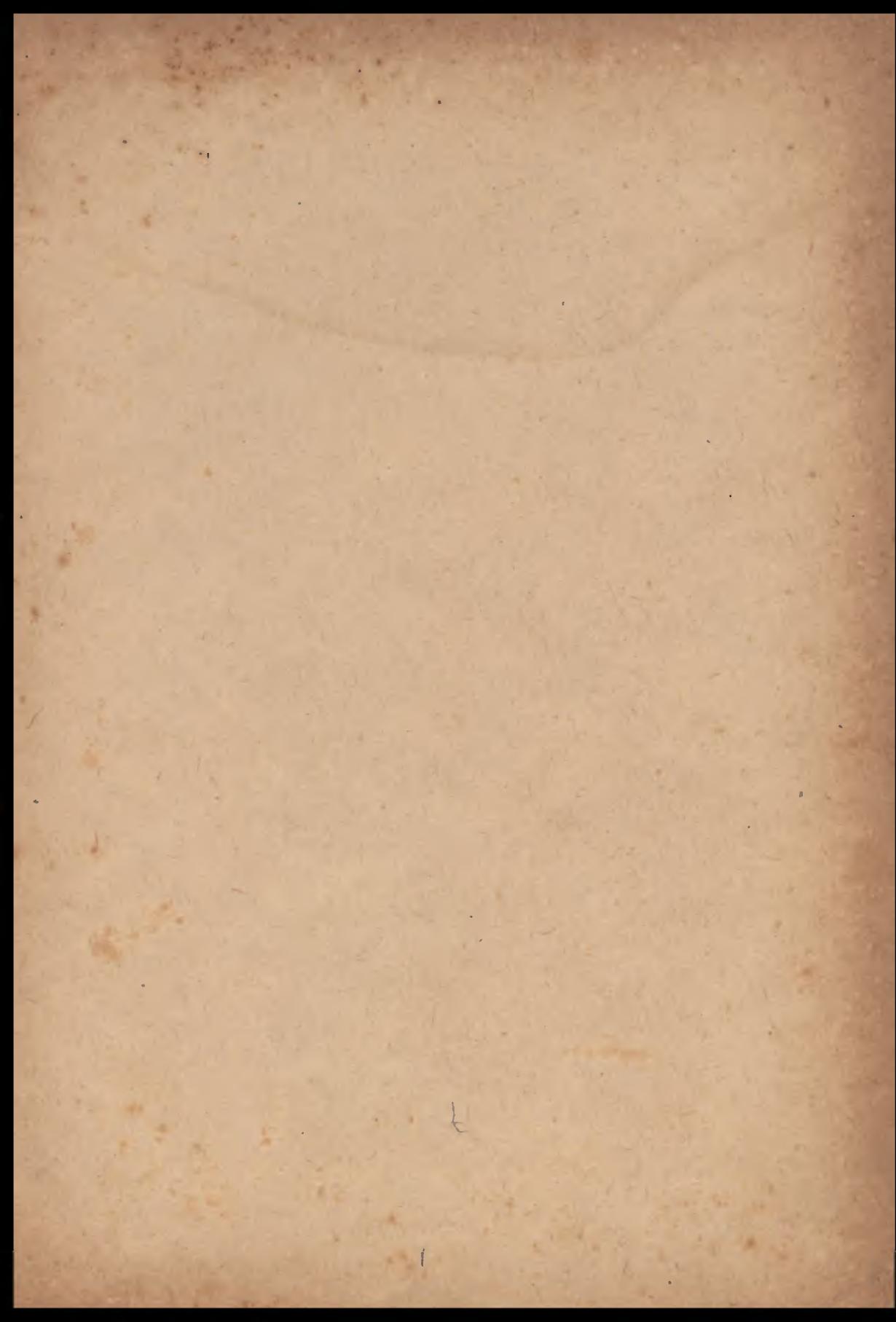
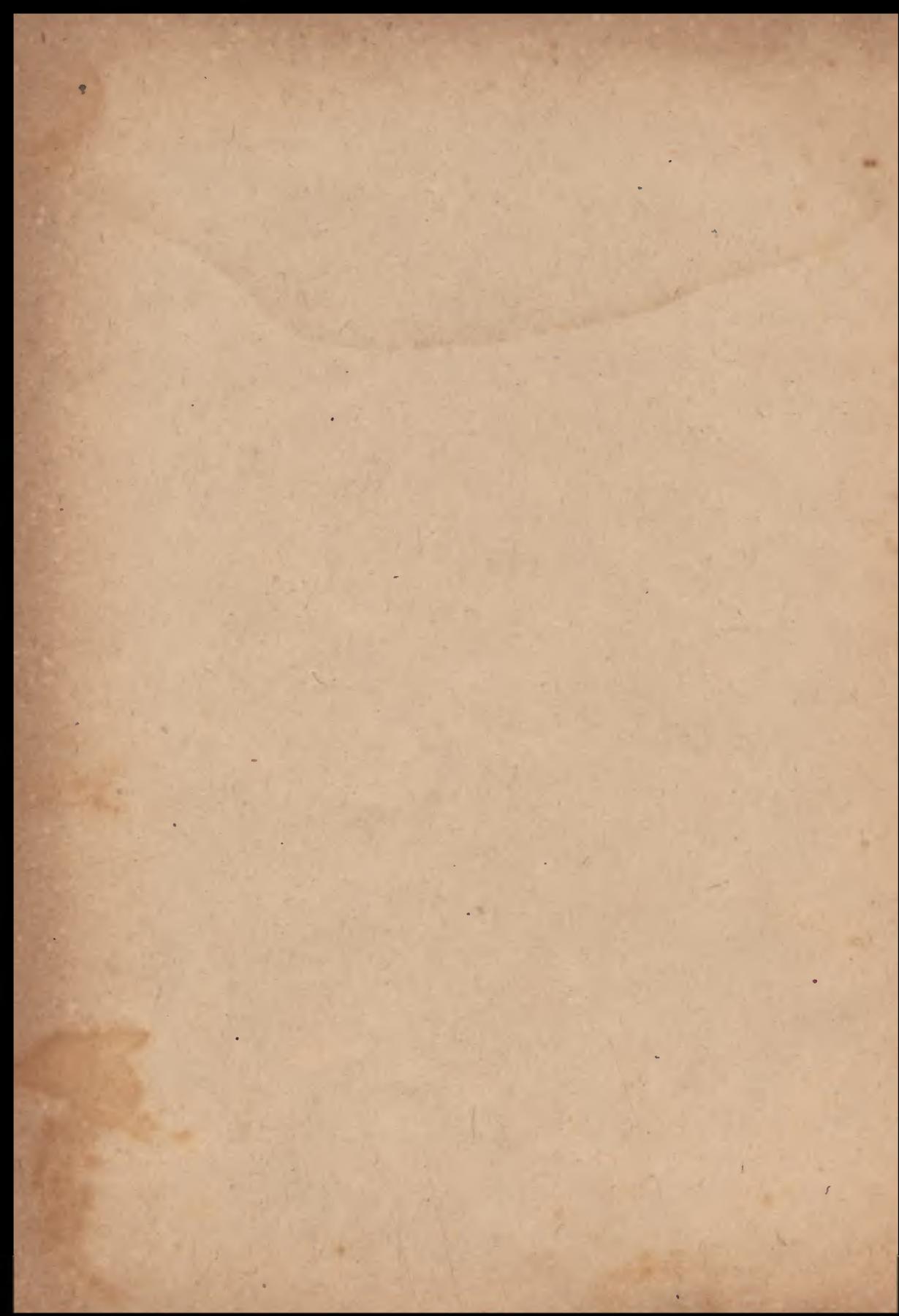






Livro de Bolso





6-14-55

cc.
79-268
11-9

RELATORIO

DA

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

REFERENTE AO ANNO

DE

1920



SÃO PAULO
CASA VANORDEN

OPIGOTAH
QUABAOOG DEEP 30 MILES

On the way to the village

2861

1930
REFS

INTRODUÇÃO

Exmo. Snr. Dr. Heitor Teixeira Penteado, D. D. Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas de S. Paulo.

Temos a honra de apresentar a V. Excia. o relatorio dos trabalhos executados na Estrada de Ferro Sorocabana, no anno de 1920, precedendo-o da seguinte e necessaria exposição.

As condições da Estrada de Ferro Sorocabana, em agosto de 1919, quando passou a ser administrada pelo Estado, eram as seguintes: armazens repletos de mercadorias esperando transporte; casas proximas das estações abarrotadas de generos, aguardando despacho; a marcha dos trens frequentemente interrompida pelo estado das locomotivas; trens paralysados em estações grande numero de horas por falta de agua; grande numero de vehiculos encostados por não se acharem em condições de ser utilisados; edificios sem conservação; leito da linha não offerecendo a segurança necessaria; má e deficiente distribuição de caixas d'agua.

De tal sorte tinha sido descurada a administração da Sorocabana Railway que, ao lado de grande numero de vehiculos que nas proximidades das officinas aguardavam reparação, jazia enorme quantidade de ferragens, donde puderam ser tirados elementos para a montagem de duas locomótivas e 60 vagões.

Descurando interesses de resultados immediatos, natural era que a Sorocabana Railway não cogitasse dos de seu futuro, provendo a estrada de elementos que lhe permittissem caminhar de acordo com o desenvolvimento da zona por ella servida. Assim, poucas estações satisfaziam o interesse publico; pequeno o numero das que abrigavam convenientemente o seu pessoal; deficientes

todos os armazens; escasso o material rodante e, em geral, fraco o material fixo. O já reduzido material rodante fôra ainda desfalcado por vendas e abandono.

Para solucionar o problema que lhe coube resolver, a administração do Estado por tal forma incrementou os trabalhos da Locomoção e Linha que, em curto prazo, as machinas funcionavam regularmente em leito offerecendo segurança bastante para permittir a manutenção de vagões em continuo movimento. Os vagões assim multiplicados, fizeram chegar aos seus destinos todas as mercadorias que necessitavam de transporte. Ao mesmo tempo, adquiria machinismos para as officinas, accessorios para carros e vagões e encommendava 4 locomotivas «Pacific» e 8 «Mikado». Estas entraram em serviço no começo de 1920 e aquellas só em dezembro ultimo.

Honrados com a confiança do Governo do Estado, deixámos a Chefia do Trafego, que exerciamos desde o inicio da administração estadual, e assumimos a direcção da Sorocabana em 6 de maio de 1920, encontrando aplainadas as maiores difficuldades, porquanto já se achava em dia o transporte de mercadorias.

Muito ainda necessita a Estrada de Ferro Sorocabana para achar-se em condições de cabalmente satisfazer o interesse publico, offerecendo o necessario conforto ao seu pessoal; porquanto ainda são muitas das suas estações deficientes; grande numero de armazens sem a necessaria capacidade; escasso, apesar de augmentado, o seu material rodante e nem todo o fixo poude ser reforçado. As officinas, tendo recebido mais machinismos, faltam-lhes ainda elementos que tornem rapida e economica a reparação do seu material; todos os Depositos estão em ruinas, e nem todos ainda se acham providos de machinas operatrizes que facilitem as reparações correntes do material em trafego.

Nas actuaes condições de trabalho e fluctuação de cambio, impossivel é determinar a importancia a dispender para que possa a Sorocabana desempenhar o seu objectivo sem forçar o seu material; mas acreditamos que essa importancia não será inferior a dez mil contos de réis. No momento, na execução de qualquer obra, encontram-se grandes difficuldades para a marcha dos trabalhos e acquisição de material, de modo que anti-económico será, e talvez mesmo impossivel, reformar esta estrada em um só anno. Convém, portanto, que esses melhoramentos sejam feitos em diversos periodos, empregando-se nelles parte de sua renda liquida.

Apezar de deficientes os seus elementos de trabalho, poude a E. de F. Sorocabana manter em dia o transporte de todas as mercadorias que procuraram os seus armazens, e com regulari-

dade o de materiaes. Esse resultado — é nosso dever confessar — foi unicamente devido aos esforços dos nossos companheiros de trabalho, desde os chefes de serviço, aos mais modestos funcionários, que tudo evidaram para que essa estrada voltasse ao periodo da administração do Sr. Dr. Alfredo Maia. Acreditamos que podemos terminar estas considerações com as palavras desse saudoso administrador, em seu relatorio de 1905:

«Os maus dias da Sorocabana passaram; a importante zona de São Paulo, servida por esta estrada, pôde desenvolver-se tranquilla e expandir-se á vontade sem risco de achar-se bloqueada por falta de transportes.»

A renda da Sorocabana, em 1920, foi de	34.201:875\$441
A despesa com o custeio foi de	21.853:113\$805
Dando o saldo de	12.348:761\$636

A renda se distribue em renda do Trafego, que montou a rs. 31.776:280\$092, e eventual, que foi de rs. 2.425:595\$349; donde se conclue que a renda liquida do Trafego foi de rs. 9.923:163\$287, correspondendo ao coefficiente de 68,77 %.

Para a renda, contribuiram as seguintes verbas:

Passageiros	6.643:839\$030
Encommendas	1.995:282\$470
Animaes em trens de passageiros	120:634\$980
Animaes em trens de cargas	1.623:665\$780
Café	3.606:140\$190
Outras mercadorias	15.636:373\$680
Armazenagens e estadias	130:031\$730
Telegrammas	225:028\$665
Diversos	1.795:283\$567
Total	31.776:280\$092

A verba «Diversos» foi proveniente de: aluguel de material rodante, aluguel de casas, botequins, etc., taxas adicionaes, de carga e descarga e de volumes a domicilio, leitos, objectos abandonados, accordo com a Paulista, annuncios, ingressos, recibos em substituição a conhecimentos, juros e commissão sobre arrecadação de impostos.

A renda eventual foi constituida pelas seguintes verbas:

Garantia de juros	1.193:244\$363
Material velho vendido	1.027:745\$691
Saldo do fundo de renovação.	204:605\$295
Total	2.425:595\$349

A discriminação da despesa com o custeio, é a seguinte:

Administração	914:049\$909
Trafego	4.696:863\$446
Linha	4.158:887\$246
Locomoção e Tracção	11.190:184\$067
Linhos Telegraphicas	74:281\$216
Navegação Fluvial	137:689\$364
Despesas diversas	681:158\$557
Total	21.853:113\$805

Em 1920 foi pela Sorocabana arrecadada a importancia de rs. 1.020:982\$300 de impostos federaes e 1.695:742\$236 de impostos estaduaes, tendo recebido, por esse trabalho, a commissão de 109:190\$400.

O problema mais serio que tem a Sorocabana a resolver, como todas as estradas de ferro, é o referente á obtenção de elementos para o esforço de tracção do seu material rodante. A solução a esse problema, principalmente no Estado de São Paulo, é a substituição da tracção a vapor pela electrica, mas, dada a extensão da Sorocabana, morosissima será essa transformação, e actualmente exigirá despesa que a renda da Sorocabana não bastará para satisfazer ao serviço de juros. Possuindo o Paiz, e talvez mesmo o Estado de São Paulo, jazidas de carvão, somos de parecer que esforços sejam feitos para que sejam elles exploradas, e que os seus productos encontrem meios de transporte rapido.

O carvão nacional apresenta defeitos, mas, com uma distribuição conveniente, fornecerá combustivel superior á lenha.

Não podendo, tão cedo, a Sorocabana obter carvão, somos de parecer que construa ella pequenos ramaes provisórios, que a liguem a mattas onde em melhores condições se encontre lenha. Em 1920 não procurou a Sorocabana executar esse projecto por não possuir trilhos que pudesse empregar nesses ramaes.

Os preços médios de lenha e carvão, respectivamente, que em 1913 eram de 3\$215 por metro cubico e 42\$800 por tonelada, passaram a ser, em 1920, de 5\$618 e 124\$610.

Considerando-se o passageiro como pesando 70 kilos, o gado vaccum 400 kilos, o cavallar e muar 300 kilos, porcos e outros pequenos animaes 100 kilos, as toneladas-kilometro de transportes, em 1920, foram as seguintes:

10.493.003	ton.-kil.	para passageiros.
3.208.165	"	bagagens e encommendas.
12.275.498	"	animaes.
219.994.760	"	mercadorias diversas.
Total . . .	245.971.416	

Disso se conclue que as rendas médias foram as seguintes:

Tonelada-kilometro	—	passageiros	:	633,2 réis
"	"	— bagagens e encommendas	:	621,9 "
"	"	— animaes	:	142,1 "
"	"	— mercadorias	:	87,5 "
		— em geral	:	120,4 "

tendo sido de 88,8 réis a despesa média por tonelada-kilometro de transporte. A renda do passageiro-kilometro foi, em média, de 44,3 réis.

Incluindo as duas locomotivas Mallet alugadas da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, dispunha a Sorocabana, em 31 de dezembro de 1919, de 126 locomotivas, cuja somma de esforço de tracção correspondia a 1.005.320 kils. Em 1920, foram novamente montadas 3 pequenas "Avonside", cuja caldeiras actuavam bombas; construída uma "Consolidation" e adquiridas 8 "Mikado" e 4 "Pacific", continuando alugadas as duas "Mallet", o que trouxe um aumento de 16 locomotivas e 142.560 kilos de esforço de tracção, ou pouco mais de 14 %.

Em 1920, para os trens de passageiros, foram construidos 4 carros de 2.^a classe, 2 carros-correio e 3 de bagagem.

Possue a Sorocabana gondolas de 31 toneladas de capacidade, gaiolas para animaes cuja capacidade é de 28 toneladas e vagões cobertos de 12 toneladas. As gondolas, sendo principalmente empregadas no transporte de lenha e madeira, a utilisação completa de sua capacidade trará um volume superior ao gabarito da estrada; as gaiolas não podendo receber mais do que 18 bois e 50 porcos, por mais pesados que sejam esses animaes, só poderão attingir uma fraccão de 28 T., de sorte que a sua utilisação é feita com grande perda de sua capacidade; as relações entre as taras e lotações dos vagões cobertos de 12 e 28 toneladas, sendo, respectivamente, de 58 e 48 % indicam que a carga util nos ultimos é superior á dos primeiros.

Com o fim de melhor utilização do material rodante, foi resolvido transformar-se a maioria das gondolas de 31 toneladas, e todas as gaiolas de 28 toneladas em vagões cobertos, e parte dos cobertos de 12 toneladas em gondolas e gaiolas. Existindo volumes, como ferragens, pedras, etc., de grande peso e que são transportados em gondolas, serão conservadas 100 gondolas de 31 toneladas, e como exigem vagões cobertos mercadorias de grande volume e pouco peso, como algodão, alfafa, etc., igual numero de vagões cobertos será mantido, mas com as suas caixas aumentadas. Essas modificações e transformações são feitas á medida que esses vehiculos entram nas officinas para grandes raparações, de modo a não ser o Trafego perturbado com suas retiradas.

Em 1920, foram construidos 60 vagões cobertos de 28 toneladas e 23 gondolas de 28 toneladas, transformadas 7 em vagões para pedra britada, 12 gaiolas em cobertos e 28 cobertos em 9 gondolas e 19 gaiolas.

Nem todos os vagões da Sorocabana têm os seus freios accionados pelo apparelo a vacuo das locomotivas, assim como nem todas as locomotivas possuem esse apparelo, de modo que todos os freios dos vagões pôdem ser actuados a mão. Os dispositivos para accionar os freios, achavam-se sobre os vagões cobertos e as gaiolas, de modo que os guardas-freios eram forçados a permanecer em cima desses vehiculos. Sendo isso, além de deshumano, improcedente, foi resolvido — e essa medida está sendo executada — a sua transferencia para pequena cabina em uma das extremidades dos vagões. Deshumana é aquella medida, porque obriga o pessoal a soffrer todas as intempéries, sendo continuamente martyrizado por fagulhas de locomotivas, que a queima de lenha torna impossivel se evitar por completo, e tem occasionado grande numero de accidentes pessoaes; improcedente porque o guarda-freios, preoccupado em manter-se em equilibrio, não pôde ter toda a sua attenção applicada aos freios. Além disso, nem todo o pessoal tem comprehensão perfeita dos séus deveres, e abandona os freios para reunir-se no caboose, e é o que explica varios accidentes por excesso de velocidade, porque os freios não puderam ser apertados. As cabinas, não tendo communicação com outras partes do trem, obrigam o empregado a ficar junto do freio.

Para a Sorocabana poder manter em dia o transporte das mercadorias que affluem aos seus armazens, foi necessario que os seus vagões e locomotivas estivessem, em 1920, em continuo movimento. O desenvolvimento que tem tido a zona servida por esta

estrada, impulsionado ultimamente pela facilidade encontrada nos transportes de seus productos, o incremento que tem tomado a criação de animaes e a proxima chegada dos trilhos ao Porto Tibiriçá, onde um novo centro de producção será desviado para a Sorocabana, faz prever, em breve tempo, a impossibilidade de se poder manter em dia o seu trafego sem augmento do seu material rodante. Julgamos imprescindivel obter elementos para a construcção de 200 gaiolas de 12 toneladas, sendo já transformadas em cobertos todas as de 28 toneladas, e a acquisição de dez locomotivas «Mikado» ou «Santa Fé».

Intenso — e maior será com a conclusão do Prolongamento ao Porto Tibiriçá — já é o trafego do trecho impropriamente denominado Tibagy, principalmente entre Salto Grande e Rubião Junior, onde, em sua maior extensão, os trilhos são de 20 kilos, e muito gastos, por já terem servido na linha tronco, de forma que o seu leito não offerece segurança bastante para o trabalho de locomotivas de grande força de tracção.

Para a conclusão do seu prolongamento, necessitava a Sorocabana adquirir trilhos para 55 kilometros de linha; foram comprados de 37 kilos de peso, typo dos da linha tronco, que serão empregados de Rubião Junior em diante, e os dalli retirados, utilizados no prolongamento, onde o trafego será mais leve. Esses trilhos foram recebidos nos ultimos meses do anno, e até 31 de dezembro tinham sido substituidos 33 kilometros de linha. Mais 55 kilometros de linha virão este anno, e convém que os restantes sejam obtidos, para que continuos trens, e de grande lotação, trabalhem alli, unico meio de se poder manter em dia o seu trafego. No trecho de Salto Grande a Bartyra, os trilhos são novos e de 26 kilos, e pequeno é o trafego além de Bartyra.

O alto preço das madeiras e relativa facilidade de transporte, aliados á diffuldade que herdou a Sorocabana em obter fornecedores no interior, tem obstado a acquisição de dormentes, obrigando a actual administração a não conservar o leito desta estrada nas condições de segurança em que deseja mantel-o. O fornecimento de dormentes ultimamente augmentou, de modo que acreditamos que em breve não tenha a Sorocabana uma dormentação deficiente.

Em tempos, determinou a Sorocabana lastrar com pedra britada as suas linhas e essa medida, até 1912, foi seguida pela Sorocabana Railway, tendo sido abandonada pelas administrações que se seguiram, por uma mal entendida economia. A administração do

Estado iniciou-a novamente, mas tem encontrado difficuldades na obtenção de pedreiras, devido ao alto preço pedido pelos seus proprietarios, de modo que só de poucas fontes tem podido retirar o material necessario. Por isso sómente pôde lastrar 1.241^{ms},15 em 1919 e 17.073^{ms},54 em 1920. Actualmente, possue a Sorocabana 246 kilometros e 114 metros de linha lastrada com pedra britada.

A Estrada de Ferro Sorocabana necessita ter em São Paulo uma estação que, satisfazendo ás necessidades do publico, não quebre a harmonia das demais construccões da principal cidade do Estado de São Paulo. A actual, além de exigua, o que prejudica o movimento de passageiros e encarece os demais serviços, é um mesquinho edificio que desdoura a nossa Capital. Boituva e Itaicy, tendo se tornado centro de irradiação de varias linhas, as suas estações não só como medida de economia, como no interesse do publico, necessitam de ser substituidas. Não existem edificios para estações, funcionando as agencias em pardieiros ou em extremidades de armazens, nas seguintes localidades: Anisio de Moraes, Maristella, Treze de Maio, Egualdade, Rodrigues Alves, Virgilio Rocha, Boreby, Coronel Leite, Baurú, Santa Adelaide, kilometro 217, futuramente Peixoto Gomide, no ramal de Itararé, Tiburcio e Cândido Motta. Indispensavel é a construcção de edificios que abriguem convenientemente o pessoal nos seguintes postos telegraphicos: kilometros 9, 42, 63, 139 e 285, na linha tronco; kilometro 308, Guahyra, Itanguá, Gorita, Rio Verde e Ibity, na linha Itararé; klm. 325, Miranda Azevedo e klm. 375 na linha de Tibagy.

As estações e armazens de Treze de Maio e Egualdade, construidas de madeira, estão em ruinas; e o armazem de Botucatú, convém que seja, juntamente com o deposito, removido dos pontos em que se acham, de modo a descongestionar o pateo, por se tratar de um centro de composição de trens.

Não possuem armazens, sendo as cargas que a ellas concorrem recebidas em vagões, o que nem sempre é possivel, ou ficam ao relento, as seguintes estações: Inhaiba, Maristella, Virgilio Rocha, Santa Adelaide, klm. 217 do ramal de Itararé e Tiburcio.

São deficientes, pelo volume de carga que recebem, sendo indispensavel amplial-os, os armazens das seguintes localidades: São Paulo, Cotia, São João, Maylasky, São Roque, Sorocaba, Jupyra, Rodrigues Alves, Boreby, Coronel Leite, Itapetininga, Rechan, Angatuba, Engenheiro Hermillo, Aracassú, Rondinha, Engenheiro Bacellar, Engenheiro Maia, Itararé, São Bartholomeu, Baptista Botelho, Luiz Pinto, Ataliba Leonel, Francisco Sodré, Pau d'Alho, Palmital, Cervinho, Paraguassú, Sapezal, Quatá, João Ramalho, Rancharia,

Bartyra, Laranja Doce, João Theodoro, Indiana, Regente Feijó, Presidente Prudente, Alvares Machado e Santo Anastacio.

No correr do anno de 1920, foram construidos ou augmentados, em conta de capital da Estrada, os seguintes edificios:

Novos armazens nas estações de Ourinhos e Chavantes;
Augmento de armazem de Lençóis;
Conclusão da construcção da nova estação de Oliveira Coutinho;

Conclusão da construcção do novo posto do kilometro 217, ramal Itararé;

3 casas de turma.

Em janeiro de 1903, encontrou o Dr. Alfredo Maia, em Mayrink, uma pequena officina para reparação de locomotivas e outra em Itú, ambas rudimentares e obrigando a dispersão da actividade da administração. Em Mayrink, centro que melhor attenderia a rede Sorocabana, e onde essa estrada possuia grande área, determinou o Dr. Maia localizar as suas officinas. Às pressas, foram construidos galpões e installados os machinismos então adquiridos, sem um plano de antemão estudado, porque as urgentes necessidades do momento não permittiam cogitar disso. Esses galpões e machinismos, pouco accrescidos, é que constituem as actuaes officinas de Mayrink. Não possue, portanto, a Sorocabana, uma officina para montagem e reparação de locomotivas, de acordo com o numero e capacidade que a necessidade do seu trafego exige. Somos, no entanto, de parecer que a sua remodelação deve ser adiada, dotando-se-a de elementos que tornem o trabalho mais economico, até que possam ser satisfeitas outras necessidades mais urgentes da Sorocabana. Em 1920, foram construidos um pavilhão para as fundições de ferro e de bronze, um segundo forno para a fundição de ferro e um novo para a de bronze e estufa. Augmentou-se a secção de montagem e reparação de locomotivas e fez-se a aquisição, sendo installados, dos seguintes machinismos: um martellete a vapor e 6 tornos mechanicos, e montaram-se mais oito forjas.

No pateo da estação de Sorocaba, installadas em pequeno rancho, que tem sido augmentado, achavam-se, em 1903, as officinas para a montagem e reparação de vehiculos. De melhores machinismos dotou-as o sr. Dr. Alfredo Maia e as administrações que se lhe seguiram, tendo sido, em 1920, accrescidos dos seguintes: uma serra vertical do typo francez, para serrar toras até de 1^m,20 de largura e outra para toras até de 0^m,40; uma machina para

encaixes, uma plaina para madeira, um martellete de ar comprimido, retirado de Mayrink, uma nova forja, e foram construídos 3 puxados para serraria e carpintaria. As officinas de Sorocaba, além de deficientes, o que obriga a manutenção de reparações de carros e vagões em Barra Funda e Mayrink, não resguardam convenientemente o trabalho, sendo as obras, principalmente as de pintura, prejudicadas pelas intempéries, e achando-se collocadas no pateo de uma estação de composição e grande movimento, roubam uma preciosa área indispensável ao tráfego. Possuindo a estrada, em Sorocaba, grande área — parte da qual doada pela Prefeitura, para que dessa cidade não sejam retiradas as officinas — somos de parecer que para um ponto conveniente sejam elas transferidas, com distribuição mais económica de todos os elementos de trabalho.

Os depositos de pernoite e reparação corrente de locomotivas achavam-se em ruínas, exceptuando-se unicamente o de Sorocaba, mas esse é deficienteíssimo, não oferecendo a sua área coberta abrigo a nem uma terça parte das locomotivas a elle pertencentes, e acha-se pessimamente localizado. Poucos possuiaiam apparelhos para auxiliar o trabalho. Em 1920, os depositos não foram remodelados, porque necessidades mais urgentes absorveram os recursos que puderam ser obtidos; no entanto, os de B. Funda, Sorocaba e Botucatú foram munidos de serra para lenha; o de B. Funda, de uma serra circular para carpintaria; o de Botucatú e Itapetininga, de gazometro com apparelhamento para solda autogena, e o de Itapetininga, de uma plaina. Necessita, portanto, a Sorocabana de construir Depositos, munidos de machinas operatrizes que tornem os trabalhos mais economicos, nas seguintes localidades: Barra Funda, Sorocaba, Botucatú, Itapetininga, Itararé, Piracicaba, Ourinhos e Santo Anastacio; e abrigos de pernoite em Baurú, São Pedro, Mandury e Paraguassú.

O desenvolvimento que tem tido a zona Sorocabana, fez com que essa estrada adoptasse locomotivas de grande peso para os seus trens, o que a obrigou a reforçar as suas pontes. Em algumas, esse reforço foi executado com prejuizo da sua secção de vazão, de modo que se torna necessaria a substituição das seguintes:

Linha Tronco — São Paulo-Baurú

Kilometró	12,563	— Rio Pinheiros	.	.	.	.	1	vão de	30,00	e	2	de	17,00
,	24,623	— Rio Cotia	.	.	.	.	1	,	8,50	e	1	de	8,20
,	193,797	— Rio Sorocaba	.	.	.	.	1	,	47,00				
,	200,733	— Rib. Laranjal	.	.	.	.	1	,	10,00				

Kilometro	Local	Altura	m
220,374	Rib. Lopes	1	> > 8,00
> 242,126	Rio do Peixe	1	> > 30,00
> 287,243	Rio Capivara	1	> > 8,80
> 307,450	Rio M. Matheus.	1	> > 9,50
> 350,513	Rio Paraizo	1	> > 7,00
> 371,609	Rio Lençóes	1	> > 30,00

Linha Ituana — Mayrink-São Pedro

Kilometro	Local	Altura	m
116,656	Rio Pirapitinguy	1	vão de 10,85 e 1 de 11,00
> 131,432	Rio Tieté	1	> > 45,50 e 1 de 28,85
> 138,089	Rio Pirahy	1	> > 10,00 e 1 de 9,00
> 149,108	Rio Jundiahys	1	> > 18,50
> 184,737	Rio Capivary	1	> > 24,00
> 192,505	Rio Capivary	1	> > 19,50
> 252,359	Rib. Theodolinde	1	> > 10,00
> 254,591	Rio Corumbatahy	2	> > 15,00
> 287,906	Rio Araquá	1	> > 10,00

Linha de Itararé — Boituva-Itararé

Kilometro	Local	Altura	m
174,033	Rio Tatuhys	1	vão de 20,00
> 177,323	Rib. Olaria	1	> > 10,00
> 189,553	Rio Tatuhys	1	> > 20,00
> 197,163	Rib. Água Branca	1	> > 8,50
> 225,607	Rib. Paquetá	1	> > 10,00
> 235,928	Rio Ponte Alta	1	> > 20,00
> 239,210	Rio Itapetininga	1	> > 30,00
> 244,791	Rio das Antas	1	> > 15,00
> 259,632	Rio Capivary	1	> > 15,00
> 287,927	Rio Paranapanema	1	> > 44,00

Linha de Tibagy — Rubião Junior-Santo Anastacio

Kilometro	Local	Altura	m
341,530	Rio das Pedras	1	vão de 10,00
> 365,374	Rio Novo	1	> > 15,00

Dessas pontes, é urgente a substituição da do kilometro 193,797, sobre o rio Sorocaba, que oferece pouca segurança.

Em resumo: 3 pontes de mais de 40 metros; 4 de 30 metros; 5 entre 20 e 29 metros; 17 de 10 a menos de 20 metros; e 8 de menos de 10 metros.

Em 1920, foram substituídas 3 pontes de 10 metros, 1 de 6^m,80 e outra de 4^m,50, todas de madeira; e no kilometro 264,670 da

linha tronco foi, em logar da existente, collocada uma ponte de 10 metros, de concreto armado, talvez a primeira desse material no Brasil, e como nada de anormal tem ella apresentado, parece indicar que convém ser adoptado esse material.

Boituva — estação de entroncamento do ramal de Porto Feliz e inicial da linha Itararé — acha-se situada em um pequeno patamar com rampas descendentes em todos os sentidos, condição essa que diffulta a composição de trens e tem mesmo sido causa de diversos accidentes. Para evitar esse inconveniente, foi resolvido ligar-se, por um desvio auxiliar, antes de chegar a Boituva, a linha tronco á de Itararé. O movimento de escavação e de construcção de edificios para o posto telegraphicco que será alli estabelecido, foi concluido em 1920. Trará essa medida uma economia de mais de uma hora na marcha dos trens de cargas, de e para o trecho Itararé, tempo que a deficiencia do pateo de Boituva exige com as manobras para a composição dos trens.

Deficientes eram as linhas telegraphicais da Sorocabana em 1919, sendo frequentes e justas as reclamações do publico, por quanto nem mesmo ás necessidades da estrada elles satisfaziam, sendo continuamente perturbado o serviço do Trafego por falta de meios de communicação. Para melhorar esse serviço foi construida mais uma linha entre Salto Grande e Bartyra, outra entre Botucatú e Salto Grande, e está em andamento a construcção de mais outra entre Boituva e Botucatú, tendo attingido Conchas ao findar o mês de dezembro. As linhas telegraphicais, em 1920, foram accrescidas de 463.257 metros.

Possuindo a Sorocabana, em Mayrink, a área de 6 406.296.600 metros quadrados — ou $264 \frac{3}{4}$ alqueires — área essa abandonada por completo, foi resolvido o seu reflorestamento, para tornal-a de alguma sorte util. Modestamente foi isso executado em 1920, tendo sido plantados 5.700 pés de eucalyptus. Julgamos que com maior incremento, mas modestamente ainda, esse serviço deve ser continuado, e extendido mesmo a Sorocaba, onde a estrada possee 266.200 metros quadrados — ou 11 alqueires — de terra.

Nada prendia os funcionários da Sorocabana a essa estrada; não viam elles os seus esforços compensados, sendo preteridos por outros de menos serviços, e mesmo muitas vezes por pessoas estranhas; nem o trabalho de longos annos dava direito a um abono quando invalidado, ou a um peculio á familia com o seu desappa-

recimento por morte. Para galardoar os que bem executam cargos de responsabilidade, foi criado o sistema de gratificações periodicas, e para prender os funcionários á estrada, foi reconhecido o direito de promoções, e o Governo do Estado, estabelecendo um fundo de pecúlio e pensões, deduzindo uma porcentagem da sua renda, creou um verdadeiro monte-pio sem descontos mensaes.

Normalmente, em 1920, foi feito o trafego de e para os portos do rio Tieté, tendo sido interrompida a navegação do Piracicaba nos meses de janeiro e de maio a novembro, por falta de agua. A navegação do rio Tieté pôde ser melhorada com trabalhos na corredeira do Banharão e aquisição de vapores e lanchas, mas tendo podido, com os actuaes elementos, transportar todas as mercadorias de e para os seus portos, julgamos que essa medida deve ser adiada até a conclusão de obras e aquisição de elementos que a estrada reclama. Quanto á navegação no Piracicaba, rio que exigirá grandes despesas para se obter franco movimento de vapores de pequeno calado, somos de parecer que seja ella substituida por uma linha ferrea, partindo do ponto mais conveniente entre as estações de Rio das Pedras e Piracicaba e indo ter á foz — ou proximidades — com o Tieté. Não ferirá esse ramal direitos de outra estrada, por ser zona já tributaria, pela navegação da Sorocabana. Essa linha terá uma extensão de 120 kilometros e virá desenvolver um trecho de São Paulo hoje mal explorado, pela difficuldade de encontrar transporte a seus productos, e será um centro de abastecimento de lenha, que já escasseia na secção Ituana.

Na Sorocabana, como em todas as estradas de ferro do Brasil, a despesa com a conservação e manutenção do seu material é escripturada em conta de custeio; e toda aquella que aumenta a sua capacidade, e portanto o seu valor, é levada á conta de capital. Não é por simples deliberação da administração da estrada que uma despesa é considerada em conta de capital, mas sómente depois de autorizada pelo Governo, sendo de notar que a Sorocabana, em grande parte, é de concessão federal. Em todas as estradas — e portanto na Sorocabana — ha construções e aquisições que são debitadas em custeio, outras em conta de capital, e ainda outras parte em custeio e parte em conta de capital. A aquisição de caldeiras, cylindros e mais peças para serem empregadas em locomotivas já existentes; rodados, eixos e mais accessórios de carros e vagões para substituição dos gastos; reparações de estações e

outros edificios; substituição de vigas e outras peças de pontes, etc., são consideradas despesas de custeio. Novas locomotivas, carros, vagões ou accessorios para novos vehiculos construidos pela estrada; novas estações e novos edificios; ampliações de armazens; construcção de postos telegraphicos, embarcadouros, lastramento, etc., são despesas por conta de capital. Compra de trilhos mais pesados, substituição de pontes mais resistentes, etc., a parte correspondente ao material antigo é considerada por conta do custeio e o restante pela de capital.

Depois que a Sorocabana passou á administração do Estado, por conta de capital foi dispendida a importancia de 7.564:203\$939, sendo 286:232\$381 em 1919. Na importancia dispendida em 1920 acha-se incluida a de 1.432:946\$390 com a acquisição de 13 locomotivas alugadas á Estrada de Ferro Araraquara; portanto, nesse anno, com melhoramentos na Sorocabana foi dispendida a importancia de 5.845:025\$168.

Por conta de capital foram adquiridos trilhos, locomotivas, trucks e mais accessorios de carros e vagões que, para aumento do seu material rodante, a estrada está construindo, machinismos para as officinas e depositos; construidos estações, postos telegraphicos, que a intensidade do trafego exigia, embarcadouros, triangulos, feitas ampliações de armazens e officinas, lastramento do leito da linha e outros melhoramentos.

A importancia dispendida pela Sorocabana em conta de capital é inferior em 2.348:262\$461 á do credito especial aberto pela lei n.º 1745 de 12 de novembro de 1920.

O ramal de Porto Feliz sómente poude ser entregue ao trafeço publico em 1.^º de agosto, porque até essa data o seu leito não offerecia segurança e nem se achavam concluidas as estações, armazens e casas de turmas.

A despesa por kilometro desse ramal, ficou ao Estado em 123:665\$624, porquanto sendo a sua extensão de 24^{kms},139, a sua construcção importou em 2.985:264\$517, assim discriminados:

Estudo actual e em epochas diversas e locação	44.972\$586
Administração	25.964\$879
Preparo do leito da linha e assentamento de trilhos	2.177:085\$360
Edificios	287:760\$721
Obras d'arte	85:031\$149
Obras accessoriais	71:717\$884
Serviços diversos	18:285\$857
Materiaes	213:835\$774
Desapropriações	60:610\$302

Por 2.133 contos fôra contractada a construcção do seu leito e o assentamento de trilhos; mas importou esse serviço em mais 44:085\$360, por ter sido a sua extensão accrescida de 488^ms,8. As obras restantes necessarias, foi determinado que fossem pagas por preço de unidade.

Em maio, quando assumimos a direcção da Sorocabana, quasi paralysado se achava o proseguimento da estrada ao Porto Tibiriçá, tendo o empreiteiro distraído a sua actividade na construcção do ramal de Porto Feliz. Providencias foram tomadas e os trabalhos prosseguiram com mais intensidade, podendo ser entregues, a 25 de julho, mais 14^{kms},312 ao serviço publico, com a inauguração da estação de Santo Anastacio, que se acha a 840^{kms},375 de S. Paulo; e mais 24^{kms},455 de trilhos foram extendidos em 1920.

Em 31 de dezembro de 1920, para a conclusão dessa obra, faltavam 39^{kms},747, estando o movimento de escavações, para o preparamento do leito, concluído em uma extensão de 32^{kms},934, por quanto a somma das extensões dos trechos esparsos a fazer era de 6.813 metros.

Até 31 de dezembro de 1920, com a construcção do prolongamento de Salto Grande a Porto Tibiriçá foi dispendida pelo Estado de São Paulo a importancia de 20.962:098\$320, constituída pelas seguintes verbas:

Estudos e administração	1.966:531\$068
Pago ao empreiteiro — até Santo Anastacio	15.636:919\$708
Pago á Sorocabana Railway com a rescisão do contracto	201:644\$207
Obras extraordinarias	278:716\$602
Material rodante	1.497:888\$202
Materiaes diversos	1.380:398\$533

Sendo a extensão de Salto Grande a Santo Anastacio de 308^{kms},010, o preço por kilometro foi inferior a 68 contos, porque na verba total acham-se incluidas despesas feitas com o trecho ainda em construcção.

Entregue ao serviço do publico a estação de Porto Tibiriçá, grande será o augmento do trafego da Sorocabana, não só pelo desenvolvimento que terá a zona cortada pela estrada, que, como demonstram os trechos abertos ao trafego, tem sido sem demora povoadas e intensamente exploradas, como tambem porque para allí affluirá toda a exportação do Sul de Matto Grosso, que, naturalmente, abandonará a Noroeste, onde os fretes são mais elevados e que, para ser attingida, é necessario subir o Paraná e galgar a corredeira do Jupiá.

O capital da Sorocabana é constituído pelo compromisso tomado pelo Estado com o Dresdner Bank, de 3.800.000 libras esterlinas, para a sua acquisição, em 1905; pelo de 48.694:982\$283 com a Sorocabana Railway Company pela rescisão de seu contracto em 1919, e mais pelas despesas feitas pelo Estado com os prolongamentos e melhoramentos introduzidos na estrada.

A dívida para com o Dresdner Bank está reduzida a lbs. 3.130.200; a para com a Sorocabana Railway Company permanece a mesma porque só começará a ser amortizada em 1921; as despesas efectuadas pelo Estado, deduzida a importancia trazida pela usura e venda de materiaes, importaram em 50.141:413\$171, nella achando-se incluida a feita pelo Estado depois da rescisão — de 6.131:257\$549 — assim distribuída: 286:232\$381, despesa efectuada em 1919, e 5.845:025\$168, despesa efectuada em 1920.

O capital da Sorocabana é, portanto, de lbs. 3.132.200 e mais 98.836:395\$454 e, portanto, ao cambio ao par, é de 126.660:395\$426, e, ao cambio médio em 1920 — 14 11/32 — é de 151.210:983\$677.

Tendo sido o saldo da Sorocabana de 12.348:761\$636, o juro e amortisação da dívida para com o Dresdner Bank de 4.117:596\$656, e os juros do compromisso para com a Sorocabana Railway de 2.921:698\$937, segue-se que a importancia restante corresponde a 10,65 % do capital empregado pelo Estado.

Na importancia correspondente às despesas efectuadas pelo Estado em 1919 e 1920, com melhoramentos, não, está incluida a de 1.432:946\$390 paga pela Sorocabana por locomotivas que estão trabalhando na Estrada de Ferro Araraquara.

Aproveitamoſ, a oportunidade para assegurar a V. Exa. os nossos protestos de elevadá estima e distincta consideração.

S. Paulo, 28/3/921.

C. Paula Souza,

Inspector Geral em commissão.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Relatorio correspondente ao anno de 1920

Extensão das linhas em tráfego público:

Tinha a Estrada, em 31 de dezembro de 1920, de linhas trafegadas — exclusive desvios — a extensão total de

1707,304,0 kilometros

dos quaes se achavam providos de um terceiro trilho, para a bitola de 1,60 mts.

10,834 ,,

A navegação fluvial extendia-se sobre um percurso de

194 ,,

sendo 123 kms. no rio Píracicaba e 71 kms. no rio Tieté.

Resultado financeiro

O resultado financeiro do anno de 1920, comparado com o do anno de 1919, consta do quadro abaixo:

	ANNO DE 1920	ANNO DE 1919	+ } em 1920 - }
Receita	34.201.875\$441	24.845.003\$067	+ 9.356.872\$374
Despesa	21.853.113\$805	20.027.313\$638	+ 1.825.800\$167
Saldo	12.348.761\$636	4.817.689\$429	+ 7.531.072\$207
Coefficiente de custeio	63,89	80,61	

O quadro abaixo demonstra a Receita, Despesa e Saldo, desde 1903 até 1920⁽¹⁾

ANOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	Coeficiente
1903	10.215:470\$508	6.563:943\$699	3.651:526\$809	64,25
1904	9.955:683\$773	6.509:166\$449	3.446:517\$324	65,48
1905	10.144:079\$003	6.595:371\$145	3.548:707\$858	65,02
1906	12.736:715\$070	7.019:207\$386	5.717:507\$684	55,11
1907	12.696:598\$863	7.629:310\$431	5.067:288\$432	60,09
1908	12.319:958\$277	6.930:093\$019	5.389:863\$258	56,25
1909	14.506:105\$609	6.769:454\$294	7.736:651\$315	46,67
1910	13.784:961\$934	6.773:694\$850	7.011:267\$084	49,14
1911	14.938:526\$789	6.850:628\$593	8.087:898\$196	45,86
1912	15.936:964\$880	8.582:914\$722	7.354:050\$158	53,85
1913	18.639:883\$432	10.689:279\$719	7.950:603\$713	57,35
1914	15.748:726\$990	9.228:886\$876	6.519:840\$114	58,60
1915	18.019:888\$824	8.228:140\$797	9.791:748\$027	45,66
1916	19.480:846\$597	10.247:253\$142	9.233:593\$455	52,60
1917	21.263:337\$373	12.770:338\$325	8.492:999\$048	60,06
1918	21.996:132\$693	15.540:170\$206	6.455.962\$487	70,65
1919	24.845:003\$067	20.027:313\$638	4.817:689\$429	80,61
1920	34.201:875\$441	21.853:113\$805	12.348:761\$636	63,89
Total	301.430:759\$123	178.808:283\$096	122.622:476\$027	56,00

Receita média nos 18 anos 16.746:153\$284

Despesa „ „ 18 „ 9.933:793\$505

Saldo médio „ „ 18 „ 6.812:359\$779

(1) Os resultados deste quadro constantes dos relatórios anteriores foram modificados, acrescentando-se ou deduzindo-se as "Garantias de juros", recebidas ou devolvidas do Governo Federal.

