$121,8  \$071,9 \$079 \$059,2 \$125 \$094,5  \$199,8 \$234 \$175,0 \$286 \$216,3  \$189,1 \$166 \$110,7 \$163 \$110,6  \$081,7 \$116 \$077,2 \$163 \$110,1  \$220,8 \$220,7	\$6089,9         \$149         \$090,5         \$197,5         \$121,9         \$112           \$220,0         \$326         \$197,5         \$363         \$224,1         \$267           \$127,9         \$155         \$115,8         \$161         \$121,8         \$128           \$071,9         \$079         \$659,2         \$125         \$094,5         \$067           \$199,8         \$234         \$175,0         \$286         \$216,3         \$195           \$109,7         \$166         \$110,7         \$163         \$110,1         \$190           \$210,8         \$282         \$187,9         \$326         \$220,7         \$232	\$6089,9         \$119         \$090,5         \$197,6         \$191,9         \$112         \$068,2           \$220,0         \$326         \$197,5         \$363         \$224,1         \$267         \$163,1           \$127,9         \$155         \$115,8         \$161         \$121,8         \$128         \$097,5           \$071,9         \$079         \$059,2         \$125         \$094,5         \$067         \$051,1           \$199,8         \$234         \$175,0         \$286         \$216,3         \$142         \$096,0           \$199,1         \$166         \$110,7         \$163         \$110,1         \$090         \$060,9           \$210,8         \$282         \$187,9         \$326         \$220,7         \$232         \$156,9	\$220,0 \$326 \$197,5 \$363 \$224,1 \$267 \$163,1 \$395 \$220,0 \$326 \$197,5 \$363 \$224,1 \$267 \$163,1 \$395 \$3127,9 \$155 \$115,8 \$161 \$121,8 \$128 \$097,5 \$059,2 \$125 \$094,5 \$067,1 \$050,1 \$050,2 \$125 \$094,5 \$067,1 \$050,1 \$050 \$129,1 \$166 \$110,7 \$163 \$110,6 \$142 \$090,9 \$145 \$081,7 \$116 \$077,2 \$163 \$110,1 \$090 \$060,9 \$145 \$1210,8 \$220,7 \$232 \$156,9 \$2245

-1

## Tracção Electrica

## Numero de trens, trens-kilometro e consumo de energia electrica

	Δ	NNO DE 19	96	AN	NNO DE 192	5	A	NNO DE 192	1	A	NNO DE 199	23		NNO DE 19	999					C	OMPA	ARA	ÇÃO				
MINIZER		INNO DE 10			INO DE 102			100 DE 102		1	1110 DH 102			LINO DE 10	22	A	NNO DE 1	25	A	NNO DE 19	24		ANNO DE 19	23		ANNO DE 1	922
MEZES	Numero	Energia	Trens	Numero	Energia	Trens	Numero	Energia	Trens	Numero	Energia	Trens	Numero	Energia	Trens	Numero	Energia	T'rens	Numero	Energia	Trens	Numero	Energia	Trens	Numero	Energia	Trens
	de trens	K. W. H.	kilometros	de trens	K. W. H.	kilometros	de trens	K. W. H.	kilometros	de trens	K. W. H.	kilometros	de trens	K. W. H.	kilometros	de trens	K. W. H	kilometros	de trens	K. W. H.	kilometros	de trens	K. W. H.	kilometros	de trens	K. W. H.	kilometros
Janeiro Fevereiro Março Abril Maio Junho Julho Agosto Setembro Outubro Novembro Dezembro	2.393 2.219 2.487 2.283 2.437 2.350 2.458 2.382 2.446 2.430 2.359 2.438	1.576.992 1.447.261 1.595.866 1.539.612 1.629.355 1.586.805 1.648.116 1.658.975 1.569.612 1.675.453 1.699.765 2.020.963	111.716 105.274 118.830 108.684 114.010 113.258 117.280 116.713 110.984 114.575 117.833 135.091	1.470 1.367 1.512 1.433 1.545 1.755 2.591 2.477 1.938 2.577 2.354 2.338	976.570 857.985 937.888 854.704 914.973 1.026.782 1.453.460 1.087.526 1.126.405 1.357.102 1.463.648 1.572.082	65.178 61.196 68.004 63.922 69.700 74.532 100.022 95.496 78.540 94.653 105.602 107.047	1.446 1.360 1.419 1.378 1.469 1.433 901 1.384 1.376 1.362 1.303	846.269 791.577 818.497 790.836 855.439 870.541 535.257 840.810 872.989 872.805 845.535 977.939	63.628 60.740 63.786 61.152 66.310 66.938 45.238 66.151 68.898 69.546 67.168 69.739	1.256 1.196 1.299 1.303 1.369 1.396 1.429 1.428 1.328 1.358 1.305 1.387	736.264 690.610 740.430 734.714 783.401 796.136 837.923 842.047 782.421 798.939 762.181 790.715	57.266 54.048 58.136 57.977 61.088 62.792 64.660 66.094 60.977 61.574 58.492 61.132	1.268 1.152 1.310 1.362 1.204 1.240 1.207	185.536 294.650 379 789 467.720 531.800 572.740 764.950 810.400 747.500 791.500 767.000 794.700	15.272 16.815 27.900 37.098 41.490 45.646 61.280 64.964 57.204 59.406 56.920 59.498	+ 975 + 850 + 892 + 595 - 133 - 95 + 508 - 147 + 5	+ 600.422 + 589.276 + 657.978 + 684.908 + 714.382 + 560.023 + 194.656 + 571.449 + 443.207 + 318.351 + 236.117 + 448.881	+ 50.826 + 44.762 + 44.310 + 38.726 + 17.258 + 21.217 + 32.444 + 19.922 + 12.231	+ 1.068 + 910 + 968 + 917 + 1.557 + 1.048 + 1.070 + 1.068 + 1.056	+ 730.723 + 655.684 + 777.369 + 748.776 + 773.916 + 716.264 + 1.112.859 + 1818.165 + 696.623 + 802.648 + 854.230 + 1.043.024	$\begin{array}{rrrr} + & 50.562 \\ + & 42.086 \\ + & 45.029 \\ + & 50.665 \end{array}$		756 651 + 855.436 + 804.898 + 845.954 + 790.669 + 810.193 + 816.928 + 787.191 + 876.514 + 937.584	$\begin{array}{r} + & 52.922 \\ + & 50.466 \\ + & 52.620 \\ + & 50.619 \\ + & 50.007 \\ + & 53.001 \\ + & 59.341 \end{array}$	+ 1.639   + 1.605   + 1.176   + 1.169   + 1.198   + 1.148   + 1.020   + 1.242   + 1.190   + 1.152	+ 1.391.456 + 1.152.611 + 1.216.077 + 1.071.892 + 1.097.555 + 1.014.065 + 883.166 + 848.575 + 822.112 + 883.953 + 932.765 + 1.226.263	+ 88.459 + 90.930 + 71.586 + 72.520 + 67.612 + 56.000 + 51.749 + 53.780 + 55.169 + 60.913
Total	28.682	19.648.775	1.384.248	23.357	13.629.125	983.892	16.108	9.918.494	769.294	16.058	9.295.781	724.236	13.211	7.108.285	543.493	+5.325	+6.019.650	+ 400.356	+12.574	+9.730.281	+ 614.954	+12.624	+10.352.994	+ 660,012	+15.471	+12.540.490	+ 840.755

