

RELATORIO

*RS.
100-93*

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

ESTRADA DE FERRO FUNILENSE

REFERENTE AO ANNO

DE

1922



**SÃO PAULO
CASA VANORDEN**

13/16 23

ESTADIO
CENTRAL

ESTADIA DE TERRA SUGERIMENTO

ESTADIO DE TERRA SUGERIMENTO

ESTADIO DE TERRA SUGERIMENTO

ESTADIO

INTRODUCÇÃO

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

Tomamos a liberdade de transmittir a V. Exa., em seguida, a exposição da situação financeira e de todos os serviços das Estradas de Ferro Sorocabana e Funilense, durante o anno de 1922, e medidas cuja adopção julgamos conveniente.

A importancia arrecadada pela Estrada de Ferro Sorocabana, em 1922, pouco differe da obtida no anno anterior, sendo, no entanto, superior o resultado trazido pelo seu trafego, porquanto, em 1921, na renda total foi incluida a importancia de Rs. 701:067\$840, recebida do Governo Federal, de garantia de juros.

As bases das tarifas adoptadas em 1922 foram mais baixas do que as dos annos anteriores e, portanto, por unidade, os fretes cobrados foram menores. Caso vigorassem as tarifas de 1921, a renda da Estrada teria sido de rs. 40.054:030\$813, o que bem demonstra que o desenvolvimento do trafego da Sorocabana continua na mesma marcha ascendente que tem tido desde que foi rescindido o contracto com a Sorocabana Railway Co. Em 1922 deixaram de ser variaveis com o cambio as tarifas da Sorocabana, o que trouxe uma reducção de 10,18 %, em média, á sua renda total. Com essa medida, só os productores de café foram beneficiados em rs. 900:578\$940 e os exportadores de madeira em rs. 1.048:797\$040.

Grande é a importancia dispendida pelo Governo do Estado com melhoramentos da Sorocabana, e bastante terá ainda que dispendar para que esta Estrada possa satisfazer ás exigencias que o desenvolvimento de sua zona reclama, desenvolvimento consequente da facilidade de transporte proporcionada pela mesma

Estrada de Ferro Sorocabana. A importancia empregada em melhoramentos na Sorocabana é, no entanto, inferior á somma das rendas liquidas produzidas pela Estrada depois da rescisão do contracto, como mostra a seguinte relação :

Annos	Receita	Déspesa	Saldo
2.º semestre de 1919 . . .	13.961:473\$282	10.805:071\$949	3.156:401\$333
Anno de 1920 . . .	34.201:875\$441	21.853:113\$805	12.348:761\$636
>, 1921 . . .	36.858:582\$625	24.332:995\$298	12.525:587\$327
>, 1922 . . .	36.351:073\$143	24.740:621\$289	11.610:451\$854
Totaes . . .	121.373:004\$491	81.731:802\$341	39.641:202\$150

Attingindo a rs. 19.539:678\$032 a importancia dispendida pelo Estado, nesse periodo, com acquisitions de materiaes fixo e rodante, construccões de edificios, aumento da capacidade de produccão das officinas, verifica-se que apresenta o saldo de rs. 20.101:524\$118. Aquella importancia constitue, entretanto, um aumento do capital do Estado, porque veio accrescer o seu valor, e não tem sido ella improductiva, porquanto tem obtido a renda de 20,79 %.

A capacidade de transporte da Sorocabana, em 1919, não permitti a esta Estrada auferir renda superior a 27 mil contos, como demonstra o resultado obtido no segundo semestre desse anno, em que estiveram em movimento, dia e noite, todas as locomotivas e vehiculos, no serviço de transportes, principalmente de mercadorias dos mais altos fretes. A despesa não poderia ser inferior a 70 % da renda bruta, por não ser economico um trabalho exhaustivo, tendo mesmo sido superior a essa porcentagem a do 2.º semestre de 1919, donde o saldo maximo que poderia ser obtido seria de 8.100 contos. O augmento de elementos de transportes, segurança e abrigos, permitti elevar esse saldo a uma média de rs. 12.161:600\$272 nos tres ultimos annos, sendo que no ultimo destes annos com tarifas mais baixas.

A não rescisão do contracto de arrendamento não isentaria o Estado de fazer grandes despesas, porquanto, por uma das clausulas desse contracto, o Estado era obrigado a fornecer o material rodante para os prolongamentos da Estrada, e a maior despesa, a partir do 2.º semestre de 1919, tem sido a acquisition de material rodante em quantidade correspondente á que teria que entregar á Sorocabana Railway Co.

Proporcionando a Estrada de Ferro Sorocabana rápidos e seguros meios de transporte, propulsionou grande desenvolvimento á sua zona e consequente aumento das rendas publicas, como se vê da relação dos impostos arrecadados pela Estrada:

Annos	Para a União		Para o Estado	
1918 . .	669:304\$400	—	1.253:391\$355	—
1919 . .	799:354\$800	+ 19,43 %	1.526:225\$374	+ 21,76 %
1920 . .	1.020:982\$300	+ 27,72 %	1.695:742\$236	+ 11,10 %
1921 . .	1.578:120\$630	+ 54,56 %	1.710:052\$947	+ 0,84 %
1922 . .	1.626:160\$900	+ 3,04 %	1.820:984\$000	+ 6,46 %

Depois que passou ao Estado a administração da Sorocabana, os impostos arrecadados aumentaram: para a União, em 142,96 % e para o Estado, em 45,28 %.

As condições da Sorocabana em 1919 e as exigencias de sua zona, oriunda do extraordinario incremento que tem tido a sua laboura e industria, tornaram deficientes os elementos de transporte desta Estrada, apezar do grande augmento trazido com construções e acquisitiones ultimamente feitas.

Comparando-se os elementos de que pode dispor a Sorocabana com os da Mogyana — estrada em condições technicas semelhantes e de administração economica e criteriosa, verifica-se a sua inferioridade, como demonstram as relações que damos a seguir:

Locomotivas

ESTRADAS	Número de locomotivas	Kilometros per Z.	Locomotivas	ESFORÇO DE TRACÇÃO		PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS		MÉDIA POR Locomotiva	MÉDIA POR TONELADAS KILOMETROS	Unidades estorço tracção
				Total	Médio por kilometros	Total	Médio por locomotiva			
				Kilometros per locomotiva	kgs.	kgs.	kgs.			
Mogiana	1.968	183	10,754	1.405	870	0,714	6.913	169	37.776	168.650.940
Sorocabana	1.737	150	11,580	1.244	040	0,716	8.273	444	55.156	265.084.416

Carros de trens de passageiros e vagões de mercadorias

ESTRADAS	Número de Kilometros	Número de carros	Kilometros per carros	PERCURSO DOS CARROS		Médio de vagões	Kilometros por vagão	PERCURSO DOS VAGÕES	
				Total	Médio			Total	Médio
				Número de vagões	Médio	Total	Médio		
Mogiana	1.968	296	6,648	12.280	469	41.488	2.664	0,738	26.128.726
Sorocabana	1.737	211	8,232	12.895	220	61.115	2.076	0,836	34.907.453

Os dados que possuímos da Companhia Mogyana, sendo referentes ao anno de 1921, identico anno da Sorocabana tomámos para esse exame. Si fizessemos a comparação com os resultados obtidos no anno findo, mais desfavorável ainda seria o confronto para a Sorocabana, porque maior foi a extensão de sua linha em tráfego e mais pesado o seu trabalho. As locomotivas que nesse anno adquiriu, tendo chegado nos ultimos dias, pequeno contingente trouxeram ao movimento.

O exame do quadro relativo ás locomotivas, em que dez da Sorocabana foram entregues ao tráfego em novembro, mostra que a Mogyana possue maior numero de locomotivas em relação á unidade de extensão da linha, mas que insignificante é a diferença que apresenta relativamente á unidade de extensão pela de esforço de tracção; disto se deduz que, em média, maior é o esforço de tracção das locomotivas da Sorocabana. Em relação aos trabalhos, verifica-se que, em percurso, as da Sorocabana foram, em média, superior em 46 %; as toneladas-kilometro transportadas, em média, por locomotiva, foram superiores em 91 %; e que, por unidade de esforço de tracção excedeu em 77 %. Devido a esse trabalho exhaustivo das locomotivas da Sorocabana, não podem elles ter a mesma conservação que as de outras estradas, sendo necessário mantel-las em actividade quando as suas condições já reclamam reparações, o que, alem de anti-económico, é prejudicial á marcha regular dos trens. Para que as locomotivas da Sorocabana trabalhem nas mesmas condições que as da Mogyana, seriam necessarias mais 80 do typo «Mikado», identicas ás ultimas adquiridas. No entanto, na Estrada de Ferro Mogyana, como nas que têm por principal transporte o café, intenso é o trabalho em um periodo do anno; e em outro nem todo o material de tracção é necessário manter-se em actividade, de modo que a média da unidade de esforço de tracção por tonelada-kilometro desce muito, pelo que julgamos que devemos tomar 150. Nessa base terá a Sorocabana que adquirir mais 33 locomotivas «Mikado» de força de tracção identica ás já em serviço.

Por unidade de extensão de linha, possue a Sorocabana menor numero de veículos, tendo os seus carros, em média, feito um percurso maior em 47 % e os vagões em 71 % a mais do que o percurso feito pelos da Mogyana. Forçados a continuo movimento, sendo só retirados do serviço quando o seu estado não permite que nelle continuem, não podem os carros periodicamente voltar ás officinas para refrescar a pintura, não podendo, por esse motivo, apresentar um exterior agradavel, porquanto, na parte interna, de utilidade ao publico, a sua conservação é continua. Para

que igual numero de vehiculos, por unidade de extensão equipare á Mogiana a Sorocabana, terá esta que augmentar o seu material rodante de 50 carros e 277 vagões. Como em 1922 foram construidos 21 carros, serão necessarios mais 29, e tendo a Estrada adquirido 500 vagões, parte dos quaes se acha em montagem, possue a Sorocabana elementos bastantes para o transporte de mercadorias.

Extraordinario é o accrescimo de producção que tem tido a zona servida pela Sorocabana, não só por ter longo trecho em regiões ha pouco ainda não explorado devido á ausencia de meios de comunicações, como, em outros trechos, pela facilidade encontrada no transporte de mercadorias, o que tornou deficiente o material de tracção que actualmente possue a Estrada, exigindo o aumento de 30 locomotivas de grande esforço de tracção.

Nos 370 kilometros que separam Salto Grande de Presidente Epitacio, corria a Sorocabana em meio de mattas. Com grande intensidade vão sendo feitas as suas derrubadas, sendo a terra utilizada em culturas, e as madeiras obtidas são conduzidas ás estações em quantidade superior á capacidade de tracção da Estrada. Grande tem sido a producção de cereaes nessa região, que difficilmente puderam ser transportados, e essa producção tende em muito a augmentar. A cultura de café já foi iniciada e a safra futura promette algumas dezenas de mil saccas. No extremo desse trecho, a Sorocabana serve o sul de Matto Grosso, tendo todo o movimento de mercadorias passado a se utilizar desta Estrada, augmentando assim consideravelmente o transporte de gado. Essa região, que ha menos de dez annos em nada concorria para a renda do Estado, possue, actualmente, estações que, só em fretes, entregam á Sorocabana importancias superiores a 500 contos por anno.

A área limitada por um raio de cento e poucos kilometros da Capital, percorrida pelas linhas da Sorocabana, possue terras de mediocre qualidade. O facil e rapido transporte dado por esta Estrada fez desenvolver o seu cultivo, e, actualmente, são transportados a São Paulo, em média diaria, 15 vagões de verduras, batatas, cebolas, fructas e outros productos de pequena lavoura, em muito favorecendo a alimentação da população desta grande cidade.

O alto preço do algodão tem intensificado a cultura desse producto, de grande volume e pouco peso, exigindo, portanto, grande capacidade de transporte.

O plantio da alfafa — mercadoria que exige maior volume que o algodão para o seu transporte, e na qual, na região servida

pela Sorocabana, um alqueire paulista (24.200 metros quadrados) produz de 18 a 24 toneladas por anno — é feito hoje em grande escala. Só na estação de Chavantes 400 alqueires de terra são utilizados com essa cultura, e em breve mais 100 terão o mesmo destino. Em varias outras estações intensifica-se essa cultura.

Do exposto se conclue que passa a Estrada de Ferro Sorocabana por uma crise, crise de crescimento que era prevista, tanto que no relatorio do anno anterior constatamos que «obtendo essa Estrada elementos que facilitem a sua acção, maior será o seu desenvolvimento, e, no dia em que possuir material rodante bastante, leito consolidado, agua, cruzamentos e abrigos sufficientes, terá que duplicar as suas linhas porque a via singela será deficiente para o transporte de productos de novas explorações que surgirão.» Tão intenso é o crescimento da producção da parte do Estado percorrida pela Sorocabana que, do dístico Engenheiro Carlos Euler, commissionado pelo Governo Federal para determinar qual o traçado mais conveniente de uma estrada de ferro a Assumpção no Paraguay, ouvimos que a palavra «evolução», pelo que acabava de vêr, devia ser substituida por «ebulição», porque assemelha-se a uma verdadeira effervescencia o facto de estações augmentarem de um anno para outro as suas rendas em centenas de contos.

Em 1922 poude ser mantido em dia o transporte das mercadorias despachadas nos armazens da Sorocabana, mas com sacrificio do material rodante, principalmente de tracção, em prejuizo de sua conservação e aumento de despesas em reparações. O mesmo não poude ser feito com relação aos materiaes das tabellas 12 e 14, porque a affluencia de madeiras ás estações, principalmente alem de Salto Grande, e a intensa producção de alfafa, excederam á capacidade actual da Estrada.

Apezar da fixação das tarifas da Sorocabana ao cambio de 15 dinheiros ter trazido a reducção de rs. 3.702:957\$670 á renda total, apresentou a Sorocabana, em 1922, o seguinte resultado:

Renda	36.351:073\$143
Despesa	24.740:621\$289
Saldo.	11.610:451\$854

A renda do trafego montou a Rs. 36.072:247\$303, e a eventual venda de materiaes inutilizaveis, em rs. 278:825\$840.

Para a renda do trafego contribuiram as seguintes parcellas:

Passageiros	7.537:806\$730
Bagagens e encommendas	2.163:315\$460
Animaes	2.061:317\$690
Café	3.920:607\$470
Outras mercadorias	17.290:207\$928
Armazenagens e estadias	144:145\$800
Telegrammas	296.712\$558
Diversos	2.658:133\$667

Provém a verba «diversos» de: alugueis de casas, material rodante, arrendamento de restaurants, botequins e bandejas, taxas addicionaes de carga e descarga, volumes a domicilio, leitos, ingressos, juros, commissões sobre arrecadação de impostos, recibos em substituição de conhecimentos, objectos abandonados e annuncios.

A despesa de custeio teve a seguinte discriminação:

Administração	950:968\$890
Trafego	5.119:334\$570
Linha	5.104:789\$022
Locomoção	12.482:611\$892
Linha Telegraphica	83:598\$768
Navegação Fluvial	107:757\$792
Diversos	891:560\$355

Deduzida a renda eventual, verifica-se que a renda liquida do trafego foi de rs. 11.331:626\$014, correspondente ao coefficiente de 68,59 %.

Em 1922 arrecadou a Sorocabana a importancia de rs. 1.626:160\$900 de impostos federaes e rs. 1.820:984\$000 de estaduaes, tendo, por esse trabalho, recebido a importancia de rs. 138:925\$945.

Considerando o passageiro como tendo um peso médio de 70 kilos, o gado vaccum 400, o cavallar e muar 300 e os pequenos animaes 100 kilos, as toneladas-kilometro de transportes foram:

12.139.795	toneladas-kilometro	— passageiros.
3.639.345	"	— bagagens e encommendas.
14.514.131	"	— animaes.
249.135.309	"	— mercadorias diversas.
Total	279.428.580	"

de que se deduzem as seguintes rendas médias por tonelada-kilometro:

Passageiros	\$620,9
Bagagens e encommendas	\$594,4

Animaes	\$142,0
Mercadorias diversas	\$085,1
Em geral	\$118,0

e a renda por:

Passageiro-kilometro	\$043,5
Gado vaccum	\$034,2
Cavallar e muar	\$054,0
Pequenos animaes	\$017,0
A despesa por tonelada-kilometro foi de	\$088,5

Maior renda teria a Sorocabana si equitativamente fossem distribuidas as quotas que limitam a entrega de café a São Paulo Railway, para entradas de café em Santos. Como nos annos anteriores, a quota consignada á Sorocabana, alem de bastante inferior á proporcionalidade de sua produçao com a totalidade que procura aquelle mercado, foi aggravada com a proibição de entrada livre em São Paulo, permittindo á Sorocabana um limite tão exiguo que tornou-se impossivel distribuir o por estações.

Não temos cessado de demonstrar essa injustiça na distribuição, não tanto por affectar a renda da Sorocabana mas, principalmente, por prejudicar seriamente a todos aquellos que empregaram seus capitais nessa cultura na zona servida pela Sorocabana, fiados em que ahi teriam os mesmos onus e regalias que os demais habitantes do Estado. Cafés de pontos afastados de Agudos e Baurú, como Itatinga, Ourinhos, e outros, são para essas estações despachados para seguirem para Santos; as estações da Ituana fizeram-nos seguir a Piracicaba para terem o mesmo destino; em caminhões e outros veículos, de Rio das Pedras e da linha de São Manoel, seguiram em procura da Paulista, tudo com grandes despesas dos productores. A unica medida que evitaria a intromissão de uma estrada de ferro na produçao de café da outra, seria a proibição de despacho dessa mercadoria para o interior, visando estações de outra estrada de ferro. Reconhecemos ser anti-regulamentar essa medida, porque uma estrada deve receber toda mercadoria despachada em suas estações, mas é justificada pelo interesse geral, por quanto evitaria aos productores de zonas menos favorecidas despacharem os seus productos, onerando-os em seus fretes. Com essa proibição, terminariam as luctas entre as diversas estradas, transportando cada uma dellas sómente os cafés produzidos na respectiva zona. A estrada beneficiada com quota superior á sua produçao, mais cedo teria esgotado o transporte e a quota correspondente seria proporcionalmente distribuida por outras. Essa medida permitiria tambem

uma distribuição mais equitativa em todos os trechos de cada estrada, porquanto, actualmente, são favorecidas as estações que podem receber esse genero de outras estradas.

Em toda a zona Sorocabana muito tem augmentado a creaçao de suinos, e com a inauguração da estação Presidente Epitacio em muito accresceu o transporte de gado vaccum por ter passado a ser feito por esta Estrada o transporte desse gado de e para o sul de Matto Grosso.

Com o transporte de suinos dá-se uma anomalia; dias se passam sem um despacho e, em um momento, o numero de requisições de vagões é superior á capacidade da Estrada, por mais abundantes que sejam os elementos que possue para esse fim; porquanto, em via singela, é impossivel, em um trecho, receberem-se dez mil ou mais animaes em um só dia. Para solução desse problema, conviria fossem estabelecidos em Osasco, ou outro ponto conveniente, entrepostos para onde seguissem esses animaes a espera de oportunidade para a venda.

Na Sorocabana, o transporte de animaes é geralmente feito em trens especiaes que caminham dia e noite, com as paradas unicas para abastecimento e substituição de pessoal e locomotivas. A velocidade dos trens de animaes é a maxima permittida pelas condições dos vehiculos — 25 kilometros por hora. Achando-se Presidente Epitacio a 902 kilometros de São Paulo, esses trens não podem ser feitos em menos de 40 horas, devido ás paradas indispensaveis, tempo excessivo para manter os animaes em bôas condições. Pelo Governo do Estado foi a Sorocabana autorizada a adquirir terrenos, com bôa aguada, nas proximidades de Sussuhy e Botucatú, onde possam os animaes, deixando os vagões, matar a sede e alimentar-se um pouco.

Para o transporte de animaes, com autorização do Governo do Estado, adquiriu a Sorocabana 300 gaiolas, achando-se algumas já em serviço, outras em montagem e esperamos, dentro em breve, receber as que ainda faltam.

No extremo da linha impropriamente denominada «Tibagy», em terras pertencentes ao Estado, acha-se a estação «Presidente Epitacio». A julgar pelo que sucedeu em outras estações do mesmo trecho — como Palmital, Pau d'Alho, Cândido Motta, Assis, Presidente Prudente, Santo Anastacio e outras que hoje são florescentes cidades, — em breve, e com mais forte razão, por estar em frente a outro estado, uma cidade rodeará essa estação. Para

que não seja ella a evolução de uma aldeia levantada a esmo, difficultando as futuras edilidades com remodelações, foi organizado um projecto e apresentado ao Governo do Estado, satisfazendo a requisitos para o bem estar de sua futura população. Apezar da proximidade de Presidente Epitacio do rio Paraná, somos de opinião que, regularizando o regimen do corrego Caiuá, não será essa localidade assolada pela malaria, por achar-se em um plano de nível muito superior ás aguas do grande rio.

Em uma estrada de ferro, para o regular movimento de trens, é indispensavel possuir bôas linhas telegraphicas. Deficientes sendo as da Sorocabana em 1919, quando foi rescindido o contracto de arrendamento da Sorocabana Railway Co., muito fez o Governo do Estado para melhoral-as, como mostra a seguinte relação:

Annos	N.o de kilometros	Extensão dos fios do Telegrapho			N.o de pilhas	N.o de aparelhos	Linha Telephonica	
		da estrada	do Governo conservada pela estrada	Total			Extensão dos fios	N.o de aparelhos
1919	1.696	Km.	Km.	Km.	9.320	258	Km.	85
1920	1.736	4.164,248	108,635	4.272,883	11.200	280	230,310	102
1921	1.766	4.627,505	108,635	4.736,140	11.800	295	237,218	109
1922	1.813	4.884,268	108,635	4.992,903	12.000	300	242,738	111

A secção «Movimento», do Trafego da Sorocabana, em muito melhoraria, por permittir melhor acompanhar o movimento de trens, si fosse estabelecida ou uma linha especial de licenças, E. X., ou adoptado o telephone selectivo. Como essa medida acarreta despesa elevada, provisoriamente poderia ser extendida até Sorocaba.

Annos	Renda	QUANTIDADE		RECEITA MÉDIA		Média de palavras por te- legramma
		Telegrammas	Palavras	Telegrs.	Palavras	
1918	185:030\$544	249.703	3.246.139	\$741	\$057,57	13
1919	211:745\$860	294.944	4.026.352	\$718	\$053,53	13
1920	225:028\$665	305.649	4.158.398	\$736	\$054,54	13
1921	261:061\$985	360.266	4.950.143	\$724	\$053,53	14
1922	206:712\$558	410.068	5.692.928	\$724	\$052,00	14

Sem alteração da taxa telegraphica, a renda de 1922 foi superior á de 1918 em 60,36 % tendo sido aumentado de 64,22 % o numero de telegrammas e de 75,38 % o de palavras, — confirmando, assim, mais uma vez, o desenvolvimento que tem tido a região Sorocabana.

As linhas telegraphicais foram construidas por serem indispensaveis ao continuo movimento dos trens sem perturbação de sua segurança. Grande auxiliar sendo o telegrapho do Commercio, e, este do trafego das estradas de ferro, foi ao publico extendido o serviço telegraphico, apezar das perturbações que essa medida traz á administração, por pretender o serviço publico ter preferencia ao das estradas. A renda dos telegraphos de estradas de ferro não compensa o excesso de despesa que o serviço publico acarreta; seria conveniente que nas localidades onde existem estações do Telegrapho Nacional, não fosse permitido ao publico utilizar-se do das estradas de ferro. Na Sorocabana, e acreditamos que o mesmo se dá em outras estradas, nos logares em que se encontram estações do Telegrapho Nacional, intenso é o numero de telegrammas do publico expedidos pela estrada, como acontece em Sorocaba, Itapetininga e Itararé.

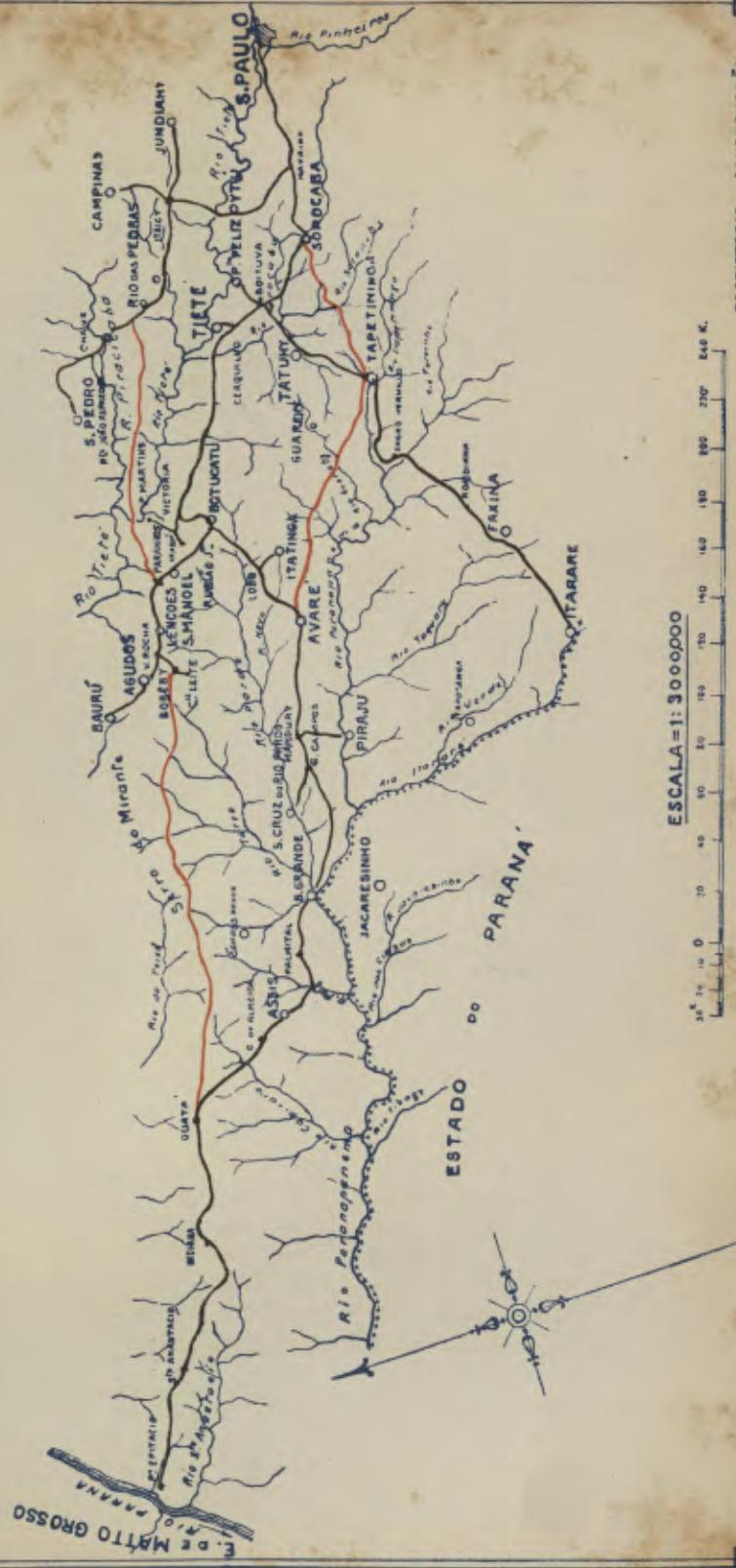
Nas estradas de ferro, o telegraphista é um candidato a agente de estação, em geral, portanto, um moço e, na maior parte das vezes, mesmo menino, que estuda e pratica todos os encargos que, para o futuro, terá que desempenhar, pelo que os seus trabalhos se resentem de faltas e dahi as pequenas reclamações do publico.

Possuindo a Sorocabana, em seu extremo, grande extensão de linhas em meio de mattas, facilmente obtém lenha e dormentes, e, ao terminar o anno de 1922, tinha em stock 251.834 dormentes simples, 8.581 duplos e 231.257 metros cubicos de lenha. Esses materiais, facilmente obtidos e pôr preços razoaveis, são, no entanto, grandemente onerados com os transportes. Os dormentes, incluindo todas as despesas com o pessoal de aquisição, carga, descarga e transporte, ficaram a 3\$037 os simples e os duplos a 6\$921. Incluindo todas essas despesas, a lenha ficou a 6\$302 por metro cubico, mais \$363 que no anno anterior, porque maiores foram os transportes em 1922.

A lenha, alem de ser um mau combustivel, exige o afastamento de 13 locomotivas e 160 veículos do serviço do trafego, e tende cada dia a encarecer mais, porque vão se esgotando as mattas nas proximidades da estrada. A desvalorização de nossa moeda torna anti-economica a utilização do carvão estrangeiro; o nacional

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

PLANTA GERAL



ESCRITÓRIO DA CONSTRUÇÃO
S. PAULO, EM ABRIL DE 1915

ANASTASIE QUINN IN AUGUSTA
MISSOURI

não foi revogada, nem nenhum acto até hoje foi feito que a contrariasse.

A linha de Avaré, cujos estudos preliminares foram feitos, passará por Itapetininga em demanda de Sorocaba, desafogando o tronco; servirá a uma grande região em que se acham Rio Bonito, Guarehy, Sarapuhy e outros nucleos de população e trará o encurtamento de 50 kilometros. Com a ligação directa de Sorocaba a Itapetininga, em mais de uma hora será diminuido o tempo dos trens inter-estaduaes.

O prolongamento de Boreby a Quatá, que descongestionará o pesado trafego da linha Tibagy, impulsionará o desenvolvimento da fertil região da serra do Mirante, hoje estacionaria por falta de meios de communicações, trazendo o encurtamento provavel de 40 kilometros aos transportes para o Sul de Matto Grosso.

Tendo como primordial preocupação proporcionar rapido e seguro transporte ao trafego da Sorocabana, cuja intensidade cresce em proporções superiores ás previstas, exigindo continuamente mais elementos, pouco tem feito a actual administração da Estrada com melhoramentos dos depositos de locomotivas, aumentando, no entanto, a capacidade de trabalho das officinas. Convém que sejam esses depositos munidos de apparelhos que mais promptamente effectuem as reparações correntes, o que em muito beneficiará o trafego, diminuindo as paralysações do material rodante em morosas e pequenas reparações. O grande afastamento dos pontos extremos da Estrada, de Mayrink e Sorocaba, e o grande aumento que tem tido o material rodante da Sorocabana, tornam necessário transformar-se o Deposito de Botucatú em uma sub-officina, onde possam ser effectuadas mesmo maiores reparações nas locomotivas, evitando-se grandes percursos e tempo em transportes, a Sorocaba e a Mayrink, de material rodante em mau estado.

Com accidentes do trabalho foram dispendidas pela Sorocabana, a partir do anno de 1920, as seguintes importancias:

1920 —	54:710\$480,	sendo	30:800\$000	com mortos	e	23:910\$480	com feridos
1921 —	74:200\$657,	,	42:740\$880	,	,	31:459\$777	,
1922 —	163:581\$050,	,	21:924\$600	,	,	41:656\$450	,

Essas importancias foram retiradas dos cofres da Estrada, em nada affectando a caixa do Fundo de Pensão e Peculio da Estrada de Ferro Sorocabana.

Só quem está isento de preoccupações é que pôde applicar toda a sua actividade no exercicio de uma função. As empresas industriaes, para trabalho mais util obter dos seus funcionários, devem proporcionar a estes garantias quanto ao seu futuro e de suas familias, porquanto de todas as preoccupações é esta a que mais acabrunha áquelle que tiram do trabalho a sua subsistencia e a dos seus. O Governo do Estado de São Paulo, mantem instituições que auxiliam ás familias dos seus servidores, colhidos pela morte ou invalidez; e para os empregados de estradas de ferro de sua propriedade deduz uma porcentagem de sua renda para ser applicada em pensões aos funcionários que, pela idade ou molestia, não podem mais exercer qualquer encargo, e em peculiares ás famílias dos que vêm a desapparecer. Associando os funcionários ao desenvolvimento das Estradas, creou o Governo do Estado verdadeiro Monte-Pio, sem onus pecuniarios e unicamente exigindo desses funcionários o cumprimento de seus deveres.

Para esse fim, da renda de 1921 foi deduzida a importancia de rs. 124:371\$079, que teve a seguinte applicação em 1922:

Peculiares pagos	111.911\$079
Pensões pagas	454\$000
Despesas com empreg. e publicações	1.200\$000
Saldo que passa para 1923	10.806\$665

Para que os direitos dos funcionários das estradas de ferro sejam perfeitamente garantidos, convém que no Regulamento de cada uma delas sejam estabelecidas normas para as promoções, nomeações e demissões. Na Sorocabana, para o seu pessoal, exceptuando o Inspector Geral e Chefes de Serviço, que são cargos de confiança, as seguintes medidas acautelarão esses direitos: As promoções serão feitas pelo Inspector Geral, por proposta do Chefe de Serviço, na qual este demonstrará ser o indicado o que mais direito tem, pelas habilitações e antiguidade. A antiguidade sómente não pode dar direito a promoções, porquanto a alguns faltam requisitos indispensaveis. Todos os encargos são preenchidos por promoção, e, dest'arte, as nomeações só serão feitas aos que iniciam a sua carreira e, em egualdade de habilitações, terão preferencia os filhos de antigos funcionários; as demissões a bem do serviço da Estrada só serão dadas pelo Inspector Geral, por proposta do Chefe de Serviço, justificando o motivo. Para que a disciplina não seja quebrada, têm os Chefes de Serviço direito de suspender de suas funções a todo empregado até decisão do Inspector Geral.

Outra medida que viria prender mais os funcionários ao serviço da Estrada, e que pode ser incluida em seu Regulamento, é a de dar o aumento de 10 % de vencimentos a quem tenha 20 annos de serviço efectivo na Estrada e mais 5 % a cada 5 annos que exceder. Pelas condições do trabalho em estradas de ferro, onde, em geral, iniciam sua carreira como praticantes, ainda meninos, mas já figurando em seu quadro de pessoal, ha funcionários com menos de 40 annos de idade e já com mais de 20 annos de serviço. E' justo, pois, que quando, pela sua madureza, melhores resultados possam produzir, tenham uma compensação. A aposentadoria, baseada no tempo de trabalhos prestados, viria afastar das estradas de ferro aquelles que melhor serviço poderiam prestar, pela prática adquirida e a maturidade é que torna mais efectivo o trabalho.

A medida creada pelo Governo de São Paulo acreditamos ser a que melhor acautela os interesses dos funcionários e das empresas que a adoptarem, principalmente si fôr accrescida do que julgamos que deve ser incluido no Regulamento da Sorocabana; dos empregados, porque terão o seu futuro e o de suas famílias garantidos, sem o minimo onus e como recompensa aos trabalhos prestados; das empresas industriaes porque poderão contar com a continuidade e disciplina dos seus funcionários. Comparativamente á lei recentemente creada pelo Governo Federal, apresenta a vantagem de não exigir dos funcionários grandes importancias com joias e descontos mensaes, não onera o publico com fretes mais altos para as mercadorias que despachar ou viagens que tenha de effectuar, não prejudica ás empresas com o afastamento dos funcionários mais aptos, pela aposentadoria; e não relaxa a disciplina do pessoal pela difficultade em exonerar os relapsos.

Por conta de capital foi dispendida, em 1922, a importancia de rs. 6.060:405\$163 com acquisições, construcção e transformação de material rodante, aumento de capacidade productiva de officinas e depositos, abastecimento de agua, substituição de pontes, construcção de edificios e embarcadouros, lastramento com pedra britada e extensão de linhas telegraphicais, elevando-se a rs. 19.537:678\$032 a despesa feita pelo Estado, depois da rescisão do contracto de arrendamento da Sorocabana Railway Company.

Em 31 de dezembro de 1921, possuia a Estrada de Ferro Sorocabana 150 locomotivas, cuja somma de esforços de tracção correspondia a 1.244.040 kilos; em 1922 adquiriu dez locomotivas Mikado, da American Locomotive Sales Corporation, elevando-se a

somma de esforços de tracção a 1.364.240 kilos ou mais 9.66 %. Entraram essas locomotivas em serviço em setembro. Para os trens de passageiros foram construidos 21 carros, sendo 4 de 1.^a, 10 de 2.^a classe, 2 mixtos, 1 dormitorio e 4 de bagagens. Foram transformados 20 vagões, sendo 12 cobertos em 12 gaiolas, 4 gaiolas de 28^T, e 4 gondolas de 31^T, em cobertos. Adquiriu a Sorocabana 300 gaiolas e 200 gondolas; como só chegasse em 1922 pequena parte desse material, foram montadas apenas 29 gondolas.

Concluiram-se, nas officinas de Mayrink, o augmento de ferraria, a sala de braçagem de locomotivas e a secção de reparações de velocimetros. Nas officinas da Sorocabana, construiram-se: um galpão de 100^m,0 × 14^m,0 para a construcção de carros e um edificio de 20^m,0 × 8^m,0 para os marcineiros. Foram installadas uma serra franceza e uma talha de 15^T, para facilitar o movimento de madeiras.

Para a officina electrica de Barra Funda foram adquiridos: uma prensa de ferro fundido e um rebolo; e construidos 1 tanque de madeira forrado de chumbo, para acido sulfúrico, e outro para a lavagem de accumuladores.

No deposito de Sorocaba foi installado um machado mechanico; no de Laranjal uma forja e prensa para buchas, e accrescidas as dependencias; no de Botucatú foi installada uma plaina; no de Salto Grande uma prensa de braçagem, e no de Santo Anastacio, que foi concluido em 1922, uma machina de furar, forja, prensa para braçagem e rebolo.

Em 1922, foram executados pela repartição da Linha, por conta de Capital, os seguintes trabalhos: ponte metallica sobre o rio Sorocabana, nas proximidades de Laranjal, com o vão livre de 45 metros; ponte de concreto armado de 9^m,0 de vão livre sobre o rio Capivara, no tronco, e foi iniciada a construcção da ponte sobre o rio do Peixe, com 30 metros em dous vãos. Prestes a serem concluidos acham-se a estação e armazem de Cerqueira Cesar e foram construidos e concluidos a estação e armazem de Candido Motta, e o armazem de Santa Adelaide. Postos telegraphicos e desvios foram collocados nos kilometros 43,285 tronco, 395 e 502 do ramal de Tibagy; foram installados desvios e embarcadouros de madeiras nas estações de Pau d'Alho, Palmital, Sussuhy, Candido Motta, Paraguassú, Sapesal, Quatá, Presidente Prudente e Guaracaia; desvios e embarcadouros de animaes em Osasco, Lençóes, Candido Motta, Assis, Sapesal, Rancharia, Bartyra. Melhoramentos e novas installações hydraulicas foram feitos em Conchas, Rodrigues Alves, Lençóes, kms. 347 e 373 da linha de Tibagy, Chavantes, Salto Grande, Santo Anastacio, Tiburcio, Piracicaba, e km. 370- Tibagy. Para cobrança de ingressos, foram vedadas as estações de

Osasco, Baruery, Santa Cruz, Ourinhos, Presidente Prudente e Indaiatuba. Mais desvios foram collocados nas estações de Salgado, Barra Grande, Salto Grande, e Candido Motta. Foram construidos o deposito de machinas e casas de operarios em Santo Anastacio, e quartos para guarda de materiaes em Botucatú e Assis. Com pedra britada foram lastrados 75.417 metros de linha.

Em 1922, as linhas telegraphicais tiveram os seguintes augmentos: 65.816 metros, com dous fios, de Presidente Wenceslau a Presidente Epitacio; 43.100 metros de Itaicy a Jundiah e 13.736 metros de Guanabara a Sete Quedas, para desviar as perturbações trazidas com a electrificação da Cia. Paulista. Ao todo 122.652 metros de linhas, sendo de 198.478 metros a extensão dos fios. Por conta do Governo Federal extendeu a Sorocabana 175 kilometros de fios, de São Roque a Piracicaba. A linha telephonica teve um aumento de 5.520 metros. O numero de apparelhos telegraphicais foi accrescido de 5 e os telephonicos de 2, e o de pilhas de 200. A actual linha telegraphica permite que São Paulo se communique directamente com Santo Anastacio, havendo entre essas duas estações uma distancia de 842 kilometros.

A utilização das terras da Fazenda Mayrink para horto florestal continuou a ser feita ainda modestamente. No dia 31 de dezembro de 1922, existiam 95.041 pés de eucalyptus de diversas variedades e mais 1.848 pés de algumas especies de essencias brasileiras.

Ao trafego da Sorocabana foi accrescida a extensão de 33 kilometros e 506,5 metros de linha, com a entrega ao serviço publico das estações de Caiuá e Presidente Epitacio, tendo sido por esse trecho paga ao Empreiteiro a importancia de rs. 1.548:955\$954.

Com a conclusão do Prolongamento de Salto Grande ao rio Paraná foi dispendida, até 31 de dezembro findo, a importancia de rs. 24.386:724\$514, assim discriminada:

Estudos e administração	2.100:392\$514
Pagamentos ao Empreiteiro	18.117:200\$251
Pago á Sorocabana Railway pela rescisão do contracto de construcção	201:644\$207
Obras extraordinarias	278:716\$602
Material rodante	1.497:888\$202
Diversos	2.190:882\$984

A distancia de Salto Grande a Presidente Epitacio sendo de 371.377^m,55 o custo por kilometro é de 65:665\$586.