Balancete da Receita e

Receita

DESIGNAÇÃO	Importancias	TOTAL	% sobre a receita
Passageiros.	6.643:839\$030		19,43
Encommendas e bagagens.	1.995:282\$470		5,83
Café	3.606:140\$190		10,54
Outras mercadorias	15.636:373\$680		45,72
Animaes em trens de passageiros	120:634\$980		0,35
Animaes em trens de cargas.	1.623:665\$780		4,75
Telegrammas	225:028\$665		0,66
Armazenagens	130:031\$730		0,38
RENDAS DIVERSAS			
A saber:			
Comissão de arrecadação do imposto Estadual e Federal	109:190\$400		0,32
Aluguel de casas, botequins e do material rodante, annuncios, recibos, tarifas, ingressos, vendas de objectos abandonados, taxa de cargas, descargas e de domicilio, etc.	1.686:093\$167	31.776:280\$092	4,93
OUTRAS RENDAS			
Garantia de juros, venda de material velho, etc.		2.425:595\$349	7,09
Somma Rs.		34.201:875\$441	100,00

Despesa, no exercício de 1920

Despesa

DESIGNAÇÃO	Importancias	% sobre a despesa
Administracão	914:049\$909	4,18
Trafego	4.696:863\$446	21,49
Locomoção e Tracção	11.190:184\$067	51,21
Linha	4.158:887\$246	19,03
Linhas Telegraphicas	74:281\$216	0,34
Navegação Fluvial	137:689\$364	0,63
Despesas diversas	681:158\$557	3,12
Rs.	21.853:113\$805	
Saldo a favor da Receita	12.348:761\$636	
Somma Rs.	34.201:875\$441	100,00

Dados estatisticos

Os annexos 10 quadros sobre estatistica geral dispensam esclarecimentos adicionaes. Estes quadros têm os seguintes titulos:

N. 1 — Demonstração do movimento da Estrada, durante os annos de 1919 e 1920.

N. 2 — Demonstração do movimento e renda das estações, durante o anno de 1920.

N. 3 — Quadro demonstrativo do café despachado pelas estações da Sorocabana, durante o anno de 1920.

N. 4 — Demonstração do movimento e renda da Secção Fluvial, no anno de 1920.

N. 5 — Demonstração do movimento do Ramal de Itararé, durante o anno de 1920.

N. 6 — Demonstração do movimento do Ramal de Tibagy, durante o anno de 1920.

N. 7 — Quadro comparativo da Receita e Despesa da Estrada, nos annos de 1916 a 1920.

N. 8 — Quadro do movimento de passageiros e mercadorias, nos annos de 1903 a 1920.

N. 9 — Comparação dos despachos de café, nos annos de 1916 a 1920.

N. 10 — Quadro comparativo do trafego mutuo com as outras Estradas, nos annos de 1916 a 1920.

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

1919

Demonstração do movimento da Estrada, durante os annos de 1919 e 1920

1920

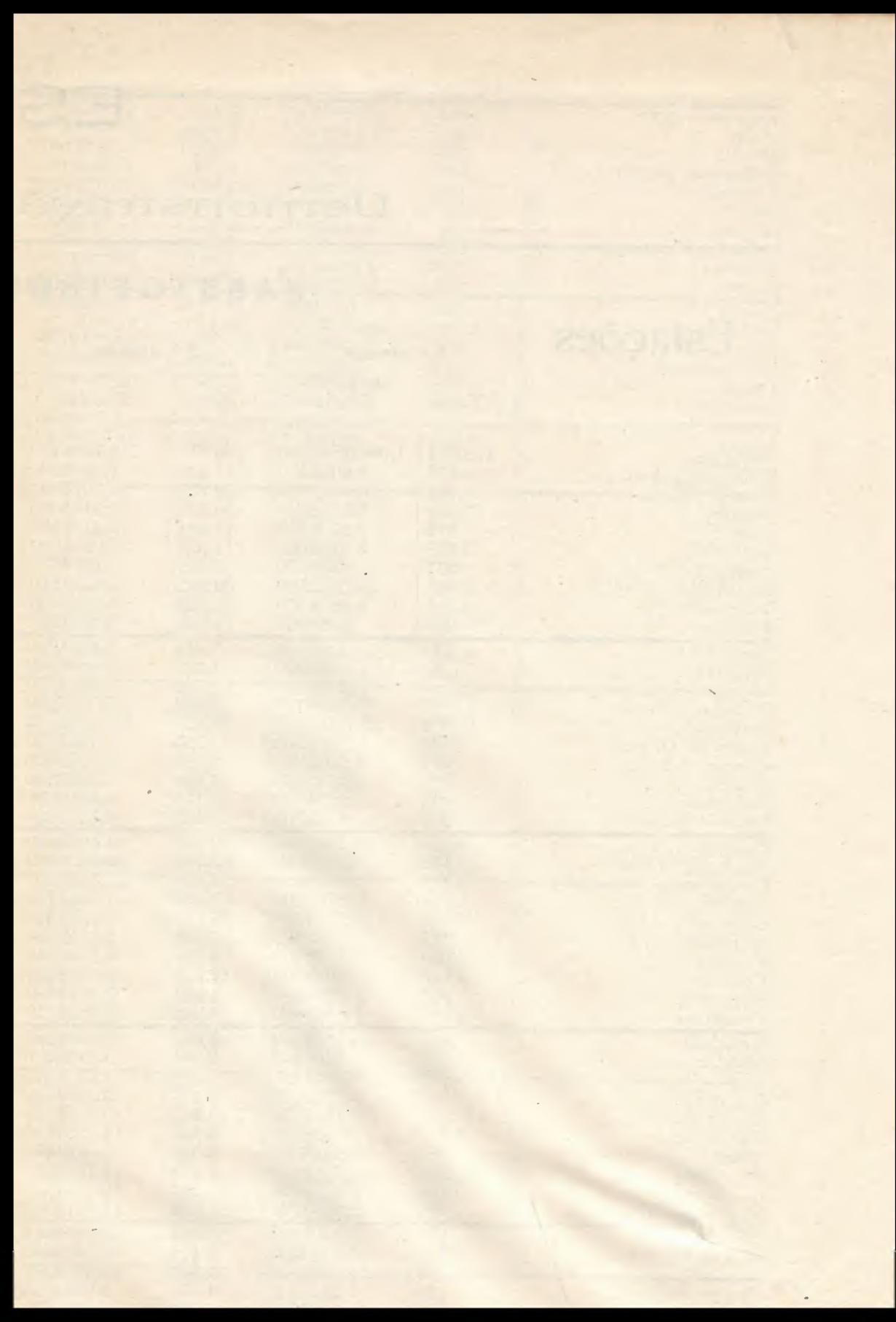
Especificação	Quantidade	PERCURSO		Toneladas kilometros	RECEITA PRODUZIDA				Especificação	Quantidade	PERCURSO		Toneladas kilometros	RECEITA PRODUZIDA			
		Total kilometros	Médio kilometros		TOTAL	Por unidade	Por unidade quilometro	Por tonela- kilometro			Total kilometros	Médio kilometros		TOTAL	Por unidade	Por unidade quilometro	Por tonela- kilometro
Passageiros em 1.ª classe									Passageiros em 1.ª classe								
Serviço público	338.408	36.012.941	106,4	18.006.470	2.066.495\$910	6.107	57,4		Serviço público	425.907	46.837.954	110,0	3.278.657	2.837.743\$460	6.623	60,6	865,5
Por conta do Governo Federal	5.066	777.246	153,4	358.623	35.995\$170	7.106	46,3		Por conta do Governo Federal	5.248	805.891	107,5	56.412	38.618\$310	7.359	47,9	684,6
Estadual	17.282	3.577.273	207,0	1.788.637	171.309\$450	9.913	47,9		Estadual	10.287	1.926.257	187,3	134.838	101.025\$890	9.821	52,5	749,3
Passageiros em 2.ª classe									Passageiros em 2.ª classe								
Serviço público	1.445.706	80.452.465	55,6	40.226.233	2.741.555\$080	1.586	34,1		Serviço público	1.534.496	94.217.332	61,4	6.595.214	3.520.800\$520	2.294	37,4	533,8
Por conta do Governo Federal	4.907	1.207.431	246,1	603.715	27.201\$620	5.543	22,5		Por conta do Governo Federal	5.036	1.416.992	278,1	99.189	34.432\$720	6.757	24,3	347,1
Estadual	21.342	4.224.076	197,9	2.112.038	95.311\$350	4.466	22,6		Estadual	22.136	4.695.619	212,1	328.693	111.218\$130	5.024	23,7	338,4
Total de passageiros	1.832.711	126.251.432	68,9	63.125.716	5.137.868\$580	2.803	40,7		Total de passageiros	2.003.170	149.900.045	74,8	10.493.003	6.643.839\$030	3.317	44,3	633,2
Bagagens e encommendas									Bagagens e encommendas								
Serviço público	21.390.999	—	136,2	2.913.663	1.560.368\$910	72.945	—	535,5	Serviço público	21.134.049	—	147,0	3.106.205	1.948.627\$830	92.203	—	627,3
Por conta do Governo Federal	319.096	—	239,2	76.321	38.013\$400	119.128	—	498,1	Por conta do Governo Federal	194.127	—	298,7	57.992	24.325\$610	125.308	—	419,5
Estadual	262.844	—	405,9	106.680	27.604\$660	105.023	—	258,8	Estadual	153.935	—	285,6	43.958	22.329\$030	145.055	—	508,0
Total de bagagens e encommendas	21.972.939	—	140,9	3.096.664	1.625.986\$970	74.000	—	525,1	Total de bagagens e encommendas	21.482.111	—	149,3	3.203.155	1.995.282\$470	92.881	—	621,9
Animaes por trens de passageiros									Animaes por trens de passageiros								
Serviço público	13.783	1.934.836	140,4	483.709	74.924\$680	5.436	38,7	154,9	Serviço público	15.542	2.234.268	143,8	567.276	115.131\$240	7.408	51,5	202,0
Por conta do Governo Federal	431	122.864	285,1	30.716	4.508\$500	10.461	36,7	146,8	Por conta do Governo Federal	115	39.277	341,5	12.166	2.140\$190	18.610	54,5	175,9
Estadual	543	85.472	157,4	21.368	3.669\$440	6.758	42,9	171,7	Estadual	302	73.859	244,6	22.216	3.363\$550	11.138	45,5	151,4
Total de animaes por trens de passageiros	14.757	2.143.172	145,2	535.793	83.102\$620	5.631	38,9	155,1	Total de animaes por trens de passageiros	15.959	2.347.404	147,1	601.658	120.634\$980	7.559	51,4	200,5
Animaes por trens de cargas									Animaes por trens de cargas								
Serviço público:									Serviço público:								
Vaccum	151.556	13.007.592	85,8	5.203.037	368.179\$580	2.429	28,3	70,8	Vaccum	127.697	9.568.590	74,9	3.827.436	373.834\$250	2.928	39,1	97,7
Cavallares	9.429	2.043.950	216,8	613.185	34.099\$840	3.616	16,7	55,6	Cavallares	7.192	1.463.059	203,4	438.918	33.181\$980	4.614	22,7	75,6
Carneiros, porcos, etc.	375.041	88.491.170	236,0	8.849.117	1.271.616\$720	3.391	14,4	143,7	Carneiros, porcos, etc.	298.263	72.204.888	242,1	7.220.489	1.188.892\$320	3.986	16,5	164,7
Por conta do Governo Federal									Por conta do Governo Federal								
Vaccum	304	128.576	422,8	38.573	2.093\$600	6.887	16,3	54,3	Vaccum	94	46.027	489,6	18.411	685\$600	7.294	14,9	37,2
Cavallares		—	—	—	—	—	—	—	Cavallares	1.552	470.764	303,3	141.299	22.728\$600	—	—	—
Carneiros, porcos, etc.		—	—	—	—	—	—	—	Carneiros, porcos, etc.								
Por conta do Governo Estadual									Por conta do Governo Estadual								
Vaccum		—	—	—	—	—	—	—	Vaccum	149	51.937	348,6	20.775	2.933\$910	19.690	56,5	141,2
Cavallares		—	—	—	—	—	—	—	Cavallares	56	19.896	355,3	5.969	1.366\$960	24.410	68,7	229,0
Carneiros, porcos, etc.		—	—	—	—	—	—	—	Carneiros, porcos, etc.	25	4.090	163,6	409	42\$160	16.864	10,3	103,1
Total de animaes por trens de cargas	536.330	103.671.288	193,3	14.703.912	1.675.989\$740	3.125	16,2	114,0	Total de animaes por trens de cargas	435.028	83.829.251	193,0	11.673.636	1.623.665\$780	3.732	19,4	139,1
Total de animaes	551.087	105.814.460	192,0	15.239.705	1.759.092\$360	3.192	16,6	115,4	Total de animaes	450.987	86.176.655	191,1	12.275.294	1.744.300\$760	3.868	20,2	142,1
Mercadorias									Mercadorias								
Algodão em rama	24.922.482	—	249,3	6.212.110	1.269.667\$250	50.945	—	204,4	Algodão em rama	18.886.650	—	238,0	4.494.347	868.310\$840	45.974	—	193,2
" caroços	29.775.141	—	164,3	4.890.784	587.851\$280	19.743	—	120,2	" caroços	13.251.242	—	124,7	1.652.119	246.607\$090	18.610	—	149,3
Arroz	16.749.118	—	179,2	3.001.989	111.520\$070	6.658	—	37,1	Arroz	21.832.187	—	180,0	3.929.647	280.283\$120	12.888	—	71,3
Assucar	31.855.865	—	234,9	7.482.193	1.616.378\$720	50.740	—	216,0	Assucar	31.305.741	—	212,8	6.661.574	1.617.759\$410</td			

18. R. B. H. & Co. -

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

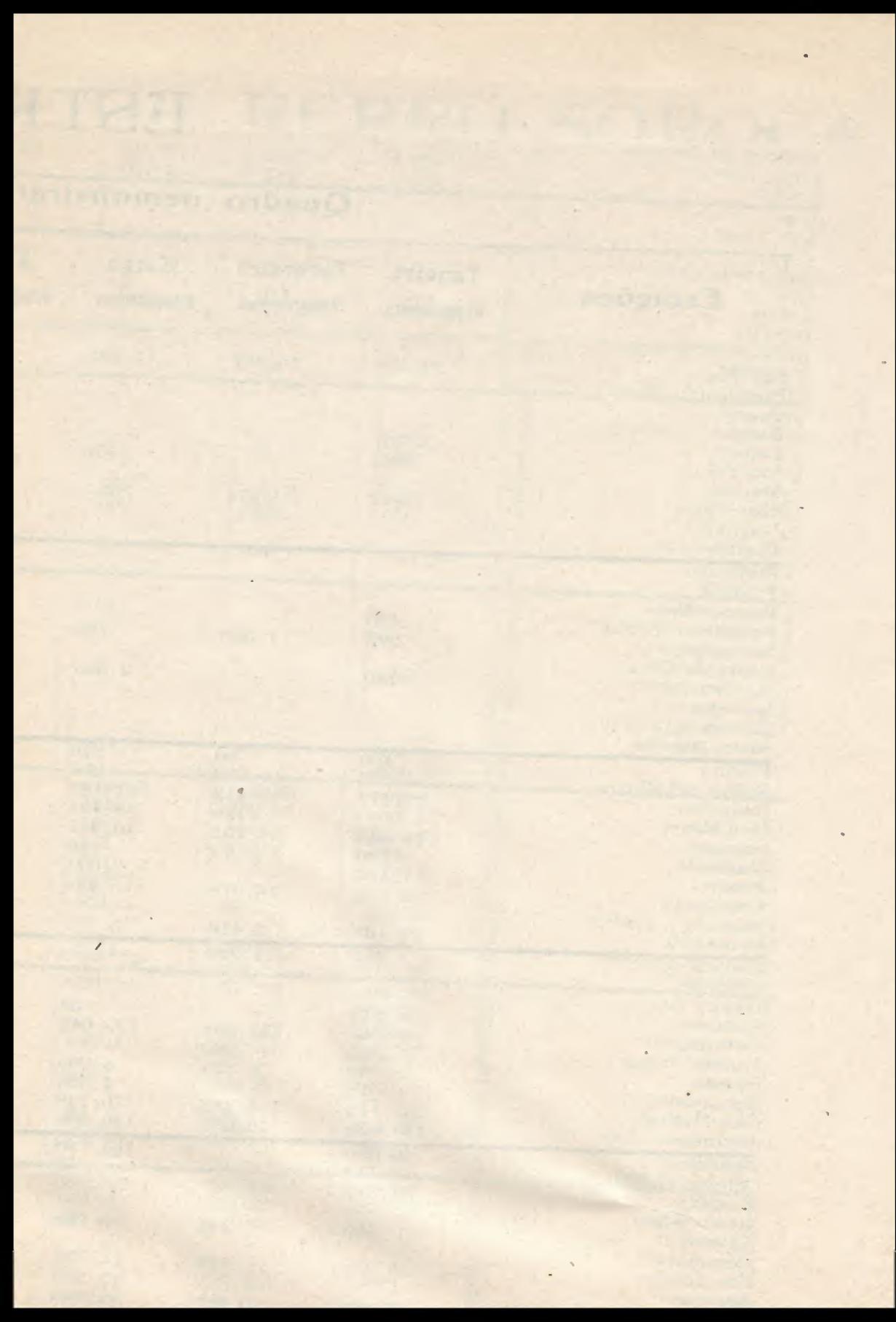
Demonstração do movimento e rendenda das Estações, durante o anno de 1920

Estações	PASSAGEIROS				Bagagens				Animais				Mercadorias						
	1.ª classe		2.ª classe		TOTAL		Encomendas		Em trens de passageiros		Em trens de cargas		Tele-grammas		Arma-zengens				
	N.º	Renda	N.º	Renda	N.º	Renda	Kilogrammas	Renda	N.º	Renda	Kilogrammas	Renda	N.º	Renda	N.º	Renda			
São Paulo Presidente Altino	108.514	1.068.780.5790	186.472	7.157.987.780	235.086	1.784.490.510	5.954.160	945.974.910	2.394	18.659.760	157.190.013	5.829.233.810	117.601	86.519.8260	70.519.904	65.829.768	1.542.196.845		
Osasco	2.871	2.660.845.150	10.269.860.00	186.472	7.157.987.780	235.086	1.784.490.510	5.954.160	945.974.910	2.394	18.659.760	157.190.013	5.829.233.810	117.601	86.519.8260	70.519.904	65.829.768	1.542.196.845	
Bauru	7.107	10.269.845.150	32.259	25.076.860.00	16.314	35.277.365.00	5.637.786.00	40.159	7.089.50	37	428.8220	67.986.625	37.777.085.00	10.961	63.840	63.840	123.929.350	São Paulo Presidente Altino	
Cotia	3.089	80.269.850.00	32.259	25.076.860.00	16.314	35.277.365.00	5.637.786.00	40.159	7.089.50	37	428.8220	67.986.625	37.777.085.00	10.961	63.840	63.840	123.929.350	Osasco	
São João	1.916	2.243.850.00	12.484	12.279.850.00	13.599	14.529.850.00	12.010	32.211.130	107	325.850	76.825	60.230.622	17.631.970	15.850.867.00	24	1.448.560	1.448.560	1.508.700	Bauru
Makasky	1.329	1.224.850.00	14.322	22.065.850.00	15.651	35.850.00	14.175	31.128.810	132	273.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.800	Cotia	
São Roque	265	23.055.850.00	14.322	22.065.850.00	15.651	35.850.00	14.175	31.128.810	132	273.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.800	São João	
Marília	8.635	8.635.850.00	38.982	55.682.850.00	5.884	5.804.800.00	11.343	1.965.840.00	21	228.80	4.300	1.319.700	1.319.700	1.319.700	24	343.100	343.100	1.235.810	Makasky
Barroso	4.884	9.882.850.00	22.863	33.269.850.00	4.767	4.767.850.00	3.874	1.978.810	93	28.820	4.44	4.218.830	4.218.830	4.218.830	24	804.600	804.600	1.235.810	São Roque
Pato Branco	288	3.033.200	4.020	3.144.820	4.903	3.593.850	21.687	—	—	2.132.820	45.021	30.934.800	30.934.800	30.934.800	23	23.800	23.800	1.241.830	Pato Branco
Rodovalho	541	1.168.850.50	5.018	3.151.820	3.934	6.349.850	2.502	1.241.800	45	63.840	33.825.820	33.825.820	33.825.820	23	243.800	243.800	1.241.830	Rodovalho	
Piribebuy	1.511	9.885.500	1.299	1.045.800	1.340	2.183.800	9.936	1.045.800	11	15.800	3.447.230	3.447.230	3.447.230	20	4.830.00	4.830.00	5.903.810	Piribebuy	
Inhaité	53	11.635.800	9.764	20.668.850	8.817	8.817	16.782	16.782	9	1.045.800	39.535.877	39.535.877	39.535.877	9	103.800	103.800	6.463.850	Inhaité	
Sorocaba	6001	9.405.800	9.094	7.009.850	6.965	7.949.850	12.014	3.221.130	107	325.850	66.220	7.927.830	7.927.830	7.927.830	24	603.800	603.800	1.563.810	Bauru
Lages de Oliveira	1.329	1.224.850.00	14.322	22.065.850.00	15.651	35.850.00	14.175	31.128.810	132	273.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Sorocaba	
Gericinó Oeste/Br.	374	1.053.200	2.582	4.053.200	2.582	4.053.200	14.547	1.068.850	55	87.800	1.045.800	1.045.800	1.045.800	41	429.400	429.400	1.235.820	Gericinó Oeste/Br.	
Ipaucema	642	2.135.800	4.128	2.135.800	4.485	4.485.800	14.547	1.068.850	55	87.800	1.045.800	1.045.800	1.045.800	41	429.400	429.400	1.235.820	Ipaucema	
Santo Antônio	200	1.211.800	1.211.800	1.211.800	1.211.800	1.211.800	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Santo Antônio	
Bonita	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Bonita	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800	1.211.800	107	325.850	63.12	57.1	19.441.810	—	748.650	748.650	1.563.810	Barra do Turvo	
Barra do Turvo	655	1.224.850	5.555	1.224.850	6.211	6.211.850	1.211.800												



ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro demonstrativo do café despachado pelas estações da Sorocabana, durante o anno de 1920



ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Demonstração do movimento da Secção Fluvial no anno de 1920

Mezes	Importação			Exportação						Trafego Proprio		Porcentagem dos fretes, relati- vamente ao saldo de acordo com a Cia. Paulista Zona Fluvial	Renda da Fluvial	Renda da Sorocabana	Renda Total				
	GENEROS DIVERSOS			CAFÉ			GENEROS DIVERSOS			Generos diversos									
	Kilogrammas	Renda	Quota da Fluvial	Kilogrammas	Renda	Quota da Fluvial	Kilogrammas	Renda	Quota da Fluvial	Kilogrammas	Renda								
Janeiro .	40.215	2.539\$200	246\$900	10.020	598\$600	44\$100	265.688	3.904\$900	639\$000	175.361	137\$800	3.273\$530	4.341\$330	7.042\$700	11.384\$030				
Fevereiro .	56.469	1.527\$700	317\$000				154.868	3.537\$700	620\$500	147.813	148\$900	1.893\$600	2.980\$000	5.065\$400	8.045\$400				
Março .	66.550	2.729\$300	466\$100	57	14\$100	700	344.726	5.737\$290	723\$000	196.897	182\$300	2.951\$400	4.273\$500	8.479\$690	12.753\$190				
Abril .	35.638	967\$800	209\$100	59	400	200	268.212	3.353\$600	428\$600	197.363	214\$600	2.114\$730	2.967\$230	4.321\$800	7.289\$030				
Maio .	23.058	931\$890	132\$800				351.053	5.215\$800	737\$800	101.040	120\$700	2.454\$820	3.446\$120	6.147\$690	9.593\$810				
Junho .	16.508	405\$570	648\$400				333.531	4.411\$900	636\$400	60.636	51\$800	4.320\$140	5.072\$740	4.817\$470	9.890\$210				
Julho .	32.261	1.766\$200	146\$300	49.860	3.502\$400	219\$400	226.670	4.768\$300	704\$300	136.928	204\$200		1.274\$200	10.036\$900	11.311\$100				
Agosto .	16.909	600\$800	77\$300	347.575	24.254\$700	1.693\$400	188.996	3.674\$900	508\$300	327.710	349\$800		2.628\$900	28.530\$400	31.159\$300				
Setembro .	22.040	893\$400	102\$600	291.390	21.469\$100	1.410\$500	145.607	2.994\$790	579\$900	207.589	232\$500		2.325\$500	25.357\$290	27.682\$790				
Outubro .	72.564	1.401\$300	169\$800	441.677	33.871\$200	2.074\$500	346.501	7.038\$300	1.067\$000	117.540	163\$700		3.475\$000	42.310\$800	45.785\$800				
Novembro .	31.612	1.528\$200	154\$500	391.109	31.452\$400	1.832\$900	311.606	6.049\$100	1.010\$900	277.682	259\$900		3.258\$200	39.029\$700	42.287\$900				
Dezembro .	22.830	1.646\$000	106\$700	199.616	14.367\$800	901\$200	385.141	7.047\$900	1.091\$100	344.880	317\$100		2.416\$100	23.061\$700	25.477\$800				
Total .	436.654	16.936\$360	2.193\$500	1.731.363	129.530\$700	8.177\$000	3.322.599	57.734\$480	8.746\$800	2.291.439	2.333\$300	17.008\$220	38.458\$820	204.201\$540	242.660\$360				

Comparação do movimento e renda da Secção Fluvial dos annos de 1903 a 1920

Annos	Importação		Exportação		Trafego proprio da Fluvial	Renda da Fluvial	Renda da Sorocabana	Renda Total
	Diversos	Café	Diversos					
1903	195.394	2.013.890	25.274	—	37.203\$272	93.453\$828	130.657\$100	
1904	1.566.545	4.721.707	272.879	673.566	100.887\$925	318.807\$500	419.695\$425	
1905	1.980.555	5.365.589	604.408	792.446	141.658\$890	379.163\$120	520.822\$010	
1906	2.435.165	11.644.098	271.274	756.604	242.020\$800	725.128\$010	967.148\$810	
1907	3.693.421	10.816.174	1.374.952	1.893.279	229.479\$300	608.888\$990	838.368\$290	
1908	3.065.439	6.352.173	1.062.403	1.629.288	150.561\$500	390.076\$830	540.638\$330	
1909	1.456.548	6.331.452	1.483.593	1.386.990	117.519\$300	333.153\$150	450.672\$450	
1910	1.886.634	3.318.216	1.470.308	1.412.062	84.815\$270	291.984\$290	376.799\$560	
1911	1.107.144	3.346.434	1.816.908	1.806.624	102.098\$140	239.186\$360	341.284\$500	
1912	1.485.074	2.657.939	2.270.189	1.295.579	95.957\$650	195.563\$710	291.521\$360	
1913	1.290.420	2.920.265	3.577.209	1.413.456	140.132\$350	222.085\$430	362.217\$780	
1914	1.854.587	1.940.547	3.296.300	1.292.715	54.555\$467	173.562\$820	228.118\$287	
1915	1.290.578	2.691.825	2.363.843	700.902	145.922\$100	178.784\$450	324.706\$550	
1916	2.231.024	4.390.574	893.189	1.009.679	90.991\$610	288.406\$950	379.398\$560	
1917	1.834.757	4.151.127	1.651.777	1.427.744	58.215\$820	304.899\$680	363.115\$500	
1918	1.131.640	3.014.643	1.960.037	1.624.071	63.132\$140	182.785\$600	245.917\$740	
1919	1.224.650	791.040	2.710.852	1.080.839	57.208\$170	75.358\$630	132.566\$800	
1920	436.654	1.731.363	3.322.599	2.291.439	38.458\$820	204.201\$540	242.660\$360	

Comparação da renda da Secção Fluvial dos annos de 1916 a 1920

Mezes	1916	1917	1918	1919	1920
Janeiro .	6.289\$510	2.062\$200	3.860\$820	4.525\$050	4.341\$330
Fevereiro .	6.403\$900	2.161\$770	3.340\$010	8.501\$370	2.980\$000
Março .	5.887\$750	2.333\$930	3.200\$720	3.061\$200	4.273\$500
AbriL .	4.457\$420	3.228\$300	2.701\$060	2.502\$950	2.967\$230
Maio .	4.172\$180	1.023\$080	1.493\$710	3.413\$710	3.446\$120
Junho .	3.557\$490	530\$810	1.268\$460	2.432\$170	5.072\$740
Julho .	12.407\$840	3.688\$980	4.795\$330	7.004\$400	1.274\$200
Agosto .	17.206\$200	10.931\$180	12.859\$470	7.424\$690	2.628\$900
Setembro .	14.225\$290	11.140\$070	10.810\$570	6.033\$360	2.325\$500
Outubro .	7.534\$900	8.041\$290	5.248\$280	4.811\$280	3.475\$500
Novembro .	3.727\$900	11.186\$400	8.408\$400	4.458\$530	3.258\$200
Dezembro .	5.121\$230	4.794\$810	5.145\$310	3.039\$460	2.416\$100
Total .	90.991\$610	58.215\$820	63.132\$140	57.208\$170	38.458\$820

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro n. 5

Demonstração do movimento do Ramal de Itararé, durante o anno de 1920

Especificação	QUANTI-DADE	PERCURSO		Toneladas-kilometros	RECEITA PRODUZIDA			
		Total kilometros	Média kilo- metros		TOTAL	Por unidade	Por unidade- kilometro	Por tonelada- kilometro
Passageiros em 1.^a classe:								
Serviço publico	52.035	6.563.070	126,1	459.413	381:436\$970	7.330	58,4	830,3
Por conta do Governo Federal	1.205	211.287	175,3	14.791	9:996\$030	8.295	47,3	675,8
" " " Estadual	1.510	207.655	137,5	14.536	11:056\$160	7.322	53,2	760,6
Passageiros em 2.^a classe:								
Serviço publico	110.237	7.572.140	68,7	530.049	292:929\$140	2.657	38,7	552,6
Por conta do Governo Federal	3.079	348.002	167,4	24.360	7:705\$480	3.706	22,1	316,3
" " " Estadual	2.376	282.154	118,8	19.751	7:072\$140	2.976	25,1	358,1
Total de passageiros	169.462	15.184.308	69,6	1.062.900	710:195\$920	4.191	46,8	668,2
Bagagens e encommendas:								
Serviço publico Kilogs.	2.802.222	—	161,3	451.950	299:605\$490	106.917	—	662,9
Por conta do Governo Federal "	87.075	—	217,4	18.927	9:711\$990	111.536	—	513,1
" " " Estadual "	24.687	—	165,1	4.076	2:147\$780	87.000	—	527,4
Total de bagagens e encommendas "	2.913.984	—	163,0	474.953	311:465\$260	106.886	—	655,8
Animaes em trens de passageiros:								
Serviço publico	1.533	166.423	108,6	34.539	7:836\$700	5.112	47,1	226,9
Por conta do Governo Federal	44	10.584	240,5	3.975	653\$720	14.857	61,8	164,5
" " " Estadual	117	19.199	164,1	6.460	1:126\$110	9.625	58,7	174,3
Total de animaes em trens de passageiros	1.694	196.206	115,8	44.974	9:616\$530	5.677	49,0	213,8
Animaes em trens de cargas.								
Serviço publico:								
Vaccum	8.010	1.565.948	195,5	626.379	39:962\$300	4.989	25,5	63,8
Cavallares	6.821	1.159.037	169,9	347.711	25:342\$890	3.715	21,9	72,9
Porcos, carneiros, etc.	90.565	20.037.125	221,2	2.003.712	329:723\$700	3.641	16,5	164,6
Por conta do Governo Federal:								
Vaccum	71	17.596	247,8	7.038	560\$680	7.895	31,9	79,7
Cavallares	548	99.560	181,7	29.868	4:754\$070	8.675	47,8	160,1
Porcos, carneiros, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Por conta do Governo Estadual:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	307	76.750	250,0	23.025	3:566\$950	11.618	46,5	154,9
Porcos, carneiros, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Total de animaes por trens de cargas	106.322	22.956.016	215,9	3.037.733	403:910\$590	3.799	17,6	133,0
Total geral de animaes	108.016	23.152.222	214,3	3.082.707	413:527\$120	3.828	17,9	134,1
Mercadorias:								
Café Kilogs.	1.537.857	—	163,7	251.682	40:336\$320	26.229	—	160,8
Assucar "	4.852.651	—	102,3	496.331	128:374\$290	26.454	—	258,6
Algodão "	7.976.034	—	94,9	756.581	141:475\$170	17.738	—	187,0
Sal "	2.059.447	—	115,2	237.186	36:126\$540	17.542	—	152,8
Materias "	114.668.139	—	239,2	27.433.375	1.210:879\$200	10.560	—	44,1
Varios "	52.898.640	—	175,8	9.297.220	1.014:001\$800	19.169	—	109,1
Transporte por conta do Governo Federal	597.072	—	177,4	105.914	11:163\$950	18.698	—	105,4
Transportes por conta do Governo Estadual	259.510	—	97,4	25.284	2:038\$830	7.856	—	80,6
Total de mercadorias	184.849.350	—	208,8	38.603.553	2.584:396\$100	13.981	—	66,9
Telegrammas:								
Em serviço publico "Palavras" 277.031	20.415	—	—	—	14:601\$902	715	—	—
Rendas diversas:								
Armazenagens	—	—	—	—	6.832\$100	—	—	—
Diversos e Eventuaes	—	—	—	—	205.917\$107	—	—	—
Total de rendas diversas	—	—	—	—	212.749\$207	—	—	—
Recapitulação:								
Passageiros Quantidade	169.462	15.184.308	—	1.062.900	710:195\$920	—	—	—
Bagagens e encommendas Kilogrammas	2.913.984	—	—	474.953	311:465\$260	—	—	—
Animaes em trens de passageiros Quantidade	1.694	196.206	—	44.974	9:616\$530	—	—	—
" " " " " cargas	106.322	22.956.016	—	3.037.733	403:910\$590	—	—	—
Mercadorias Kilogrammas	184.849.350	—	—	38.603.553	2.584:396\$100	—	—	—
Telegrammas Numero	20.415	—	—	—	14:601\$902	—	—	—
Rendas diversas	—	—	—	—	212.749\$207	—	—	—
Total	—	38.336.530	—	43.224.113	4.246:935\$509	—	—	—
Material transportado por conta da Estrada Kilogrammas	37.589.997	—	65,1	2.445.379	—	—	—	—
Receita total do Ramal de Itararé	—	—	—	—	4.246:935\$509	—	—	—

NOTA. — Para se obter a tonelada-kilometro, foram convertidos em peso, os passageiros á razão de 70 kilogrammas e os animaes transportados em trens de cargas: vaccum, 400 kilogrammas, cavallares, 300 kilogrammas, porcos, carneiros, cabras, etc. 100 kilogrammas.

CHARTERED ACCOUNTANTS

and their examination into dispensations

and other documents relating thereto.

1. The Secretary General shall

call a meeting of the members of the Association

not less than one month before the date of the meeting.

2. The Secretary General shall issue a circular

not less than one month before the date of the meeting.

3. The Secretary General shall issue a circular

not less than one month before the date of the meeting.

4. The Secretary General shall issue a circular

not less than one month before the date of the meeting.

5. The Secretary General shall issue a circular

not less than one month before the date of the meeting.

6. The Secretary General shall issue a circular

not less than one month before the date of the meeting.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro n.º 6

Demonstração do movimento do Ramal de Tibagy, durante o anno de 1920

Especificação	QUANTI-DADES	PERCURSO		Toneladas kilometros	RECEITA PRODUZIDA			
		Total kilometros	Médio kilo- metros		TOTAL	Por unidade	Por unidade- kilometro	Por tonelada- kilometro
Passageiros em 1.ª classe:								
Serviço publico	80.509	7.935.127	98,6	555.456	460.945\$680	5.725	58,1	829,9
Por conta do Governo Federal	401	43.141	107,6	3.023	2.393\$900	5.970	55,5	791,9
" " " Estadual	2.843	357.482	125,7	25.024	16.275\$230	5.725	45,5	650,4
Passageiros em 2.ª classe:								
Serviço publico	303.447	23.088.505	76,1	1.616.195	866.001\$600	2.854	37,5	535,8
Por conta do Governo Federal	509	59.713	117,3	4.180	1.372\$490	2.696	23,0	328,3
" " " Estadual	7.676	1.003.071	130,7	70.250	22.009\$110	2.867	21,9	313,3
Total de passageiros	395.385	32.487.539	82,2	2.274.128	1.368.998\$010	3.462	42,1	602,0
Bagagens e encommendas								
Serviço Publico Kilogs.	3.375.945	—	118,3	399.217	262.504\$780	77.757	—	657,5
Por conta do Governo Federal "	8.527	—	190,7	1.626	834\$300	97.842	—	659,0
" " " Estadual "	40.556	—	160,9	6.525	3.710\$100	91.481	—	668,6
Total de bagagens e encommendas "	3.425.028	—	118,9	407.368	267.049\$180	77.970	—	655,5
Animaes em trens de passageiros:								
Serviço publico	4.360	656.200	150,5	161.500	37.535\$800	8.609	57,2	232,4
Por conta do Governo Federal	39	7.723	198,0	2.971	458\$040	11.745	59,3	154,2
" " " Estadual	44	12.845	285,4	4.172	472\$950	10.748	36,8	113,4
Total de animaes em trens de passageiros	4.443	676.768	152,3	168.643	38.465\$790	8.658	56,8	228,1
Animaes em trens de cargas:								
Serviço publico:								
Vaccum	6.216	2.136.101	343,6	854.440	53.197\$100	8.558	24,9	62,3
Cavallares	215	61.875	286,8	18.563	1.996\$880	9.288	32,2	107,6
Porcos, carneiros, etc	72.119	11.947.509	165,7	1.194.751	212.646\$080	2.949	17,8	178,0
Por conta do Governo Federal:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—
Porcos, carneiros, etc	6	750	125,0	75	12.8870	2.145	17,2	171,6
Por conta do Governo Estadual:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—
Forcos, carneiros, etc	—	—	—	—	—	—	—	—
Total de animaes em trens de cargas	78.556	14.146.235	180,1	2.067.829	267.852\$930	3.410	18,9	129,5
Total geral de animaes	82.999	14.823.003	166,6	2.236.472	306.318\$720	3.692	20,7	137,0
Mercadorias:								
Café Kilogs.	19.204.175	—	141,3	3.712.795	432.877\$700	22.541	—	159,6
Assucar "	4.422.377	—	145,7	644.410	164.798\$160	37.265	—	255,7
Algodão "	7.583.136	—	115,6	876.474	130.405\$310	17.197	—	148,8
Sal "	3.268.693	—	202,3	661.319	62.853\$590	19.229	—	95,0
Materias "	88.019.968	—	279,3	24.581.446	721.432\$840	8.196	—	29,3
Varias "	68.156.556	—	251,1	17.111.516	1.108.655\$760	16.265	—	64,8
Transportes por conta do Governo Federal	35.048	—	97,6	3.422	295\$340	8.427	—	86,3
Transportes por conta do Governo Estadual	397.264	—	235,8	93.657	3.991\$870	10.049	—	42,6
Total de mercadorias	191.087.217	—	244,3	46.685.039	2.625.310\$570	13.739	—	56,2
Telegrammas:								
Em serviço publico — «Palavras» 1.039.150	75.754	—	—	—	54.964\$610	726	—	—
Rendas diversas:								
Armazenagens	—	—	—	—	17.519\$942	—	—	—
Diversos e Eventuaes	—	—	—	—	292.433\$491	—	—	—
Total de rendas diversas	—	—	—	—	309.953\$433	—	—	—
Recapitulação:								
Passageiros Quantidade	395.385	32.487.439	—	2.274.128	1.368.998\$010	—	—	—
Bagagens e encommendas Kilogrammas	3.425.028	—	—	407.368	267.049\$180	—	—	—
Animaes em trens de passageiros Quantidade	4.443	676.768	—	168.643	38.465\$790	—	—	—
" " " cargas	78.556	14.146.235	—	2.067.829	267.852\$930	—	—	—
Mercadorias Kilogrammas	191.087.217	—	—	46.685.039	2.625.310\$570	—	—	—
Telegrammas Numero	75.754	—	—	—	54.964\$610	—	—	—
Rendas diversas	—	—	—	—	309.953\$433	—	—	—
Total	—	46.310.542	—	51.603.007	4.932.594\$523	—	—	—
Material transportado por conta da Estrada Kilogrammas	48.724.780	—	67,8	3.305.071	—	—	—	—
Receita total do Ramal de Tibagy	—	—	—	—	4.932.594\$523	—	—	—

NOTA. — Para se obter a tonelada-kilometro, foram convertidos em peso, os passageiros a razão de 70 kilogrammas, e os animaes transportados em trem de cargas: vaccum 400 kilogrammas, cavallares 300 kilogrammas; porcos, cabras, etc., 100 kilogrammas.