# Percurso de locomotivas electricas

Foi de 1.527.705 kilometros o percurso das locomotivas electricas, em 1926. A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

			SER	SERVICO DO TRAFEGO	TRAF	EGO		Serviço da	
BITOLA	Annos			TRENS	S DE:			Trens	TOTAL
DE:	de	Passageiros	Mixtos	Orrgas	Gado e Frigorifico	Serviços	Manobras e reservas	де Інвіго	
	1926	628.117	66.617	686.750	29.121	24.643	143.457	1	1.527.705
1m 60	1925	421.032	52.223	457.913	25.334	27.390	181.437	Î	1.115,329
	1924	338.655	30.272	319,184	20.068	21.571	39.544	1	769.294
	1923	335.005	31.548	322.989	17.322	17.272	1	100	724.236

As despezas de conducção de trens, na tracção electrica, em 1926, 1925, 1924 e 1923, vão discriminadas em seguida, com a porcentagem sobre a despeza total que coube a cada uma das varias parcellas e custo do trem-kilometro.

	9 34.	ANN	O DE 1926	3	ANN	O DE 1925	•	ANN	O DE 1924	Į.	ANI	NO DE 192	3
	DESIGNAÇÃO	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo- metro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo- metro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo- metro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo- metro
-	Pessoal				1 -								
Limpado Inspecto Encarreg	stas e ajudantes	436:915\$400 74:673\$200 28:871\$100 11:030\$970 23:710\$830	21,824 % 3,730 % 1.442 % 0,551 % 1,185 %	\$316 \$054 \$021 \$008 \$017	332:125\$200 58:013\$600 22:425\$700 4:284\$300 7:898\$460	21,719 % 3,794 % 1,467 % 0,280 % 0,516 %	\$338 \$059 \$023 \$004 \$008	213:058\$270 42:209\$490 15:491\$500 ———————————————————————————————————	20,727 % 4,106 % 1,507 % — 0,588 %	\$292 \$058 \$021 — \$008	168:986\$590 24:252\$000 13:250\$200 	18,508 % 2,656 % 1,451 % — 0,553 %	\$233 \$033 \$018 — \$007
Encarreg inspec Electrici Outros e regado encarr motiva	gado e ajudante de turma de caso de locomotivas	11:519\$070 30:947\$100	0,575 % 1,546 %	\$008 \$022	34:018\$220	2,225 %	\$034	25:559\$950	2,486 %	\$035	22:854\$100	2,503 %	\$032
traball	ntes de ajustadores, bombeiros, hadores, guardas, varredores isageiros	53:769\$600	2,685 %	\$039	40:021\$800	2,617 %	\$041	23:214\$360	2,258 %	\$032	10:734\$330	1,176 %	\$015
	Total	671:437\$270	33,538 %	\$485	498:787\$280	32,618 %	\$507	325:574\$570	31,672 %	\$446	245:127\$520	26,847 %	\$338
Sub-esta Linha d	le contacto	42:933\$880 124:932\$120 50:192\$630	2,145 % 6,240 % 2,507 %	\$031 \$090 \$036	26:983\$500 91:622\$890 20:328\$350	1,765 % 5,992 % 1,329 %	\$027 \$093 \$021	19:089\$080 81:735\$660 32:195\$380	1,857 % 7,951 % 3,132 %	\$026 \$112 \$044	31:498\$910 64:676\$430 52:841\$360	3,450 % 7,084 % 5,787 %	\$043 \$090 \$073
Engenhe da en	eiros da Light para fiscalização ergia electrica (contas)	18:000\$000	0,899 %	<b>\$</b> 013	18:000\$000	1,177 %	\$018	18:000\$000	1,752 %	\$025	18:000\$000	1,972 %	\$025
	Total	236:058\$630	11,791 %	\$170	156:934\$740	10,263 %	\$159	151:020\$120	14,692 %	\$207	167:016\$700	18,293 %	\$231
	Total - Pessoal .	907:495\$900	45,329 %	\$655	655:722\$020	42,881 %	\$666	476:594\$690	46,364 %	\$653	412:144\$220	45,140 %	\$569
	Material							1 2					
Estopa Materiae Linha d Sub-esta	eantes	27:231\$452 21:848\$000 137:709\$098 8:025\$300 10:878\$370 9:780\$480	1,360 % 1,091 % 6,879 % 0,401 % 0,543 % 0,489 %	\$020 \$016 \$099 \$006 \$008 \$007	24:924\$385 18:549\$560 143:137\$880 5:314\$690 19:816\$090 313\$010	1,630 % 1,213 % 9,361 % 0,348 % 1,295 % 0,020 %	\$025 \$019 \$146 \$005 \$020 \$001	20:180\$509 12:848\$175 61:020\$361 3:275\$150 31:348\$130 • 1:183\$320		\$028 \$018 \$083 \$004 \$043 \$002	19:047\$681 6:116\$405 58:219\$673 3:123\$210 14:670\$430 4:098\$600		\$027 \$008 \$080 \$095 \$020 \$006
	Total	215:472\$700	10,763 %	<b>\$156</b>	212:055\$615	, ,	\$216	129:855\$645	, ,	\$178	105:275\$999	11,530 %	\$146
Energia	electrica e diversos (contas).	879:056\$810	43,908 %	\$635	661:388\$700		\$672	421:499\$870		\$577	395:623\$800	43,330 %	\$546
	Total — Material.	1.094:529\$510	54,671 %	\$791	873:444\$315	, 2	\$888	551:355\$515		\$755	500:899\$799	54,860 %	\$692
	Total geral	2.002:025\$410	100,000 %	1\$446	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 conducção de trens, na tracção electrica, referidas ás unidades de trabalho.