Alem dos trabalhos relativos ao prolongamento da Sorocabana, occupou-se, em 1922, o departamento de construcções da Sorocabana, dos seguintes estudos: ligação da Sorocabana a Santos, dando parecer sobre diversas propostas. Para informar papeis chegados á Secretaria de Agricultura, teve que fazer os seguintes reconhecimentos: Baruery a Parnahyba, Jurú-Mirim a Tieté e Susuhy a Villa Platina. Encarando os interesses da Estrada de Ferro Sorocabana, fez os estudos preliminares de uma linha ligando Chave Chicot á barranca do Tieté, e de uma outra que, passando por Itapetininga, liga Sorocaba a Avaré. A primeira, tendo em vista evitar a navegação precaria do rio Piracicaba e incrementar o desenvolvimento da fertil região actualmente atrophiada pela deficiencia de communicações; a segunda, evitar a grande volta por Boituva, dos trens destinados e procedentes dos Estados do Sul, diminuindo, assim, o tempo do seu percurso. Procedeu tambem esse departamento a todos os estudos para a ligação da E. F. Funilense á Sorocabana, em Campinas.

O Capital da Estrada de Ferro Sorocabana, em 31 de dezembro de 1922, era assim constituído:

Acquisição do Governo Federal, £ 3.800.000, ao cambio de 14 1/2 d	62.896:551\$694
Despesas effectuadas por conta do Capital, pelo Estado	75.003:799\$834
Material rodante, a pagar em 1923 — \$ 290.806,00 a 8\$692	2.527:685\$575
7.413.339,32 fcs. belgas, a 0\$493,892	3.661:388\$983

Á Sorocabana Railway Co. pela rescisão do contracto	48.694:982\$283
--	-----------------

192.784:408\$369

A deduzir:

Gasto provável pela usura natural	10.329:115\$335
Venda de material não apro- veitável	1.608:887\$318
Total	180.846:405\$716

Da importancia total em que está a Sorocabana para o Estado de São Paulo, até 31 de dezembro de 1922, foi realizada a importancia de rs. 80.372:938\$046, assim distribuida:

£ 824.700 — amortização do emprestimo de £ 3.800.000	16.658:140\$865
Amortização do compromisso para com a Sorocabana Railway Co.	649:000\$000
Despesas effectuadas pelo Estado, deduzindo a usura e venda de material inservivel.	63.065:797\$181
Total	80.372:938\$046

No anno de 1922, os encargos importaram em rs. 10.847:901\$700, sendo:

Dresdner Bank, aquisição da Sorocabana:

Amortização	£ 79.300	} 7.611:161\$700
Juros	£ 155.340	

Sorocabana Railway Co.

Amortização	334:000\$003	} 3.236:740\$000
Juros	2.902:740\$000	

A renda liquida do anno de 1922 corresponde a 6,12 % do Capital de rs. 180.846:405\$716 e a 14,44 % do Capital realizado até 31 de dezembro de 1922, pelo Estado.

Estrada de Ferro Funilense

Em 1922, a direcção dessa Estrada continuou a cargo da Inspectoria da Sorocabana, não tendo sido ainda a ella incorporada por não se acharem ligadas as suas linhas.

O movimento financeiro da Funilense foi o seguinte:

Renda	778:909\$963
Despesa	570:180\$158
Saldo	208:729\$805

Coefficiente de Trafego 73,20 % e 5,66 % do capital empregado.

Comparativamente ao anno anterior, a renda bruta foi inferior em rs. 14:321\$200; mas, tendo havido um decrescimo de rs. 16:791\$043 nas despesas, a renda liquida superou a do anno anterior em rs. 2:469\$843.

A diminuição da renda bruta foi, em parte, devida a menor quantidade de cereaes e outros generos de pequena lavoura transportados, menor quantidade occasionada pelos prejuizos soffridos pela lavoura com a grande secca havida; mas o que mais affectou a renda da Funilense foi a resolução tomada pela Mogyana, de limitar unicamente a 6 vagões diarios o recebimento de mercadorias da Funilense destinadas a outras Estradas de Ferro. Essa medida que viria restringir o desenvolvimento de uma zona que começava a prosperar, foi revogada.

A economia realizada em todos os departamentos, principalmente nos de tracção, com combustivel e melhor aproveitamento da capacidade das locomotivas, permitti grande diminuição das despesas com o custeio, que, no entanto, nesse anno, foi aggravado com o aumento dos vencimentos do pessoal nos 11 mezes, aumento esse que importou em rs. 29:266\$600, e com gastos extraordinarios com a substituição de eixos e aros de locomotivas.

A renda foi constituida pelas seguintes parcellas :

Passageiros	141:895\$130
Bagagens e encommendas	31:849\$780
Animaes	2:434\$880
Mercadorias	572:717\$210
Telegrammas	2:268\$270
Diversos	27:744\$693

Na parcella «diversos» está includá a quantia de rs. 3:768\$300 de commissão pela arrecadação de impostos.

A despesa teve a seguinte distribuição :

Administração	57:530\$687
Trafego	96:100\$893
Locomoção	228:487\$293
Linha	132:253\$663
Telegrapho	8:260\$680
Diversos	47:546\$972

Considerando-se como peso médio do passageiro 70 kgs., o do gado vaccum 400 kgs., o cavallar e muar 300 kgs. e os pequenos animaes, como porcos, cabritos, carneiros, 100 kgs., as toneladas-kilometro de transporte formam :

Passageiros	259.134 tons.-kilometro
Bagagens e encommendas	44.931 > >
Animaes	5.346 > >
Mercadorias	2.679.644 > >
Total	2.989.055

do que se deduz que a receita média por tonelada-kilometro foi:

Passageiros	\$546
Bagagens e encommendas	\$709
Animaes	\$455
Mercadorias	\$115
Média geral	\$145

e a renda por:

Passageiro-kilometro	\$038,2
Grandes animaes-kilometro	\$126,0
Pequenos animaes-kilometro	\$063,8

A despesa média por tonelada-kilometro foi de \$190,76.

O movimento de passageiros, mercadorias, animaes e numero de telegrammas, nos ultimos cinco annos. consta do quadro seguinte :

Annos	Numero de Passageiros	Bagagens e encommendas-Tons.	Numero de Animaes	Tons. de Mercadorias	Lenha da Mogyana e Paulista	Numero de telegrammas
1918 .	110.938	865 T	573	51.413 T	60.863 T	3.630
1919 .	112.696	946	447	56.457	64.919	3.220
1920 .	131.456	1.127	683	58.070	92.406	3.230
1921 .	146.145	1.282	706	62.818	121.016	3.137
1922 .	155.701	1.265	645	60.940	85.921	1.748

Por essa relação, verifica-se que sempre crescente tem sido o movimento de passageiros. Maior que nos tres primeiros e inferior ao immediato foi o transporte de bagagens e encommendas, em desacordo com o movimento de passageiros; mas é explicavel a diminuição de despachos como encommendas, porque sendo este transporte, actualmente, feito no mesmo tempo que o de cargas, naturalmente é este meio preferivel por ser mais barato. As cargas despachadas antes da passagem de qualquer trem, no mesmo dia chegam ao seu destino. Servindo a Funilense a uma zona de pequena laboura, em que não existe a industria pastoril, insignificante e irregular é o movimento de animaes. Em relação ao anno de 1918, o transporte de mercadorias foi superior em mais de 30 %. O de lenha destinada á Paulista e Mogyana, que era sempre crescente, diminuiu em 1922 porque, com a electrificação da Pau-

lista, esta Companhia bastante diminuiu as retiradas de lenha que fazia pela Funilense. Em progressão decrescente tem sido a sequencia de numeros de telegrammas passados pela Funilense. Acreditamos que seja isso devido ao aumento das linhas telephonicas na sua zona.

A renda e despesa, e consequentes saldo e deficit, nos ultimos cinco annos, foram :

Annos	Renda	Despesa	Saldo	Deficit
1918 . .	437:848\$861	470:297\$847	—	32:448\$486
1919 . .	542:086\$914	523:899\$106	18:187\$808	—
1920 . .	619:517\$452	569:858\$075	49:659\$377	—
1921 . .	793:231\$163	586:971\$201	206:259\$962	—
1922 . .	778:909\$963	570:180\$158	208:729\$805	—

A renda e despesa, que seguiam em progressão crescente, tiveram, em 1922, em relação sómente ao anno anterior, diminuição, mas sendo muito maior a da despesa, continuou em progressão sempre crescente o saldo, de modo que o coefficiente de trafego, que era de 107,41 % em 1918, passou a ser de 73,20 % em 1922.

A maior economia obtida pela Funilense, como dissemos, foi na Tracção, não só em consumo de combustivel como no maior aproveitamento de esforço das locomotivas. O consumo de lenha que, em 1921, attingira a 23.505, m³,0 em 1922 passou 17.051 m³,0. O consumo médio por locomotiva-kilometro, de 1 m³,180 em 1921, desceu em 1922 a 0 m³,946. Em 1921 a média de vehiculos rebocados pelos trens de mercadorias foi de 7,24, passando a ser de 7,90 em 1922.

Em 1922, a maior quantidade de mercadorias transportadas foi constituída por carvão vegetal, feno e outros materiaes de pouco peso e grande volume.

Em 1922, o capital da Estrada elevou-se a rs. 3.689:616\$451, tendo havido o aumento de rs. 8:899\$437. Esse aumento foi motivado pelo seguinte: accrescido de material rodante e moveis rs. 22:929\$962 e decrescimo proveniente de uma área de 1.940.000 m² de terrenos situados no Nucleo Martinho Prado Junior, que reverteu á Directoria de Terras, bem como de material retirado do desvio situado no km. 90, rs. 14:030\$525.

A linha acha-se em condições de perfeita segurança para os seus trens, e o trafego de mercadorias pouse ser mantido em dia.

Continúa em vigor o regimen de serem feitos os despachos em desvios particulares e ahi serem recebidos os passageiros, recebendo os Chefes de trem as importancias respectivas. Como expressámos em nosso ultimo relatorio, julgamos que deve ser modificado esse sistema, substituindo-se, nos pontos convenientes, chaves por estações, e supprimindo-se algumas chaves que nenhuma mercadoria despacham ou recebem.

Ao terminar, é nosso dever agradecer a todo o pessoal da Sorocabana e Funilense o grande auxilio que tem prestado á nossa administração, esforçando-se para que essas Estradas sejam uteis factores economicos do Estado.

Prevalecemo-nos deste ensejo para assegurar a V. Exa. os protestos de nosso elevado apreço e mui distinta consideração.

S. Paulo, 30 de março de 1923.

C. Paula Souza,

Inspector Geral em comissão

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Relatorio correspondente ao anno de 1922

Extensão das linhas em tráfego público:	
Tinha a Estrada, em 31 de dezembro de 1922, de linhas trafegadas—exclusive desvios—a extensão total de	1.770,678 kms.
dos quaes se achavam providos de um terceiro trilho, para a bitola de 1 ^m ,60.	14,066 ,,
A navegação fluvial se extendia sobre um percurso de	194 ,,
dos quaes 123 kms. no rio Piracicaba e 71 no rio Tieté.	

Resultado financeiro

O resultado financeiro do anno de 1922, comparado com o de 1921, consta do quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922	ANNO DE 1921	+ - } em 1922	
			+ } em 1922	- }
Receita	36.351:073\$143	36.858:582\$625		- 507:509\$482
Despesa	24.740:621\$289	24.332:995\$298		+ 407:625\$991
	11.610:451\$854	12.525:587\$327		- 915:135\$473
Saldo.	68,06	66,02		+ 2,04
Coeficiente de custeio				

Resultados financeiros

Despesa/gaço	ANNO DE 1919	Diferença % para o anno anterior	ANNO DE 1920	Diferença % para o anno anterior	ANNO DE 1921	Diferença % para o anno anterior	ANNO DE 1922	Diferença % para o anno anterior	Diferença % para o anno anterior de 1918
Receita .	24.845.003\$067	+ 12,95	34.201.875\$441	+ 37,66	36.858.582\$625	+ 7,77	36.351.073\$143	- 1,38	+ 65,26
Despesa .	20.027.313\$638	+ 28,87	21.853.113\$805	+ 9,12	24.332.995\$298	+ 11,35	24.740.621\$289	+ 1,68	+ 59,20
Saldo .	4.817.689\$429	+ 25,38	12.348.761\$636	+ 156,52	12.525.587\$327	+ 1,43	11.610.451\$854	- 7,31	+ 79,84

Resultados da receita geral

— 30 —

Designação	ANNO DE 1919	Diferença	ANNO DE 1920	Diferença % para o anno anterior	ANNO DE 1921	Diferença % para o anno anterior	ANNO DE 1922	Diferença % para o anno anterior	Diferença % para o anno anterior
		%							
Passageiros . . .	5.137.868\$580	+ 26,42	6.643.839\$030	+ 29,31	6.872.499\$920	+ 3,44	7.537.806\$730	+ 9,68	+ 85,47
Encomendas e bagagens . . .	1.625.986\$970	+ 28,43	1.995.289\$470	+ 22,72	1.917.681\$900	- 3,89	2.163.315\$460	+ 12,81	+ 70,86
Café	1.693.995\$140	- 49,72	3.606.140\$190	+ 112,88	5.032.843\$170	+ 39,56	3.920.607\$470	- 22,10	+ 16,38
Outras mercadorias	13.058.907\$773	+ 27,55	15.638.373\$680	+ 19,74	18.147.870\$925	+ 16,06	17.290.207\$928	- 4,73	+ 68,87
Animais em trens de passageiros . . .	83.102\$620	+ 3,98	120.634\$980	+ 45,16	112.956\$840	- 6,37	157.754\$840	+ 39,66	+ 97,35
Animais em trens de cargas	1.675.989\$740	+ 17,06	1.623.665\$780	+ 3,12	1.552.373\$310	- 4,39	1.903.562\$850	+ 22,62	+ 32,96
Telegrammas . . .	211.745\$860	+ 14,44	226.038\$665	+ 6,27	261.661\$985	+ 16,01	296.712\$558	+ 13,66	+ 60,36
Armazéns	130.414\$880	+ 32,94	130.031\$780	- 0,29	130.007\$240	- 0,02	144.145\$800	+ 10,88	+ 46,83
Rendas diversas	1.226.991\$504	- 2,92	4.220.878\$916	+ 244,00	2.831.287\$335	- 30,55	2.936.959\$807	+ 3,73	+ 132,41
Total	24.845.003\$067	+ 12,95	34.201.875\$441	+ 37,66	36.858.582\$625	+ 7,77	36.351.073\$143	- 1,38	+ 65,26

O quadro abaixo demonstra a Receita, Despesa e Saldo.

Annos	RECEITA	DESPESA	SALDO	Coefficientes
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	6.930:095\$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 »
1921	36.858:582\$625	24.332:995\$298	12.525:587\$327	66,02 »
1922	36.351:073\$143	24.740:621\$289	11.610:451\$854	68,06 »
Total	374.640:414\$891	227.881:899\$683	146.758:515\$208	60,83 %

Receita média nos 20 annos 18.732:020\$745

Despesa » » 20 » 11.394:094\$984

Saldo médio » 20 » 7.337:925\$761

Balancete da Receita e

Receita			
DESIGNAÇÃO	Importancias	TOTAL	% sobre a receita
Passageiros	7.537:806\$730		20,74
Encommendas e bagagens	2.163:315\$460		5,95
Café	3.920:607\$470		10,78
Outras mercadorias	17.290:207\$928		47,56
Animaes em trens de passageiros . . .	157:754\$840		0,43
Animaes » » » cargas	1.903:562\$850		5,24
Telegrams	296:712\$558		0,82
Armazenagens	144:145\$800		0,40
RENDAS DIVERSAS			
a saber:			
Comissão de arrecadação de imposto Estadual e Federal	138:925\$945		0,38
Aluguel de casas, botequins e de material rodante; annuncios, recibos, tarifas, ingressos, vendas de objectos abandonados e material velho; taxas de cargas e descargas, expediente e de a domicilio, etc.	2.519:207\$722	36.072:247\$303	6,93
OUTRAS RENDAS			
Vendas de trilhos, accessorios e outros materiaes		278.825\$840	0,77
Somma Rs.		36.351:073\$143	100,00

Despesa, no exercicio de 1922

Despesa			
DESIGNAÇÃO	Importancias	% sobre a despesa	
Administração	950:968\$890	3,84	
Trafego	5.119:334\$570	20,69	
Locomoção e Tracção	12.482:611\$892	50,45	
Linha	5.104:789\$022	20,63	
Linhos Telegraphicas	83.598\$768	0,34	
Navegação Fluvial	107.757\$792	0,44	
Despesas diversas	891:560\$355	3,61	
	Rs.	24.740:621\$289	
Saldo a favor da Receita		11.610:451\$854	
Somma Rs.		36.351:073\$143	100,00

Dados estatisticos

Os annexos 10 quadros sobre estatística geral dispensam exclarecimentos adicionaes. Estes quadros têm os seguintes titulos:

N. 1 — Demonstração do movimento da Estrada, durante os annos de 1921 e 1922.

N. 2 — Demonstração do movimento e renda das estações, durante o anno de 1922.

N. 3 — Quadro demonstrativo do café despachado pelas estações da Sorocabana, durante o anno de 1922.

N. 4 — Demonstração do movimento e renda da Secção Fluvial, no anno de 1922.

N. 5 — Demonstração do movimento do Ramal de Itararé, durante o anno de 1922.

N. 6 — Demonstração do movimento do Ramal de Tibagy, durante o anno de 1922.

N. 7 — Quadro comparativo da Receita e Despesa da Estrada, nos annos de 1918 a 1922.

N. 8 — Quadro do movimento de passageiros e mercadorias, nos annos de 1903 a 1922.

N. 9 — Comparação dos despachos de café, nos annos de 1917 e 1922.

N. 10 — Quadro comparativo do trafego mutuo com as outras Estradas, nos annos de 1918 a 1922.

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

1921

Demonstração do movimento da Estrada, durante os annos de 1921 e 1922

1922

Especificação	Quantidade	PERCURSO			RECEITA PRODUZIDA			Especificação	Quantidade	PERCURSO			RECEITA PRODUZIDA		
		Total kilometros	Médio kilometro	Toneladas- kilometro	TOTAL	Por unidade	Por unidade- kilometro			Total kilometros	Médio kilometro	Toneladas- kilometro	TOTAL	Por unidade	Por tonelada- kilometro
Passageiros em 1.ª classe:															
Serviço publico	463.775	48.475.604	104,5	3.393.292	2.964.467\$370	6.392	61,2	873,6							
Por conta do Governo Federal	5.184	910.513	175,6	63.736	44.002\$880	8.488	48,3	690,4							
Estadual	6.633	766.595	115,6	53.662	42.878\$830	6.464	55,9	799,1							
Passageiros em 2.ª classe:															
Serviço publico	1.684.700	101.080.676	60,0	7.075.647	3.701.659\$730	2.197	36,6	523,1							
Por conta do Governo Federal	5.157	1.289.494	250,0	90.265	30.022\$200	5.822	23,3	332,6							
Estadual	19.934	3.983.600	199,8	278.852	89.468\$910	4.488	22,5	320,8							
Total de passageiros	2.185.383	156.506.482	71,6	10.955.454	6.872.499\$920	3.145	43,9	627,3							
Bagagens e encomendas:															
Serviço publico	21.651.361	—	139,6	3.022.001	1.875.133\$430	86.606	—	620,5							
Por conta do Governo Federal	175.244	—	275,4	48.261	24.805\$820	141.550	—	514,0							
Estadual	121.182	—	252,7	30.618	17.742\$650	146.413	—	579,5							
Total de bagagens e encomendas	21.947.787	—	141,3	3.100.880	1.917.681\$900	87.375	—	618,4							
Animaes em trens de passageiros:															
Serviço publico	12.163	1.872.276	153,9	471.352	111.025\$140	9.128	59,3	235,6							
Por conta do Governo Federal	92	26.300	287,1	7.437	1.389\$900	15.218	52,8	186,9							
Estadual	70	9.973	142,5	2.382	541\$800	7.740	54,3	229,4							
Total de animaes em trens de passageiros	12.325	1.908.549	154,9	481.171	112.956\$840	9.165	59,2	234,8							
Animaes em trens de cargas															
Serviço publico:															
Vaccum	86.856	7.861.113	90,5	3.144.444	285.854\$600	3.291	36,4	90,9							
Cavallares	855	357.191	41,8	107.159	11.515\$000	13.467	32,2	134,7							
Carneiro, porcos, etc.	255.583	69.014.883	270,0	6.901.490	1.232.353\$410	4.826	17,9	178,7							
Por conta do Governo Federal:															
Vaccum	1.411	618.644	438,4	185.593	22.526\$400	15.965	36,4	121,4							
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—							
Carneiro, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—							
Por conta do Governo Estadual:															
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—							
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—							
Carneiros, porcos, etc.	18	8.208	456,6	821	123\$900	6.839	15,0	150,9							
Total de animaes em trens de cargas	344.723	77.860.039	225,8	10.339.507	1.552.373\$310	4.503	19,9	150,1							
Total de animaes	357.048	79.768.588	223,4	10.820.678	1.665.330\$150	4.664	20,9	153,9							
Mercadorias:															
Algodão em rama	Kilogrammas	18.028.123	—	219,1	3.948.970	892.477\$020	49.505	—	226,0						
" caroços		13.767.000	—	137,2	1.889.315	261.045\$140	18.962	—	188,2						
Arroz		21.383.463	—	187,1	4.000.324	282.119\$660	13.193	—	70,5						
Assucar		37.490.479	—	222,4	8.336.468	2.317.793\$700	61.824	—	278,0						
Bebidas		14.382.517	—	168,2	2.418.745	814.142\$050	56.606	—	336,6						
Caroço de algodão		29.837.206	—	236,5	7.057.983	389.119\$570	13.042	—	55,1						
Café		77.126.694	—	304,2	23.461.068	5.032.843\$170	65.254	—	214,5						
Cal e cimento		33.702.825	—	141,5	4.770.081	241.602\$930	7.169	—	50,6						
Couros		3.687.063	—	80,6	297.035	57.252\$440	15.527	—	199,5						
Feijão		9.784.114	—	199,9	1.954.922	136.845\$940	13.987	—	70,0						
Farinhas		19.473.474	—	259,9	5.061.804	347.077\$470	17.823	—	68,6						
Fumo		929.396	—	261,2	242.789	81.468\$800	87.657	—	335,6						
Fructas		3.855.244	—	128,7	496.447	25.760\$800	6.682	—	51,9						
Kerozene e Gazolina		4.862.416	—	268,3	1.304.680	474.482\$820	97.582	—	363,7						
Lenna		94.747.383	—	16,0	1.516.673	138.814\$460	1.465	—	91,5						
Milho		48.901.127	—	426,0	20.833.099	1.133.647\$470	23.182	—	54,4						
Madeiras		266.034.885	—	400,6	106.567.216	4.890.386\$280	18.383	—	45,9						
Outros cereaes		12.845.713	—	165,0	2.118.302	152.099\$670	11.840	—	71,8						
Sal		14.803.384	—	229,6	3.401.870	467.225\$620	31.541	—	187,3						
Tecidos do Paiz		11.551.297	—	186,9											

L. L. LIBRARY OF CONGRESS LIBRARY OF CONGRESS

1881 - 1891. 90. Autographs, manuscripts, &c., of various authors, &c.

1881

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Demonstração do movimento e renda das Estações da Sorocabana, durante o anno de 1922

Estações	PASSEIROS						Bagagens e Encomendas		Animais Em trens de passageiros		Mercadorias		Animais em trens de cargas		Tele-grammas	Arma-zenagens	Rendas Diversas e Eventuaes	Renda geral da Estrada	Estações					
	1.ª classe		2.ª classe		TOTAL		Kilogrammas	Renda	N.º	Renda	Kilogrammas	Renda	N.º	Renda										
	N.º	Renda	N.º	Renda	N.º	Renda																		
São Paulo	100.677	974.309\$130	298.048	682.601\$250	398.725	1.656.915\$580	6.171.539	1.037.438\$400	2.992	32.788\$370	109.321.542	6.291.009\$958	285	2:188\$600	94.944\$575	40.905\$150	2.271.089\$867	11.427.220\$800	São Paulo					
Barra Funda	117	254\$400	919	568\$550	1.036	822\$750	—	—	612	895\$400	374\$680	579.560\$090	85.985	59.428\$200	74.850\$700	29.891\$700	74.850\$700	745.453\$670	Barra Funda					
Domingos de Moraes	26	208\$800	419	848\$750	445	105\$550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100\$000	227\$600	Domingos de Moraes					
Presidente Altino	5.381	3.709\$050	19.207	10.138\$050	24.588	13.838\$400	87.452	1.276\$490	31	607\$400	63.022.521	88.729\$030	1.243	708\$000	1.171\$400	—	—	911\$000	107.295\$470	Presidente Altino				
Osasco	12.125	16.867\$050	53.688	42.363\$050	65.814	59.230\$200	638.364	11.593\$150	364	1.721\$830	10.148.155	42.417\$200	131.131	37.468\$900	1.310\$570	620\$300	2.948\$450	157.354\$650	Osasco					
Barueri	3.923	9.399\$100	108.781	13.707\$050	112.704	14.730\$050	184.390	4.753\$190	844	2.167\$940	8.946.293	12.016\$500	52	65\$700	772\$650	688\$900	1.172\$900	169.008\$830	Barueri					
Cotia	1.075	2.343\$050	20.173	26.346\$150	21.250	28.889\$400	69.751	3.895\$780	114	227\$830	29.723.974	44.960\$500	22	163\$500	698\$350	854\$000	80.444\$600	80.444\$600	Cotia					
São João	1.348	4.002\$850	17.570	23.083\$250	18.918	27.066\$200	143.581	2.923\$980	168	258\$100	8.834.076	19.883\$500	20	56\$000	532\$650	269\$900	2.663\$600	55.576\$630	São João					
Maynas	457	971\$8250	9.424	9.448\$850	9.881	10.419\$750	364.321	4.510\$390	36	121\$850	847.641	3.237\$800	—	—	265\$350	599\$900	324\$200	193.749\$440	Maynas					
Gabriel Piza	34	798\$550	543	922\$850	577	1.001\$800	—	—	—	—	—	—	—	—	100\$250	318\$000	188\$100	1.033\$950	Gabriel Piza					
São Roque	11.343	40.461\$160	46.115	67.633\$800	57.458	108\$95\$060	1.175.000	25.278\$840	219	603\$190	6.281.202	76.310\$950	11	30\$900	1.583\$340	1.285\$500	3.221\$1320	219.408\$600	São Roque					
Rangel Pestana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rangel Pestana					
Mayrink	12.266	13.836\$150	22.322	23.904\$770	34.588	37.740\$520	373.988	8.329\$630	72	194\$380	8.136.847	24.607\$530	23	25\$300	1.215\$950	53\$900	2.184\$100	74.351\$570	Mayrink					
Pantjo	390	694\$100	3.912	3.955\$800	4.302	4.469\$100	43.090	1.290\$780	29	54\$900	5.424.870	26.693\$000	—	—	150\$250	57\$000	245\$700	33.098\$430	Pantjo					
Rodoválio	582	1.297\$250	5.321	5.958\$250	5.903	7.255\$500	118.177	2.590\$720	67	98\$090	14.600.330	22.635\$900	17	42\$500	165\$580	397\$700	524\$600	33.342\$860	Rodoválio					
Pirapibú	120	181\$050	1.573	1.621\$600	1.693	1.802\$650	6.705	126\$970	6	102\$000	5.044.401	6.190\$900	—	—	78\$650	122\$000	86\$700	8.308\$070	Pirapibú					
Inháy	149	466\$8400	2.209	2.292\$800	2.358	2.758\$400	11.495	311\$200	31	133\$400	4.066.936	5.091\$500	—	—	868\$50	208\$000	102\$600	8.504\$850	Inháy					
Brigadeiro Tobias	575	1.070\$850	10.476	11.740\$700	11.051	12.811\$450	63.326	1.476\$590	45	193\$450	6.946.560	33.142\$840	112	160\$200	426\$500	803\$000	48.591\$890	48.591\$890	Brigadeiro Tobias					
Sorocaba	21.683	168.945\$850	56.965	203.407\$850	87.646	372.352\$850	1.963.846	85.251\$690	287	1.426\$150	45.289.445	531.875\$300	497	856\$500	6.040\$270	4.913\$000	26.078\$500	1.028.794\$600	Sorocaba					
Lopes de Oliveira	9	238\$050	472	47.870\$500	481	450\$100	—	—	5	150\$000	—	—	—	—	218\$000	183\$000	184\$000	569\$400	Lopes de Oliveira					
G. Octeber	327	684\$150	2.366	2.908\$800	2.693	3.593\$850	64.605	2.471\$890	43	230\$300	2.193.049	3.178\$700	—	—	137\$100	94\$600	227\$000	11.933\$440	G. Octeber					
Ipanema	458	1.390\$250	2.537	3.581\$250	2.995	4.971\$500	14.190	678\$280	38	50\$850	517.346	2.178\$600	—	—	230\$500	294\$000	146\$800	8.224\$900	Ipanema					
Coronel Mursa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Coronel Mursa					
Bacatéia	334	705\$950	4.355	7.555\$830	4.689	8.265\$250	59.323	1.710\$8050	80	37\$500	6.497.117	13.345\$000	30	21\$000	283\$550	106\$600	219\$100	23.988\$450	Bacatéia					
Santo Antonio	186	423\$100	3.961	3.901\$850	4.152	4.324\$650	22.787	5.955\$970	13	205\$000	3.442.284	2.377\$840	15	133\$500	325\$000	276\$000	7.777\$520	2.377\$520	Santo Antonio					
Boituva	5.427	29.340\$850	19.697	35.735\$270	25.024	65.735\$150	155.885	7.374\$830	92	539\$800	1.422.538	15.775\$850	73	46\$500	2.275\$400	339\$400	6.529\$900	97.953\$160	Boituva					
Anisio de Moraes	382	1.466\$850	3.394	3.803\$100	3.776	5.269\$800	24.007	1.235\$800	27	169\$400	7.049.409	13.014\$870	35	928\$200	198\$850	190\$800	20.153\$820	Anisio de Moraes						
Cerquilho	3.626	13.575\$810	14.787	21.915\$840	18.413	35.575\$800	202.871	8.972\$8090	116	1.020\$900	1.963.450													

ESTRADA DE FERRO SOROCABA/NA

29 de 1955

Desenvolvimento do solo e tende a intensificar a erosão

Estradas

Assentado

Assentado

Estradas

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Demonstração do café despachado pelas estações da Sorocabana, durante o anno de 1922

Estações	Janeiro	Fevereiro	Março	Abrial	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total	Renda	Estações	
	Kilogrammas															
São Paulo	21.848	34.098	49.051	36.098	47.444	74.446	82.711	58.280	20.265	26.951	10.614	9.275	471.081	15.400\$100	São Paulo	
Barra Funda	—	—	—	—	—	—	—	240	—	—	1.768	—	2.008	47\$900	Barra Funda	
Domingos de Moraes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Domingos de Moraes	
Presidente Altino	—	—	—	—	—	—	—	18.150	91.552	—	—	6.000	115.702	393\$600	Presidente Altino	
Osasco	—	—	120	50	—	168	—	—	179	—	—	6.059	6.059	21\$900	Osasco	
Banheiros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	270	617	2878	2\$000	Banheiros	
Cotia	60	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	180	3\$500	Cotia
São João	—	—	—	—	—	—	—	135	—	645	—	—	780	58700	São João	
Maylasky	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	15	\$200	Maylasky	
Gabriel Piza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gabriel Piza	
São Roque	—	—	330	540	—	176	120	66	720	—	—	870	480	3.302	26\$100	São Roque
Rangel Pestana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rangel Pestana
Mayrink	70	—	—	720	1.200	—	—	—	—	207	—	—	—	2.197	8\$230	Mayrink
Pantojo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Pantojo
Rodovalho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rodovalho
Piragibá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Piragibá
Inhayba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Inhayba
Brigadeiro Tobias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Brigadeiro Tobias
Sorocaba	8.013	12.120	15	3.060	—	3.010	4.980	5.498	195	837	1.304	1.620	40.652	1.044\$290	Sorocaba	
Lopes de Oliveira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lopes de Oliveira
G. Oetterer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28.102	3.721	1.921	33.744	444\$100	G. Oetterer	
Ipanema	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ipanema
Coronel Murta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Coronel Murta
Bacatava	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bacatava
Santo Antonio	—	—	—	—	—	—	—	56	—	59	—	—	115	\$400	Santo Antonio	
Boituva	126	120	120	105	360	60	771	19.782	302	840	720	23.306	139\$600	Boituva		
Anísio de Moraes	17.082	16.516	1.024	635	22	39	66.737	39.860	47.355	32.940	26.149	248.359	7.642\$510	Anísio de Moraes		
Cerquilho	51.619	79.493	49.566	17.350	4.886	285	4.414	162.755	76.429	83.725	119.845	78.102	728.469	27.705\$300	Cerquilho	
Juré-Mirim	150	1.078	723	243	2.820	—	3.449	58.432	110.099	55.888	26.889	28.371	283.142	8.206\$700	Juré-Mirim	
Laranjal	38.326	6.589	3.631	8.475	7.743	28.359	13.948	302.739	298.551	162.985	132.595	250.166	1.254.097	49.531\$200	Laranjal	
Maristela	—	182	—	—	—	51	2.423	68.609	24.315	29.029	19.105	13.859	157.573	6.699\$000	Maristela	
Pereiras	—	—	—	—	—	—	—	30.793	11.867	8.339	—	4.585	55.584	1.378\$800	Pereiras	
Conchas	14.277	2.834	61	1.360	105	48	3.484	22.147	57.589	104.164	30.904	47.780	284.753	9.467\$810	Conchas	
Luiz Gama	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Luiz Gama
Salgado	—	—	—	—	—	—	—	19.650	20.202	4.225	—	494	44.661	399\$400	Salgado	
Pyramboa	12.055	—	6.235	2.578	240	112	56	23.337	35.958	49.695	99.360	109.104	338.730	14.207\$770	Pyramboa	
Remedios	8.962	100	—	—	—	154	—	31.417	1.020	31.849	19.560	6.460	99.522	5.440\$610	Remedios	
Alambari	—	—	—	—	—	—	—	—	1.016	—	—	—	1.016	6\$400	Alambari	
Oity	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Oity
Victoria	37.269	1.250	76	2.333	900	16	104.256	53.530	8.369	28.156	28.688	28.355	293.198	16.248\$220	Victoria	
Botucatu	332.686	229.177	243.837	211.006	99.787	51.673	142.171	509.663	498.099	416.192	854.929	699.320	4.288.520	252.202\$000	Botucatu	
Rubião Junior	2.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.768\$920	Rubião Junior	
Toledo	59.088	30.268	22.641	44.572	3.552	909	5.922	116.313	214.223	119.484	327.358	20.498	964.808	54.282\$250	Toledo	
Egalidade	29.214	34.167	24.148	25.318	541	—	29.075	53.005	139.282	68.427	100.404	25.806	529.387	30.184\$400	Egalidade	
São Manoel	425.768	449.202	484.590	494.124	228.066	15.298	242.938	917.491	294.006	383.690	359.735	614.692	4.909.510	316.586\$330	São Manoel	
Rodrigues Alves	306.071	312.352	404.470	547.645	155.654	166.337	212.005	410.945	326.790	9.094	145.061	200.570	3.196.944	228.352\$370	Rodrigues Alves	
Ignacio Pupo	473	117.600	112.546	89.490	228.765	213.375	77.629	94.170	42.869	98.079	56.409	27.440	1.158.845	75.539\$310	Ignacio Pupo	
Paranhos	118.582	99.501	67.556	33.240	15.743	—	18.235	96.221	78.079	74.105	146.096	88.082	835.440	59.922\$760	Paranhos	
Alfredo Guedes	3.868	47.819	9.354	33.730	1.760	48	52.583	86.676	134.810	141.201	90.454	39.026	641.329			

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro n. 4

Demonstração do movimento da Secção Fluvial, durante o anno de 1922

Meses.	Importação			Exportação						TRAFEGO PROPRIO		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 . .	53.418	1.323\$700	297\$000	311.552	26.231\$100	1.931\$700	159.321	2.262\$400	488\$900	131.036	170\$400	2.888\$000	29.817\$200	32.705\$200			
Fevereiro . .	52.276	2.093\$600	383\$400	24.144	2.031\$500	150\$300	180.954	2.546\$100	512\$400	272.381	566\$800	1.612\$900	6.671\$200	8.284\$100			
Março . .	104.574	4.477\$100	619\$200	7.976	671\$000	49\$500	97.457	1.420\$700	261\$400	281.196	538\$300	1.468\$400	6.568\$800	8.037\$200			
Abril . .	57.797	1.899\$100	410\$800	44.660	2.670\$300	277\$700	224.702	5.900\$800	828\$000	106.936	246\$500	1.763\$000	10.470\$200	12.233\$200			
Maio . .	56.896	1.751\$000	371\$700	1.575	79\$500	9\$800	165.449	2.401\$200	532\$500	122.612	338\$900	1.252\$900	4.231\$700	5.484\$600			
Junho . .	66.439	2.345\$700	596\$100	—	—	—	386.181	7.482\$700	1.478\$500	103.403	414\$900	2.489\$500	9.328\$400	12.317\$900			
Julho . .	108.295	3.006\$700	931\$300	101.278	7.136\$500	628\$000	221.344	3.469\$000	699\$300	227.410	779\$600	3.038\$200	13.612\$200	16.650\$400			
Agosto . .	64.120	3.912\$500	496\$700	537.092	37.930\$900	3.507\$400	300.254	5.067\$900	747\$900	102.463	133\$000	4.885\$000	46.911\$300	51.796\$300			
Setembro . .	94.331	2.870\$700	475\$700	474.086	33.384\$400	2.966\$200	154.526	2.094\$800	448\$400	74.445	162\$800	4.053\$100	38.349\$900	42.403\$000			
Outubro . .	120.197	6.501\$500	792\$100	682.058	48.262\$600	4.420\$300	137.030	2.050\$400	385\$700	107.506	261\$400	5.859\$500	56.814\$500	62.674\$000			
Novembro . .	125.076	2.450\$400	428\$200	397.094	28.087\$400	4.048\$900	166.142	2.929\$700	428\$700	82.100	188\$000	5.093\$800	33.467\$500	38.561\$300			
Dezembro . .	109.680	3.355\$000	516\$800	660.428	46.541\$100	4.200\$700	184.168	2.752\$500	518\$000	106.985	225\$100	5.460\$600	52.648\$600	58.109\$200			
Total . .	1.013.099	35.987\$000	6.319\$000	3.241.943	233.026\$300	22.190\$500	2.377.528	40.378\$200	7.329\$700	1.718.473	4.025\$700	39.864\$900	309.391\$500	349.256\$400			

Comparação do movimento e renda da Secção Fluvial, dos annos de 1903 a 1922

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\$800	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\$800	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\$550	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	
1921	479.507	4.470.456	2.851.710	2.600.803	43.920\$900	443.532\$600	487.453\$500	
1922	1.013.099	3.241.943	2.377.528	1.718.473	39.864\$900	309.391\$500	349.256\$400	

Comparação da renda da Secção Fluvial, dos annos de 1918 a 1922

Meses	1918	1919	1920	1921	1922
Janeiro . .	3.860\$820	4.525\$050	4.341\$330	1.889\$800	2.888\$000
Fevereiro . .	3.340\$010	8.501\$370	2.980\$000	2.353\$300	1.612\$900
Março . .	3.200\$720	3.061\$200	4.273\$500	2.267\$200	1.468\$400
Abri . .	2.701\$060	2.502\$950	2.967\$230	2.285\$100	1.763\$000
Maio . .	1.493\$710	3.413\$710	3.446\$120	1.840\$500	1.252\$900
Junho . .	1.268\$460	2.432\$170	5.072\$740	3.047\$300	2.489\$500
Julho . .	4.795\$330	7.004\$400	1.274\$200	5.092\$900	3.038\$200
Agosto . .	12.859\$470	7.424\$690	2.628\$900	7.864\$400	4.885\$000
Setembro . .	10.810\$570	6.033\$360	2.325\$500	6.586\$700	4.053\$100
Outubro . .	5.248\$280	4.811\$280	3.475\$000	5.080\$600	5.859\$500
Novembro . .	8.408\$400	4.458\$530	3.258\$200	4.060\$100	5.093\$800
Dezembro . .	5.145\$310	3.039\$460	2.416\$100	1.553\$000	5.460\$600
Total . .	63.132\$140	57.208\$170	38.458\$820	43.920\$900	39.864\$900