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro n.º 7

Quadro comparativo da receita e despesa da Estrada, nos annos de 1916 a 1920

1916										1917										1918									
RECEITA			DESPESA			RECEITA			DESPESA			RECEITA			DESPESA			RECEITA			DESPESA								
	% sobre a receita			% sobre a receita			% sobre a receita				% sobre a receita				% sobre a receita				% sobre a receita			% sobre a despesa							
Passageiros	8.419:511\$675	17,55	Administração geral	972:074\$124	4,99	9,49	3.694:270\$650	17,37	1.016:915\$240	4,78	9,76	Passageiros	4.064:057\$970	18,48	Administrado	1.107:093\$720	5,03	7,12											
Encomendas e bagagens	909:649\$786	4,67	Linha	2.249:865\$390	11,55	21,96	1.102:887\$274	5,19	3.194:325\$921	14,88	24,70	Encomendas e bagagens	1.266:097\$820	5,76	Trafego	3.447:590\$688	15,67	22,19											
Café	4.645:008\$810	23,84	Trafego	2.586:314\$762	13,28	25,24	4.169:713\$8190	19,61	5.754:495\$026	26,06	45,06	Locomoção	3.368:795\$100	15,32	Locomoção	7.157:084\$759	32,54	46,05											
Outras mercadorias	8.117:391\$610	41,67	Locomoção	4.438:948\$936	22,78	43,31	9.581:804\$3960	45,07	2.844:602\$138	13,38	22,28	Outras mercadorias	10.238:617\$357	46,55	Linha	3.828:401\$039	17,41	24,64											
Animais por trens de passageiros	63:343\$350	0,33	Animais por trens de passageiros	67:881:510	0,32	Animais por trens de passageiros	898:045\$130	4,22	Animais por trens de passageiros	709:489\$010	0,36	Animais por trens de passageiros	1.431:705\$330	6,51	Animais por trens de cargas	185:030\$544	0,84	Animais por trens de cargas	98:173\$220	0,45									
Animais por trens de cargas	723:307\$510	3,72	Animais por trens de cargas	152:650\$993	0,78	Animais por trens de cargas	162:593\$089	0,76	Animais por trens de cargas	1.229:231\$037	5,78	Animais por trens de cargas	1.221:150\$025	5,54	Armazéns	55:858\$100	0,29	Armazéns	6.455:962\$487	29,35	Diversas	1.048:948\$870	5,38						
Total	19.135:670\$704	98,23	Total	20.976:708\$900	98,65	Total	21.770:338\$325	—	Total	21.953:562\$266	99,81	Total	15.540:170\$206	—	Total	42.570\$427	0,19	Total	15.540:170\$206	—									
Eventuais	345.175\$893	1,77	Eventuais	9.233:593\$455	47,40	—	Eventuais	286:620\$283	1,35	Eventuais	8.492:999\$048	40,95	Eventuais	42.570\$427	0,19	Eventuais	6.455:962\$487	29,35	Eventuais	1.048:948\$870	5,38								
Total geral	19.480:846\$597	100,00	Total Rs.	19.480:846\$597	100,00	Total Rs.	19.263:337\$373	100,00	Total Rs.	21.263:337\$373	100,00	Total Rs.	21.996:132\$693	100,00	Total Rs.	21.996:132\$693	100,00	Total Rs.	21.996:132\$693	100,00									

1919										1920										1920									
RECEITA			DESPESA			RECEITA			DESPESA			RECEITA			DESPESA			RECEITA			DESPESA								
	% sobre a receita			% sobre a receita			% sobre a receita						% sobre a receita				% sobre a receita				% sobre a despesa								
Passageiros	5.137:868\$580	20,65	Administração geral	1.247:205\$381	5,02	6,28	6.643:839\$030	19,43	914:049\$909	2,69	4,18	Passageiros	9.145:499\$909	2,69	4,18	Encomendas e bagagens	1.995:292\$470	5,83	Tráfego	4.696:633\$446	13,81	21,49							
Encomendas e bagagens	1.625:986\$390	6,54	Trafego	4.612:046\$273	18,56	23,03	1.160:184\$067	13,85	3.154:665\$780	12,05	21,49	Locomoção e Tracção	11.160:184\$067	32,89	51,21	Animais por trens de passageiros	1.623:665\$780	4,75	Linha	4.155:887\$246	12,22	19,03							
Café	21.745:8360	23,84	Animais por trens de passageiros	9.581:804\$3960	45,07	51,22	15.636:675\$680	45,72	17.689:136\$364	1,51	2,52	Animais por trens de passageiros	13.678:907\$753	4,75	Despesas Diversas	681:158\$557	2,00	Navegação Fluvial	137:689\$193	0,40	Despesas Diversas	1.221:150\$025	5,54						
Outras mercadorias	8.117:391\$610	41,67	Animais por trens de passageiros	898:045\$130	4,22	4,22	15.636:675\$680	45,72	17.689:136\$364	1,51	2,52	Animais por trens de passageiros	13.678:907\$753	4,75	Despesas Diversas	681:158\$557	2,00	Navegação Fluvial	137:689\$193	0,40	Despesas Diversas	1.221:150\$025	5,54						
Animais por trens de passageiros	63:343\$350	0,33	Animais por trens de passageiros	1.688:140\$190	10,54	12,22	15.636:675\$680	45,72	17.689:136\$364	1,51	2,52	Animais por trens de passageiros	13.678:907\$753	4,75	Despesas Diversas	681:158\$557	2,00	Navegação Fluvial	137:689\$193	0,40	Despesas Diversas	1.221:150\$025	5,54						
Animais por trens de cargas	723:307\$510	3,72	Animais por trens de cargas	152:650\$993	0,78	0,78	15.636:675\$680	45,72	17.689:136\$364	1,51	2,52	Animais por trens de cargas	13.678:907\$753	4,75	Despesas Diversas	681:158\$557	2,00	Navegação Fluvial	137:689\$193	0,40	Despesas Diversas	1.221:150\$025	5,54						
Eventuais	152:650\$993	0,78	Eventuais	1.688:140\$190	10,54	12,22	15.636:675\$680	45,72	17.689:136\$364	1,51	2,52	Eventuais	13.678:907\$753	4,75	Despesas Diversas	681:158\$557	2,00	Navegação Fluvial	137:689\$193	0,40	Despesas Diversas	1.221:150\$025	5,54						
Total geral	19.480:846\$597	100,00	Total Rs.	19.480:846\$597	100,00	Total Rs.	21.263:337\$373	100,00	Total Rs.	21.263:337\$373	100,00	Total Rs.	21.996:132\$693	100,00	Total Rs.	21.996:132\$693	100,00	Total Rs.	21.996:132\$693	100,00									

Estatística económica da Estrada, nos annos de 1916 a 1920

Discriminação										1916										1917										1918</									

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro do movimento de tráfego de passageiros e mercadorias, nos annos de 1903 a 1920

TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

ANNO	PASSAGEIROS		ENCOMMENDAS E BAGAGENS		ANIMAES EM TRENS DE PASSAGEIROS		TELEGRAMMAS		PASSAGEIROS				ENCOMMENDAS E BAGAGENS				ANIMAES EM TRENS DE PASSAGEIROS				TELEGRAMMAS											
	Numero	Renda	Peso em toneladas	Renda	Numero	Renda	NUMERO		RENTA		TONELADAS		RENTA		NUMERO		RENTA		TONELADAS		RENTA		NUMERO		RENTA							
							Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior						
1903	512.764	1.240.022\$610	5.590	370.474\$220	5.273	17.483\$410	68.348	59.060\$320	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%					
1904	578.608	1.313.060\$040	5.795	344.261\$410	5.138	18.370\$760	83.898	72.827\$870	12,84	—	12,84	5,89	—	5,89	3,67	3,67	7,08	—	2,93	5,08	22,75	22,31	—	23,31	—	23,31						
1905	619.714	1.385.405\$000	5.734	334.222\$400	4.966	18.761\$360	87.318	72.156\$220	7,10	—	20,86	5,51	—	11,72	—	1,05	2,58	—	2,92	—	2,13	7,31	4,08	—	27,76	—	0,93	22,34				
1906	680.178	1.497.340\$164	6.300	350.894\$830	5.165	20.885\$630	100.456	84.429\$190	9,76	—	32,65	8,07	—	20,75	9,87	12,70	4,99	—	—	4,07	—	11,32	19,46	15,05	—	46,98	17,01	—	42,95			
1907	780.797	1.647.571\$258	7.032	383.949\$110	6.867	23.815\$510	110.275	93.133\$210	14,79	—	52,27	10,03	—	32,87	11,62	25,80	9,42	—	3,64	13,59	—	11,26	14,03	36,21	9,77	—	61,34	10,31	—	57,69		
1908	839.076	1.758.292\$325	7.135	390.530\$670	6.211	26.405\$970	116.531	100.751\$550	7,33	—	63,63	6,72	—	41,80	1,46	27,64	1,74	—	5,42	5,86	—	17,79	11,90	51,03	5,67	—	70,50	8,18	—	70,59		
1909	845.379	1.869.740\$530	7.307	403.232\$060	6.863	29.628\$300	117.271	104.734\$140	0,75	—	64,87	6,34	—	50,78	2,41	30,72	3,25	—	8,84	10,50	—	30,15	12,20	69,46	0,63	—	71,58	3,95	—	77,33		
1910	994.091	2.292.007\$364	8.355	491.695\$520	8.584	34.853\$930	129.531	128.716\$280	17,59	—	93,97	22,58	—	84,85	14,34	49,46	21,94	—	32,72	25,08	—	62,79	17,64	99,35	10,45	—	89,52	22,90	—	117,94		
1911	1.178.998	2.842.445\$110	10.423	636.405\$750	9.607	41.880\$460	137.558	142.002\$065	18,60	—	130,24	24,01	—	129,23	24,75	86,46	9,43	—	70,70	11,92	—	82,19	20,16	139,54	6,20	—	101,26	10,32	—	140,44		
1912	1.426.398	3.570.689\$500	13.144	858.250\$370	11.301	50.761\$490	154.777	164.681\$500	20,98	—	178,32	25,62	—	187,95	26,11	135,13	34,86	—	131,66	17,63	—	114,32	21,21	190,34	12,51	—	126,45	15,97	—	178,84		
1913	1.490.600	3.961.362\$330	14.116	930.516\$210	11.511	82.653\$490	167.732	155.024\$800	4,50	—	190,85	10,94	—	219,46	7,40	152,52	8,42	—	151,17	1,86	—	118,30	62,83	372,75	7,98	—	145,41	—	—	5,86	162,49	
1914	1.387.869	3.393.061\$432	13.423	844.247\$910	10.444	51.645\$830	157.484	130.397\$190	—	6,89	170,80	—	14,34	173,63	—	4,91	140,13	—	9,29	127,88	—	9,27	98,07	—	37,52	195,39	—	6,11	130,41	—	15,89	120,79
1915	1.241.985	3.149.925\$908	13.693	854.139\$740	13.341	49.794\$280	157.450	129.897\$061	—	10,50	142,34	—	7,17	154,02	2,01	—	144,96	1,17	—	130,55	27,73	—	153,01	—	3,59	184,81	0,02	—	130,37	—	0,38	119,94
1916	1.311.859	3.419.511\$675	14.427	949.649\$786	14.220	63.343\$350	184.584	152.650\$993	5,63	—	155,87	8,56	—	175,76	5,36	—	158,09	6,50	—	165,54	6,58	—	169,68	27,21	—	262,30	17,23	—	170,06	17,52	—	158,47
1917	1.347.032	3.694.270\$650	15.975	1.102.887\$274	16.756	67.881\$540	195.903	162.599\$089	2,68	—	162,83	8,04	—	197,92	10,73	—	185,78	21,24	—	197,70	17,83	—	217,77	7,16	—	288,27	6,13	—	186,63	6,52	—	175,31
1918	1.485.979	4.064.057\$970	18.222	1.266.097\$820	20.521	79.934\$900	249.703	185.030\$544	10,32	—	189,95	10,00	—	227,74	14,7	—	225,97	14,80	—	241,75	22,47	—	289,17	17,76	—	357,20	27,46	—	265,34	13,80	—	213,29
1919	1.832.711	5.137.868\$580	21.973	1.625.986\$970	14.757	83.102\$620	294.944	211.745\$860	23,33	—	257,60	26,42	—	314,34	20,59	—	293,08	28,43	—	338,89	—	28,09	179,86	3,96	—	375,32	18,16	—	331,53	14,44	—	258,52
1920	2.003.170	6.643.839\$030	21.482	1.995.282\$470	15.969	120.634\$980	305.649	225.031\$295	9,30	—	290,86	29,31	—	435,78	—	2,23	284,29	22,71	—	438,58	8,21	—	202,84	45,16	—	590,00	3,63	—	347,20	6,27	—	281,01

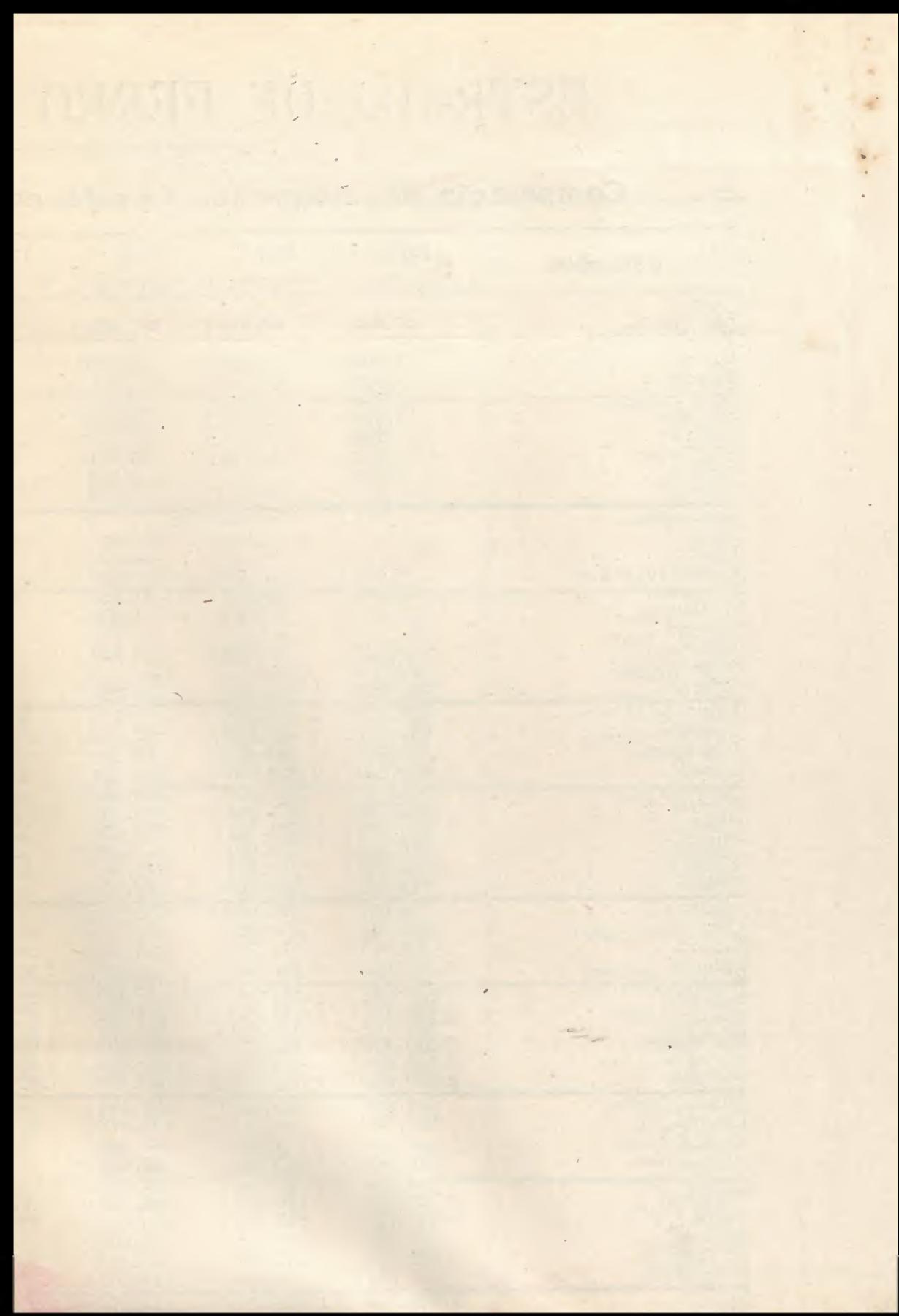
ROW

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Comparação dos despachos de café, nos anos de 1916 a 1920

Quadro n.º 9

Estações	1916					1917					1918					1919					Estações				
	Kilogrammas	Frete médio por ton.																							
São Paulo	89.655		86.915			797.376		253.878			190.138														
Presidente Altino	—	1.800	—	599	—	2.700		1.020			—														
Osasco	1.042		—			—		62			—														
Barueri	1.334		61			476		82			—														
Cotia	1.378		2.966			8.217		2.355			4.801														
São João	790		—			3.120		2.700			—														
Maylasky	11.686		12.148			15.831		16.444			19.363														
São Roque	12.050		—			2.397		1.200			60														
Mayrink	—		—			60		22			—														
Pantoiço	—	57	9.450			—		—			—														
Rodovalho	—	300	—			—		—			—														
Piragibú	—	—	6.256			60		1.053			420														
Inhába	8.532		10.804			41.330		45.552			23.550														
Brigadeiro Lobios	29.556		10.654			1.308		3.692			3.545														
Sorocaba	47.928		—			389		—			—														
G. Oetterer	—		—			—		—			—														
Iguanema	15.268		15.865			3.120		2.700			—														
Bacatava	12.080		—			33.860		17.615			29.180														
Santo Antonio	112.239		76.902			—		—			—														
Anizio de Moraes	253.811		248.823			70.719		205.922			218.117														
Cerqueirinho	653.427		320.050			669.674		641.546			1.035.976														
Jurubá-Mirim	266.634		284.674			80.869		80.945			4.196.552														
Laranjal	1.559.860		1.324.497			40.551		710.714			1.220.034														
Maristella	—	—	—			488.786		471.068			654.481														
Pereiras	478.329		584.181			425.635		425.635			315.695														
Conchas	114.509		79.027			220.653		165.412			309.362														
Salgado	529.062		313.254			246.931		33.888			311.340														
Piramboia	119.169		190.866			101.119		70.485			134.810														
Paranhos	2.360.295		1.779.419			2.012.567		1.001.893			1.080.794														
Itu	8.097		18.699			2.239		3.939			—														
Oitava	132.490		8.320			—		—			—														
Victoria	499.445		571.587			498.373		343.07			490.338														
Botucatu	8.100.066		6.235.526			4.120.698		2.323.349			4.196.552														
Rubião Junior	337.316		121.677			18.704		—			1.220.034														
Toledo	1.901.708		1.118.963			872.267		397.212			654.481														
Equaldade	456.777		471.068			425.635		425.635			92.524														
Conceição	58.620		56.607			470.526		172.633			2.040														
Descampado	70.015		70.019			453.725		453.725			1.397.723														
São Manuel	7.015.410		5.463.299			24.069		1.036.624			1.036.624														
D. Catharina	6.588.236		7.084.744			6.072.624		2.300.976			2.300.976														
Quilombo	642.968		542.380			171.442		208.622			1.072.649														
Monte Serrat	2.360.295		1.779.419			18.301		91.406			133.525														
Treze de Maio	2.708.231		2.466.378			1.362.213		1.219.547			344.910														
Barão de Rezende	200.180		60.597			100.912		105.055			105.055														
Jundiahy	317.122		326.186			341.840		343.07			41.389														
Lencões	520.935		416.587			359.431		195.074			416.162					</									



ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro comparativo do Trafego Mutuo com as outras Estradas, nos annos de 1916 a 1920

DISCRIMINAÇÃO	1916								1917								1918								DISCRIMINAÇÃO	
	DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO			
	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda		
S. Paulo Railway.	Passageiros	9.119	41.245\$340	11.838	47.109\$950	12.618	54.884\$580	9.407	45.832\$160	11.673	47.899\$250	10.028	44.570\$770	15.461	65.992\$050	10.702	53.726\$750	18.025	47.186\$920	11.818	62.914\$270	Passageiros		S. Paulo Railway		
	Encomendas	749.541	27.683\$550	399.243	33.423\$540	620.808	28.621\$520	372.910	31.444\$770	675.874	32.826\$860	450.770	37.527\$490	814.473	42.074\$800	643.673	57.482\$430	985.349	41.396\$990	720.279	87.397\$550	Encomendas				
	Telegrammas	5.230	3.556\$680	8.126	5.308\$440	4.390	3.221\$250	6.870	4.398\$790	4.591	3.293\$300	7.795	5.607\$100	4.357	3.172\$580	7.470	5.401\$200	4.676	3.461\$350	8.106	5.815\$500	Telegrammas				
	Animas	39.531	18.141\$120	3.078	4.603\$360	28.808	11.772\$500	7.472	17.836\$550	57.979	33.159\$290	92.601	88.565\$020	1.045	5.084\$060	67.178	63.036\$220	1.570	12.194\$390	Animas						
	Café	76.597.908	3.756\$523\$670	—	—	68.506.742	3.460\$447\$410	6.877	2.288\$450	54.144.436	2.657\$559\$310	98.074	5.376\$100	27.647.326	1.289\$057\$430	48.867	1.295\$900	51.014.721	2.980\$403\$680	57.855	2.556\$100	Café				
	Outras mercadorias	77.962.585	42.034\$960	62.962.374	1.247.705\$270	114.197.013	654.327\$240	69.539.014	1.404.719\$040	144.069.605	750.819\$460	65.452.611	1.498\$228\$400	159.517.010	1.825\$048\$510	81.878.816	746.423\$640	142.099.495	2.578\$531\$840	58.706.934	870.982\$360	Outras mercadorias				
	Total	—	4.267.491\$220	—	1.358.156\$590	—	4.213.274\$050	—	1.503.959\$760	—	3.525.557\$470	—	1.597.757\$840	—	3.300.395\$2880	—	869.413\$980	—	5.714.017\$000	—	1.041.800\$170	Total				
Paulista	Passageiros	116	426\$010	296	1.250\$750	195	801.970	91	543\$200	344	1.313\$200	271	1.751\$540	327	1.766\$940	194	1.883\$490	84	296\$720	195	1.122\$450	Passageiros				
	Encomendas	58.289	4.451\$150	78.390	7.225\$630	49.843	4.236\$620	93.489	9.997\$570	63.471	6.260\$720	106.983	12.021\$660	72.784	8.240\$280	127.310	14.113\$510	85.442	10.633\$350	125.834	18.938\$430	Encomendas				
	Telegrammas	3.041	2.088\$630	3.452	2.371\$400	3.054	2.025\$350	3.394	2.317\$150	3.431	2.412\$710	3.942	2.944\$430	3.997	2.348\$750	4.372	3.367\$700	4.063	2.936\$850	4.510	3.108\$750	Telegrammas				
	Animas	529	872\$690	67.241	45.085\$180	4.726	7.089\$030	84.454	58.355\$440	3.357	3.943\$660	88.453	73.297\$660	2.856	7.016\$090	91.438	66.188\$170	295	3.631\$510	73.262	65.401\$390	Animas				
	Café	8.644.329	37.260\$640	2.796.792	25.432\$780	3.350.711	37.648\$160	2.210.240	30.299\$930	3.537.506	40.336\$440	13.339.521	41.857\$540	13.130.943	44.104\$750	5.572.305	64.172\$230	6.214.082	55.265\$540	Outras mercadorias						
	Total	—	45.099\$520	—	81.283\$800	—	52.226\$680	—	101.968\$040	—	54.450\$530	—	129.028\$190	—	62.542\$640	—	130.295\$300	—	83.352\$460	—	144.532\$560	Total				
	Passageiros	14.361	17.667\$470	18.730	17.275\$570	14.723	28.250\$630	14.723	21.278\$920	14.233	30.380\$180	15.454	25.545\$300	17.991	38.665\$600	17.881	28.722\$370	18.188	29.485\$380	18.357	46.491\$720	Passageiros				
Mogiana	Encomendas	180.278	11.501\$820	49.978	3.814\$420	76.755	6.368\$810	155.014	13.413\$200	83.197	6.561\$310	170.721	14.210\$850	138.184	15.333\$650	198.645	14.182\$730	126.124	16.558\$630	202.954	24.579\$560	Encomendas				
	Telegrammas	1.658	1.160\$570	1.785	1.195\$990	3.033	1.428\$020	2.156	1.534\$310	2.388	1.659\$290	2.218	1.708\$180	2.574	2.174\$740	2.586	1.888\$680	2.638	1.722\$230	2.438	1.600\$260	Telegrammas				
	Animas	210	1.407\$500	36.434	21.198\$360	108	6.685\$890	45.096	9.983\$180	1.298	1.896\$330	32.536	40.938\$520	1.355	10.876\$230	26.809	24.940\$800	29.675	31.335\$360	31.335\$360	31.335\$360	Animas				
	Café	11.367.153	93.994\$580	6.970.640	11.242\$570	9.799.005	75.835\$240	5.783.960	138.773\$820	9.566.659	55.436\$720	5.170.010	134.917\$890	9.791.801	100.075\$120	5.060.163	84.080\$640	9.284.916	165.379\$460	4.440.430	119.074\$500	Outras mercadorias				
	Total	—	125.735\$040	—	353.726\$910	—	114.431\$290	—	275.926\$680	—	99.361\$630	—	218.528\$450	—	172.283\$710	—	156.109\$550	—	231.414\$300	—	224.324\$500	Total				
	Passageiros	2	6\$390	2	7\$620	4	223\$000	4	17\$650	13	55\$260	6	17\$150	3	59\$710	7	64\$590	12.701	2.375\$230	20.964	7.139\$050	Passageiros				
	Encomendas	5.393	485\$520	5.607	636\$630	7.851	928100	7.851	1.026\$770	8.592	1.161\$120	6.386	740\$430	10.356	2.116\$610	10.811	1.968\$010	12.701	2.375\$230	20.964	7.139\$050	Encomendas				
E. de Ferro Araraquara	Telegrammas	252	164\$630	320	214\$870	288	198\$420	332	272\$500	417	330\$070	501	365\$010	478												

ESTRADA

Quinto comparsón de Toledo

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

que se ha de celebrar en la villa de Toledo el día de la Purísima Concepción.

ALMOXARIFADO

Quadro demonstrativo do movimento do stock geral do almoxarifado, durante o anno de 1920:

Especificação	Stock em 1.º janeiro 1920	Stock em 31 de dezembro 1920	Accrescimo durante o anno	Decrescimo durante o anno
Carvão . . .	537.054\$584	143.148\$099		393.906\$485
Dormentes . . .	115.354\$357	97.704\$734		17.649\$623
Lenha. . .	251.056\$295	705.854\$453	454.798\$158	
Lubrificantes . . .	97.573\$271	7.647\$510		89.925\$761
Papelaria . . .	101.324\$910	196.215\$854	94.890\$944	
Materiaes diversos	2.841.354\$300	4.466.743\$928	1.625.389\$628	
Total . . .	3.943.717\$717	5.617.314\$578	2.175.078\$730	501.481\$869
Accrescimo durante o anno . . .	1.673.596\$861			1.673.596\$861
	5.617.314\$578	5.617.314\$578	2.175.078\$730	2.175.078\$730

Movimento de entrada e sahida de carvão de pedra, durante o anno de 1920:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1920 . . .	4.706,481	512.589\$501		
1.º semestre de 1920.	3.998,158	512.823\$857	7.983,310	930.898\$073
2.º semestre de 1920.	3.356,333	557.300\$021	2.898,446	513.011\$265
Saldo para 1921. . .	. . .	. . .	1.179,216	138.804\$041
Total . . .	12.060,972	1.582.713\$379	12.060,972	1.582.713\$379

Movimento de entrada e sahida de carvão coke e para forja, durante o anno de 1920:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1920 . . .	77.830	24.465\$083		
1.º semestre de 1920.	78.830	15.752\$080	134.780	33.019\$380
2.º semestre de 1920.	100.000	21.139\$300	77.030	23.993\$025
Saldo para 1921. . .	. . .	. . .	44.850	4.344\$058
Total . . .	256.660	61.356\$462	256.660	61.356\$463

Movimento de entrada e saída de dormentes, durante o anno de 1920:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1920 .	37,288	115:354\$357		
1.º semestre de 1920.	157,680	479:472\$429	173,726	518:167\$751
2.º semestre de 1920.	157,302	537:989\$942	157,045	516:944\$243
Saldo para 1921 . . .	. . .	. . .	21,499	97:704\$734
Total . . .	352,270	1.132:816\$728	352,270	1.132:816\$728

Movimento de entrada e saída de lenha, durante o anno de 1920:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1920 .	49,219	251:056\$295		
1.º semestre de 1920.	434,116	2.322:486\$512	387,096	2.070:643\$861
2.º semestre de 1920.	526,730	3.100:046\$759	502,675	2.897:091\$252
Saldo para 1921 . . .	. . .	. . .	120,294	705:854\$453
Total . . .	1.010,065	5.673:589\$566	1.010,065	5.673:589\$566

Movimento de entrada e saída de lubrificantes, durante o anno de 1920:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1920 .	212.340,305 lts.	97:573\$271		
1.º semestre de 1920.	—	—	107.448,650 lts.	49:882\$693
2.º semestre de 1920.	53.607,000 ,,	72:884\$756	144.946,975 ,,	112:927\$824
Saldo para 1921 . . .	. . .	. . .	13.551,680 ,,	7:647\$510
Total . . .	265.947,305 lts.	170:458\$027	265.947,305 lts.	170:458\$027

Movimento de entrada e sahida de papelaria, durante o anno de 1920:

Designação	ENTRADA	SAHIDA
	Importancia	Importancia
Saldo em 1.º de Janeiro de 1920	101:324\$910	
1.º semestre de 1920	322:293\$643	237:549\$347
2.º semestre de 1920	281:743\$511	271:596\$863
Saldo para 1921 . . . . .	. . . . .	196:215\$854
Total	705:362\$064	705:362\$064

Movimento de entrada e sahida de materiaes diversos, durante o anno de 1920:

Designação	ENTRADA	SAHIDA
	Importancia	Importancia
Saldo em 1.º de Janeiro de 1920	2.841:354\$300	
1.º semestre de 1920	4.026:919\$143	4.542:092\$780
2.º semestre de 1920	6.709:412\$611	4.568:849\$346
Saldo para 1921 . . . . .	. . . . .	4.466:743\$928
Total	13.577:686\$054	13.577:686\$054

Compras effectuadas no Brasil, durante o anno de 1920, conforme discriminação abaixo:

Lenha	5.422:533\$271
Dormentes	1.017:462\$371
Carvão coke e para forja	36:891\$380
Papelaria	604:037\$154
Diversos materiaes	4.665:360\$779
Total Rs.	11.746:284\$955

Compras effectuadas no Extrangeiro, durante o anno de 1920:

Carvão de pedra	1.070:123\$878
Lubrificantes	72:884\$756
Materiaes diversos	6.070:970\$975
Total Rs.	<u>7.213:979\$609</u>

Resumo:

Compras no Brasil	11.746:284\$955
Compras no Extrangeiro	<u>7.213:979\$609</u>
Total geral Rs.	<u>18.960:264\$564</u>

Fornecimentos feitos a diversas Repartições, durante o anno de 1920:

Administração geral	76:498\$553
Trafego	684:243\$323
Locomoção e Tracção	8.086:015\$249
Linha	1.644:638\$450
Linhas telegraphicas	28:050\$601
Navegação fluvial	44:402\$956
Despesas diversas	13:750\$126
Conta Capital	4.620:314\$709
Diversos	2.088:753\$736
Total Rs.	<u>17.286:667\$703</u>

TRAEGO

Movimento de passageiros

Pelo quadro abaixo, verifica-se o aumento crescente do trafego de passageiros. Em 1919, foram conduzidos a seus destinos 1.832.711 passageiros, quando em 1920 esse numero attingiu a 2.003.170

Em relação ao anno anterior, houve um aumento de 9,30 % e, em relação ao anno de 1903, de 290,86 %.

Annos	Número de passageiros			Augmneto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmneto relativo ao anno de 1903
	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL			
1903	91.358	421.406	512.764	—	—	—
1904	98.060	480.548	578.608	12,84	—	12,84
1905	97.319	522.395	619.714	7,10	—	20,86
1906	100.093	580.085	680.178	9,76	—	32,65
1907	110.912	669.885	780.797	14,79	—	52,27
1908	119.248	719.828	839.076	7,33	—	63,63
1909	121.905	723.474	845.379	0,75	—	64,87
1910	147.599	846.492	994.091	17,59	—	93,97
1911	182.681	996.317	1.178.998	18,60	—	130,24
1912	247.681	1.178.717	1.426.398	20,98	—	178,32
1913	272.841	1.217.759	1.490.600	4,50	—	190,85
1914	247.408	1.140.461	1.387.869	—	6,89	170,80
1915	234.367	1.007.618	1.241.985	—	10,50	142,31
1916	247.084	1.064.775	1.311.859	5,63	—	155,87
1917	247.429	1.099.603	1.347.032	2,68	—	162,83
1918	284.964	1.201.015	1.485.979	10,32	—	189,95
1919	360.756	1.471.955	1.832.711	23,33	—	257,60
1920	441.442	1.561.728	2.003.170	9,30	—	290,86

Movimento da receita

Anos	IMPOR TANCIAS			Augm ento relativo ao ano anterior	Diminuição relativa ao ano anterior	Augm ento relativo ao ano de 1903
	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL			
1903	488.504\$350	751.518\$260	1.240.022\$610	—	—	—
1904	516.729\$410	796.330\$630	1.313.060\$040	5,89	—	5,89
1905	523.612\$730	861.792\$270	1.385.405\$000	5,51	—	11,72
1906	525.569\$165	971.770\$999	1.497.340\$164	8,07	—	20,75
1907	572.337\$259	1.075.233\$999	1.647.571\$258	10,03	—	32,87
1908	601.975\$972	1.156.316\$353	1.758.292\$325	6,72	—	41,80
1909	652.738\$291	1.217.002\$239	1.869.740\$530	6,34	—	50,78
1910	869.542\$125	1.422.465\$239	2.292.007\$364	22,58	—	84,85
1911	1.135.958\$250	1.706.486\$860	2.842.445\$110	24,01	—	129,23
1912	1.438.171\$720	2.132.517\$780	3.570.689\$500	25,62	—	187,95
1913	1.598.797\$970	2.362.564\$360	3.961.362\$330	10,94	—	219,46
1914	1.356.187\$135	2.036.874\$297	3.393.061\$432	—	14,34	173,63
1915	1.293.993\$932	1.855.931\$976	3.149.925\$908	—	7,17	154,02
1916	1.413.282\$536	2.006.229\$139	3.419.511\$675	8,56	—	175,76
1917	1.522.659\$080	2.171.611\$570	3.694.270\$650	8,04	—	197,92
1918	1.707.197\$940	2.356.860\$030	4.064.057\$970	10,00	—	227,74
1919	2.273.800\$530	2.864.068\$050	5.137.868\$580	26,42	—	314,34
1920	2.977.387\$660	3.666.451\$370	6.643.839\$030	29,31	—	435,68

1920

O quadro que em seguida apresentamos discrimina o movimento de passageiros nos diversos meses do anno de 1920:

MESES	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL	MESES	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe
				APR. 1921	APR. 1921	APR. 1921	APR. 1921
Janeiro	38.852	133.773	172.625				
Fevereiro	33.677	122.1412	156.089				
Março	33.364	116.529	149.893				
Abri l	34.645	130.429	165.074				
Maio	37.113	134.777	171.890				
Junho	37.767	130.241	168.008				
Julho	36.855	128.029	164.884				
Agosto	35.867	146.471	182.338				
Setembro	39.954	127.138	167.092				
Outubro	36.563	129.385	165.948				
Novembro	34.943	127.738	162.681				
Dezembro	41.842	134.806	176.648				
Total	441.442	1.561.728	2.003.170				

Transportes pagos — Trens de mercadorias

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo do transporte de animaes, café e outras mercadorias, durante o anno de 1920:

Meses	Numero de animaes	Sacas de café	Total de mercadorias
Janeiro	37.595	46.787	81.243.966
Fevereiro	29.008	25.185	59.583.379
Março	24.124	27.405	72.824.200
Abril	31.478	14.592	76.544.174
Maio	31.362	9.901	76.306.918
Junho	36.064	13.366	78.114.630
Julho	39.691	54.781	88.826.129
Agosto	37.377	160.547	98.442.452
Setembro	40.267	190.174	90.079.550
Outubro	39.032	187.352	90.001.596
Novembro	43.807	205.344	84.338.024
Dezembro	45.223	181.794	102.785.439
Total	435.028	1.117.228	999.090.457

Entrada de vagões e materiaes em Barra Funda e São Paulo

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo da entrada de vagões e materiaes em Barra Funda e São Paulo, onde o movimento de tales transportes é mais intensificado, não só pelo facto de se tratar de ponto inicial desta Estrada, como por ser o de baldeação para a São Paulo Railway Company, por onde se escôa grande parte dos transportes effectuados pela Sorocabana.

Para facilitar a comparação do respectivo movimento, estão indicadas mensalmente as toneladas de varios, isto é, de outras mercadorias, não só recebidas como despachadas em São Paulo e Barra Funda.

**Movimento de encommendas, animaes, café e diversas mercadorias
durante o anno de 1920**

No anno de 1920 o total transportado foi superior ao de 1919, tendo, entretanto, apresentado pequena diminuição o transporte de encommendas e animaes. Pelo movimento geral dos transportes verifica-se que o augmento da tonelagem em 1920 foi de 166,70 %, quando de 1918 para 1919 havia sido de 129,06 %. O quadro seguinte especifica o movimento de 1920:

Anos	Encommendas	Animaes	Café	Mercadorias diversas	TOTAL	Augm. nto relati vo ao ano anter ior	Diminuiç ão relativa ao ano anter ior	Augm. nto relati vo ao ano de 1917
						anno anterior	anno de 1917	
1907	T 7.032	T 21.242	T 07.635	T 304.523	T 440.432	—	—	—
1908	7.135	25.839	82.547	317.379	432.900	—	—	7,50 %
1909	7.307	25.884	112.132	328.154	473.477	9,37 %	—	11,41
1910	8.355	30.916	80.547	370.863	490.681	3,63	—	26,74
1911	10.423	47.094	70.911	429.776	558.204	13,76	—	46,66
1912	13.144	51.514	67.708	513.567	645.933	15,72	—	55,98
1913	14.116	16.557	92.710	563.605	686.981	6,35	—	41,07
1914	13.423	25.977	77.171	504.740	621.311	—	9,56	54,65
1915	13.693	44.068	109.141	514.217	681.119	9,63	—	77,43
1916	14.247	62.672	103.339	601.202	781.460	14,73	—	105,50
1917	15.975	84.427	89.998	714.686	905.086	15,82	—	108,47
1918	18.222	99.101	73.228	727.637	918.188	1,45	—	129,06
1919	21.973	104.735	39.193	842.960	1.008.861	9,88	—	166,70
1920	21.482	87.022	67.034	999.090	1.174.628	16,43	—	—

Annos	Toneladas de Mercadorias	Toneladas de Café	Toneladas de Animaes	Receita destas tres parcelas
1914	504.740	77.171	234.446	10.659.314\$765
1915	514.217	109.141	283.075	13.030.462\$673
1916	601.202	103.339	274.950	13.485.707\$930
1917	714.686	89.998	339.144	14.649.563\$280
1918	727.636	73.227	461.463	15.039.117\$787
1919	842.960	39.193	536.330	16.428.692\$653
1920	999.090	67.034	435.028	20.866.179\$650

Apezar do decrescimo no transporte de animaes, verifica-se que o transporte de café e de outras mercadorias foi muito superior ao do anno de 1919, tendo tido a renda um augmento de 4.437.286\$997 no anno de 1920, comparativamente ao anno anterior.

Entrada de vagões e materiais em Barra Funda e São Paulo

Meses	Entrada de vagões			Mercadorias recebidas			Mercadorias despachadas				
	Barra Funda		S. Paulo	TOTAL		Barra Funda		S. Paulo	TOTAL		
	B. Funda	S. Paulo	TOTAL	Mater.	Vários	Mater.	Vários	Mater.	Vários	Mater.	Vários
Janeiro .	3.078	1.337	4.415	18.502	925	2.318	15.137	20.820	16.062	976	730
Fevereiro .	2.177	1.124	3.301	12.075	2.003	1.357	11.340	13.432	13.343	1.702	666
Março .	2.485	1.103	3.588	11.681	1.137	1.478	11.523	13.159	12.660	1.762	538
Abri .	2.310	1.085	3.395	14.788	218	1.459	8.580	16.247	8.798	2.585	290
Maio .	2.573	1.101	3.674	17.947	244	1.378	10.498	19.325	10.742	2.246	109
Junho .	2.581	1.136	3.717	21.425	607	1.217	9.462	22.642	10.069	1.646	156
Julho .	1.949	1.323	3.272	27.085	922	1.792	11.726	28.877	12.648	1.928	265
Agosto .	1.931	1.494	3.425	30.241	496	432	14.751	30.673	15.247	3.354	199
Setembro .	1.723	1.323	3.046	25.685	413	1.475	16.230	27.160	16.643	4.722	228
Outubro .	1.858	1.361	3.219	22.325	532	1.530	16.738	23.855	17.270	4.872	248
Novembro .	1.734	1.338	3.072	21.094	773	1.266	18.614	22.360	19.387	4.930	70
Dezembro .	2.201	1.330	3.531	23.322	1.431	2.360	18.389	25.682	19.820	3.973	87
Total .	26.600	15.055	41.655	246.170	9.701	18.062	162.988	264.232	172.689	34.696	3.586

Total.

41.118 103.032 6.422 106.618

Movimento do café

Apresentamos adiante uma variedade de quadros dando detalhadas informações sobre o transporte de café, durante o anno de 1920, cuja renda foi superior á do anno anterior, representando uma parcella saliente em nossa receita bruta.

Durante o anno de 1920, foram transportadas por esta Estrada 1.117.228 saccas de café, contra 568.220, no anno anterior.

A quantidade entregue a seus destinos foi a seguinte:

Café baldeado para a S. P. R. em São Paulo	770.668	saccas
Café baldeado para a S. P. R. em Jundiahys	42.520	"
Café entregue em São Paulo	153.369	"
Café a outros destinos, de diversos pontos, e redespachado	150.671	"
Total	1.117.228	"

Esse café procedia dos seguintes pontos:

Da Secção Sorocabana	879.426
Da Secção Ituana	58.292
Da Secção Fluvial	28.839
Somma	966.557
(Café redespachado)	150.671
Total	1.117.228

Movimento geral do Café

Discriminação	Saccas
Baldeado para a S. P. R. em São Paulo	770.668
» » » » » Jundiahys	42.520
Entregue em São Paulo	153.369
Café a outros destinos, de diversos pontos, e redespachado	150.671
Total	1.117.228

**Procedencia do café destinado a São Paulo e Santos
e baldeado em São Paulo e Jundiahy**

ZONAS	Saccas
Da Secção Sorocabana	879.426
Da Secção Ituana	58.292
Da Secção Fluvial	28.839
Total	966.557

Em relação ao total de mercadorias transportadas pela Sorocabana durante o anno de 1920, o café concorreu com uma porcentagem de 6,70 % quanto á tonelagem e de 18,74 % quanto á renda, conforme demonstra o quadro adiante. A renda proveniente do transporte de café attingiu a 3.606:140\$190 contra 1.693:995\$140 no anno anterior.

**Transporte de café em relação ao transporte geral
de mercadorias**

Annos	Total transpor- tado	Café	%	Renda total	Renda prove- niente do café	%
1903	243.076	81.718	33,62	8.288:903\$938	4.822:401\$230	58,18
1904	270.596	73.740	27,25	7.794:952\$254	4.150:531\$880	53,25
1905	302.408	69.307	22,59	7.844:640\$280	3.805:974\$430	48,53
1906	355.635	112.553	31,65	10.334:774\$010	5.974:975\$800	57,81
1907	412.158	107.635	26,11	10.075:782\$800	5.236:170\$530	51,97
1908	399.926	82.547	20,64	8.889:915\$110	3.971:917\$640	44,68
1909	440.286	112.132	25,47	10.813:367\$880	5.342:231\$450	49,40
1910	451.410	80.547	17,40	9.327:691\$590	3.383:166\$750	36,27
1911	500.687	70.911	14,16	9.582:828\$640	3.143:927\$480	32,81
1912	581.275	67.708	11,65	10.691:867\$080	3.009:117\$220	28,14
1913	656.315	92.710	29,36	12.347:898\$495	4.031:515\$546	32,65
1914	581.911	77.191	13,27	9.973:139\$565	3.436:705\$650	34,46
1915	623.358	109.141	17,51	12.097:430\$253	4.780:989\$930	39,52
1916	704.542	103.340	14,67	12.762:400\$420	4.645:008\$810	36,40
1917	804.684	88.998	11,06	13.751:518\$150	4.169:713\$190	30,32
1918	800.865	43.228	9,14	13.607:412\$457	3.368:795\$100	24,76
1919	882.153	39.193	4,44	14.752:902\$903	1.693:995\$140	11,48
1920	999.090	67.034	6,60	19.242:513\$870	3.606:140\$190	18,74

Movimento do café com destino a Santos

ANNOS	Entradas em Santos	Transportadas pela Sorocabana	Porcentagem
1903	7.875.177	1.343.286	17,06
1904	7.150.832	1.142.038	15,96
1905	7.028.054	1.106.556	15,74
1906	10.960.901	1.743.115	15,90
1907	11.316.931	1.277.383	11,29
1908	9.249.859	1.025.338	11,08
1909	12.444.699	1.395.815	11,22
1910	8.301.340	881.329	10,62
1911	9.052.322	876.418	9,68
1912	8.960.410	846.847	9,45
1913	10.109.157	1.303.879	12,90
1914	8.246.804	1.077.697	13,07
1915	12.140.739	1.400.952	11,54
1916	10.815.855	1.295.236	11,98
1917	10.562.723	1.086.842	10,29
1918	9.587.109	1.007.063	10,50
1919	5.528.208	465.030	8,41
1920	7.553.181	813.188	10,76

Pelo quadro acima, verifica-se que a exportação de café da zona servida pela Sorocabana, correspondeu no anno de 1920 a 10,76 % da quantidade que procurou o porto de Santos, porcentagem essa superior á do anno de 1919, quando o transporte desse producto foi muito diminuto pelas linhas da Sorocabana.

Quadro comparativo do movimento de café com destino a Santos e São Paulo

Meses	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Janeiro	89.735	61.313	122.295	98.194	191.911	119.301
Fevereiro	102.574	54.725	65.262	64.365	119.609	95.662
Março	142.349	50.431	79.045	70.295	131.512	94.140
Abril	148.128	36.066	38.242	67.150	170.631	60.816
Maio	135.879	35.764	36.401	55.473	170.472	55.686
Junho	74.444	28.297	24.401	25.615	95.347	35.949
Julho	56.817	45.721	26.985	35.652	59.599	33.470
Agosto	95.268	138.936	73.135	157.502	90.362	86.494
Setembro	117.908	179.930	133.060	208.667	148.244	94.699
Outubro	133.962	196.293	183.005	324.522	206.350	226.900
Novembro	141.000	173.753	185.782	345.724	163.045	174.311
Dezembro	105.222	140.809	138.943	289.956	142.743	180.275
Total	1.343.286	1.142.038	1.106.556	1.743.115	1.869.805	1.257.693

Meses	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Janeiro . . .	137.405	73.464	78.548	117.433	59.817	118.492
Fevereiro . . .	99.464	48.629	29.836	81.817	47.218	85.063
Março . . .	56.907	57.259	32.416	79.554	33.424	80.517
Abril . . .	19.542	42.271	25.089	91.469	24.988	78.665
Maio . . .	21.150	31.353	21.751	70.188	16.737	44.671
Junho . . .	27.449	14.721	21.607	39.962	13.090	38.666
Julho . . .	96.844	36.948	16.994	41.550	48.760	37.515
Agosto . . .	240.115	91.668	54.500	40.395	173.459	22.413
Setembro . . .	285.900	217.620	172.692	92.221	247.049	34.788
Outubro . . .	319.837	191.465	233.253	142.331	268.152	228.546
Novembro . . .	276.388	180.869	220.157	85.003	248.072	206.829
Dezembro . . .	135.160	142.570	163.360	120.330	225.912	219.807
Total . . .	1.716.171	1.129.287	1.070.239	1.002.470	1.405.678	1.195.972

Meses	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Janeiro . . .	160.993	205.492	141.250	190.570	60.525	38.134
Fevereiro . . .	127.895	183.895	108.241	181.285	47.046	27.697
Março . . .	94.208	90.054	71.367	149.591	81.741	28.322
Abril . . .	67.733	78.691	52.767	117.030	55.782	12.841
Maio . . .	35.665	41.469	41.918	87.277	52.646	8.080
Junho . . .	12.795	20.398	16.933	53.995	30.833	9.816
Julho . . .	44.724	48.640	27.405	55.472	14.607	28.831
Agosto . . .	157.712	166.271	111.304	34.096	37.783	116.997
Setembro . . .	199.206	194.343	161.834	41.837	45.537	158.092
Outubro . . .	222.559	189.953	191.920	86.171	53.159	165.912
Novembro . . .	230.939	193.271	174.917	70.148	50.036	193.109
Dezembro . . .	258.864	196.991	184.090	99.650	38.439	178.726
Total . . .	1.613.293	1.549.115	1.283.946	1.167.122	568.134	966.557

Quadro comparativo do café, com destino a Santos e São Paulo, por semestre, nos annos de 1903 a 1920

Annos	1.º Semestre	2.º Semestre	Total de saccas
1903 . .	693.109	650.177	1.343.286
1904 . .	266.596	875.442	1.142.038
1905 . .	365.646	740.910	1.106.556
1906 . .	381.092	1.362.023	1.743.115
1907 . .	879.482	810.343	1.689.825
1908 . .	461.554	796.139	1.257.693
1909 . .	371.927	1.354.244	1.716.171
1910 . .	268.147	861.140	1.129.287
1911 . .	209.283	860.956	1.070.239
1912 . .	840.423	522.047	1.002.470
1913 . .	194.274	1.211.404	1.405.678
1914 . .	446.074	749.898	1.195.972
1915 . .	499.289	1.114.004	1.613.293
1916 . .	559.646	989.469	1.549.115
1917 . .	432.476	851.470	1.283.946
1918 . .	779.748	387.374	1.167.122
1919 . .	328.573	239.561	568.134
1920 . .	124.890	841.667	966.557

Baldeação da Sorocabana para a S. Paulo Railway

Especie	São Paulo		Barra Funda		Jundiahy	
	Volumes	Peso	Volumes	Peso	Volumes	Peso
Café . .	770.668	46.240.080	—	—	42.520	2.551.200
Varios . .	149.822	15.789.399	128.071	5.474.771	329.386	21.576.821
Materiaes .	—	—	354.755	68.188.052	2.240	47.099.534
Total . .	920.490	62.029.479	482.826	73.662.823	374.146	71.227.555

Baldeação da S. Paulo Railway para a Sorocabana

Especie	São Paulo		Barra Funda		Jundiahy	
	Volumes	Peso	Volumes	Peso	Volumes	Peso
Varios . .	294.467	9.166.527	103.129	2.054.152	498.384	24.255.918
Materiaes .	—	—	396.670	3.619.418	306	8.842.841
Total . .	294.467	9.166.527	499.799	5.673.570	498.690	33.098.759

Baldeação da Sorocabana para a Companhia Paulista

Especie	Jundiahys		Agudos	
	Volumes	Peso	Volumes	Peso
Varios	68.424	3.366.224	1.774	65.188
Materiaes	2.416	2.330.052	—	—
Encommendas	—	—	636	10.825
Total	70.840	5.696.276	2.410	76.013

Baldeação da Companhia Paulista para a Sorocabana

Especie	Jundiahys		Agudos	
	Volumes	Peso	Volumes	Peso
Varios	61.010	4.263.374	1.960	74.569
Materiaes	192	2.254.042	—	—
Encommendas	—	—	714	12.711
Total	61.202	6.517.416	2.674	87.280

Custo da baldeação

Pontos	Despesa total	Custo por tonelada	Custo por volume
São Paulo	34.764\$580	\$488	\$028
Barra Funda	29.069\$200	\$366	\$029
Jundiahys	32.607\$800	\$279	\$032
Agudos	960\$000	5\$889	\$188

Intercambio do material rodante. — Apresentamos abaixo o resumo das taxas de aluguel pagas pela Estrada de Ferro Sorocabana ás Companhias São Paulo Rio Grande, São Paulo Railway, Noroeste, Estrada de Ferro Araraquara, etc., e recebidas das mesmas, relativamente ao intercambio do material rodante.