1	3 3 - 1	
DIFFERENCAS	Locomotiva	- \$061 + \$035 + \$075 + \$066
DIFFE	Fremkilometro	- \$108 + \$146 + \$247 - \$066
FOTAL	Locomotiva kilometro	1\$310 1\$371 1\$336 1\$261 1\$195
TO	Trem	1\$446 1\$554 1\$408 1\$261 1\$195
CONTAS	Locomotiva	** ** ** ** ** ** ** ** ** ** ** ** **
CON	Tremkilometro	\$635 \$672 \$577 \$546
MATERIAL	Locomotiva	\$141 \$190 \$169 \$146 \$137
MATI	Trem	\$156 \$216 \$178 \$146
ESSOAL	Locomotiva	\$594 \$588 \$619 \$569 \$492
PES	Trem	######################################
ONN	DE	926 1925 1924 1923

## Reparação de locomotivas electricas

As despesas totaes de reparação de locomotivas electricas, importaram em 1926 em 277:714\$750 distribuidas de accôrdo com a seguinte demonstração:

Designação		А	ONN.	E:	
nesignadan	1926	1925	1924	1923	1922
Pessoal Material . Total .	153:026\$220		330:828\$436		24:547\$760 16:209\$040 40:756\$800
		Por trem-	kilometro		
Pessoal Material .	\$090 \$111	\$106 \$110	\$11 <b>4</b> \$453	\$088 \$056	\$045 \$030
Total .	\$201	\$216	\$567	\$144	\$075

Os quadros seguintes vão mostrar quão animadores teem sido os resultados economicos da tracção electrica:

Demonstração do quadro da tracção a vapôr:

## Pessoal

ANNO	DESIGNAÇÃO	Por trem kilometro	Total
1922	Para conducção de trens	\$576 \$094	<b>\$</b> 670
1923	Para conducção de trens	\$559 \$155	\$71 <b>4</b>
1924	Para conducção de trens reparação de locomotivas	\$723 \$166	\$889
1925	Para conducção de trens	\$802 \$177	<b>\$979</b>
1926	Para conducção de trens	\$936 \$226	1\$162
100			

### Material

ANNO	DESIGNAÇÃO	Por trem kilometro	Total
1922	Combustivel (lenha)	18421 8166 \$198	18780
1923	Combustivel (carvão)	3\$318 \$155 \$112	3\$585
1924	Combustivel (carvão)	28792 8223 8197	38212
1925	Combustivel (carvão Outros materiaes na conducção de trens. Empregado na reparação de locomotivas.	28928 \$248 \$149	3\$325
1926	Combustivel (carvão). Outros materiaes na conducção de trens. Empregado na reparação de locomotivas.	28171 \$290 \$157	2\$618

## Tracção electrica

	Δ	N I	S O		Numero de tiens-kilome-	por kilon	conducção netro, inclus o de locomot	ive repa-
					tro	Pessoal	Material	Total
1922 1923 1924 1925 1926	 :			 	 543.493 724.236 769.294 983.892 1.384.248	\$537 \$657 \$767 \$772 \$745	\$733 \$748 1\$208 \$998 \$902	1\$270 1\$405 1\$975 1\$770 1\$647