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro n.º 5

Demonstração do movimento do Ramal de Itararé, durante o anno de 1922

Especificação	QUANTI-DADE	PERCURSO		Toneladas-kilometro	RECEITA PRODUZIDA			
		Total kilometros	Médio kilometro		TOTAL	Por unidade	Por unidade kilometro	Por tonelada kilometro
Passageiros em 1.ª classe:								
Serviço publico	51.141	6.533.451	127,8	457.341	382.621\$110	7.482	58,6	836,6
Por conta do Governo Federal	2.041	409.748	200,8	28.682	17.263\$030	8.458	42,1	601,9
" " " Estadual	2.359	201.834	85,6	14.128	10.289\$430	4.362	51,0	728,3
Passageiros em 2.ª classe:								
Serviço publico	106.944	7.354.476	68,8	514.814	294.374\$030	2.753	40,0	571,8
Por conta do Governo Federal	2.479	411.248	165,9	28.787	9.531\$900	3.845	23,2	331,1
" " " Estadual	2.272	283.403	124,7	19.888	6.508\$040	2.865	23,0	328,1
Total de passageiros	167.236	15.194.160	90,9	1.063.590	720.587\$540	4.309	47,4	677,5
Bagagens e encommendas:								
Serviço publico Kilogs.	2.628.719	—	157,0	412.806	271.091\$320	103.127	—	656,7
Por conta do Governo Federal	340.000	—	226,7	77.066	35.712\$220	105.036	—	463,4
" " " Estadual	23.233	—	169,8	3.945	1.961\$780	84.439	—	497,3
Total de bagagens e encommendas	2.991.952	—	165,0	493.817	308.765\$320	103.199	—	625,3
Animaes em trens de passageiros:								
Serviço publico	1.499	151.263	100,9	31.352	7.877\$580	5.255	52,1	251,3
Por conta do Governo Federal	329	73.177	222,4	21.687	3.003\$430	9.129	41,0	138,5
" " " Estadual	14	2.612	186,6	736	162\$340	11.596	62,2	220,6
Total de animaes em trens de passageiros.	1.842	227.052	123,3	53.775	11.043\$350	5.992	48,6	205,4
Animaes em trens de cargas								
Serviço publico:								
Vaccum	2.411	444.453	184,3	177.781	13.939\$350	5.782	31,4	78,4
Cavallares	426	93.563	219,6	28.068	2.681\$150	6.294	28,7	95,5
Carneiros, porcos, etc.	130.905	28.714.571	219,4	2.871.457	510.765\$000	3.902	17,8	177,9
Por conta do Governo Federal:								
Vaccum	679	170.429	251,0	67.719	3.027\$820	4.459	17,8	44,7
Cavallares	1.790	448.290	250,4	134.487	10.719\$090	5.988	23,9	78,6
Carneiros, porcos, etc.	150	37.650	251,0	3.765	94\$120	627	2,5	25,0
Por conta do Governo Estadual:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—
Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Total de animaes em trens de cargas	136.361	29.908.956	219,3	3.283.277	541.226\$530	3.969	18,0	164,8
Total geral de animaes	188.203	30.136.008	218,1	5.337.052	552.269\$880	3.996	18,3	103,5
Mercadorias:								
Algodão Kilogs.	4.240.621	—	88,6	375.707	73.124\$620	1.724	—	194,6
Assucar	4.523.625	—	110,8	501.056	140.884\$900	3.114	—	281,2
Arroz	1.746.617	—	133,6	233.328	16.833\$160	964	—	72,1
Aguardente	634.578	—	87,6	55.592	16.104\$660	2.538	—	289,7
Batatas	1.816.673	—	240,4	436.809	24.963\$100	1.374	—	57,1
Café	1.069.844	—	150,3	160.794	27.462\$770	2.567	—	170,8
Couros	592.520	—	234,4	138.878	19.793\$580	3.341	—	142,5
Feijão	1.420.781	—	184,0	261.393	15.028\$770	1.058	—	57,5
Fumo	160.824	—	115,8	18.586	5.670\$610	3.526	—	305,9
Milho	1.981.044	—	198,6	393.524	24.194\$250	1.221	—	61,5
Sal	2.142.406	—	137,6	294.838	33.436\$190	1.561	—	113,4
Tecidos nacionaes	1.610.678	—	223,9	360.688	107.603\$760	1.681	—	298,3
Xarque	132.007	—	235,6	31.097	2.237\$480	1.695	—	72,0
Diversos	161.697.649	—	234,3	37.886.490	1.952.495\$140	1.207	—	51,5
Transportes por conta do Governo Federal	4.068.263	—	239,6	974.766	119.722\$740	2.943	—	122,8
Transportes por conta do Governo Estadual	34.484	—	124,3	4.288	1.377\$930	3.996	—	321,3
Total de mercadorias	187.872.614	—	224,2	42.127.784	2.580.933\$660	1.374	—	61,3
Telegrammas:								
Em serviço publico — "Palavras" 342.368	25.139	—	—	—	17.978\$370	715	—	—
Rendas diversas:								
Armazenagens	—	—	—	—	5.808\$600	—	—	—
Diversas e Eventuaes	—	—	—	—	214.518\$144	—	—	—
Total de rendas diversas	—	—	—	—	238.305\$114	—	—	—
Recapitulação:								
Passageiros Quantidade.	167.236	15.194.160	90,9	1.063.590	720.587\$540	4.309	47,4	677,5
Bagagens e encommendas Kilogrammas	2.991.952	—	165,0	493.817	308.765\$320	103.199	—	625,3
Animaes em trens de passageiros Quantidade.	1.842	227.052	123,3	53.775	11.043\$350	5.992	48,6	205,4
Mercadorias cargas Kilogrammas	136.361	29.908.956	219,3	3.283.277	541.226\$530	3.969	18,0	164,8
Telegrammas Quantidade.	25.139	—	—	—	17.978\$370	715	—	—
Rendas diversas	—	—	—	—	—	—	—	—
Total geral	—	—	—	47.022.243	4.400.861\$514	—	—	—
Material transportado por conta da Estrada. Kilogrammas	23.015.904	—	91,2	2.100.184	—	—	—	—
Receita total do Ramal de Itararé	—	—	—	—	4.400.861\$514	—	—	—

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 e carneiros, porcos, etc. 100 kilogrammas.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro n.º 6

Demonstração do movimento do Ramal de Tibagy, durante o anno de 1922

Especificação	QUANTI-DADES	PERCURSO		Toneladas-kilometro	RECEITA PRODUZIDA			
		Total kilometros	Médio kilo- metro		TÓTAL	Por unidade	Por unidade- kilometro	Por tonelada- kilometro
Passageiros em 1.ª classe:								
Serviço público	105.195	11.005.802	104,6	770.407	641:204\$750	6.095	58,3	832,3
Por conta do Governo Federal	406	57.833	142,4	4.048	2:507\$050	6.175	43,3	619,3
" " " Estadual	2.913	296.171	101,7	20.731	16:418\$870	5.636	55,4	792,0
Passageiros em 2.ª classe:								
Serviço público	375.166	27.983.392	74,6	1.958.838	1.037:846\$610	2.766	37,1	529,8
Por conta do Governo Federal	965	188.468	195,3	13.192	3:777\$010	3.914	20,0	286,3
" " " Estadual	8.602	1.376.765	160,1	96.374	25:362\$480	2.948	29,4	263,2
Total de passageiros	493.247	40.908.431	82,9	2.863.590	1.727:116\$770	3.502	42,2	603,1
Bagagens e encommendas:								
Serviço público Kilogs.	3.951.758	—	126,2	498.658	323:506\$150	59.483	—	648,8
Por conta do Governo Federal "	66.691	—	192,3	12.826	2:312\$240	34.671	—	180,3
" " " Estadual "	57.454	—	250,1	14.371	4:872\$690	84.810	—	339,1
Total de bagagens e encommendas "	4.075.903	—	129,0	525.855	330:691\$080	32.648	—	629,2
Animaes em trens de passageiros:								
Serviço público	4.632	760.948	164,3	192.180	44:053\$230	9.511	57,9	229,2
Por conta do Governo Federal	15	4.372	291,5	1.701	247\$320	16.488	56,6	145,4
" " " Estadual	10	2.735	273,5	763	165\$650	16.565	60,6	217,1
Total de animaes em trens de passageiros	4.657	768.055	164,9	194.644	44:466\$200	9.548	57,9	228,4
Animaes em trens de cargas:								
Serviço público:								
Vaccum	8.809	4.262.942	483,9	1.705.177	96:705\$170	10.978	22,7	56,7
Cavallares	383	52.154	136,2	15.646	1:730\$860	4.518	33,2	110,6
Carneiros, porcos, etc.	61.014	11.286.801	185,0	1.128.680	202:290\$220	3.315	17,9	179,2
Por conta do Governo Federal:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—
Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Por conta do Governo Estadual:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—
Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Total de animaes em trens de cargas	70.206	15.601.897	222,2	2.849.503	300:725\$750	4.283	19,3	105,5
Total geral de animaes	74.863	16.369.952	218,7	3.044.147	345:191\$950	4.611	21,1	113,4
Mercadorias:								
Algodão Kilogs.	3.011.499	—	127,5	348.004	59.024\$630	19.600	—	169,6
Assucar	6.015.945	—	180,4	1.085.043	268.322\$460	44.602	—	247,3
Arroz	6.123.019	—	188,9	1.158.250	68.165\$470	11.133	—	58,9
Aguardente	626.708	—	211,5	132.568	40.636\$620	64.841	—	306,5
Batatas	1.340.206	—	308,9	414.043	21:105\$750	15.748	—	51,0
Café	20.573.492	—	138,4	2.744.673	493.876\$600	24.005	—	179,9
Couros	225.060	—	218,8	49.252	11.309\$560	50.251	—	229,6
Feijão	3.716.032	—	211,4	783.547	43.999\$320	11.840	—	55,5
Fumo	218.090	—	180,0	39.266	11.428\$630	52.403	—	291,1
Milho	21.295.671	—	227,0	4.883.340	243.262\$330	11.423	—	50,3
Sal	3.852.225	—	215,3	829.380	85.601\$750	22.221	—	103,2
Tecidos nacionaes	865.498	—	178,8	154.319	42.820\$870	49.475	—	277,5
Xarque	161.238	—	263,0	42.404	2.230\$150	13.831	—	52,6
Diversas	153.239.940	—	249,8	38.281.346	1.976.589\$980	12.898	—	51,6
Transportes por conta do Governo Federal	366.629	—	215,5	79.013	3.914\$420	10.677	—	49,5
Transportes por conta do Governo Estadual	54.871	—	281,6	15.453	3.939\$290	71.792	—	254,9
Total de mercadorias	221.686.123	—	230,0	50.989.901	3.376.227\$830	15.230	—	66,2
Telegrammas:								
Em serviço publico — "Palavras" 1.562.837	114.002	—	—	—	80.376\$100	705	—	—
Rendas diversas:								
Armazenagens	—	—	—	—	25.225\$250	—	—	—
Diversas e Eventuais	—	—	—	—	373.113\$982	—	—	—
Total de rendas diversas	—	—	—	—	478.715\$332	—	—	—
Recapitulação:								
Passageiros Quantidade	493.247	40.908.431	82,9	2.863.590	1.727.116\$770	3.502	42,2	603,1
Bagagens e encommendas Kilogrammas	4.075.903	—	129,0	525.855	330.691\$080	32.648	—	629,2
Animaes em trens de passageiros Quantidade	4.657	768.055	164,9	194.644	44.466\$200	9.548	57,9	228,4
" " " " " cargas	70.206	15.601.897	222,2	2.849.503	300.725\$750	4.283	19,3	105,5
Mercadorias Kilogrammas	221.686.123	—	—	50.989.901	3.376.227\$830	15.230	—	66,2
Telegrammas Quantidade	114.002	—	—	—	80.376\$100	705	—	—
Rendas diversas	—	—	—	—	398.339\$232	—	—	—
Total geral	—	—	—	57.423.493	6.257.942\$962	—	—	—
Material transportado por conta da Estrada Kilogrammas	87.014.642	—	101,2	8.808.766	—	—	—	—
Receita total do Ramal de Tibagy	—	—	—	—	6.257.942\$962	—	—	—

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

ESTUDY OF THE EBBING TIDE

5281 - 26 DECEMBER 1945 - PREPARED FOR THE DIRECTOR OF THE NATIONAL BUREAU OF STANDARDS

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro comparativo da receita e despesa da Estrada, nos annos de 1918 a 1922

1918				1919				1920						
RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a receita	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a receita	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a receita			
Passageiros	4.064.057\$970	18,48	Administração geral	1.107.093\$720	5,03	7,12		Passageiros	5.137.868\$580	20,68	Administrado geral	1.247.208\$381	5,02	6,23
Encomendas e bagagens	1.266.097\$820	5,76	Trafego	3.447.590\$688	15,67	24,05		Encomendas e bagagens	2.625.986\$970	6,54	Trafego	4.612.046\$273	18,56	23,03
Café	3.366.795\$100	15,32	Locomoção	7.157.048\$759	32,54	46,05		Animais em trens de passageiros	83.102\$620	0,33	Locomoção	9.718.739\$831	39,12	49,54
Outras mercadorias	10.238.617\$357	46,55	Linha	3.828.401\$039	17,41	24,64		Café	1.675.989\$740	6,74	Linha	4.449.319\$153	17,91	22,20
Animais em trens de passageiros	79.934\$900	0,36						Animais em trens de passageiros	1.693.995\$140	6,82				
Animais em trens de cargas	1.431.705\$330	6,51						Café	13.058.907\$773	52,56				
Telegrammas	186.030\$544	0,84						Outras mercadorias	211.745\$860	0,85				
Armazéns	98.173\$320	0,45						Telegrammas	130.414\$880	0,53				
Diversas	1.221.150\$025	5,54						Armazéns	1.226.991\$504	4,95				
Total	21.953.562\$266	99,81						Diversas						
Eventuais	42.570\$427	0,19	Total	15.540.170\$206	—	—		Total	20.027.313\$638	—				
Total geral	21.996.132\$693	100,00	Saldo	6.455.962\$487	29,35	—		Saldo	4.817.689\$429	19,39	—			
Total Rs.	21.996.132\$693	100,00	Total Rs.	24.845.003\$067	100,00			Total Rs.	24.845.003\$067	100,00				

1921				1922										
RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a despesa	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a despesa							
Passageiros	6.872.499\$920	18,65	Administração geral	908.849\$857	2,47	3,74		Passageiros	7.587.806\$730	20,74	Administrado geral	950.968\$890	2,62	3,84
Encomendas e bagagens	1.917.681\$900	5,20	Trafego	4.910.435\$042	13,32	20,18		Encomendas e bagagens	2.163.315\$460	5,95	Trafego	5.119.334\$570	14,08	20,69
Animais em trens de passageiros	11.295\$600	0,31	Locomoção	12.282.157\$848	33,33	50,48		Animais em trens de passageiros	157.745\$840	0,49	Locomoção e Tracção	12.482.611\$892	34,34	50,45
Café	1.552.378\$310	4,21	Linha	5.153.525\$805	13,93	21,18		Café	1.903.562\$850	5,24	Linha	5.104.789\$222	14,04	20,63
Café	5.028.843\$170	13,65	Linhas Telegraphicas	78.782.559\$10	0,21	0,32		Café	3.920.607\$470	10,78	Linhas Telegraphicas	83.598\$768	0,28	0,34
Outras mercadorias	26.106\$1985	0,71	Telegrammas	17.290.201\$824	47,56			Outras mercadorias	296.712\$858	0,82	Telegrammas	225.028\$665	45,72	Navegação Fluvial
Armazéns	130.007\$240	0,35	Armazéns	144.145\$800	0,40			Armazéns	130.031\$730	0,38	Despesas Diversas	681.158\$557	2,00	3,12
Diversas	1.994.028\$76	5,41	Diversas	2.658.133\$667	7,31			Diversas						
Total	36.021.323\$866	97,73	Total	36.072.247\$303	99,23			Total	36.072.247\$303	99,23	Total	24.740.621\$289	—	
Eventuais	837.258\$759	2,27	Eventuais	278.825\$840	0,77			Eventuais	11.610.451\$854	31,94				
Total geral	36.858.582\$625	100,00	Total Rs.	36.858.582\$625	100,00			Total Rs.	36.351.073\$143	100,00				

Estatística económica da Estrada, nos annos de 1918 a 1922

DISCRIMINAÇÃO												1918	1919	1920	1921	1922
1	Extensão total em tráfego	1.615.230	2	1.670.047	1.707.304	3	1.737.716	4	1.770.678	5	1					
2	Número de passageiros embarcados	1.485.979	3	1.832.711	2.003.170	4	2.185.383	5	2.482.243	6	2					
3	Kilometro	102.436.868	4	126.251.432	149.900.045	5	156.506.482	6	173.425.647	7	3					
4	Percorso médio de um passageiro	68,9	5	65,9	74,8	6	71,6	7	70,0	8	4					
5	Número de animais embarcados	20.521	6	14.751	15.959	7	12.325	8	18.218	9	5					
6	Kilometro	2.016.044	7	2.143.173	2.347.404	8	1.905.549	9	2.748.177	10	6					
7	Percorso médio de um animal	98,2	8	145,2	147,1	9	154,9	10	176,8	11	7					
8	Número de toneladas de encomendas e bagagens	18.222	10	21.973	21.482	11	21.948	12	24.963	13	8					
9	Kilometro	2.514.344	13	3.096.664	3.208.155	14	3.100.880	15	3.699.345	16	9					
10	Número de toneladas de mercadorias embarcadas	138,0	16	140,9	149,3	17	141,3	18	145,8	19	10					
11	Kilometro	800.865	19	882.155	999.090	20	998.100	21	994.839	22	11					
12	Número de toneladas de mercadorias	171.837.946	23	199.328.183	219.94.760	24	240.207.404	25	249.135.309	26	12					
13	Percorso médio de uma tonelada de mercadorias	214,6	25	292,0	320,2	26	241,9	27	250,4	28	13					
14	Número de animais embarcados	461.463	28	536.330	435.029	29	344.723	30	470.410	31	14					
15	Kilometro	89.004.851	31													

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro do movimento de tráfego de passageiros e mercadorias, nos annos de 1903 a 1922

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			RENTA			TONELADAS			RENTA			NUMERO			RENTA			TONELADAS			RENTA							
	Numero	Renda	Peso em toneladas	Renda	Numero	Renda	Numero	Renda	Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903	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	%	%	%	%	%	3,67	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%			
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	—	22,75	—	23,31	—	23,31	—	23,31	—	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	—	3,35	—	2,13	—	7,31	4,08	—	27,76	—	0,93	22,34	—	22,34	—	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	—	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	—	57,69	—		
1908	839.076	1.758.292\$325	7.135	390.530\$670	6.211	26.405\$970	106.531	100.751\$550	7,38	—	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	—	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	—	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	—	117,94	—		
1911	1.178.998	2.842.445\$110	10.423	686.405\$750	9.607	41.880\$460	137.558	142.002\$065	18,60	—	130,24	24,01	—	129,23	24,75	—	86,46	39,60	—	166,26	11,92	—	82,19	20,16	—	139,54	6,20	—	101,26	10,32	—	140,44	—	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	—	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	—	145,41	—					
1914	1.387.869	3.393.061\$432	13.423	844.247\$910	10.444	51.645\$830	157.484	130.397\$190	—	—	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	—	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	—	119,94	—
1916	1.311.859	3.419.511\$675	14.247	909.649\$786	14.220	63.343\$350	184.584	152.650\$993	5,63	—	155,87	8,56	—	175,76	4,04	—	154,88	6,50	—	165,54	6,58	—	169,68	27,21	—	262,30	17,23	—	170,06	17,52	—	158,47	—	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	—	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	—	257,60	26,42	—	314,34	20,59	—	293,0																				

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro comparativo do Trafego Mutuo com as outras Estradas, nos annos de 1918 a 1922

DISCRIMINAÇÃO	1918								1919								1920								1921								DISCRIMINAÇÃO	
	DESPACHADO				RECEBIDO				DESPACHADO				RECEBIDO				DESPACHADO				RECEBIDO				DESPACHADO									DISCRIMINAÇÃO
	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	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	11.673	47.899\$250	10.028	44.570\$770	15.461	65.992\$050	10.702	58.726\$750	18.025	47.186\$920	11.818	62.914\$270	11.445	91.539\$250	18.461	60.970\$140	17.998	105.413\$950	11.258	51.936\$150	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	S. Paulo Railway							
	Encomendas	675.874	32.826\$860	450.770	37.927\$490	814.473	28.477\$040	643.673	57.401\$430	985.349	41.396\$990	720.279	87.397\$550	1.099.172	59.529\$600	723.786	76.542\$560	1.120.067	51.964\$970	713.998	80.942\$850	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	S. Paulo Railway							
	Telegrammas	4.591	3.293\$300	7.795	5.607\$800	4.357	3.172\$830	7.470	5.401\$200	4.676	3.461\$350	8.106	5.815\$500	5.852	4.438\$800	9.482	7.165\$400	5.649	4.410\$150	10.363	7.486\$950	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	S. Paulo Railway							
	Animais	57.979	33.153\$290	952	6.454\$780	92.601	8.845\$020	1.045	5.084\$060	67.178	63.036\$220	1.570	12.134\$390	64.507	156.689\$550	1.403	2.689\$250	88.240	101.089\$110	841	4.817\$830	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	S. Paulo Railway							
	Café	54.144.436	2.657.559\$310	98.074	5.375\$100	27.647.326	1.289.057\$430	48.867	1.293.959\$00	51.014.721	2.980.403\$860	57.855	2.556\$100	56.527.908	3.962.782\$340	10.220	4.433\$400	50.312.951	3.328.501\$440	63.334	2.455\$200	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	S. Paulo Railway							
	Outras mercadorias	144.069.605	750.819\$460	65.452.611	1.498.222\$400	159.517.010	1.825.048\$510	81.878.816	746.423\$640	142.099.495	58.706.934	87.092.860	143.188.827	3.510.185\$790	63.452.158	1.458.346\$460	122.157.061	2.712.541\$480	43.109.386	1.332.576\$790	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	S. Paulo Railway								
	Total	—	3.525.557\$470	—	1.597.757\$840	—	3.300.392\$880	—	869.413\$980	—	5.714.017\$000	—	1.041.800\$700	—	7.780.165\$520	—	1.606.178\$490	—	6.303.921\$100	—	1.480.195\$770	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	S. Paulo Railway							
Paulista	Passageiros	344	1.313\$200	271	1.751\$540	327	1.766\$940	194	1.883\$490	84	1.222\$450	195	1.222\$450	140	898\$500	71	356\$800	43	172\$390	138	327\$140	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Paulista							
	Encomendas	63.471	6.260\$720	106.988	12.021\$660	72.784	8.240\$280	127.310	14.131\$510	85.444	10.633\$300	125.834	18.938\$430	97.449	9.632\$560	216.205	18.844\$610	86.218	10.714\$500	132.249	20.910\$610	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Paulista							
	Telegrammas	3.431	2.412\$710	3.942	2.944\$430	3.997	2.843\$750	4.372	3.367\$700	4.063	2.936\$550	4.510	3.087\$550	4.547	3.257\$320	4.894	3.697\$620	4.711	3.465\$220	4.948	3.678\$550	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Paulista							
	Animais	3.887	3.943\$560	88.453	73.297\$660	2.856	7.018\$090	91.438	66.188\$170	295	3.631\$360	73.262	6.401\$390	51.018	1.811\$600	62.622	1.147\$300	66.655	7.073\$080	10.310	1.647\$300	Animais	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Paulista							
	Café	8.804	18.838\$900	61.503	62.1\$300	29.915	19.658	601\$680	105.427	1.681\$800	26.255	695\$900	15.552	246\$340	27.389	875\$900	13.310	684\$400	14.310	1.647\$300	8.648\$900	1.647\$300	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Paulista						
	Outras mercadorias	3.537.506	14.336\$640	18.339.521	38.391\$600	4.302.309	41.857\$440	13.130.943	44.140\$750	5.572.305	6.214\$280	6.214.082	6.214.280	5.234.502	6.097.967	7.939\$596	8.274.944	8.274.944	7.939\$596	8.274.944	7.939\$596	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Paulista							
	Total	—	54.450\$580	—	129.028\$190	—	62.542\$640	—	130.295\$800	—	83.352\$460	—	144.532\$560	—	84.892\$500	—	134.641\$990	—	95.623\$190	—	172.006\$180	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Paulista							
Mogiana	Passageiros	14.233	30.880\$180	15.454	25.745\$800	17.991	38.665\$600	17.881	28.729\$570	18.188	29.485\$280	18.357	46.491\$730	19.449	58.470\$990	19.744	56.766\$500	23.820	63.273\$850	25.005	59.843\$710	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Mogiana							
	Encomendas	83.197	5.651\$830	170.721	14.210\$850	138.184	15.333\$650	198.645	14.158\$730	126.124	16.558\$630	202.954	24.579\$860	196.905	11.250\$200	222.713	30.708\$700	133.616	14.107\$620	224.213	28.424\$680	Passageiros	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Mogiana							
	Telegrammas	2.388	1.659\$290	2.218	1.708\$180	2.574	1.747\$410	2.586	1.888\$680	2.638	1.722\$330	2.438	1.600\$260	2.981	2.172\$450	2.240	2.124\$020	3.368	2.451\$920	3.520	2.329\$700	Animais	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Mogiana							
	Animais	1.298	1.898\$320	22.536	4.039\$850	1.355	10.878\$230	26.809	24.904\$080	1.809	1.715\$900	29.675	31.932\$860	1.646	1.646\$900	1.541	20.004\$630	4.464	3.884\$350	15.160	24.989\$100	Animais	Encomendas	Telegrammas	Café	Outras mercadorias	Mogiana							
	Café	237.424	3.427\$800	27.079	998\$710	183.297	5.586\$700	38.617	2.838\$150	132.784	1.053\$600	21.503	1.244\$800	270.865	3.029\$500	124.010	1.749\$800																	

FESTA DA RUA DO RIO SOROCABA

Quando combustão do futebol fui no dia 26 de outubro de 1918 a 1925

DISCRIMINAÇÃO				DISCRIMINAÇÃO	
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42
43	44	45	46	47	48
49	50	51	52	53	54
55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66
67	68	69	70	71	72
73	74	75	76	77	78
79	80	81	82	83	84
85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96
97	98	99	100	101	102
103	104	105	106	107	108
109	110	111	112	113	114
115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126
127	128	129	130	131	132
133	134	135	136	137	138
139	140	141	142	143	144
145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156
157	158	159	160	161	162
163	164	165	166	167	168
169	170	171	172	173	174
175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186
187	188	189	190	191	192
193	194	195	196	197	198
199	200	201	202	203	204
205	206	207	208	209	210
211	212	213	214	215	216
217	218	219	220	221	222
223	224	225	226	227	228
229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240
241	242	243	244	245	246
247	248	249	250	251	252
253	254	255	256	257	258
259	260	261	262	263	264
265	266	267	268	269	270
271	272	273	274	275	276
277	278	279	280	281	282
283	284	285	286	287	288
289	290	291	292	293	294
295	296	297	298	299	300
301	302	303	304	305	306
307	308	309	310	311	312
313	314	315	316	317	318
319	320	321	322	323	324
325	326	327	328	329	330
331	332	333	334	335	336
337	338	339	340	341	342
343	344	345	346	347	348
349	350	351	352	353	354
355	356	357	358	359	360
361	362	363	364	365	366
367	368	369	370	371	372
373	374	375	376	377	378
379	380	381	382	383	384
385	386	387	388	389	390
391	392	393	394	395	396
397	398	399	400	401	402
403	404	405	406	407	408
409	410	411	412	413	414
415	416	417	418	419	420
421	422	423	424	425	426
427	428	429	430	431	432
433	434	435	436	437	438
439	440	441	442	443	444
445	446	447	448	449	450
451	452	453	454	455	456
457	458	459	460	461	462
463	464	465	466	467	468
469	470	471	472	473	474
475	476	477	478	479	480
481	482	483	484	485	486
487	488	489	490	491	492
493	494	495	496	497	498
499	500	501	502	503	504
505	506	507	508	509	510
511	512	513	514	515	516
517	518	519	520	521	522
523	524	525	526	527	528
529	530	531	532	533	534
535	536	537	538	539	540
541	542	543	544	545	546
547	548	549	550	551	552
553	554	555	556	557	558
559	560	561	562	563	564
565	566	567	568	569	570
571	572	573	574	575	576
577	578	579	580	581	582
583	584	585	586	587	588
589	590	591	592	593	594
595	596	597	598	599	600
601	602	603	604	605	606
607	608	609	610	611	612
613	614	615	616	617	618
619	620	621	622	623	624
625	626	627	628	629	630
631	632	633	634	635	636
637	638	639	640	641	642
643	644	645	646	647	648
649	650	651	652	653	654
655	656	657	658	659	660
661	662	663	664	665	666
667	668	669	670	671	672
673	674	675	676	677	678
679	680	681	682	683	684
685	686	687	688	689	690
691	692	693	694	695	696
697	698	699	700	701	702
703	704	705	706	707	708
709	710	711	712	713	714
715	716	717	718	719	720
721	722	723	724	725	726
727	728	729	730	731	732
733	734	735	736	737	738
739	740	741	742	743	744
745	746	747	748	749	750
751	752	753	754	755	756
757	758	759	760	761	762
763	764	765	766	767	768
769	770	771	772	773	774
775	776	777	778	779	770
771	772	773	774	775	776
777	778	779	770	771	772
773	774	775	776	777	778
779	770	771	772	773	774
775	776	777	778	779	770
771	772	773	774	775	776
777	778	779	770	771	772
773	774	775	776	777	778
779	770	771	772	773	774
775	776	777	778	779	770
771	772	773	774	775	776
777	778	779	770	771	772
773	774	775	776	777	778
779	770				

ALMOXARIFADO

Quadro demonstrativo do movimento do stock geral do almoxarifado, durante o anno de 1922:

Especificação	Stock em 1.º de janeiro de 1922	Stock em 31 de dezembro-1922	Accrescimo durante o anno	Decrescimo durante o anno
Carvão . . .	869:915\$266	673:710\$378		196:204\$893
Dormentes . . .	452:723\$906	794:838\$957	342:115\$051	
Lenna . . .	2.002:202\$102	1.514:710\$833		487:491\$269
Lubrificantes . . .	6:887\$806	106:269\$354	99:381\$548	
Papelaria . . .	109:543\$012	109:495\$393		47\$619
Materiaes diversos.	3.440:856\$868	3.071:741\$268		369:115\$600
Total . . .	6.882:128\$960	6.270:766\$178	441:496\$599	1.052:859\$381
Decrescimo durante o anno . . .		611:362\$782	611:362\$782	
	6.882:128\$960	6.882:128\$960	1.052:859\$381	1.052:859\$381

Movimento da entrada e saída de carvão de pedra, durante o anno de 1922:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1922 . . .	T 4.743,801	813:835\$020		
1.º semestre de 1922 . . .			T 662,731	113:696\$745
2.º semestre de 1922 . . .			T 358,611	61:522\$228
Saldo para 1923 . . .			3.722,459	638:616\$047
Total . . .	4.743,801	813:835\$020	4.743,801	813:835\$020

Movimento de entrada e saída de carvão coke e para forja, durante o anno de 1922:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1922 . . .	T 177,440	56:080\$246		
1.º semestre de 1922 . . .	60,000	13:186\$400	T 206,310	50:484\$014
2.º semestre de 1922 . . .	445,030	66:531\$824	310,470	50:220\$130
Saldo para 1923 . . .			165,690	35:094\$326
Total . . .	682,470	135:798\$470	682,470	135:798\$470

Movimento de entrada e saída de dormentes, durante o ano de 1922:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1922 .	131.706	452:723\$906	—	—
1.º semestre de 1922	309.569	959:742\$917	200.971	627:736\$037
2.º semestre de 1922	287.139	886:975\$623	274.950	876:867\$452
Saldo para 1923. .	. . .	. . .	252.493	794:838\$957
Total . . .	728.414	2.299:442\$446	728.414	2.299:442\$446

Movimento de entrada e saída de lenha, durante o ano de 1922:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1922 .	319.463	2.002:202\$102	—	—
1.º semestre de 1922	496.150	3.122:276\$933	545.935	3.384:671\$887
2.º semestre de 1922	559.272	3.529:518\$897	597.427	3.754:615\$212
Saldo para 1923. .	. . .	. . .	231.523	1.514:710\$833
Total . . .	1.374.885	8.653:997\$932	1.374.885	8.653:997\$932

Movimento de entrada e saída de lubrificantes, durante o ano de 1922:

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1922 .	Lts. 6.699,88	6:887\$806	Lts. —	—
1.º semestre de 1922	160.685,28	179:509\$846	170.601,16	195:159\$901
2.º semestre de 1922	273.134,00	355:602\$135	189.429,00	240:570\$532
Saldo para 1923. .	. . .	. . .	80.489,00	106:269\$354
Total . . .	440.519,16	541:999\$787	440.519,16	541:999\$787

Movimento de entrada e sahida de papelaria, durante o anno de 1922 :

Designação	ENTRADA	SAHIDA
	Importancia	Importancia
Saldo em 1.º de janeiro de 1922	109:543\$012	
1.º semestre de 1922	255:692\$144	240:780\$857
2.º semestre de 1922	216:933\$032	231:891\$938
Saldo para 1923	109:495\$393	
Total.	582:168\$188	582:168\$188

Movimento de entrada e sahida de materiaes diversos, durante o anno de 1922 :

Designação	ENTRADA	SAHIDA
	Importancia	Importancia
Saldo em 1.º de janeiro de 1922	3.440:856\$868	
1.º semestre de 1922	3.670:436\$848	3.810:198\$406
2.º semestre de 1922	5.247:485\$662	5.476:839\$704
Saldo para 1923	3.071:741\$268	
Total.	12.358:779\$378	12.358:779\$378

Compras effectuadas no Brasil, durante o anno de 1922, conforme discriminação abaixo :

Lenha	6.651:795\$830
Carvão	10:195\$550
Dormentes	1.846:718\$540
Papelaria	472:625\$176
Materiaes diversos	4.403:083\$176
Total Rs.	13.384:418\$272

Compras effectuadas no extrangeiro, durante o anno de 1922 :

Carvão	69:5228674
Lubrificantes	535:111\$981
Materiaes diversos	4.514:839\$334
Total Rs.	<u>5.119:473\$989</u>

Resumo:

Compras no Brasil	13.384:418\$272
Compras no Extrangeiro.	<u>5.119:473\$989</u>
Total geral Rs.	<u>18.503:892\$261</u>

Fornecimentos feitos a diversas repartições, durante o anno de 1922 :

Administração geral	87:906\$579
Trafego.	529:330\$401
Locomoção e Tracção	9.273:914\$748
Linha	2.341:312\$529
Linhos Telegraphicas	28:222\$123
Navegação Fluvial.	22:093\$594
Despesas diversas	10.297\$775
Contas de Capital.	4.747:913\$268
Diverços	1.905:047\$170
Total Rs.	<u>18.946:038\$187</u>

TRAFEGO

Movimento de passageiros

Pelo quadro abaixo verifica-se o aumento crescente do tráfego de passageiros.

Em 1921 foram conduzidos aos seus destinos 2.185.383 passageiros quando em 1922 esse numero attingiu a 2.482.243.

Em relação ao anno anterior houve um aumento de 13,58 % e em relação ao anno de 1903 de 384,02 %.

ANNOS	NUMERO DE PASSAGEIROS			Augm. relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augm. 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	580.055	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	—	93,86
1911	182.681	996.317	1.178.998	18,60	—	129,92
1912	247.681	1.178.717	1.426.398	20,98	—	178,17
1913	272.841	1.217.759	1.490.600	4,50	—	190,69
1914	247.408	1.140.461	1.387.869	—	6,89	170,66
1915	234.367	1.007.618	1.241.985	—	10,50	142,21
1916	247.084	1.064.775	1.311.859	5,63	—	155,84
1917	247.429	1.099.603	1.347.032	2,68	—	162,70
1918	284.964	1.201.015	1.485.979	10,32	—	189,79
1919	360.756	1.471.955	1.832.711	23,33	—	257,41
1920	441.442	1.561.728	2.003.170	9,30	—	290,66
1921	475.592	1.709.791	2.185.383	9,09	—	326,19
1922	505.736	1.976.507	2.482.243	13,58	—	384,02

Movimento da receita

Pelo quadro seguinte, verifica-se que, á excepção dos annos de 1914 e 1915, a receita do tráfego de passageiros tem sido sempre crescente, sendo que, no anno de 1922, a importancia da venda

de passagens attingiu a 7.537.806\$730, ou sejam 9,68 % sobre o anno anterior.

Anos	IMPOR TANCIA S			Augm ento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augm ento relativo ao anno 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	1.497.34'\$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	1.293.998\$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	—	435,78
1921	3.051.349\$080	3.821.150\$840	6.872.499\$920	3,44	—	454,23
1922	3.383.764\$580	4.154.042\$150	7.537.806\$730	9,68	—	507,87

O quadro que em seguida apresentamos discrimina o movimento de passageiros nos diversos meses do anno de 1922:

M E S E S	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL
Janeiro	39.256	152.553	191.809
Fevereiro	38.109	145.123	183.232
Março	41.778	163.899	205.677
Abril	42.182	192.672	234.854
Maio	40.904	187.171	228.075
Junho	41.262	184.836	226.098
Julho	45.383	157.628	203.011
Agosto	42.267	170.611	212.878
Setembro	43.320	154.554	197.874
Outubro	40.755	148.213	188.968
Novembro	42.401	148.010	190.411
Dezembro	48.119	171.237	219.356
Total	505.736	1.976.507	2.482.243

Resultados do tráfego de passageiros

Adeante apresentamos um quadro demonstrativo do resultado do tráfego de passageiros nos últimos cinco annos, afim de que possa ser comparado com o anno de 1918 o quatriennio da administração estadual, que se encerra em 1922.

Por esse quadro verifica-se que a receita de passageiros no fim do quatriennio em questão elevava-se a 7.537.806\$730, com um aumento de 85,47% sobre o anno de 1918. O numero de passageiros apresentava um aumento de 67,04%, o mesmo acontecendo com o percurso médio por passageiro, que teve um aumento de 1,60%.

Para maior facilidade na apreciação desse movimento, estão indicados os aumentos relativos aos annos anteriores, a partir de 1918.

DESCRIÇÃO	ANNO DE 1918	ANNO DE 1919		ANNO DE 1920		ANNO DE 1921		ANNO DE 1922		Diferença % sobre o anno de 1918
		QUANTIDADES	Diferença % sobre o anno anterior							
Receita de pas- sageiros	4.064.057\$970	5.137.868\$580	26,42	6.643.839\$030	29,31	6.872.499\$920	3,44	7.537.806\$730	9,68	85,47
Numero de pas- sageiros	1.485.979	1.832.711	23,33	2.003.170	9,30	2.185.383	9,10	2.482.243	13,58	67,04
N.º de passagei- ros-kilometro	102.436.868	126.251.432	23,51	149.900.045	18,73	156.506.482	4,41	173.425.647	10,81	69,30
Receita por pas- sageiro	2\$735	2\$803	2,49	3\$317	18,34	3\$145 — 5,19	2\$037 — 3,43	2\$037 — 3,43	11,04	
Receita por pas- sageiros-kiom.	\$039,7	\$040,7	2,26	\$044,3	11,30	\$043,9 — 0,90	\$043,5 — 0,91	\$043,5 — 0,91	9,57	
Percuso médio	68,9	68,9	—	74,8	8,56	71,6 — 4,28	70,0 — 2,23	70,0 — 2,23	1,60	

Transportes pagos — Trens de mercadorias

Apresentamos adeante um quadro demonstrativo do transporte de animaes, café e outras mercadorias, durante o anno de 1922:

MESES	NUMERO DE ANIMAES	SACCAS DE CAFÉ	TOTAL DE MERCADORIAS EM KILOGRAMMAS
Janeiro	38.743	84.004	70.298.025
Fevereiro	29.920	71.058	66.467.203
Março	32.315	86.890	77.628.805
Abril	24.712	84.589	73.249.439
Maio	29.928	36.361	87.418.445
Junho	25.457	14.152	77.862.507
Julho	48.218	44.079	89.083.607
Agosto	42.311	158.488	94.792.185
Setembro	45.636	169.911	90.203.593
Outubro	51.382	151.998	90.546.290
Novembro	46.527	139.370	87.053.019
Dezembro	55.261	140.249	90.235.736
Total	470.410	1.181.149	994.838.854

Entrada de vagões e materiaes em Barra Funda e São Paulo

Apresentamos adeante um quadro demonstrativo da entrada de vagões e materiaes em Barra Funda e São Paulo, onde o movimento de taes 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 Estrada de Ferro 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.

Entrada de vagões e materiais em São Paulo e Barra Funda

Meses	Entrada de vagões			Mercadorias recebidas			Mercadorias despachadas				
	B. Funda	S. Paulo	TOTAL	Barra Funda			São Paulo			TOTAL	
				Mater.	Varios	Mater.	Varios	Mater.	Varios	Mater.	Varios
Janeiro	2.798	1.006	3.804	20.182	5.611	2.012	22.920	22.194	28.531	4.074	1.316
Fevereiro	2.716	993	3.709	16.575	3.724	1.160	22.462	17.735	26.186	4.248	1.729
Março	2.567	965	3.532	19.852	3.975	2.209	21.635	22.061	25.610	4.058	2.541
Abri	2.538	922	3.460	20.103	3.002	2.044	17.094	22.147	20.096	2.519	1.706
Maio	3.072	1.084	4.156	28.444	3.109	2.560	23.934	31.004	27.043	3.805	2.304
Junho	2.916	1.333	4.249	25.471	2.451	2.513	17.122	27.984	19.573	4.160	802
Julho	2.968	1.045	4.013	31.409	3.448	2.833	14.714	34.242	18.162	2.674	1.362
Agosto	3.199	1.265	4.464	26.290	4.881	2.674	18.927	28.964	23.808	2.122	1.38
Setembro	3.233	1.175	4.408	23.369	3.992	3.408	17.163	26.777	21.155	2.437	757
Outubro	3.677	1.283	4.960	25.642	5.615	2.582	19.334	28.224	24.949	2.463	1.236
Novembro	3.286	1.146	4.432	22.281	6.194	2.213	19.891	24.494	26.085	1.921	878
Dezembro	3.240	1.162	4.402	23.791	6.206	2.793	18.884	26.584	25.090	2.535	1.571
Total	36.210	13.379	49.589	283.409	52.208	29.001	234.080	312.410	286.288	37.016	16.926

Reservados os direitos autorais ao autor que integram

Reservados os direitos autorais ao autor que integram

Resultados do tráfego de animais em trens de passageiros

Este transporte apresenta diferença para mais de 97,35 %, em relação ao anno de 1918.