Companhias	Recebidas pela Sorocabana	Pagas pela Sorocabana
Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	35:450\$000	258:105\$000
São Paulo Railway	6:250\$000	1:722\$940
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	—	50\$000
Estrada de Ferro Araraquara	156:250\$000	—
Companhia Mogiana	687\$510	5:106\$780
Diversos.	13:645\$260	248\$410
Saldo a favor de diversos	52:950\$360	—
Total	265:233\$130	265:233\$130

Movimento de trens. — Circularam durante o anno de 1920, 66.069 trens, fazendo um percurso de 5.455.786 kilometros. Comparativamente ao anno de 1919, nota-se um regular accrescimo no movimento de trens, que, neste anno, havia attingido ao total de 64.722 trens, com um percurso total de 4.980.496 kilometros.

Demonstra esse facto o desenvolvimento que tem tido o serviço de transportes, como já tivemos occasião de tratar no capítulo respectivo.

O percurso médio de um trem, em 1920, foi de 83 kilometros, contra 76 no anno anterior e o percurso médio, por dia, em 1920, de 14.947 kilometros, contra 13.645 no anno anterior, por onde se evidencia o melhor aproveitamento do esforço de tracção das locomotivas.

Pelos quadros que em seguida apresentamos, poderá ser apreciado o movimento de trens, durante o anno de 1920, e o crescente desenvolvimento que tem tido desde o anno de 1907, em que o

percurso dos mesmos attingia a 2.364.611, ou seja, menos de metade do percurso de 1920, que, como ficou dito, attingiu nesse anno a 5.455.786 kilometros.

ANNOS	N.º de trens	Percorso
1907	34.978	2.364.611
1908	34.990	2.481.099
1909	37.902	2.729.684
1910	38.901	2.905.293
1911	41.344	2.973.164
1912	48.018	3.326.632
1913	41.569	3.467.816
1914	39.292	3.532.265
1915	41.706	3.168.643
1916	47.022	3.864.444
1917	56.262	4.317.137
1918	61.191	4.519.166
1919	64.722	4.980.496
1920	66.069	5.455.786

Numero e percurso de trens em 1920

Designação	Quanti-dade	Percorso total	Percorso médio	
			Por trem	Por dia
Trens de passageiros.	15.040	2.271.109	146.1	6.222.2
Especiaes de passageiros	166	15.306	92.2	41.9
Mixtos	13.540	375.981	27,8	1.030.1
Mercadorias	27.195	2.250.621	82.8	6.166.1
Animaes	814	50.253	61.7	137.7
Total retribuido	56.755	4.963.270	87.5	13.598.0
Em serviço da Estrada	6.924	356.206	51.4	975.9
Em serviço da Linha.	2.390	136.310	57.0	343.5
Total não remunerado	9.314	492.516	52.9	1.349.4
Total geral	66.069	5.435.786	82.4	14.947.4

**Quadro comparativo do movimento de trens
nos annos de 1910 a 1920**

DESIGNAÇÃO	1910		1911		1912	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros . .	15.817	1.347.585	16.552	1.383.695	16.399	1.505.606
Trens de mercadorias . .	13.291	1.141.606	13.547	1.152.901	14.225	1.210.292
Em serviço da Estrada . .	1.384	58.247	1.348	69.497	1.910	75.763
Lastro e Serviço . .	8.409	357.855	9.897	357.071	15.484	534.971
Total. . .	38.901	2.905.293	41.344	2.963.164	48.018	3.826.632

DESIGNAÇÃO	1913		1914		1915	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros . .	13.890	1.560.372	10.168	1.635.613	11.789	1.390.510
Especiaes passageiros . .	—	—	443	16.333	98	8.642
Trens mixtos . . .	—	—	8.312	257.815	10.511	451.976
Trens de mercadorias . .	15.165	1.387.314	14.692	1.351.949	16.054	1.228.089
Trens de animaes . .	—	—	86	10.454	388	28.162
Em serviço da Estrada . .	934	68.800	2.446	130.323	1.332	67.448
Lastro e Serviço . .	11.580	450.830	3.145	119.778	1.534	29.776
Total. . .	41.569	3.467.316	39.292	3.532.265	41.706	3.168.643

DESIGNAÇÃO	1916		1917		1918	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros. .	12.357	1.686.628	12.079	1.687.274	12.851	1.671.400
Especiaes passageiros . .	95	6.659	101	8.858	122	11.120
Trens mixtos . . .	11.211	455.744	11.098	462.149	12.145	467.206
Trens de mercadorias . .	19.326	1.512.849	25.437	1.837.187	25.529	1.949.278
Trens de animaes . .	873	63.815	1.065	72.079	1.031	71.347
Em serviço da Estrada . .	1.767	78.511	3.996	153.876	6.343	227.611
Lastro e Serviço. .	1.393	60.238	2.486	95.714	3.170	121.204
Total. . .	47.022	3.864.444	56.262	4.317.137	61.191	4.519.166

DESIGNAÇÃO	1919		1920	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros	13.258	1.785.643	15.040	2.271.109
Especiaes de passageiros	69	5.315	166	15.306
Trens mixtos	12.263	435.685	13.540	375.981
Trens de mercadorias	29.129	2.267.267	27.195	2.250.621
Trens de animaes	865	57.865	814	50.253
Em serviço da Estrada	6.685	315.134	6.924	356.206
Lastro e Serviço	2.453	113.587	2.390	136.310
Total	64.722	4.980.496	66.069	5.455.786

Percorso de carros e vagões.— Com a intensificação dos transportes no anno de 1920, foi movimentado maior numero de vagões e carros de passageiros, cujo percurso total attingiu a 46.231.857 kilometros, contra 43.134.349 no anno anterior.

O percurso desses vehiculos consta do resumo seguinte:

Carros de passageiros	}	12.405.907	kms.
Breaks de bagagens			
Vagões de animaes e mercadorias (Carregados)		20.190.180	,
" " " " " (Vazios)		8.481.407	,
Vagões e carros de serviço		4.659.926	,
Vagões em serviço da Linha (Conservação) . . .		494.437	,
Total		46.231.857	,

Os quadros abaixo apresentam o percurso total dos vehiculos desde o anno de 1916, para comparação do seu movimento:

Designação	Percorso total
Anno de 1916	
Carros de passageiros	9.092.015
Breaks de bagagens	
Vagões de animaes	
Vagões de mercadorias	carregados 14.527.768
Vagões de animaes	vazios 5.047.846
Vagões de mercadorias	
Vagões e carros de serviço	2.203.397
Total	30.871.026

Designação	Percuso total
Anno de 1917	
Carros de passageiros	9.497.057
Breakes de bagagens	
Vagões de animaes	carregados
Vagões de mercadorias	16.265.644
Vagões de animaes	vazios . . .
Vagões de mercadorias	6.748.925
Vagões e carros de serviço	3.111.596
Total	33.623.222
Anno de 1918	
Carros de passageiros	9.843.736
Breakes de bagagens	
Vagões de animaes	carregados
Vagões de mercadorias	16.143.169
Vagões de animaes	vazios . . .
Vagões de mercadorias	7.437.131
Vagões e carros de serviço	3.723.928
Total	37.147.964
Anno de 1919	
Carros de passageiros	10.876.911
Breakes de bagagens	
Vagões de animaes	carregados
Vagões de mercadorias	18.785.527
Vagões de animaes	vazios . . .
Vagões de mercadorias	8.638.699
Vagões e carros de serviço	2.356.826
Vagões em serviço da Linha (Conservação)	476.386
Total	43.134.349
Anno de 1920	
Carros de passageiros	12.405.907
Breakes de bagagens	
Vagões de animaes	carregados
Vagões de mercadorias	20.190.180
Vagões de animaes	vazios . . .
Vagões de mercadorias	8.481.407
Vagões e carros de serviço	4.659.926
Vagões em serviço da Linha (Conservação)	494.437
Total	46.231.857

Trens nocturnos. — Durante o anno de 1920 circularam com regularidade os trens nocturnos com destino a Itararé, Baurú e Salto Grande.

Embarcaram em São Paulo 30.548,5 passageiros de 1.^a classe, 46.865,5 de segunda classe, sendo adquiridos 6.813 leitos. Procedentes do interior, desembarcaram em São Paulo 29.406,5 passageiros de 1.^a classe, 51.462 de segunda classe, sendo ocupados 7.339 leitos.

Comparativamente ao anno anterior, nota-se a seguinte diferença:

Annos	1. ^a classe	2. ^a classe	Leitos
1919 . .	42.502	71.875	12.531
1920 . .	59.955	98.327,5	14.152

O quadro seguinte apresenta detalhadamente o movimento de passageiros dos trens nocturnos nos diversos meses do anno:

MESES	Embarcados			Desembarcados			TOTAL		
	1. ^a classe	2. ^a classe	Leitos	1. ^a classe	2. ^a classe	Leitos	1. ^a classe	2. ^a classe	Leitos
Janeiro . .	1.994	4.035	519	1.995	8.825	641	3.989	7.860	1.160
Fevereiro. .	2.525	5.042	624	2.495	4.885	699	5.020	9.427	1.323
Março . .	2.542	5.181	612	2.408	4.510	685	4.950	9.641	1.297
Abril . .	2.954,5	5.084,5	649	2.085,5	3.945	721	4.989,5	8.979,5	1.370
Maio . .	3.019	5.134	719	3.741	5.984	706	6.760,5	11.068	1.425
Junho . .	4.005	6.297	795	4.049	6.625	735	8.054	12.022	1.580
Julho . .	2.311	3.144	424	2.235	3.868	506	4.546	7.012	920
Agosto . .	2.464	3.691	499	1.979	3.495	546	4.448	7.186	1.045
Setembro . .	2.103	2.700	437	1.986	3.070	563	4.089	5.770	1.000
Outubro . .	1.844	2.230	476	1.685	2.927	493	3.479	5.157	969
Novembro . .	2.168	2.814	513	1.849	3.956	511	4.017	6.270	1.024
Dezembro . .	2.619	2.113	546	2.999	4.922	533	5.618	7.035	1.079
Total . .	80.548,5	46.865,5	5.813	29.406,5	51.462	7.339	59.955	98.327,5	14.152

Venda de leitos

ANOS	Quantidades
1914	6.532
1915	8.264
1916	9.642
1917	11.251
1918	10.331
1919	12.531
1920	14.152

Secção Fluvial. — Devido á baixa estiagem no rio Piracicaba, tivemos a navegação do rio Piracicaba interrompida durante todo o mez de janeiro e de 4 de maio a 30 de novembro de 1920.

Possue a Estrada 3 vapores para o serviço fluvial: "Visconde de Itú", "Souza Queiroz" e "Piracicaba", bem assim 11 lanchas, das quaes apenas 7 estão em serviço activo

Nos quadros que adiante apresentamos, constam os vapores com as precisas indicações.

Esses vapores effectuaram uma kilometragem total de 12.141, contra 11.331 no anno anterior, rebocando 508 lanchas carregadas e 158 vazias, sendo tambem superior a lotação á do anno de 1919.

Existencia do material fluctuante

Designação	Força em cavallos	Comprimento	Largura	Calado em ordem de marcha
				m
Visconde de Itú	45	29,5	4,60	0,70
Souza Queiroz	45	33,7	4,60	0,70
Piracicaba	35	26,7	3,70	0,55

Movimento dos vapores e lanchas

MESES	SOUZA QUEIROZ			PIRACICABA			VISCONDE DE ITÚ			TOTAL		
	Klm.	Lanchas		Klm.	Lanchas		Klm.	Lanchas		Klm.	Lanchas	
		C.	V.		C.	V.		C.	V.		C.	V.
Janeiro	1.120	30	11	—	—	—	—	—	—	1.120	30	11
Fevereiro	1.192	18	10	72	19	11	—	—	—	1.264	37	21
Março	1.120	31	10	—	—	—	—	—	—	1.120	31	10
Abril	1.120	40	10	54	13	3	—	—	—	1.174	53	13
Maio	856	34	11	—	—	—	204	18	1	1.060	52	12
Junho	376	23	8	—	—	—	200	30	10	576	53	18
Julho	486	21	11	—	—	—	150	19	6	636	40	17
Agosto	506	25	7	—	—	—	214	18	5	720	43	12
Setembro	480	22	5	—	—	—	400	18	4	880	40	9
Outubro	906	18	6	—	—	—	175	15	4	1.081	33	10
Novembro	1.112	29	8	—	—	—	54	—	—	1.166	29	8
Dezembro	632	32	8	—	—	—	712	35	9	1.344	67	17
Total	9.906	323	105	126	32	14	2.109	153	39	12.141	508	158

Percorso dos vapores

ANNOS	Kilometros
1914.	21.284
1915.	19.426
1916.	21.721
1917.	18.718
1918.	16.062
1919.	11.331
1920.	12.141

Dispendeu a Estrada com o custeio da Secção Fluvial, durante o anno de 1920, a importancia de 137:689\$364. Em relação ao anno de 1919, cuja despesa indicada nos relatorios anteriores attingiu a 68:064\$299, nota-se uma diferença para mais de 69:625\$065. Essa diferença é proveniente da reorganisação de nossa escripta no anno de 1920, em que, para o titulo especial "Navegação Fluvial" foram transferidas todas as despesas com essa secção, que anteriormente eram debitadas ás diversas contas de outros departamentos.

A despesa da Secção Fluvial, durante o anno de 1920, é assim especificada:

Vencimentos do Inspector e pessoal dos portos	33:568\$800
Vencimentos da tripulação dos vapores e lanchas	36:222\$900
Reparações do material — Vencimentos	22:996\$611
Reparações do material — Materiaes empregados	30:878\$999
Lubrificantes e estopa	495\$302
Combustivel	10:662\$865
Papelaria e objectos de escriptorio	573\$581
Outras despesas	2:290\$306
Total	137:689\$364

O quadro que abaixo apresentamos demonstra detalhadamente as despesas da Secção Fluvial, desde o anno de 1907:

ANOS	Tripulação	Combustivel	Lubrificantes, materiaes, etc.	Pessoal des portos	Diversos	TOTAL
1907	44.068\$500	7.125\$000	7.198\$568	—	—	58.392\$068
1908	37.275\$000	4.704\$000	2.250\$271	—	—	44.229\$271
1909	36.826\$500	4.510\$000	3.479\$385	—	—	44.815\$885
1910	33.626\$800	—	331\$100	—	—	33.957\$900
1911	34.236\$800	—	78\$900	—	—	35.025\$700
1912	42.904\$000	—	14.241\$100	—	—	57.145\$100
1913	46.305\$500	12.248\$755	2.171\$690	—	—	60.725\$945
1914	36.110\$000	10.475\$990	11.710\$701	23.161\$900	—	81.458\$591
1915	31.548\$400	9.269\$644	3.358\$037	17.535\$350	—	61.711\$431
1916	32.372\$900	10.129\$996	6.451\$654	17.666\$800	—	66.621\$350
1917	33.532\$900	11.492\$268	2.583\$115	16.695\$600	—	64.303\$883
1918	35.020\$300	9.507\$234	4.349\$827	19.137\$400	—	68.014\$761
1919	32.002\$600	11.861\$145	3.598\$854	20.601\$700	—	68.064\$299
1920	36.222\$900	10.662\$865	495\$302	33.568\$800	56.739\$497	137.689\$364

Especificação

Especificação	Pessoal	Material	Diversos	TOTAL
Pessoal dos Portos . . .	33.318\$800	—	250\$000	33.568\$800
Tripulação Fluvial . . .	36.247\$900	—	25\$000	36.222\$900
Reparações do material . .	22.992\$200	—	4\$411	22.996\$611
Materiaes para reparações .	173\$400	30.634\$032	71\$567	30.878\$999
Lubrificantes, etc. . . .	—	495\$302	—	495\$302
Combustivel	—	10.662\$865	—	10.662\$865
Papelaria, etc. . . .	—	573\$581	—	573\$581
Outras despesas	—	1.787\$176	503\$130	2.290\$306
Total. . . .	92.732\$300	44.152\$956	854\$108	137.689\$364

Novas estações.— Durante o anno de 1920, foram inauguradas tres estações, e dois postos telegraphicos sofreram alteração em suas denominações.

As estações inauguradas foram:

Santo Anastacio, situada no kilometro 840,374 do ramal de Tibagy, no dia 25 de julho de 1920; Jupyra e Porto Feliz, si-

tuadas, respectivamente, nos kilometros 174,616 e 183,633 do ramal de Porto Feliz, no dia 1.^o de outubro de 1920.

O posto telegraphico do kil. 345 do ramal de Tibagy, passou, em 1.^o de outubro a se denominar "Miranda Azevedo", e o posto Guedes, na mesma data, a se denominar "Santa Adelaide".

O quadro seguinte contém as indicações das estações inauguradas, durante o anno de 1920 e dos postos telegraphiccos, cujas denominações foram alteradas:

NOMES	Data	Kilometro	Situação	Altitude
Santo Anastacio . . .	25-7-1920	840.374	Ramal de Tibagy . .	430
Jupyra . . .	1-10-1920	174.616	R. Porto Feliz . .	528
Porto Feliz . . .	1-10-1920	183.633	R. Porto Feliz . .	532

Data	Kilometro	Situação	Altitude	Antiga denominação	Nova denominação
1-10-1920	345.788	Ramal Tibagy	718	Posto K. 345 . .	Miranda Azevedo
1-10-1920	194.823	Itararé	550	Posto Guedes . .	Santa Adelaide

Pessoal do Trafego— Em 31 de dezembro de 1920, possuia o Trafego 2.132 empregados, sendo:

Administração	52
Estações	1.639
Movimento	408
Fluvial	33
Total	2.132

Dispendeu o Trafego com esse pessoal, a importancia de 3.963:691\$727, contra 3.279:392\$144 no anno anterior, importancia aquella superior, visto que, em virtude do desenvolvimento sempre crescente do trafego, foi, em 1920, maior o numero de empregados, pois em 1919 era de 1.751.

O algarismo tomado para o calculo do numero de empregados corresponde ao quociente do numero de dias apontados, tomados como divisor os 31 dias do mês.

Apresentamos em seguida o quadro demonstrativo do pessoal do Trafego, no qual consta destacadamente a Fluvial, porquanto as despesas desta secção, em 1920, fazem parte de uma conta especial não incluida nas despesas geraes do Trafego que adiante irão especificadas. Pelo mesmo motivo, a importancia que acima foi indicada como sendo a da despesa geral com pessoal está accrescida da importancia de 92:732\$300 afim de permittir comparação com as despesas de 1919 nas quaes a da secção fluvial figura englobadamente com as despesas do Trafego:

Especificação	Adminis-tração	Estações	Movimento	Fluvial	TOTAL
Em dezembro de 1916	27	907	239	—	1.173
, , , 1917	33	1.060	291	—	1.384
, , , 1918	61	1.150	328	—	1.539
, , , 1919	66	1.328	357	—	1.751
, , , 1920	52	1.639	408	33	2.132

Despesas geraes do Trafego. — A despesa geral do Trafego, durante o anno de 1920, importou em Rs. 4.696:863\$446, como adiante se acha especificado:

Salarios	3.870:959\$427
Materiaes	652:132\$810
Diversos	173:771\$209
Total	4.696:863\$446

Essa despesa é assim discriminada:

Administração .	Administração	227:548\$763
	Publicações	7:626\$700
	Papelaria	29:503\$361
	Agentes de estações	521:654\$600
	Telegraphistas	306:331\$800
Estações .	Empregados de Escriptorio	760:765\$500
	Manobradores e guardas chaves	232:139\$700
	Trabalhadores	789:714\$287
	Despesas de baldeação	129:072\$210
	Papelaria	317:322\$232
	Materiaes	232:920\$808
	Impressão de bilhetes	35:230\$211
	A transportar	3.589:830\$172

Movimento	Transporte	3.589:830\$172
Chefes de trens		353:765\$900
Bagageiros e camareiros		124:692\$500
Guardas Freios		460:330\$400
Limpadores de carros		29:083\$800
Abastecimento dos trens		123:553\$022
Papelaria		15:529\$352
Diversos Despesas extraordinarias		78\$300
	Total	4.696:863\$446

O quadro seguinte apresenta as despesas do Trafego em comparação com as de 1914 a 1920:

ANNOS	Salarios	Materiaes	Diversos	TOTAL
1914	1.638:319\$194	208:237\$298	699:646\$005	2.546:202\$497
1915	1.515:156\$450	177:317\$691	428:245\$463	2.120:719\$604
1916	1.682:919\$026	268:482\$130	634:963\$606	2.586:364\$762
1917	2.031:076\$375	328:372\$359	794:877\$187	3.154:325\$921
1918	2.393:370\$837	422:114\$639	632:105\$212	3.447:590\$688
1919	3.279:392\$144	609:904\$467	722:749\$662	4.612:046\$273
1920	3.870:959\$427	652:132\$810	173:771\$209	4.696:863\$446

Linhos telegraphicais.— Mantivemos em serviço, durante o anno de 1920, 85 linhos telegraphicais com um desenvolvimento de 4.627.505 kilometros, contra 4.128.009 no anno anterior.

Comparativamente no anno anterior, nota-se o accrescimo das seguintes linhas:

Boituva a Conchas	59.883	kilometros
Botucatú a Rubião Junior	7.492	"
Rubião Junior a Salto Grande	217.828	"
Salto Grande a Bartyra	198.611	"
Guarucaia a S. Anastacio	14.312	"
Boituva a Porto Feliz	23.873	"
Tatuhy a Tatuhy-Cidade	2.000	"
Total	523.999	"
Linhos telegraphicais em 31-12-1919	4.128.009	
Linhos aumentadas em 1920	523.999	
Linhos telegraphicais passadas definitivamente para o serviço telephonico, em 1920	24.503	499.496
Linhos telegraphicais em 31 de dezembro de 1920	4.627.505	

O quadro seguinte demonstra detalhadamente a quantidade de linhas telegraphicais e telephonicas existentes para o serviço da Estrada:

Trechos	Extensão kilometrica	Linhas telegraphicais da Estrada		Linhas do Governo		Linhas telephonicas		Total de fios
		X.º de fios	Desenvolvi- mento	X.º de fios	Desenvolvi- mento	X.º de fios	Desenvolvi- mento	
São Paulo a Barra Funda	2.760	9	24.840	1	—	6	16.560	16
Barra Funda a Osasco	13.160	8	105.280	1	—	2	26.320	11
Osasco a Mayrink	55.986	7	391.902	1	—	2	111.972	10
Mayrink a Sorocaba	36.729	5	188.645	1	108.635	2	73.458	8
Sorocaba a Boituva	51.125	5	255.625	—	—	—	—	5
Boituva a Conchas	59.888	4	289.532	—	—	—	—	4
Conchas a Botucatú	87.630	8	262.890	—	—	—	—	8
Botucatú á Cidade	1.000	1	1.000	—	—	—	—	1
Botucatú a R. Junior	7.492	5	37.460	—	—	—	—	5
R. Junior a Baurú	122.087	2	244.074	—	—	—	—	2
» a S. Grande	217.828	3	653.484	—	—	—	—	3
M. Azevedo a Itatinga	18.253	1	18.253	—	—	—	—	1
Mandury a Pirajú	25.380	1	25.380	—	—	—	—	1
B. Campos a Sta. Cruz	23.890	1	23.890	—	—	—	—	1
Salto Grande a Bartyra	198.611	2	397.222	—	—	—	—	2
Bartyra a S. Anastácio	109.399	1	109.399	—	—	—	—	1
Victoria a P. Martins	80.082	1	30.082	—	—	—	—	1
Treze de Maio a Araquá	6.878	1	6.878	—	—	—	—	1
Cerquilho a Tieté	8.069	1	8.069	—	—	—	—	1
Mayrink a Itú	52.949	3	158.847	—	—	—	—	3
Itú a Itaicy	24.631	4	98.524	—	—	—	—	4
Itaicy a Jundiahy	43.100	2	86.200	—	—	—	—	2
Itaicy a Guanabara	36.625	1	36.625	—	—	—	—	1
Itaicy a Piracicaba	90.952	3	272.856	—	—	—	—	3
Piracicaba á Ponte	2.000	1	2.000	—	—	1	2.000	2
Ponte a São Pedro	56.474	1	56.474	—	—	—	—	1
Chave a J. Alfredo	17.428	1	17.428	—	—	—	—	1
Boituva a Itararé	271.848	3	815.529	—	—	—	—	3
Boituva a P. Feliz	23.873	1	23.873	—	—	—	—	1
Faxina á Cidade	3.000	1	3.000	—	—	—	—	1
V. Rocha a C. Leite	19.244	1	19.244	—	—	—	—	1
R. Alves a B. Bonita	21.000	1	21.000	—	—	—	—	1
Tatuhy á Cidade	2.000	1	2.000	—	—	—	—	1
Total . . .	1.736.311	85	4.627.505	—	108.635	—	230.310	—

Em 31 de dezembro de 1920, estavam installados nessas linhas 280 apparelhos telegraphicais e 102 apparelhos telephonicos.

Comparativamente ao anno de 1919, nota-se um aumento de 12 apparelhos telegraphicais e 17 apparelhos telephonicos.

VIA PERMANENTE

A extensão total das linhas a conservar, durante o anno de 1920, foi a seguinte:

Designação	1.º de janeiro Km.	31 de dezembro Km.	Accrescimo no correr do anno
Linha principal, em kilometros (1)	1.669.119,00	1.707.304,00	38.185,00 (2)
Desvios, em kilometros . . .	178.790,04	182.398,39	3.608,35
Total . . .	1.847.909,04	1.889.702,39	41.793,35

1) NOTA. — Em consequencia da revisão feita na kilometragem, verificamos existir alguns enganos no quadro antigo, enganos esses corrigidos no presente quadro, que será considerado como oficial daqui em diante.

2) O accrescimo de 38.185,00 proveio da inauguração dos seguintes trechos :

Em 25 de julho — De Guarucaia a S. Anastacio	14.312,00
» 1º , agosto — Boituva a Porto Feliz	23.873,00
TOTAL	38.185,00

O augmento dos desvios foi o seguinte :

Construcção de novos desvios e augmento de desvios já existentes no serviço proprio da Estrada	3.831,35
Desvios arrancados durante o anno.	728,00
Accrescimo	3.103,35 3.103,35
Desvios particulares construidos	1.022,50
» » arrancados	517,50
Accrescimo	505,00 505,00
Accrescimo	3.608,35

**Extensão dos desvios da Estrada e particulares
em 31 de dezembro de 1920**

Em 31 de dezembro de 1920 sommavam 182.398,39 mts.
de desvio da Estrada e particulares, conforme a relação abaixo.

Desvios da Estrada

Extensão em 31 de dezembro de 1919	163.349,14	mts.
Construidos durante o anno de 1920	3.831,35	»
Total	167.180,49	»

Desvio arrancado km. 79 Ituana	98,00	mts.
» » » 175 R. C.	150,00	»
Foi arrancado desvio provisorio em Barra Funda	100,00	»
Foi arrancado desvio lenheiro em Botucatú	380,00	»
Extensão em 31/12/1920	728,00	mts.
	166.452,49	»

Desvios particulares

Extensão em 31 de dezembro de 1919	15.440,90	mts.
Construidos durante o anno de 1920	1.022,50	»
Total	16.463,40	»

Desvio arrancado ks. 141 Itua- na-Moraes Galvão	286,50	mts.
Foi desligado desvio Matarazzo em Boituva	231,00	»
Extensão em 31/12/1920	517,50	mts.
	15.945,90	»

Resumo

Extensão dos desvios da Estrada	166.452,49	mts.
Extensão dos desvios particulares. . . .	15.945,90	»
Total	182.398,39	»

Extensão das linhas em tráfego em 31 de dezembro de 1920

O quadro seguinte demonstra discriminadamente a extensão das linhas em tráfego e desvios existentes em 31 de dezembro de 1920:

Designação das linhas	EXTENSÃO			Total
	Linha principal Kms.	Desvios Kms.	Particular Kms.	
TRONCO — S. Paulo-Bauru	436.802,00	82.414,90	8.783,60	528.000,50
RAMAL ITARARÉ — Boituva-Itararé	271.843,00	32.631,00	1.203,00	305.677,00
RAMAL PORTO FELIZ — Boituva-Porto Feliz	23.873,00	555,00	—	24.428,00
RAMAL TIETÉ — Gerquilho-Tieté	8.069,00	428,00	—	8.497,00
RAMAL PORTO MARTINS E ARAQUÁ	30.082,00	905,00	70,00	31.057,00
RAMAL BOREBY — Virgílio Rocha-Coronel Leite	6.878,00	183,00	—	7.061,00
RAMAL TIBAGY — Rubião Junior-S. Anastacio	19.244,00	1.273,24	—	20.517,24
RAMAL PIRAJU — Mandury-Piraju	525.610,00	22.809,85	1.296,00	549.715,85
RAMAL STA. CRUZ — B. de Campos-Sta. Cruz do Rio Pardo	25.380,00	1.222,00	—	26.602,00
RAMAL ITATINGA — M. Azevedo-Itatinga	23.890,00	1.778,00	—	25.668,00
RAMAL Mayrink-S. Pedro	13.253,00	465,00	—	13.718,00
SEÇÃO ITUANA	227.006,00	14.416,50	2.721,30	244.143,80
Itacy-Jundiahy	43.100,00	3.072,00	1.369,00	47.541,00
Chave-João Alfredo	17.428,00	489,00	503,00	18.420,00
Chave Ligação-Campinas	34.846,00	3.810,00	—	38.656,00
Total	1.707.304,00	166.452,49	15.945,90	1.889.702,39

**Relação dos desvios da estrada construidos e
inaugurados, durante o anno de 1920.**

LOCAL	Quant.	Comp.	Observações
TRONCO :			
Barra Funda	1	225,00	Construido
Klm. 42	2	231,00	Augmentado
" 43	1	114,00	Construido
" 52	1	178,00	"
" 139.	1	183,85	"
Boituva	1	120,00	"
Jupyra.	1	49,00	"
P. Feliz	3	297,00	Inaugurado
Laranjal	1	506,00	"
Salgado	1	40,00	Augmentado
Botucatú	1	107,00	"
Virgilio Rocha	1	711,00	Construido
		133,00	Prolongado
		58,00	Construido
RAMAL DE TIBAGY:			
Pau d'Alho	1	165,00	Construido
" "	1	100,00	Augmentado
Palmital	1	30,00	"
Candido Motta	1	139,50	Construido
Cardoso de Almeida.	1	153,00	"
S. Anastacio	1	15,00	Augmentado
		276,00	Inaugurado
Total		3.831,35	

NOTA — Desvio arrancado klm. 79 Ituana 98,00 mts.

" " 175 R. C. 150,00 "

Foi arrancado desvio provisório B. Funda 100,00 "

" " lenheiro Botucatú 380,00 "

**Relação dos desvios particulares construidos,
durante o anno de 1920.**

LOCAL	Concessionario	Quant.	Comp.	Observações
TRONCO :				
Klm. 4.	Matarazzo	2	336,50	Augmentado
„ 40	Walter	1	104,00	Ligado
„ 40,516	Cezario de Abreu	1	110,00	Construido
Boituva	Matarazzo	1	190,00	„
Conchas	Scarpa	1	170,00	„
R. JOÃO ALFREDO				
Klm. 268, 688.	Eng. Central	1	112,00	Construido
Total			1.022,50	

NOTA — Desvio arrancado Klm. 141 Ituana-Moraes Galvão 286,50 mts.

Foi desligado desvio Matarazzo em Boituva 231,00 „

Conservação ordinaria. — No serviço de conservação da linha foram, nos annos de 1919 e 1920, empregados os seguintes materiaes:

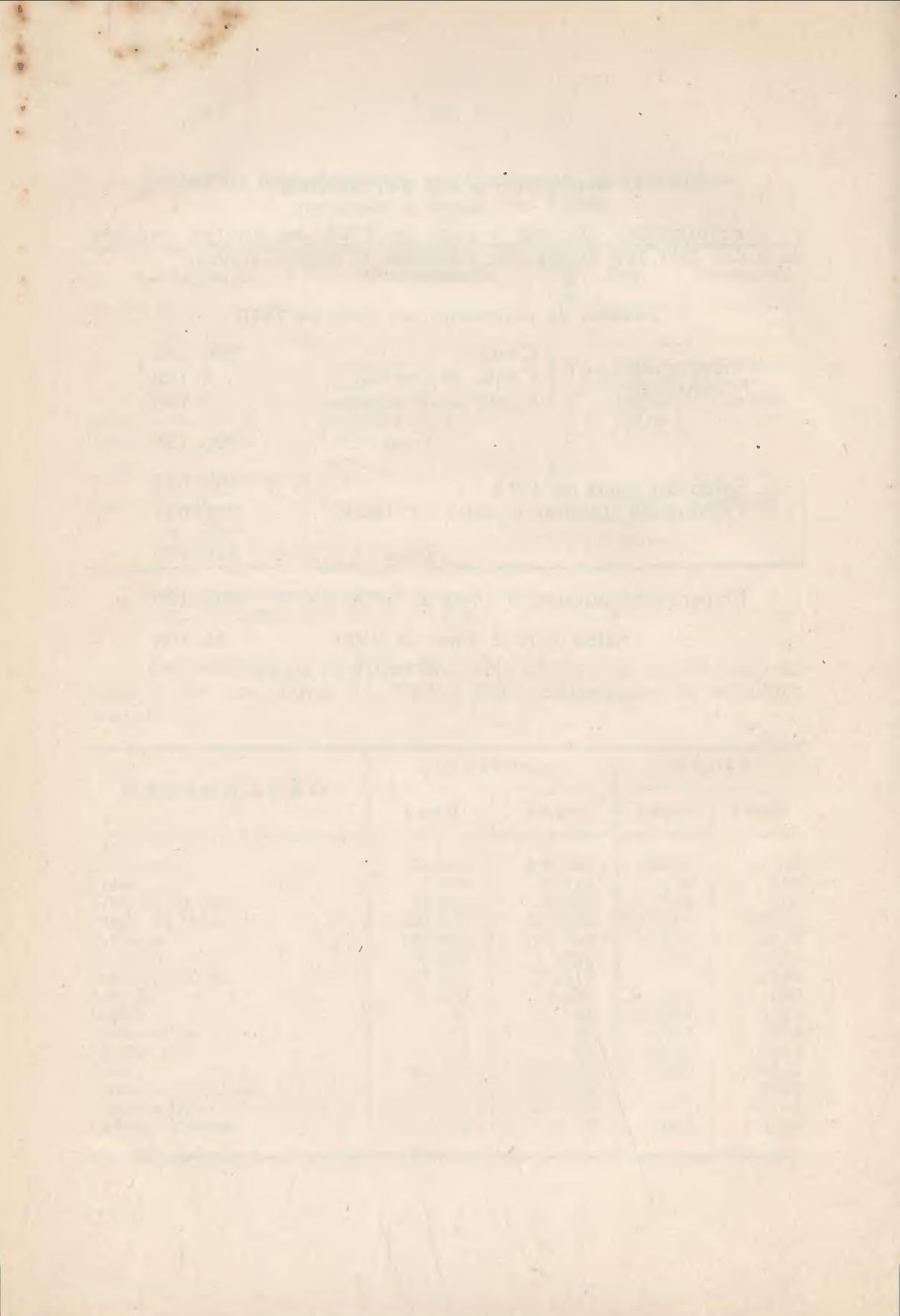
DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		MÉDIA	
	1919	1920	1919	1920
Dormentes	368.026	286.265	220,36	167,70
Trilhos	2.653	2.110	1,58	1,23
Talas de juncção	12.931	6.833	7,62	4,00
Pregos de linha	330.777	341.967	198,06	200,33
Parafusos	124.335	102.059	74,45	59,78
Tirefonds	54.516	291	32,64	0,16
Pregos datadores	224.192	36.510	—	21,38
Arruellas	3.293	2.235	1,97	1,30
Jacarés	74	26	0,044	0,015
Contra-trilhos	58	23	0,033	0,013
Akulhas	57	45	0,033	0,026
Sellas	49.778	27.515	29,80	16,11
Alavanca para chaves	—	10	—	0,005
Contra-agulhas	5	26	—	0,015
Desvios completos	2	6	0,0011	0,003

Movimento de dormentes

Empregamos, durante o anno de 1920, em diversos serviços da linha, 295.199 dormentes, conforme o quadro annexo:

Resumo do movimento do anno de 1920

Empregado por conta de: . . .	{	Custeio	. . .	286.265
		Conta de capital	. . .	3.169
		Conta de diversos	. . .	5.765
		Total	. . .	295.199
Saldo do anno de 1919	. . . . .			37.288
Comprados durante o anno de 1920	. . . . .			281.617
		Total	. . .	318.905
Empregados durante o anno de 1920	. . . . .			295.199
Saldo para o anno de 1921	. . . . .			23.706



Substituição de dormentes em conta de custeio, capital e diversos, durante o anno de 1920

MESES	1. ^a Residencia			2. ^a Residencia			3. ^a Residencia			4. ^a Residencia			5. ^a Residencia			6. ^a Residencia			TOTAES MENSAES		
	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos
Janeiro . . .	2.409	—	50	9.209	—	—	6.857	—	—	4.360	—	—	4.379	—	—	2.196	—	—	29.410	—	50
Fevereiro . . .	5.581	—	971	1.850	—	—	3.609	—	—	792	—	—	6.965	—	—	1.320	—	—	20.117	—	971
Março . . .	5.656	—	—	3.270	—	—	5.326	—	—	396	—	—	2.620	—	—	4.130	—	—	21.398	—	—
Abril . . .	4.191	102	402	—	—	—	2.871	—	627	7.887	—	—	7.366	—	—	5.751	—	1.950	28.066	102	2.979
Maio . . .	4.810	—	281	4.083	—	—	3.969	—	—	3.915	—	—	4.547	—	—	1.843	—	—	23.167	—	281
Junho . . .	2.087	—	—	1.763	—	—	1.818	—	—	3.855	—	—	1.600	—	—	2.760	—	—	13.883	—	—
Julho . . .	1.283	—	—	4.660	868	—	1.951	—	—	9.797	—	—	656	300	—	7.798	—	—	26.145	1.168	—
Agosto . . .	1.265	172	38	4.926	—	—	2.451	—	—	5.132	—	—	3.777	—	—	5.058	—	—	22.609	172	38
Setembro . . .	1.535	126	466	2.966	656	—	1.739	—	—	3.704	—	—	5.185	—	—	5.220	—	—	20.349	782	466
Outubro . . .	3.883	—	150	9.652	—	—	3.044	—	—	4.911	—	—	5.299	—	—	8.437	—	—	35.226	—	150
Novembro . . .	2.870	—	520	3.482	—	—	2.384	—	—	4.672	—	—	3.304	37	—	4.542	—	—	21.254	37	520
Dezembro . . .	3.484	908	310	6.578	—	—	2.921	—	—	4.165	—	—	2.658	—	—	4.835	—	—	24.641	908	310
Total . . .	39.054	1.308	3.188	52.439	1.524	—	38.940	—	627	53.586	—	—	48.356	337	—	53.890	—	1.950	286.265	3.169	5.765

**Lastramento com pedra britada, durante o anno
de 1920**

Linha corrida	16.751,54	metros
Chaves lastradas	322,00	"
Total	17.073,54	metros

Cercas e porteiras

CERCAS

	Cercas		Cercas	
	TRONCO		RAMAES	
	Concertadas	Construidas	Concertadas	Construidas
1. ^a Residencia.	141.157	8.110	2.565	200
2. ^a Residencia.	124.265	1.138	10.720	—
3. ^a Residencia.	—	—	104.601	12.287
4. ^a Residencia.	—	—	129.492	—
5. ^a Residencia.	—	—	181.547	4.299
6. ^a Residencia.	—	—	285.302	—
Total	265.422	9.248	714.227	16.786

PORTEIRAS

	Porteiras		Porteiras	
	TRONCO		RAMAES	
	Substituidas	Collocadas	Substituidas	Collocadas
1. ^a Residencia.	15	29	—	—
2. ^a Residencia.	13	6	—	—
3. ^a Residencia.	—	—	3	7
4. ^a Residencia.	—	—	18	11
5. ^a Residencia.	—	—	—	—
6. ^a Residencia.	—	—	6	10
Total	28	35	27	28

Estações, edifícios e dependências

Os principaes serviços executados, durante o anno de 1920, foram os seguintes:

TRONCO:

- B. Funda: — Concerto do calçamento a parallelepipedos do pateo.
Km. 4: — Construcção de uma valla para lavagem de gaiolas.
P. Altino: — Construcção de uma privada.
Osasco: — Pintura da estação, armazem, casa do agente e portador.
Concerto do embarcadouro de porcos da estação.
Km. 69: — Concertos de casas de turmas.
Pantojo: — Limpeza e pintura da estação. Construcção de casa para privada da estação.
Sorocaba: — Concerto, limpeza e pintura do restaurant.
Construcção de rancho para trabalhadores, turma 20.
Construcção de passeios na rua do Piques.
G. Oetterer: — Construcção de privada.
Bacaetava: — Construcção de privada.
Km. 148: — Construcção de rancho para trabalhadores, turma 26.
J. Mirim: — Construcção de privada.
Conchas: — Construcção de embarcadouro de animaes.
Pyramboia: — Reparação e pintura da estação.
Victoria: — Limpeza e pintura da estação.
Km. 298: — Construcção de abrigo para o encarregado do desvio da pedreira.
Botucatú: — Limpeza e reparação de casas de empregados, casa do chefe do Deposito, e melhoramentos na estação.
Construcção de privada e de um muro na rua V. Atti.
V. Rocha: — Construcção da casa do portador.
Conceição: — » » » » »

ITUANA. — Tronco

- Pirapitinguy — Pintura externa da estação.
Mumbuca: — Limpeza e pintura da estação.
Piracicaba: — Limpeza, pintura e concertos na estação.
Paraizo: — Construcção de privada.

R. JUNDIAHY:

- Quilombo: — Construcção de um commodo para praticante.

R. João ALFREDO:

J. Alfredo: — Construcção de embarcadouro de animaes.

R. ITARARÉ:

Itapetininga — Construcção de uma guarita g. passagem.

Angatuba: — Rep. e pintura da estação.

Itararé: — > > > >

R. TIBAGY:

M. Azevedo: — Construcção de uma casa para guarda chave.

Mandury: — Melhoramentos na estação.

Construcção de um barracão de areia.

Ourinhos — Construcção de embarcadouro de porcos.

Pontes e boeiros

TRONCO:

Km. 42 — Reconstrucção de boeiro.

Km. 42,776: — Reconstrucção de pontilhão.

Concertos dos boeiros dos kms. 106, 109, 110, 112,
113, 114, 116, 200 e 263.

ITUANA:

Km. 153: — Reconstrucção de boeiro.

Km. 175: — > >

Kms. 198 e 199 > >

Km. 183: — Construcção de uma passagem para gado.

Concertos dos boeiros dos kms. 117, 176, 178, 226,
247 e 248.

R. ITARARÉ:

Pintura das pontes dos kms. 188 e 312.

R. TIBAGY:

Reparação dos boeiros de B. de Campos e P. d'Alho

Abastecimento de agua

TRONCO:

Sorocaba: — Ligação do encanamento da caixa para officina de locomoção.
Pyramboa: — Construcção de encanamento para exgotto do chafariz e concerto da caixa d'agua.
Km. 287: — Mudança do pulsometro.
Botucatú: — Assentamento de bomba electrica.
Construcção de um pilar para pulsometro.