## Se não houvesse sido electrificada a linha Preço da tracção a vapor

		A	N.	N O			Numero de Trens-kilome-	Custo de por kilor ração	a condueção metro, inclus o de locomo	de trens sive repa- tivas
	_		-				tro	Pessonl	Material	Total
1922							543.493	\$670	1\$780	2\$450
1923		٠.					724.236	\$714	3\$585	4\$299
1924							769.294	\$889	3\$212	4\$101
1925						. 4	983.892	\$979	3\$325	4\$304
1926		•					1.384.248	1\$162	2\$618	3\$780

## Differença a favor da tracção electrica

## Por trem-kilometro

			A	NI	V O				1	Pessoal	Material	Total
1922		-					•	- 1		\$133	18047	1\$180
1923						10.1				\$057	2\$837	2\$894
1924	. '						1.1			\$122	2\$004	2\$126
1925										\$207	2\$327	2\$534
1926										8417	1\$716	2\$133

## Bitola de 1m,50

Despeza da conducção de trens — Tracção electrica:

VERBA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	POR TREM-KM.
Conducção de trens .  Energia electrica .  Lubrificantes .  Estopa e diversos	689:437\$270	879.056\$810 27:231\$452 159:557\$098	689:437\$270 879:056\$810 27:231\$452 159:557\$098	######################################
Total	689:437\$270	1.065:845\$360	1.755:282\$630	1\$268
Sub-estações Linha de contacto , transmissão	124:932\$120 50:192\$630 42:933\$880	10:878\$370 9:780\$480 8:025\$300	135:810\$490 59:973\$110 50:959\$180	\$098 \$043 \$037
Total	218:058\$630	28:684\$150	246:742\$780	\$178
Total geral	907:495\$900	1.094:529\$510	2.002:025\$410	1\$446
Numero de trens-kilometro  Por trem-kilometro  Despeza de reparação de locomotivas  Por trem-kilometro  Por trem-kilometro  Por trem-kilometro  Numero de toneladas-kilometro transportadas Tara e lotação)  Por tonelada-kilometro transportadas	\$655 124:688\$530 \$090 1.032:184\$430 \$745 \$001,9	1.384.248 \$791 155:026\$220 \$111 1.247:555\$730 \$902 546.687.010	18446 277:7148750 \$201 2.279:740\$160 1\$647 \$004,2	\$201 1\$647

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

Despeza da conducção de trens — Tracção a vapôr:

VERBA	PESSOAL	PESSOAL MATERIAL	TOTAL	POR TREM-KM.
Conducção de trens	2.749:5118650	4,189:057\$830 2,188:582\$650 208:572\$244 642:375\$601	2.749-5118650 4.189-067\$830 2.188-582\$650 208-572\$244 642:315\$601	\$936 1\$426 \$745 \$071 \$219
Total	2,749:5118650	7.228:588\$325	9.978:099\$975	3\$397
Numero de trens-kilometro Por trem-kilometro Despeza da reparação de locomotivas Por trem-kilometro Por trem-kilometro Por trem-kilometro Por trem-kilometro Numero de toneladas-kilometro transportadas Por tonelada-kilometro transportada.	\$936 664.315\$940 \$226 3.413.827\$590 1\$162	2.937.046 2\$461 459.115\$130 \$157 7.687.703\$455 2\$618 763.889.819 \$010,0	3\$397 1,123:431\$070 \$383 11,101.531\$045 3\$780	\$\$780 3\$780

No quadro seguinte mostramos as despezas da conducção de trata que coube a cada uma das varias parcellas e o custo do tret

	ANN	O DE 1926	
DESIGNAÇÃO	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kild metro
PESSOAL			320
ni tas e foguistas	3.136:300\$400 428:266\$100	17,500 <b>%</b> 2,390 <b>%</b>	\$513 \$070
de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombei- fiscues de lenha, e pessoal para conservação			
nterial de tracção	1.514:126\$630 171:736\$450	8,449 % 0,958 %	\$247 \$028
Pascal de outras repartições que trabalhou para	22:753\$830	0,127 %	\$004
Total	5.273:183\$410	29,424 %	\$862
Menos - Services prestados por conta de outras	364:519\$790	2,034 %	\$060
Total	4.908:663\$620	27,390 %	\$802
Reparação e conservação de caixas d'gua, seus encapamentos e accessorios e debitos de outras repartições	182:473\$620	1,018 %	\$080
Collectio de relhas, guarda fogo e outros materine usados has locomotivas em serviço.  Lubrificação de vehículos	8:761\$800 171:725\$170	0,049 % 0,958 %	\$001 \$029
Total Pessoal	5.271:6248210	29,415 %	\$862
MATERIAL		130	-
Attendes para abastecimento d'gua Matendes diversos, grelhas, gaxetas, tijolos para	129:607\$245 201:188\$790	0,723 % 1,123 %	\$021 \$033
Japan de la vidros de indicadores de agua, pha- ento para caixas, etc	818:156\$313 421:121\$152 11.079:772\$030	4,565 % 2,350 % 61,824 %	\$134 \$069 1\$810
			28067
Total — Material	12.649:845\$530	70,585 %	
Total geral	17.921:469\$740	100,000 %	2\$929

s as linhas, na tracção a vapôr, nos annos de 1923 a 1926, com a porcentagem sobre a