O transporte de animais em trens de passageiros apresentou em 1922 um aumento de 39,66 % sobre a quantidade transportada no anno anterior e a receita respectiva elevou-se a 157.754\$840. Quanto ao numero de animais transportados, houve aumento de 47,81 % em relação a 1921 e de 11,22 % em relação a 1918.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1918	ANNO DE 1919	Diferença % / sobre o anno anterior	ANNO DE 1920	Billeraria % / sobre o anno anterior	ANNO DE 1921	Diferença % / sobre o anno anterior	ANNO DE 1922	Diferença % / sobre o anno anterior	Billeraria % / sobre o anno de 1918
										ANNO DE 1922
Receita de animais.	79.934\$900	83.102\$620	3,96	120.634\$980	45,16	112.956\$840	-6,36	157.754\$840	39,66	97,35
Número de animais.	20.521	14.757	-28,09	15.959	8,15	12.325	-22,77	18.218	47,81	-11,22
Número de animais-kilometro.	2.016.064	2.143.172	6,30	2.347.404	9,53	1.908.549	-18,70	2.748.177	43,99	36,31
Toneladas de animais.	5.130.250	3.689.250	-28,09	3.877.500	-8,45	2.534.100	-24,97	4.052.400	59,91	-21,01
Toneladas-kilometro de animais.	504.016	535.793	6,30	601.658	12,29	481.171	-20,03	716.466	48,90	42,15
Receita por animal.	3\$895	5\$631	47,57	7\$559	34,24	9\$165	21,25	8\$659	-5,52	22,31
Receita por animal-kilometro.	\$039,6	\$038,9	-1,77	\$051,4	32,13	\$059,2	15,18	\$057,4	-3,04	44,95
Receita por tonelada de animal.	15\$581	22\$526	44,57	35\$717	58,31	44\$575	24,80	38\$929	-12,67	49,85
Receita por tonelada de animal-kilometro.	\$158,6	\$155,1	-2,21	\$200,5	29,27	\$234,8	17,11	\$220,2	-6,22	38,84
Percorso médio	98,2	145,2	47,86	147,1	1,31	164,9	5,30	176,8	14,14	80,04

Resultados do tráfego de animais em trens de cargas

O quadro seguinte apresenta o resultado do tráfego de animais em trens de cargas.

Verifica-se pelo mesmo que o transporte de animais foi maior que o do anno 1921, tendo a receita subido a 22,62 % e o numero de animais transportados a 36,46 %.

Em relação ao anno de 1918, a receita de animais por trens de cargas foi superior em 32,96 % e a quantidade em 1,94 %.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1918	ANNO DE 1919	ANNO DE 1920	ANNO DE 1921	Diferença % /o sobre o ano anterior	Diferença % /o sobre o ano anterior	ANNO DE 1922	Diferença % /o sobre o ano anterior	Diferença % /o sobre o ano anterior
Receita de ani- mais	1.431.705\$330	1.675.989\$740	17.06 1.623.665\$780	— 3,12 1.552.373\$310	— 4,39	1.903.562\$850	22,62	32,96	
Número de ani- mais	461.463	536.330	16,22	435.028 — 18,89	344.723 — 20,76	470.410	36,46	1,94	
Número de ani- mais	89.004.851	103.671.288	16,48	83.829.251 — 19,14	77.860.039 — 7,12	101.243.716	30,03	13,75	
Toneladas de animais	93.971.000	101.046.400	7,53	83.644.800 — 11,22	60.982.300 — 27,09	81.168.700	33,10	— 13,62	
Toneladas-kilom. de animais	13.238.644	14.703.912	11,07	11.673.636 — 20,61	10.339.507 — 11,43	13.797.665	33,45	4,22	
Receita por ani- mal	3\$103	3\$125	0,71	3\$732 19,42	4\$503 20,95	4\$047 — 10,13	30,42		
Receita por ani- mal-kilom.	\$016,1	\$016,2	0,62	\$019,4 19,75	\$019,9 2,58	\$018,8 — 5,53	16,77		
Receita por to- nelada de ani- mal	15\$236	16\$586	8,86	19\$411 17,03	25\$456 31,14	23\$452 — 8,19	53,92		
Receita por to- nelada-kilom. de animal	\$108,1	\$114,0	5,46	\$139,1 22,02	\$150,1 7,91	\$138,0 — 8,06	27,66		
Percorso médio por animal	192,9	193,3	0,21	192,7 — 0,31	225,9 17,23	215,2 — 4,74	11,56		

Resultado do tráfego de encomendas e bagagens

A receita de encomendas e bagagens, comparativamente ao anno anterior, foi superior em 12,81 % e, em relação ao anno de 1918, em 70,86 %.
 A tonelagem transportada foi superior á do anno anterior em 13,74 % e, em relação ao anno de 1918, em 37,00 %,

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1918	ANNO DE 1919	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1920	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1921	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1922	Diferença % sobre o anno anterior	Diferença % sobre o anno anterior	Diferença % sobre o anno anterior
Receita de encomendas e bagagens . .	1.266.097\$820	1.625.986\$970	28,43	1.995.289\$470	22,71	1.917.681\$900	- 3,89	2.163.315\$460	12,81	70,86	
Toneladas de encomendas e bagagens . .	18.222,027	21.972,939	20,58	21.482,111	- 2,23	21.947,787	2,16	24.963,432	13,74	37,00	
Receita por tonelada de encomendas e bagagens . .	2.514.344	3.096.664	23,16	3.208.155	3,60	3.100.880	- 3,34	3.639.345	17,36	44,74	
Receita por tonelada de encomendas e bagagens . .	69\$482	74\$000	6,51	92\$881	25,51	87\$375	- 5,93	86\$659	- 0,82	24,72	
Receita por tonelada de encomendas e bagagens . .	\$503,5	\$525,1	4,29	\$633,2	20,59	\$618,4	- 2,34	\$694,4	- 3,88	18,05	
Percorso médio.	138,0	145,2	5,22	149,3	2,82	141,3	- 5,36	145,8	3,18	5,65	

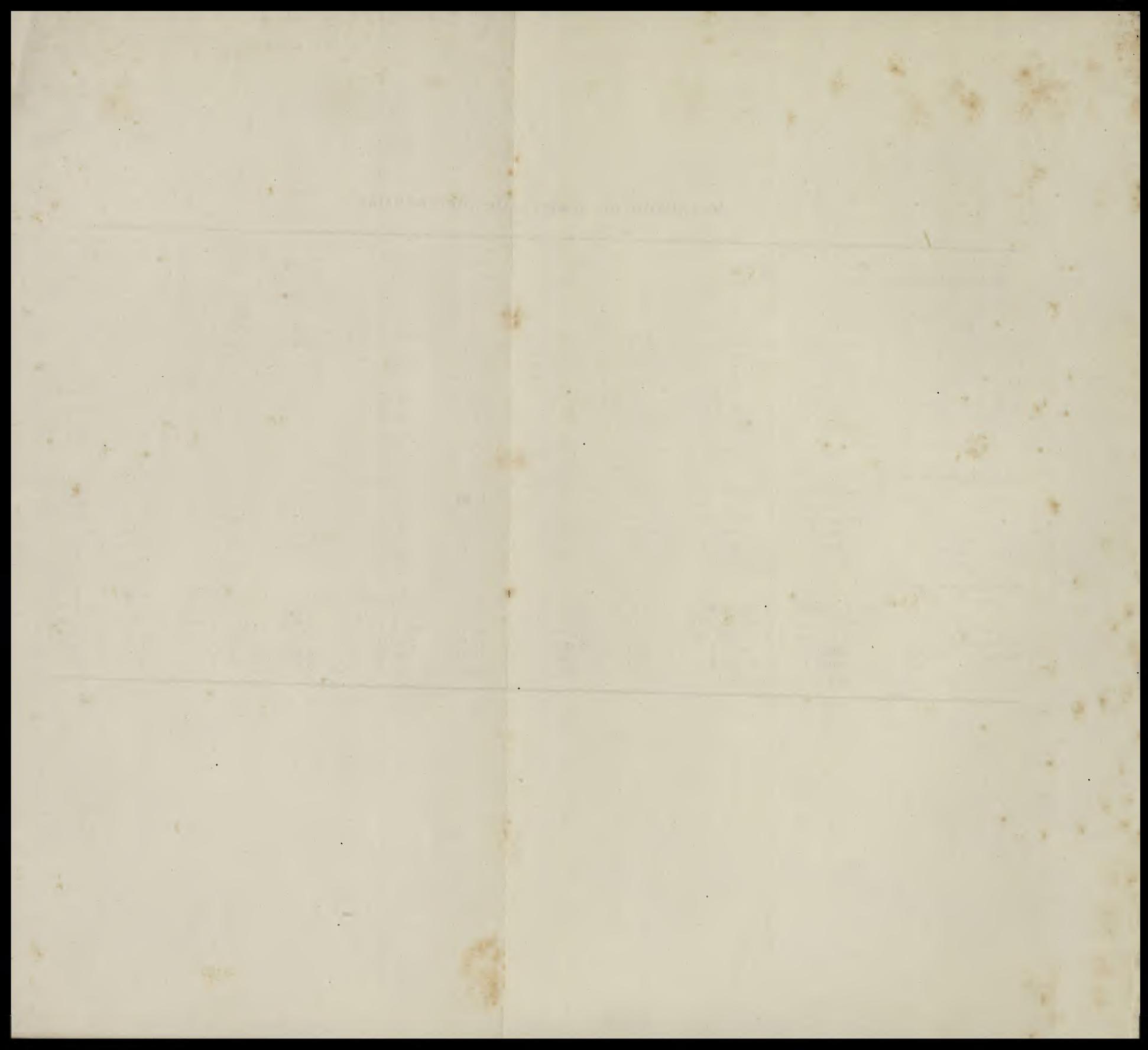
**Movimento de encommendas, animaes, café e diversas mercadorias,
durante o anno de 1922**

No anno de 1922 o total transportado foi superior ao anno de 1921, não tendo sido maior pelos motivos já expostos em nosso relatorio anterior, na parte em que tratamos do aniquilamento da criação de animaes, em consequencia da peste bovina que dizimou os rebanhos.

Anos	Encommendas	Animaes	Café	Outras mercadorias	TOTAL	Augm. relativo ao anno anterior		Diminuição relativa ao anno anterior	Augm. relativo ao anno de 1907
						T	T		
1907	7.032	21.242	107.635	304.523	440.432	—	—	1,71 %	7,50 %
1908	7.135	25.839	82.547	317.379	432.900	—	—	—	11,41 "
1909	7.307	25.884	112.132	328.154	473.477	9,37 %	3,63	—	—
1910	8.356	30.916	80.547	370.863	490.681	558.204	13,76	—	26,74 "
1911	10.423	47.094	70.911	429.776	645.933	645.933	15,72	—	46,66 "
1912	13.144	51.514	67.708	513.567	686.981	686.981	6,35	—	55,98 "
1913	14.116	16.557	92.710	563.605	621.311	621.311	9,56 "	—	41,07 "
1914	13.423	25.977	77.171	504.740	681.119	681.119	9,63	—	54,65 "
1915	13.693	44.068	109.141	514.217	781.460	781.460	14,73	—	77,43 "
1916	14.247	62.672	103.339	601.202	905.086	905.086	15,82	—	105,50 "
1917	15.975	84.427	89.998	714.686	918.188	918.188	1,45	—	108,47 "
1918	18.222	99.101	73.228	727.637	1.008.861	1.008.861	9,88	—	129,06 "
1919	21.973	104.735	39.193	842.960	1.107.394	1.107.394	9,78	—	151,47 "
1920	21.482	87.022	67.034	932.056	1.078.562	1.078.562	2,62	—	144,88 "
1921	21.948	63.516	77.127	915.973	1.105.122	1.105.122	2,43	—	150,96 "
1922	24.963	85.320	70.869	923.970	—	—	—	—	—

Resultado do tráfego de mercadorias

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1918	ANNO DE 1919	Diferença %o sobre o ano anterior	ANNO DE 1920	Diferença %o sobre o ano anterior	ANNO DE 1921	Diferença %o sobre o ano anterior	ANNO DE 1922	Diferença %o sobre o ano anterior	Diferença %o sobre o ano de 1918
Café										
Renda	3.368.795\$100	1.693.995\$140	— 49,72	3.606.140\$190	+ 112,88	5.032.843\$170	+ 39,56	3.920.607\$470	— 22,10	+ 16,38
Toneladas	73.227,974	39.193,257	— 46,48	67.033,625	+ 71,03	77.126,694	+ 15,06	70.868,969	— 8,11	— 3,22
Toneladas-kilometro	22.918,952	11.211,199	— 51,08	19.245,496	+ 71,66	23.461,068	+ 21,90	20.987,583	— 10,54	— 8,43
Número de sacas	1.220.467	653.221	— 46,48	1.117.228	+ 71,03	1.285.445	+ 15,06	1.181.149	— 8,11	— 3,22
Renda por tonelada	46\$004	43\$222	— 6,05	53\$796	+ 24,46	65\$354	+ 21,42	55\$322	— 15,35	+ 20,25
Renda por ton.-kilom.. . . .	\$147,0	\$151,1	+ 2,79	\$187,4	+ 24,02	\$214,5	+ 14,46	\$186,8	— 12,91	+ 27,07
Renda por sacca	2\$760	2\$593	— 6,05	3\$228	+ 24,49	3\$915	+ 21,28	3\$319	— 15,22	+ 20,25
Percorso médio por tonelada	313,0	286,0	— 8,63	287,1	+ 0,38	304,2	+ 5,96	296,1	— 2,66	— 5,40
Outras mercadorias										
Renda	10.238.617\$357	13.058.907\$773	+ 27,55	15.636.373\$680	+ 19,74	18.147.870\$925	+ 16,06	17.290.207\$928	— 4,73	+ 68,87
Toneladas	727.636,695	842.959,340	+ 15,85	932.056,832	+ 10,57	915.973,623	— 1,73	923.969,885	+ 0,87	+ 26,98
Toneladas-kilometro	148.918,994	188.116,986	+ 26,32	200.749.264	+ 6,72	214.746.336	+ 7,97	228.147.726	+ 5,26	+ 53,20
Renda por tonelada	14\$071	15\$492	+ 10,10	16\$776	+ 8,29	19\$813	+ 18,10	18\$703	— 5,55	+ 32,99
Renda por ton.-kilom.. . . .	\$068,8	\$069,4	+ 0,87	\$077,9	+ 12,25	\$083,7	+ 7,45	\$075,8	— 9,44	+ 10,17
Percorso médio	204,7	223,2	+ 9,04	215,4	— 3,49	236,7	+ 9,89	246,9	+ 4,31	+ 20,62
Mercadorias em geral (Inclusive café)										
Renda	13.607.412\$457	14.752.902\$913	+ 8,42	19.242.513\$870	+ 30,43	23.180.714\$095	+ 20,47	21.210.815\$398	— 8,50	+ 55,88
Toneladas	800.864,669	882.152,597	+ 10,15	990.090,457	+ 13,26	993.100,317	— 0,60	994.838,854	+ 0,18	+ 24,22
Toneladas-kilometro	171.837,946	199.328,185	+ 16,00	219.994.760	+ 10,37	240.207.404	+ 9,19	249.135.309	+ 3,72	+ 44,98
Renda por tonelada	16\$991	16\$724	— 1,57	19\$260	+ 15,16	23\$341	+ 21,19	21\$321	— 8,65	+ 25,48
Renda por ton.-kilom.. . . .	\$079,2	\$074,0	— 6,57	\$087,5	+ 18,24	\$096,5	+ 10,29	\$085,1	— 11,81	+ 7,45
Percorso médio	214,6	226,0	+ 5,31	220,2	— 2,57	241,9	+ 9,85	250,4	+ 3,51	+ 16,68



Renda das principaes mercadorias

O quadro seguinte contém a comparação da renda das principaes mercadorias transportadas por esta Estrada, nos annos de 1921 e 1922, discriminando as que accusaram augmento e as que accusaram diminuição:

DESIGNAÇÃO	Especies que accusaram augmento		AUGMENTO
	ANNO DE 1921	ANNO DE 1922	
Arroz	282:119\$660	374:570\$760	92:451\$100
Bebidas	814:142\$050	1.148:632\$640	334:490\$590
Couros	57:252\$440	81:185\$300	23:932\$860
Feijão	136:848\$940	197:072\$200	60:223\$260
Farinhas	347:077\$470	462:818\$960	115:741\$490
Outros cereaes	152:099\$570	163:715\$010	11:615\$440
Tecidos do paiz	671:300\$610	672:183\$450	82\$840
DESIGNAÇÃO	Especies que accusaram decrescimo		DECRESCIMO
	ANNO DE 1921	ANNO DE 1922	
Algodão em rama . . .	892:477\$020	595:607\$630	296:869\$390
, , caroços . . .	261:045\$140	131:584\$900	129:460\$240
Assucar	2.317:792\$700	2.006:765\$450	311:028\$250
Caroços de algodão . . .	389:119\$570	173:261\$110	215:858\$460
Café	5.032:843\$170	3.920:607\$470	1.112:235\$700
Cal e cimento	241:602\$930	237:409\$500	4:193\$430
Fumo	81:468\$300	66:818\$150	14:650\$150
Fructas	25:760\$800	18:402\$400	7:358\$400
Kerozene e gazolina . . .	474:482\$820	418:001\$800	56:481\$020
Lenha	138:814\$460	100:074\$700	38:739\$760
Milho	1.133:647\$470	908:280\$240	225:347\$230
Madeiras	4.890:386\$280	4.459:564\$628	430:821\$652
Sal	467:225\$620	402:168\$120	65:057\$500

Receita de mercadorias e animaes

ANNOS	Toneladas de Mercadorias	Toneladas de Café	Quantidades de Animaes	Receita destas tres parcellas
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	16.428.892\$653
1920.	932.056	67.034	435.028	20.866.179\$650
1921.	915.973	77.126	344.723	24.733.087\$405
1922.	923.970	70.869	470.400	23.114.378\$248

O movimento da receita destas tres parcellas foi menor em relação a 1921, porquanto a quantidade de café transportada foi inferior á do anno de 1921.

Movimento do café

Apresentamos adiante uma variedade de quadros dando minuciosas informações sobre o transporte do café, durante o anno de 1922, cuja renda foi inferior em 22, 10% á do anterior, representando, entretanto, uma parcella saliente em nossa receita bruta.

Durante o anno de 1922, foram transportadas por esta Estrada 1.181.149 saccas de café, contra 1.285.445 no anno anterior.

A quantidade entregue a seus destinos foi a seguinte:

Café baldeado para a São Paulo Railway, em São Paulo	801.861	saccas
Café baldeado para a São Paulo Railway, em Jundiahy	18.309	"
Café entregue em São Paulo	105.861	"
Café a outros destinos, de diversos pontos, e redespachado	255.108	"
Total	1.181.149	"

Esse café procedia dos seguintes pontos:

Da Secção Sorocabana	850.370	saccas
Da Secção Ituana	21.639	"
Da Secção Fluvial	54.032	"
Somma.	926.041	"
Café redespachado	255.108	"
Total	1.181.149	"

Movimento geral do café

Discriminação	Saccas
Baldeado para a S. P. R. em S. Paulo	801.871
Baldeado para a S. P. R. em Jundiah	18.309
Entregue em S. Paulo	105.861
Café a outros destinos, de diversos pontos e redespachado.	255.108
Total	1.181.149

Procedencia do café destinado a São Paulo e Santos e baldeado em São Paulo e Jundiah

ZONAS	Saccas
Da Secção Sorocabana	850.370
Da Secção Ituana	21.639
Da Secção Fluvial	42.032
Total	926.041

Em relação ao total de mercadorias transportadas pela Sorocabana, durante o anno de 1922, o café concorreu com uma por-

centagem de 7,12 % quanto á tonelagem e de 18,48 % quanto á renda, conforme demonstra o quadro seguinte.

A renda proveniente do transporte de café attingiu a rs. . . . 3.920:607\$470 contra 5.032:843\$170 no anno anterior.

Transporte do 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	48,51
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	22,65
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	73.228	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	67.084	6,60	19.242:513\$870	3.606:140\$190	18,74
1921	993.100	77.126	7,76	23.180:714\$095	5.032:843\$170	21,71
1922	994.839	70.869	7,12	21.210:815\$398	3.920:607\$470	18,48

O quadro que adiante apresentamos, demonstra a relação existente entre a safra do café da Sorocabana e as entradas desse producto no porto de Santos, sendo que em 1922, 15,64 % de sua safra procuraram aquella localidade:

Annos	Despachadas pela Sorocabana		Total das entradas em Santos	Relação entre a safra da Sorocabana e as entradas em Santos
	Total	Com destino a Santos		
1903 . . .	1.361.967	1.343.286	7.875.177	17,29 %
1904 . . .	1.229.004	1.142.038	7.150.832	17,19 "
1905 . . .	1.155.117	1.106.556	7.028.054	16,44 "
1906 . . .	1.875.875	1.743.115	10.960.901	17,11 "
1907 . . .	1.793.914	1.277.383	11.316.931	18,85 "
1908 . . .	1.375.775	1.025.338	9.249.859	14,87 "
1909 . . .	1.868.873	1.395.815	12.444.699	15,02 "
1910 . . .	1.342.446	881.329	8.301.340	16,17 "
1911 . . .	1.181.855	876.418	9.052.322	13,06 "
1912 . . .	1.128.470	846.847	8.960.410	12,59 "
1913 . . .	1.545.159	1.303.879	10.109.457	15,28 "
1914 . . .	1.286.185	1.077.697	8.246.804	15,60 "
1915 . . .	1.819.017	1.400.952	12.140.739	14,99 "
1916 . . .	1.722.326	1.295.236	10.815.875	15,92 "
1917 . . .	1.499.967	1.086.842	10.562.723	14,20 "
1918 . . .	1.220.467	1.007.063	9.587.109	12,73 "
1919 . . .	653.221	465.030	5.528.208	11,82 "
1920 . . .	1.117.228	813.188	7.558.181	14,79 "
1921 . . .	1.285.445	916.535	8.687.542	14,80 "
1922 . . .	1.181.149	820.180	7.551.191	15,64 "
Total . . .	27.648.460	21.824.727	188.123.334	15,09 %

Quadro comparativo do movimento do café com destino a Santos e S. Paulo de 1903 a 1922

Meses	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Janeiro .	89.735	61.313	122.295	98.194	191.911	119.301	137.405
Fevereiro .	102.574	54.725	65.262	64.365	119.609	95.662	99.474
Março .	142.349	50.431	79.045	70.295	131.512	94.140	56.907
Abri .	148.128	36.066	38.242	67.150	170.631	60.816	19.542
Maio .	135.879	25.764	36.401	55.473	170.472	75.686	21.150
Junho .	74.444	28.297	24.401	25.615	95.247	35.949	27.449
Julho .	56.817	45.721	26.985	35.652	59.599	33.470	96.844
Agosto .	95.268	138.936	73.135	157.502	90.362	86.494	240.115
Setembro .	117.908	179.930	133.060	208.667	148.244	94.699	285.900
Outubro .	133.962	196.293	183.005	324.522	206.350	226.900	319.887
Novembro.	141.000	173.753	185.782	345.724	163.045	174.311	276.388
Dezembro .	105.222	140.809	138.943	289.956	142.743	180.265	135.160
Total .	1.343.286	1.142.038	1.106.556	1.743.115	1.689.825	1.257.693	1.716.171

Meses	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Janeiro . . .	73.464	78.584	117.433	59.817	118.492	160.993	205.492
Fevereiro . . .	48.629	29.836	81.817	47.218	85.063	127.895	123.542
Março . . .	57.259	32.416	79.554	33.424	80.517	94.208	90.054
Abril . . .	42.721	25.089	91.469	23.988	78.665	67.733	78.691
Maio . . .	31.353	21.751	70.188	16.737	44.671	35.665	41.469
Junho . . .	14.721	21.607	39.962	18.090	28.666	12.795	20.398
Julho . . .	36.948	16.994	41.760	48.761	35.515	44.724	48.640
Agosto . . .	91.668	54.500	40.395	173.458	22.413	157.712	166.271
Setembro . . .	217.620	172.692	92.221	247.049	34.788	199.206	194.343
Outubro . . .	191.465	233.253	142.338	268.152	228.546	222.559	189.953
Novembro . . .	180.869	220.157	85.003	248.072	206.829	230.939	193.271
Dezembro . . .	142.570	163.360	120.330	225.912	219.807	258.864	196.991
Total . . .	1.129.287	1.070.239	1.002.470	1.405.678	1.195.972	1.613.293	1.549.115

Meses	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Janeiro . . .	141.250	190.570	60.525	38.134	120.121	81.235
Fevereiro . . .	108.241	181.285	47.046	27.697	67.235	68.573
Março . . .	71.367	149.591	81.741	28.322	101.354	69.275
Abril . . .	52.767	117.030	55.782	12.841	113.392	63.861
Maio . . .	41.918	87.277	52.646	8.080	87.636	97.335
Junho . . .	16.983	58.995	30.833	9.816	61.138	14.213
Julho . . .	27.405	55.472	14.607	28.831	76.717	11.936
Agosto . . .	111.304	34.096	37.783	116.997	98.486	95.114
Setembro . . .	161.834	41.837	45.537	158.092	102.703	109.491
Outubro . . .	191.920	86.171	53.159	165.912	93.168	101.682
Novembro . . .	174.917	70.148	50.036	193.109	79.900	107.123
Dezembro . . .	184.090	99.650	38.439	178.726	87.715	106.253
Total . . .	1.283.946	1.167.122	568.134	966.557	1.079.565	926.041

Quadro Comparativo do café com destino a Santos e S. Paulo, por semestre, nos annos de 1903 a 1922

Annos	I.º Semestre	2.º Semestre	Total de sacas
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	289.561	568.134
1920	124.890	841.667	966.557
1921	540.876	538.689	1.079.565
1922	394.492	531.549	926.041

Baldeação da Sorocabana para a São Paulo Railway

Especie	São Paulo		Barra Funda		Jundiahy	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Café . . .	801.871	48.112.800	—	—	18.309	1.118.740
Varios . . .	121.825	8.945.688	7.045	112.209	1.182.446	59.539.370
Materiaes . .	—	—	4.743	73.787.580	1.375	26.309.330
Animaes . . .	—	—	77.625	—	—	—
Assucar . . .	—	—	—	—	217.612	13.356.120
Encommendas .	—	—	—	—	88.605	5.505.580
Total . . .	923.696	57.058.488	89.413	73.899.789	1.508.347	105.829.140

Baldeação da São Paulo Railway para a Sorocabana

Especie	São Paulo		Barra Funda		Jundiahy	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Varios	392.926	16.612.203	22.087	618.955	2.230.503	63.582.630
Materiaes	—	—	1.848	13.174.499	301	2.742.510
Animaes	—	—	44.363	—	—	—
Assucar	—	—	—	—	22.676	1.360.560
Encommendas	—	—	—	—	183.209	8.715.380
Total	392.926	16.612.203	68.298	13.793.454	2.436 689	76.401.080

Baldeação da Sorocabana para a Paulista

Especie	Jundiahy		Agudos	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Varios	117.724	3.537.982	717	24.002
Materiaes	218	2.815.770	—	—
Encommendas.	8.312	84.594	716	12.324
Total	126.254	6.438.346	1.433	36.326

Baldeação da Paulista para a Sorocabana

Especie	Jundiahy		Agudos	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Varios	196.322	6.236.658	2.390	50.920
Materiaes	31	351.840	—	—
Encommendas.	9.220	93.254	654	12.520
Total	205.573	6.681.752	3.044	63.440

Custo da baldeação

Pontos	Despesa Total	Custo por	
		Tonelada	Volume
S. Paulo	37.092\$410	\$503	\$028
Barra Funda	24.139\$200	\$275	\$153
Jundiahy	25.451\$200	\$130	\$006
Agudos.	960\$000	9\$623	\$214

Numero e percurso de trens em 1922

Damos abaixo um quadro demonstrativo do numero e percurso de trens, durante o anno de 1922.

Circularam durante aquelle anno 72.373 trens, fazendo um percurso total de 6.330.690 kilometros, ou seja uma média diaria de 87,5 trens, com um percurso de 17.344,4.

Designação	Quanti-dade	Percurso total	Percurso médio	
			Por trem	Por dia
Trens de passageiros	15.390	2.608.146	169,5	7.145,6
Especiaes de passageiros	362	33.783	93,3	92,6
Trens mixtos	15.740	416.271	26,4	1.140,5
Trens de mercadorias	29.605	2.524.746	85,3	6.917,1
Trens de animaes	918	40.129	43,7	109,9
Trens em C/ Capital da Estrada.	213	19.744	92,7	54,1
Total retribuido.	62.228	5.642.819	90,7	15.459,8
Trens em serviço da Estrada.	6.500	442.865	68,1	1.213,3
Trens em serviço da Linha	3.645	245.006	67,2	671,2
Total não remunerado.	10.145	687.871	67,8	1.884,5
Total geral.	72.373	6.330.690	87,5	17.344,4

O quadro seguinte apresenta o movimento de trens desta Estrada, em comparação com os ultimos 5 annos.

DESIGNAÇÃO	1918		1919	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros	12.851	1.671.400	13.258	1.785.643
Especiaes de passageiros	122	11.120	69	5.315
Trens mixtos	12.145	467.206	12.263	435.685
Trens de mercadorias	25.529	1.949.278	29.129	2.267.267
Trens de animaes	1.031	71.347	865	57.865
Em serviço da Estrada	6.343	227.611	6.685	315.134
Lastro e serviço	3.170	121.204	2.453	113.587
Total.	61.191	4.519.166	64.722	4.980.496

DESIGNAÇÃO	1920		1921		1922	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros	15.040	2.271.109	15.518	2.849.684	15.390	2.608.146
Especiaes de passageiros	166	15.306	149	10.420	362	33.783
Trens mixtos	13.540	375.981	15.037	396.326	15.740	416.271
Trens de mercadorias	27.195	2.250.621	30.314	2.405.078	29.605	2.524.746
Trens de animaes	814	50.253	676	39.753	918	40.129
Trens em Conta de Capital da Estrada	—	—	—	—	213	19.744
Trens serviço da Estrada	6.924	356.206	6.317	419.068	6.500	442.865
,, „ Linha	2.390	136.310	3.085	191.100	3.645	245.006
Total	66.069	5.455.786	71.096	5.811.429	72.373	6.350.690

Percorso de carros e vagões. — Com a intensificação dos transportes no anno de 1922, foi movimentado maior numero de vagões e de carros de passageiros, cujo percorso total attingiu a 51.987.051 kilometros, contra 47.802.673 kilometros no anno anterior.

O percurso desses vehiculos consta do resumo seguinte :

Carros de passageiros	14.533.258
Brakes de bagagens	21.136.708
Vagões de mercadorias	Carregados
Vagões de animaes	Vazios
Vagões de mercadorias	9.382.036
Vagões de animaes	5.874.622
Vagões e carros em serviço	1.060.327
Vagões em serviço da Linha (conservação)	51.987.051
Total.	

Os quadros abaixo representam o percurso total dos vehiculos nos ultimos 5 annos, para comparação do seu movimento.

Designação	1918	1919	1920	1921	1922
Carros de passageiros	9.843.736	10.876.911	12.405.907	12.895.220	14.533.358
Brakes de bagagens					
Vagões de animaes					
Vagões de mercadorias (carregados)	16.143.169	18.785.527	20.190.180	20.194.771	21.136.708
Vagões de animaes					
Vagões de mercadorias (vazios)					
Vagões e carros em ser- viço	3.723.928	10.833.212	5.154.363	5.960.933	6.934.949
Total	37.147.964	43.134.349	46.231.857	47.802.673	51.987.051

Trens de passageiros. — Durante o anno de 1922 circularam com regularidade os trens de passageiros diurnos e nocturnos.

Nos trens diurnos, embarcaram em São Paulo, durante o anno, 61.376 passageiros de 1^a. classe e 235.390 de 2^a. classe, perfazendo um total de 296.766 passageiros.

Desembarcaram em São Paulo 51.211 passageiros de 1^a. classe e 221.497 de 2.^a classe, em um total de 272.708 passageiros.

O movimento dos trens nocturnos foi o seguinte: embarcaram em São Paulo 39.740 passageiros de 1^a. classe, 54.439 passageiros de 2.^a classe, sendo ocupados 7.527 leitos.

Procedentes do interior, desembarcaram em São Paulo 39.145 passageiros de 1^a. classe, 51.638 passageiros de 2^a. classe, sendo ocupados 6.425 leitos.

Venda de leitos. — O quadro seguinte apresenta o movimento da venda de leitos na estação de São Paulo, incluindo os procedentes do interior, demarcados em São Paulo, durante os annos de 1914 a 1922.

ANOS	Quantidade
1914	6.532
1915	8.264
1916	9.642
1917	11.251
1918	10.831
1919	12.531
1920	14.152
1921	12.981
1922	13.952

Movimento de passageiros — São Paulo

Meses	Embarcados diurnos			Embarcados nocturnos			Desembarcados diurnos			Desembarcados nocturnos			T O T A L		
	1.º	2.º	1.º	2.º	Leitos	1.º	2.º	Leitos	1.º	2.º	Leitos	1.º	2.º	Leitos	
Janeiro .	5.045	20.090	2.643	3.125	701	5.561	21.341	2.394	2.905	601	15.643	47.461	1.302		
Fevereiro .	3.416	17.825	3.921	5.010	715	3.633	18.167	3.132	4.837	521	14.102	45.839	1.236		
Marco .	6.021	22.784	2.798	4.326	760	4.685	23.332	2.526	3.933	741	16.030	54.375	1.501		
AbriL .	5.077	30.061	3.121	4.737	802	3.469	28.857	3.311	5.010	701	16.978	68.665	1.503		
Maio .	4.417	31.848	3.638	5.099	815	3.276	31.812	3.711	3.795	721	15.042	72.564	1.536		
Junho .	4.106	26.545	4.312	5.821	715	2.705	26.197	4.145	5.152	621	15.268	63.715	1.336		
Julho .	3.830	15.896	4.891	6.219	818	2.302	13.621	4.826	5.675	718	15.849	41.411	1.536		
Agosto .	6.629	20.036	2.137	3.038	315	4.805	17.550	2.815	3.132	248	16.386	43.756	563		
Setembro .	5.377	13.476	2.948	4.242	423	5.721	10.247	2.621	3.897	325	16.662	31.862	748		
Outubro .	5.322	12.478	2.616	3.753	421	4.458	9.796	2.727	3.815	331	15.123	29.842	752		
Novembro .	5.625	11.589	3.221	4.632	510	5.201	8.581	3.410	4.885	425	17.457	29.687	935		
Dezembro .	6.511	12.762	3.499	4.437	532	5.395	11.996	3.527	4.602	472	18.932	33.797	1.004		
Total .	61.376	235.390	39.740	54.439	7.527	51.211	221.497	39.145	51.638	6.425	191.472	562.964	13.952		

Intercambio do material rodante. — Damos em seguida o resumo das taxas de aluguel pagas pela Estrada de Ferro Sorocabana ás Companhias Rêde de Viação, Paraná-Santa Catharina, São Paulo Railway, Noroeste, Estrada de Ferro Araraquara, Mogyana, etc., e recebidas das mesmas, relativas ao intercambio do material rodante.

COMPANHIAS	Recebidas pela Sorocabana	Pagas pela Sorocabana
Rêde de Viação, Paraná-Santa Catharina	75:190\$000	572:146\$666
São Paulo Railway.	—	6:679\$150
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	—	4:410\$000
Estrada de Ferro Araraquara	85:976\$760	—
Companhia Mogyana	3:313\$010	55\$000
Diversas	8:834\$000	—
Saldo a favor de diversas	409:977\$046	—
Total	583:290\$816	583:290\$816

Resultado de telegrammas

Damos abaixo um quadro demonstrativo do resultado do tráfego de telegrammas, cuja renda elevou-se a 296:712\$558, ou sejam 23,66 % mais que o anno anterior e 60,36 % mais que em 1918.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1918		ANNO DE 1919		ANNO DE 1920		ANNO DE 1921		ANNO DE 1922		Diferença % sobre anno anterior			
	ANNO DE 1918	ANNO DE 1919	ANNO DE 1920	ANNO DE 1921	ANNO DE 1922	Diferença % sobre anno anterior								
Receita de telegrammas .	185.030\$544	211.745\$860	+ 14,44	225.028\$665	+ 6,27	261.061\$985	+ 16,01	296.712\$558	+ 13,66	+ 60,36				
Número de telegrammas .	249.703	294.944	+ 18,12	305.649	+ 3,63	360.766	+ 18,03	410.068	+ 13,67	+ 64,22				
Número de palavras .	3.246.139	4.026.352	+ 24,04	4.158.398	+ 3,28	4.950.143	+ 19,04	5.692.928	+ 15,01	+ 75,38				
Receita por telegramma .	\$741	\$718	— 3,10	\$736	+ 2,51	\$724	— 1,63	\$724	—	— 2,29				
Receita por palavra .	\$557	\$553	— 7,02	\$554	+ 1,89	\$553	— 1,85	\$552	— 1,89	— 8,77				

Secção fluvial. — Em 12 de janeiro de 1922 foi reaberta a navegação do rio Piracicaba, que se achava interrompida desde 15 de Maio de 1921.

Em 15 de junho de 1922 foi novamente suspensa devido terem abaixado as aguas.

Possue a Estrada tres vapores para o serviço fluvial: — «Visconde de Itú», «Souza Queiroz» e «Piracicaba», bem assim 11 lanchas, das quaes apenas 7 estão sem serviço activo.

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

Esses vapores effectuaram uma kilometragem total de 11.717 kilometros, contra 14.228 no anno anterior, rebocando 547 lanchas carregadas e 217 vazias, sendo tambem inferior a lotação á do anno de 1921.

Existencia do material fluctuante

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

Percorso dos vapores

ANOS	KILOMETROS
1914.	21.284
1915.	19.426
1916.	21.721
1917.	18.718
1918.	16.062
1919.	11.331
1920.	12.141
1921.	14.228
1922.	11.717

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 . . .	—	—	—	—	—	—	794	24	16	794	24	16
Fevereiro . . .	—	—	—	226	6	6	904	32	4	1.130	38	10
Março . . .	—	—	—	36	3	2	1.048	27	14	1.084	30	16
Abri . . .	—	—	—	—	—	—	984	27	8	984	27	8
Maio . . .	—	—	—	—	—	—	710	27	11	710	27	11
Junho . . .	90	3	—	—	—	—	921	29	7	1.011	32	7
Julho . . .	77	4	—	—	—	—	747	37	13	824	41	13
Agosto . . .	767	37	13	—	—	—	74	20	6	841	57	19
Setembro . . .	957	41	23	—	—	—	180	33	15	1.137	74	38
Outubro . . .	1.040	52	24	—	—	—	137	33	14	1.177	85	38
Novembro . . .	931	39	17	—	—	—	150	26	10	1.081	65	27
Dezembro . . .	807	36	11	—	—	—	137	11	3	944	47	14
Total . . .	4.669	212	88	262	9	8	6.786	326	121	11.717	547	217

Dispendeu a Estrada com o custeio da Secção Fluvial, durante o anno de 1922, a importancia de 107:757\$782, havendo em relação ao anno anterior uma diferença para menos de 36:493\$324.

A despesa da Secção Fluvial, durante o anno de 1922, é assim especificada:

Vencimentos do Inspector e do pessoal dos portos	37:443\$600
Vencimentos da tripulação dos vapores e lanchas.	31:102\$200
Reparações do material (Vencimentos)	16:519\$000
Reparações do material (Materias empregados)	7:842\$913
Lubrificantes e estopa	1:722\$709
Combustivel	12:346\$091
Papelaria e objectos de escriptorio.	370\$132
Outras despesas	417\$137

Total 107:757\$782

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

ANNOS	Tripulação	Combustivel	Lubrificantes, materias, etc.	Pessoal dos 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	—	788\$900	—	—	35:025\$700
1912	42:904\$000	—	14:241\$100	—	—	57:145\$100
1913	46:305\$500	12:248\$755	2:171\$490	—	—	60:725\$745
1914	36:110\$000	10:475\$990	11:710\$701	23:141\$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\$864	20:601\$700	—	68:064\$309
1920	36:222\$900	10:662\$865	495\$302	33:568\$800	56:730\$497	137:680\$364
1921	40:377\$900	14:229\$611	1:240\$925	38:084\$500	50:368\$170	144:251\$106
1922	31:102\$200	12:340\$091	1:722\$709	37:443\$600	25:149\$182	107:757\$782

Especificação da despesa da Fluvial

Especificação	Pessoal	Material	Diversos	TOTAL
Vencimentos do Inspector e pessoal dos portos .	37:443\$600	—	—	37:443\$600
Vencimentos da tripulação .	31:102\$200	—	—	31:102\$200
Reparações do material .	16:224\$282	7:842\$913	294\$718	24:361\$913
Lubrificantes e estopa .	—	1:722\$709	—	1:722\$709
Combustiveis	—	12:340\$091	—	12:340\$091
Papelaria	—	370\$132	—	370\$132
Diversos	—	112\$657	304\$480	417\$137
Total. . . .	84:770\$082	22:388\$502	599\$198	107:757\$782

Novas estações. — Durante o anno de 1922, foram estabelecidos 3 postos telegraphicos, sendo 2 para serviço de cruzamento de trens e um para servir o ramal Pereira & Filhos, e inauguradas 2 estações.