ITUANA. — TRONCO:

Km. 98: — Assentamento de carneiro e bomba.
Capivary: — » de encanamento.

R. ITARARÉ:

Km. 197: — Modificação do encanamento e reparação da caixa.
Bury: — Ligação do encanamento da casa do agente da estação.
Faxina: — Collocação do registro da caixa e reparação de encanamento.
Km. 369: — Collocação de caldeira.
Km. 370: — » de bomba nova.

R. TIBAGY:

Km. 328: — Construcção do encanamento da caixa d'agua.
Andrades: — Assentamento da caixa d'agua.
Construcção do encanamento para ligação de 2 caixas
B. de Campos: — Assentamento de encanamento para 2 caixas.
Ourinhos: — » de uma bomba.

Altitude e posição kilometrica das estações

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
S. Paulo.	736	0,000
Barra Funda	719	2,760
Posto Km. 9.221	724	9,221
Presidente Altino	728	14,049
Osasco	720	15,920
Baruery	718	27,260

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
Cotia	735	36,546
São João	780	47,893
Maylasky	898	55,264
Taboão	814	61,862
São Roque	796	64,998
Km. 69	839	70,282
Mayrink	832	71,906
Pantojo	791	76,640
Rodovalho	779	81,957
Piragibú	772	86,870
Inhaiba	700	91,078
Brigadeiro Tobias	602	96,995
Sorocaba	549	108,635
Km. 117-195	563	117,195
George Oetterer	598	125,514
Ipanema	563	129,460
Km. 137-062	564	137,062
Bacaetava	532	142,535
Santo Antonio	525	152,500
Boituva	638	159,760
Anisio de Moraes	610	167,663
Cerquilho	571	176,179
Jurú-Mirim	551	188,198
Laranjal	527	197,805
Maristella	573	204,363
Pereiras	490	211,019
Conchas	472	219,643
Km. 224-923	530	224,923
Salgado	468	234,400
Pyramboaia	472	246,348
Remedios	592	256,779
Alambary	664	269,036
Oity	571	278,550
Victoria	526	290,820
Botucatú	777	307,273
Rubião Junior	876	314,765
Toledo	822	328,513
Egualdade	790	335,399
São Manoel	675	342,309
Rodrigues Alves	598	353,744
Chave Cintra	554	357,925
Paranhos	565	366,506
Alfredo Guedes	511	372,796
Lençóes	535	383,624
Virgilio Rocha	597	392,339
Bom Jardim	595	396,108
Agudos	594	410,013
Conceição	606	425,715
Baurú	499	436,802

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
RAMAL DE PORTO FELIZ:		
Boituva	638	159,760
Jupyra	528	174,616
Porto Feliz	532	183,633
RAMAL DE TIETÉ:		
Cerquilho	571	176,179
Tieté	421	184,248
RAMAL DE P. MARTINS E ARAQUÁ:		
Victoria	526	290,820
Treze de Maio	550	306,132
Araquá	460	313,010
P. Martins	433	320,902
RAMAL DE BOREBY:		
Virgilio Rocha	597	392,839
Boreby	585	408,245
Coronel Leite	604	411,583
SECÇÃO ITUANA:		
Mayrink	832	71,906
Moreiras	836	83,214
D. Catharina	811	95,050
Pirapitinguy	664	109,539
Itú	552	124,855
Salto	521	132,079
Pimenta	546	143,486
Itaicy	556	149,486
Indaiatuba	601	154,911
Cardeal	631	167,193
Elias Fausto	564	176,823
Tiburcio	534	183,823
Capivary	512	194,377
Villa Raffard	508	197,936
Mumbuca	531	208,965
Rio das Pedras	613	224,202
Piracicaba	527	240,438
Barão de Rezende	521	243,848
Chave	486	247,672
Costa Pinto	492	253,923
Recreio	509	263,193
Paraizo	519	269,757
Xarqueada	603	277,989
S. Pedro	580	298,912

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
RAMAL DE JUNDIAHY:		
Itaicy	556	149,486
Quilombo	598	158,673
Monte Serrat	642	164,739
Itupeva	663	168,582
Km. 178-653	678	178,653
Km. 180-752	685	180,752
Jundiahys	705	192,586
RAMAL DE CAMPINAS:		
Itaicy	556	149,486
Ligaçao	567	151,265
Helvetia	623	157,287
Descampado.	670	164,491
Sete Quedas.	590	172,375
Guanabara	668	186,111
RAMAL DE JOÃO ALFREDO:		
Chave	486	247,672
João Alfredo	475	265,100
RAMAL DE ITARARÉ:		
Boituva	638	159,760
Americana	500	172,363
Tatuhy	590	181,556
Santa Adelaide	550	194,823
Morro Alto.	667	206,205
Kilometro 215-252	741	215,252
Itapetininga	644	224,419
Cezario	606	241,463
Rechan	590	259,363
Angatuba	598	267,643
Engenheiro Hermillo	579	277,963
Aracassú	603	295,033
Kilometro 306-314	633	306,314
Bury	588	314,663
Rondinha	658	328,263
Engenheiro Bacellar	685	340,463
Guahyra.	608	350,363
Faxina	639	362,863
Itanguá	719	379,863
Chave Ferraz	675	386,631
Engenheiro Maia	660	396,763
Gorita	690	411,363
Rio Verde	673	416,363
Ibity.	782	425,363
Itararé	715	431,603

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
RAMAL DE TIBAGY:		
Rubião Junior	876	314,765
Kilometro 323-535	800	323,535
Paula Souza	766	332,520
Kilometro 343-788	752	343,788
Lobo	761	345,788
Andrades	709	363,318
Kilometro 373-178	718	373,178
Avaré	752	384,699
Barra Grande	762	402,490
Oliveira Coutinho	730	412,363
Cerqueira Cezar	723	418,824
São Bartholomeu	707	431,062
Mandury	701	439,748
Baptista Botelho	670	451,483
Bernardino de Campos	674	463,080
Luiz Pinto	617	475,415
Ipaussú	556	483,555
Chavantes	499	492,459
Ourinhos	478	513,218
Salto Grande	368	532,365
Pau d' Alho	464	549,494
Palmital.	494	572,279
Sussuhy	370	586,183
Candido Motta	464	598,826
Assis	555	614,317
Cervinho	518	626,315
Cardoso de Almeida	443	641,473
Paraguassú	481	656,882
Sapezal	528	668,563
Quatá	519	687,163
João Ramalho	529	698,018
Rancharia	503	713,851
Bartyra	516	730,976
Laranja Doce	475	744,016
José Theodoro	475	757,040
Indiana	461	771,239
Regente Feijó	479	782,134
Presidente Prudente	461	799,110
Alvaro Machado	451	812,710
Guarucuaia	422	826,063
Santo Anastacio	430	840,375
RAMAL DE ITATINGA:		
Kilometro 343-788.	752	343,788
Itatinga	761	357,041

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
RAMAL DE SANTA CRUZ:		
Bernardino de Campos	674	463,080
Francisco Sodré	614	473,623
Santa Cruz.	469	486,970
RAMAL DE PIRAJÚ:		
Mandury	701	439,748
Ataliba Leonel	567	449,946
Pirajú	591	465,128

Turma de reforço de pontes

Trabalhos executados durante o anno de 1920

CUSTEIO:

PONTILHÃO KM. 42 — TRONCO. — Foi feito escoramento completo para demolição dos velhos muros e construcção da nova obra. Depois de construidos os novos muros foi modificado o escoramento, demolindo a torre existente no vão livre e supportada a linha com cavaletes lateraes para construcção da "lage" de concreto armado. Foram preparadas todas as ferragens e feita a "forma" para a execução do concreto. O serviço attingiu a 90 % do total.

BOEIRO DO KM. 153 — R. CAMPINAS. — Foi executado todo o serviço de alvenaria e movimento de terra; foi modificado o escoramento para construcção da "Dalle" de concreto armado; foi feita a "Dalle" supra citada. Foi aterrado todo o vão ocupado pelo escoramento e este foi demolido. Foram definitivamente encaminhadas pelo novo boeiro as aguas do velho boeiro arrombado. Esta obra está completamente terminada.

PONTILHÃO KM. 235 — TRONCO. — Foram extrahidas as vigas velhas e foi feito novo vigamento com soalho "Standard".

PONTE KM. 198 — LINHA S. PEDRO. — Foi feito nivelamento da superstructura metallica, levantada e reforçada; foi demolido o soalho velho e feito novo soalho "Standard".

PONTE KM. 251 — R. ITARARÉ. — Esta ponte foi totalmente substituida. Foi demolida a ponte velha e feito soalho "Standard".

PONTE KM. 252 — R. ITARARÉ. — Esta ponte foi totalmente substituída. Foi demolida a ponte velha e feito soalho "Standard".

PONTE KM. 245 — R. ITARARÉ. — Foram espetados os cavalletes e feito calçamento provisório na velha superestrutura de madeira.

PONTE KM. 173 — R. CAMPINAS. — Foi feito calçamento nas cabeceiras dos encontros e consolidados os aterros que afundavam em época de grandes chuvas.

ATERRO KM. 175 — LINHA S. PEDRO. — Foi feito escoramento para construção do boeiro "Armco".

PONTE KM. 174 — R. ITARARÉ. — Nesta ponte foi feito novo reforço já adaptado para servir de andaime em futura montagem da nova superestrutura. Foram demolidos todo o velho reforço, o soalho velho e feito novo soalho "Standard".

PONTE KM. 188 — R. ITARARÉ. — Foi feito novo reforço com adaptação para servir de escoramento para futura substituição da superestrutura metálica. Foram demolidos o velho reforço e soalho e feito novo soalho "Standard".

PONTE KM. 177 — R. ITARARÉ. — Esta ponte foi totalmente substituída. Foi demolida a ponte velha e feito soalho "Standard".

PONTE KM. 221 — TRONCO. — Foi totalmente demolida a ponte velha. Foi feito escoramento nos lados dos encontros para demolição dos muros velhos e foi feito vigamento e soalho no vão livre da ponte e nas partes escoradas.

PONTE KM. 178 — R. ITARARÉ. — Foi feito novo reforço, demolidos o reforço velho, o soalho velho e feito novo soalho "Standard".

PONTE KM. 197 — R. ITARARÉ. — Esta ponte foi completamente substituída. Foi demolida a ponte velha e feito soalho "Standard". Foram deixadas livres as cabeceiras dos encontros para serem modificados para futura montagem de superestrutura de cimento armado.

PONTE KM. 303 — R. PORTO MARTINS. — Esta ponte foi completamente substituída. Foi demolida a ponte velha e feito soalho "Standard".

PONTE KM. 243 — RIO DO PEIXE — TRONCO. — Foram feitos vigamento e concertos provisórios no vão central do escoramento incendiado. Foi provisoriamente calçado o vigamento no cavalete central que incendiou e trocados alguns blocos também incendiados.

ATERRO ARROMBADO KM. 188 — LINHA S. PEDRO. — Foi feito escoramento para desimpedir a linha e facilitar a construção do boeiro.

ATERRO KM. 174 — LINHA S. PEDRO — BOEIRO. — Foi feito escoramento para reconstrucção de um boeiro arrombado nesse km.

BOEIRO ARROMBADO KM. 153 — R. CAMPINAS. — Tendo sido aterrado o vão livre do escoramento da obra acima, foi demolido o soalho e vigamento existentes.

PONTE KM. 193 — LINHA S. PEDRO. — Foram feitos calçamento no soalho, vigamento e cavalletes.

PONTE KM. 288 — RIO PARANAPANEMA — R. ITARARÉ. — Foi principiada a substituição do velho reforço e escoramento. A construcção do novo reforço attingiu a 50 % do total; a demolição do velho escoramento attingiu a 90 % do total. O novo reforço foi feito com adaptação para servir de escoramento-andaime para futura substituição da velha superstructura metálica.

PASSAGEM INFERIOR KM. 276 — TRONCO. — Foi principiado o serviço de demolição das madeiras, escoramento provisório e execução da "Dalle" de concreto armado. Este serviço attingiu a 30 % do total.

Conta de capital

PASSAGEM INFERIOR KM. 153 — R. CAMPINAS. — Foi feito todo o serviço de alvenaria, movimento de terra e «Dalle» de cimento armado. Foi aterrado todo o vão livre do escoramento e este demolido. Esta obra está concluída.

PASSAGEM INFERIOR KM. 412 — TRONCO. — Foi feito escoramento para execução da obra e garantir o tráfego dos trens.

VALLETAS PARA LAVAGEM DE GAIOLAS — BARRA FUNDA. — Foi feito bate-estacas para o serviço da obra acima.

PONTE KM. 265 — TRONCO. — Foi feito escoramento para modificar os encontros, extrahir a viga entreliça, supportar tráfego com toda segurança e montar nova superstructura. Foram modificados os encontros e foi feita a nova superstructura de concreto armado. Foi feita a montagem da superstructura de cimento armado. A demolição do escoramento e modificação das «alas» attingiu a 95 % do total.

PONTE KM. 221 — TRONCO. — Foi principiado o serviço de renovação dessa obra. Foi demolido o encontro do lado de S. Paulo e feito todo o movimento de terra. A demolição do encontro do lado de Botucatú, bem como o movimento de terra foi feito até o nível d'água. Foi principiada a alvenaria do lado de S. Paulo, achando-se a 5.00 mts. em baixo da base do trilho, em toda a sua extensão.

Conta de particular

PASSAGEM INFÉRIOR K. 4. — TRONCO. — S. A. I. R. F. MATARAZZO. — Foram feitos 2 escoramentos para execução das obras em questão: um no desvio «Matarazzo» e outro na linha principal «Sorocabana», no desvio do 3.^º trilho que une com a S. P. Railway. Depois de feitos os encontros foram modificados os escoramentos para execução da «Dalle». Esta obra se acha concluida.

PASSAGEM INFERIOR K. 8 — Av. SPEERS — PREFEITURA DE SÃO PAULO. — Foi feito escoramento para execução da obra. Depois de terminado o movimento de terra foi levantado o escoramento um metro inclusive o pontilhão existente nas proximidades da obra.

Extensão do 3.^º trilho em 31 de dezembro de 1920

Linha principal.	10.834,00
Desvios da Estrada	2.535,00
Desvios particulares	2.681,00
<hr/>	
Total	16.050,00

Mudança de nome das estações

O Posto km. 345 passou a chamar-se Posto Miranda Azevedo. Oficio n. 334, de 26-8-920, do sr. Director Geral do Ministerio da Viação.

O Posto Guedes passou a chamar-se Santa Adelaide. Decreto n. 14.308, de 17-8-920, do Governo Federal.

Conta de capital.—Obras concluidas em 1920

Natureza das obras	N.º do C. B. 5
Instalação Sanitaria em Mandury	59
Passagem inferior no km. 413	13
Substituição de trilhos entre R. Junior e km. 360 — R. Tibagy	70
Melhoramentos na estação de Oliveira Coutinho	30
Nova estação de Oliveira Coutinho	46
Assentamento de uma chave no desvio morto de B. de Campos	22
Construcção de um novo armazem em Ourinhos	32
Melhoramentos na estação de Faxina	84
Construcção de um novo armazem em Chavantes	33
Construcção da casa da turma 1 na 3. ^a Residencia	35
Embarcadouro para porcos e para madeiras em Chavantes	68
Embarcadouro para animaes em Conchas	53
Desvio de cruzamento no km. 62,860 - Tronco	58
Substituição de talas de junção — R. de Itararé	54
Instalação Sanitaria em Sorocaba	61
Instalações Sanitarias em Presidente Altino	62
Embarcadouro de gado em Rondinha	19
Instalações Sanitarias em Botucatú	50
Augmento da plataforma da estação de Baruery	41
Augmento do armazem da estação de Lençóes	63
Desvio do cruzamento do km. 226,560 — Tronco	64
Construcção de um triangulo em Botucatú	69
Passagem inferior no km. 154 — R. Campinas	31
Passagem superior do km. 432,290 — Tronco	18
Calçamento do pateo de S. Manoel	44
Conclusão do Posto do km. 137 — Tronco	67
Construcção da casa da turma 6 — 3. ^a Residencia	36
Instalação para lavagem de gaiolas em B. Funda	52
Construcção da casa da turma 22 — 1. ^a Residencia	37
Reforço do abastecimento d'agua em Laranjal	—
Abastecimento d'agua no km. 345 (M. Azevedo) — R. Tibagy	—
Melhoramento do serviço de abastecimento d'agua de Baurú	—
Aqua em Posto Tiburcio — Montagem de uma caldeira vertical	—
Aqua no km. 179 — R. Itararé — Montagem de uma caldeira vertical	—
Aqua no km. 369 — R. Itararé — Montagem de uma caldeira vertical	—
Renovação da ponte do km. 264 — Tronco	—

**Obras que até 31 de dezembro de 1920 estavam
parcialmente executadas**

Natureza das obras	N.º do C. B. 5	Serviço real de 31/12/1920 em %
Melhoramentos do abastecimento d'água em Conchas	71	1
Serviço Sanitário da estação de Tieté	55	90
Desvio e embarcadouro madeira em C. Motta	75	40
Desvio e embarcadouro madeira em Sapezal	73	—
Construção da estação de Toledo	34	80
Construção da nova estação de B. Grande	40	60
Transformação da Chave Cintra em Estação	43	80
Construção de 2 casas de turmas na 5.ª Residência — R. Tibagy	72	3
Construção casa turma 36 — 1.ª Residência	39	30
Construção casa turma 27 — 1.ª Residência	38	50
Construção de 1 casa dormitorio — Itararé	20	98
Desvio e embarcadouro madeira — Palmital	89	1
Desvio da Cia. Armour	23	—
Fechamento do pateo de Rio das Pedras	85	—
Desvio e embarcadouro madeira em Pau d'Alho	80	80
Desvio de cruzamento km. 285 — Tronco	91	60
Construção de 1 quarto para guardar material em Botucatú	56	80
Desvio de manobra em B. Grande	66	5
Fecho para cobrança de ingresso — Ourinhos	51	10
Instalações Sanitárias em Osasco	60	90
Ligações linha Tronco — R. Itararé	74	60
Construção nova estação km. 217 — R. Itararé	21	—
Lastramento da linha com pedra britada	28	34
Desvio cruzamento km. 23 — Tronco	88	10
Renovação ponte km. 288 — Tronco	86	—
Embarcadouro de porcos em Osasco	76	3
Instalação de 1 britador pedra km. 298 — Tronco	47	—
Reformas Sanitárias em Itararé	—	—
Depósito para locomotivas e suas linhas de acesso em Mandury	—	—
Desvio no pateo de Pimenta	—	—
Reconstrução da ponte do km. 221 — Tronco	—	—
Substituição de trilhos — R. Tibagy	—	—
Reconstrução da ponte do km. 253 — Ituana	—	—
" " " " " 243 — Tronco	—	—
" " " " " 197 — R. Itararé	—	—
Melhoramento na estação de Laranjal	—	—
Ligações da ponta morta do desvio do armazém de C. Motta	—	—

**Substituição de trilhos de 20 ks. por trilhos de 37,2 ks.
entre Rubião Junior e o km. 380 — R. Tibagy**

ANNO DE 1920

Do km.	316	ao km.	317	1.000 mts.
»	317	»	318	1.000 »
»	318	»	319	1.000 »
»	319	»	320	1.000 »
»	320	»	321	1.000 »
»	321	»	322	1.000 »
»	322	»	323	1.000 » (Posto)
»	323	»	324	1.000 »
»	324	»	325	1.000 »
»	325	»	326	1.000 »
»	326	»	327	1.000 »
»	327	»	328	1.000 »
»	328	»	329	1.000 »
»	329	»	330	1.000 »
»	330	»	331	1.000 »
»	331	»	332	1.000 »
»	332	»	333	321.500 (Posto)
»	333	»	334	1.000 mts.
»	334	»	335	1.000 »
»	335	»	336	1.000 »
»	336	»	337	1.000 »
»	337	»	338	1.000 »
»	338	»	338.681	681 »
»	347.349	»	348	651 »
»	348	»	349	1.000 »
»	349	»	350	1.000 »
»	350	»	351	1.000 »
»	351	»	352	1.000 »
»	352	»	353	1.000 »
»	353	»	354	1.000 »
»	354	»	355	1.000 »
»	355	»	356	1.090 »
»	356	»	357	1.000 »
»	357	»	358	1.000 »
»	358	»	358.363	363 »

33.016,500 mts. de linha

**Relação dos trilhos de diversos typos applicados
na linha — 31/12/1920**

	Tipo dos trilhos	Extensão
TRONCO:		
De S. Paulo ao klm. 4,032	25,900	4.032,00
Do klm. 4,032 a B. Tobias	37,200	87.925,00
Pateos das estações desse trecho	25,900	5.038,00
De B. Tobias ao klm. 121,742	30,000	22.713,00
Pateos das estações desse trecho	25,900	2.034,00
Do klm. 121,742 ao klm. 131,754	37,200	10.012,00
Do klm. 131,754 a R. Junior	37,200	179.382,00
Pateo desse trecho	25,900	3.629,00
Do klm. 314,765 ao klm. 319,771	37,000	4.530,00
Trechos com trilhos de 20 ks.	20,000	476,00
Do klm. 319,771 ao klm. 335,363	26,000	15.592,00
Do klm. 335,363 a Baurú	20,000	101.439,00
RAMAL DE PORTO FELIZ:		
De Boituva a Porto Feliz	20,000	24.247,50
RAMAL DE TIETÉ:		
De Cerquilho a Tieté	20,000	8.069,00
RAMAL DE PORTO MARTINS:		
De Victoria a Porto Martins	20,000	30.072,00
RAMAL DE ARAQUÁ:		
De 13 de Maio a Araquá.	20,000	6.878,00
RAMAL DE BOREBY:		
Do klm. 392,146 ao klm. 411,696	20,000	19.550,00
SECÇÃO ITUANA — TRONCO:		
De Mayrink a Itaicy	25,900	76.618,00
Pateos das estações desse trecho	20,000	962,00
De Itaicy a Piracicaba.	25,900	42.184,00
Trecho com trilhos de 20 ks.	20,000	48.768,00
De Piracicaba a S. Pedro.	20,000	57.794,00
Trecho com trilhos de 26 ks.	26,000	680,00
RAMAL DE JUNDIAHY:		
De Itaicy a Jundiahý	25,900	43.100,00
RAMAL DE CAMPINAS:		
De Chave Ligação a Campinas	25,000	33.661,00
A transportar		829.385,50

	Tipo dos trilhos	Extensão
Transporte . . . . .	. . .	829.385,50
RAMAL DE JOÃO ALFREDO:		
De Chave a João Alfredo	20,000	17.428,00
RAMAL DE ITARARÉ:		
De Boituva a Tatuhy	37,200	20.124,00
Pateos das estações desse trecho	20,000	1.672,00
De Tatuhy a Rechan	30,000	77.290,00
De Rechan a Bury	37,200	56.005,00
De Bury a Rio Verde	25,900	101.512,00
De Rio Verde a Itararé	22,500	15.240,00
RAMAL DE TIBAGY:		
De R. Junior ao klm. 338,681	37,200	22.002,75
Pateos das estações desse trecho	20,000	1.913,25
Do klm. 338,681 ao klm. 347,349	20,000	8.668,00
Do klm. 347,349 ao klm. 378,363	37,200	30.823,00
Pateos das estações desse trecho	20,000	191,00
Do klm. 378,363 ao klm. 380,363	26,000	2.000,00
Do klm. 380,363 ao klm. 384,997	20,000	672,70
» » 380,363 » » 384,997	26,000	3.961,30
Do klm. 384,997 ao klm. 389,363	26,000	4.366,00
Do klm. 389,363 a S. Grande	20,000	143.230,00
De S. Grande ao klm. 571,942	25,000	39.529,00
Do klm. 571,942 ao klm. 599,006	25,900	27.064,00
Do klm. 599,006 a Assis	25,000	15.311,00
De Assis a Cervinho	26,000	11.998,00
De Cervinho a Bartyra	30,000	104.661,00
De Bartyra a Indiana	20,000	40.263,00
De Indiana a R. Feijó	20,000	10.891,50
De R. Feijó a P. Prudente	20,000	5.510,00
» » » » »	26,000	11.466,50
De P. Prudente a A. Machado	20,000	12.848,70
» » » » »	26,000	750,70
De A. Machado a Guarucaia	20,000	13.347,10
De Guarucaia a S. Anastacio	20,000	14.312,00
RAMAL DE ITATINGA:		
Posto klm. 343,788 a Itatinga	20,000	13.253,00
RAMAL DE PIRAJÚ:		
De Mandury a Pirajú	20,000	25.380,00
RAMAL DE SANTA CRUZ:		
De B. de Campos a S. Cruz do Rio Pardo	20,000	23.890,00
Total		1.706.960,00

Quadro demonstrativo dos trilhos substituídos desde 1906 a 1920

— 78 —

Annos	Trechos substituídos	Trilhos collocados			Trilhos retirados	
		Typo	Extensão-Mts. llnha	Typo	Extensão-Mts. llnha	Typo
1906—1907	Chave a J. Alfredo	20,000	16.861,00	20 ferro	16.861,00	
1906—1907	Itu a Itaicy	20,000	24.511,00	20 *	24.511,00	
1906—1907	13 de Maio a Araquá	20,000	6.860,00	10,000	6.860,00	
1911	B. Tobias ao km. 101,672 tronco	30,000	2.700,00	25,900	2.700,00	
1911	Tatuh ao km. 192,293 R. Itararé	30,000	9.000,00	20,000	9.000,00	
1912	Km. 101,672 tronco ao km. 133,530 tronco	30,000	29.454,65	25,900	29.454,65	
1912	Km. 311,000 ao km. 314,000 tronco	25,900	3.070,00	20,000	3.070,00	
1912	Km. 142,060 ao km. 149,480 Ituana	25,900	7.160,00	20,000	7.160,00	
1912	Km. 192,293 a Itapetininga	30,000	32.777,00	20,000	32.777,00	
1912	Cezario ao km. 246,703	30,000	6.463,00	20,000	6.463,00	
1913	Km. 4,032 a B. Tobias	37,200	89.715,09	25,900	89.715,09	
1913	Km. 133,530 ao km. 188,360 tronco	37,200	54.248,00	25,900	54.248,00	
1913	Botucatu a R. Junior	37,200	7.192,00	20,000	4.272,00	
1913	Km. 132,415 ao km. 142,060 Ituana	25,900	9.285,00	20,000	9.285,00	
1913	Itapetininga a Cezario	30,000	16.583,00	20,000	16.583,00	
1913	Km. 249,703 a Rechan	30,000	10.082,00	20,000	10.082,00	
1913	Boituva a Tatuh	37,200	20.124,00	20,000	20.124,00	
1914	Km. 188,360 a Remedios	37,200	67.315,00	25,900	67.315,00	
1915	Salto a Mayrink	25,900	30.925,00	20,000	30.925,00	
1915	Itaicy a Jundiahy	25,900	5.470,00	20,000	5.470,00	
1915	Km. 258 a Botucatu	37,200	16.933,00	25,900	16.933,00	
1916	Salto a Mayrink	25,900	29.248,00	20,000	29.248,00	
1916	Itaicy a Jundiahy	25,900	38.065,00	20,000	38.065,00	
1916	Km. 258 a Botucatu	37,200	33.874,00	25,900	33.874,00	
1917	R. Junior a R. Alves	37,200	4.530,00	20,000	4.530,00	
1917	Rechan a Bury	37,200	56.005,00	20,000	56.005,00	
1917	Km. 360 a 380 R. Tibagy	37,200	6.018,00	20,000	6.018,00	
1917	Itaicy a Piracicaba	25,900	2.657,40	20,000	2.657,40	
1918	Km. 360 a 380 R. Tibagy	37,200	13.791,00	20,000	13.791,00	
1918	Itaicy a Piracicaba	25,000	22.097,00	20,000	22.097,00	
1918	Km. 123 a 133 tronco	37,200	10.418,00	20,000	10.418,00	
1920	Km. 316 a 338,681 R. Tibagy	37,200	22.002,50	20,000	22.002,50	
1920	Km. 347,349 a km. 358,363	37,200	11.014,00	20,000	11.014,00	

Nota: Pelos dados existentes neste escriptorio as 8 primeiras substituições foram iniciadas em 1906 e terminadas em 1907, não havendo o total feito em cada anno e o mes em que foram iniciadas e concluidas.

Resumo

Type	Trilhos collocados mts. linha	Trilhos retirados mts. linha
10,000 ks.	—	6.860,00
20,000 > (ferro)	—	41.372,00
20,000 >	48.232,00	371.056,90
25,900 >	147.977,40	297.159,65
30,000 >	107.059,65	—
37,200 >	413.179,50	—
	716.448,55	716.448,55

Pessoal

Data	Pessoal technico e administrativo	Pessoal operario	TOTAL
Em dezembro de 1919 . .	62	1.741 { (*)	1.803
Em dezembro de 1920 . .	63	1.908 { (*)	1.971

(*) Quociente de numero de dias apontados, tomado como divisor 31, correspondente ao numero de dias neste mês.

Tomando como divisor 25 dias uteis, teriamos os seguintes quocientes: 2.159 e 2.365, para 1.919 e 1.920, respectivamente.

Despesa de custeio da Linha

Attingiu em 1920 a importancia de 4.158:887\$246, assim subdividida:

N.º das contas	DESIGNAÇÃO	Importancia
55-56-57	Superintendencia	296:609\$806
58	Trens em serviço da Via permanente	121:541\$246
59-60-61	Reparações da linha	1.977:393\$970
62-63-64-65	Policia da linha — cercas e pontes	378:384\$455
66-67-68-69	Reparação de pontes, boeiros, abertura e conservação de passagens de níveis	1.090:639\$396
70-71	Conservação de edificios e dependencias	200:920\$790
72-73-74	Reparação e abastecimento d'agua.	93:397\$583
	Total	4.158:887\$246

LOCOMOÇÃO

Correram regularmente, durante o anno de 1920, todos os serviços affectos a esta Divisão.

Officinas de Mayrink

Melhoramentos realisados. — Construcção de um pavilhão para as fundições de ferro e bronze.

Construcção de um segundo forno para a fundição de ferro.

Construcção de um novo forno para à fundição de bronze, e estufa.

Augmento da secção de montagem ou officinas de reparação.

Acquisição e installação de um martellete a vapor.

» » » » 6 tornos mechanicos.

Construcção e installação de 8 forjas.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1919 — 449 homens

» » 31 » » 1920 — 485 »

Officinas de Sorocaba

Melhoramentos realisados. — Acquisição e installação de uma serra vertical, typo francez, para serrar toras até 1m,20 de largura.

Acquisição e installação de uma serra vertical, typo francez, para serrar toras até 0m,40 de largura.

Acquisição e installação de uma machina para encaixes.

» » » » plaina para madeira.

Installação de um martellete a ar comprimido, retirado das officinas de Mayrink.

Construcção e installação de uma nova forja.

» de tres pequenos puxados na serraria e carpintaria.

Pessoal

Existencia em 31 de Dezembro de 1919 . 276 homens

» » 31 » » 1920 . 310 »

Deposito de Barra Funda

Secção de carros e vagões. — Manteve-se constantemente em franca actividade a turma de reparação de carros e vagões annexa ao deposito de B. Funda, para attender ás necessidades do serviço.

Melhoramentos realizados. — Installação de uma serra circular para a carpintaria.

Installação de uma serra circular para o serviço de lenha.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1919 — 80 homens

» » 31 » » » 1920 — 85 »

Deposito de Sorocaba

Melhoramentos realizados. — Installação de uma serra circular para o serviço de lenha.

Deposito de Botucatú

Melhoramentos realizados. — Installação de um gazometro com apparelhamento para solda autogenia.

Installação de uma serra circular para o serviço de lenha.

Deposito de Itapetininga

Melhoramentos realizados. — Acquisição e installação de uma machina de aplainar.

Installação de um gazometro com apparelhamento para solda autogenia.

Officinas de electricidade em Barra Funda.

Foram sensivelmente melhoradas as officinas de electricidade de Barra Funda, introduzindo-se nellas ferramentas e outras instalações que vieram simplificar e melhorar os serviços dellas dependentes.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1919 — 17 homens
„ „ „ 31 „ „ „ 1920 — 16 „

Officinas de Porto Martins. — Em agosto de 1920 re-encetou-se o serviço nas officinas de Porto Martins, destinadas á reparação e conservação do material fluctuante.

Foram reparadas, durante o anno, as seguintes unidades:

Vapor «Piracicaba».

» «Visconde de Itú».

» «Souza Queiroz».

Lanchas ns. 2, 7 e 10.

Foram tambem feitos concertos correntes nas demais unidades fluctuantes.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1919 — 3 homens
„ „ „ 31 „ „ „ 1920 — 19 „

Limpeza de carros em Barra Funda. — Manteve-se com toda a regularidade, durante o anno, o serviço de limpeza de carros em Barra Funda.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1919 — 18 homens
„ „ „ em 31 de dezembro de 1920 — 17 „

Conservação de vehiculos — Concertadores. — Foram satisfatorios os serviços prestados, durante o anno, pelos concertadores destacados em diversos pontos da Estrada, mantendo-se com regularidade a reparação e conservação dos vehiculos em transito.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1919 — 82 homens
„ „ „ em 31 de dezembro de 1920 — 82 „

Fazenda e Villa de Mayrink. — Foram devidamente conservados todos os edificios e dependencias da Fazenda e Villa de Mayrink.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1919 — 9 homens
„ „ „ em 31 de dezembro de 1920 — 9 „

Secção Mechanica

Reparação de locomotivas. — Encerrou-se o anno de 1920, com um total de 185 reparações feitas nas Officinas de Mayrink, e 3 feitas no deposito de Sorocaba, conforme discriminação seguinte, perfazendo o total de 188:

Grandes reparações	62
Reparações médias	9
Pequenas reparações	92
Reparações correntes	25
Total	188

Dessas reparações, 8 foram iniciadas em fins de 1919 e as demais iniciadas e concluidas durante o anno de 1920.

Quadro comparativo do numero das diversas reparações de locomotivas, nos ultimos 5 annos, com o anno de 1920.

Classe das reparações	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Grandes reparações	39	47	60	64	48	62
Reparações médias	50	59	47	58	25	9
Pequenas reparações	29	48	38	34	85	92
Reparações correntes	102	85	46	25	47	25
Total	220	239	191	181	205	188

No total das reparações feitas em 1920, foram incluidas 3 reparações feitas no deposito de Sorocaba.

O decrescimo que se nota nas reparações efectuadas em 1920 é motivado pelo facto de ter havido outra orientação no serviço de reparações, segundo a qual estas são actualmente mais completas, e bem assim por ter-se verificado nesse anno a construcção de uma "CONSOLIDATION" e montagem de 8 "MIKADO" e 4 "PACIFIC".

Construcção e montagem de locomotivas. — Durante o anno de 1920 foi construída em nossas Officinas uma locomotiva tipo "CONSOLIDATION", com o N.^o 135, cuja construcção fôra iniciada em 1919, tendo sido posta em trafego no mês de abril.

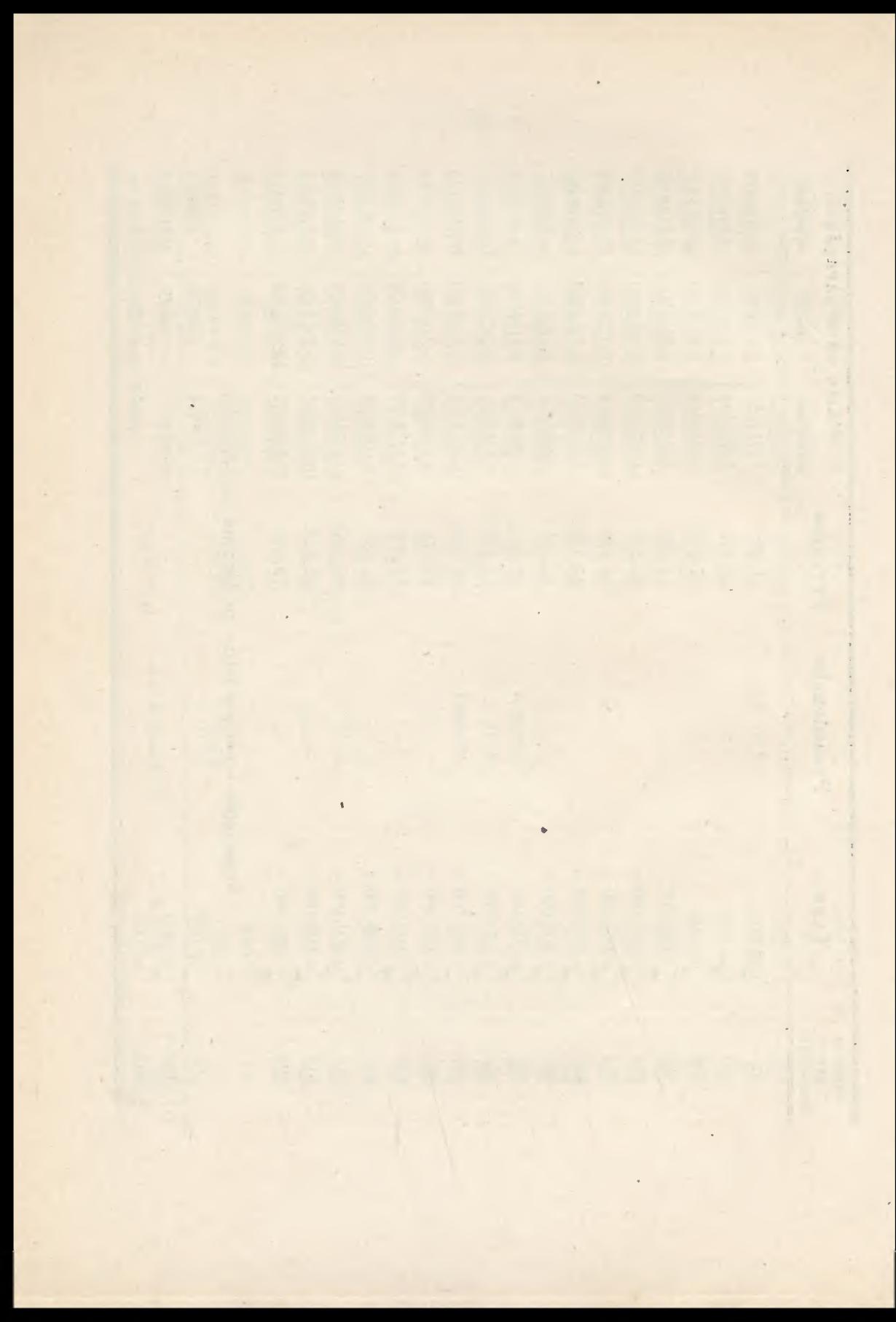
No mês de maio foram tambem postas em trafego 8 locomotivas tipo "MIKADO" de N.^os 206 á 213, adquiridas da American Locomotive Co., montadas em nossas officinas de Mayrink, e nos meses de novembro e dezembro 4 ditas tipo "PACIFIC", da mesma procedencia, de N.^os 304 á 307.

Quadro das locomotivas que sofreram grande reparação nas Officinas de Mayrink durante o anno de 1920.

Numeros das locomotivas	Tipo	Procedencia	Percurso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	TOTAL
1	/0000	Inglaterra	105.084	4.985\$978	4.499\$100	9.485\$078
20	/0000 T	"	88.338	3.058\$971	2.373\$700	5.432\$671
22	/0000 T	"	—	8.216\$183	5.920\$500	14.136\$683
23	/0000 T	"	—	2.484\$252	4.324\$700	6.808\$952
31	/0000 T	"	—	5.261\$866	8.877\$600	14.139\$466
32	/0000 T	"	73.814	1.850\$607	3.396\$700	5.247\$307
51	/0000	E. U. A.	94.928	3.353\$764	3.029\$200	6.382\$964
52	/0000	"	—	3.549\$215	2.046\$200	5.595\$415
54	/0000	"	90.932	6.520\$282	4.366\$500	10.886\$782
57	/0000	"	64.909	5.398\$245	4.161\$200	9.559\$445
59	/0000	"	86.848	8.547\$428	7.845\$700	16.393\$128
61	/0000	"	155.771	9.131\$231	9.934\$200	19.065\$431
102	/0 0000	"	55.554	4.205\$691	6.680\$700	10.886\$391
103	/0 0000	"	51.131	4.569\$744	3.851\$600	8.421\$344
104	/0 0000	"	105.626	10.873\$934	6.333\$500	17.207\$434
105	/0 0000	"	51.307	2.377\$238	4.667\$200	7.044\$438
107	/0 0000	"	126.451	15.231\$721	9.802\$000	25.033\$721
108	/0 0000	"	147.352	11.595\$872	10.060\$100	21.655\$972
109	/0 0000	"	64.195	5.719\$587	6.621\$300	12.340\$887
110	/0 0000	"	97.585	8.158\$139	8.434\$400	16.592\$539

Numeros das locomotivas	Typo	Procedencia	Percuso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	TOTAL
112	/0 0000	E. U. A.	203.202	10:040\$576	6:879\$800	16:920\$376
114	/0 0000	"	136.544	8:536\$212	8:349\$700	16:885\$912
116	/0 0000	"	98.941	6:431\$386	5:721\$600	12:152\$986
119	/0 0000	Brasil	42.601	11:879\$338	11:255\$800	23:135\$138
120	/0 0060	"		5:296\$413	6:669\$100	11:965\$513
122	/0 0000	"	14.528	7:698\$351	5:523\$000	13:221\$351
123	/0 0000	"	106.618	12:255\$615	6:868\$100	19:123\$715
124	/0 0000	"	52.696	6:726\$855	5:459\$200	12:186\$055
125	/0 0000	"	75.491	5:166\$015	5:860\$000	11:026\$015
127	/0 0000	"	116.332	9:495\$076	9:001\$200	18:496\$276
128	/0 0000	"	41.670	9:761\$138	6:238\$900	16:000\$038
132	/0 0000	E. U. A.	113.147	5:205\$919	8:668\$800	13:874\$719
201	/0 0000 0	"	34.884	6:350\$948	7:543\$000	13:893\$948
202	/0 0000 0	"	73.252	4:986\$218	6:931\$500	11:917\$718
203	/0 0000 0	"	68.557	4:612\$371	5:361\$400	9:973\$771
403	/00 000	"	85.389	9:302\$266	4:860\$200	14:162\$466
405	/00 000	"	197.530	7:208\$273	5:711\$600	12:919\$873
405	/00 000	"	48.747	4:443\$427	5:379\$700	9:823\$127
406	/00 000	"	113.419	7:582\$147	6:758\$200	14:140\$347
409	/00 000	"	187.409	5:538\$170	6:484\$500	12:022\$670
415	/00 000	"	91.547	2:928\$993	6:156\$400	9:085\$393
422	/00 000	"	76.125	2:795\$087	4:961\$100	7:756\$187

Numeros das locomotivas	Typo	Procedencia	Percurso	Custo da reparação		
				Material	Personal	TOTAL
423	/oo 000	E. U. A.	15.282	3:991\$528	5:887\$800	9:879\$328
505	/oo 000	"	108.313	7:978\$398	9:465\$900	17:444\$298
506	/oo 000	"	87.602	8:148\$822	8:567\$800	16:715\$822
601	/o 000 000 0	"	47.989	7:857\$886	5:755\$100	13:613\$086
602	/o 000 000 0	"	122.820	11:807\$019	10:825\$500	22:632\$519
604	/o 000 000 0	"	364.468	13:465\$084	16:033\$500	29:498\$584
605	/o 000 000 0	"	147.930	9:508\$866	11:720\$500	21:229\$466
606	/o 000 000 0	"	55.475	5:689\$037	9:075\$200	14:764\$237
607	/o 000 000 0	Allemansa	38.959	4:041\$571	4:819\$500	8:861\$071
606	/o 000 000 0	E. U. A.	38.475	7:915\$821	6:727\$500	14:643\$321
608	/o 000 000 0	Allemansa	99.090	10:501\$743	8:529\$400	19:031\$143
608	/o 000 000 0	"	53.774	4:182\$493	5:318\$300	9:500\$793
609	/o 000 000 0	"	54.600	13:547\$132	4:830\$000	18:377\$132
611	/o 000 000 0	"	50.381	8:007\$779	10:887\$950	18:895\$729
613	/o 000 000 0	E. U. A.	88.198	10:317\$663	8:594\$900	18:912\$563
616	/o 000 000 0	"	62.470	10:949\$707	9:227\$700	20:177\$407
702	/o 000 000 0	"	79.880	17:546\$577	13:927\$900	31:474\$477
Reparações especiais feitas no deposito de Sorocaba						
407	/oo 000	E. U. A.	"	46\$474	530\$000	576\$474
410	/oo 000	"	"	2:105\$397	210\$000	2:315\$397
507	/oo 000	"	"	\$306	440\$000	440\$306



Importância média dispendida com a reparação de diversas categorias de locomotivas, nos últimos 6 anos, para as unidades de trem-kilometro e locomotiva-kilometro, subdividido em material, pessoal e diversos.