NN	TO DE 1925		ANN	TO DE 1924		ANN	O DE 1923	
ia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo- metro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo- metro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo metro
		-			-			,
\$400 300	13,394 % 1,977 %	\$440 \$065	2.419:725\$050 388:814\$340	13,265 % 2,132 %	\$399 \$064	2,081:500 <b>\$</b> 520 215:838 <b>\$</b> 150	11,307 % 1,172 %	\$339 \$035
\$790 400	6,821 % 0,709 %	\$225 \$023	1.183:714\$080 150:201\$120	6,489 % 0,824 %	\$196 \$025	891:128\$300 109:406\$900	4,841 % 0,594 %	\$146 \$018
160	0,093 %	\$003	55:832\$680	0,306 %	\$009	45:075\$660	0,245 %	\$007
350	22,994 %	\$756	4.198:287\$270	23,016 %	\$693	3.342:949\$530	18,159 %	\$545
\$860	1,690 %	\$056	294:865\$150	1,617	\$049	237:510\$515	1,290 %	¥039
3490	21,304 %	\$700	3.903:422\$120	21,399 %	\$644	3.105:439\$015	16,869 %	\$506
50	0,958 %	\$031	131:861\$180	0,723 %	\$022	83:248\$500	0,452 %	\$014
900 410	0,051 % 0,808 %	\$002 \$027	5:863\$000 150:009\$100	0,032 % 0,823 %	\$001 \$025	1:451\$900 122:828\$760	0,008 % 0,667 %	\$000 \$020
850	23,121 %	\$760	4.191:155\$400	22,977 %	\$692	3.312:968\$175	17,996 %	\$540
610 565	0,602 % 0,887 %	\$020 \$029	102:100\$767 166:852\$570	0,560 % 0,915 %	\$017 \$027	57:972 <b>\$4</b> 69 73:012 <b>\$</b> 900	0,315 % 0,396 %	\$010 \$012
355 107 163	3,167 % 1,922 % 70,301 %	\$104 \$063 2\$310	721:816\$961 259:325\$679 12.799:630\$158	3,957 % 1,421 % 70,170 %	\$119 \$043 2\$112	460:591\$813 265:240\$860 14.239:693\$769	2,502 % 1,441 % 77,350 %	\$074 \$043 2\$322
00	76,879 %	28526	14.049:726\$135	77,023 %	28318	15.096:511\$811	82,004 %	2\$461
50	100,000 %	3\$286	18.240:8818535	100,000 %	3\$010	18.409:479\$986	100,900 %	3\$001

O quadro abaixo compara o custo, por trem-kilometro da conducção de trens, inclusive reparações de locomotivas; nas tracções electrica e a vapôr, nos annos de 1926, 1925, 1924 e 1926.

DESIGNAÇÃO	0	Dod	Tracção electrica por trem-kilometro	electrica		(some	Tracção a vapór (somente a linha de bitola de 1111,60) por trem-kilom.	a vapôr nha de r trem-l	bitola cilom.	Differen	ıça a favor por trem	Differença a favor da tracção electrica por trem-kilometro	electrica
		Anno de 1926	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno de 1926	Anno de 1925 1924 1928 1926 1925 1924 1928	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno da 1926	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1928
Pessoal		\$745	\$772	292\$		\$657 1\$162	626\$	\$889	\$714	\$714 - \$417 -	\$207	- \$122	\$057
Material	•	\$267	\$326	\$631	\$202	2\$618	\$202 2\$618 3\$325	3\$212	3\$585	- 2\$351	- 2\$999	- 2\$581	3\$383
Contas	•	\$635	\$672	2703	\$516	1	ı	1	1	\$635	+ \$672	- + \$635 + \$672 + \$577 + \$546	+ \$54
Total	•	1\$647	1\$770	1\$975	1\$405	3\$780	4\$304	4\$101	4\$299	18647 18770 18975 18405 38780 48304 48101 48299 - 28133 -	- 2\$534	- 2\$126	2\$894

## 7

## Custeio da Divisão

O total das despezas da Locomoção, por conta do custeio, das bitolas de 1<sup>m</sup>,60, 0<sup>m</sup>,60 e 1<sup>m</sup>,00, foi o seguinte, comparado com 1925, 1924, 1923 e 1922.

	4.6.8.97	
10TAL	28.928:8 <b>5</b> 2\$994 31.877:948\$505 28.419:652\$203 25.359:082\$356 17.901:257\$937	2.949-095\$511 509-200\$791 8.569-770\$638 1.027.595\$64
	258	1+++
	259 288 757	84 22 2
CONTAS	1.315:661\$859 1.013:741\$920 675:308\$228 624:654\$347 425:836\$375	501.919\$939 640,55\$651 601.007\$512 885.825\$484
		+++
MATERIAL	16,454:198\$955 20,638:033\$545 18,852:586\$295 17,725:496\$894 11,690:561\$952	4.188:834\$590 2.298:3878340 1.271:2078539 4.763:637\$003
	00000	\$ 8:80
PESSOAL	11.158:992\$180 10.226;173\$040 8.891.757\$680 7.008:931\$115 5.784:859\$610	932.819\$140 9 267.234\$500 4.15 11.8065 5.874192\$570
		,
1 1 1		
		10.00
DE		10 -1 - 07
ANNO DE		1925 1923 1923 1992
A		com
		Comparação com 1925
		para
1 July 1	1926 1925 1924 1923 1922	Com