O quadro seguinte especifica a sua situação :

Data	NOMES	KILOMETRO	LINHA
6/3	Posto km. 287	287	Ramal de Itararé
1/5	Caiuá	888,310	Ramal de Tibagy
1/5	Presidente Epitacio	903,150	" " "
8/5	Posto km. 43	43	Tronco " "
23/8	" , 395	395	Ramal de Tibagy

Pessoal do Trafego — Em 31 de dezembro de 1922, possuia o Trafego 2.448 empregados, sendo :

Administração	54
Estações	1.765
Movimento	602
Fluvial	27
Total	2.448

Em relação ao anno anterior, nota-se pequeno aumento em virtude do desenvolvimento sempre crescente do trafego, obrigando a circulação de maior numero de trens e, consequentemente, ocupando maior numero de empregados. 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 de dezembro.

Dispendeu o Trafego com esse pessoal a importancia de 4.358:255\$865.

Discriminação do pessoal 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
" " 1921	52	1.607	588	30	2.277
" " 1922	54	1.765	602	27	2.448

Despesas geraes do trafejo. — A despesa geral do Trafego, durante o anno de 1922, importou em 5.119:334\$570, como adiante se acha especificado:

TOTAL	Salarios	4.358:255\$865
	Materiaes	525:515\$432
	Diversos	235:563\$273
	Total.	5.119:334\$570

Essa despesa é assim discriminada:

	Especificação	Pessoal	Materiaes	Diversos	TOTAL
Adminis- tração	Administração . . .	217:675\$325	3:854\$006	307\$383	221:836\$714
	Publicações . . .	—	5\$180	2:511\$700	2:516\$880
	Papelaria - Adminis- tração . . .	—	28:057\$870	—	28:057\$870
Estações	Agentes de estações .	530:863\$100	—	(Menos credito)	530:833\$100
	Telegraphistas . . .	352:916\$200	—	12\$300	352:928\$500
	Empregados de es- criptorio . . .	906:353\$100	—	6:245\$000	912:598\$100
	Manobradores e g. chaves . . .	274:950\$000	—	(Menos credito)	274:927\$300
	Trabalhadores . . .	814:648\$050	—	80:421\$530	895:069\$580
	Baldeação em trafe- go mutuo . . .	94:373\$840	7:536\$234	34:521\$850	136:431\$924
	Papelaria-Estações .	—	240:861\$387	(Menos credito)	240:835\$487
	Materiaes-Estações .	21:903\$275	174:360\$472	80:721\$505	276:985\$252
	Impressão de bilhetes .	6:838\$300	22:763\$594	\$250	29:602\$144
Movimento	Chefes de trens . . .	410:106\$200	—	32\$000	410:138\$200
	Bagageiros e cama- reiros . . .	140:389\$800	—	—	140:389\$800
	Guarda freios . . .	557:228\$300	—	556\$000	557:784\$300
	Limpadores de carros .	27:201\$400	—	—	27:201\$400
	Materiaes para os trens . . .	2:720\$975	31:939\$959	12:636\$235	47:297\$169
	Papelaria para os trens . . .	—	16:136\$730	—	16:136\$730
Diversos	Despesas extraordi- narias . . .	88\$000	—	17:676\$120	17:764\$120
	Total.	4.358:255\$865	525:515\$432	235:563\$273	5.119:334\$570

O quadro seguinte apresenta as despesas do Trafego em comparação com as dos annos de 1914 a 1922.

ANNOS	Salarios	Materiaes	Diversos	TOTAL
1914 . . .	1.638:319\$194	208:237\$298	699:646\$005	2.546:202\$947
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\$621
1918 . . .	2.393:370\$837	422:114\$639	632:105\$212	3.447:590\$688
1919 . . .	3.279:392\$144	606:904\$467	722:749\$662	4.612:046\$273
1920 . . .	3.870:959\$427	652:132\$810	173:771\$209	4.696:863\$446
1921 . . .	4.177:702\$786	539:457\$212	193:265\$044	4.910:425\$042
1922 . . .	4.358:255\$865	525:515\$432	235:563\$273	5.119:334\$570

Linhos telegraphicais. — Em 31 de dezembro de 1922, o desenvolvimento das linhas telegraphicais e telephonicas era o seguinte:

Extensão das linhas telegraphicais da Estrada . . . 1.812,822 kilometros
Desenvolvimento dos fios . . . 5.006,920 »

Extensão e desenvolvimento das linhas telegraphicais do Governo Federal 283,747 »

Desenvolvimento das linhas telephonicas da Estrada 242,738 »

Comparativamente ao anno anterior, nota-se um accrescimo total de 128,172 kilometros de fios, repartidos da seguinte forma:

Presidente Wenceslau a Presidente Epitacio-Linha telegraphica (2 fios) 65,816 kilometros

Itaicy a Jundiahy-Linha telegraphica (1 fio) 43,100 »

Guanabara a Sete Quedas-Linha telegraphica (1 fio) 13,736 »

São Paulo a Barra Funda-linha telephonica(2fios) 5,520 »

Total 128,172 kilometros

O quadro abaixo discrimina as linhas telegraphicais e telephonicas, bem como seus desenvolvimentos em 31 de dezembro de 1922.

Quanto aos apparelhos respectivos, estavam installados naquela data 300 telegraphicais e 111 telephonicos, tendo havido um accrescimo, em confronto com o anno anterior, de 5 apparelhos telegraphicais e 2 telephonicos.

Numero de linhas telegraphicais

TRECHOS	Extensão kilometrica	Linhas telegraphicais da Estrada		Linhas do Governo		Linhas telephonicas da Estrada		Total de fios
		N.º de fios	Desenvol- vimento	N.º de fios	Desenvol- vimento	N.º de fios	Desenvol- vimento	
S. Paulo a Barra-Funda.	2,760	9	24,840	1	—	8	22,080	18
Barra-Funda a Osasco	13,160	8	105,280	1	—	2	26,320	11
Osasco a S. Roque	49,088	7	348,546	1	115,548	2	98,156	10
S. Roque a Mayrink	6,908	7	48,356	2	—	3	20,724	12
Mayrink a Sorocaba	36,729	5	188,645	1	—	2	73,458	8
Sorocaba a Boituva	51,125	5	255,625	—	—	—	—	5
Boituva a Botucatú	147,518	4	590,052	—	—	—	—	4
Botucatú a Cidade	1,000	1	1,000	—	—	—	—	1
Botucatú a Rubião Junior	7,492	5	37,460	—	—	—	—	5
Rubião Junior a Baurú	122,037	2	244,074	—	—	—	—	2
Rubião Junior a S. Grande	217,828	3	658,484	—	—	—	—	3
M. Azevedo a Itatinga	13,258	1	18,258	—	—	—	—	1
Mandury a Pirajú	25,380	1	25,380	—	—	—	—	1
B. Campos a Sta. Cruz.	23,890	1	23,890	—	—	—	—	1
S. Grande a P. Wenceslau	337,877	2	675,754	—	—	—	—	2
P. Wenceslau a P. Epitacio	82,908	2	65,816	—	—	—	—	2
T. Maio a Araquá	6,878	1	6,878	—	—	—	—	1
Cerquilho a Tieté	8,069	1	8,069	—	—	—	—	1
Mayrink a Itu	52,949	3	158,847	1	—	—	—	4
Itu a Itaicy	24,631	4	98,524	1	—	—	—	5
Itaicy a Jundiahy	43,100	3	129,300	—	—	—	—	3
Itaicy a Guanabara	35,625	1	36,825	—	168,532	—	—	1
Guanabara a S. Quedas	13,736	1	13,736	—	—	—	—	2
Victoria a P. Martins	30,082	1	30,082	—	—	—	—	1
Itaicy a Piracicaba	90,952	3	272,856	1	—	—	—	4
Piracicaba a Ponte	2,000	1	2,000	—	—	1	2,000	2
Ponte a São Pedro	56,474	1	56,474	—	—	—	—	1
Chave a P. João Alfredo	17,428	1	17,428	—	—	—	—	1
Boituva a Itararé	271,843	3	815,529	—	—	—	—	3
Boituva a Porto Feliz	23,878	1	23,878	—	—	—	—	1
Faxina a Cidade	3,000	1	3,000	—	—	—	—	1
V. Rocha a C. Leite	19,244	1	19,244	—	—	—	—	1
R. Alves a P. Barra Bonita	21,000	1	21,000	—	—	—	—	1
Tatuhy a Cidade	2,000	1	2,000	—	—	—	—	1
Total . . .	1.812,822	—	5.006,920	—	284,075	—	242,738	—

Augmento de linhas telegraphicas

TRECHOS	N.º de fios	KILOMETROS	OBSERVAÇÕES
P. Wenceslau a P. Epitacio	2	65,816	Telegraphica
Itaicy a Jundiah	1	43,100	*
Guanabara a Sete Quedas	1	13,736	*
São Paulo a Barra Funda	2	5,520	Telephonica
Total	—	128,172	—

Augmento de apparelhos telegraphicos e telephonicos

DISCRIMINAÇÃO	EXISTENCIA EM		Augmento em 1922
	1921	1922	
Apparelhos telegraphicos	295	300	5
> telephonicos	109	111	2

**Quadro demonstrativo das linhas telegraphicas existentes em 31 de dezembro de 1922
e resumo da existencia das mesmas, desde 1919.**

ANNOS	Extensão kilometrica	Linhas telegraphicas da Estrada	Linhas do Governo conservadas pela Estrada	Linhas telephonicas da Estrada	Número de aparelhos	Número de telegrammas	RENDA	RECEITA MEDIA		Pilhas
								Por teleg.	Por palavra	
1919.	1.696,126	4.164.248	108.635	71.022	258	85	294.944	211.745\$860	13	\$718
1920.	1.736,311	4.627,505	108.635	230.310	280	102	305.649	225.028\$665	13	\$716
1921.	1.766,178	4.884.268	108.635	237.218	295	109	360.766	261.061\$985	14	\$724
1922.	1.812,822	5.006,920	283.747	242.738	300	111	410.068	296.712\$558	13	\$724

VIA PERMANENTE

A extensão total das linhas a conservar, durante o anno de 1922, foi a seguinte:

Designação	1.º de janeiro Kms.	31 de dezembro Kms.	Accrescimo no correr do anno Kms.
Linha principal, em kilometros	1.737,17150	1.770,67800	33,50650
Linha accessoria - Ligação R. Ita- raré	0,54400	0,54400	—
Desvios em kilometros (1)	207,41149	215,78926	8,37777
Total	1.945,12699	1.987,01126	41,88427

(1) Pelo relatório anual, de 1921, a extensão dos desvios em 31-12-921 é de 201,95329, extensão essa que passou a ser no anno de 1922 de 207,41149 de acordo com as novas informações prestadas pelos srs. Engenheiros Residentes, em Janeiro de 1923.

O accrescimo de 33.506,50 metros proveio da inauguração dos seguintes trechos:

Em 1.º de maio	De P. Wenceslau a Caiuá	18067,50	mets.
	De Caiuá a P. Epitacio (ponto extre- mo da linha)	15439,00	„
	Total.	33506,50	„

O aumento dos desvios foi o seguinte:

Construção de novos desvios e aumento de desvios já existentes no serviço pro- prio da Estrada	4797,67		mets.
Desvios arrancados; durante o anno	157,00		„
Accrescimo	4640,67	4640,67	„
Desvios particulares construídos	12185,60		„
" " arrancados.	8448,50		„
Accrescimo	3737,10	3737,10	„
Accrescimo		8377,77	„

**Extensão dos desvios da Estrada e particulares,
em 31 de dezembro de 1922**

Em 31 de dezembro de 1922, sommavam 215.789,26 metros os desvios da Estrada e particulares, de acordo com a relação abaixo:

Desvios da Estrada:

Extensão em 31 de dezembro de 1921	163.146,69	mts.
Construidos, durante o anno de 1922	4.797,67	"
Total	167.944,36	"
Foi desligado o desvio para lenha k. 25.030 - tronco	125,00	mts.
Foi deduzido da extensão do des- vio k. 43 - tronco	32,00	"
Extensão em 31/12/1922	167.787,36	"

Desvios particulares:

Extensão em 31 de dezembro de 1921	44.264,80	mts.
Construidos, durante o anno de 1922	12.185,60	"
Total	56.450,40	"

Foi arrancada a chave do desvio k. 23-Cerqueira	207,00	mts.
Foi reduzido o desvio k. 19.639- G. Federal	85,00	"
Foi desligado o desvio k. 25.030- G. Estadoal	171,00	"
Foi reduzido o desvio k. 20-G. Federal	11.700	"
Foi desligado o desvio em Jun- diah - Dr. E. Chaves	5.889,00	"
Foi arrancada a chave do desvio n. 2-k. 173 RJ. Scarance	142,00	"
Foi arrancado o desvio k. 580 R. Tibagy - J. Giorgi	1.837,50	"
Extensão em 31/12/22	48.001,90	"

Resumo:

Extensão dos desvios da Estrada	167.787,36	mts.
Extensão dos desvios particulares	48.001,90	"
Total	215.789,26	"

Extensão das linhas em tráfego em 31 de dezembro 1922

O quadro seguinte demonstra discriminadamente a extensão das linhas em tráfego e desvios existentes em 31 de dezembro de 1922.

Designação das linhas	EXTENSÃO			Total
	Linha principal kms.	Linha acces- sória kms.	Desvios	
		Estrada kms.	Particulares kms.	
TRONCO — São Paulo-Bauru. — Ligação tronco c/R. Itararé-Linha accessoria	436,80200	0,54400	91,70796	31,17380
RAMAL ITARARÉ — Boituva - Itararé	271,84300	—	22,54110	10,61800
RAMAL P. FELIZ — Boituva-Porto Feliz	23,87300	—	82200	—
RAMAL TIETÉ — Córquilo-Tietê	8,06900	—	54900	—
RAMAL P. MARTINS e ARAQUÁ	30,08200	—	75100	—
Victoria-P. Martins	6,87800	—	75800	—
13 de Maio-Araquá	19,24400	—	78300	—
RAMAL BOREBY — Vergílio Rocha-Cel. Leite	588,98400	—	24,84125	3,86150
RAMAL TIBAGY — R. Junior-P. Epitacio (ponto extremo da linha)	25,38000	—	1,44315	—
RAMAL PIRAJÚ — Manduri-Piraju	23,89000	—	1,13900	—
RAMAL SANTA CRUZ — B. de Campos-S. C. Rio Pardo	23,89000	—	22000	—
RAMAL ITATINGA — M. Azevedo-Itatinga	13,25300	—	13,31660	1,22890
Mayrink-São Pedro	227,00600	—	4,41930	66970
Itacy-Jundiahy	43,10000	—	52200	48,18900
SEÇÃO ITUANA	17,42800	—	3,97400	18,40000
Clave-João Alfredo	34,84600	—	—	38,82000
Total	1.770,67800	0,64400	167,78736	48,09190
				1.987,01126

Relação dos desvios da Estrada construídos e inaugurados, durante o anno de 1922.

LOCAL	Quant.	Comp. Mets.	Observações
TRONCO:			
Posto klm. 43 (tronco)	1	495,00	Construido
São Roque.	1	74,00	»
Salgado.	1	67,50	»
Ignacio Pupo	1	258,00	»
Pedreira	1	45,00	Augmentado
ITUANA:			
Klm. 283 — R. S. Pedro.	1	115,50	Construido
RAMAL DE JUNDIAHY:			
Quilombo	1	147,00	Augmentado
RAMAL DE ITARARÉ:			
Klm. 288	1	160,00	Augmentado
Guahyra.	1	157,00	,
Itararé	2	274,00	,
RAMAL DE TIBAGY:			
Klm. 395	1	380,00	Construido
B. Botelho.	1	83,00	Prolongado
C. Motta	1	113,00	Augmentado
Bartyra	1	127,00	Construido
Bartyra	1	27,00	Augmentado
S. Anastacio	3	617,00	Construidos
Cauá	1	304,32	Inaugurado
Presidente Epitacio	1	300,45	,
P. Epitacio (Triangulo de reversão)	1	1.052,00	,
Total.		4.797,67	-

NOTA: — Foi desligado em maio o desvio para lenha no klm. 25,080, tronco 125 mt.
Foram deduzidos da extensão desvio klm. 48, tronco 32 mt.

Extensão dos desvios particulares construidos durante
o anno de 1922.

LOCAL	Concessionarios	Quant.	Comp. Mets.	Observações
TRONCO :				
Klm. 1	Zerrenner	1	28,00	Augmentado
> 6	Isola	1	159,00	"
> 20	G. Federal	1	137,00	Construido
> 20,844	D. Cerqueira	1	250,00	"
> 20	G. Federal	2	690,00	Abertos
> 25	R. & Alvarenga	1	171,00	Ligado
> 244	J. Biagoni	1	109,00	Construido
RAMAL DE ITARARÉ :				
Klm. 264,900	P. M. Barros	1	140,00	Construido
> 385,565	J. S. Caiuby	1	90,00	"
> 365,080	Dr. A. Souza	1	3.540,00	"
> 287,280	Pereira & Filhos	1	5.820,00	"
> 190,185	Ministerio da Guerra	1	340,00	"
RAMAL DE TIBAGY :				
Klm. 339,400	J. Theodosio	1	198,50	Construido
> 673,623	J. Kobal	1	120,00	Augmentado
> 427,340	J. Contrucci	1	204,60	Construido
> 508,300	J. F. de Sá	1	60,00	"
C. Motta	J. Monteiro	1	128,50	"
Total				12.185,60

NOTA : — Arrancado o desvio no klm. 23 — tronco — Cerqueira . . . 207,00 Metros
Reduzido o desvio no klm. 19,689 — tronco — G. Federal . . . 85,00 "
Desligado o desvio no klm. 25,030 — tronco — G. Estadoal. 171,00 "
Reduzido o desvio no klm. 20 — tronco — G. Federal . . . 117,00 "
Desligado o desvio no em Jundiah — Dr. E. Chaves . . . 5.889,00 "
Arrancado o desvio m. 2, klm. 173 — R. Jundiah — Scarance 142,00 "
Arrancado o desvio no klm. 580 — R. Tibagy — J. Giorgi . 1.887,50 "

Conservação ordinaria. — No serviço de conservação da linha foram, nos annos de 1921 e 1922 empregados os seguintes materiaes:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		MÉDIA	
	1921	1922	1921	1922
Dormentes	403.292	457.559	232,17	258,40
Trilhos (metros)	21.927,20	11.212,40	0,012	0,006
Talas de juncção	41.552	3.350	23,90	1,89
Pregos de linha	673.642	309.734	387,78	174,92
Parafusos	133.856	90.052	77,05	50,8
Tirefonds	1.088	810	0,626	0,45
Pregos datadores	—	—	—	—
Arruelas	60.647	377.886	34,91	0,21
Jacarés	92	45	0,053	0,02
Contra-trilhos	97	17	0,955	0,009
Akulhas	113	46	0,065	0,02
Séllas	14.865	40	8,55	0,02
Alavancas para chaves	29	12	0,016	0,006
Contra agulhas	80	23	0,046	0,01
Desvios completos	18	9	0,013	0,001

Cercas e porteiras. — Durante o anno de 1922, foram construidos 35.694,00 metros de cercas novas e concertados 45.0613,00 metros.

Foram collocadas 66 porteiras e substituidas 51.

Movimento de dormentes:

Empregamos, durante o anno de 1922, em diversos serviços da linha, 473.521 dormentes, conforme o quadro abaixo:

Por conta de custeio	454.459
" " " capital	2.882
" " " diversos	16.180
Total	473.521
Saldo do anno de 1921	132.919
Comprados, durante o anno de 1922	604.017
Total	736.936
Empregados, durante o anno de 1922	473.521
Saldo para o anno de 1923	263.415

Substituição de dormentes em conta de custeio, capital e diversos, durante o anno de 1922.

MESES	1. ^a Residencia			2. ^a Residencia			3. ^a Residencia			4. ^a Residencia			5. ^a Residencia			6. ^a Residencia			7. ^a Residencia			TOTALS MENSAS		
	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos	Custeio	Capital	Diversos
Janeiro . . .	4.188	250	54	3.466	240	—	3.002	—	—	3.1946	—	—	6.050	—	—	950	—	—	500	—	—	22.102	490	54
Fevereiro . . .	3.544	—	100	5.322	—	—	2.060	—	—	7.6005	—	—	3.333	—	—	4.166	—	—	1.380	—	—	27.410	—	100
Março . . .	4.393	—	170	4.561	237	—	1.613	—	—	10.1220	—	—	10.914	—	—	2.045	—	—	1.129	—	—	34.775	237	170
AbriL . . .	3.767	—	990	17.797	—	—	3.725	—	—	4.4337	—	—	8.042	—	—	2.483	—	151	592	—	—	40.843	—	1.141
Maio . . .	4.233	—	70	5.364	—	1.000	3.833	—	—	5.8009	—	—	11.259	—	—	6.857	—	30	1.343	—	—	38.698	—	1.100
Junho . . .	7.719	574	301	5.960	114	—	4.334	—	—	782	—	3.995	3.168	—	31	4.394	—	—	2.479	—	—	28.836	688	4.327
Julho . . .	7.502	140	229	4.655	—	200	5.639	—	—	5.437	—	—	4.869	431	100	4.752	—	—	1.393	—	—	34.247	571	529
Agosto . . .	7.985	150	2.118	9.128	—	600	4.315	—	—	1.285	—	—	6.743	199	—	12.543	—	110	3.267	—	—	45.266	349	2.828
Setembro . . .	9.060	115	1.564	4.978	—	400	7.949	—	—	10.090	—	—	5.484	—	—	5.524	197	—	1.501	—	—	44.586	312	1.964
Outubro . . .	6.830	—	884	7.065	—	400	9.565	—	—	15.926	—	—	10.154	—	—	6.506	235	—	2.330	—	—	58.376	235	1.284
Novembro . . .	9.002	—	1.061	4.025	—	400	8.276	—	—	9.068	—	—	4.772	—	—	8.380	—	—	340	—	—	43.863	—	1.461
Dezembro . . .	6.759	—	1.112	3.635	—	110	4.014	—	—	11.906	—	—	1.067	—	—	7.637	—	—	439	—	—	35.457	—	1.222
Total . . .	74.982	1.229	8.653	75.956	591	3.110	58.325	—	—	86.411	—	3.995	75.855	630	131	66.237	432	291	16.693	—	—	454.459	2.882	16.180

2298 ab omni c. mactan. coateob. & tigre. corrob. exim. 20020000 90000000

200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000

200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000 200200000000

**Lastramento com pedra britada, durante o anno
de 1922**

Linha corrida	75.417,30	mts.
Chaves lastradas	812,00	,
Total	76.229,30	,

Lastro

ANNOS	JUNTAS LASTRADAS MTS.	CHAVES LASTRADAS MTS.	LINHA CORRIDA MTS.	LASTRO DE TERRA
1918	13.291,62	3.197,00	239.409,00	1.359.332,38
1919	15.837,24	5.267,00	244.862,83	1.404.079,93
1920	15.837,24	5.584,00	261.689,37	1.424.193,39
1921	15.837,24	6.228,00	306.163,87	1.409.486,39
1922	15.837,24	7.040,00	381.581,17	1.366.763,59

RESUMO DO LASTRO:

15.837,24
7.040,00
381.581,17
Total . . . 404.458,41

oona o sinesub abuind avheq vnoz otasimayzei
SSQF eh.

00 00.714 07

00.218

00.812 07

abmud pmoj

atigpni tsoj

00.017

01254

00.012	00.013	00.014	00.015	00.016
00.017	00.018	00.019	00.020	00.021
00.000.000.1	00.000.002	00.001.01	00.000.01	00.00
00.000.000.1	00.000.001	00.001.01	00.000.01	00.00
00.000.000.1	00.000.002	00.001.01	00.000.01	00.00
00.000.000.1	00.001.00	00.002.01	00.000.01	00.00
00.000.000.1	00.001.00	00.002.01	00.000.01	00.00

01254.1 C. 00000

00.000.01

00.000.01

00.000.01

00.000.000

00.00

Lastramento com pedra britada, anno de 1922

MESES	LINHA CORRIDA							Total	CHAVES							
	Residencias								Residencias							
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	6. ^a	7. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	6. ^a	7. ^a	Total
Janeiro . . .	2.902,00	1.805,00	233,00	196,00	380,00	218,00	72,00	5.306,00	69,00	—	—	—	23,00	—	—	92,00
Fevereiro . . .	3.560,00	585,00	308,00	142,00	630,00	55,00	—	5.280,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Marco . . .	4.413,00	950,00	298,00	344,00	910,00	30,00	95,00	7.040,00	46,00	—	—	23,00	—	—	—	69,00
Abri . . .	3.612,00	1.685,00	—	145,00	760,00	60,00	120,00	6.382,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Maio . . .	3.845,00	1.350,00	—	160,00	980,00	180,00	35,00	6.550,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho . . .	4.288,00	725,00	30,00	165,00	990,00	155,00	—	6.353,00	23,00	—	—	—	60,00	—	—	83,00
Julho . . .	3.908,00	1.358,30	97,00	240,00	970,00	212,00	—	6.785,30	23,00	—	—	—	30,00	—	—	53,00
Agosto . . .	3.479,00	1.666,00	186,00	130,00	800,00	280,00	95,00	6.636,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Setembro . . .	3.688,00	1.605,00	95,00	—	740,00	—	60,00	6.188,00	—	—	—	—	100,00	—	—	100,00
Outubro . . .	4.036,00	1.390,00	—	460,00	827,00	430,00	—	7.143,00	—	—	—	40,00	20,00	—	—	60,00
Novembro . . .	4.055,00	1.721,00	190,00	100,00	510,00	300,00	—	6.876,00	115,00	46,00	—	30,00	—	—	—	191,00
Dezembro . . .	2.708,00	970,00	—	445,00	520,00	140,00	95,00	4.878,00	—	—	—	—	164,00	—	—	164,00
Total . . .	44.494,00	15.310,30	1.437,00	2.527,00	9.017,00	2.060,00	572,00	75.417,30	276,00	46,00	—	93,00	397,00	—	—	812,00

250+ sub-mm cultural debris from excavated

Category	Sub-category	Material	Quantity	Notes
1	1	Clay	100	
1	2	Clay	100	
1	3	Clay	100	
1	4	Clay	100	
1	5	Clay	100	
1	6	Clay	100	
1	7	Clay	100	
1	8	Clay	100	
1	9	Clay	100	
1	10	Clay	100	
1	11	Clay	100	
1	12	Clay	100	
1	13	Clay	100	
1	14	Clay	100	
1	15	Clay	100	
1	16	Clay	100	
1	17	Clay	100	
1	18	Clay	100	
1	19	Clay	100	
1	20	Clay	100	
1	21	Clay	100	
1	22	Clay	100	
1	23	Clay	100	
1	24	Clay	100	
1	25	Clay	100	
1	26	Clay	100	
1	27	Clay	100	
1	28	Clay	100	
1	29	Clay	100	
1	30	Clay	100	
1	31	Clay	100	
1	32	Clay	100	
1	33	Clay	100	
1	34	Clay	100	
1	35	Clay	100	
1	36	Clay	100	
1	37	Clay	100	
1	38	Clay	100	
1	39	Clay	100	
1	40	Clay	100	
1	41	Clay	100	
1	42	Clay	100	
1	43	Clay	100	
1	44	Clay	100	
1	45	Clay	100	
1	46	Clay	100	
1	47	Clay	100	
1	48	Clay	100	
1	49	Clay	100	
1	50	Clay	100	
1	51	Clay	100	
1	52	Clay	100	
1	53	Clay	100	
1	54	Clay	100	
1	55	Clay	100	
1	56	Clay	100	
1	57	Clay	100	
1	58	Clay	100	
1	59	Clay	100	
1	60	Clay	100	
1	61	Clay	100	
1	62	Clay	100	
1	63	Clay	100	
1	64	Clay	100	
1	65	Clay	100	
1	66	Clay	100	
1	67	Clay	100	
1	68	Clay	100	
1	69	Clay	100	
1	70	Clay	100	
1	71	Clay	100	
1	72	Clay	100	
1	73	Clay	100	
1	74	Clay	100	
1	75	Clay	100	
1	76	Clay	100	
1	77	Clay	100	
1	78	Clay	100	
1	79	Clay	100	
1	80	Clay	100	
1	81	Clay	100	
1	82	Clay	100	
1	83	Clay	100	
1	84	Clay	100	
1	85	Clay	100	
1	86	Clay	100	
1	87	Clay	100	
1	88	Clay	100	
1	89	Clay	100	
1	90	Clay	100	
1	91	Clay	100	
1	92	Clay	100	
1	93	Clay	100	
1	94	Clay	100	
1	95	Clay	100	
1	96	Clay	100	
1	97	Clay	100	
1	98	Clay	100	
1	99	Clay	100	
1	100	Clay	100	
1	101	Clay	100	
1	102	Clay	100	
1	103	Clay	100	
1	104	Clay	100	
1	105	Clay	100	
1	106	Clay	100	
1	107	Clay	100	
1	108	Clay	100	
1	109	Clay	100	
1	110	Clay	100	
1	111	Clay	100	
1	112	Clay	100	
1	113	Clay	100	
1	114	Clay	100	
1	115	Clay	100	
1	116	Clay	100	
1	117	Clay	100	
1	118	Clay	100	
1	119	Clay	100	
1	120	Clay	100	
1	121	Clay	100	
1	122	Clay	100	
1	123	Clay	100	
1	124	Clay	100	
1	125	Clay	100	
1	126	Clay	100	
1	127	Clay	100	
1	128	Clay	100	
1	129	Clay	100	
1	130	Clay	100	
1	131	Clay	100	
1	132	Clay	100	
1	133	Clay	100	
1	134	Clay	100	
1	135	Clay	100	
1	136	Clay	100	
1	137	Clay	100	
1	138	Clay	100	
1	139	Clay	100	
1	140	Clay	100	
1	141	Clay	100	
1	142	Clay	100	
1	143	Clay	100	
1	144	Clay	100	
1	145	Clay	100	
1	146	Clay	100	
1	147	Clay	100	
1	148	Clay	100	
1	149	Clay	100	
1	150	Clay	100	
1	151	Clay	100	
1	152	Clay	100	
1	153	Clay	100	
1	154	Clay	100	
1	155	Clay	100	
1	156	Clay	100	
1	157	Clay	100	
1	158	Clay	100	
1	159	Clay	100	
1	160	Clay	100	
1	161	Clay	100	
1	162	Clay	100	
1	163	Clay	100	
1	164	Clay	100	
1	165	Clay	100	
1	166	Clay	100	
1	167	Clay	100	
1	168	Clay	100	
1	169	Clay	100	
1	170	Clay	100	
1	171	Clay	100	
1	172	Clay	100	
1	173	Clay	100	
1	174	Clay	100	
1	175	Clay	100	
1	176	Clay	100	
1	177	Clay	100	
1	178	Clay	100	
1	179	Clay	100	
1	180	Clay	100	
1	181	Clay	100	
1	182	Clay	100	
1	183	Clay	100	
1	184	Clay	100	
1	185	Clay	100	
1	186	Clay	100	
1	187	Clay	100	
1	188	Clay	100	
1	189	Clay	100	
1	190	Clay	100	
1	191	Clay	100	
1	192	Clay	100	
1	193	Clay	100	
1	194	Clay	100	
1	195	Clay	100	
1	196	Clay	100	
1	197	Clay	100	
1	198	Clay	100	
1	199	Clay	100	
1	200	Clay	100	
1	201	Clay	100	
1	202	Clay	100	
1	203	Clay	100	
1	204	Clay	100	
1	205	Clay	100	
1	206	Clay	100	
1	207	Clay	100	
1	208	Clay	100	
1	209	Clay	100	
1	210	Clay	100	
1	211	Clay	100	
1	212	Clay	100	
1	213	Clay	100	
1	214	Clay	100	
1	215	Clay	100	
1	216	Clay	100	
1	217	Clay	100	
1	218	Clay	100	
1	219	Clay	100	
1	220	Clay	100	
1	221	Clay	100	
1	222	Clay	100	
1	223	Clay	100	
1	224	Clay	100	
1	225	Clay	100	
1	226	Clay	100	
1	227	Clay	100	
1	228	Clay	100	
1	229	Clay	100	
1	230	Clay	100	
1	231	Clay	100	
1	232	Clay	100	
1	233	Clay	100	
1	234	Clay	100	
1	235	Clay	100	
1	236	Clay	100	
1	237	Clay	100	
1	238	Clay	100	
1	239	Clay	100	
1	240	Clay	100	
1	241	Clay	100	
1	242	Clay	100	
1	243	Clay	100	
1	244	Clay	100	
1	245	Clay	100	
1	246	Clay	100	
1	247	Clay	100	
1	248	Clay	100	
1	249	Clay	100	
1	250	Clay	100	
1	251	Clay	100	
1	252	Clay	100	
1	253	Clay	100	
1	254	Clay	100	
1	255	Clay	100	
1	256	Clay	100	
1	257	Clay	100	
1	258	Clay	100	
1	259	Clay	100	
1	260	Clay	100	
1	261	Clay	100	
1	262	Clay	100	
1	263	Clay	100	
1	264	Clay	100	
1	265	Clay	100	
1	266	Clay	100	
1	267	Clay	100	
1	268	Clay	100	
1	269	Clay	100	
1	270	Clay	100	
1	271	Clay	100	
1	272	Clay	100	
1	273	Clay	100	
1	274	Clay	100	
1	275	Clay	100	
1	276	Clay	100	
1	277	Clay	100	
1	278	Clay	100	
1	279	Clay	100	
1	280	Clay	100	
1	281	Clay	100	
1	282	Clay	100	
1	283	Clay	100	
1	284	Clay	100	
1	285	Clay	100	
1	286	Clay	100	
1	287	Clay	100	
1	288	Clay	100	
1	289	Clay	100	
1	290	Clay	100	
1	291	Clay	100	
1	292	Clay	100	
1	293	Clay	100	
1	294	Clay	100	
1	295	Clay	100	
1	296	Clay	100	
1	297	Clay	100	
1	298	Clay	100	
1	299	Clay	100	
1	300	Clay	100	
1	301	Clay	100	
1	302	Clay	100	
1	303	Clay	100	
1	304	Clay	100	
1	305	Clay	100	
1	306	Clay	100	
1	307	Clay	100	
1				

Estações, edificios e dependencias

Os principaes serviços executados, durante o anno de 1922, foram os seguintes:

TRONCO:

- São Paulo — Concerto na estação.
Barra Funda — Calçamento do pateo.
 Prolongamento da valla do Deposito.
Posto km. 23 — Construcção de privada.
São João — Pintura da estação.
G. Pisa — Construcção de plataforma.
 Construcção de privada.
São Roque — Modificação na estação.
Rodovalho — Pintura da estação.
Sorocaba — Reconstrucção de esgoto das casas 15 e 17, rua da Estação.
 Modificação da casa da Pharmacia.
Km. 184 — Construcção de rancho para a turma 32.
Km. 188 — Construcção de rancho para a turma 33.
Maristella — Pintura da estação.
Victoria — Reparação e limpeza de casas de empregados.
Botucatú — Reparação do calçamento da Avenida Major Matherus, sob a ponte.
 Reparação de casas de empregados.
São Manoel — Substituição da cobertura da plataforma do armazem.
Lençóes — Reforma da entrada da plataforma da estação.
Bom Jardim — Demolição da casa velha do pateo da estação.

RAMAL DE TIETÉ:

- Tieté — Construcção de privada na casa do agente.

RAMAL DE BOREBY:

- Boreby — Construcção da casa para turma 38.

ITUANA—TRONCO:

- D. Catharina — Pintura da estação.

- Itú — Limpeza e pintura da estação.
— Ladrilhamento do saguão da estação.
— Abertura de guichet para cobrança de ingressos
no saguão da estação.
- Salto — Adaptação do porão da estação para moradia do
pessoal.
- Elias Fausto — Limpeza e pintura da estação.
Rio das Pedras — Augmento da plataforma da estação.
- Xarqueada — Construcção de privada.

RAMAL DE JUNDIAHY:

- M. Serrat — Construcção da plataforma para embarque de pedras.
Jundiahys — Construcção de um commodo para dormitorio do
pessoal da Tracção.

RAMAL DE GUANABARA:

- Helvetia — Cimentada a plataforma da estação.

RAMAL DE ITARARÉ:

- Tatuhy — Construcção de grades para a cobrança de ingressos.
Itapetininga — Construcção de uma guarita para o vigia.
Km. 288 — Construcção de plataforma e casinha do Posto.
V. Camillo — Construcção de plataforma provisoria.
Bury — Construcção do escriptorio do armazem.
Rondinha — Pintura da estação.
E. Maia — Ladrilhamento do armazem da estação.

RAMAL DE TIBAGY:

- Avaré — Augmento da plataforma da estação.
Mandury — Reparação da plataforma da estação.
S. Grande — Pintura da estação.
Assis — Construcção de privadas.

RAMAL DE S. CRUZ:

- S. Cruz — Reparação geral de casas dos portadores.

RAMAL DE PIRAJÚ:

- A. Leonel — Pintura da estação.

Abastecimento de agua

TRONCO :

- Barra Funda — Construcção de poço.
Baruery — Substituição de mangueiras e caixas.
S. Antonio — Assentamento de pulsometro.
Conchas — Melhoramento do abastecimento de agua.
Alambarry — Mudança de encanamento e da bomba.
A. Guedes — » » »
Bom Jardim — Construcção de poço na Turma 31.
Conceição — » » » » Estação.
Km. 390 — » » » » Turma 30.

RAMAL DE BOREBY :

- Boreby — Subst. de bomba e confecção de abrigo para a mesma.
» — Construcção de poço na Turma 38.
Jupyra — Assentamento de encanamento e bomba.

ITUANA :

- Km. 185 — Preparo e assentamento de bomba e desmontagem da caldeira do burrinho.
Capivary — Assentamento de bomba para levar agua ao reservatorio da estação.
Piracicaba — Subst. da caldeira do pulsometro e revestimento da caixa com concreto.

RAMAL DE ITARARÉ :

- Km. 178 — Collocação de burrinho novo e valvula da caixa de agua.
Itararé — Constr. da casa para caldeira da bomba a vapor.
» — » do pequeno deposito de agua.

RAMAL DE TIBAGY :

- O. Coutinho — Assentamento do novo encanamento de 3".
Salto Grande — » de burrinho e modificação do encanamento.

- C. Motta — Construcção de poço na casa do agente.
Assis — » » da » para a Residencia.
Km. 677 — Assentamento de caixa.
P. Prudente — Reconstrucção da represa.
Km. 800 — Construcção da represa.
A. Machado — Assentamento de bomba no poço.
S. Anastacio — Assentamento de caldeira e burrinho.

Pontes e boeiros

TRONCO :

- Km. 4.220 — Construcção de um pontilhão.
Km. 110 — Substituição de dormentes e boeiros.
Km. 215 — Construcção de boeiro.
Km. 216 — » » » e valletas.
Km. 218, 249,
268 e 296 — Construcção de boeiros.

ITUANA :

- Salto — Construcção de 1 dreno para esgotamento de aguas pluviaes, no pateo.
Km. 157 — Construcção de passagem inferior.

RAMAL DE CAMPINAS :

- Km. 167 — Construcção de um boeiro de pedra.
Km. 178 e 180 — » da cabeceira do boeiro.

RAMAL DE JUNDIAHY :

- Km. 159 — Prolongamento do boeiro para augmento do desvio de Quilombo.

RAMAL DE ITARARÉ :

- Km. 188 — Subst. de dormentes e calçamento na ponte.
Itapetininga — Reparação da valla do deposito de locomotivas.
Km. 373 — Construcção do muro de arrimo.

Horto florestal de Mayrink

Durante o anno de 1922, foram plantados:

41.473	pés de eucalyptus
1.056	" " cambará
560	" " cupressos
113	" " cinamomo
25	" " pitosporus

Plantas existentes em 31 de dezembro de 1922:

Eucalyptus	95.041 pés
Pinheiros	100 "
Cabreuva	750 "
Jatobá	50 "
Perobinha.	50 "
Guarantan.	68 "
Tambury	29 "
Guarahuva	47 "
Cedro vermelho	3 "
Cambará	1.056 "
Cinamomo	113 "
Cupressos	560 "
Pitosporus	25 "

Foram executados, durante o anno, mais os seguintes serviços:

520.550 m ² .	de roçadas.
900	mts. de cercas construidas.
8.000	m ² . de limpeza de gravetos.
32.300	mts. de roçadas em eucalyptus formados
87	formigueiros extintos.
58.339	covas abertas.
59.124	covas alinhadas.
17.840	pés de eucalyptus replantados.
143.849	" " capinados.
9.100	" " podados.
1.700	" " coroados.
1.400	covas cheias.
850	estacas confeccionadas.
400	pés de essencias exóticas capinadas.
34.562	covas preparadas com terra vegetal.