Número da locomotiva	TIPOS	ANOS	CUSTO GERAL DAS REPARAÇÕES				KILOMETRAGEM		Média para a unidade trem-kilometro				Média para a unidade locomotiva-kilometro			
			Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Trem-kilometro	Loc.-kilometro	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
I a 41	Diversos	1915	5:078\$814	8:030\$700	3:050\$800	16:160\$314	57.619	442.382	\$088	\$139	\$053	\$280	\$012	\$018	\$007	\$037
		1916	8:122\$028	11:762\$600	5:770\$015	25:654\$643	59.420	447.271	\$137	\$198	\$097	\$432	\$018	\$026	\$013	\$057
		1917	32:907\$223	37:090\$701	13:255\$763	83:253\$637	73.951	658.344	\$445	\$502	\$179	1\$126	\$050	\$056	\$020	\$126
		1918	52:803\$185	65:300\$200	22:777\$673	140:881\$058	106.742	775.368	\$495	\$612	\$213	1\$320	\$068	\$084	\$029	\$181
		1919	24:157\$164	23:845\$300	10:136\$915	58:139\$379	112.204	816.933	\$215	\$213	\$090	\$518	\$030	\$029	\$012	\$071
		1920	81:371\$121	63:91\$850	19:991\$187	165:253\$608	215.003	1.026.505	\$378	\$297	\$093	\$768	\$079	\$062	\$019	\$160
51 a 63	Americanos	1915	15:734\$026	26:153\$000	9:935\$319	51:822\$345	354.602	489.645	\$044	\$074	\$028	\$146	\$032	\$054	\$020	\$106
		1916	28:989\$609	32:147\$600	15:769\$652	76:906\$861	462.403	631.092	\$063	\$069	\$034	\$166	\$046	\$051	\$025	\$122
		1917	27:982\$303	33:750\$802	12:062\$124	73:795\$229	417.101	566.365	\$067	\$081	\$029	\$177	\$049	\$060	\$021	\$130
		1918	29:149\$294	42:037\$000	14:663\$126	85:849\$420	448.396	580.262	\$065	\$094	\$033	\$192	\$050	\$073	\$025	\$148
		1919	35:214\$351	42:739\$800	18:169\$188	96:123\$339	416.528	550.507	\$084	\$103	\$044	\$231	\$064	\$078	\$033	\$175
		1920	63:579\$160	51:317\$350	15:812\$120	130:708\$630	417.410	554.923	\$152	\$122	\$037	\$311	\$114	\$092	\$028	\$234
101 a 135	Consolidéz	1915	61:133\$304	86:793\$200	32:972\$052	180:898\$556	845.088	1.023.956	\$072	\$103	\$039	\$214	\$060	\$085	\$032	\$177
		1916	110:461\$937	120:172\$900	58:949\$509	289:587\$346	990.000	1.254.465	\$112	\$121	\$060	\$293	\$088	\$096	\$047	\$231
		1917	107:683\$582	117:714\$500	42:069\$729	267:467\$804	1.137.765	1.446.065	\$095	\$103	\$037	\$235	\$075	\$081	\$029	\$185
		1918	106:201\$923	125:762\$300	43:867\$745	275:831\$968	1.085.035	1.367.036	\$098	\$116	\$040	\$254	\$078	\$092	\$032	\$202
		1919	115:683\$991	115:326\$950	49:026\$833	280:037\$774	1.068.942	1.402.358	\$108	\$108	\$046	\$262	\$083	\$082	\$035	\$200
		1920	223:994\$149	195:804\$350	57:106\$471	476:904\$970	1.063.784	1.438.521	\$210	\$184	\$053	\$447	\$155	\$136	\$089	\$330
201 a 213	Mikado	1915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1918	256\$834	335\$300	116\$958	709\$092	96.313	106.439	\$003	\$004	\$001	\$008	\$002	\$003	\$001	\$006
		1919	38:349\$650	37:868\$600	16:098\$384	92:316\$634	272.073	300.883	\$141	\$139	\$059	\$339	\$127	\$126	\$054	\$307
		1920	39:247\$399	49:673\$050	12:237\$303	101:157\$752	483.956	585.948	\$081	\$102	\$025	\$208	\$066	\$084	\$020	\$170
301 a 307	Pacific	1915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1918	5:434\$711	9:105\$000	3:175\$958	17:715\$669	33.390	50.873	\$163	\$273	\$095	\$531	\$107	\$179	\$062	\$348
		1919	7:476\$742	9:614\$800	4:087\$364	21:178\$906	173.262	209.421	\$043	\$055	\$024	\$122	\$036	\$046	\$019	\$101
		1920	10:012\$372	13:032\$050	3:845\$239	26:939\$661	240.850	273.317	\$041	\$054	\$015	\$110	\$036	\$047	\$014	\$097
401 a 424	Ten wheels	1915	31:568\$502	55:142\$300	20:948\$125	107:658\$927	1.025.959	1.120.606	\$081	\$054	\$020	\$105	\$028	\$049	\$019	\$096
		1916	68:485\$457	66:435\$900	32:589\$407	167:510\$764	1.106.945	1.238.342	\$062	\$060	\$029	\$151	\$055	\$054	\$026	\$135
		1917	78:650\$961	74:305\$000	26:555\$698	179:511\$659	1.184.027	1.323.312	\$066	\$063	\$023	\$152	\$060	\$056	\$020	\$136
		1918	88:920\$540	112:834\$700	39:355\$408	241:113\$648	1.108.357	1.271.598	\$080	\$102	\$036	\$218	\$070	\$089	\$031	\$190
		1919	94:370\$447	88:810\$500	37:754\$381	220:935\$328	1.154.865	1.369.253	\$081	\$077	\$033	\$191	\$069	\$065	\$027	\$161
		1920	108:622\$502	104:733\$650	29:361\$845	242:717\$997	1.280.760	1.467.549	\$084	\$081	\$022	\$187	\$074	\$071	\$020	\$165
501 a 510	Ten wheels	1915	21:010\$616	29:831\$500	11:142\$805	61:484\$921	426.972	469.355	\$049	\$069	\$026	\$144	\$045	\$062	\$024	\$131
		1916	63:412\$140	72:216\$000	35:424\$772	171:052\$912	596.440	668.400	\$106	\$121	\$069	\$287	\$095	\$108	\$053	\$256
		1917	40:728\$858	35:599\$500	12:722\$826	89:051\$184	635.774	707.740	\$064	\$056	\$020	\$140	\$058	\$050	\$018	\$126
		1918	33:342\$282	41:144\$100	14:351\$669	88:738\$051	577.883	657.845	\$058	\$071	\$025	\$154	\$051	\$062	\$022	\$135
		1919	69:587\$302	64:666\$800	27:490\$612	161:741\$714	546.227	648.019	\$127	\$119	\$050	\$296	\$108	\$100	\$042	\$250
		1920	53:320\$009	57:970\$050	15:315\$829	126:605\$888	663.093	736.843	\$080	\$090	\$023	\$193	\$072	\$078	\$020	\$170
601 a 616	Mallet	1915	24:249\$861	37:578\$500	14:275\$776	76:104\$137	321.733	360.816	\$076	\$117	\$044	\$237	\$067	\$104	\$040	\$211
		1916	48:359\$532	59:670\$600	29:270\$763	137:300\$895	469.990	548.845	\$103	\$127	\$062	\$292	\$088	\$109	\$053	\$250
		1917	114:149\$896	103:418\$903	36:960\$651	254:529\$450	629.452	738.335	\$181	\$164	\$059	\$404	\$155	\$140	\$050	\$345
		1918	101:372\$149	141:636\$800	49:405\$004	292:413\$953	693.513	779.646	\$146	\$204	\$071	\$421	\$130	\$182	\$063	\$375
		1919	152:565\$331	188:679\$400	80:209\$817	421:454\$548	847.268	943.976	\$180	\$223	\$094	\$497	\$162	\$200	\$085	\$447
		1920	153:176\$158	171:320\$000	44:657\$421	369:153\$579	816.301	920.334	\$187	\$209	\$054	\$450	\$166	\$186	\$048	\$400
701 a 704	Mallet	1915	5:015\$014	9:371\$200	3:560\$045	17:946\$289	106.349	120.702	\$047	\$088	\$034	\$169	\$042	\$078	\$029	\$149
		1916	5:266\$243	7:029\$900	3:448\$141	16:344\$584	118.608	138.406	\$050	\$059	\$029	\$138	\$042	\$051	\$025	\$118
		1917	43:704\$477	47:915\$300	14:622\$627	99:242\$404	143.800	165.401	\$304	\$281	\$102	\$690	\$264	\$248	\$088	\$600
		1918	18:239\$109	16:906\$800	5:897\$341	41:013\$550	248.333	276.137	\$073	\$068	\$024	\$165	\$066	\$061	\$022	\$149
		1919	32:574\$289	31:886\$500	13:555\$324	78:016\$113	275.540	305.925	\$118	\$116	\$049	\$283	\$107	\$104	\$044	\$255
		1920	26:123\$425	33:072\$250	8:146\$556	67:342\$231	274.629	319.153	\$095	\$120	\$029	\$244	\$081	\$103	\$025	\$209

Inventário e especificações de locomotivas

Números	Procedência	Fabricantes	Número de fabricação	N.º DE RUAS		Gia- meto das ruas	CYLINDRO	Pressão da caldeira	Peso adhe- rente	Peso total	Força de tracção em quilos no perímetro
				M- trizes	Total						
1	Inglaterra	Faile Dubs Leslie Kraus	2167 2244 e 2442	8	8	1,067 0,935 1,265 0,356	0,254 0,457 0,457 0,381	140 25.000 140 180	25.000 33.000 31.000 30.000	25.000 33.000 31.000 30.000	2.322 5.175 4.250
5	"			8	10	0,935 1,130	0,508 0,305	140 140	26.000 15.000	30.000 22.000	5.175
6 e 7	"			4	8	1,265 1,105	0,457 0,305	150 140	21.000 15.000	31.000 22.000	4.250
9 e 10	Allemanha	Nasmuth	250 e 317	4	8	1,105 1,080	0,457 0,305	140 140	15.000 15.000	22.000 22.000	4.600 3.320
11 e 14	Inglaterra	"	319.348 á 351	4	8	1,080 1,080	0,457 0,279	140 140	15.000 13.000	22.000 18.900	3.320 2.790
16, 17 a 20	"	Avonside	1048.1046.1244	4	8	1,080 1,080	0,457 0,279	140 140	15.000 13.000	22.000 18.900	3.320 2.790
21 a 23	"		1380 e 1381	4	8	1,080 1,080	0,508 0,305	140 150	14.000 20.400	20.000 20.000	3.900 3.585
31 a 32	"	Stuart	120	6	6	1,080 1,027	0,508 0,305	150 150	20.400 20.000	20.000 20.000	3.585
41	E. U. A.	Baldwin	122.123 e 121	6	6	1,105 1,105	0,406 0,305	140 140	18.000 18.000	19.000 19.000	3.320
42 a 44	"		5993 e 7338	4	8	1,105 1,105	0,406 0,305	140 140	13.000 13.000	19.000 19.000	3.320
51 e 52	E. U. A.		3627	4	8	1,105 1,140	0,406 0,355	140 140	13.000 20.000	20.000 29.000	3.320 3.585
53	"		"	"	"	1,105 1,140	0,406 0,355	140 140	13.000 20.000	20.000 29.000	3.320 3.585
54 e 55	"		11809 e 11810	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	140 140	20.000 20.000	29.000 29.000	4.130
56	"		11815	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	140 140	20.000 20.000	29.000 29.000	4.250
67 e 58	"		11823 e 11824	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	140 140	20.000 20.000	29.000 29.000	4.250
59	"		11827	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	140 140	20.000 20.000	29.000 29.000	4.250
60	"		14525	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	160 160	20.000 20.000	30.000 30.000	4.840
61	"		14126	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	160 160	20.000 20.000	30.000 30.000	4.840
62	"		14531	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	160 160	20.000 20.000	30.000 30.000	4.840
63	"		14623	4	8	1,140 1,140	0,457 0,355	160 160	20.000 20.000	30.000 30.000	4.840
101	"		10144	8	10	0,810 0,950	0,330 0,381	140 160	19.000 25.000	22.000 33.000	3.765
102	"		9870	8	10	0,950 0,950	0,391 0,381	140 160	26.000 26.000	31.000 31.000	6.580
103	"		10997	8	10	0,950 0,950	0,381 0,406	140 160	26.000 26.000	31.000 31.000	6.580
104	"		12126	8	10	0,950 0,950	0,381 0,406	140 160	26.000 26.000	31.000 31.000	6.580
105	"		13818	8	10	0,950 0,950	0,381 0,406	140 160	26.000 26.000	31.000 31.000	6.580
106	"		12056	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390
107	"		12052	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390
108	"		14122	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390
109	"		14119	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390
110	"		14121	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390
111	"		14120	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390
112	"		15761	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.710
113	"		15786	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.710
114	"		15885	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390
115	"		15934	8	10	0,950 0,950	0,406 0,406	160 160	32.000 32.000	36.000 36.000	8.390

Números	Procedência	Fabricantes	Número de fabricação	N.º de rodas	Diâmetro das rodas	CYLINDRO		Pressão da caldeira	Peso adhérente	Peso total	Força de tração em kilog. no perimetro
						Motriz	Total				
116 e 117	2 E U. A.	Baldwin	30404 e 30405	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32.000	36.000
118	1 Brasil	E. F. C. B.	—	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32.000	36.000
119	1 Sorocabana	—	4	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32.000	36.000
120 e 121	2 "	"	1 e 2	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32.000	36.000
122 a 124	3 "	"	11-12 e 13	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32.000	36.000
125	1 "	"	3	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32.000	36.000
126 a 131	6 E. U. A.	Baldwin	5 a 10	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32.000	36.000
132	1 Brasil	Baldwin	30406	8	10	0,950	0,406	0,508	180	32.000	36.000
133	1 E. U. A.	Sorocabana	30431	8	10	0,954	0,406	0,508	180	32.000	36.000
134 e 135	2 Brasil	Amer. L. C. ^o	59129 a 59133	8	10	0,950	0,406	0,508	180	32.000	36.000
201 a 205	5 "	"	59128 a 61597	8	12	1,060	0,483	0,508	180	45.800	60.600
206 a 213	8 "	"	59126 a 59128	6	12	1,143	0,445	0,508	170	33.180	51.360
301 a 303	3 "	"	61723 a 61726	6	12	1,143	0,457	0,508	170	37.000	52.200
304 a 307	4 "	"	27527 a 27529	6	10	1,143	0,406	0,508	180	27.400	34.400
401 a 403	3 "	Baldwin	30444	6	10	1,143	0,406	0,508	180	27.400	34.400
404	1 "	"	30531	6	10	1,143	0,406	0,508	180	27.400	34.400
405	1 "	"	30605	6	10	1,143	0,406	0,508	180	27.400	34.400
406	1 "	"	30550	6	10	1,143	0,406	0,508	180	27.400	34.400
407	1 "	"	39047 a 39053	6	10	1,143	0,406	0,508	180	27.400	34.400
408 a 414	7 "	L. Corpor.	1289 e 1299	6	10	1,143	0,406	0,508	165	27.400	34.400
415 a 416	2 "	"	1304 a 1307	6	10	1,143	0,406	0,508	165	27.400	34.400
421 a 424	4 "	Baldwin	34775 a 34777	6	10	1,143	0,451	0,508	165	33.100	44.000
501 a 503	3 "	"	34791 a 34793	6	10	1,143	0,451	0,508	165	33.100	44.000
504 a 506	3 "	"	35129	6	10	1,143	0,451	0,508	165	33.100	44.000
507	1 "	"	35163	6	10	1,143	0,451	0,508	165	33.100	44.000
508	1 Allemanna	H. & Sohn	35131	6	10	1,143	0,451	0,508	165	33.100	44.000
509	1 E. U. A.	Baldwin	35925 a 35930	12	16	1,060	0,635	Alta pressão	200	59.900	71.240
510	1 E. U. A.	Baldwin	11041 a 11046	12	16	1,060	0,635	Alta pressão	200	59.900	71.240
601 a 606	6 Allemanna	H. & Sohn	52999 e 53002	12	16	1,060	0,635	Alta pressão	200	62.000	75.000
607 a 612	6 E. U. A.	Baldwin	33977 a 33979	12	16	1,140	0,663	Alta pressão	200	73.200	86.600
613 a 616	4 E. U. A.	"	"	12	16	1,140	0,663	Alta pressão	200	73.200	86.600
701 a 703	3 "	"	34200	12	16	1,140	0,663	Alta pressão	200	73.200	86.600
704	1 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Total 140 locomotivas.

Total

Reparação de carros e vagões. — Damos a seguir o movimento das officinas de Sorocaba, de Mayrink e do deposito de Barra Funda em separado e englobadamente.

Movimento das officinas de Sorocaba

Designação dos serviços	CARROS										VAGÕES							
	1.ª classe	2.ª classe	Mixtos	Dormitórios	Restaurantes	Especiais	Bag. e B. Correio	Correio	Operários	Gaiolas animais	TOTAL	De 5 toneladas	De 12 toneladas	De 20 toneladas	De 24 toneladas	De 28 toneladas	De 31 toneladas	TOTAL
Construções			4								10						60	
Montagens			1														—	
Reconstruções			5										18	1	1	6	26	
Transformações			5	12									32	1	—	13	20	
Modificações			2													15	15	
Reparações grandes	9	10	5	12	12						40	2	46	5	4	31	1	89
" mádias	1	2		1	1						1	2	23	13	6	25	28	97
" pequenas	12	5		1	6	1				25	2	29	14	4	35	17	101	
TOTAL	22	27	7	4							191	6	148	34	15	185	66	454

Movimento das officinas de Mayrink

Designação dos serviços	CARROS										VAGÕES							
	1.ª classe	2.ª classe	Mixtos	Dormitórios	Restaurantes	Especiais	Bag. e B. Correio	Correio	Operários	Gaiolas animais	TOTAL	De 5 toneladas	De 12 toneladas	De 20 toneladas	De 24 toneladas	De 28 toneladas	De 31 toneladas	TOTAL
Construções																	1	
Montagens																	1	
Reconstruções																	4	
Transformações																	6	
Modificações																		
Reparações grandes																		
" mádias																		
" pequenas																		
TOTAL	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	1	2	1	6	

Movimento do deposito de Barra Funda

Designação dos serviços	CARROS												VAGÕES																		
	1.ª classe			2.ª classe			Mixtos			Dormitórios			Restaurantes			Especiais			Bag. e B. Correio			Correio			Operários			Gaiolas animais			TOTAL
	Construções . . .																														
	Montagens . . .																														
	Reconstruções . . .																														
	Transformações . . .																														
	Modificações . . .																														
	Reparações grandes . . .	6	1																												
	, médias . . .	12	7	3	1																										
	, pequenas. . .	18	1	—	3	1	4																								
TOTAL . . .	36	9	3	4	1	4	5	1	—	4	67	—	231	115	11	196	133	—	686												

Movimento das officinas de Sorocaba, de Mayrink e do deposito de Barra Funda englobadamente

Designação dos serviços	CARROS												VAGÕES																		
	1.ª classe			2.ª classe			Mixtos			Dormitórios			Restaurantes			Especiais			Bag. e B. Correio			Correio			Operários			Gaiolas animais			TOTAL
	Construções . . .																														
	Montagens . . .																														
	Reconstruções . . .																														
	Transformações . . .																														
	Modificações . . .																														
	Reparações grandes . . .	15	11	5	2	2					13	1																			
	, médias . . .	13	9	3	2	—					5	1																			
	, pequenas. . .	30	6	—	4	1	4	6	1	—	4	56	2	222	118	13	210	148	—												
TOTAL . . .	58	36	10	8	1	4	30	5	1	5	158	6	381	150	27	382	200	1.146													

Carros

Construcções — Carros-operarios. — Com a plataforma de aço de 31 toneladas n.º 4.622 foi construido o segundo carro para operarios, com 72 logares levando o n.º O P-2, e posteriormente alterado para 286, tendo sido entregue ao trafego no mês de março.

Carros-correio. — Foram construidos, durante o anno, 2 carros-correio que levaram os n.ºs 355 e 356 entregues ao trafego, respectivamente em 25 de abril e 7 de dezembro.

Carros-2.^a classe. — Foram construidos, durante o anno, 4 carros de 2.^a classe que levaram os n.ºs 143, 144, 145 e 146, comportando cada um 66 logares, tendo sido entregues ao trafego, respectivamente, em 17 de setembro, 9 e 26 de outubro e 30 de dezembro.

Carros-bagagem. — Foram construidos, durante o anno, 3 carros-bagagem que levaram os n.ºs 422, 423 e 424, tendo sido entregues ao trafego, respectivamente, em 27 de março, 20 de julho e 3 de setembro.

Reconstrucções. — Foram reconstruidos, durante o anno, 2 carros-bagagem, de n.ºs 409 e 414 e um carro de 2.^a classe de n.º 139 e foram entregues ao trafego, respectivamente, em 16 de março — 24 de dezembro e 6 de julho.

Transformações. — Não houve.

Modificações. — Foram modificados, durante o anno, 8 carros para trens de passageiros, conforme discriminação seguinte:

Carro-bagagem — 443 ex 116 — Substituição dos trucks de 12 para 28 toneladas.

Carro mixto — 203 modificação do numero de logares ficando com 10 de 1.^a e 20 de 2.^a Classe.

Carro mixto — 202 ex 201 modificação do typo dos bancos.

„ de 2.^a Classe — 105 ex 35 modificado para 42 logares.

„ „ „ „ — 117 ex 302 „ „ „ „ 40 „

com bancos transversaes.

Carro de 2.^a classe — 140 ex 63 modificado para 47 logares com bancos transversaes.

Carro de 2.^a classe — 120 ex 307 modificado para 47 logares com bancos transversaes.

Carro de 2.^a classe — 138 ex 61 modificado para 50 logares com bancos transversaes.

Vagões

Construções. — Foram construidos, durante o anno, 60 vagões cobertos, de 28 toneladas, com os numeros de 2.211 á 2.270, tendo sido entregues ao trafego, entre março e setembro, n'uma média de 9 por mês.

Reconstruções. — Foram reconstruidos e entregues ao trafego, os seguintes vehiculos:

Coberto	n.º 2.071	— levando a lotação de 28 toneladas
"	de 28 toneladas	n.º 2.170
"	" 28 "	" 3.119
"	" 28 "	" 7.002
"	" 28 "	" 7.041
"	" 28 "	" 7.012
"	" 24 "	" 2.044
Caboose	„ 12	" 015
Gondola	„ 12	" 924
"	" 12	" 1.015
"	" 12	" 1.016
"	" 12	" 1.027
"	" 28	" 4.095

Transformações. — Foram transformados, durante o anno, os vehiculos abaixo indicados, conforme discriminação seguinte:

Coberto de 12 toneladas	n.º 1.767	em gondola de 12 toneladas	n.º 1.010
" 12	" 1.316	" 12	" 1.014
" 12	" 1.301	" 12	" 1.012
" 12	" 1.403	" 12	" 24
" 12	" 1.734	" 12	" 62
" 12	" 1.437	" 12	" 64
" 12	" 1.780	" 12	" 63
" 12	" 1.257	" 12	" 65
" 20	" 1.976	" 20	" 1.361
" 12	" 1.315	" 12	" 5.019
" 12	" 1.742	" 12	" 5.021
" 12	" 1.291	" 12	" 5.013
" 12	" 256	" 12	" 5.012
" 12	" 1.615	" 12	" 5.014
" 12	" 1.704	" 12	" 5.017
" 12	" 1.343	" 12	" 5.016
" 12	" 287	" 12	" 5.015
" 12	" 1.319	" 12	" 5.024

Coberto de 12 toneladas n.º 1.215 em caboose de 12 toneladas n.º 5.020							
> > 12 > > 1.650 > > 12 > > 4.034							
> > 12 > > 1.306 > > 12 > > 4.035							
> > 12 > > 341 > > 12 > > 4.036							
> > 12 > > 1.703 > > 12 > > 4.037							
> > 12 > > 1.799 > > 12 > > 4.041							
> > 12 > > 1.352 > > 12 > > 4.039							
> > 12 > > 1.782 > > 12 > > 4.027							
> > 12 > > 1.842 > > 12 > > 4.038							
Caboose > 12 > > 04 > > 12 > > 5.018							
Gaiola > 28 > > 6.020 > coberto > 28 > > 2.204							
> > 28 > > 6.027 > > 28 > > 2.205							
> > 28 > > 6.044 > > 28 > > 2.206							
> > 28 > > 6.035 > > 28 > > 2.207							
> > 28 > > 6.074 > > 28 > > 2.208							
> > 28 > > 6.109 > > 28 > > 2.210							
> > 28 > > 6.086 > > 28 > > 2.211							
> > 28 > > 6.087 > > 28 > > 2.212							
> > 28 > > 6.091 > > 28 > > 2.213							
> > 28 > > 6.001 > > 28 > > 2.214							
> > 28 > > 6.002 > > 28 > > 2.215							
> > 28 > > 6.121 > > 28 > > 2.216							
> > 28 > > 6.014 > > 28 > > 2.209							

Além das transformações acima indicadas, foram ainda transformadas as seguintes unidades:

Coberto de 12 toneladas n.º 1.235 em caboose de 12 toneladas n.º 5.033							
> > 12 > > 135 > dormitorio > 12 > > 206							
> > 12 > > 1.560 > > 12 > > 1.560							
> > 12 > > 1.618 > > 12 > > 5.117							
" > 12 > > 1.694 > soccorro > 12 > > 5.215							
Gondola > 31 > > 4.830 > gondola > 28 > para pedra britada							
> > 31 > > 4.489 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.395 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.299 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.545 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.397 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.646 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.689 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.705 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.896 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.276 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.459 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.533 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.731 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.304 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.580 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.565 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.697 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.679 > > 28 > > >							
> > 31 > > 4.521 > > 28 > > >							

Modificações. — Foram modificados, durante o anno, os vagões abaixo indicados, conforme discriminação seguinte:

Modificou-se o coberto de 28 toneladas n.º 7.062 collocando se-lhe cabina									
»	»	»	»	28	»	»	7.021	»	»
»	»	»	»	28	»	»	7.019	»	»
»	»	»	»	28	»	»	7.017	»	»
»	»	»	»	28	»	»	7.059	»	»
»	»	»	»	28	»	»	7.107	»	»
»	»	»	»	28	»	»	3.561	»	»
»	»	»	»	28	»	»	3.505	»	»
»	»	»	»	28	»	»	3.124	»	»
»	»	»	»	28	»	»	2.153	»	»
»	»	»	»	28	»	»	2.116	»	»
»	»	»	»	28	»	»	2.079	»	»
»	»	»	»	12	»	»	1.650	»	»
»	»	»	»	28	»	»	7.059	para transporte de bagagem em trens de passageiros	
»	»	»	»	28	»	»	7.106	para transporte de bagagem em trens de passageiros	

Quadro das reparações feitas nos ultimos 8 annos nas officinas de Sorocaba, Mayrink e Barra Funda

Classe das reparações	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920		
	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões
Grandes . . .	87	79	15	98	66	166	80	243	48	258
Médias . . .	16	135	84	294	19	138	9	165	3	141
Pequenas . . .	38	385	5	381	26	574	27	123	18	187
Totaes . . .	141	599	104	773	111	878	116	541	69	586
							143	1091	98	1314
									137	979

Quadro comparativo da construcção de carros e vagões nos 3 ultimos annos

Annos	Carros	Vagões	Total
1918 . . .	—	—	—
1919 . . .	1	—	1
1920 . . .	10	60	70

Não incluimos no quadro acima as gondolas para transporte de pedra britada, construidas nas officinas de Sorocaba, visto terem sido incluidas no quadro referente a transformações.

Importância média dispendida com a reparação de carros e vagões, nos últimos 6 anos, para a unidade de carro-kilometro e vagão-kilometro, subdividida em material, pessoal e diversos.

C A R R O S

Anos	IMPORTÂNCIA TOTAL DISPENDIDA COM A REPARAÇÃO			Kilometragem TOTAL	Importância média do custo da reparação para a unidade kilometro		
	Material	Pessoal	Diversos		Material	Pessoal	Diversos
1915	\$7.097\$634	105.370\$500	30.012\$888	222.481\$022	8.897.183	\$009,8	\$011,8
1916	115.311\$702	129.088\$700	39.468\$005	283.868\$407	11.295.412	\$010,2	\$011,4
1917	145.415\$290	159.973\$700	48.200\$114	353.589\$104	12.608.653	\$011,5	\$012,7
1918	164.533\$731	186.595\$400	55.429\$256	406.568\$387	13.567.664	\$012,1	\$013,8
1919	172.662\$378	178.562\$300	66.939\$545	418.164\$223	15.233.737	\$011,3	\$004,4
1920	233.679\$614	211.172\$200	101.183\$457	546.035\$271	17.065.833	\$013,8	\$012,2

V A G Ó E S

Anos	IMPORTÂNCIA TOTAL DISPENDIDA COM A REPARAÇÃO			Kilometragem TOTAL	Importância média do custo da reparação para a unidade kilometro		
	Material	Pessoal	Diversos		Total	Material	Pessoal
1915	100.532\$339	100.238\$100	31.192\$734	231.963\$223	16.963.934	\$005,9	\$005,9
1916	149.325\$350	150.800\$200	39.930\$718	340.055\$948	19.575.614	\$007,6	\$007,7
1917	260.693\$254	222.726\$700	55.886\$395	539.306\$349	23.014.569	\$011,3	\$009,7
1918	356.785\$926	275.088\$900	69.480\$704	701.355\$530	23.580.300	\$015,1	\$011,7
1919	497.066\$182	344.421\$400	147.298\$725	988.716\$307	28.329.542	\$017,5	\$012,2
1920	623.158\$020	297.427\$000	96.981\$720	1.017.566\$740	29.166.024	\$021,0	\$010,0

Existencia de carros em 31 de dezembro de 1920

Designação	1.ª classe		2.ª classe		Mixtos		Dormitorios		Restaurantes		Especiaes		Bagagem simples		Correio		Bagagem, correio e chefe trem		Bagagem e chefe trem		Bagagem e correio		Gaiolas para trens passageiros		TOTAES
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bagagem simples	Correio	Bagagem, correio e chefe trem	Bagagem e chefe trem	Bagagem e correio	Gaiolas para trens passageiros												
Existencia em 31-12-920	50	46	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198
Em reparação ou reconstruc-	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
cção	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Esperando reparação ou re- construcção	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Em serviço em 31-12-920	45	41	9	10	2	16	5	5	5	12	9	11	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	181

Movimento e inventario de carros em 1920

Designação dos Serviços	1.ª classe		2.ª classe		Mixtos		Dormitorios		Restaurantes		Especiaes		Bagagem simples		Correio		Bagagem, correio e chefe trem		Bagagem e chefe trem		Bagagem e correio		Gaiolas para passageiro		Operarios	PARA MAIS		PARA MENOS		TOTAES
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bagagem simples	Correio	Bagagem, correio e chefe trem	Bagagem e chefe trem	Bagagem e correio	Gaiolas para passageiro	Operarios	PARA MAIS	PARA MENOS											PARA MAIS		PARA MENOS	
Existencia em 31 de de- zembro de 1920	49	42	10	10	4	17	—	—	4	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	174				
Transformados em outros typos	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26				
TOTAES	49	42	10	10	4	15	—	—	4	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	148				
Construidos e Montados	—	4	—	—	—	—	—	1	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10				
Transformados de outros typos	1	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—	6	11	16	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	50				
Existencia em 31 de de- zembro de 1920	50	46	19	10	4	17	5	6	14	9	11	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198				
Em reparação ou recon- strucção	5	2	—	—	1	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32				
Esperando reparação ou re- construcção	—	3	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5				
Em serviço em 31 de de- zembro de 1920	45	41	9	10	2	16	5	5	5	12	9	11	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	181				

NOTA: — Os carros operarios passaram para a classe dos Especiaes, dos 87 Bagagem e Correio no inventario de 1919, 28 foram transferidos para outros typos.

Especificações e existência de carros em 31 de dezembro de 1920

Em 31 de dezembro de 1920, possuia a Estrada, 198 carros para trens de passageiros, conforme discriminação abaixo:

Designação	Nº actual	Procedência	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação	Tara Kilog.	Lotação	Tara Kilog.	Existência em 31 de dezembro de 1920
					Compr.	Larg.	Altura					
Primeira classe 1 a 100												
1	1	França Inglat.	C. Franc. de Materiel Stooley Work T. de Medeiros	1.876 —	4,45	2,30	2,64	12.000	10 lgs.	5.000	1	1
2	2	Brasil		11,40	2,35	2,16	12.000	36 "	9.000	"	1	1
3	3			1.908	12,80	2,30	2,51	28.000	32 "	17.750	1	1
4	4			1.908	12,80	2,30	2,51	28.000	32 "	17.750	1	1
5	5	"		1.908	12,80	2,30	2,51	28.000	32 "	17.750	1	1
6	6	"		1.908	12,80	2,30	2,51	28.000	32 "	17.750	1	1
7	7	"		1.908	12,80	2,30	2,51	28.000	32 "	17.750	1	1
8	8	Belg.	Cia C. Construcción	1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
9	9	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
10	10	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
11	11	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
12	12	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
13	13	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
14	14	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
15	15	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
16	16	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
17	17	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
18	18	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
19	19	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
20	20	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
21	21	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
22	22	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
23	23	"		1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1	1
A transportar												

Designação	Nº actual	Precedente	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Tara Kilog.	Existência em 31 de dezembro de 1920
					Comp.	Larg.	Altura	Kilog.	Locares		
Transporte	24	Belg.	Cia. C. Construcción	1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 lgs.	19.450	23
Primeira classe 1 a 100	25	"	Cia. C. Construcción	1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1
	26	"	"	1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1
	27	"	"	1.912	12,15	2,30	2,51	28.000	34 "	19.450	1
	28	E. U.	American Car	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	29	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	30	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	31	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	32	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	33	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	34	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	35	"	"	1.912	12,00	2,20	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	36	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	37	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	38	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	39	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	40	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	41	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	42	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	43	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	44	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	45	"	"	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	46	"	Sorocabana	1.912	12,00	2,30	2,51	28.000	34 "	17.000	1
	47	Brasil	"	1.912	13,15	2,30	2,15	28.000	34 "	14.000	1
	48	"	"	1.912	13,15	2,30	2,15	28.000	34 "	14.000	1
	49	"	"	1.912	13,15	2,30	2,15	28.000	34 "	14.000	1
	50	"	"	1.912	13,15	2,30	2,15	28.000	34 "	14.000	1
										Total	50

Designação	N. ^o actual	Procedência	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Tara Kilog.	Existência em 31 de dezembro de 1920
					Comp.	Larg.	Altura	Kilog.	Locares		
Segunda classe 101 a 200											
101	Brasil	Cia. Metallurgica	1886	9,90	2,25	2,15	12.000	56 lgs.	10.500	1	
102	"	"	1887	9,70	2,15	2,10	12.000	56 "	10.500	1	
103	"	"	1907	10,10	2,21	2,10	12.000	56 "	10.500	1	
104	"	"	1897	10,32	2,50	2,70	12.000	56 "	9.400	1	
105	E. U.	Jack Sharp	1902	9,70	2,48	2,41	12.000	42 "	9.500	1	
106			1887	12,07	2,30	2,52	28.000	55 "	10.500	1	
107	"	"	1893	10,70	2,21	2,61	12.000	44 "	8.900	1	
108	"	"	1893	10,50	2,22	2,03	12.000	56 "	10.500	1	
109	"	"	1893	10,40	2,05	2,00	12.000	56 "	9.500	1	
110	Francia	Dyle Bacalan	1889	9,80	2,23	2,05	12.000	56 "	9.500	1	
111	"	"	1889	10,00	2,20	2,10	12.000	56 "	10.500	1	
112	"	"	1889	10,00	2,50	2,40	12.000	56 "	12.650	1	
113	"	"	1889	10,00	2,50	2,40	12.000	56 "	12.650	1	
114	Brasil	Cia. Edificadora	1912	10,10	2,20	2,10	12.000	56 "	9.800	1	
115	"	"	1902	9,50	2,35	2,10	12.000	56 "	9.500	1	
116	"	Sorocabana	1912	10,45	2,30	2,15	12.000	56 "	11.800	1	
117	"	"	1913	9,60	2,55	2,70	12.000	40 "	10.800	1	
118	"	"	1913	9,80	2,58	2,70	12.000	44 "	9.500	1	
119	"	"	1913	9,60	2,52	2,65	12.000	40 "	10.800	1	
120	"	"	1913	10,10	2,30	2,20	12.000	47 "	10.500	1	
121	"	"	1912	11,80	2,30	2,15	28.000	64 "	15.200	1	
122	"	"	1918	9,82	2,26	2,51	12.000	47 "	12.650	1	
123	"	"	1918	9,82	2,26	2,51	12.000	56 "	12.650	1	
124	"	"	1916	12,10	2,34	2,15	28.000	56 "	17.000	1	
125	"	"	1914	10,30	2,45	2,70	12.000	56 "	13.000	1	
126	"	"	1914	10,15	2,28	2,00	12.000	56 "	11.800	1	
127	"	"	1914	11,40	2,25	2,10	12.000	56 "	18.000	1	
											27

A transportar

Designação	Nº actual	Procedência	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação			Tara Kilog.	Nº de vagões	Existência em 31 de dezembro de 1920
					Comp.	Larg.	Alt.	Kilog.	Nº de gabinetes	Nº de leitos			
Especiais de serviço:													
276 a 300	.	.	Brasil	Cia. Metallurgica	1887	10,07	2,22	1,95	12,000	4	4	14.050	1
Pagador	.	.	"	Cia. Edificadora	1901	3,89	2,29	2,02	5.000	—	2	9.300	1
Inspecção	.	.	"	T. de Medeiros	1906	13,62	2,30	2,20	28.000	2	2	21.000	1
Estado	.	.	"	Baumé Marpent	1913	12,85	2,31	2,15	28.000	1	7	23.450	1
Inspecção	.	.	"	Sorocabana	1913	12,85	2,31	2,15	28.000	1	7	23.050	1
Cozinha — Pagador	.	.	Brasil		1905	7,57	2,06	1,93	12.000	—	4	10.050	1
Inspecção	.	.	"		1905	4,35	2,05	2,10	12.000	—	1	7.000	1
Demonstração agrícola	.	.	"		1918	12,80	2,30	2,51	28.000	2	2	17.650	1
— Furgon	.	.			1918	7,70	2,20	1,80	12.000	—	—	10.500	1
Operários	.	.			1919	11,70	2,25	2,20	28.000	—	72	72 lgs.	1
" (em construção)	.	.			1920	11,70	2,25	2,20	28.000	—	72	72 lgs.	1
Inspecção	.	.	Fr. França	Cia. Fr. Materiel	1876	—	—	—	—	—	—	—	—
Dormitório Linha	.	.	"		1876	4,35	2,05	2,10	5.000	—	1	5.000	1
Inspecção	.	.	"		1876	3,80	2,25	2,10	5.000	—	6	5.000	1
"	.	.	"		1876	3,64	2,05	2,13	5.000	—	1	5.000	1
Aferição de balanças	.	.	Brasil	Sorocabana	1876	4,35	2,05	2,10	5.000	—	1	5.000	1
	293				1919	9,45	2,10	1,95	12.000	—	2	9.000	1
Total													17

NOTA: Em 1920, transferimos 2 antigos reservados de serviço para a serie de vagões-dormitorio de lastro.

Designação	N.º actual	Proce- dencia	Fabricante	Dimensões			Lotação Kilog.	Tara Kilog.	Existência em 31 de dezembro de 1920	
				larg. tabrigação	Comp.	Alt.				
Bagagem simples 301 a 350 . . .	301	Brasil	Sorocabana	1912	9,85	2,30	2,20	12.000	10.250	1
	302	,	,	1913	10,10	2,25	2,25	12.000	10.250	1
	303	,	,	1913	9,60	2,30	2,10	12.000	10.250	1
	304	,	,	1913	10,10	2,25	2,20	12.000	10.250	1
	305	,	,	1918	7,70	2,20	1,80	12.000	9.015	1
				TOTAL.					5	

Designação	N.º actual	Proce- dencia	Fabricante	Dimensões			Lotação Kilog.	Tara Kilog.	Existência em 31 de dezembro de 1920	
				larg. tabrigação	Comp.	Alt.				
Correio : 351 a 400 . . .	351	Brasil	Cia. Edificadora T. de Medeiros Sorocabana	1901	7,16	2,17	2,20	12.000	9.200	1
	352	,	1907	12,85	2,30	2,50	28.000	17.150	1	
	353	,	1908	7,00	2,10	1,95	12.000	9.200	1	
	354	,	1908	7,00	2,10	2,20	12.000	9.200	1	
	355	,	1919	12,85	2,30	2,50	28.000	17.000	1	
	356	,	1920	12,85	2,30	2,50	28.000	16.800	1	
				TOTAL.					6	

Número	Descrição	Fabricante	Procedência	Dimensões												Total Kilog.	
				Bagagem				Correio				Ch. de Trem					
				Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.		
401	Bagagem-Correio e cf. de trem:	Cia. Metallurgica	Brasil	1897	6,54	2,93	2,10	3,30	2,23	2,10	0,90	2,23	2,10	12.000	12.100	1	
402		Sorocabana	E. Unidos	1908	4,15	2,02	2,03	1,94	2,02	2,03	1,22	2,02	2,03	12.000	10.000	1	
403		American Car	"	1911	4,75	2,30	2,04	5,95	2,39	2,04	1,19	2,39	2,04	28.000	17.800	1	
404		Cia. Metallurgica	Brasil	1911	4,70	2,35	2,41	5,37	2,35	2,41	1,26	2,30	2,41	28.000	14.450	1	
405		Traiano de Medeiros	"	1897	6,36	2,20	2,60	2,20	2,60	2,60	1,25	2,20	2,26	12.000	12.100	1	
406		Cia. Edificadora	"	1908	6,88	2,30	2,50	4,90	2,30	2,50	1,20	2,30	2,50	28.000	17.800	1	
407		Dyle Bacalan	"	1902	5,28	2,37	2,03	2,98	2,37	2,03	1,11	2,37	2,03	12.000	12.100	1	
408		Cia. Metallurgica	Fr. Brasil	1890	6,10	2,21	2,43	2,37	2,21	2,43	1,17	2,21	2,43	12.000	11.300	1	
409		Cia. Edificadora	"	1899	6,50	2,32	2,10	2,98	2,32	2,10	1,25	2,32	2,10	12.000	12.100	1	
410		Sorocabana	"	1901	6,48	2,24	2,42	2,18	2,24	2,42	1,26	2,24	2,42	12.000	12.100	1	
411		"	"	1908	6,30	2,21	2,07	2,30	2,21	2,07	1,18	2,21	2,07	12.000	12.100	1	
412		"	"	1908	5,26	2,18	2,04	3,20	2,18	2,04	1,50	2,18	2,04	12.000	10.000	1	
413		"	"	1908	6,24	2,18	2,10	1,82	2,13	2,10	1,39	2,13	2,10	12.000	10.000	1	
414		"	"	1907	7,65	2,30	2,21	4,02	2,30	2,21	2,10	2,30	2,21	12.000	17.800	1	
415		Traiano de Medeiros	"											Total . . .	14		

Existencia de vagões em 31 de dezembro de 1920

Designação

	COBERTOS	GONDOLAS	ANIMAIS	DIVERSOS	TOTAIS
12 toneeladas	20 toneeladas	24 toneeladas	28 toneeladas	31 toneeladas	90 576
28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	50 10
28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	40 47
28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	28 toneeladas	102 33
378 149	39 216 118	11 65	61 27	—	18 2.082
Em reparação ou reconstrução	5 —	5 —	3 2	—	—
Esperando reparação ou reconstrução	4 —	1 8	—	—	—
Em serviço em 31 de dezembro de 1920	369 146	38 203 118	11 62	59 27	90 537 20 50 10 40 44 95 31 15 11 1.991

Deep 02.0000 5000.0000 45.0000 0.0000 0.0000

Inventario e movimento de vagões, durante o anno de 1920

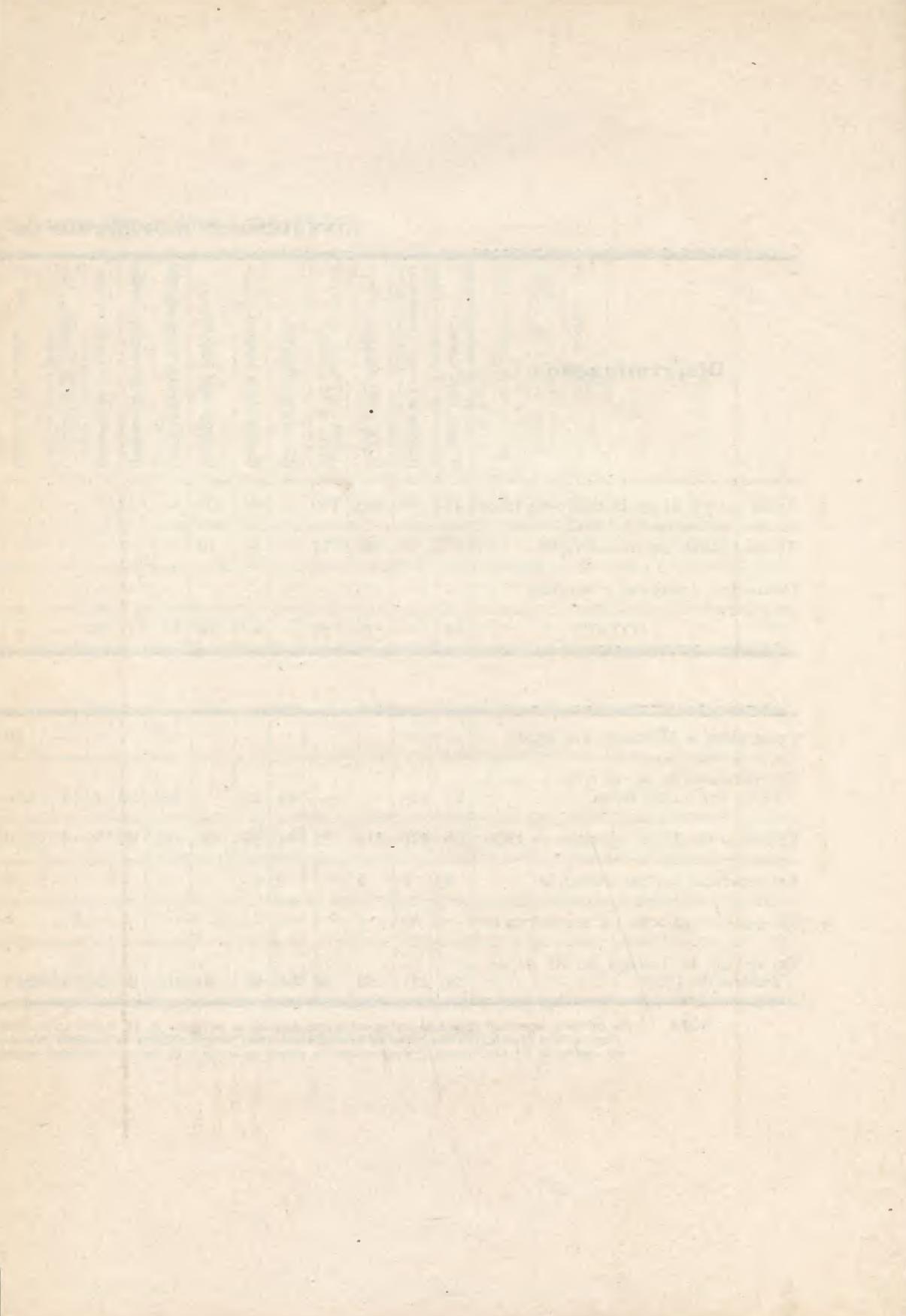
Discriminação

	Vagões automotivas de 28 toneladas												Vagões de 28 toneladas												PARA MAIS	PARA MENOS	TOTAL	
	Gondolas de 12 toneladas	Gondolas de 31 toneladas, estrado de aço	Gondolas de 28 toneladas, Pedra britada	Gondolas de 31 toneladas, estrado de aço	Gondolas de 28 toneladas, com bordas para cereais	Gondolas de 28 toneladas, com bordas para algodão	Vagões de 12 toneladas	Vagões frigoríficos de 28 toneladas	Gaiolas simples para animais 12 toneladas	Caiolas com sobrado para animais de 12 toneladas	Vagões caboose de 12 toneladas	Vagões dormitório de 12 toneladas	Vagões socorros de 12 toneladas	Gondolas razas de 6 toneladas	Gaiolas para animais de 28 tons.	Vagões de 20 toneladas	Vagões tipo 2.000 de 20 e 24 tons.	Vagões tipo 3.000 de 28 toneladas	Gaiolas para animais, trem de passageiros	Gaiolas de 12 toneladas antigas "A" e "H"	Gaiolas de 12 toneladas antigas "AS" e "HS"	Gondolas de 12 toneladas, transporte de lenha	Gondolas de 20 e 24 toneladas antigas "OT", "TR", e "RT"	Gondolas de 31 toneladas tipo 2.000 e 4.000	PARA MAIS	PARA MENOS	TOTAL	
Existencia em 31 de dezembro de 1919	44	—	408	110	—	—	100	—	3	—	—	—	—	—	113	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.035		
Transformados em outros typos . . .	—	—	30	71	—	—	10	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.175			
Destruidos, demolidos e vendidos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
TOTAES . . .	44	—	378	39	—	—	90	—	—	—	—	—	—	—	113	11	—	—	—	—	—	—	—	—	860			
Construidos e Montados em 1920 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60			
Transformados de outros typos e classificados em outras series . . .	21	476	—	—	61	27	—	100	20	50	10	156	—	—	40	47	—	4	1	—	—	149	—	—	1.162	—	1.222	
Existencia em 31 de dezembro de 1920	65	476	378	39	61	27	90	100	20	50	10	216	18	11	40	47	33	17	15	18	102	149	—	—	—	—	2.082	
Em reparação ou reconstrucção . . .	3	7	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	1	2	1	—	—	5	3	—	—	—	—	34	
Esperando reparação ou reconstrucção . . .	—	32	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	2	—	1	—	7	2	—	—	—	—	—	57	91
Em serviço do Trafego em 31 de dezembro de 1920 . . .	62	437	369	38	59	27	90	100	20	50	10	203	18	11	40	44	31	15	15	11	95	146	—	—	—	—	1.991	

NOTA : — Na columna esperando reparação ou reconstrucção figuram as ferragens de 15 vagões existentes nas oficinas.