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

		Para todas as linhas	as linhas	-	Com	Comparação com os annos de	om os at	nos	de
Designação		ANNO DE 1926	DE 1926				1	-	
	Pessoal	Material	Contas	TOTAL	1925	1924	1923		1999
Administração Despezas geraes	454:751\$110 1,082:665\$200	8:783\$040 658:481\$487	274:638\$170	463:534\$150 2.015:794\$857	- 47:143\$180 + 351:345\$147	+ 35:280\$060 + + 547:959\$892 +	0 + 110:554\$100 2 + 841:798\$860	++	145:232\$860 1.139:172\$952
conducção de etiticio das conducção de trens Reparação de locomotivas carros	64:302\$580 5.978:646\$490 1.338:405\$680 833:439\$210 1.384:439\$910	72:042\$235 12:664:129\$410 921:170\$230 710:684\$460 1.418:908\$063	897;056\$\$10	186.344\$816 + 19,539.882,8740 - 2,259.575,8910 + 1,544.123,8670 + 2,889,789,853 + 4	+ 36:018\$825 - 3.838:239\$545 + 213:249\$98 - 503:090\$080 + 350:890\$403	+ 50.283\$995 + 271:001\$000 - 131:191\$420 - 426.032\$190 + 187:483\$893	6 + 87:9373485 0 + 217:3083735 0 + 730:1703768 0 + 394:2813720 1 + 1.162:9508483	+++++	120;230\$005 7.637;001\$940 657;672\$860 431;244\$133 870;114\$608
Funccionarios aposentados antes de 1923 Luz electrica	22.832\$000		57:524\$ 999	22:382\$000 57:524\$999	- 27:511\$300 + 15:854\$239	- 24:802\$800 + 49:318\$871	0 - 24:802\$800 1 + 49:621\$287	1+	24:802\$800 51:728\$499
Total .	11.158:992\$180	16.454 198\$955	1.315:661\$859.	28:928:852%994	11.158:992\$180 16.454 198\$955 1.315:661\$859 28:928:852\$994 - 2.949:095\$511 +		509:200\$791 + 8.569:770\$638 + 11.027:595\$057	+ 38	11.027:595\$057
								I	

O calculo dessas despezas por toneladas-kilometro de peso util é feito abaixo, tomando-se as linhas das tres bitolas em confronto com os annos de 1922 a 1926.

DESIGNAÇÃO	Em	Em	Em	Em	Em
	1926	1925	1924	1923	1922
Todas as linhas .	\$066	\$078	<b>\$079</b>	\$072	\$060

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

### Carvão e lenha

DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	\$025,1	\$034.3	\$035,5	\$040,2	<b>\$</b> ()25,0

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

			100		
DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	38,3 %	47,0 %	44,9 %	55,8 %	41,7 %

A seguir mostramos a producção de ferro e bronze em

1926 e os seus preços médios.

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro entregaram em 1926, ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 1.326.966 kilogrammas de ferro e 97.147,700 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro	fundido	em	obras	1			\$496,07
Bronze	27	22	22			٠,	2\$459,69

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.405.671,800 kilo-

grammas de ferro fundido e 97.757,200 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte:

	Ferro fundi	do moldado	Bronze fund	lido moldado	
Designação	Quantidade em kilogrammas	Valor em. réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	
Bitolas de 1ºº,60 e 0ºº,60					
Rep. de locomotivas.  -> carros -> vagões -> Obras diversas para a Locomoção e outra	189.943,000 252.379,300	34:485\$970 125:118\$690 135:947\$805	22.006,450 4.051,500 14.362,000	56:030\$595 11:509\$170 37:487\$490	
divisões		241:650\$645 537:203\$110	11.659,500 52.079,450	31:109\$715 136:136\$970	
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00					
Rep. de locoriotivas.  surros .  Obras diversas para a	31.111,000 63.960,000 178.467,000	35:493\$150	19.963.250 1.780,000 8.747,000	50:038\$290 3:898\$790 21:215\$380	
Locomocão é outras divisões	136.649,500	70:241\$850	15.187,500	35:132 <b>\$7</b> 75	
Total	410.187,500	222:994\$650	45.677,750	110:285\$235	
Total geral	1.405.671,800	760:197\$760	97.757,200	246:422\$205	

O número médio de empregados, durante o anno de 1926, vai indicado nos quadros seguintes:

	Bito	las de	Todas	
DESIGNAÇÃO	1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,00	as linhas	Total
Escriptorios				
Chefe da Tracção			1	1
Engenheiro electricista	1			1
Chefe de escriptorio	1		1	1
Aindante de chefe de escriptorio	1			1
Chefes de secção	2			2
Deschinstas	2			2
Desenhistas-ajudantes	2	-		2
Escripturarios	34	6	-	40
Praticantes	14	. 3		17
Continuos	2			2
Total	58	9	2	69
OFFICINAS				
Chefes de officinas	1	1		2
Sub-chefes de officinas	1	1	_	2
Mestres de officinas	5	7		12
Ajustadores	85	60		145
Aprendizes (officios diversos) .	87	29		116
Caldeireiros e funileiros	20	23	_ [	43
Carpinteiros	28	174		202
Ferreiros	26	30		56
Fundidores	34	5		,39
Limadores	16	5		21
Malhadores	33	35		68
Operarios diversos	182	173		355
Dintones	7	7		14
Serradores	14	29 40	-	43
Serventes	9	40 5		41
Torneiros	41	33		74
Trabalhadores	156	377		533
Total	746	1.034		1.780
Committee of the Commit	NI.		170	