Fizeram-se rondas nas mattas, distribuição de mudas, construção de cercas na divisa, limpeza de sementeiras, contagem de eucalyptus, carpa do pomar, aceiro de cercas, etc.

Altitude e posição kilometrica das estações

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
TRONCO:		
São Paulo	736	0,000
Barra Funda	719	2,760
Domingos de Moraes	724	9,221
Presidente Altino	728	14,049
Osasco	720	15,920
Baruery	718	27,260
Cotia	735	36,546
São João	780	47,893
Maylasky	698	55,264
Gabriel Pisa	814	61,862
São Roque	796	64,998
Rangel Pestana.	839	70,282
Mayrink	832	71,906
Pantojo	791	76,640
Rodovalho	779	81,957
Piragibú	772	86,870
Inhayba	700	91,078
Brigadeiro Tobias	602	96,995
Sorocaba	549	108,635
Lopes de Oliveira	563	117,195
George Oetterer	598	125,514
Ipanema	563	129,460
Coronel Murta	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
Luiz Gama	530	224,923
Salgado	468	234,400
Pyramboa	472	246,348
Remedios	592	256,779
Alambari	664	269,036
Oity	571	278,550
Victoria	526	290,820
Botucatu	777	307,273
Rubião Junior	876	314,765
Toledo	822	328,513
Equaldade	790	335,399
São Manoel	675	342,309

	Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
Rodrigues Alves	.	598	353,744
Ignacio Pupo	.	554	357,925
Paranhos	.	565	366,506
Alfredo Guedes	.	511	372,796
Lençóis	.	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
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 PORTO MARTINS E ARAQUÁ:			
Victoria	.	526	290,820
Treze de Maio	.	550	306,132
Araquá	.	460	313,010
Porto Martins	.	433	320,902
RAMAL DE BOREBY:			
Virgilio Rocha	.	597	392,339
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 Ballard	.	508	197,936

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
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
Paraízo	519	269,757
Xarqueada	603	277,989
São Pedro	580	298,912
RAMAL DE JUNDIAHY:		
Itaicy	556	149,486
Quilombo	598	158,673
Monte Serrat	642	164,739
Itupeva	663	168,582
Cesario Motta	678	178,653
Totó Fonseca	685	180,752
Jundiahý	705	192,586
RAMAL DE CAMPINAS:		
Itaicy	556	149,486
Francisco Quirino	567	151,265
Helvetica	623	157,287
Descampado	670	164,491
Sete Quédas	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
Peixoto Gomide	741	215,252
Itapetininga	644	224,419
Cesario	606	241,463
Rechan	590	259,363
Angatuba	598	267,643
Engenheiro Hermillo	579	277,963
Aracassú	603	295,033
Victorino Carmillo	633	306,314

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
Bury.	588	314,663
Rondinha	658	328,263
Eugenheiro Bacellar	685	340,463
Guahyra.	608	350,363
Faxina	639	362,863
Itanguá	719	379,863
Muniz de Souza	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

RAMAL DE TIBACY:

Rubião Junior	876	314,765
Americo de Campos	800	323,535
Paula Souza	766	332,520
Miranda Azevedo	752	343,788
Lobo	761	345,788
Andrade	709	363,318
Ezequiel Ramos	718	373,178
Avaré	752	384,699
Barra Grande	762	402,490
Oliveira Coutinho	730	412,363
Cerqueira Cesar	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	598,526
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

	Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
Indiana		461	771,239
Regente Feijó		479	782,134
Presidente Prudente		461	799,110
Alvaro Machado		451	812,710
Guarucáia		422	826,063
Santo Anastacio		430	840,375
Piqueroby		421	854,527
Presidente Wenceslau		405	870,242
Caiuá		296	888,310
Presidente Epitácio		261	903,749
RAMAL DE ITATÍNGA:			
Miranda Azevedo		752	343,788
Itatinga		761	357,041
RAMAL DE SANTA CRUZ:			
Bernardino de Campos		674	463,080
Francisco Sodré		614	473,623
Santa Cruz		469	486,970
RAMAL DE PIRAJU:			
Mandury		701	439,748
Ataliba Leonel		567	449,946
Piraju		591	465,128

Turma de reforço de pontes

Trabalhos executados, durante o anno de 1922

Conta de capital:

a) Construcción de pontes metallicas:

Montou a nova ponte metálica sobre o rio Sorocaba com 45 mets. de vão livre. A ponte compõe-se de 8 painéis de 5,775 de extensão e é do tipo "Waren" de cordas paralellas. O estrado é superior e a altura das vigas é de 7m,20 de c. a c. das cordas. Os trabalhos de construcción da provisoria, desmontagem da velha ponte e montagem da nova, sem interrupção do tráfego duraram cerca de 4 meses. É o vão mais importante da Estrada, quer pela sua extensão, como altura e situação.

b) Construcção de pontes de concreto armado:

Montou a ponte sobre o rio Capivara, com 9m. 00 de vão livre, a qual já tinha sido construída no anno passado. Descravou e retirou a ponte metallica sobre o rio do Peixe, com 30 mts. de vão, construiu a provisoria de montagem para a construção da nova ponte, que consta de 2 vãos livres de 14 mts. em concreto armado e iniciou a construção desta, de que foram executados cerca de 50 %.

Conta de custeio:

c) Construcção de pontes de madeira:

Foram construidas as seguintes, em substituição ás velhas então existentes:

Ponte de 8 mts. de vão sobre o Corrego Matadouro, km. 247,841-Itaicy-São Pedro.

Ponte de 10 mts. de vão sobre o Rib. Theodolinda no km. 252,359-Itaicy-São Pedro.

Ponte de 2 vãos livres de 15 mts. cada um, sobre o rio Corumbatahy, no kilometro 254,591 - Itaicy-São Pedro.

d) Reforço de pontes existentes:

Foram reforçadas com madeira as seguintes:

Ponte metallica sobre o rio Pirapitinguy com 2 vãos de 11 mts. cada um no km. 116,656-Mayrink-Itaicy.

Ponte metallica com 2 vãos de 10 mts. sobre o rio Pirahy no km. 138,085 Mayrink-Itaicy, sendo reforçado só o primeiro vão.

Ponte metallica sobre o rio Capivary com 24 metros de vão, no km. 184,737-Itaicy - São Pedro.

Ponte de madeira no km. 287,905 Itaicy-São Pedro, com 10 metros de vão sobre o rio Macuco.

e) Construcção de uma provisoria de madeira com 14 mts. de extensão sobre o aterro rodado, no km. 357 - Ramal de Tibagy.

Construcção de 2 provisorias com 16 mts. de extensão cada uma, para supportarem o trafego, durante a reconstrucção das alvenarias da ponte sobre o rio do Peixe, no km. 242,126-tronco.

Turma de pintores

Esta turma raspou e pintou com 2 demãos, sendo uma de zarcão e outra de graphite "Decon's", as seguintes pontes metallicas:

Km. 245,574 - Tronco - sobre o rib. de Agua Clara	- 10,5 mts.
» 173 - R. Itararé	» rio Sorocaba - 1 vão de 40 mts.
» 362 - »	» rib. Fundo 1 » » 15 »
» 370 - »	» rio Taquary 1 » » 35 »
» 365 - R. Tibagy -	» rio Pardo 1 » » 18 »

Extensão do 3.º trilho

LINHA PRINCIPAL:

Do km. 4,040 ao km. 15,645	11,60500
Km. 19 e 20	1,62110
Prolongamento em dezembro do 3.º trilho - km. 18-Gov. Federal	0,84000
Total	14,06610

DESVIOS DA ESTRADA:

Desvio do 3.º trilho, pateo B. Funda	2,23500
„ em Presidente Altino	0,88600
„ no pateo de Osasco	0,46700
„ do embarcadouro	0,87100
Total	4.45900

DESVIOS PARTICULARS:

Desvio da Cia. Armour, km. 9 (da ligação do tronco até a entrada do pateo da Cia. Armour)	1,34500
Desvio do 3.º trilho em P. Altino, da Continental	2,01100
Desvio do G. Federal-km. 19,636 (2 desvios)	0,80500
Total	4,16100

Resumo:

Linha principal	14,06610
Desvios da Estrada	4,45900
Desvios particulares	4,16100
Extensão em 31-12-922	22,68610

Conta de capital — Obras concluidas em 1922.

Natureza das obras	N. do C. B. 5
Desvio morto na estação de Salgado	201
Lastramento de 50 kms. de linha	209
Desvio para cruzamento de trens no km. 395-R. Tibagy	211
Construção de um armazém em Santa Adelaide	212
Fechamento do pateo da estação de Indaiatuba para cobrança de ingressos	214
Melhoramento no abastecimento de agua em Tiburcio	215
Embarcadouro de gado em Lençóis	216
Desvio e embarcadouro de madeira em Sapezal	218
Abastecimento de agua em Rodrigues Alves	220
Embarcadouro de porcos em Rancharia	221
Desvio e embarcadouro de madeira em Quatá	222
Fechamento de terrenos em Rio das Pedras	223
Desvio e embarcadouro de madeiras em Pau d'Alho	224
Embarcadouro de porcos em Assis	226
Augmento do Posto km. 62,860-Tronco	228
Passagem inferior entre os kms. 158 e 159-R. Campinas	229
Ligaçao da ponta morta do desvio do armazém de C. Motta	230
Desvio para manobra no pateo de Barra Grande	231
Instalação hidráulica no km. 370-R. Itararé	232
Caixa de concreto armado para abastecimento de agua localizado em Piracicaba	233
Caixa d'agua no km. 347-R. Tibagy	234
Embarcadouro de porcos em Cândido Motta	237
Embarcadouro de animais em Bartyra	238
Nova estação em Cândido Motta	243
Melhoramento no abastecimento de agua em Conchas	248
Desvio para carregamento de madeiras em Paraguassú	253
Quarto para guardar materiais em Botucatú	257
Fechamento do pateo da estação de Ourinhos para cobrança de ingressos	260
Desvio para carregamento de madeiras em Sussuhy	262
Desvio para cruzamento de trens km. 285-Tronco	263
Embarcadouro de porcos em Bartyra	266
Abastecimento de agua no km. 373-R. Tibagy	267
Desvio e embarcadouro de madeiras em Guarucaia	268
Renovação da ponte km. 193,797-Tronco	270
Construção de 1 desvio em Santo Anastacio	271
Abastecimento de agua em Salto Grande	274
" " " , Santo Anastacio	273

**Conta de Capital — Obras que até 31 de dezembro de
1922 foram parcialmente executadas:**

Natureza das obras	N. do C. B. 5
Fechamento do pateo de Osasco p/cobrança de ingressos	203
Renovação ponte km. 242,123-Tronco	210
Construção de 3 boeiros no km. 273-Tronco	213
Embarcadouro de animaes em Sapezal	219
Modificação do triangulo de reversão em Botucatú.	227
Instalação de 1 caixa de agua em Chavantes	235
Ligaçao de 1 desvio em Barra Fúnda	241
Casa para operarios em Santo Anastacio	242
Posto Telegraphico e desvio no km. 43 - Tronco	245
Fechamento da entrada da estação de Baruery p/cobrança de ingressos	246
» » » S. Cruz " " " " "	247
Embarcadouro de porcos e desvio em Osasco	250
Prolongamento do 3.º trilho até Osasco	251
Desvio e embarcadouro de madeira em Palmital	252
Nova estação de Cerqueira Cesar	254
Posto Telegraphico no km. 501,660-R. Tibagy	255
Desvio para manobra no pateo de Salto Grande	256
Quarto para guardar materiaes em Assis.	258
Desvio morto e embarcadouro de Madeiras em C. Motta	261
Fechamento da plataforma da estação de Palmital	264
Desvio e linha morta p/carregamento de madeiras em P. Prudente	269
Fechamento da entrada da estação de P. Prudente p/cobrança de ingressos	272

**Relação dos trilhos de diversos typos applicados
na linha em 31 de dezembro de 1922.**

	Typo	Extensão em metros
TRONCO:		
De São Paulo ao km. 4,032	25,900	4.032,00
Do km. 4,032 a B. Tobias	37,200	87.925,00
Pateo dos estações desse trecho	25,900	5.038,00
De B. Tobias ao km. 121,742	30,000	22.713,00
Pateo das estações desse trecho	25,900	2.034,00
Do km. 121,742 ao km. 131,754	37,200	10.012,00
Do km. 131,754 a R. Junior.	37,200	179.382,00
Pateo desse trecho.	25,900	3.629,00
Do km. 314,765 ao km. 319,771	37,000	4.530,00
Trechos com trilhos de 20 kms.	20,000	476,00
Do km. 319,771 ao km. 335,363	26,000	15.592,00
A transportar		335.363,00

	Type	Extensão em metros
Transporte . . . . .	.	335.363,00
Do km. 335,363 a Baurú	20,000	101.439,00
Ligaçāo da linha tronco com o Ramal de Itararé	37,000	544,00
RAMAL DE PORTO FELIZ:		
De Boituva a Porto Feliz	20,000	23.873,00
RAMAL DE TIETÉ:		
De Cerquilho a Tieté	20,000	8.069,00
RAMAL DE PORTO MARTINS:		
De Victoria a Porto Martins	20,000	30.082,00
RAMAL DE ARAQUÁ:		
De 13 de Maio a Araquá	20,000	6.878,00
RAMAL DE BOREBY:		
Do km. 393,146 ao km. 411,696	20,000	19.244,00
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
Trechos com trilhos de 20 kgs.	20,000	48.768,00
De Piracicaba a São Pedro	20,000	57.794,00
Trecho com trilhos de 26 kgs.	26,000	680,00
RAMAL DE JUNDIAHY:		
De Itaicy a Jundiah	25,900	43.100,00
RAMAL DE CAMPINAS:		
De Chave Ligaçāo a Campinas	25,000	34.846,00
RAMAL DE JOÃO ALFREDO:		
De Chave a João Alfredo	20,000	17.428,00
RAMAL DE ITARARÉ:		
De Boituva a Tatuh	37,200	20.124,00
Pateos das estações desse trecho	20,000	1.672,00
De Tatuh 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 km. 338,681	37,200	22.002,75
Pateos das estações desse trecho	20,000	1.913,25
Do km. 338,681 ao km. 347,349	37,200	8.484,16
Pateos das estações desse trecho	20,000	183,84
Do km. 347,349 ao km. 378,363	37,200	30.823,00
A transportar		1.183.122,00

	Typo	Estensão em metros
Transporte . . . . .	. . .	1.188.122,00
Pateos das estações desse trecho	20,000	191,00
Do km. 378,363 ao km. 380,363	26,000	2.000,00
Do km. 380,363 ao km. 384,997	20,000	672,00
" " " " "	26,000	3.961,30
Do km. 384,997 ao km. 388,586	26,000	3.589,00
Do km. 388,586 ao km. 468,000	37,200	77.107,74
Pateos das estações desse trecho	20,000	2.306,26
Do km. 468,000 a S. Grande	20,000	64.365,00
De S. Grande ao km. 571,942	25,000	39.577,00
Do km. 571,942 ao km. 599,006	25,900	27.064,00
Do km. 599,006 a Assis	25,000	15.311,00
De Assis a Cervinho	26,000	11.99*,00
De Cervinho a Bartyra	30,000	104.661,00
De Bartyra a R. Feijó	20,000	51.158,00
De R. Feijó a P. Prudente	20,000	5.51*,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 P. Wenceslau	20,000	57.532,00
De P. Wenceslau a P. Epitacio	20,000	32.506,50
RAMAL DE ITATINGA:		
M. Azevedo a Itatinga	20,000	13.253,00
RAMAL DE PIRAJÚ:		
Mandury a Pirajú	20,000	25.380,00
RAMAL DE S. CRUZ:		
De B. de Campos a S. Cruz do Rio Pardo	20,000	23.890,00
Total . . . . .	. . .	1.771.220,70

Quadro demonstrativo dos trilhos substituídos, desde 1917

Anno	Trechos substituídos	Trilhos collocados		Trilhos retirados	
		Typo	Extensão mts. da linha	Typo	Extensão mts. da linha
1917	Rubião 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. Tybagy.	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
1921	Km. 338,681 a Km. 347,349 R. Tibagy	37,200	8.484,16	20,000	8.484,16
1921	Km. 388.586 a Km. 468,000 R. Tibagy	37,200	77.107,74	26,000	777,00
				20,000	76.330,74
1922	Não houve substituição	—	—	—	—

Resumo

Type	Trilhos collocados mts. linha	Trilhos retirados mts. linha
20,000	—	233.347,80
25,000	22.097,00	—
25,900	2.657,40	—
26,000	—	777,00
37,200	209.370,40	—
	234.124,80	234.124,80

NOTA : Durante o anno de 1922 não houve substituição de trilhos em Conta de Capital.

Pessoal

Data	Pessoal tecnico e administrativo	Pessoal operario	TOTAL
Em dezembro 1921 . . .	60	2.111	2.171
Em dezembro 1922 . . .	38	1.971 } (*)	2.009

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

Tomando como divisor 25 dias uteis, teríamos os seguintes quocientes :

2.618 e 2.544 para 1921 e 1922, respectivamente.

LOCOMOÇÃO

Correram com regularidade, durante o anno de 1922, todos os serviços affectos a esta Divisão.

Officinas de Mayrink

Melhoramentos realizados. — Concluiu-se em principio do anno o serviço do augmento da Ferraria e de braçagens de locomotivas, passando esta secção a funcionar definitivamente na antiga secção de fundição, sendo construída uma bancada de pe-roba de 9m,00 de comprimento por 1m,80 de largura e 0m,82 de altura, para essa secção.

Foram reparadas todas as claraboias da secção de mechanica.

Iniciou-se e concluiu-se a installação da secção de reparação de velocimetros.

Foram reconstruidas as formas e tanques de esquentar e esfriar aros e mantiveram-se em perfeito estado de conservação as machinas operatrizes das officinas e edificios.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921 ...	519 homens
,, ,," 31 de ,," de 1922 ...	495 homens

Officinas de Sorocaba

Melhoramentos realizados. — Construiu-se um galpão com 100 metros de comprimento por 14 metros de largura, destinado á construcção de carros e annexo um barracão para marcenaria, com 20 metros de comprimento por 8 metros de largura.

Foram feitas as seguintes installações: de um novo para-raios na sub-estação de força electrica; de uma serra francesa para o serviço de serraria de pinho e de uma talha de 15 toneladas para o serviço de transporte de tóras de madeira.

Conservaram-se em perfeito estado todas as machinas operatrizes, sendo feitos outros pequenos melhoramentos.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921 ...	327 homens
,, ,," 31 de ,," de 1922 ...	311 "

Deposito de Barra Funda

Secção de carros e vagões. — A turma de reparações de carros e vagões, annexa ao Deposito de Barra Funda, prestou bons serviços no decorrer do anno, attendendo a todas as necessidades. A referida turma prestou auxilio de 2 horas diárias ao pessoal provisorio encarregado da montagem de 200 gondolas, e 300 gaiolas, iniciada em novembro de 1922.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921... 95 homens
" em 31 de " , 1922... 94 homens

Pessoal provisorio para a montagem de gondolas e gaiolas:
Existencia em 31 de dezembro de 1922... 51 homens

Deposito de Sorocaba

Melhoramentos realizados. — Foi installado um machado mechanico.

Deposito de Laranjal

Foi construido um quarto de madeira para lubrificantes, com 7m,22 de comprimento por 2m,45 de altura e 2m,33 de largura; um barracão para deposito de areia, com 3m,40 de comprimento por 2m,00 de altura e 3,00 de largura.

Foram ainda collocadas uma forja de ventiladores e uma prensa para affirmar brocas.

Deposito de Botucatú

Foi assentada uma plaina de 8".

Deposito de Salto Grande

Foi installada uma prensa para braçagens.

Deposito de Santo Anastacio

Foi augmentado um commodo com 6m,80 por 3m,40, área coberta de 23m,12, e adquiridas:

Uma machina de furar (á mão), uma forja a volante, uma prensa para braçagens e um rebolo de esmeril á mão.

Officinas electricas de Barra Funda

Foi adquirido no anno de 1922 para essas officinas o seguinte: uma prensa de ferro fundido; um rebolo de agua, um tanque de madeira, forrado com chumbo para acido sulfurico e um tanque de madeira, forrado com chumbo para a lavagem de accumuladores.

Foi installada uma machina de aplainar chapas de accumuladores, ideada pelo encarregado dessas officinas, sr. João Gomes, a qual vem prestando relevantes serviços, pois o numero de secções positivas de 13 chapas por hora attinge a 15, quando feito á mão anteriormente attingia a 2.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921 . .	20 homens
» » 31 » » 1722 . .	19 »

Officinas de Porto Martins

Concluiu-se a reparação do vapor «Souza Queiroz», iniciada no anno de 1921, tendo sido suspenso o serviço durante os meses de janeiro e fevereiro, devido á enchente do rio.

Foram reparadas, durante o anno, as seguintes unidades:
Lanchas ns. 5 e 8.

Iniciou-se a reparação da lancha n.º 4, achando-se em vias de conclusão.

Conservaram-se em perfeito estado de limpeza e de conservação as ferramentas e edificios das officinas.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921 . .	17 homens
» » 31 » » 1922 . .	3 homens

Limpeza de carros em Barra Funda

Durante o anno manteve-se com toda a regularidade o serviço de limpeza de carros em Barra Funda.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921 . . 16 homens
» » 31 » » 1922 . . 15 »

Conservação de vehiculos. — **Concertadores:** — A reparação e conservação de vehiculos em transito, correu com toda a regularidade; os concertadores destacados em diversos pontos da estrada mantiveram-se em franca actividade, sendo satisfactorios os serviços prestados pelos mesmos.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921 . . 82 homens
» » 31 » » 1922 . . 82 »

Fazenda e Villa Mayrink. — Foram devidamente conservados todos os edificios e dependencias da Fazenda e Villa de Mayrink, salientando-se a adaptação do alojamento S. I. para ás Escolas Reunidas, bem como as antigas escolas em moradia para operarios.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1921 . . 9 homens
» » 31 » » 1922 . . 9 »

Secção de Mechanica

Reparação de locomotivas. — Finalizou-se o anno de 1922 com um total de 234 reparações, sendo 197 procedidas nas officinas de Mayrink e 37 reparações especiaes feitas nos depositos, como sejam :

Grandes reparações	.	.	.	.	53
Médias	»	.	.	.	9
Pequenas	»	.	.	.	135
Correntes	»	.	.	.	37
Total	.	.	.	.	234

Das reparações supra, 9 foram iniciadas em fins do anno de 1921 e as demais iniciadas e terminadas durante o anno de 1922.

Quadro comparativo do numero das diversas reparações de locomotivas, nos ultimos 6 annos

Classe das reparações	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Grandes reparações	60	64	48	62	68	53
Médias	47	58	25	9	7	9
Pequenas	38	34	85	92	91	135
Correntes	46	25	47	25	67	37
Total	191	181	205	188	233	234

Seguindo a mesma orientação adoptada no anno passado, continuam as Officinas de Mayrink a executar reparações mais completas, no que foram auxiliadas, em maior escala pelos diversos depositos, principalmente os de Sorocaba, Barra Funda e Botucatú.

Construcção e montagem de locomotivas. — No mês de setembro foram entregues ao trafego 10 locomotivas typo «Mikado», adquiridas da Fabrica «American Locomotive Sales Corporation», Estados Unidos da America do Norte, locomotivas que foram montadas nas Officinas de Mayrink, e receberam os nros. 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 231.

Durante o anno foram instállados 42 apparelhos limpadores de peneiras «Scheving» detentores de fagulhas nas locomotivas que queimam lenha, a saber:

MIKADO — Nrs. 201, 202, 204, 209, 213, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 231;

PACIFIC — Nrs. 303, 304 e 306;

TEN WHEEL — (T. 1) Nrs. 401, 402, 404, 406, 408, 410, 411, 412, 414, 416, 418, 419 e 420;

TEN WHEEL — (TS. 2) Nrs. 501, 504 e 505;

MALLET — (M. 2) Nrs. 603, 606, 607, 610 e 612;

MALLET — (MS. 2) Nro. 613;

MALLET — (M. 1) Nrs. 704 e 705.

Estes apparelhos têm dado bons resultados, tendo em vista o diminuto numero de incendios verificados no decorrer do anno, o que se demonstra com as reclamações apresentadas pela Estrada ás Cias. de Seguros por danos causados em edificios, vagões, encerados e mercadorias, (exclusive incendios de lenha ao longo das linhas) conforme discriminação abaixo:

Anno de 1919	273:153\$000
Anno de 1920	116:387\$000
Anno de 1921	76:693\$000
Anno de 1922	69:600\$000

Quadro das locomotivas que sofreram grande reparação nas Officinas de
Mayrink, durante o anno de 1922.

495

— 103 —

Número das locomotivas	Tipo	Procedencia	Percurso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	Total
1	1.00 00	Inglaterra	103.090	6.406\$305	3.058\$600	9.464\$905
7	1.00 00	"	91.165	5.199\$525	5.947\$400	11.146\$925
9	1.00 000	Allemânia	121.666	5.261\$929	6.443\$900	11.705\$829
11	1.00 00	Inglaterra	276.062	4.474\$084	5.490\$900	9.966\$984
14	1.00 00	"	74.301	7.845\$233	4.320\$500	12.165\$733
19	1.00 00	"	261.071	4.787\$472	4.108\$300	8.895\$772
20	1.00 00	"	72.517	3.379\$209	4.025\$200	7.404\$409
22	1.00 00	"	81.687	4.493\$870	4.551\$000	9.044\$870
32	1.00 00	"	72.555	5.709\$229	7.296\$400	13.005\$629
52	1.00 00	E. U. A.	139.677	3.790\$277	1.769\$600	5.555\$877
57	1.00 00	"	133.275	6.659\$958	3.906\$500	10.576\$558
58	1.00 00	"	98.137	8.956\$236	7.831\$700	16.795\$936
60	1.00 00	"	166.201	5.395\$110	6.734\$900	12.070\$010
102	1.0 0000	"	85.512	9.654\$579	9.540\$400	19.194\$979
103	1.0 0000	"	97.067	10.151\$141	6.567\$300	16.718\$841
104	1.0 0000	"	68.087	1.580\$548	2.132\$900	3.663\$448
105	1.0 00000	"	90.096	28.427\$322	12.686\$200	41.118\$522
112	1.0 00000	It. Locom. & Constr.	125.310	6.374\$207	5.974\$400	12.348\$607

Número das locomotivas	Tipo	Procedência	Percurso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	Total
113	/ 0 0000	E. U. A.	61.955	7.115\$297	4.054\$900	11.170\$197
117	/ 0 0000		68.397	5.664\$196	7.496\$900	13.161\$096
118	/ 0 0000	Brasil	85.162	3.624\$612	4.087\$800	7.714\$112
120	/ 0 0000		108.214	2.507\$872	3.198\$200	5.706\$072
124	/ 0 0000		100.680	3.095\$595	5.642\$900	8.737\$995
125	/ 0 0000		107.134	17.005\$501	8.135\$700	25.141\$201
127	/ 0 0000		73.983	9.634\$565	7.845\$000	17.473\$765
130	/ 0 0000		129.146	10.867\$988	9.436\$400	20.304\$388
133	/ 0 0000	E. U. A.	97.761	7.284\$126	6.979\$200	14.253\$326
134	/ 0 0000	Brasil	143.154	2.824\$067	2.484\$600	5.308\$667
201	/ 0 0000 0	E. U. A.	87.492	7.014\$934	4.087\$800	11.102\$734
202	/ 0 0000 0		82.062	10.658\$240	6.937\$200	17.595\$440
204	/ 0 0000 0		125.612	10.142\$934	9.219\$300	19.363\$234
208	/ 0 0000 0		160.592	3.370\$226	4.909\$700	8.275\$926
215	/ 0 0000 0		46.569	5.384\$587	2.407\$500	7.792\$087
303	/ 00 000 0		77.918	7.458\$908	4.737\$600	12.195\$508
304	/ 00 000 0		123.941	6.408\$371	5.568\$100	11.973\$471
306	/ 00 000 0		130.838	7.083\$654	6.580\$000	13.663\$654
401	/ 00 000		143.901	8.986\$132	8.389\$000	17.375\$132
402	/ 00 000		70.721	5.043\$427	5.769\$400	10.812\$827

Observar que o custo da reparação é calculado para cada tipo de locomotiva.

Número das locomotivas	Type	Procedencia	Percurso	Custo da reparação		
				Materias	Pessoal	TOTAL
404	/ 00 000	E. U. A.	123.786	11:124\$832	5:429\$100	16:553\$932
406	/ 00 000	"	42.819	5:872\$572	8:340\$800	14:213\$372
408	/ 00 00	"	100.091	8:326\$891	6:241\$200	14:568\$091
410	/ 00 00	"	125.179	8:756\$488	10:019\$400	18:775\$888
411	/ 00 00	"	248.940	620\$497	1:585\$300	2:205\$797
412	/ 00 00	"	239.380	9:720\$260	8:646\$100	18:366\$360
414	/ 00 00	"	97.749	1:954\$016	3:622\$800	5:576\$816
416	/ 00 00	"	298.348	7:540\$679	12:857\$300	20:397\$979
418	/ 00 00	"	118.340	7:836\$800	8:151\$200	15:988\$000
419	/ 00 00	Lata e ferro	92.978	10:245\$493	7:229\$100	17:474\$593
420	/ 00 00	"	269.510	11:536\$516	9:611\$700	21:148\$216
501	/ 00 000	Habitação	177.234	13:629\$448	10:395\$000	24:024\$448
504	/ 00 000	"	186.936	16:225\$895	10:166\$300	26:392\$195
505	/ 00 000	"	322.040	8:774\$033	6:313\$800	15:087\$893
602	/ 0 000 000 0	"	131.157	4:100\$469	4:307\$800	8:408\$269
603	/ 0 000 000 0	"	76.820	7:708\$233	8:553\$300	16:261\$533
606	/ 0 000 000 0	"	62.328	4:348\$841	4:881\$500	9:230\$341
607	/ 0 000 000 0	Allenanha	69.881	16:658\$410	9:597\$800	26:256\$210
608	/ 0 000 000 0	"	75.532	11:259\$266	13:748\$400	25:007\$666
609	/ 0 000 000 0	"	87.739	10:601\$280	11:372\$100	21:973\$380

Número das locomotivas	Type	Procedencia	Percuso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	Total
610	/ 0 000 000 0	Allemânia	89.812	7.824\$943.	11.018\$300	18.843\$243
612	/ 0 000 000 0	"	55.252	6.945\$260	9.034\$200	15.975\$460
613	/ 0 000 000 0	E. U. A.	218.632	9.450\$077	12.123\$900	21.573\$977
704	/ 0 000 000 0	,	122.138	18.968\$527	16.630\$600	35.599\$127

Reparações especiais feitas nos depósitos

Número das locomotivas	Type	Procedencia	Percuso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	Total
305	/ 00 000 0	E. U. A.	—	2.878\$824	2.235\$300	5.114\$124
307	/ 00 000 0	,	—	1.995\$698	2.652\$800	4.648\$498
301	/ 00 000 0	,	—	3.486\$222	2.340\$100	5.826\$322
302	/ 00 000 0	,	—	3.601\$997	3.217\$500	6.819\$497
210	/ 0 0000 0	,	—	1.941\$931	2.523\$500	4.465\$431
216	/ 0 0000 0	,	—	2.600\$911	2.330\$900	4.931\$811

Importância média dispendida com as reparações de diversas categorias de locomotivas, nos últimos 8 anos,
para as unidades de trem-kilometro e locomotiva-kilometro, subdividida em material, pessoal e diversos

Número das locomotivas	TYPoS	ANNOS	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
1 a 44	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	10:133\$915	58:139\$379	112.204	816.933	\$215	\$213	\$090	\$518	\$030	\$029	\$012	\$071
		1920	81:371\$121	63:891\$350	19:991\$137	165:253\$608	215.003	1.026.505	\$378	\$297	\$093	\$768	\$079	\$062	\$019	\$160
		1921	53:725\$615	50:697\$200	14:746\$201	119:169\$016	299.159	1.246.503	\$179	\$169	\$049	\$398	\$043	\$040	\$012	\$095
		1922	60:260\$395	55:263\$200	15:454\$188	130:977\$783	139.234	1.190.210	\$432	\$396	\$110	\$940	\$050	\$046	\$012	\$110
51 a 63	Americanos	1915	15:734\$026	26:153\$000	9:935\$319	51:822\$345	354.610	489.645	\$044	\$054	\$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	27:932\$303	35:750\$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
		1921	67:608\$810	53:869\$600	15:691\$250	137:099\$660	422.617	605.224	\$160	\$127	\$036	\$324	\$111	\$089	\$026	\$226
		1922	40:767\$240	36:939\$500	10:395\$232	88:101\$972	420.468	700.762	\$096	\$087	\$024	\$209	\$058	\$052	\$014	\$125
101 a 135	Consolided	1915	61:133\$304	86:798\$200	32:972\$052	180:898\$556	845.088	1.023.956	\$072	\$103	\$039	\$214	\$060	\$085	\$032	\$177
		1916	110:464\$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\$722	267:467\$804	1.137.765	1.446.065	\$095	\$103	\$037	\$235	\$075	\$081	\$089	\$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	\$039	\$330
		1921	161:269\$911	152:281\$900	44:497\$880	358:049\$691	1.085.832	1.557.536	\$148	\$140	\$041	\$329	\$103	\$098	\$028	\$229
		1922	195:573\$155	165:644\$400	48:321\$941	409:539\$496	961.317	1.726.599	\$203	\$172	\$050	\$426	\$113	\$095	\$027	\$237
201 a 231	Mikado	1915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		1918	256:834	335\$300	116\$938	709:092	96.313	106.439	\$003	\$004	\$001	\$008	\$002	\$003	\$001	\$006
		1919	38:849\$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	585.943	\$081	\$102	\$025	\$208	\$066	\$084	\$020	\$170
		1921	73:364\$411	65:125\$100	19:121\$443	157:640\$954	649.778	836.075	\$113	\$100	\$029	\$242	\$085	\$077	\$023	\$185
		1922	86:667\$964	84:765\$500	22:934\$198	194:367\$662	1.134.254	1.595.107	\$076	\$074	\$020	\$171	\$054	\$053	\$014	\$121
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	10:612\$372	13:082\$050	3:845\$239	26:939\$661	240.850	273.317	\$041	\$054	\$015	\$110	\$036	\$047	\$014	\$097
		1921	27:156\$286	38:370\$800	11:246\$005	76:773\$091	505.449	603.710	\$053	\$076	\$022	\$151	\$045	\$063	\$019	\$127
		1922	44:956\$061	45:260\$600	12:068\$749	102:285\$410	543.532	654.749	\$082	\$083	\$022	\$188	\$068	\$069	\$018	\$156
401 a 420	Ten-wheel	1915	31:568\$510	55:142\$300	20:498\$125	107:658\$927	1.025.929	1.120.606	\$031	\$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	39:358\$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	1.369.353	\$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
		1921	140:024\$457	113:825\$500	33:122\$238	286:972\$195	1.189.920	1.433.248	\$119	\$095	\$027	\$241	\$098	\$079	\$023	\$200
		1922	126:387\$283	131:889\$800	34:542\$448	292:819\$531	1.232.482	1.572.411	\$102	\$107	\$028	\$237	\$080	\$083	\$021	\$186
501 a 510	Ten-wheel	1915	21:010\$616	29:331\$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	\$096	\$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</td												

Inventário e especificações de locomotivas

Número	Procedencia	Fabricantes	Número de fabricação	Nº de RODAS	Motriz	Total	Dia- metro das mo- trizes	Dia- metro das ru- etas	CYLINDROS	Peso cal- deira LBR3.	Peso adheren- te-Tone- ladas	Peso total ton- eladas	Força de tração em kg. no perimetro da roda
1	Inglaterra	Fairlie Dubs	2167	8	8	1,060	0,254	0,457	140	25	25	2.322	
1	"	Leslie Krauss	2242-2244	4	8	0,935	0,381	0,508	140	26	30	5.715	
2	Alemanha	Krauss	2826-2827	6	10	1,130	0,381	0,508	150	21	31	4.250	
2	Inglaterra	Nasnyth	250	4	8	1,265	0,356	0,457	150	27	33	7.600	
6	"		317-339-348-351	4	8	1,090	0,305	0,457	140	15	22	3.320	
6	"	Avonside	1048-1046-1049	4	8	1,090	0,305	0,457	140	15	22	3.320	
3	"	"	1380-1381	4	8	1,080	0,279	0,457	140	13	18	2.790	
3	"	Stuart	120	6	6	1,080	0,305	0,508	150	14	20	3.900	
3	"	Balwin	121 a 123	6	6	1,027	0,305	0,508	150	20	20	3.585	
3	E. U. A.	"	5.993	4	8	1,130	0,305	0,457	140	13	19	3.320	
3	"	"	7338	4	8	1,130	0,305	0,457	140	13	19	3.320	
2	"	"	3627	4	8	1,130	0,305	0,406	140	13	19	2.860	
2	"	"	11809-11810	4	8	1,130	0,355	0,457	140	20	29	4.250	
2	"	"	11815	4	8	1,130	0,365	0,457	140	20	29	4.250	
2	"	"	11823-11824	4	8	1,130	0,355	0,457	140	20	29	4.250	
2	"	"	11827	4	8	1,130	0,355	0,457	140	20	29	4.250	
2	"	"	14525-14526	4	8	1,130	0,355	0,457	160	20	29	4.840	
2	"	"	14631-14632	4	8	1,130	0,355	0,457	160	20	29	4.840	
2	"	"	10144	8	10	0,840	0,330	0,335	140	17	20	3.765	
1	"	"	9870	8	10	0,950	0,381	0,457	160	27	32	6.580	
1	"	"	10097	8	10	0,950	0,381	0,457	160	27	32	6.580	
1	"	"	12126	8	10	0,950	0,381	0,508	160	29	33	7.350	
1	"	"	13818	8	10	0,950	0,381	0,508	160	29	33	7.350	
1	"	"	12056	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	36	8.390	
1	"	"	12052	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	36	8.390	
4	"	"	14119 a 14122	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	36	8.390	

Número	Procedencia	Fabricantes	Número de fabricação	Nº DE RODAS		Diametro das rodas motriz	CYLINDROS		Pressão caldeira LBRs.	Peso aderente- te-fone- fadas	Força de tração em Kgs. no perímetro da roda		
				Motriz	Total		Diametro	Carga					
112	1	E. U. A.	Baldwin	15761	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	8.710	
113	1	"	Baldwin	15786	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	8.710	
114	1	"	Baldwin	15885	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	8.390	
115	1	"	Baldwin	15934	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	8.390	
116 e 117	2	E. F. Cen.	30404-30405	8	10	0,950	0,406	0,508	180	32	9.525		
118	1	E. F. Sor.	—	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	8.350		
119 a 131	13	E. F. Sor.	1 a 13	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	8.350		
132 e 133	2	E. U. A.	Baldwin	30406-30431	8	10	0,950	0,406	0,508	160	32	9.525	
134 e 135	2	E. U. A.	Baldwin	14-15	8	10	0,950	0,406	0,508	180	32	9.525	
201 a 205	5	A. M. L. C.º	59129 a 59133	8	12	1,060	0,483	0,508	180	46	61	12.020	
206 a 213	8	Baldwin	61588 a 61594	8	12	1,060	0,483	0,508	180	44	59	12.020	
214 a 221	8	A. M. L. C.º	55011 a 55018	8	12	1,060	0,483	0,508	200	44	58	12.020	
222 a 231	10	Baldwin	63467 a 63474	8	12	1,060	0,483	0,508	200	44	58	13.335	
301 a 303	3	"	59126 a 59128	6	12	1,140	0,445	0,508	170	35	51	8.890	
304 a 307	4	"	61723 a 61726	6	12	1,140	0,457	0,508	180	37	52	9.980	
401 a 403	3	Baldwin	27527 a 27529	6	10	1,140	0,406	0,508	180	28	35	7.050	
404	1	"	30444	6	10	1,140	0,406	0,508	180	28	35	7.050	
405	1	"	30531	6	10	1,140	0,406	0,508	180	28	35	7.050	
406	1	"	30550	6	10	1,140	0,406	0,508	180	28	35	7.050	
407	1	"	30605	6	10	1,140	0,406	0,508	180	28	35	7.050	
408 a 414	7	Lima L. C.º	39047 a 39053	6	10	1,140	0,406	0,508	180	28	35	7.050	
415 e 416	2	"	1289-1290	6	10	1,140	0,406	0,508	165	28	35	7.050	
417 a 420	4	"	1295 a 1298	6	10	1,140	0,406	0,508	165	28	35	7.050	
501 a 506	6	Baldwin	34775 a 34780	6	10	1,140	0,451	0,508	165	33	44	9.145	
507	1	"	35129	6	10	1,140	0,251	0,508	165	33	44	9.145	
508	1	"	35163	6	10	1,140	0,451	0,508	165	33	44	9.145	
509	1	H. & Sohn	35131	6	10	1,140	0,451	0,508	165	33	44	9.145	
510	1	Allemânia	11062	6	10	1,140	0,451	0,508	165	33	44	9.145	
601 a 606	6	E. U. A.	Baldwin	35925 a 35930	12	16	1,060	0,406	0,508	200	60	71	13.380

Número	Procedência	Fabricantes	Número de fabricação	N.º DE RODAS	Diâmetro das rodas motriz	CYLINDROS		Pressão calculada LBRs.	Peso aderente fechadas	Peso total em Toneladas	Força de tração em kg. no perimetro da roda
						Diâmetro	Curso				
607 a 612	6	Allemanha	H. & Sohn	11041 a 11046	12	16	1,060 0,635	0,406 0,406	200	60	71
613 a 616	4	E. U. A. Am. L. C.º	52999 a 53002	12	16	1,060 0,635	0,508 0,508	200	62	73	13.380
701 a 703	3	, , ,	33977 a 33979	12	16	1,140 0,663	0,432 0,432	200	73	87	15.425
704	1	, , ,	34200	12	16	1,140 0,6663	0,432 0,432	200	73	87	15.425
705 e 706	2	Allemanha	H. & Sohn	11033-11034	12	16	1,140 0,663	0,432 0,432	200	73	87
Total	160										

Damos a seguir o movimento das officinas de Sorocaba, 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	Gaiolas-animais	TOTAL	5 toneladas	12 toneladas	20 toneladas	24 toneladas	28 toneladas	31 toneladas	TOTAL
	4	10	2	1	—	—	4	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	
	Montagens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Reconstruções	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
	Transformações	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	12	—	—	1	1	1	3
Modificações	Reparações grandes	13	14	3	2	1	—	4	2	2	41	2	24	10	1	10	5	25
	„ médias	6	3	—	—	1	—	3	1	2	16	3	80	26	9	83	54	255
	„ pequenas	22	11	1	—	1	—	2	1	3	41	1	40	5	2	28	9	85
	Total	45	38	6	3	3	2	13	4	8	122	6	175	41	15	126	77	440

Movimento das oficinas de Mayrink

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	Gaiolas-animaes	TOTAL	5 Toneladas	12 Toneladas	20 Toneladas	24 Toneladas	28 Toneladas	81 Toneladas	TOTAL
Construções . . .										1							
Montagens . . .										1							
Reconstruções . . .										1							
Transformações . . .										1							
Modificações . . .										1							
Reparações grandes . . .	10	2	1	1						19							
" mádias . . .	3	9	1	2	2	4	5	5	1	34	50	28	11	43	31	163	3
" pequenas . . .	1	—	1	2	—	5	1	1	6	17	80	52	14	88	61	295	29
TOTAL . . .	14	11	3	5	2	10	9	2	14	70	131	80	25	162	92	490	

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

Designação dos serviços	CARROS										VAGÕES						
	1.ª classe	2.ª classe	Mixtos	Dormitórios	Restaurantes	Especiais	Bag. e B. Correio	Correio	Gaiolas-animaes	TOTAL	6 Toneladas	12 Toneladas	20 Toneladas	24 Toneladas	28 Toneladas	81 Toneladas	TOTAL
Construções . . .	4	10	2	1						21							
Montagens . . .	—	—	—	—						4							
Reconstruções . . .	—	—	1	—						1	1						3
Transformações . . .	—	—	—	2						1							20
Modificações . . .	—	—	—	—						2							26
Reparações grandes . . .	23	16	4	3	1	1	7	3	2	60	2	25	11	1	16	6	61
" mádias . . .	9	12	1	2	3	4	8	1	10	50	3	130	55	20	130	85	423
" pequenas . . .	23	11	2	2	1	5	3	2	9	58	1	122	57	16	116	70	382
Total . . .	59	49	9	8	5	12	22	6	22	192	6	308	123	41	296	170	944

Construções de carros:

De 1.^a classe. — Durante o anno, foram construidos 4 carros de 1.^a classe, que levaram os ns. 52, 53, 54 e 55, comportando cada um 44 logares, tendo sido entregues ao trafego em 30 de maio, 29 de agosto, 29 de setembro e 30 de outubro respectivamente.