Com a nova classificação dos typos de veículos em series foram incluidos na columna (transformados de outros typos) os veículos de cargas que passaram para as novas series.

O mesmo se fez na columna (transformados de outros typos) para os mesmos veículos mudados de series.



Especificações e existência de vagões

Em 31 de dezembro de 1920, possuía a estrada 2082 vagões para transporte de mercadorias, conforme discriminação seguinte

Designação	Série actual	Dimensões médias						Tara média Kilog.	Vagão	Pro- ceden- cia	Exis- tência em 31 de dezem- bro	
		Utilisável	Comp.	Larg.	Altura	Da cabina	Comp.	Larg.	Altura			
Gondolas de 12 tons.	1 à 300	9,40	2,20	1,53	m	—	—	—	—	12	5.400	Sorocabana Brasil
" 20 "	1301 à 1500	9,50	2,20	0,65	m	—	—	—	—	20	7.500	" "
" 24 "	1501 à 1700	9,50	2,20	1,34	m	—	—	—	—	24	8.000	" "
" 28 "	1601 à 1800	11,14	2,33	1,34	m	—	—	—	—	28	10.500	C.C. Const. Belgica
" 31 "	1801 à 1900	11,63	2,33	1,34	m	—	—	—	—	31	10.500	C.C. Const. Belgica
" 31 "	301 à 800	11,63	2,33	1,34	m	—	—	—	—	31	10.500	" "
" 28 "	1801 à 1930	11,91	2,24	0,95	m	—	—	—	—	28	12.600	" "
" 28 "	pedra britada	1901 à 1980	11,56	2,28	0,95	m	—	—	—	28	10.800	" "
" 28 "	c/ bordas cereais	1931 à 1980	11,56	2,28	0,95	m	—	—	—	28	10.500	" "
" 28 "	c/ algodão	1981 à 1990	11,07	2,26	1,34	m	—	—	—	28	10.500	" "
Cobertos	12 " a transformar.	801 à 1200	7,70	2,20	1,80	0,62	2,20	1,80	1,80	12	7.000	Cia. Edifíc. Brasil
" 20 "	7501 à 7650	9,45	2,17	1,82	0,62	2,17	1,82	20	9.800	Diversos Diver.		
" 24 "	1201 à 1300	9,80	2,17	1,94	0,62	2,17	1,94	24	10.700	" "		
" 28 "	2001 à 3500	11,18	2,14	1,93	0,62	2,14	1,93	28	13.500	" "		
" 28 "	3501 à 3900	11,18	2,12	1,93	0,62	2,12	1,93	28	13.500	Sorocabana Brasil		
" 28 "	frigoríficos	3901 à 4000	11,82	2,12	1,93	m	—	—	—	28	16.000	" "
Gondolas	12 " simples	4001 à 4500	9,45	2,29	1,81	0,62	2,29	1,31	12	9.100	Diversos Diver.	
" 12 "	c/ sobrado	4501 à 5000	7,70	2,20	1,80	0,60	2,20	1,80	12	7.500	" "	
" 28 "	28 " a transformar	6001 à 6125	11,70	2,03	1,93	m	—	—	—	28	12.700	C.C. Const. Belgica
Caboose	12 "	5001 à 5100	7,73	2,22	1,82	0,62	2,22	1,82	12	7.500	Sorocabana Brasil	
Dormitório	12 "	6101 à 5200	7,28	2,22	1,70	m	—	—	—	12	7.000	" "
Socorro de 12 "	.	5201 à 5300	7,70	2,20	1,80	0,54	2,20	1,80	12	7.000	" "	
Razos para Lastro de 5 toneladas .	.	5301 à 5318	4,89	2,03	0,61	m	—	—	—	5	2.500	Cia. Edifíc. ,
Total											2082	

Produção e custeio das diversas fundições feitas nas officinas, durante o anno de 1920

Materiaes	Produção		Custo médio em obra por kilo	Custo médio por kilo do material aproveitado
	Unidade	Quantidade		
Ferro	Kilos	491.860	\$432	\$190
Bronze	"	83.055	18787	18651
Metal patente	"	22.535	28307	28251
Sellos para vagões	milheiro	290.780	98155	58470

Percorso total das locomotivas. — O percurso total das locomotivas durante o anno de 1920, foi de 7.323.088 kilometros, conforme o quadro abaixo, ou mais 775.813 kilometros do que o anno de 1919.

Designação	1916	1917	1918	1917	1920
Passageiros	1.686.628	1.687.274	1.671.400	1.785.643	2.271.109
Especiaes e passageiros	6.659	8.858	11.120	5.315	15.306
Mixtos	455.744	462.149	467.206	345.685	375.981
Cargas	1.512.849	1.837.187	1.949.278	2.267.267	2.250.621
Animaes	63.815	72.079	71.347	57.865	50.253
Em serviço da Estrada	78.511	153.876	227.611	315.134	356.206
Via permanente	60.238	95.714	121.204	113.587	136.310
Manobras	1.062.777	1.290.904	1.346.038	1.566.779	1.867.302
Totaes	4.927.221	5.608.041	5.865.204	6.547.275	7.323.088

Os percursos comparados nos 14 ultimos annos, foram os seguintes:

Annos	Passageiros	Mixtos	Cargas e Animaes	Serviço da Estrada	Manobras	Via Permanente	TOTAL	Incluindo per. curso dobrado das locomotivas Mallet
1907 .	1.025.205	174.577	1.377.224	—	195.870	404.846	3.177.722	—
1908 .	1.047.295	272.536	1.343.052	—	203.885	493.546	3.360.814	—
1909 .	1.059.847	393.704	1.402.601	—	190.801	503.218	3.550.171	—
1910 .	1.198.412	446.801	1.288.692	—	198.355	406.886	3.539.146	—
1911 .	1.375.981	332.579	1.336.094	—	232.624	407.889	3.685.167	—
1912 .	1.595.671	300.346	1.453.184	—	308.438	663.061	4.320.700	4.808.866
1913 .	1.757.417	297.563	1.780.808	—	430.269	837.257	5.103.314	5.736.483
1914 .	1.651.946	257.815	1.372.403	130.323	1.225.371	119.778	4.757.636	5.340.358
1915 .	1.399.152	415.976	1.256.251	67.488	859.282	29.776	4.027.925	4.509.442
1916 .	1.693.287	455.744	1.576.664	78.511	1.062.777	60.238	4.927.221	5.614.472
1917 .	1.696.132	462.149	1.909.266	153.876	1.290.904	95.714	5.608.041	6.509.298
1918 .	1.682.520	467.206	2.020.625	227.611	1.346.038	121.204	5.865.204	6.920.987
1919 .	1.790.958	435.685	2.325.132	315.134	1.566.779	113.587	6.547.275	7.797.176
1920 .	2.286.415	375.981	2.300.874	356.206	1.867.302	136.310	7.323.088	8.562.575

No quadro acima estão incluidos nos annos de 1907 a 1913 (inclusive).

Na columna de "Passageiros" os trens de inspecção e de pagamento.

Na columna de "Cargas" os trens feitos pelas locomotivas em experiencias.

Na columna de "Via Permanente" os trens em conduçāo de lenha e o percurso feito pelas locomotivas escoteiras.

Tomando por base o numero de locomotivas em serviço activo, durante o anno, obtém-se um resultado médio de 51.937 kilometros, por conseguinte mais 775.813, comparado com o anno anterior.

O quadro abaixo demonstra a distribuição do percurso feito pelas 141 locomotivas que estiveram em serviço activo, durante o anno, sendo destas, 139 pertencentes á Sorocabana e 2 alugadas da São Paulo Rio Grande.

Percorso em kilometros	Quantidade de locomotivas	PERCURSO		Número e tipo de locomotiva que fez o percurso maximo	
		Total	Maximo por locomot.	N. ^o	T y p o
De 100 a 10.000	8	51.320	8.626	305	Pacific — grande
> 10.000 > 20.000	2	35.505	18.053	22	Avonside pequena
> 20.000 > 30.000	8	204.968	29.956	210	Mikado — grande
> 30.000 > 40.000	17	589.534	38.863	116	Consolidation — grande
> 40.000 > 50.000	26	1.186.826	49.957	59	Passag. ^o Americano — grande
> 50.000 > 60.000	26	1.114.671	59.839	203	Mikado — grande
Superior a 60.000	54	3.840.264	92.873	408	Ten-Wheel — grande
Total	141	7.323.088			

O quadro abaixo demonstra o consumo de combustivel, lubrificantes e estopa feito pelas locomotivas, durante o anno de 1920.

Designação	Unidades	Quantidade	Consumo médio por Loc.-kilometro	
			Excluindo o per- curso dobrado das locomotivas Mallet	Incluindo o percur- so dobrado das locomotivas Mallet
Carvão	Kilos	9.748,132	1 k. 331,2	1 k. 138,5
Lenha	M ³	875.451	0m ³ 119,5	0m ³ 102,2
Oleo Valve (cylindros) . .	Litros	74.316,75	0l. 010,1	0l. 008,7
> engine (machinas) . .	*	58.025,50	0l. 007,9	0l. 006,8
> car (tenders, etc.) . .	*	56.201,25	0L. 007,7	0l. 006,6
Estopa	Kilos	55.390,250	0, k. 007,6	0k. 006,5

Como a maior parte das locomotivas consumiram conjuntamente carvão e lenha torna-se difícil separar-se exactamente as quantidades desses dois combustiveis; por isso demonstramos abaixo o consumo por locomotiva-kilometro, convertendo a lenha em carvão, nas bases de 7,0, 7,3, 8,0 e 9,0 metros cubicos por uma tonelada de carvão.

Designação	CONSUMO MÉDIO POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO (kilos)			
	Metros cubicos de lenha			
	7,0	7,3	8,0	9,0
Por locomotiva-kilometro (exceptuando o percurso dobrado das locomotivas Mallet).	18,392,1	17,691,0	16,274,5	14,614,1
Por locomotiva-kilometro (incluindo o percurso dobrado das locomotivas Mallet).	17,729,8	15,130,1	13,918,7	12,498,6

Pessoal

Damos abaixo um quadro da existencia do pessoal, em dezembro de 1919 e dezembro de 1920.

Data	Administração	Oficinas	Depositos	Pessoal das máquinas	Abastecimento de locomotivas	Conservação de veículos em transito	Fazenda e Villa Mayrink	Limpeza de carros	TOTAL
Em dezembro de 1919 .	21	825	277	377	195	100	9	1	1.804
Em dezembro de 1920 .	17	915	270	413	214	82	9	17	1.937

Receita e despesa geral e despesa relativa ao combustivel, durante os annos de 1911 a 1920

Annos	Receita	Despesa	Saldo	DESPESA COM O COMBUSTIVEL								Percorso das locomotivas	
				LENHA			CARVÃO			Despesa Total			
				M. 3	Custo médio	Despesa	Kilos	Custo médio	Despesa				
1911	14.938:526\$789	6.850:628\$593	8.087:898\$196	285.731	2\$675	764:330\$425	9.240.284	37\$301	344:671\$833	1.109:002\$258	3.685.167		
1912	15.936:964\$880	8.582:914\$722	7.354:050\$158	352.220	2\$705	952:755\$100	16.829.400	41\$207	693:489\$086	1.646:244\$186	4.320.700		
1913	18.639:883\$432	10.689:279\$719	7.950:603\$713	341.569	3\$215	1.098:144\$335	26.876.540	42\$811	1.150:611\$554	2.248:755\$889	5.103.314		
1914	15.748:726\$990	9.228:886\$876	6.519:840\$114	312.710	3\$279	1.025:376\$090	23.314.090	42\$561	992:284\$093	2.017:660\$183	4.757.636		
1915	18.019:888\$824	8.228:140\$797	9.791:748\$027	307.354	2\$959	909:460\$486	18.055.436	44\$436	802:334\$150	1.711:794\$636	4.027.925		
1916	19.480:846\$597	10.247:253\$142	9.233:593\$455	471.035	3\$041	1.432:417\$435	9.509.490	67\$824	646:348\$130	2.078:745\$565	4.927.221		
1917	21.263:337\$373	12.770:338\$325	8.492:999\$048	654.778	3\$460	2.265:531\$880	5.551.045	84\$133	447:026\$069	2.732:557\$949	5.608.041		
1918	21.996:132\$693	15.540:170\$206	6.455:962\$487	790:550	4\$164	3.291:887\$676	640.833	75\$027	48:079\$777	3.339:967\$453	5.865.204		
1919	34.845:003\$067	20.027:313\$638	4.817:689\$429	929.560	4\$983	4.631:997\$480	3.882.587	97\$375	378:066\$909	5.010:064\$389	6.547.275		
1920	34.201:875\$441	21.853:113\$805	12.348:761\$636	875.451	5\$618	4.918:283\$718	9.748.132	124\$610	1.214:714\$729	6.132:998\$447	7.323.088		

en die schriftliche Anerkennung der Tatsache bestätigt zu erhalten.

Die Rechtsprechung ist eindeutig.

Die Rechtsprechung ist eindeutig. Die Rechtsprechung ist eindeutig.

Despesas:— A despesa geral da Locomoção e Tracção, durante o anno de 1920 importou em Rs. 11.190.184\$067 conforme discriminação abaixo.

Número de contas	Discriminação	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
27	Administração Locomoção	353\$738	50.561\$600	282\$800	51.198\$138
28	Papelaria	10.280\$278	—	1.624\$400	11.904\$678
29	Administração Tracção	3.448\$298	159.530\$700	7.006\$950	169.985\$948
30	Papelaria	13.733\$495	—	—	13.733\$495
31	Concertadores e revisores de trens.	—	30.635\$200	—	30.635\$200
32	Ferramentas para revisão de trens	3.327\$397	364\$800	—	3.692\$197
33	Reparação de locomotivas nas Oficinas	476.905\$719	449.641\$000	135.197\$152	1.061.742\$871
34	" " nos Depositos	282.540\$576	288.248\$000	74.252\$869	645.041\$445
35	" " carros nas Oficinas	123.837\$505	122.916\$100	41.096\$360	287.850\$265
36	" " nos Depositos	109.842\$109	88.255\$800	60.087\$097	258.185\$006
37	" " wagons nas Oficinas	272.258\$154	178.054\$900	62.096\$781	512.408\$835
38	" " nos Depositos	350.899\$866	119.372\$100	34.885\$939	505.157\$905
39	Conservação de machismos dos Depositos	48.117\$011	8.383\$000	7.076\$920	63.576\$931
39 . A	Pinos, manilhas, fuetos etc.	—	—	—	—
40	Vencimentos de machinistas.	—	—	544.473\$300	545.452\$300
41	foguistas	—	—	369.507\$000	369.869\$000
42	" limpadores e graxeiros	—	244.821\$800	2\$000	244.873\$800
43	Lenha.	4.367.450\$726	—	—	4.367.450\$726
44	Carvão	1.224.493\$006	—	—	1.224.493\$006
45	Oleo Combustivel	—	—	—	—
46	Abastecimento de tenders	—	151.877\$700	35.222\$300	187.100\$000
47	Lubrificantes para locomotivas	203.320\$587	—	—	203.329\$587
48	Abastecimento de locomotivas	58.806\$058	6.018\$600	—	64.824\$658
49	Lubrificantes para trens	38.437\$954	25.785\$300	—	64.223\$254
50	Abastecimento d'água ás locomotivas	19.337\$137	44.120\$300	35.027\$865	98.485\$292
54	Despesas extraordinarias.	—	2.211\$800	2.807\$730	5.019\$530
Total		7.807.398\$614	2.884.778\$300	498.007\$135	11.190.184\$067

DEPARTAMENTO DA CONSTRUÇÃO

Tiveram regular andamento todos os serviços a cargo deste Departamento. Está indicada em seguida, em seus traços geraes, a marcha dos trabalhos durante o anno de 1920.

I. — Construcção do Prolongamento de Salto Grande a Porto Tibiriçá

Motivos diversos concorreram para que os trabalhos desse prolongamento não tivessem maior desenvolvimento. Além das difficuldades sempre crescentes com que luta o Empreiteiro, para obtenção de pessoal, houve a registrar nos primeiros meses do anno, a remoção, para o ramal de Porto Feliz, de grande numero de turmas em serviço, afim de atacar os trabalhos de construcção desse ramal que reclamavam auxilio mais efficaz.

Entretanto, o progresso dos serviços em 1920 foi superior ao do anno anterior, com excepção apenas da extensão de linha entregue ao trafego, que foi somente de 14^{km},311.65 contra 54^{km},814.50 em 1919.

Progresso dos Serviços em 1920

Em 31 de dezembro de 1919 a extensão de linha em trafego no Prolongamento era de 293^{km},691.50, entre Salto Grande e Guarucaia.

Durante o anno de 1920, foi apenas inaugurado, em 25 de julho, o trecho de 14^{km},311.65, comprehendido pelas estações de Guarucaia e Santo Anastacio.

Em fins do anno proximo passado, achava-se quasi prompto, recebendo os ultimos retoques, o trecho entre Santo Anastacio e a nova estação de Piqueroby, situada no kilometro 322 + 242.45 da locação.

Os diversos trabalhos da construcção tiveram, no correr do anno, o progresso constante do quadro abaixo:

Designação dos Trabalhos	Situação das obras referidas a Salto Grande		Progresso em 1920
	em 1919	em 1920	
Trabalhos preparatorios	km. 346,805.00	km. 365,962.00	km. 19,157.00
Movimento de terra	km. 333,359.00	km. 365,399.66	km. 32,040.66
Via Permanente	km. 312,960.70	km. 332,465.25	km. 19,504.55
Cercas lateraes	km. 298,960.00	km. 322,242.00	km. 23,282.00
Linha telegraphica	km. 299,060.00	km. 308,080.70	km. 9,020.70

NOTA. — Em toda a extensão da linha assentada, só foram empregados trilhos de 20 kgs. por metro corrente.

Obras D'Arte. — Foram construidos 15 boeiros de cimento moldado, sendo todos de 0^m,50 de diametro.

Edifícios. — Os edificios construidos durante o anno constam do quadro seguinte:

EDIFÍCIOS	Situação kilometrica referida a S. Paulo	Observações
1 Casa de turma	km. 833,273.00	Kilometragem definitiva
1 Casa de turma	840,215.00	” ” ”
1 Casa de mestre de linha	840,283.50	” ” ”
1 Casa de empregados	840,344.00	” ” ”
1 Estação (Santo Anastacio)	840,368.05	” ” ”
1 Casa de portador	840,465.60	” da locação
1 Casa de turma	847,345.60	” ” ” ”
1 Casa de turma	854,437.35	Faltava pintura
1 Casa de portador	854,577.35	” ” ”
1 Estação (Piqueroby)	854,607.35	” ” ”
1 Casa de empregados	854,737.35	” ” ”

Além desses edificios foi construido um armazem na estação de Candido Motta e achava-se ainda em construcção, com a alvenaria a 2^m,00 acima do embasamento, um outro armazem na estação de Palmital. Essas duas construcções, previstas no Contracto de Empreitada, somente agora foram executadas pelo facto de se haver resolvido aguardar occasião mais opportuna.

Abastecimentos d'água. — Ficaram concluidos os serviços de abastecimento d'água da estação de Santo Anastacio e da de Piqueroby, que será dentro em breve inaugurada.

Liquidation de contas referentes ao trecho recebido. — Na liquidation de contas referentes ao trecho de Guarucaia a Santo Anastacio (14^{km.} 311,65), coube ao Empreiteiro, de acordo

com os contractos em vigôr, o saldo de 670:438\$032, conforme se vê da seguinte demonstração summaria:

Importancia do trecho, nos termos da claus. I do Termo de Accordo de 16-9-1915	515:219\$400
--	--------------

A accrescentar:

a) Importancia da indemnização, claus. VII do referido Accordo	35:151\$416
b) Augmento kilometrico de 36:000\$000 (Termo de Modificação de 8-7-1919)	180:326\$790

A deduzir:

Importancia referente ao desconto kilometrico de que trata a clausula I, letra b do Termo de Accordo de 16 de setembro de 1915	60:259\$574
A Balanço	670:438\$032
De Balanço	<u>730:697\$606</u>
Saldo pago ao Empreiteiro	670:438\$032

II. — Construcção do Ramal de Boituva a Porto Feliz

Durante os primeiros mezes continuaram os trabalhos de construcção do ramal com notavel desenvolvimento, de sorte que a 26 de abril de 1920 foi possivel a inauguração official do mesmo. Comtudo, a sua entrega ao trafego publico não se realizou nessa epocha, porque algumas obras necessitavam ainda de acabamento.

Só a 1.^º de agosto do mesmo anno é que o ramal foi definitivamente aberto ao trafego publico, ficando ainda em andamento a execução de alguns edificios e obras especiaes.

Em Outubro ficaram completamente terminados todos os trabalhos de que se achava incumbida a Empreza José Giorgi.

Progresso dos Serviços em 1920

Como já ficou dito acima, o Ramal foi definitivamente aberto ao tráfego em 1.^o de agosto, numa extensão total de 24 km. 040,80, com uma estação intermediaria, conforme se vê no quadro abaixo:

Estações	Situação kilometrica	Distancias entre estações	Altitude
Boituva	km. 159,592.50	km. 15,023.70	ms. —
Jupyra	174,616.20	9.017,10	529,000
Porto Feliz	183,633.30	--	533,500

NOTA. — As altitudes se referem aos planos das plataformas.

Durante o anno de 1920, os differentes serviços de construção tiveram o progresso constante do seguinte quadro:

Designação dos trabalhos	Situação das obras referida a Boituva		Progresso em 1920
	Em 1919	Em 1920	
Trabalhos preparatorios .	km. —	km —	km. —
Movimento de terras . . .	21,564.00	24,138.50	2,574.50
Linha principal	1,400.00	24,138.50	22,738.50
Desvios	—	0,801.60	0,801.60
Cercas	—	48,277.00	48,277.00
Linhos telegraphicais . . .	—	24,040.80	24,040.80

NOTA. — Em toda a linha assentada só foram empregados trilhos usados de 20 kgs. por metro corrente.

Obras d'arte. — Em 1920 foram construidas as seguintes obras d'arte:

1 boeiro de manilha de cimento, c/ 0m ,50, no klm. 165+235,50	
1 " " " " c/ 0m ,50, " " 183+477,00	
1 capeado, " " " " c/ 0m ,60, " " 174+189,00	
1 aberto, " " " " c/ 0m ,50, " " 175+008,00	

Foram tambem construidos dois pontilhões, com estrado de concreto armado, de 5^m,00 de vão, sobre os ribeirões Biry e Campo Largo, e duas pontes de 10^{ms},00 de vão, com vigas de madeira, sobre os ribeirões Pau d'Alho e Pilões.

Edificios. — Os edificios construidos durante o anno são os que constam da relação abaixo, segundo a ordem kilometrica;

1 casa de turma,	situada no klm.	163 + 720,00,	á esquerda
1 " "	" "	171 + 522,60,	á esquerda
1 " " Portador	" "	174 + 535,30,	á direita
1 estação (Jupyra)	" "	174 + 616,20,	á esquerda
1 casa de turma	" "	179 + 973,20,	"
Estação de Porto Feliz,	situada no klm.	183 + 633,30,	á direita
Armazem de " "	situado " "	183 + 755,20,	" "

Abastecimento d'água. — Ficaram terminados os serviços de abastecimento d'água ás estações de Jupyra e Porto Feliz, cujas caixas têm a capacidade de 10.000 litros cada uma.

Serviços e obras especiaes. — Além dos trabalhos acima relatados, foram ainda construidos durante o anno, os seguintes serviços e obras especiaes:

1.^o — SERVIÇOS:

a) Rebaixamento da rua e travessa da Boa Morte e da rua das Tropas, em Porto Feliz, para facilitar o accesso ao armazem de mercadorias, serviço esse solicitado pela Camara Municipal, que fez doação de terrenos necessarios á Estrada naquella cidade.

b) Abertura de uma nova rua na parte inferior do pateo de Porto Feliz, para dar sahida a diversas propriedades, que ficaram encravadas com a passagem da linha.

c) Execução da explanada de uma praça ligando a estação de Porto Feliz á rua Sorocaba.

2.^o — OBRAS D'ARTE.

Para satisfazer ás condições impostas por diversos proprietários e aceitas pela Fazenda do Estado ao receber as escripturas

de doação de terrenos atravessados pelo ramal, tornou-se necessaria a construcção de diversos mata-burros e passagens superiores e inferiores além das obras dessa natureza que se tornavam obrigatorias nos pontos em que a linha é atravessada por estradas de rodagem.

Damos em seguida, pela ordem kilometrica, a relação de todas essas obras, designando o motivo da sua construcção.

No klm. 161, 385.60 —	Passagem inferior para animaes	{ (Vão de 1 ^m .50) Exigida pelo doador.
„ „ 163, 348.00 —	„ „ „ „ „	{ (Vão de 1 ^m .50) Exigida pelo doador.
„ „ 163, 368,00 —	Mata-burros (estrada de rodagem).	
„ „ 166, 101.00 —	Passagem superior de madeira	{ Compromisso de escriptura.
„ „ 172, 040.00 —	Mata-burros (Compromisso de escriptura).	
„ „ 174, 411.00 —	„ „ (Estrada de rodagem).	
„ „ 175, 236.00 —	Passagem superior de madeira (Estrada de rodagem).	
„ „ 176, 847.60 —	„ inferior para animaes	{ Compromisso de escriptura.
„ „ 178, 390.00 —	Mata-burros (Estrada de rodagem).	
„ „ 181, 591.00 —	„ „ („ „ „ „).	

III — Melhoramentos do pateo de Barra Funda

A 19 de fevereiro foi lavrado contracto entre a Estrada e os Empreiteiros Antonio A. Villares da Silva e Heribaldo Siciliano, para a construcção de um armazem no pateo de Barra Funda. Iniciada logo em seguida, a obra marchou sem interrupção, de modo que, ao esgotar-se o prazo, estava concluida, salvo quanto a pequenos serviços, que dependiam do corrego que atravessa o armazem.

Como serviços complementares foram executados, pelos mesmos Empreiteiros, em caracter extraordinario, o desaterro necessário á rua de accesso ao armazem e á plataforma das linhas internas.

As despesas com esses serviços, até o fim do anno, foram de 397:327\$628, assim discriminadas:

Construcção do armazem	374:014\$873
Desaterros e plataformas das linhas	23:312\$755
Total	397:327\$628

**Despezas feitas durante o anno de 1920, na conta
de capital da estrada**

OBRAS E SERVIÇOS CONCLUÍDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1920

DESIGNAÇÃO	Despeza escripturada
Acquisição e montagem de 4 locomotivos «Pacific» e 8 locomotivas «Mikado»	2.108.702\$369
Acquisição de 13 locomotivas	1.432.946\$390
Instalação de uma plaina nas officinas de Sorocaba	16.202\$122
» de um torno mechanico nas officinas de Mayrink	20.054\$216
» da linha telephonica S. Paulo-Mayrink-Sorocaba	7.148\$844
» de 2 serras francezas nas officinas de Sorocaba	41.544\$694
Construcção de uma passagem inferior no klm. 413, 733-tronco	14.406\$422
Montagem da locomotiva n.º 135	63.086\$409
Construcção de uma passagem superior no klm. 432,083-tronco	6.028\$121
» de um embarcadouro de gado em Rondinha	803\$725
Ampliação de desvios em Bernardino de Campos	1.564\$083
Augmento da secção de montagem de locomotivas em Mayrink	12.155\$481
Instalação de um martelette a vapor na officina de Mayrink	20.320\$309
» de uma plaina no deposito de Itapetinga	12.133\$829
Construcção de uma nova estação em Oliveira Coutinho	27.920\$572
» de uma passagem inferior no klm. 154 — Ramal de Campinas	7.740\$139
Construcção de um novo armazem na estação de Ourinhos	24.540\$300
» , , , , , , , , , , , , Chavantes	24.500\$000
» de uma casa de turma no klm. 75,660 - Ituana	10.486\$000
» , , , , , , , , , , , , 109,349	10.946\$900
Augmento da plataforma na estação de Baruery	2.111\$564
Calçamento do pateo da estação de São Manoel	15.988\$650
Acquisição e instalação de 2 guindastes em Barra Funda	44.000\$000
Instalações sanitarias em Botucatú	13.370\$152
Construcção de um embarcadouro de animaes em Conchas	2.783\$332
Substituição de talas de juncção entre os klms. 318 e 378 — do Ramal de Itararé	53.428\$825
Acquisição de uma machina para fazer encaixes — officina de Sorocaba	3.650\$686
Instalação do Posto telegraphico do klm. 62,860	1.464\$086
» sanitaria em Mandury	365\$112
Augmento do armazem da estação de Lençóes	7.753\$085
Instalação do Posto telegraphico do klm. 226,560 -tronco	1.677\$067
» , , , , , , , , , , , , 137 -tronco	428\$124
Construcção de desvios e de embarcadouros em Chavantes	1.874\$180
» de um triangulo de reversão em Botucatú	26.912\$051
Melhoramentos na estação de Faxina	432\$000
	4.039.469\$839

Obras e serviços não terminados até fins
do anno de 1920

DESIGNAÇÃO	Despesa total orçada	Despesa escripturada em 1920
Transformação de 30 gondolas para transporte de pedra britada	62:800\$872	28:302\$129
Construcção de 60 vagões fechados de 28 toneladas	654:815\$508	430:079\$680
" 20 carros de 2. ^a classe	588:785\$273	209:278\$129
" 3 carros para operarios.	11:775\$465	10:122\$520
Assentamento de mais um fio telegraphico entre Boituva-Rubião Junior-A. Machado	164:274\$400	72:290\$606
Construcção de 6 carros-correio	209:707\$082	52:959\$126
" 6 carros de 1. ^a classe	270:023\$598	3:679\$255
" 7 carros-bagagem	202:250\$101	53:455\$600
" uma casa-dormitorio em Itararé.	25:806\$941	25:375\$100
" uma estação no klm. 217 Itararé	12:877\$375	3:322\$986
" um ramal ao estabelecimento da Cia. Armour	33:409\$606	5:496\$000
Acquisição e installação de novos machinismos nas officinas de Mayrink	84:698\$600	120:297\$281
Construcção de um pavilhão para fundição em Mayrink	36:793\$066	46:167\$299
" uma nova estação em Toledo	56:300\$172	26:506\$600
" uma casa de turma no klm. 120- tronco	10:396\$000	9:894\$300
Construcção de uma casa de turma no kilometro 152- tronco	10:466\$000	667\$400
Construcção de uma casa de turma no kilometro 206- tronco	10:590\$000	238\$000
Construcção de uma nova estação em Barra Grande	56:210\$105	27:678\$500
" um embarcadouro de animaes em Sa- pesal	697\$460	80\$000
Transformação da chave Cintra em estação klm. 359	39:808\$935	17:843\$100
Acquisição e montagem de um britador de pedra	127:500\$000	78:738\$969
Installação para cobrança de ingresso em Ourinhos.	5:117\$500	2:918\$686
" lavagem de gaiolas em Barra Funda	17:723\$489	11:168\$298
Installações sanitarias na estação de Tieté	9:658\$413	916\$712
Construcção de um quarto para a guarda de ferramenta em Botucatú.	2:139\$610	1:158\$307
Construcção de novos armazens em B. Funda	419:000\$000	385:200\$206
" um desvio de manobras em Barra Grande	10:231\$123	1:069\$684
Melhoramentos no abastecimento de agua em Conchas	6:377\$798	1:807\$807
Construcção de duas casas de turma na 5. ^a Residencia	22:788\$258	1:051\$200
Ligaçao da linha tronco com o ramal de Itararé em Boituva	114:446\$933	125:516\$726
Construcção de um desvio e embarcadouro em Cesario Motta	6:657\$206	884\$599
Construcção de um embarcadouro de porcos em Osasco	17:798\$740	282\$364
A transportar	—	1.754:437\$169

DESIGNAÇÃO	Despesa total orçada	Despesa escripturada em 1920
Transporte . . . . .	. . . . .	1.754:437\$169
Assentamento de mais um fio telegraphico entre Alvares Machado e Porto Tibiricá.	36:368\$000	1:590\$873
Melhoramentos na estação de Tiburcio	26:686\$223	1:607\$800
Reconstrucção da ponte no klm. 287, 243 tronco	17:300\$000	6:383\$632
Construcção do Posto telegraphico do klm. 23.	41:675\$070	21:287\$767
" de um desvio e embarcadouro em Palmital	11:966\$760	820\$997
" um desvio de cruzamento no klm. 285- tronco	16:972\$209	6:868\$883
Reforço do abastecimento de agua no klm. 345- Tibagy		4:901\$036
Reforço do abastecimento de agua em Baurú	3:181\$710	3:084\$164
" " " " no klm. 179 Itararé	2:699\$495	2:250\$300
Reforço do abastecimento de agua em Laranjal	12:036\$363	1:109\$413
Estudos sobre melhoramentos da corredeira do Banhão no rio Tieté.		3:005\$600
Construcção de um desvio na estação de Pimenta	10:598\$000	953\$391
Melhoramentos na estação de Laranjal		540\$457
Substituição da superstructura na ponte do klm. 253- Ituana		1:539\$146
Substituição da superstructura na ponte do klm. 220- tronco	25:000\$000	6:928\$317
Substituição da superstructura na ponte do klm. 265- tronco	10:392\$000	5:820\$074
Substituição da superstructura na ponte do klm. 197- Itararé	8:875\$706	697\$887
Substituição da superstructura na ponte do klm. 243- tronco		1:883\$868
Total		1.825:718\$174

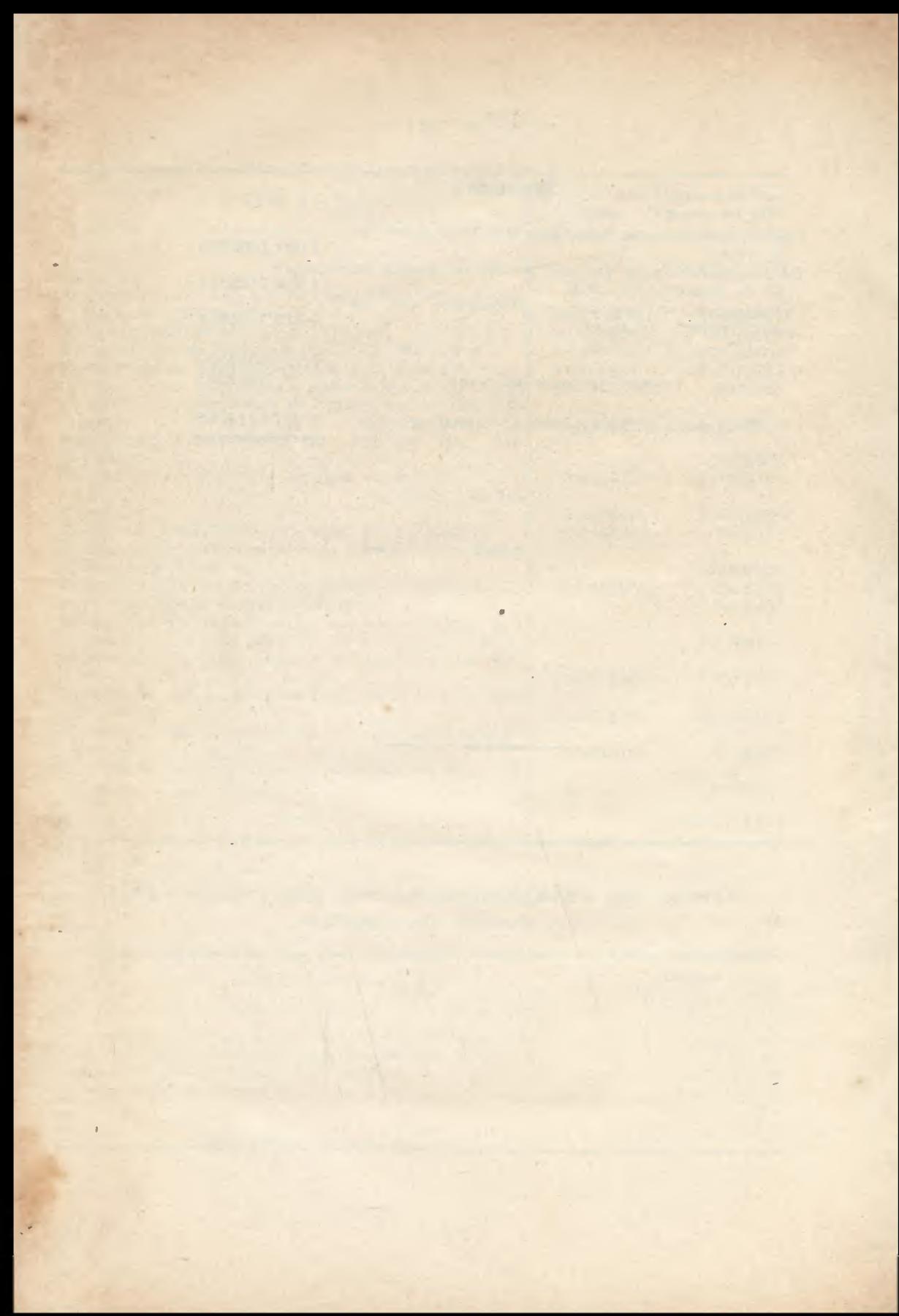
Obras e serviços que se prolongarão por maior numero de annos

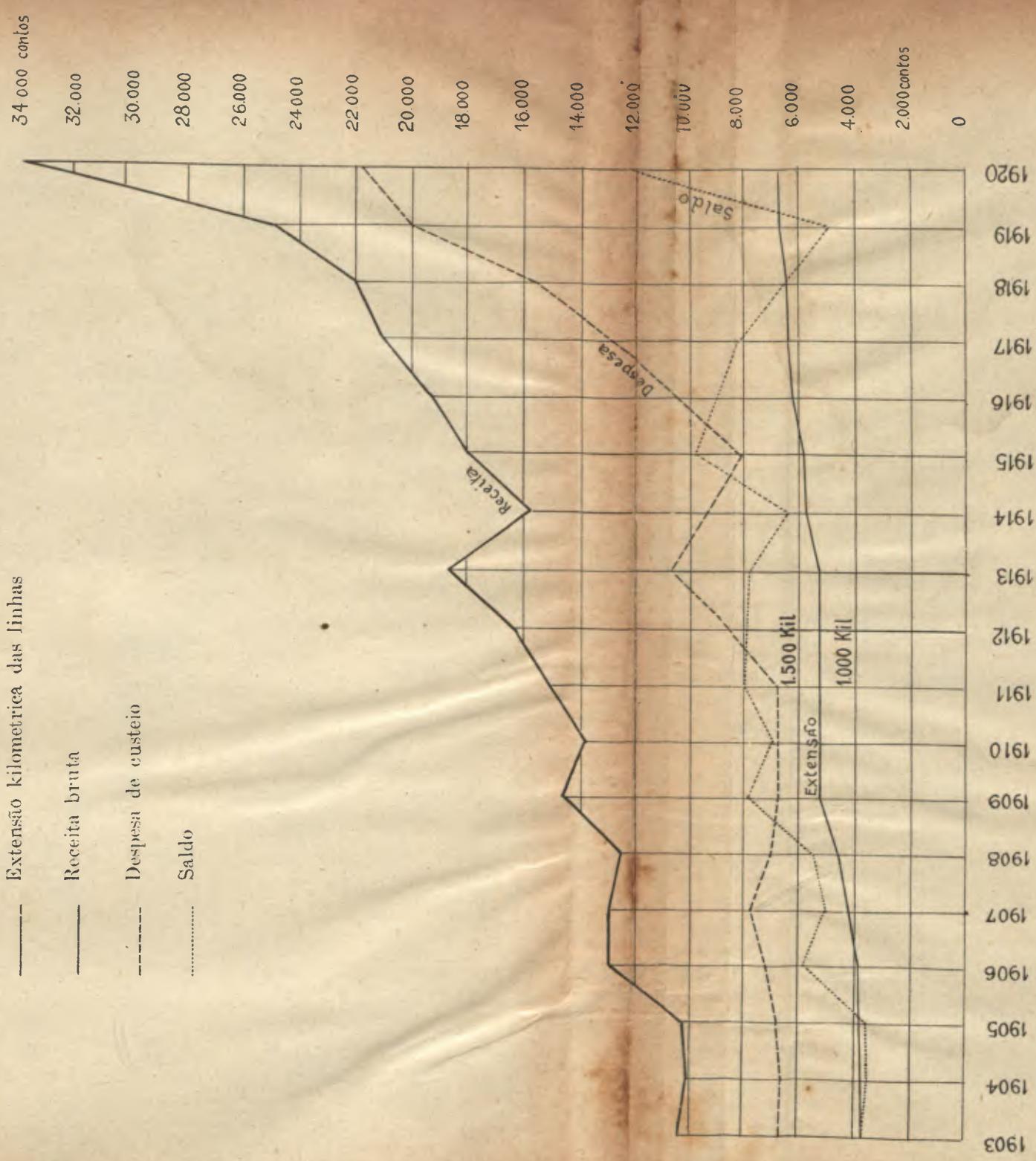
DESIGNAÇÃO	Despesa escripturada em 1920
Substituição de trilhos por outros, novos, de maior peso	1.104:628\$518
Acquisição de terrenos necessarios ao serviço da estrada	419\$600
Lastramento da linha com pedra britada.	186:246\$114
Transformação de vagões	122:470\$682
Total	1.413:764\$914