	Bito	las de	Todas	
DESIGNAÇÃO	1 <sup>111</sup> ,60 e 0 <sup>111</sup> ,60	1 <sup>111</sup> ,00	as linhas	Total
Tracção				
Inspector da Tracção a vapor .	1	2		3
Inspector da Tracção electrica .	1	_		1
Encarregados da Tracção	3	3	_	6
Fiscaes da conducção de trens.	1	1 -		1
Fiscaes de locomotivas a vapor.	1			1
Fiscaes de lenha	9	10		19
Chefes e encarregados de depositos	7	7		. 14
Auxiliares de depositos	-	2	-	2
Encarregados e plantões de es-				
criptorios Regionaes	12	10		22
Escripturarios	1	5	_	6
Praticantes de escripturario	4	. 1		5
Ajustadores	13	19	-	32
Aprendizes	3	4		7
Ajudantes de ajustador	37	20	_	57
Funileiros	1	-		1
Bombeiros e guardas	11	24		35
Machinistas	187	137		324
Ajudantes de machinista	38	-		38
Foguistas	162	132	-	294
Limpadores	102	74		176
Lenheiros e carvoeiros	99	63		162
Operarios diversos	23	13		36
Trabalhadores	7			7
Total	723	526		1.249
I COULT	''			

DESÍGNAÇÃO	Bitola 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60		Todas as linhas	Total
Electrificação da linha				
Engenheiros	3			3
Auxifiar de engenheiro	2			2
Chefes de turmas e ajudantes	26	1		26
Desenhana ajudante	1		-	1
Escripturarios	2	u	_	2
Mechanica ajudantes e aprendizes.	19	-		19
Operarios diversos	43		- 1	43
Praticante de escripturario	1			1
Trabalhadores	189	-		189
Total	286			286

## Resumo

EVERION WIO	Total geral							
DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923	1922			
Escriptorios	69 1.780 1.249 286	59 1.693 1.131 205	52 1.587 1.071 144	50 1.498 947 89	46 1.395 971 174			
Total	3.384	3.088	2.854	2.584	2.586			

O movimento de pessoal no anno de 1926 foi o seguinte:

	I	DESIG	ξN	AÇ.	ÃO					Augmento
Escriptorios . Officinas Tracção				•				* .		10 87 118
Electrificação	da	linha		i,		To	: tal	•	•	81 296

## 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, Chefes das diversas Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica que a ella 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 1926, um effectivo de 9.516 empregados, que assim se dis-

tribuem:

	Nur de emp	Proporção	
Repartições	Total	Por um kilometro	por cents
Inspectoria Geral e Contabilidade	283 3.940 3.384 1.909	0,218 3,030 2,602 1,468	2,97 41,41 35,56 20,06
Total	9.516	7,318	100,00

Jundiahy, 26 de Agosto de 1927.

J. Cintra,
Inspector Geral.

## RELATORIO

DO

CHEFE DO SERVICO FLORESTAL

## Exmo. Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado

M. D. Presidente da Companhia Paulista

São Paulo.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatorio do Serviço Florestal, a meu cargo, correspondente ao anno p. findo.

Com elevada consideração,

De V. Ex. att.º ven. obr.º

Edmundo Navarro de Andrade, Chefe do Serviço Florestal.

Rio Claro, 12 de maio de 1927.

## SERVIÇO FLORESTAL

Actualmente, o Serviço Florestal continúa a ma ser a cureatgo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Catú, Cordaro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, todos marginando as linhas de bitola larga da Companhia, numa extensão de 27.473 metros, com a área total de 8.508,4 hectares, ou 3.515,8 alqueiros parlicias. Esta área é inferior de 87.000 metros quadrados a do ultimo relatorio, pela cessão que se fez á Locomocio de uma faixa no horto de Tatú para a passagem da lanha electrica de alta tensão, tendo aquelle horto ficado, por 1850. com a sea área reduzida a 741,5 hectares, ou 306,4 alqueiros.

Na acquisição destas terras despendeu a Companhia, até 31 de dezembro de 1926, a importancia de 952:580\$240, incluindo as despesas de escriptura, registros, etc., o que dá para preco médio do alqueire 270\$942.

A despesa com a compra das terras para a cultura florestal foi assim repartida pelos diversos hortos:

Jundiahy	,				17:836\$260
Boa Vista	. ,		,		139:826\$305
Rebouças					9:543\$655
Tatú .					86:990\$700
Cordeiro					38:585\$500
Loreto .					109:608\$500
Rio Claro					399:161\$900
Camaquan					151:027\$420

Durante o anno de 1926 não houve alterações nas plantações do Serviço Florestal, sendo o mesmo o numero de arvores definitivamente plantadas, isto é, 9.300.000, como em 31 de dezembro de 1925. Foi resolvido deixar para mais tarde a plantação da área de 450 alqueires, ainda desoccupada, de modo a que ella possa ser feita com os proprios recursos for-

952:580\$240

necidos pela exploração das mattas já existentes no Serviço Florestal.

Tendo a Companhia despendido, até 31 de Dezembro de 1926, com o seu Serviço Florestal, fóra o custo das terras, 7.442:140\$792 e existindo, então, nos seus hortos 9.300.000 arvores, vê-se que cada uma dellas lhe ficou, em média, a 800 réis, comprehendidas todas as despezas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em Janeiro de 1904, ha longos vinte e tres annos. Para mostrar a insignificancia do preço médio de cada arvore, bastará assignalar que, mesmo que fossem todas as mattas do Serviço Florestal destinadas á lenha, cada arvore produziria um resultado liquido cinco a seis vezes superior ao que foi até aqui despendido com cada uma dellas, como nol-o indica o que se tem obtido com a exploração que se vem fazendo desde o começo do corrente anno.