De 2.^a classe. — Foram construidos durante o anno, 10 carros de 2.^a classe, que receberam os ns. 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161 e 162 comportando cada um 66 logares, tendo sido entregues ao trafego em 23 de marzo, 29 de abril, 31 de maio, 28 de junho, 26 e 29 de julho, 29 e 30 de agosto e 29 de setembro, respectivamente.

Mixtos. — Foram construidos durante o anno, 2 carros mixtos que levaram os ns. 212 e 213, comportando cada um 52 logares, tendo sido entregues ao trafego em 31 de dezembro.

Bagagens. — Foram construidos durante o anno, 4 carros de bagagem que receberam os ns. 425, 426, 427 e 428, tendo sido entregues ao trafego em 24, 26 e 28 de junho, e 25 de julho respectivamente.

Dormitorios. — Durante o anno, foi construido um carro dormitorio que recebeu o n. 236, tendo sido entregue ao trafego em 30 de dezembro.

Reconstruções

Foi reconstruida a gaiola (H. V.) n. 456.

Transformações

Não houve.

Modificações

Foram modificados: em carro pagador que recebeu o n. 276 o carro agricola n. 283, sendo entregue ao trafego em 17 de fevereiro; em carro mixto, que recebeu o n. 211, o carro especial pagador n. 276, tendo sido entregue ao trafego em 26 de agosto.

Construções de vagões

Não houve.

Montagens de vagões

Foram adquiridas 200 gondolas de 28 toneladas e 300 gaiolas de 12 tonelada, sendo que no mês de dezembro foram montadas 29 dessas gondolas, que receberam os nrs. de 1801 a 1829.

Reconstruções de vagões

Foram reconstruídas e entregues ao tráfego, as gondolas de 31 toneladas n. 4127 e a de 23 toneladas S. P. R. G., bem como o vagão fechado de 28 toneladas n. 3539.

Transformações

Foram transformados durante o anno os veículos abaixo, conforme discriminação seguinte:

Em gaiolas de 12 toneladas:

4069-ex-fechado de 12 toneladas n.	916
4071 » » » » »	932
4073 » » » » »	1043
4072 » » » » »	1115
4074 » » » » »	837
4075 » » » » »	1107
4076 » » » » »	1391
4077 » » » » »	1086
4078 » » » » »	1032
4081 » » » » »	1083
4082 » » » » »	1109
4083 » » » » »	848

Em vagões cobertos de 28 toneladas:

2231-ex-gaiola de 28 toneladas n.	6108
2232 » » » » »	6051
2233 » » » » »	6097
2239 » » » » »	6007.
2237 » gondola com estrado de aço de 31 toneladas n.	361
2238 » » » » » » »	582
2240 » » » » » » »	324
2241 » » » » » » »	377

Modificações. — Em carro especial para a Cooperativa:

295-ex-fechado de 12 toneladas n.	1006
296 » » » » » »	1045

Em vagões dormitorios:

5119-ex-fechado de 12 toneladas n.	847
5120 » » » » » »	1065
5121 » » » » » »	807
5122 » » » » » »	855
5123 » » » » » »	1133
5124 » » » » » »	1059
5125 » » » » » »	962
5126 » » » » » »	1038
5127 » » » » » »	822

Em vagões de soccorro:

5213-ex-fechado de 12 toneladas n.	1313
5219 » » » » » »	1620
5220 » » » » » »	989
5221 » » » » » »	843
5222 » » » » » »	267
5223 » » » » » »	1143

Em vagões cobertos de 28 toneladas:

2234-ex-fechado de 24 toneladas n. ^o	1218
1235 » » 24 » » 1233	

Em vagão coberto de 12 toneladas, com 13 metros:

1002-ex-fechado de 24 toneladas n.^o 1217.

Em gaiolas simples para animaes:

4079-ex-gaiola sobrado de 12 tonelados n. ^o	4532
4080 » » » » » » 4528	

Em gondolas para transporte de pedra britada:

1991-ex-gondola de 31 toneladas n. ^o	4571
1992 » » » » » » 4669	
1993 » » » » » » 641	
1994 » » » » » » 427	

Cabines collocadas. — Em vagões fechados de 12 toneladas:

807—999

813—1060

870—1097

871—1177

918—1192

927

Em vagões fechados de 20 toneladas:

7503—7598—7626
7513—7599—7628
7522—7603—7633
7527—7604—7636
7539—7606—7637
7542—7613—7643
7556—7618—7645
7559—7620—7647
7590—7622—7648
7596—7624—7649
7597

0702—0703—
7704—7705—
8706—8707—
9708—9709—
0910—0911—
1702—1703—
2402—2403—
3404—3405—
4406—4407—
5408—5409—
6410—6411—
7412—7413—
8414—8415—
9416—9417—

Em vagões fechados de 24 toneladas:

1217—1231
1225—1237
1226

Em vagões fechados de 28 toneladas:

2002—2049—2098—2142—3533—3581
2003—2052—2100—2231—3535—3582
2005—2053—2103—2232—3530—3584
2008—2054—2105—2233—3540—3585
2009—2055—2106—2234—3541—3586
2010—2056—2110—2235—3542—3588
2012—2057—2111—2236—3543—3589
2013—2058—2115—2237—3545—3590
2015—2059—2120—2240—3547—3591
2016—2062—2121—2241—3548—3593
2017—2063—2122—3502—3551—3595
2023—2064—2124—3503—3554—3600
2027—2065—2127—3507—3565—3602
2031—2067—2129—3508—3566—3604
2032—2068—2131—3510—3568—3605
2035—2070—2132—3514—3570—3606
2039—2072—2136—3515—3571—3608
2040—2074—2139—3524—3572—3609
2045—2085—2140—3525—3573—3613
2046—2095—2141—3530—3577—3615
3617

Em gaiolas simples de 12 toneladas:

4019 4076
4069 4077
4071 4078
4072 4079
4073 4080
4074 4081
4075 4082

Em gaiolas-sobrado de 12 toneladas:

4506 4536
4529 4538
4533

Em vagões-dormitorio:

5126

Em vagões-soccorro:

5123 5222
5220 5223
5221

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

Classe das reparações	1915		1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922	
	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões
Grandes .	66	166	80	243	48	258	49	384	44	119	47	90	52	58	63	109
Médias .	19	138	9	165	3	141	34	181	22	236	34	176	35	325	50	423
Pequenas .	26	574	27	123	18	187	60	526	32	959	56	713	44	605	58	382
Total .	111	878	116	531	69	586	143	1091	98	1314	137	979	131	988	171	914

**Quadro comparativo da construcção de carros e vagões,
nos ultimos 4 annos**

Annos	Carros	Vagões	Total
1919 . . .	1	—	1
1920 . . .	10	60	70
1921 . . .	12	—	12
1922 . . .	21	—	21

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

CARROS

Anos	IMPORTÂNCIA TOTAL DISPENDIDA COM A REPARAÇÃO			Kilometragem TOTAL	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Importância média do custo da reparação para a unidade-kilometro		
	Material	Pessoal	Diversos								
1917	145.415\$290	159.973\$700	48.200\$114	353.589\$104	12.608.412	\$011,5	\$012,7	\$003,8	\$028,0		
1918	164.533\$731	186.595\$400	55.429\$256	358\$387	13.567.664	\$012,1	\$013,8	\$004,1	\$030,0		
1919	172.662\$378	178.562\$300	66.939\$545	418.164\$223	15.233.737	\$011,3	\$011,7	\$004,4	\$027,4		
1920	233.679\$614	211.172\$200	101.183\$457	546.035\$271	17.065.833	\$013,8	\$012,2	\$005,0	\$031,0		
1921	205.446\$484	216.158\$200	84.306\$700	505.911\$384	18.207.013	\$011,3	\$011,9	\$004,6	\$027,8		
1922	271.985\$256	235.874\$900	84.292\$233	592.152\$389	14.585.234	\$018,6	\$016,2	\$005,8	\$040,6		

VAGÕES

Anos	IMPORTÂNCIA TOTAL DISPENDIDA COM A REPARAÇÃO			Kilometragem TOTAL	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Importância média do custo da reparação para a unidade-kilometro		
	Material	Pessoal	Diversos								
1917	260.693\$254	222.726\$700	55.886\$395	539.306\$349	23.014.569	\$011,3	\$009,7	\$002,4	\$023,4		
1918	356.785\$926	275.088\$900	69.480\$704	701.355\$530	23.580.300	\$015,1	\$011,7	\$002,9	\$029,7		
1919	497.066\$182	344.821\$400	147.228\$725	988.716\$307	28.329.542	\$017,5	\$012,2	\$005,2	\$034,9		
1920	623.158\$020	297.427\$000	96.981\$720	1.017.566\$740	29.166.024	\$021,0	\$010,0	\$003,0	\$034,0		
1921	528.914\$140	303.393\$850	120.284\$544	952.592\$660	29.595.660	\$017,9	\$010,3	\$003,2	\$031,4		
1922	596.925\$810	246.725\$600	102.153\$926	945.805\$336	36.677.013	\$016,3	\$006,7	\$002,8	\$025,8		

Movimento e inventario de carros em 1922

Designação dos serviços															
	1.ª classe	2.ª classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Especiais e reservados	Bagagem simples	Correios	Bagagem, chefe de trem e entrelo	Bagagem e chefe de trem	Bagagem e correio	Caídas para trens passageiros	PARA MAIS	PARA MENOS	TOTAES
Existencia em 31 de dezembro de 1921	51	52	10	10	4	19	5	10	14	9	11	16	—	—	211
Transformados em outros typos	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
TOTAES	51	52	10	10	4	18	5	10	14	9	11	16	—	—	210
Construidos ou montados em 1922	4	10	2	1	—	—	—	—	—	4	—	21	—	—	—
Transformados em outros typos	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	3	—	—	24
Existencia em 31 de dezembro de 1922	55	62	13	11	4	20	5	10	14	13	11	16	24	—	234
Em reparação ou reconstrucção	3	7	—	1	2	2	1	—	1	—	—	—	—	—	17
Esperando reparação ou reconstrucção	3	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5 22
Em serviço em 31 de dezembro de 1922	49	55	13	9	2	18	4	10	12	13	11	16	—	—	212

Relação e especificações de carros

Designação	Num.	Tipo de carro	Fabricante	Baixa da ladeira a 4%	Dimensões			Lotação		Tara Kilog.	Especificação
					Comp.	Larg.	Altura	Kilog.	Logares		
Primeira classe 1 a 100	1	—	Brasil Inglat. Brasil	1912	13,15	2,30	2,15	28.000	34	14.000	Em 1º de jan. de 1923
2	—	—	Sorocabana Stooley Work T. de Medeiros Cia.	—	11,40	2,25	2,10	12.000	36	9.000	1
3	—	—	1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750	1	
4	—	—	1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750	1	
5	—	—	1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750	1	
6	—	—	1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750	1	
7	—	—	1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750	1	
8	Belg.	Cia. C. Construction	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
9	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
10	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
11	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
12	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
13	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
14	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
15	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
16	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
17	Buffet	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	27	19.450	1	
18	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
19	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
20	Buffet	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
21	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	27	19.450	1	
22	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
23	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
24	—	—	1912	12,15	2,80	2,51	28.000	34	19.450	1	
25	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
26	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
27	—	—	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450	1	
											A transportar

27

27

27

Designação	Type do carro	Fabricante	Dimensões			Locação		Tara kilog.	Existencia Em 1.º Janeiro de 1922 de 1923				
			Data da fabricação	Comp.	Larg.	Altura	Kilog.						
Transporte.													
Primeira classe 1 a 100	28	Buffet	E U.	American Car	1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	29		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	30		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	31		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	32		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	33		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	34		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	35		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	36		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	37		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	38		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	39		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	40		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	41		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	42		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	43		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	44		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	45		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	46		"		1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1
	47		"		1912	13,15	2,30	2,15	28,000	34	14,000	1	1
	48		"		1912	13,15	2,30	2,15	28,000	34	14,000	1	1
	49		"		1912	13,15	2,30	2,15	28,000	34	14,000	1	1
	50		"		1921	12,82	2,33	2,53	28,000	37	19,000	1	1
	51		"		1921	12,82	2,33	2,53	28,000	37	20,000	1	1
	52		"		1922	12,82	2,33	2,53	28,000	44	20,000	—	1
	53		"		1922	12,82	2,33	2,53	28,000	44	20,000	—	1
	54		"		1922	12,82	2,33	2,53	28,000	44	20,000	—	1
	55		"		1922	12,82	2,33	2,53	28,000	44	20,000	—	1
												Totais	51

Relação e especificação de carros

Designação	Nº actual	Tipo de carro	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões		Lotação	Tara Kilogr.	Existência
					Compr.	Larg.			
Segunda classe 101 a 200									
101	Brasil	Cia. Metallurgica	1886	9,90	2,25	2,15	12.000	52	10.500
102	"	"	1887	9,70	2,15	2,10	12.000	56	10.500
103	"	"	1887	10,10	2,21	2,10	12.000	56	10.500
104	"	"	1897	10,32	2,50	2,70	12.000	56	9.400
105	"	"	1902	9,70	2,48	2,41	12.000	42	9.500
106	E. U.	Jack Sharp	1887	12,07	2,30	2,52	12.000	55	10.000
107	"	"	1893	10,70	2,21	2,61	12.000	44	8.900
108	"	"	1893	10,50	2,22	2,03	12.000	56	10.500
109	"	"	1893	10,35	1,94	2,36	12.000	47	9.500
110	Fr. ança	Dyle Bacalan	1889	9,80	2,23	2,05	12.000	56	9.500
111	"	"	1889	9,75	2,22	2,20	12.000	56	10.500
112	"	"	1889	10,00	2,50	2,40	12.000	56	12.650
113	"	"	1889	10,00	2,50	2,40	12.000	56	12.650
114	Brasil	Cia. Edificadora	1912	10,10	2,20	2,10	12.000	56	9.800
115	"	"	1912	9,60	2,25	2,15	12.000	48	9.500
116	"	"	1912	10,45	2,30	2,15	12.000	56	11.800
117	"	"	1913	9,60	2,55	2,70	12.000	40	10.800
118	"	"	1913	9,80	2,58	2,70	12.000	44	9.500
119	"	"	1913	9,60	2,52	2,65	12.000	40	10.800
120	"	"	1913	10,10	2,30	2,20	12.000	47	10.500
121	"	"	1912	11,80	2,30	2,15	28.000	64	15.200
122	"	"	1918	9,82	2,26	2,51	12.000	56	12.650
123	"	"	1918	9,82	2,26	2,51	12.000	56	12.650
124	"	"	1916	12,10	2,34	2,15	28.000	56	17.000
125	"	"	1914	10,30	2,45	2,70	12.000	50	13.000
126	"	"	1914	10,15	2,28	2,00	12.000	56	11.800
									26

A transportar.

Designação	N.º actual	Tipo de carro	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Tara kilogr.	Existência	
					Comp.	Larg.	Altura	Kilogr.	Logares		Fim 1.º Jacto Janeiro 1923	Fim 1.º Jacto Janeiro 1922
Transporte.												
Segunda classe 101 a 200	127	Brasil	Sorocabana	1914	11,60	2,25	2,10	12.000	56	18.000	1	1
	128	"	"	1914	11,65	2,50	2,70	12.000	56	18.000	1	1
	129	"	"	1915	10,32	2,50	2,30	12.000	50	9.800	1	1
	130	"	"	1912	10,10	2,30	2,10	12.000	50	11.800	1	1
	131	"	"	1912	10,30	2,50	2,70	12.000	47	9.800	1	1
	132	"	"	1913	10,65	2,05	2,00	12.000	56	11.500	1	1
	133	"	"	1907	9,85	2,30	2,10	12.000	47	9.500	1	1
	134	"	"	1913	10,25	2,52	2,60	12.000	56	9.500	1	1
	135	"	"	1913	10,00	2,25	1,95	12.000	56	11.500	1	1
	136	"	"	1913	10,00	2,30	2,15	12.000	58	11.500	1	1
	137	"	"	1913	10,00	2,23	2,00	12.000	56	11.500	1	1
	138	"	"	1913	9,05	2,25	2,38	12.000	50	11.500	1	1
	139	"	"	1913	12,07	2,30	2,52	28.000	60	11.500	1	1
	140	"	"	1913	10,22	2,47	2,63	12.000	47	10.800	1	1
	141	"	"	1913	9,35	2,26	2,15	12.000	56	11.600	1	1
	142	"	"	1913	10,00	2,30	2,10	12.000	56	9.900	1	1
	143	"	"	1920	12,82	2,33	2,53	28.000	66	16.900	1	1
	144	"	"	1920	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	145	"	"	1920	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	146	"	"	1920	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	147	"	"	1921	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	148	"	"	1921	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	149	"	"	1921	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	150	"	"	1921	12,82	2,33	2,53	28.000	64	17.500	1	1
	151	"	"	1921	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	152	"	"	1921	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	153	"	"	1922	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
Desembarque												
												A transportar.

A transportar.

Designação	Nº actual	Type de carro	Passeio	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Tara Kilogr.	Existência	
						Comp.	Larg.	Altura	Kilogr.	lugares		Em 1.º Janeiro 1922	Em 1.º Janeiro 1923
Transporte	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	52	53
Segunda classe 101 a 200	154	Brasil	Brasil	Sorocabana	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	155	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	156	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	157	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	158	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	159	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	160	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	161	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
	162	—	—	—	1922	12,82	2,23	2,53	28.000	66	17.500	—	1
										Total.		52	62

Total.

Designação	Nº actual	Tipo de carro	Procedência	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Existência		
						Comp.	Larg.	Altura	Kilogr.	Locares			
Restaurantes de 251 a 275	251	Brasil	E. U.	American Car	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22	20.900	1	1
	252	—	—	"	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22	20.900	1	1
	253	—	—	"	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22	20.900	1	1
	254	—	—	"	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22	20.900	1	1
												4	4
									Total.	.	.		

Designação	Nº actual	Tipo de carro	Procedência	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Existência		
						Comp.	Larg.	Altura	Kilogr.	Locares			
Bagagens simples de 301 a 350.	301	Brasil	Brasil	Sorocabana	1912	9,85	2,30	2,20	12.000	—	10.250	1	1
	302	—	—	"	1913	10,10	2,25	2,25	12.000	—	10.250	1	1
	303	—	—	"	1913	9,60	2,30	2,10	12.000	—	10.250	1	1
	304	—	—	"	1913	10,10	2,25	2,20	12.000	—	10.250	1	1
	305	—	—	"	1918	7,70	2,20	1,80	12.000	—	9.010	1	1
									Total.	.	.	5	5

Relação e especificação de carros

Designação	Procedencia	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Leitos	Tara kilog.	Existencia	Em 1.º de Janeiro de 1922	Em 1.º de Janeiro de 1923	Observações
				Comp.	Larg.	Altura						
Dormitórios:												
226 a 250.	E. Unidos	American Car	1910	11,95	2,31	2,52	28,000	16	21,050	1	1	Incl. 1 gab.
226	"	"	1910	11,95	2,31	2,52	28,000	16	21,050	1	1	"
227	"	"	1910	11,95	2,31	2,52	28,000	16	21,050	1	1	"
228	"	"	1910	11,95	2,31	2,52	28,000	16	21,050	1	1	"
229	"	"	1910	11,95	2,31	2,52	28,000	16	21,050	1	1	"
230	"	"	1911	11,95	2,31	2,52	28,000	16	20,000	1	1	"
231	"	"	1911	11,95	2,31	2,52	28,000	16	20,000	1	1	"
232	"	"	1911	11,95	2,31	2,52	38,000	16	20,000	1	1	"
233	"	"	1911	11,95	2,31	2,52	28,000	16	20,000	1	1	"
234	"	"	1912	11,95	2,31	2,52	28,000	16	20,000	1	1	"
235	"	"	1912	11,95	2,31	2,52	28,000	16	20,000	1	1	"
236	Brasil	Sorocabana	1922	12,82	2,33	2,53	28,000	14	20,000	1	1	"
												Total
										10	11	

NOTA: Em 1922 foi modificado para carroceiro Agrícola 283 e para carro Auxiliário 295 e
296 os vagões fechados de 12 toneladas, n.ºs 1006 e 1045.

Desenho	Procedência	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões												Existência Em 1º de Janeiro de 1923	
				BAGAGEM			CORREIO			CH. DE TREM			Lotação kilog.			Tara kilog.	
				Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.		
401	Brasil	Cia. Metallurgica Sorocabana	1897	6,54	2,23	2,10	3,30	2,23	2,10	0,90	2,23	2,10	12,000	12,100	1	1	
402	,"	American Car	1908	4,15	2,02	2,03	1,24	2,02	2,03	1,22	2,02	2,03	12,000	10,000	1	1	
403	E. U.	"	1911	4,75	2,39	2,04	5,95	2,39	2,04	1,19	2,39	2,04	28,000	17,800	1	1	
404	,"	Cia. Metallurgica Trajano de Medeiros	1911	4,70	2,35	2,41	5,97	2,35	2,41	1,26	2,30	2,41	28,000	14,450	1	1	
405	Brasil	"	1897	6,35	2,20	2,60	1,20	2,20	2,50	1,25	2,20	2,26	12,000	12,100	1	1	
406	,"	Cia. Edifíadora Dyle Bacalan	1908	6,88	2,30	2,50	4,00	2,30	2,50	1,20	2,30	2,50	28,000	17,800	1	1	
407	,"	Cia. Metallurgica Sorocabana	1902	5,28	2,37	2,03	2,98	2,37	2,03	1,11	2,37	2,03	12,000	12,100	1	1	
408	,"	Cia. Edifíadora Dyle Bacalan	1890	6,10	2,21	2,43	2,37	2,21	2,43	1,17	2,21	2,43	12,000	11,300	1	1	
409	França	Cia. Metallurgica Sorocabana	1899	6,50	2,32	2,10	2,98	2,32	2,10	1,25	2,32	2,10	12,000	12,100	1	1	
410	Brasil	Cia. Edifíadora Dyle Bacalan	1901	6,48	2,24	2,42	2,18	2,24	2,42	1,26	2,24	2,42	12,000	12,100	1	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	1	
412	,"	Trajano de Medeiros	1908	5,26	2,18	2,04	3,20	2,18	2,04	1,10	2,18	2,04	12,000	10,000	1	1	
413	,"	"	1908	6,24	2,13	2,10	1,82	2,13	2,10	1,39	2,13	2,10	12,000	10,000	1	1	
414	,"	"	1908	6,24	2,13	2,10	1,82	2,13	2,10	1,39	2,13	2,10	12,000	17,800	1	1	
415	,"	Trajano de Medeiros	1907	7,65	2,30	2,21	4,02	2,30	2,21	1,10	2,30	2,21	12,000	17,800	1	1	
Bagagem correio e chefe de trem																	
Total																14	

Relação e especificação de carros

Designação	nº	Procedência	Fabricante	DIMENSÕES			CH. DE TREM			Lotação			Tara kilog.	Existência
				BAGAGEM		Comp.	CH. DE TREM		Comp.	Larg.	Alt.	Fim 1.º julho 1922	Fim 1.º julho 1923	
				Comp.	Larg.		Alt.							
416	R. U.	American Car	1.911	10,65	2,30	2,51	1,50	2,30	2,51	28,000	17,800	1	1	
417	"	"	1.911	10,50	2,39	2,02	1,44	2,39	2,02	12,000	17,800	1	1	
418	Brasil	Sorocabana	1.909	9,50	2,25	2,00	0,50	2,25	2,00	12,000	11,000	1	1	
419	"	"	1.912	10,47	2,37	2,18	1,51	2,37	2,18	28,000	16,150	1	1	
420	"	"	1.913	8,79	2,08	2,39	1,20	2,08	2,39	12,000	11,700	1	1	
421	"	"	1.913	8,22	2,31	2,10	1,26	2,31	2,10	28,000	11,700	1	1	
422	"	"	1.920	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28,000	16,150	1	1	
423	"	"	1.920	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28,000	16,150	1	1	
424	"	"	1.920	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28,000	16,150	1	1	
425	"	"	1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28,000	16,150	1	1	
426	"	"	1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28,000	17,100	1	1	
427	"	"	1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28,000	17,100	1	1	
428	"	"	1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28,000	17,100	1	1	
													Totais . . .	13

416 a 438
Bagagem e chefe de trem

Designação nº	Proce- dência	Fabricante	Data da fabricação	DI M E N S Õ E S				Existe ncia			
				BAGAGEM			CH. DE TREM			Lotação kilog.	Tara kilog.
				Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.		
439	Brasil	Cia. Metallurgica	1886	7,64	2,10	2,10	2,10	2,32	2,32	2,10	10.000
440	"	" Edificadora	1901	6,77	2,32	2,00	2,63	2,09	2,09	12.000	10.500
441	"	"	1901	6,52	2,30	2,12	3,00	2,30	2,12	12.000	10.000
442	"	"	1901	7,80	2,25	2,00	2,30	2,25	2,00	12.000	12.100
443	"	Trajano de Medeiros	1907	6,00	2,28	2,22	4,81	2,28	2,22	28.000	17.800
444	"	Sorocabana	1906	6,70	2,32	2,10	2,77	2,38	2,10	12.000	10.500
445	"	"	1918	6,49	2,26	2,05	1,20	2,25	2,08	12.000	11.000
446	"	"	1918	6,48	2,25	2,07	1,24	2,25	2,07	12.000	11.000
447	"	"	1918	6,43	2,24	2,07	1,23	2,24	2,07	12.000	11.000
448	"	"	1918	5,64	2,23	1,95	2,02	2,23	1,95	12.000	11.000
449	"	Cia. Metallurgica	1897	7,59	2,10	2,05	2,03	2,10	2,05	12.000	9.000
Bagagem e correio				Total	—	—	—	—	—	11	11

Designação	Nº	Precedencia	Fabricante	Dimensões			Lotação Kilog.	Tara Kilog.	Existência	
				Diámetro das rodas	Comp.	Larg.			Em 1.º Janeiro 1922	Em 1.º Janeiro 1923
Gaiolas para trens de passageiros 451:	451	Brasil	Sorocabana	1889	7,83	2,25	2,24	12.000	6.000	1
	452			1889	7,57	2,06	1,83	12.000	7.000	1
	453			1889	9,14	2,40	2,40	12.000	7.000	1
	454			1889	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1
	455			1889	8,50	2,37	2,23	12.000	6.000	1
	456			1889	7,50	2,10	1,70	12.000	6.000	1
	457			1917	8,68	2,25	2,02	12.000	6.000	1
	458			1917	8,60	2,30	1,86	12.000	6.000	1
	459			1918	7,59	2,50	1,64	12.000	6.000	1
	460			1918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1
	461			1918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1
	462			1918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1
	463			1918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1
	464			1918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1
	465			1918	8,58	2,29	1,88	12.000	6.000	1
	466			1918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1
				Total					16	16

Inventario e movimento de vagões durante o anno de 1922

Discriminação

	G.	G. G. de 12 toneladas	Gondolas de 31 toneladas á transformar	Vagões de 12 toneladas	Vagões de 24 toneladas	Gondolas de 20 toneladas	Gondolas de 24 toneladas	Gondolas de 28 toneladas	Gondolas de 31 toneladas (estrado de aço)	Gondolas de 28 toneladas para transporte peixe boitida	Gondolas de 31 toneladas para transporte de cereais	Gondolas de 28 toneladas para transporte de algodão	Vagões de 28 toneladas	Gondolas automóveis de 28 toneladas	Vagões frigoríficos de 28 toneladas	Gaiolas de 12 toneladas simples para animais	Gaiolas sobrado de 12 toneladas para animais	Vagões cabossoes de 12 toneladas	Vagões dormitorios de 12 toneladas	Vagões socorro de 12 toneladas	Gondolas rasas de 28 toneladas	Vagões de 20 toneladas	PARA MAIS	PARA MENOS	TOTAL	
Existencia em 31 de dezembro de 1921 .	70	477	333	36	58	30	90	100	19	50	10	230	118	11	69	51	36	18	17	13	89	151	—	—	2076	
Transformados em outros typos e series .	—	9	29	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	53	
Destruídos, vendidos ou demolidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5		
TONAES	70	468	304	33	58	29	90	100	19	50	10	230	118	11	69	49	36	18	17	8	85	151	—	52	2023	
Construidos, montados e não inventariados	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	32	—
Transformados de outros typos e series .	—	—	1	—	1	—	—	—	5	—	—	10	—	—	14	50	—	9	6	—	—	—	46	—	78	
Existencia em 31 de dezembro de 1922 .	70	468	305	33	59	29	120	100	24	50	10	241	118	11	83	49	36	27	23	8	85	152	—	—	2101	
Em reparação e reconstrução em 1922 .	3	11	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	1	3	—	—	—	—	6	2	—	29	—	
Esperando reparação ou reconstrução em 1922	5	12	26	—	6	4	3	—	1	—	1	1	—	—	4	1	1	—	—	1	—	—	66	95		
Em serviço em 31 de dezembro de 1922 .	62	445	279	33	53	25	116	100	23	50	7	240	118	11	82	42	35	26	23	8	78	150	—	95	2006	

NOTA — Vagões não inventariados em 1919; — Coberto de 20 toneladas n. 754 actual 7652, gondola de 28 toneladas com estrado de madeira n. 4017, e que foram incluídos em 1922 actual 1791 e o coberto de 28 toneladas n. 2074 actual 2236.

Foram demolidos os rasos de 5 toneladas nrs. 5303, 5309 e 5317 e vendidos á Estrada de Ferro Campos do Jordão os ns. 5301 e 5314.

250 m. north of station 10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

10000000000000000000000000000000

Especificações e existência de vagões

Em 31 de dezembro de 1922, possuia a Estrada 2.101 vagões para transporte de mercadorias, conforme a discriminação seguinte:

Designação	Série actual	Dimensões médias						Tara média kilog.	Máritante	Pro- ceden- cia
		Utilizável	Comp.	Larg.	Alt.	Gomp.	Larg.			
Gondolas rasas de 5 toneladas	5301 a 5218	4,89	2,03	0,61	—	—	—	—	5	2500 Cia Edifíc. Brasil
» de 12 toneladas	1 a 300	9,40	2,20	1,53	—	—	—	—	12	5400 Sôocabana ,
» de 20	1301 a 1500	9,50	2,20	0,65	—	—	—	—	20	7500 ,
» de 24	1501 a 1600	9,50	2,20	1,34	—	—	—	—	24	8000 ,
» de 28	1601 a 2000	11,14	2,33	1,34	—	—	—	—	28	10500 Diversos ,
» de 31	301 a 400	11,63	2,33	1,34	—	—	—	—	31	10500 C.C. Const. Belgica ,
» de 31	301 a 400	800	11,63	2,33	1,34	—	—	—	31	10500 ,
» de 31	401 a 433	11,91	2,24	0,95	—	—	—	—	28	12600 ,
» de 28	401 a 433	11,91	2,24	0,95	—	—	—	—	28	12600 ,
» de 28	501 a 550	11,56	2,28	0,95	—	—	—	—	28	10800 ,
» de 28	601 a 610	11,07	2,26	1,34	—	—	—	—	28	10500 ,
Cobertos de 12 tons, a transformar	890 a 1200	7,70	2,20	1,80	0,62	2,20	1,80	12	7700 Cia Edifíc. Brasil ,	
» de 20	7501 a 7650	9,45	2,17	1,82	0,72	2,17	1,82	20	9800 Diversos ,	
» de 24	1201 a 1300	9,80	2,17	1,94	0,62	2,17	1,94	24	10700 ,	
» de 28	2001 a 3500	11,18	2,14	1,93	0,62	2,14	1,93	28	13500 Sôocabana ,	
» de 28	3501 a 3900	11,18	2,12	1,93	0,62	2,12	1,93	28	13500 ,	
» de 28	10001 a 10011	11,82	2,12	1,93	—	—	—	—	28	11000 Diversos ,
Gaiolas de 12 tons, para animais	4001 a 4076	9,45	2,29	1,81	0,62	2,29	1,81	12	9100 Diversos ,	
» de 12	4077 a 4083	11,78	2,29	1,81	0,62	2,29	1,81	12	12500 Sôocabana ,	
» de 12	4101 a 4500	—	—	—	—	—	—	—	—	— Em mont. ,
» de 12	4501 a 5000	7,70	2,20	1,80	0,60	2,20	1,80	12	7500 Diversos ,	
» de 12	6001 a 6125	11,10	2,03	1,93	—	—	—	—	28	12700 C.C. Const. Belgica ,
Cabooses de 12 tons	5001 a 5100	7,73	2,22	1,82	0,62	2,22	1,82	12	7500 Sôocabana ,	
Dormitórios de 12 tons	5101 a 5200	7,23	2,22	1,70	—	—	—	12	7000 Sôocabana ,	
Socorros de 12 tons	5201 a 5300	7,70	2,20	1,80	0,54	2,20	1,80	12	7500 ,	
										Total 2101

Produção e custeio das diversas fundições feitas nas officinas, durante o anno de 1922

MATERIAES	PRODUÇÃO		Custo médio em obra por kilo	Custo médio por kilo do material aproveitado
	Unidade	Quantidade		
Ferro	Kilo	573.900	\$450	\$213
Bronze	"	98.167	1\$886	1\$785
Metal patente	"	15.370	2\$220	2\$199
Sellos para vagões	Milheiro	393.163	10\$045	5\$014

Percorso total das locomotivas: — O percorso total das locomotivas, durante o anno de 1922, foi de 9.587.736 kilometros, conforme o quadro abaixo ou mais 2.264.648 kilometros do que no anno passado.

DESIGNAÇÃO	1918	1919	1920	1921	1922
Passageiros	1.671.400	1.785.643	2.271.109	2.349.684	2.608.146
Especiaes passageiros	11.120	5.315	15.306	10.420	33.783
Mixtos	467.206	345.685	375.981	396.320	416.271
Cargas	1.949.278	2.267.267	2.250.621	2.405.078	2.524.746
Animais	71.347	57.865	50.253	39.753	60.129
Serviço da Estrada	227.611	315.134	356.206	419.068	442.865
Conta de capital	—	—	—	—	19.744
Via Permanente	121.204	113.587	136.310	191.100	245.006
Manobras	1.346.038	1.566.779	1.867.302	2.462.015	3.297.046
Total	5.865.204	6.547.275	7.323.088	8.273.444	9.587.736

Os percursos, comparados nos ultimos 16 annos, foram os seguintes :

Annos	Passageiros	Mixtos	Cargas e animais	Serviço da Estrada	Manobras	Via Permanente	TOTAL	Incluindo o percurso dobrado das locomotivas Mallet
1907 .	1.205.205	174.577	1.377.224	—	1.195.870	404.846	3.177.722	—
1908 .	1.047.295	272.536	1.343.052	—	203.885	493.546	3.360.314	—
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	5.108.314	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	4.927.220	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
1921 .	2.360.104	396.326	2.444.831	419.068	2.462.015	190.100	8.273.444	9.530.188
1922 .	2.608.146	416.271	2.584.875	462.609	3.237.046	245.006	9.587.736	10.915.622

No quadro anterior estão incluidos, nos quadros de 1907 a 1922 (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 «serviço da Estrada» os trens em condução de lenha, conta de capital e o percurso feito pelas locomotivas escoteiras.

Tomando-se por base o numero de locomotivas em serviço activo, durante o anno, obtem-se um resultado médio de 59.923 kilometros, por conseguinte 955.125 a mais, comparado com o anno anterior.

O quadro abaixo demonstra a distribuição do percurso feito pelas 160 locomotivas que estiveram em serviço activo, durante o anno.

Percorso em kilometros	Quantidade de locomotivas	PERCURSO		Número e tipo da locomotiva que fez o percurso maximo	
		Total	Locomotiva que atingiu o maximo	N.º	Tipo
De 100 a 10.000	1	2.514	2.514	119	Consolidation
" 10.000 " 20.000	1	19.386	19.386	132	"
" 20.000 " 30.000	15	404.096	29.814	21	Avonside
" 30.000 " 40.000	9	312.116	38.973	124	Consolidation
" 40.000 " 50.000	23	1.058.629	49.511	187	"
" 50.000 " 60.000	23	1.263.228	59.800	702	Mallet " M. 1
Superior a . 60.000	88	6.527.767	99.646	304	Pacific.
Total. . .	160	9.587.736			

No quadro abaixo estão indicados os aumentos percentuais do percurso de locomotivas desde 1918.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1918		ANNO DE 1919		ANNO DE 1920		ANNO DE 1921		ANNO DE 1922		Diferença % sobre o ano ante- rior		Diferença % sobre o ano ante- rior		Diferença % sobre o ano ante- rior		
	+	-	+	-	+	-	+	-	+	-	+	-	+	-	+	-	
Percuso efectivo	4.519.166	4.880.496	+ 8.00	5.455.786	+ 11.79	5.811.429	+ 6.52	6.350.690	+ 9.28	+ 40.52							
, supplementar	1.346.038	1.566.779	+ 16,40	1.867.302	+ 19,18	2.462.015	+ 31,85	3.237.046	+ 31,48	+ 140,47							
" total	5.865.204	6.547.275	+ 11,63	7.323.088	+ 11,85	8.273.444	+ 12,92	9.587.736	+ 15,69	+ 63,47							
Porcentagem do percuso ef- fectivo sobre o percuso total	77,05	74,54	— 3,26	74,50	— 0,05	70,24	— 5,72	66,24	— 5,69	— 11,68							

O quadro abaixo demonstra o consumo de combustivel, lubrificante e estopa feito pelas locomotivas, durante o anno de 1922.