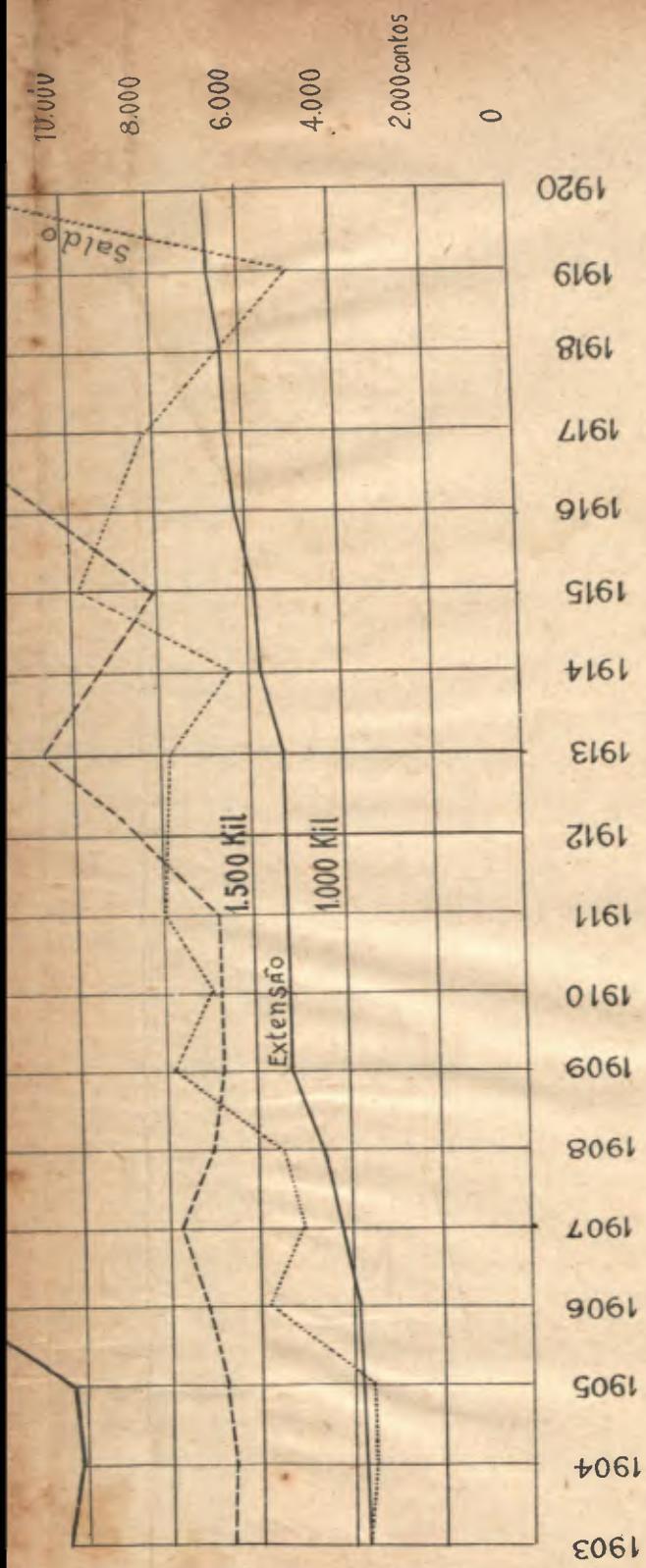
Resumo

Despesa com serviços terminados em 31 de dezembro de 1920	4.039:469\$839
Despesa com serviços que não ficaram terminados em 31 de dezembro de 1920.	1.825:718\$174
Despesa com serviços que se prolongarão por um maior numero de annos	1.413:764\$914
Credito na conta de capital.	7.278:952\$927 981\$369
Total escripturado na conta de capital em 1920.	<u>7.277:971\$558</u>

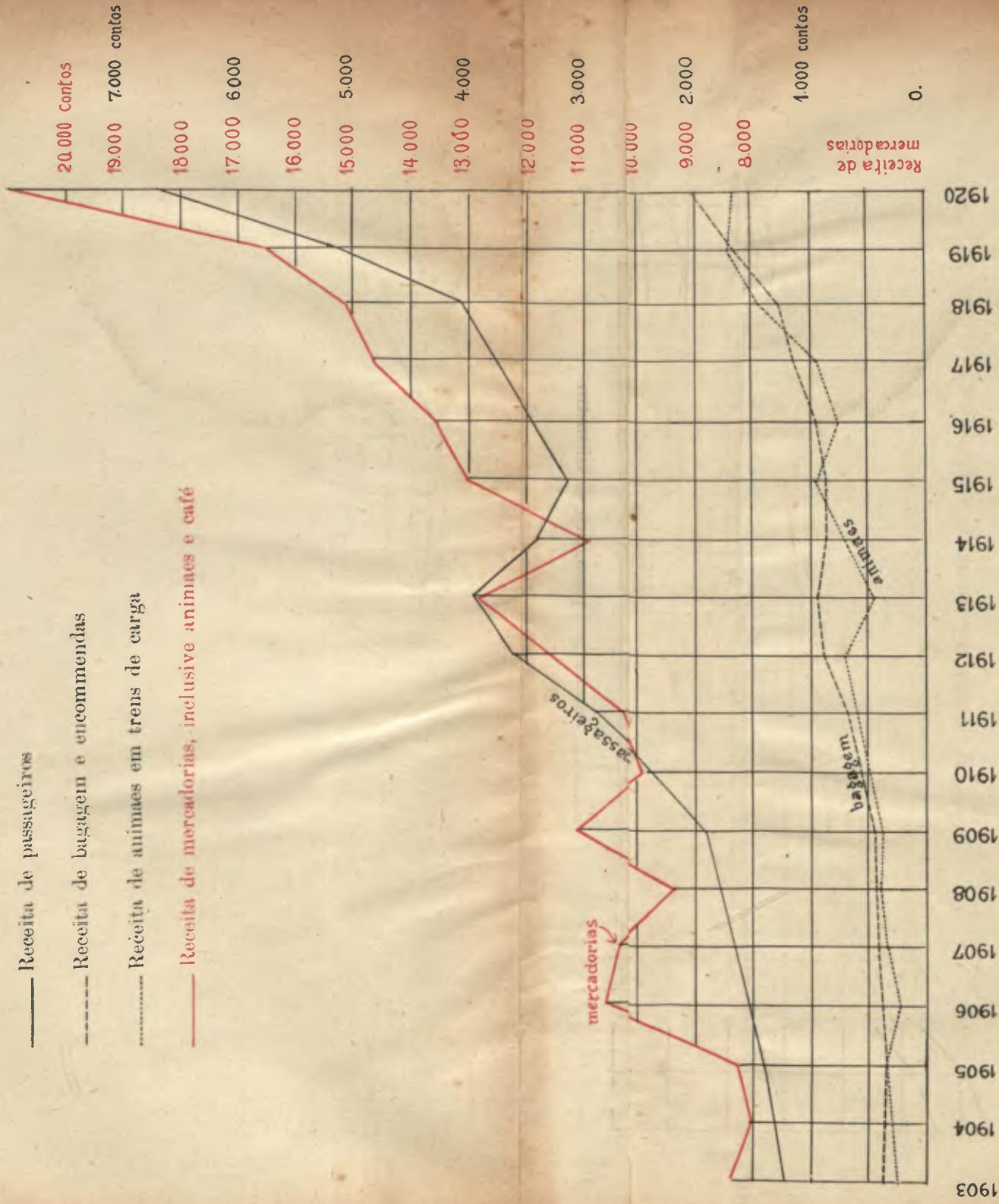


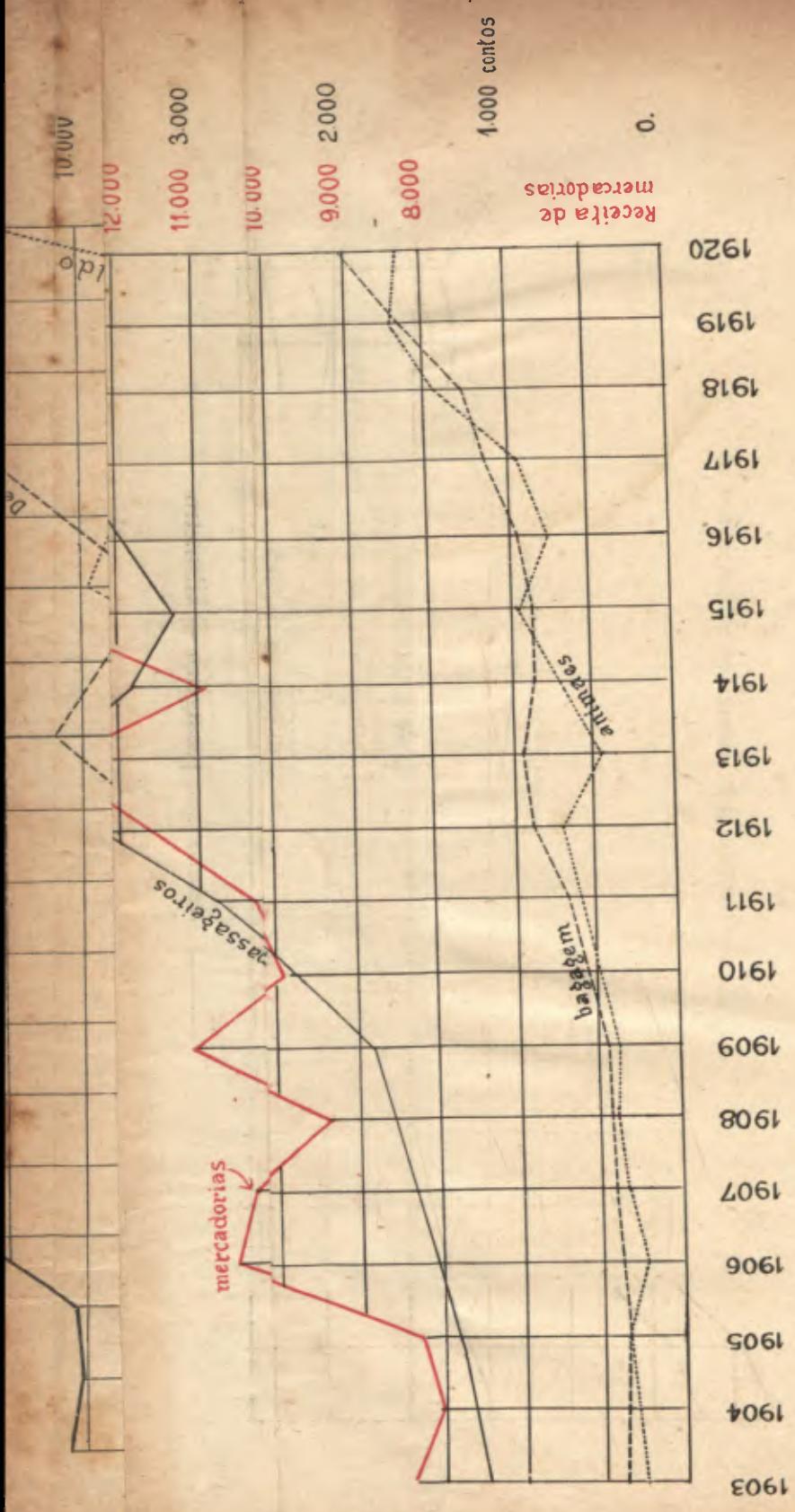






E. F. S. RECEITAS PARCELLADAS





E. F. S.

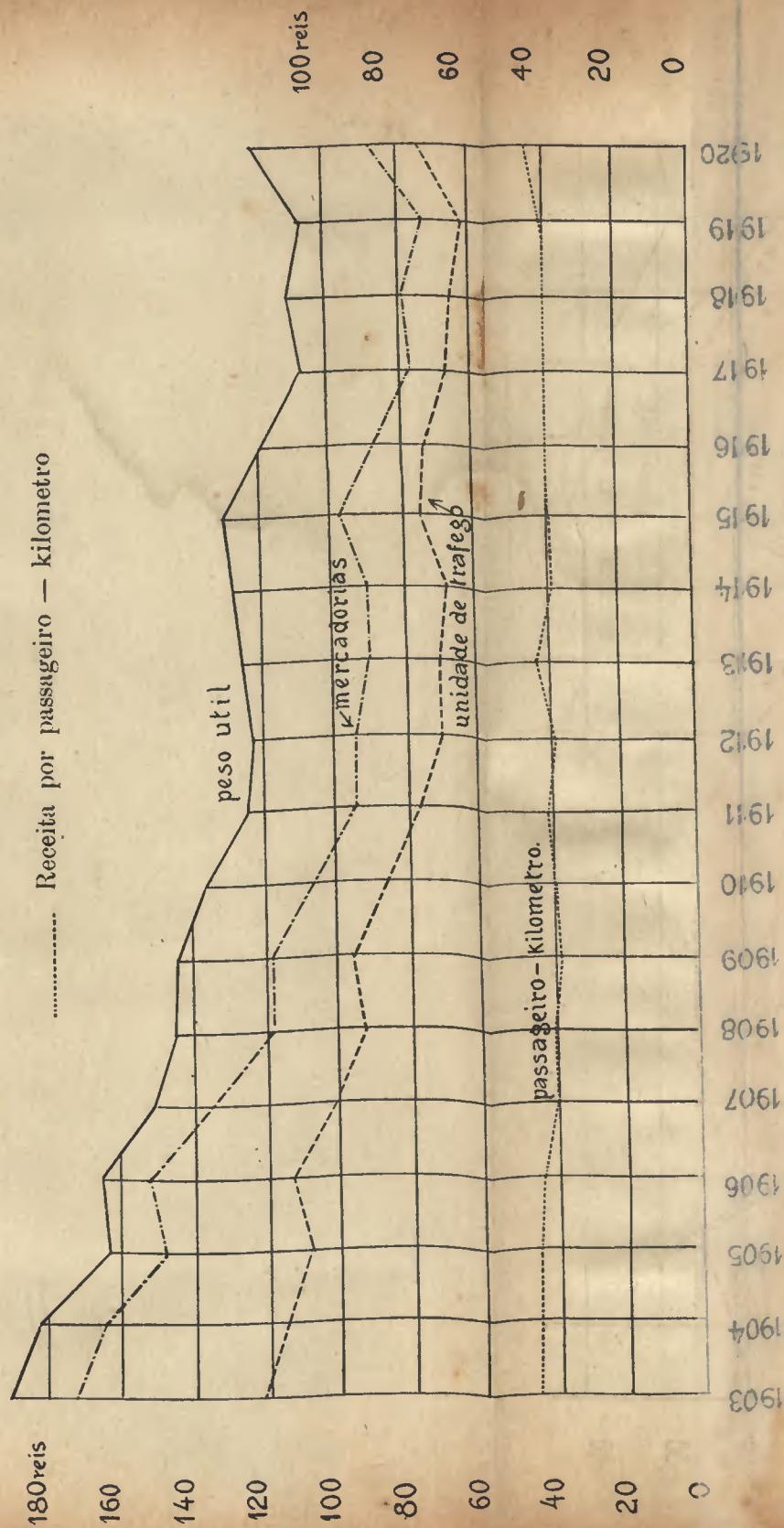
RECEITAS UNITARIAS

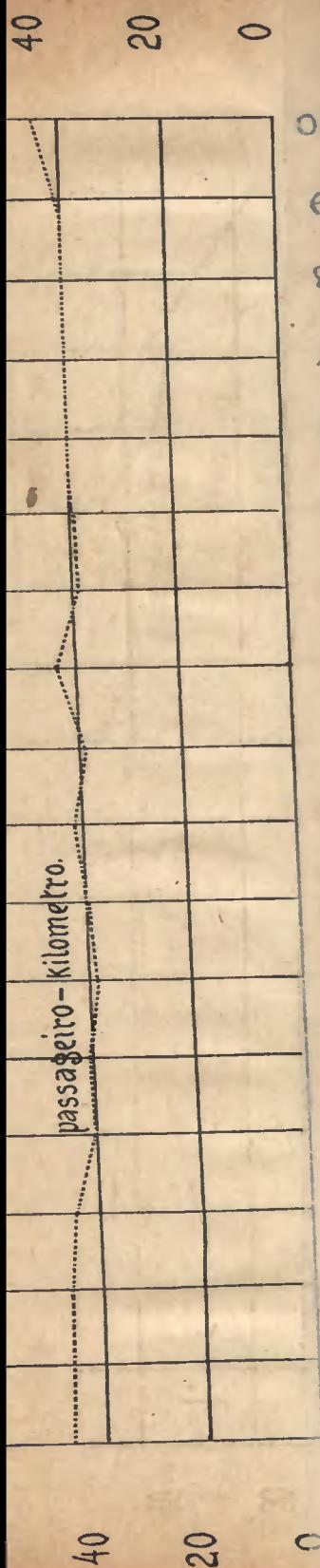
— Receita por tonelada — kilometro de peso util em geral

— Receita por tonelada — kilometro de mercadorias

— Receita por unidade de trafego

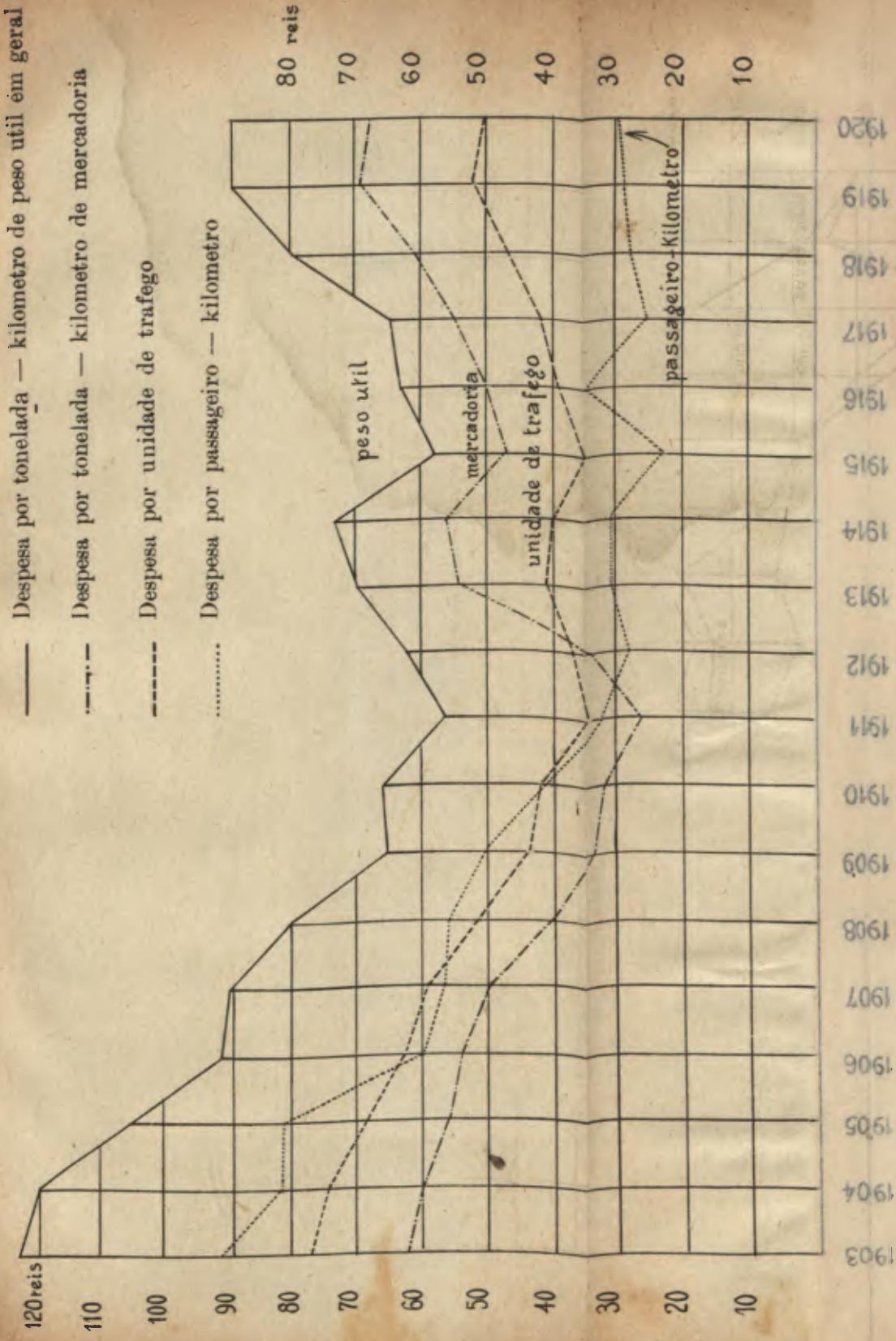
... Receita por passageiro — kilometro

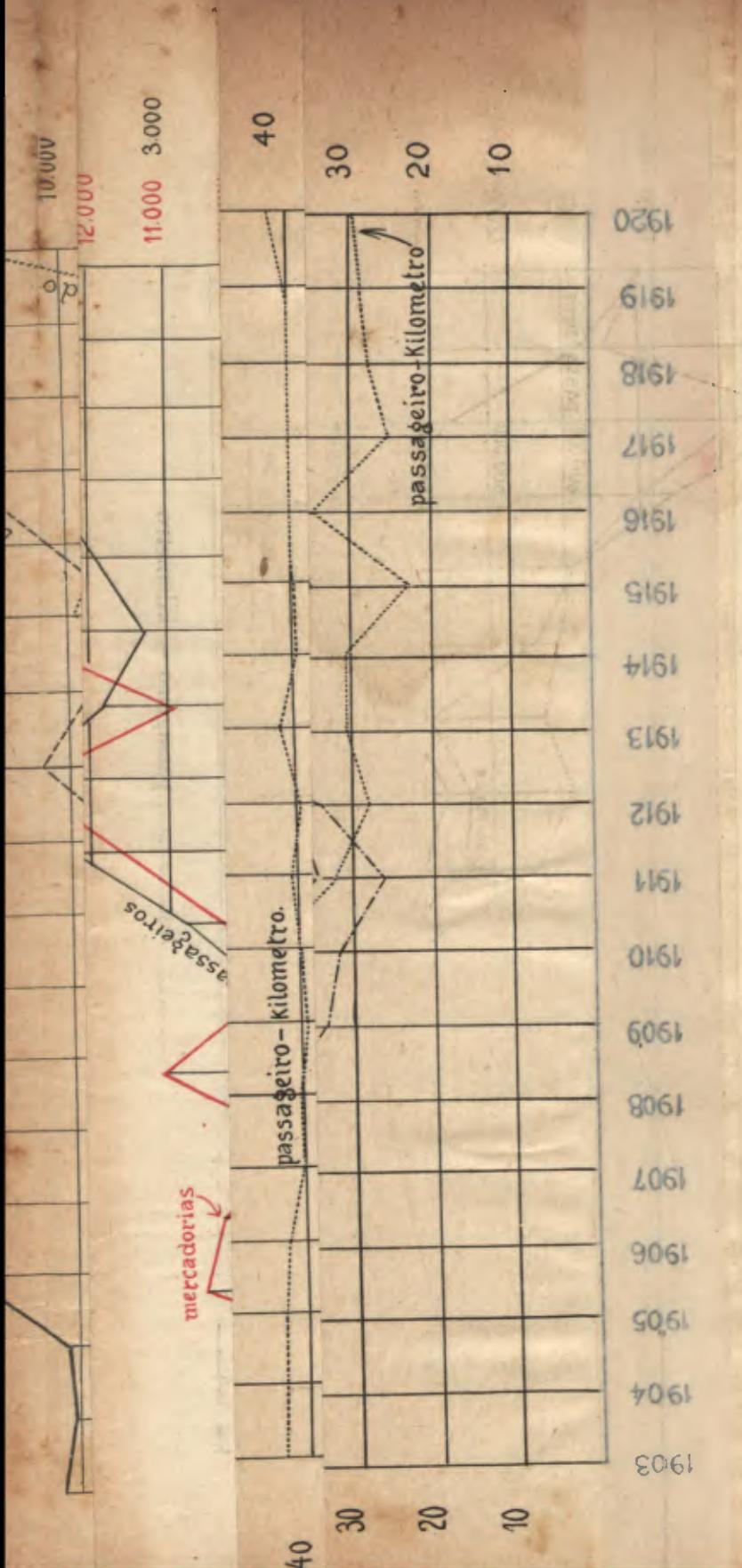




1920
1919
1918
1917
1916
1915
1914
1913
1912
1911
1910
1909
1908
1907
1906
1905
1904
1903

E. F. S. DESPESAS UNITARIAS





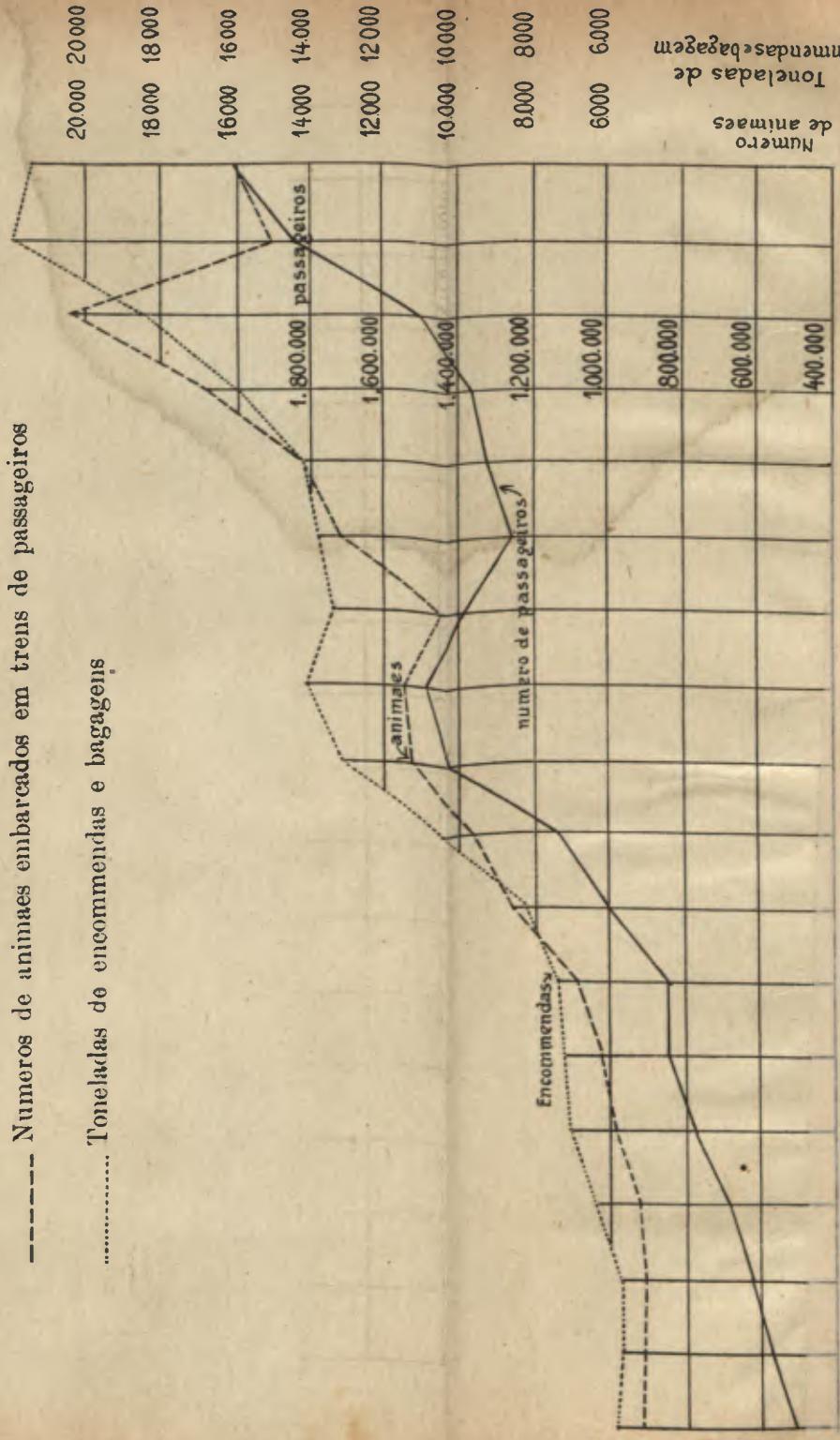
E. F. S.

MOVIMENTO DE TRAFEGO

— Número de passageiros

— Números de unimais embarcados em trens de passageiros

— Toneladas de encommendas e bagagens

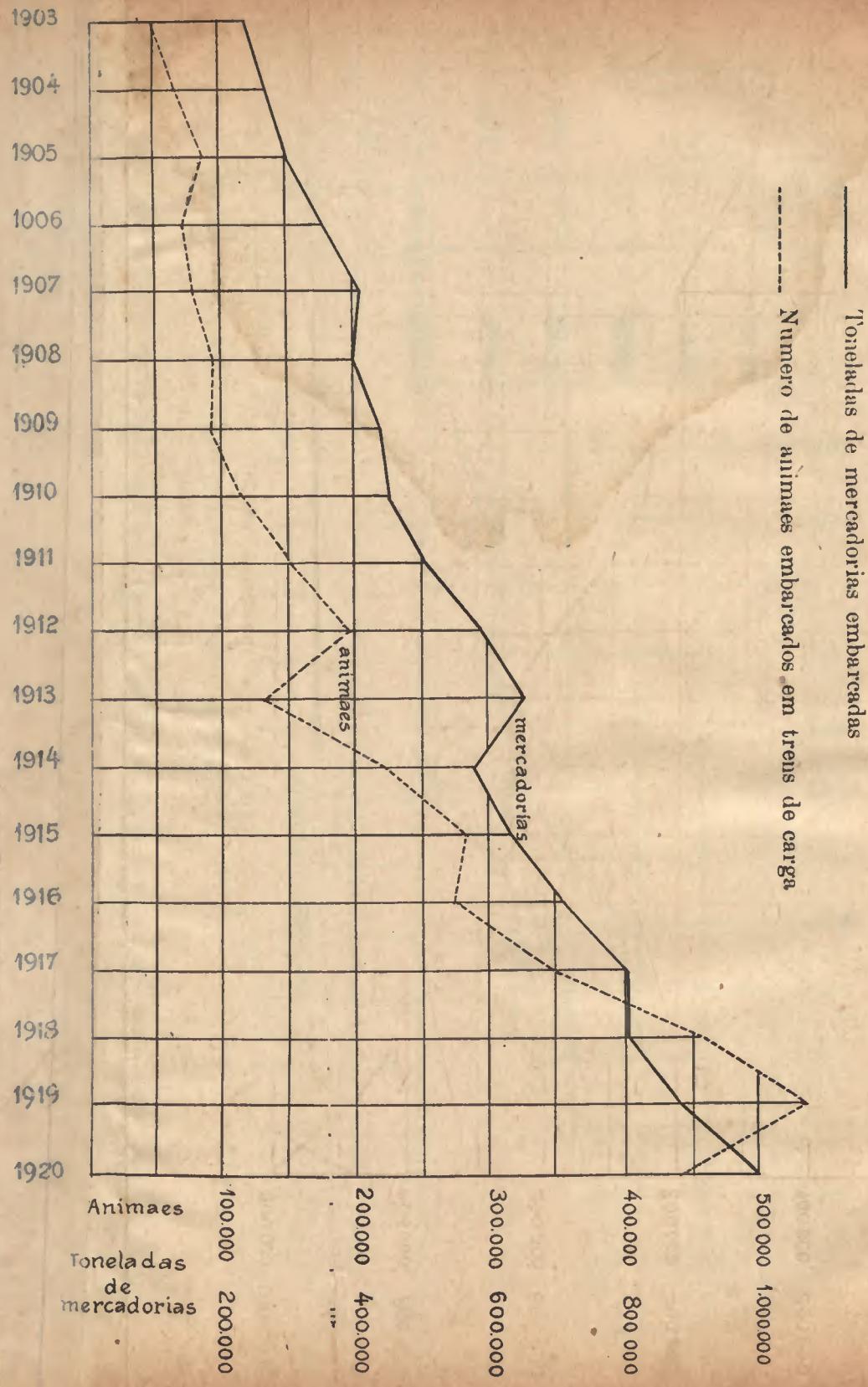


1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920

Toneadas de encommendas e bagagem
Número de animais
de animais

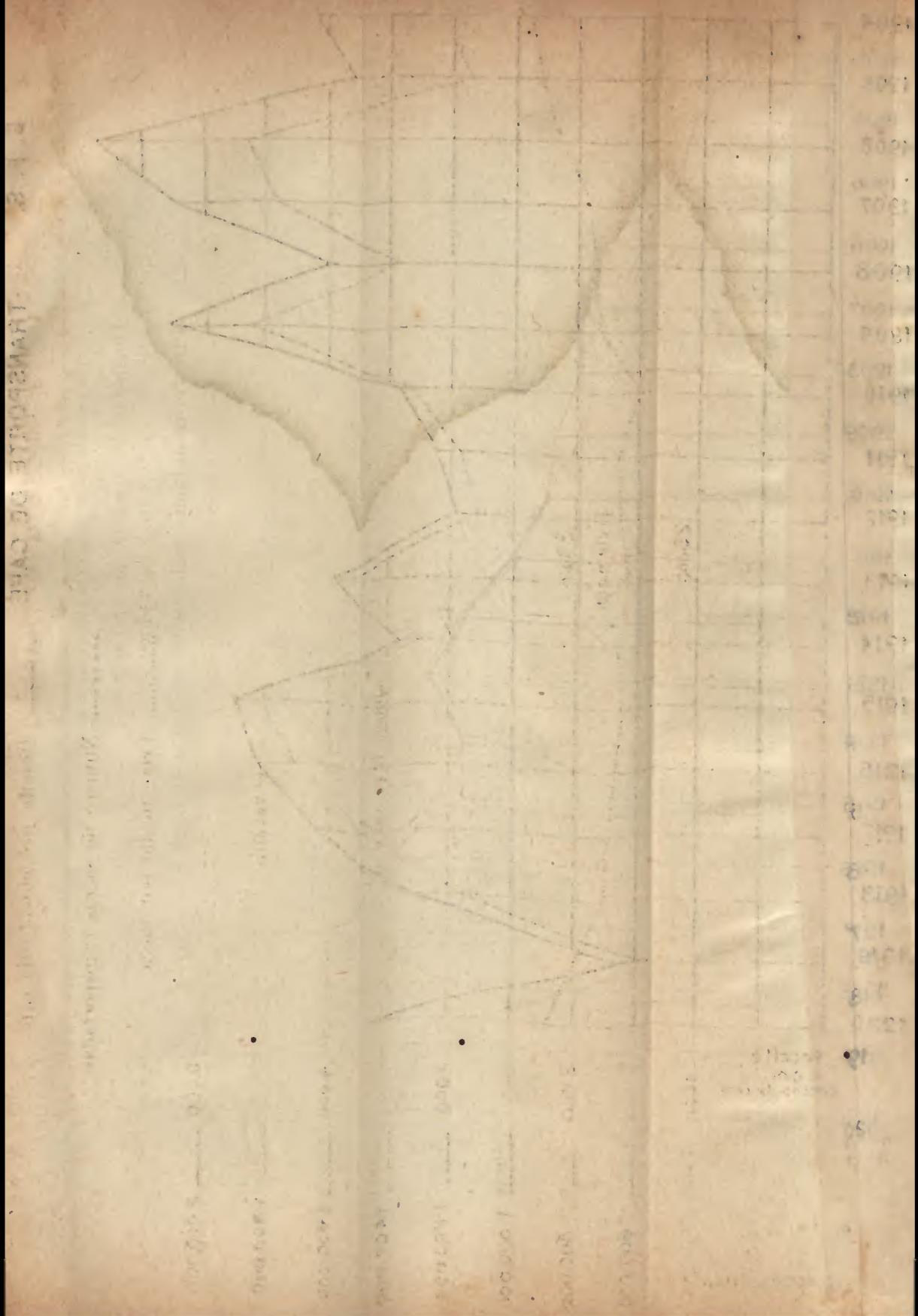
E. F. S. MOVIMENTO DO TRAFEGO

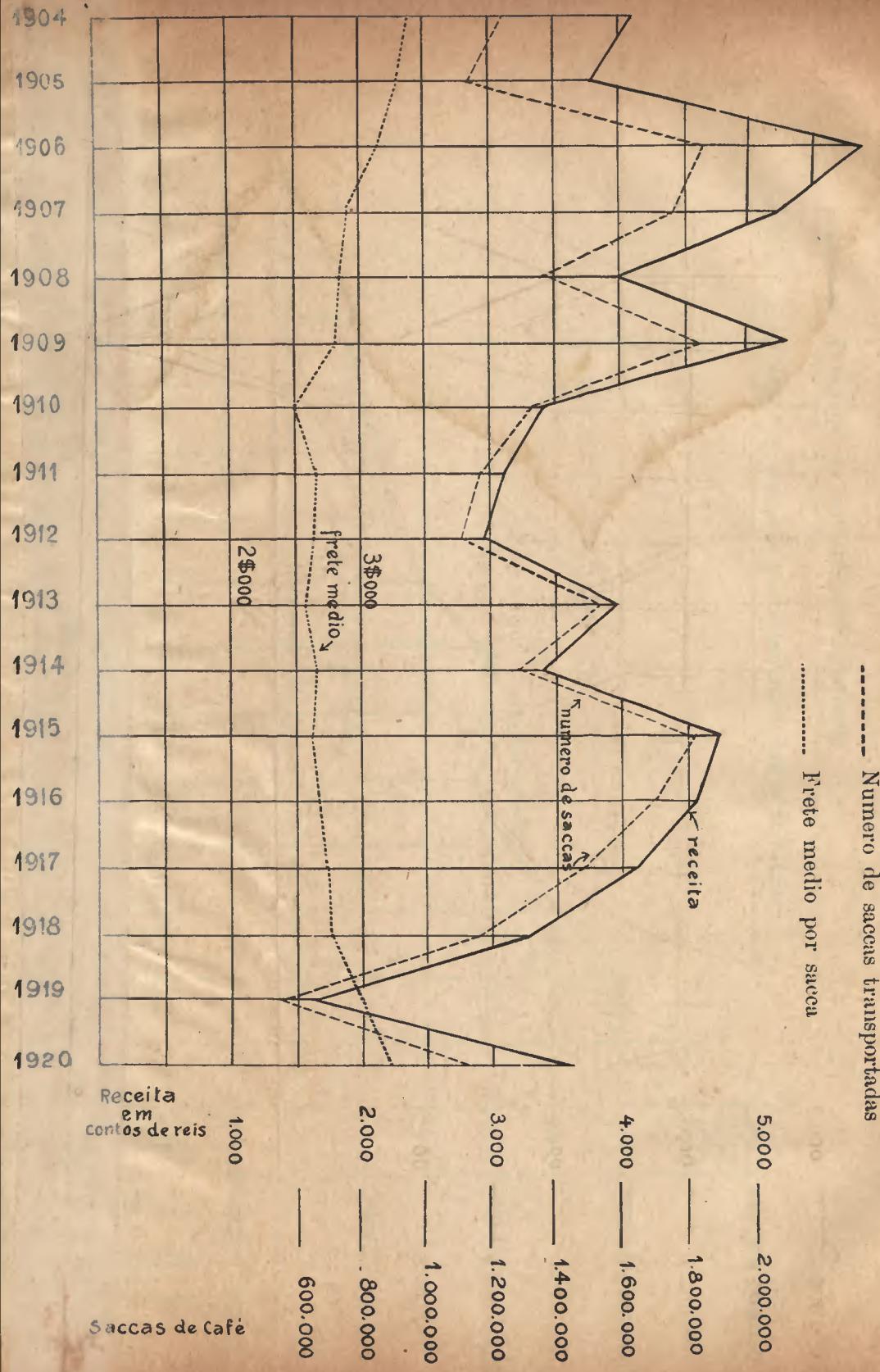
6.



1940 NOVEMBER 15

1940 NOVEMBER 15



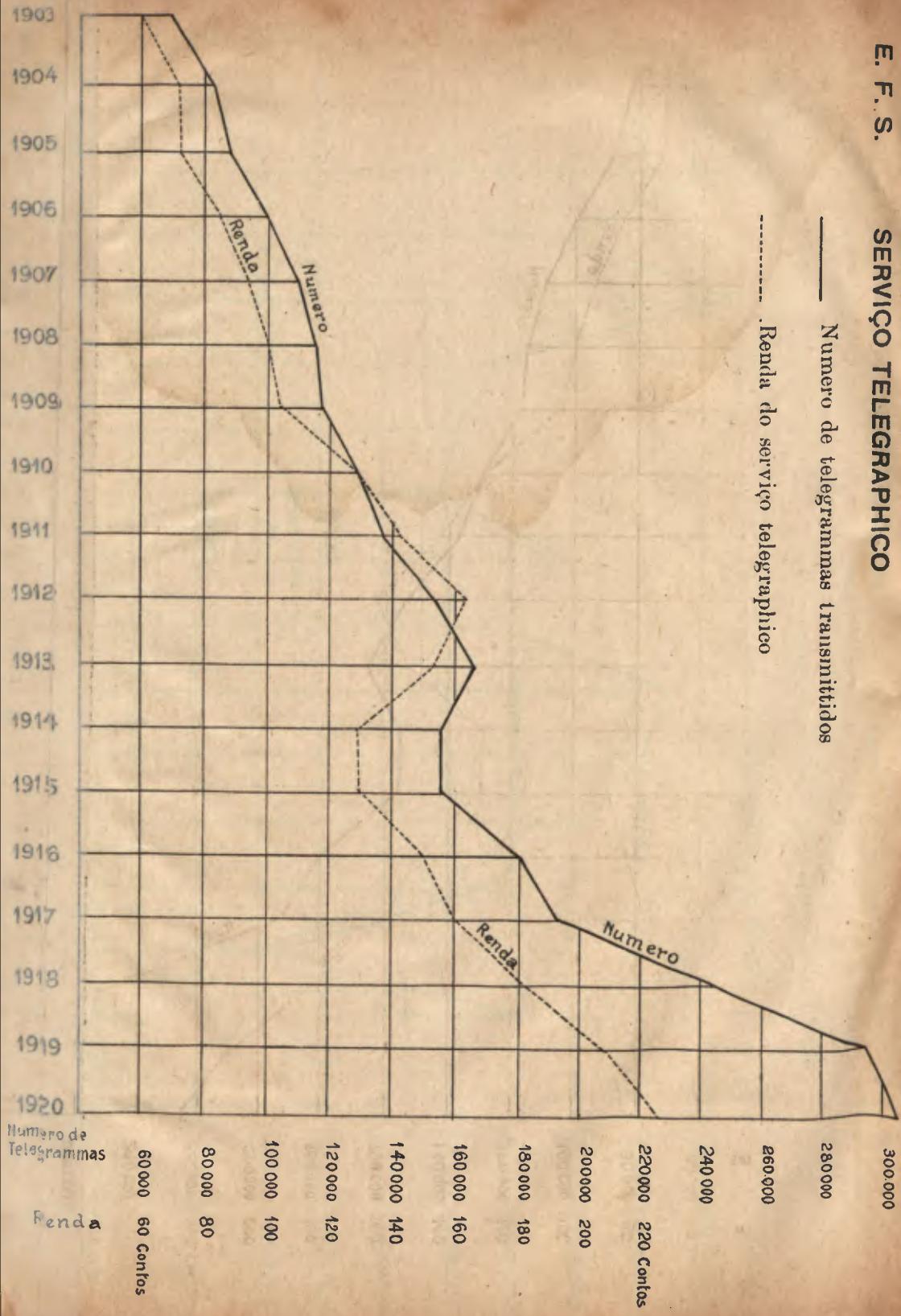


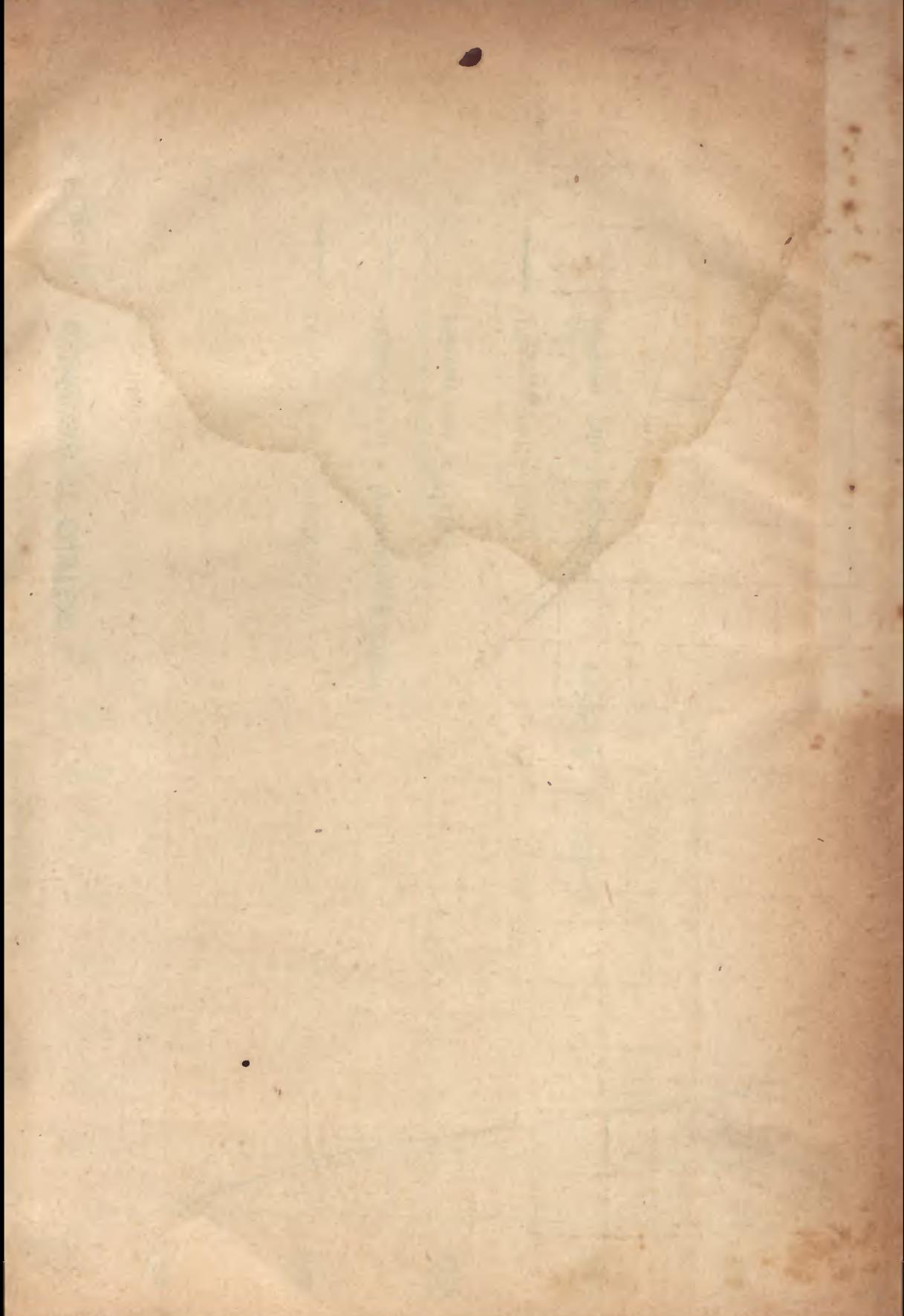
250
DE VARIO INGENIO

E. F. S.

SERVÍCIO TELEGRAPHICO

- Número de telegrammas transmittidos
- - - Renda do serviço telegraphico





E. F. S. DESPEZAS DE CUSTEIO

11.000 contos.