A importancia gasta com o Serviço Florestal foi assindistribuida pelas seguintes verbas:

Admin	istr	ação					1.185:901\$286
Estudo							151:839\$700
Horto	de	Jund	iahy				174:862\$760
22	22	Boa	Vista			. 4	454:490\$899
77	2.2	Rebo	nças				 565:667\$910
77	7.7	Tatú					461:868\$219
. "	22		riro				170:625\$5
77	2.2	Loret					973:748\$888
2.1	77	Rio (	Claro				2.299:499\$716
"	22	Cama	quan				971:808\$365
Despez							31:827\$464
				$\mathbf{T}_0$	tal		7.442:140\$792

Em Janeiro do corrente anno, foi resolvido iniciar a exploração de lenha, cortando para isso os eucalyptaes mais novos, de modo a que o Serviço Florestal possa manter-se independente e, talvez já no proximo anno, comece a produzir renda.

Em 1926, a renda total das diversas culturas mantidas pelo Serviço e da venda de lenha dos mattos que foram derrubados e substituidos por eu alyptos foi de ...... 210:464\$400 e, desde que esta medida foi adoptada pela Companhia, a renda total foi de 1.928:931\$777. Por aqui se vê que a renda retirada das terras adquiridas para o Serviço Florestal pagou amplamente o preço da sua acquisição, tendo ainda deixado saldo superior a 950 contos de reis. Entre as parcellas que mais avultam na renda, destaca-se a referente ao café que, até 31 de Dezembro de 1926, lavia produzido, livre de fretes e commissões, 66.783 arrobas que, ao preço médio de 11\$723 reis, deixaram a importancia de 782:904\$350.

A reada toi benacema pelos diversos hortos como indica

Morro					130:901\$770
					57:240\$850
	12	Religions	41		41:139\$350
					73:547\$480
		Corderra			39:231\$550
		Lorete			186:218\$680
					1.290:932\$707
					109:719\$390
				, ,	1 000 0014555
					1.928:931\$777

26 102 de la compara particulares continúa a fornecer particulares

* TIODWOS	HORTOS N.º de arvores Edade e		DOI	Lenha		
HURIUS	abatidas	abatidas annos		1m,00	0m,60	ms3
Jundiahy Boa Vista Rio Claro Loreto	5.170 1.799 1.388 12.826	20 16 13 14	5.027 1.844 763 3.112	6.463 1.491 448 2.877	107 737 1.659	2.055 840 754 2.150
Total	21.183		10.746	11 279	2.503	5.799

Calculando-se a 10\$000 os dormentes de bitola de 1m,60, a 5\$000 os de 1m,00, a 2\$500 os de 0m,60 e a 9\$000 o metro cubico de lenha, preços correntes na Companhia, na data em que fizemos aquella exploração, teremos o seguinte rendimento para cada horto e por arvore:

HORTOS	RENDIMENTO								
1101108	Bruto total	Bruto por arvore	Liq. total	Liq. por arvore					
Jundiahy	101:080\$000	19\$551	69:421\$500	13\$427					
Boa Vista	33:722\$500	18\$745	23:450\$000	13\$035					
Rio Claro	18:498\$500	13\$327	12:327\$500	8\$881					
Loreto	69:002\$500	5\$379	46:530\$000	3\$627					
Total	222:303\$500		151:729\$000						
Média		10\$494		7\$162					

Suppondo-se que, com a exploração dos seus eucalyptaes o Servico Florestal obtivesse, por arvore, a média conseguid? nas derrubadas mencionadas acima, ter-se-ia um rendimento liquido de 66.606:600\$000 para as suas 9.300.000 arvores. Mesmo, porém, que se calcule tal média pela que foi obtida em Loreto e que, incontestavelmente, ficou abaixo da espectativa mais pessimista, conseguir-se-la uma renda liquida de 33.731:100\$000, bastante superior ao total das despezas feitas com o Servico Florestal, que foi como se viu acima, de ..... 7.442:140\$792. Poder-se-á objectar que não é provavel que todos os eucalyptaes sejam explorados para dormentes, mas sim que venham a produzir, sobretudo, lenha. Mesmo neste caso, a renda liquida obtida seria tres vezes superior ao capital empregado, como o provam as derrubadas feitas este anno, para fornecimento de lenha á Companhia e a particulares, em que eucalyptaes de 7 annos, edade inferior á média das plantações do Servico, deram pouco mais de 900 metros cubicos por alqueire, para doze especies differentes, mas superior a 1000 metros para as que são cultivadas em maior escala, como o demonstra a seguinte tabella:

Especies							Len	ha por	alquei
Rostrata .		-						735,4	ms.3
Tereticornis						-		724,0	23
Saligna .								1407,4	72
Botryoides								709,6	22
Robusta .								1039,6	22
Resinifera								846,0	22
Viminalis .				. "				867,3	22
Rudis								811,2	22
Paniculata								697,4	7.7
Bosistoana								993,1	22
Patentinervis	,							959,8	2.7
Alba								1019,0	22
			Média					900,8	"

Rio Claro, 12 de Maio de 1927.

Ed. Navarro de Andrade,

Chefe do Servico Florestal,