Designação	Unidades	Quantidades	Consumo médio por Loc.-kilometro	
			Excluindo o percurso dobrado das locomotivas Mallet	Incluído o percurso dobrado das locomotivas Mallet
Carvão	Kilos	692.180	0 k. 0722	0 k. 0634
Lenha	M ³	1.120.153	0 k. 1168	0 k. 1026
Oleo valve (cylindro)	Litros	90.258	0 k. 0094	0 k. 0083
“ engine (machinas)	»	87.394	0 k. 0091	0 k. 0080
“ car (Tender, etc.)	»	79.682	0 k. 0083	0 k. 0073
Estopa	Kilos	67.808	0 k. 0071	0 k. 0062

Como a maior parte das locomotivas consumiu conjuntamente carvão e lenha, torna-se difícil separar, exactamente, a quantidade desses combustiveis, por isso damos abaixo o consumo por locomotiva-kilometro, convertendo-se a lenha em carvão, nas bases de 7,0-7,3-8,0 e 9,0 mts. cubicos por uma tonelada de carvão.

Designação	CONSUMO MÉDIO POR LOC.-KILOMETRO kilos			
	Metros cubicos de lenha			
	7,0	7,3	8,0	9,0
Por locomotiva-kilometro (exceptuando o percurso dobrado das locomotivas Mallet)	16,762	16,077	14,676	13,054
Por locomotiva-kilometro (incluindo o percurso dobrado das locomotivas Mallet)	14,723	14,208	12,981	11,466

Pessoal

Damos abaixo um quadro da existencia do pessoal, em dezembro de 1921 e 1922.

DATA	Administração	Oficinas	Depósitos	De machinas	Abrastecimento de locomotivas	Conservação de veículos em transito	Fazenda e Villa Mayrink	Limpeza de carros	Total
Em dezembro de 1921 .	20	978	286	458	210	82	9	16	2.059
Em dezembro de 1922 .	19	973	272	471	170	82	9	15	2.011

— 71 —

elma, 1960) to compare it with other studies which have been made on the same species in other countries.

Species	Mean length at maturity (in centimetres)	Mean weight at maturity (in grams)	Length at which 50% of the fish have reached maturity (in centimetres)	Weight at which 50% of the fish have reached maturity (in grams)	Distinguishing characteristics
<i>S. macrourus</i>	24	250	100	100	
<i>S. macrourus</i>	24	380	116	141	
<i>S. macrourus</i>	24	450	120	162	
<i>S. macrourus</i>	25	580	130	202	
<i>S. macrourus</i>	26	680	140	258	
<i>S. macrourus</i>	26	750	140	298	
<i>S. macrourus</i>	26	820	140	349	

It is evident from the above table that the mean length at which 50% of the fish attain maturity is 24 cm., the mean weight at which 50% of the fish attain maturity is 250 gms. and the mean weight at which 50% of the fish attain maturity is 100 gms. The range of variation in the length at which 50% of the fish attain maturity is 100-140 cm. and the range of variation in the weight at which 50% of the fish attain maturity is 100-349 gms.

Length at which 50% of the fish attain maturity				Species
100	100	100	100	<i>S. macrourus</i>
100	100	100	100	<i>S. macrourus</i>
100	100	100	100	<i>S. macrourus</i>

Weight at which 50% of the fish attain maturity										Species
100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	<i>S. macrourus</i>
100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	<i>S. macrourus</i>

Receita e despesa geral e despesa relativa ao combustivel, durante os annos de 1911 a 1922.

Annos	Receita	Despesa	Saldo	DESPESA COM COMBUSTIVEL								% do combustivel sobre a despesa total de custo	Percuso 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\$801	344:671\$833	1.109:002\$258	16,18	3.685.167			
1912	16.485:729\$210	8.582:914\$722	7.902:814\$488	352.220	2\$705	952:755\$100	16.829.400	41\$207	693:489\$086	1.646:244\$186	19,18	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	21,04	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	21,86	4.757.636			
1915	18.027:576\$285	8.228:140\$797	9.799:435\$478	307.354	2\$959	909:460\$486	18.055.436	44\$436	802:834\$150	1.711:794\$636	20,80	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	20,29	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	21,39	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	21,49	5.865.204			
1919	24.845:003\$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	25,02	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	28,07	7.323.088			
1921	36.858:582\$625	24.332:995\$298	12.525:587\$327	986.394	5\$946	5.865:541\$819	5.030.672	196\$220	988:232\$242	6.853:774\$061	28,17	8.273.444			
1922	36.351:073\$143	24.740:621\$289	11.610:451\$857	1120.153	6\$244	6.994:072\$987	692.180	171\$557	118:748\$315	7.112:821\$302	28,75	9.587.736			

Despesas. — A despesa geral da Locomoção e Tracção, durante o anno de 1922, importou em rs. 12.482.611\$892, conforme discriminação abaixo.

N.º das contas	Discriminação	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
27	Administração da Locomoção	181\$881	49.841\$900	80\$000	50.103\$781
28	Papelaria	15.810\$359	—	—	15.840\$359
29	Administração da Tracção	3.641\$564	184.459\$400	9.037\$970	197.138\$934
30	Papelaria	15.217\$099	—	—	15.217\$099
31	Concertadores e revisores de trens	—	55.049\$000	—	55.049\$000
32	Ferramentas para revisão de trens	32\$296	—	—	32\$296
33	Reparação de locomotivas nas oficinas de	446.658\$144	432.555\$800	155.074\$918	1.034.288\$862
34	" nos depósitos	251.602\$550	324.211\$875	111.551\$560	690.368\$985
35	" de carros nas oficinas	121.625\$337	131.518\$100	47.151\$374	300.294\$811
36	" de " nos depósitos	150.359\$919	104.356\$800	37.140\$859	291.857\$578
37	" de vagões nas oficinas	191.037\$874	166.251\$700	58.155\$221	415.444\$755
38	" de " nos depósitos	405.887\$936	80.473\$900	43.998\$705	530.360\$541
39	Conservação de machinismos nos depósitos	48.273\$680	8.049\$200	30.713\$210	87.036\$990
39-A	Pinos, manilhas, fuetes, etc.	—	3.272\$800	—	48.979\$806
40	Vencimentos de machinistas	—	579.591\$400	56\$70	579.648\$100
41	de foguistas	—	387.523\$800	10\$000	387.533\$800
42	" de limpadores e graxeiros	6.333.267\$602	333.813\$300	—	333.813\$300
43	Lenha.	118.748\$323	—	—	118.748\$323
44	Carvão	—	—	—	—
45	Óleo combustível	—	229.389\$800	864\$400	230.754\$200
46	Abastecimento de tenders	—	—	—	456.416\$241
47	Lubrificantes para locomotivas	456.416\$241	—	—	101.904\$574
48	Abastecimento de locomotivas	101.904\$574	—	—	74.171\$270
49	Lubrificantes para trens	74.175\$670	—	35\$600	126.692\$320
50	Abastecimentos de água ás locomotivas	24.501\$835	62.309\$875	39.880\$610	76.49\$225
54	Despesas extraordinárias	—	7.649\$225	—	—
	Total	8.808.039\$890	3.140.817\$875	533.754\$127	12.482.611\$892

CONSTRUÇÃO

Construcção do Prolongamento de Salto Grande ao Rio Paraná

A ponta dos trilhos, tendo chegado, no anno anterior ao seu ponto extremo, junto ao rio Paraná, os primeiros meses do anno de 1922, foram aproveitados para a definitiva conclusão dos seus ultimos dois trechos.

Ao findar-se o primeiro semestre, já o ramal de Tibagy era trafegado em toda a sua extensão, até Presidente Epitacio, sua ultima estação, situada a algumas centenas de metros do rio.

Simultaneamente a esses trabalhos de acabamento, dava-se pressa em construir o deposito de locomotivas de Santo Anastacio e a executar obras de hygiene, em sua estação terminal, de modo a attenuar os effeitos maleficos das febres que em certa parte do anno assolam toda a zona marginal ao grande rio.

Com estes ultimos trabalhos, gastou-se o resto do anno. Compunham-se elles de uma completa instalação de aguas, comprehendendo reservatorio coberto, de concreto e alvenaria, para 150.000 litros e dividido em dois compartimentos, canalização alimentadora e rême de distribuidora, para o abastecimento ás locomotivas, para o publico e para o pessoal da Estrada, no edificio da estação e installação de uma bomba a vapor para elevação de agua purificada e, como complemento, collectores de esgotos, removendo os residuos para uma fossa septica, a distancia conveniente.

É de suppor que taes serviços supplementares, de uma utilidade incontestavel para a saúde e o conforto do pessoal da Estrada e do publico em geral, que lá deve permanecer forçosamente por longas horas á espera dos meios de condução ou por via fluvial ou por via ferrea, tenham tambem o merito de criar um ambiente favoravel á edificação de uma cidade nas terras a cavalleiro da estação. E, para isso, tudo lhe é favoravel desde a topographia do terreno, mansamente ondulado e acerca de 30 metros acima do nivel medio das águas do rio, até a situação privilegiada, no contacto entre os dois systemas de viação, que tornam esse ponto da fronteira de São Paulo, em condições especialissimas para um centro commercial onde as praças do sul de Matto Grossô, do Paraná e do Paraguay, por intermedio da navegação fluvial, virão buscar os productos manufacturados da industria paulista e os agricolas que lhe faltam.

Assim pensando, solicitamos e esperamos obter do Governo do Estado, a demarcação, entre os terrenos considerados devolutos, de uma área sufficiente, além daquelle indispensavel aos serviços da Estrada, para nella ser projectada uma cidade, moderna e salubre. Foi esboçado um plano para ella, e quando se tornar realidade poderá valer-se para a sua população, com pouco dispendio, do serviço de agua potavel, a que atraç nos referimos.

Embora desde o inicio do trafego, tenha sido bastante notavel o nosso intercambio com a navegação fluvial, explorada pela Companhia São Paulo-Matto Grosso, sobretudo na parte concernente á nossa exportação para os estados e paiz vizinhos ainda assim elle não é de molde a exigir desde já a execução dos trabalhos accessorios do nosso porto. A installação definitiva do caes de atracação, guindastes, armazens etc., foram substituidas provisoriamente por apparelhamentos mais modestos e mais rudimentares, até que o desenvolvimento das nossas relações permittam a execução de obras mais caras e mais efficients.

A partir da ponta do triangulo de Presidente Epitacio foi tirado um desvio com 1.080 ms. de extensão até a barranca do rio, junto aos armazens da Companhia São Paulo-Matto Grosso, onde ficam depositadas as cargas, até a occasião do seu transbordo para os vapores.

Progresso dos serviços em 1922

Linha em trafego:—Em 31 de dezembro de 1921 estava aberto ao trafego publico todo o trecho do Prolongamento desde Salto Grande até Presidente Wenceslau ou seja uma distancia de 337^{km.}871,05.

Durante o anno de 1922 foi entregue ao publico uma extensão de linha de 33^{km.}506,50 comprehendendo os dois trechos finaes, no ultimo dos quaes está incluida a distancia que o separa do extremo da linha, conforme a seguinte discriminação:

ESTAÇÕES	SITUAÇÃO KILOMETRICA		Extensão de linha	Altitude	INAUGURAÇÕES
	de São Paulo	de S. Grande			
Presidente Wenceslau .	km.	km.	km.	mets.	
Presidente Epitacio .	870,242,50	337,071,05	18.067,50	405,40	
Caiuá	888,310,00	355,938,55	14.840,48	296,60	1 de maio
Extremo da linha . .	903,150,48	370,779,03	598,52	261,40	1 de maio
	903,749,00	371,377,55			

Trabalhos da construcção.—Os diferentes serviços da construcção, tendo a ponta dos trilhos no anno antecedente attingido ao ponto extremo, limitaram-se, em grande parte, a trabalhos de acabamento. Assim é que mediante uma pequena rectificação nas distancias, elas podem ser representadas pelo quadro seguinte:

Designação dos trabalhos	Situacão das obras referidas a Salto Grande		Progresso em 1922
	em 1921	em 1922	
Trabalhos preparatorios	km. 371,377,55	km. 371,377,55	Terminação
Movimento de terra	371,377,55	371,377,55	"
Via permanente	371,377,55	371,377,55	
Cercas lateraes	365,982,00	371,377,55	5k. 395,55
Linha telegraphica	337,948,60	370,779,03	3k. 283,048

Desvios e triangulo.—Nas estações de Pr. Wenceslau e Caiuá completou-se a construcção do desvio habitual, ficando com os comprimentos, entre pontas de agulhas, respectivamente, de 317^m,30 e 304^m,32. Em Presidente Epitacio, além do desvio de 300^m,45 construiu-se tambem um triangulo, em condições de permitir a reversão de um trem completo e apresentando um desenvolvimento total de 1.052^m,60 de linha.

Da ponta desse triangulo, parte um desvio auxiliar com a extensão de 1.080^m,00 contada da ultima chave, até a barranca do rio, para o serviço das cargas *de ou para* o trafego fluvial.

NOTA. — Em toda a extensão da linha assentada, quer na linha principal quer nos desvios e triangulo, foram empregados trilhos usados de 20 kg. por metro corrente.

Obras d'arte.—Como obra d'arte mais notável ha um pontilhão de 3^{ms}. de vão com os encontros de concreto e duas vigas de alma cheia, sobre o rio Caiuá no Km. 886,961,40, aliás construído no anno anterior e apenas completado no anno corrente. Outras menores, como boeiros de manilhas e boeiros abertos nos pateos, já estavam feitas no anno antecedente.

Edificios.—Ficaram concluidos em 1922 os edificios constantes da relação seguinte:

Casa de turma	Km. 882,425,10
Casa de empregados	,, 888,280,20

Estação de Caiuá (2a. Classe)	Km. 888,310.00
Casa de portador	888,340.00
Casa de turma	888,472.00
" " "	895,188.60
Casa de mestre de linha	903,060.90
Casa de empregados	903,120.90
Estação de Pr. Epitacio (1a. Classe)	903,150.48
Casa de portador	903,180.50
Casa de turma	903,241.50
Deposito de locomotivas em Santo Anastacio	840,600.00
Abrigo para a bomba a vapor em Presidente Epitacio.	

Abastecimento d'agua.— Da fórmula já atraç indicada, procederam-se aos trabalhos de uma ampla installação hydraulica em Presidente Epitacio, com o recurso de machina elevatoria accionada a vapor, sendo as locomotivas alimentadas por hydrante.

Liquidão de contas referentes aos trechos recebidos

XVIII — Liquidão

Na liquidão de contas referentes ao trecho de Presidente Wenceslau a Caiuá ($18\text{ km},067.50$), coube ao Empreiteiro, de accôrdo com os contractos em vigor, o saldo de 814:238\$701:

Importancia do trecho, nos termos da claus. I do Termo de Accôrdo de 16-9-1915 650:430\$000

A accrescentar:

a) Importancia da indemnização, claus. VII do referido Accôrdo	44:376\$309
b) Augmento kilometrico de 36:000\$000 (Termo de Modificação de 8-7-1919)	227:650\$500
A transportar	922:456\$809

Transporte 922:456\$809

A deduzir:

a) Importancia referente ao desconto kilometrico de que trata a claus. I, letra b do Térmo de Accôrdo de 16 de setembro de 1915	76:073\$678
b) Importancia correspondente ao adiantamento de 500:000\$000, feito em maio de 1920 sobre o trecho de 31,920 Km. comprehendido entre os kms. 308,080 e 340,000 a contar de Salto Grande	32:144\$430
	108:218\$108
Balanço	814:238\$701
	922:456\$809
Saldo pago ao Empreiteiro	814:238\$701

XIX — Liquidação

Na liquidação referente ao trecho de Caiuá até o ponto terminal da linha (16^{km},491.60) coube ao Empreiteiro, de accôrdo com os contractos em vigor, o saldo de 734:717\$293:

Importancia do trecho, nos termos da
claus. I do Termo de Accôrdo de
16-9-1915 593:697\$600

A acrescentar:

a) Importancia da indemnização, claus. VII do referido accôrdo.	40:505\$678
b) Saldo que falta para completar os 700:000\$000	52:978\$673
c) Augmento kilometrico de 36:000\$000 (Termo de Modificação de 8-7-1-1919)	207:794\$160
A transportar	894:976\$111

Transporte 894:976\$111

A deduzir:

a) Importancia referente ao desconto kilometrico de que trata a claus. I, letra b do Termo de Accôrdo de 16 de setembro de 1915	69:438\$311
b) Importancia correspondente á liquidação do adiantamento de que trata a claus. I, letra b do Termo de Accôrdo de 16 de setembro de 1915	90:820\$507
	160:258\$818
Balanço	734:717\$293
	894:976\$111
Saldo a favor do Empreiteiro	734:717\$293

Até 31 de dezembro de 1922, o Thesouro do Estado tinha dispensido com a construcçao do Prolongamento de Salto Grande a Porto Tibiriçá, hoje mais bem denominado, de Salto Grande ao rio Paraná, a quantia de 24.386:724\$514, assim discriminada:

Estudos e administração	2.100:392\$268
Pago ao empreiteiro pela linha até o extremo	18.117:200\$251
Pago á Sorocabana Railway Company pela rescisão do contracto de construção.	201:644\$207
Obras extraordinarias	278:716\$602
Material rodante.	1.497:888\$202
Diversos	2.190:882\$984

Sendo de 371^{km},377,55 a extensão total do prolongamento desde Salto Grande, segue-se que o custo kilometrico médio, pelas quantias até agora escripturadas é de 65:665\$586.

Faltam apenas ser computadas certas despesas com obras accessorias, que por terem sido feitas nos ultimos meses, só no anno proximo serão conhecidas.

Outros trabalhos

Além dos trabalhos propriamente de fiscalização das obras em andamento, no Prolongamento, no escriptorio central prosseguiram os desenhos das plantas cadastrais, cuidou-se da organização dos projectos referentes ás obras novas e tambem do estudo de um ante-projecto para uma cidade em Presidente Epitacio.

Para o fim de ser posto em execução o projecto de ligação da Funilense e Sorocabana, em Campinas, foram iniciados os serviços preliminares, para a aquisição dos terrenos necessários.

Diversos reconhecimentos foram executados durante o anno para a determinação de traçados julgados convenientes ou para verificar a oportunidade de ramaes pedidos por particulares.

Dentre elles cita-se o que foi feito entre Rio das Pedras e a confluencia dos rios Piracicaba e Tieté, do qual resultou a indicação de um traçado a meia distancia dos dois rios e com a extensão total de 96 kilometros. Entre Jurú-Mirim e Tieté, e entre Sorocaba e Itapetininga, tambem se fizeram esses estudos preliminares, sendo que esse ultimo foi acrescido de uma variante partindo de George Oetterer, mediante a qual se chegou a concluir um traçado com o desenvolvimento de 84km.,500 entre Sorocaba e Itapetininga.

Finalmente um outro reconhecimento foi levado a cabo entre Sussuhy e a Villa de Platina, para julgar da conveniencia de um ramal pedido pela Camara local. Informação identica se prestou para o caso de um ramal entre Baruery e Parnahyba, mas dispensando os trabalhos de campo pela existencia de plantas já desenhadas.

Sobre a questão do Prolongamento de Mayrink a Santos, foi elaborado um longo e documentado parecer, prestando as informações solicitadas pelo Governo para o fim de julgar uma proposta de construção e exploração, feita por firma desta praça.

ESTRADA DE FERRO FINILENSE

Despesas feitas, durante o anno de 1922, com as novas construções, acquisções e serviços classificados na conta de capital da Estrada.

DESIGNAÇÃO	Despesa escripturada
Pagamento referente ás 10 locomotivas fornecidas em 1921 pela «Baldwin Locomotive Works»	2.734:964\$009
Despesas alfandegarias, fretes, montagem e outras, referentes ás 10 locomotivas fornecidas em 1922 pela «American Locomotive Sales Corporation»	171:192\$432
Despesas alfandegarias e outras, referentes ás 300 gaiolas contractadas em 1922 e em parte chegadas no mesmo anno	295:832\$434
Despesas alfandegarias e outras, referentes ás 200 gondolas contrac-tadas em 1922 e em parte chegadas no mesmo anno	427:487\$264
Despesas referentes á encommenda de novos trilhos e accesorios	1:161\$000
Substituição de trilhos fracos por outros de maior peso	2:462\$857
Lastramento com pedra britada	820:968\$272
Construção de novos carros de 1. ^a classe	214:634\$164
idem » » » 2. ^a »	311:031\$711
idem » » » bagagem	132:542\$777
idem » » » mixtos	94:156\$231
idem » » » dormitorio	143:482\$983
Adaptação de seis carros-socorro	42:942\$925
idem » gondolas ao transporte de pedra britada	8:312\$139
Transformação de vagões em outros typos	100:017\$489
Instalação de uma nova serra nas officinas de Sorocaba	9:903\$366
Construção de um novo barracão nas officinas de Sorocaba	28:707\$625
Melhoramentos nas sub-estações electricas de Mayrink e Sorocaba	6:508\$818
Instalação de novos apparelhos de solda nas officinas de Mayrink	11:025\$840
Renovação da ponte de 30 metros no km. 242 — tronco	95:257\$676
idem » » 45 » , 193 — tronco	125:263\$023
Construção de tres boeiros no km. 276 — tronco	2:921\$136
Assentamento de um fio telegraphicó entre A. Machado e Presidente Epitacio	6:277\$580
Assentamento identico entre Rubião Jr. e A. Machado	954\$380
idem de fios especiaes para terra em Jundiah y Campinas	10:975\$208
Instalação telegraphica no Posto do km. 287 — Itararé	881\$267
Prolongamento do terceiro trilho para a bitola de 1,60.	2:946\$007
Construção de novos desvios em Salgado	1:190\$164
idem » » » Cândido Motta	1:574\$078
idem » » » Barra Grande	2:849\$686
idem » » » Funda	6918\$503
idem » » » Salto Grande	817\$690
idem » » » Santo Anastacio	14:988\$456
Desvio para cruzamento de trens no km. 285 — tronco	315\$000
idem » » » » 395 — Tibagy	11:657\$116
A transportar	5.836:894\$306

DESIGNAÇÃO	Despesa escripturada
Transporte	5.836:894\$306
Modificação do triangulo de Botucatú.	10:827\$635
Construção de um posto telegraphico no km. 43 — tronco	14:049\$228
idem » » » » 501 — Tibagy	5:289\$308
Augmento do posto telegraphico do km. 62,860 — tronco.	205\$600
Fechamento do pateo de Osasco para cobrança de ingressos	1:969\$214
idem » » » Indaiatuba para cobrança de ingressos	1:479\$410
idem » » » Barueri para cobrança de ingressos	1:834\$232
idem » » » Santa Cruz para » » »	494\$440
idem » » » Palmital » » »	40\$226
idem » » » Pres. Prudente para cobrança de ingressos	365\$570
Construção da nova estação de Cândido Motta	58:222\$510
idem » » » de Cerqueira César	43:059\$810
idem de um armazém em Santa Adelaide	26:146\$800
idem de uma passagem inferior no km. 158 do ramal de Campinas	4:239\$563
Construção de um quarto para guardar ferramentas em Botucatú.	28\$000
Melhoramentos no abastecimento de água em Tiburcio	2:136\$352
idem » » » » Conchas	4:659\$576
idem » » » » S. Grande.	10:983\$397
idem » » » » S. Anastacio	8:499\$492
idem » » » » no km. 347 — Tibagy.	3:339\$900
idem » » » » 373 — Tibagy.	306\$177
idem » » » » 370 — Itararé.	4:272\$950
idem » » » » em Chavantes	3:521\$200
Caixa de água de concreto armado em Piracicaba	2:617\$300
Embarcadouro de madeiras em Quatá.	145\$000
idem » » » Palmital	62\$000
idem » » » Paraguassu	172\$000
idem » » » Cândido Motta	1:293\$557
idem » animaes » Lençóes	1:530\$300
idem » » » Bartyra	11:256\$486
idem » porcos » Rancharia.	349\$030
idem » » » Assis.	338\$231
idem » » » Cândido Motta	496\$106
idem » » » Osasco	50\$385
idem » » » Bartyra	194\$300
Estudos da linha Rio das Pedras á foz do rio Piracicaba	517\$100
idem » » Sorocaba a Itapetininga	923\$000
Credito na conta de capital	6.062:480\$691 2:075\$528
Total escripturado na conta de capital do anno 1922	6.060:405\$163

ESTRADA DE FERRO FUNILENSE

Anno de 1922

Demonstração da Receita e Despesa desde 1905

Annos	Receita	Despesa de custeio	Saldo	Deficit	Coefficiente do tráfego
1905	31:528\$160	31:889\$084	--	360\$924	101,1 %
1906	120:785\$810	102:041\$250	18:744\$460	--	84,5
1907	108:194\$310	133:719\$095	--	25:524\$785	123,6
1908	139:717\$665	154:429\$375	--	14:711\$710	110,5
1909	161:122\$337	157:676\$679	3:445\$658	--	97,9
1910	191:104\$710	174:338\$413	16:766\$297	--	91,2
1911	216:150\$716	216:096\$364	54\$352	--	99,9
1912	299:132\$892	299:498\$434	--	365\$542	100,1
1913	299:053\$039	364:917\$612	--	65:864\$573	122,0
1914	247:594\$070	341:284\$295	--	93:690\$225	137,8
1915	272:358\$459	319:627\$751	--	47:269\$292	117,3
1916	367:734\$380	357:274\$539	10:459\$841	--	97,1
1917	396:616\$180	421:002\$678	--	24:386\$498	106,1
1918	437:848\$861	470:297\$347	--	32:448\$486	107,4
1919	542:086\$914	523:899\$106	18:187\$808	--	96,6
1920	619:517\$452	569:858\$075	49:659\$377	--	91,9
1921	793:231\$163	586:971\$201	206:259\$962	--	74,0
1922	778:909\$963	570:180\$158	208:729\$805	--	73,2

Balanço da Receita e Despesa do exercício de 1922

RECEITA	DESPESA
Passageiros	141.520\$130
Trens especiais	375\$000
Encommendas e bagagens	31.849\$780
Animaes em trens de passageiros	2.415\$630
Telegrammas	2.268\$270
Mercadorias	572.717\$210
Animaes em trens de carga	19\$250
Armazenagens	815\$800
Diversos	22.430\$720
Comissões	3.768\$300
Serraria	729\$873
Total Rs.	778.909\$963
— 150 —	
Administração e Contabilidade	52.269\$097
Trafego	96.100\$893
Locomoção e Tracção	228.487\$293
Linha e dependencias	132.253\$633
Linha telegraphica	8.260\$680
Despesas diversas	52.808\$562
Saldo a favor da receita	208.729\$805
Total Rs.	778.909\$963

TRAFEGO

Correram regularmente os serviços desta repartição, durante o anno de 1922. Os transportes de mercadorias foram mantidos em dia, a não ser aquelles sujeitos á baldeação em Campinas, que sofreram algumas restrições estranhas ao serviço da Funilense.

Movimento de passageiros

O quadro abaixo demonstra o movimento de passageiros, desde 1905. O numero de passageiros transportados, cresceu em 1922; apezar disso, baixou a receita média por passageiros-kilometros, em comparação com a de 1921. E' que, em 1922, o abatimento de 20 % feito nas passagens de ida e volta attingiu ao exercicio todo, o que não se deu em 1921.

Annos	Numero de passageiros trans- portados	Numero de passageiros- kilometros	Percuso médio	Receita produzida	Receita média por passageiro- kilometro
1905	7.971	—	—	10:905\$610	—
1906	24.303	—	—	29:484\$490	—
1907	26.306	—	—	31:377\$280	—
1908	32.741	—	—	37:237\$640	—
1909	40.733	—	—	44:101\$420	—
1910	49.527	1.003.392	20,3	51:562\$640	\$051
1911	61.398	1.300.352	21,1	63:007\$360	\$048
1912	76.716	1.742.688	22,7	87:272\$250	\$050
1913	88.423	1.871.183	21,1	95:794\$730	\$051
1914	85.420	2.022.312	23,6	86:114\$150	\$043
1915	76.861	1.719.917	22,3	73:311\$274	\$043
1916	96.408	2.038.039	21,1	84:694\$260	\$042
1917	109.274	2.278.829	20,8	95:072\$620	\$042
1918	110.938	2.443.410	22,0	100:764\$030	\$041
1919	112.696	2.861.315	25,4	118:616\$880	\$041
1920	131.456	3.273.770	24,9	136:629\$020	\$042
1921	146.145	3.561.020	24,4	151:058\$375	\$042
1922	155.701	3.701.914	23,7	141:520\$130	\$038,2

Encommendas, bagagens e valores

Eis o quadro do movimento desta especie de transporte, a partir de 1905:

Annos	Numero de toneladas transportadas	Numero de toneladas-kilometros	Percorso medio	Receita produzida	Receita media por tonelada-kilometro
1905	47	—	—	1:783\$800	—
1906	155	—	—	4:713\$900	—
1907	163	—	—	5:015\$250	—
1908	209	—	—	5:035\$550	—
1909	246	—	—	6:196\$770	—
1910	304	9.508	31,9	7:542\$440	\$793
1911	368	11.677	31,6	9:305\$080	\$797
1912	498	15.637	31,3	12:534\$040	\$802
1913	556	18.007	32,3	13:999\$060	\$777
1914	579	18.482	31,9	14:389\$970	\$779
1915	564	18.239	32,3	14:172\$680	\$777
1916	653	21.401	32,7	16:258\$260	\$760
1917	810	27.267	33,6	20:411\$810.	\$749
1918	865	30.052	34,7	22:844\$110	\$760
1919	946	32.564	34,4	25:412\$770	\$780
1920	1.127	39.536	35,1	30:018\$820	\$759
1921	1.282	43.788	34,2	32:592\$310	\$744
1922	1.265	44.931	35,5	31:849\$780	\$709

Animaes, em trens de passageiros e mercadorias

Foi o seguinte o movimento de animaes desde 1905:

Annos	Numero de cabeças transportadas	Numero de cabeças-kilometros	Percorso medio	Receita produzida	Receita media por cabeça kilometro
1905	29	—	—	69\$000	—
1906	128	—	—	274\$720	—
1907	175	—	—	371\$650	—
1908	125	—	—	256\$850	—
1909	208	—	—	528\$060	—
1910	256	6.386	24,9	559\$530	\$087
1911	325	8.916	27,4	653\$310	\$073
1912	318	9.655	30,3	832\$520	\$086
1913	414	11.079	26,7	703\$160	\$063
1914	375	12.355	32,8	964\$770	\$078
1915	369	12.989	35,2	1:156\$860	\$089
1916	413	12.283	29,7	1:219\$150	\$099
1917	519	16.710	32,2	1:488\$900	\$089
1918	573	23.646	41,3	2:349\$260	\$099
1919	447	16.939	37,9	1:595\$640	\$094
1920	683	27.642	40,5	2.347\$020	\$085
1921	706	20.891	29,5	1:891\$770	\$090
1922	645	24.726	38,3	2:434\$880	\$098

Especificação do movimento de animais em trens de cargas e de passageiros, em 1922

Numero de cabeças-kilometros	Numero de toneladas-kilometros	Receita produzida	Receita média por cabeça-kilometro	Receita média por tonelada-kilometro
Pequenos.	10.944	798\$260	64 rs.	638 rs.
Vaccum } Muar .	13.782	1:736\$620	126 rs.	408 rs.
	24.726	2:434\$880		

Mercadorias

O quadro abaixo mostra o movimento de mercadorias transportadas pela Funilense desde 1905.

Baixou, em 1922, comparada com 1921, a receita média por tonelada-kilometro. A causa foi de ter sido inferior, em 1922, a porcentagem das mercadorias de tabellas mais altas,— o café, o algodão, o assucar, etc.

Annos	Numero de toneladas transportadas	Numero de toneladas-kilometros	Percuso médio	Receita produzida	Receita média por tonelada-kilometro
1905	3.460	—	—	16.102\$970	—
1906	14.130	—	—	69.000\$890	—
1907	17.011	—	—	65.900\$590	—
1908	23.182	—	—	89.706\$030	—
1909	24.130	—	—	100.568\$760	—
1910	29.681	924.033	32,1	128.500\$380	\$139
1911	31.778	941.628	29,6	138.260\$600	\$147
1912	45.871	1.612.959	35,1	188.822\$990	\$117
1913	47.035	1.731.737	36,8	174.654\$500	\$101
1914	35.984	1.384.862	38,4	140.610\$540	\$102
1915	38.387	1.784.709	46,4	173.789\$750	\$097
1916	64.338	3.610.398	56,1	256.344\$560	\$071
1917	55.919	2.781.816	49,7	234.017\$080	\$084
1918	51.413	2.323.324	45,2	215.242\$260	\$093
1919	56.457	2.646.438	46,9	236.772\$420	\$089
1920	53.070	2.616.355	49,3	251.275\$540	\$096
1921	62.818	2.705.045	43,6	331.078\$270	(1)\$122
1922	60.940	2.679.644	44,0	308.531\$600	(2)\$115

(1) Foi excluída a taxa de expediente, que, em 1921, importou em 10.294\$640.

Transportes de lenha

Para não falsear o resultado da estatística, os transportes de lenha para as Cias. Paulista e Mogyana, feitos em seus trens, com o abatimento de 50 % no frete, constam em separado, com a respectiva taxa de expediente, do quadro seguinte, desde o seu inicio:

Annos	Numero de toneladas transportadas	Receita produzida
1916 . .	2.203	2.271\$700
1917 . .	30.146	34.068\$200
1918 . .	60.863	73.414\$700
1919 . .	64.919	103.139\$600
1920 . .	92.406	161.228\$900
1921 . .	121.016	230.714\$200
1922 . .	85.840	226.982\$430

Mercadorias transportadas em 1922

ESPECIE	PESO — EM KILOS
Café — para Santos	779.117
” — diversos	187.236
Assucar — T. 3	471.778
” — T. 5	1.576.091
Cereaes	7.101.696
Algodão	208.724
Alcool e aguardente	507.925
Toucinho	16.715
Sal	275.221
Fumo	15.083
Madeiras	6.341.879
Materiaes de construçao	1.708.994
Carvão vegetal	3.489.995
Lenha — Trens da C. P. e C. M.	85.921.100
” — diversos	29.600.299
Diversos	8.659.832
Total Geral	146.861.685

Quadro do percurso do material e movimento de trens, durante o anno de 1922

DESIGNAÇÃO	Percuso kmts.	DESIGNAÇÃO	Número	Percuso kmts.
Percuso da locomotiva n.º 3, inclusivé manobras		Trens mistos.		
" " 4	48	de mercadorias	1.146	107.724
" " 5	40.182	de lastro	1.520	52.849
" " 6	52.969	" passageiros — c/particular	49	1.293
" " 7	34.553	" " E. S. E.	1	23
" " 8	37.953	" cargas E. S. E.	6	185
	15.988	" socorro	4	36
		Somma.	9	135
	181.713			
		Somma.	2.735	162.245
Percuso médio de 1 carro ou break		Carros e breacks rebocados.	4.441	382.806
" " vagão carregado		Vagões carregados rebocados	9.871	305.180
" " " " vazio		Vagões vazios rebocados	7.205	202.659
" " " " gaiola carregada		Gaiolas carregadas rebocadas	110	4.210
" " " " vazio		Gaiolas vazias rebocadas	117	3.452
" " trem.				
Número médio de veículos rebocados por trem.				
" , total de trens kilometros	162.245	Somma.	21.744	898.307

Baldeação de mercadorias

A baldeação de mercadorias, de e para a Companhia Paulista, em Campinas, attingiu em 1922, a 28.957 toneladas, tendo a despesa paga pela Funilense á Paulista importado em 22.716\$950 ou seja 784,5 réis por tonelada baldeada.

Posição kilometrica das estações e chaves

	km.
Carlos Botelho	0
Guanabara	1,200
(*) Instituto	4,332
Barão Geraldo	9,434
(*) Capão Fresco	15,000
(*) Deserto	18,420
José Paulino	22,376
(*) Funchal	25,227
(*) João Aranha	27,487
(*) Guathemosim	34,211
(*) Usina Esther	39,620
Cosmopolis	42,637
Arthur Nogueira	51,927
Guaiquica	65,339
Tujuguaba	80,344
Engenheiro Coelho	86,916
Padua Salles	93,160

(*) Chave.

Linha telegraphica e telephonica

Existe uma só linha que funciona ora para o telegrapho ora para o telephone.

Com sua conservação dispendeu-se no anno de 1922, rs. 8.260\$680, sendo 6.898\$830 com pessoal e 1.361\$850 com materiaes.

O quadro abaixo mostra o movimento de telegrammas desde o anno de 1905.

Annos	Numero de telegrammas	Receita
1905	354	238\$990
1906	1.171	592\$050
1907	1.092	563\$550
1908	1.408	839\$710
1909	1.737	1:104\$510
1910	1.752	1:136\$200
1911	2.099	1:358\$590
1912	2.470	1:705\$550
1913	2.748	2:078\$880
1914	2.571	1:809\$380
1915	1.978	1:380\$420
1916	2.227	1:569\$350
1917	2.483	1:783\$250
1918	2.630	1:971\$180
1919	3.220	2:259\$920
1920	3.230	2:266\$020
1921	3.137	2:249\$870
1922	3.050	2:268\$270

Annos	Numero de telegrammas	Receita
1905	354	238\$990
1906	1.171	592\$050
1907	1.092	563\$550

Annos	Numero de telegrammas	Receita
1905	354	238\$990
1906	1.171	592\$050
1907	1.092	563\$550

ALMOXARIFADO

Quadro demonstrativo do movimento do stock geral do almoxarifado, durante o anno de 1922.

Especificação	Stock em 1. ^º de janeiro de 1922	Stock em 31 de dezembro de 1922	Accrescimo durante o anno	Decrescimo durante o anno
Dormentes . . .	—	253\$700	253\$700	—
Lenha . . .	4.922\$500	4.595\$250	—	327\$250
Lubrificantes . . .	5.492\$035	1.989\$976	—	3.502\$059
Papelaria . . .	10.012\$720	9.764\$207	—	248\$513
Materiaes diversos .	67.892\$821	85.071\$675	17.178\$854	—
Total . . .	88.320\$076	101.674\$808	17.432\$554	4.077\$822
Accrescimo durante o anno . . .	13.354\$732	—	—	13.354\$732
	101.674\$808	101.674\$808	17.432\$554	17.432\$554

Movimento de entrada e sahida de dormentes, durante o anno de 1922.

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
1. ^º Semestre de 1922 .	6.000	14.824\$327	6.000	14.824\$327
2. ^º Semestre de 1922 .	10.529	26.151\$420	10.500	25.897\$720
Saldo para 1923 . . .	—	—	29	253\$700
Total . . .	16.529	40.975\$747	16.529	40.975\$747

Movimento de entrada e sahida de lenha, durante o anno de 1922.

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1922 .	895	4.922\$500	—	—
1. ^º Semestre de 1922 .	8.117	44.643\$500	8.855,5	48.705\$250
2. ^º Semestre de 1922 .	9.205,5	50.630\$250	8.526,5	46.895\$750
Saldo para 1923 . . .	—	—	835,5	4.595\$250
Total . . .	18.217,5	100.196\$250	18.217,5	100.196\$250

Movimento de entrada e saída de papelaria e objectos de escriptorio, durante o anno de 1922.

Designação	ENTRADA	SAHIDA
	Importancia	Importancia
Saldo em 1o. de janeiro 1922	10:012\$720	
Durante o anno de 1922	10:409\$187	10:657\$700
Saldo para 1923.	—	9:764\$207
Total	20:421\$907	20:421\$907

Entrada de materiaes no Deposito, durante o anno de 1922, conforme discriminação abaixo:

Designação	Importancia
Lenha.	95:273\$750
Dormentes.	40:975\$747
Papelaria.	10:409\$187
Diversos materiaes	70:043\$639
Total	216:702\$323

VIA PERMANENTE

A extensão total das linhas a conservar, foi, durante o anno de 1922, a seguinte:

DESIGNAÇÃO	EM 1-1-1922	EM 31-12-1922
Linha principal . . .	93,160 klms.	93,160 klms.
Desvios	9,371,9,,	8,930,9,,
Total . . .	102,531,9,,	102,090,9,,

NOTA — Foi retirado, em 1-4-1922, o desvio que existia no kilometro 90, na extensão de 441 metros.

Conservação ordinaria

No serviço de conservação da linha, foram empregados os seguintes materiaes:

Designação		Quantidade		Média por kilometro	
		1921	1922	1921	1922
Dormentes	N.º	12.895	17.283	138	184
Pregos de linha.	"	766	4.862	8	52
Parafusos	"	860	2.495	9	27
Grampos para cerca	kgs.	153	117	1,6	1,2
Graxa	"	105	52	1,1	0,5
Oleo de signal	ls.	42	41	0,5	0,5
Dormentes duplos	N.º	—	6	—	0,06
Chapas de união	Par	—	11	—	0,1
Trilhos	N.º	—	8	—	0,1
Porteiras	"	—	2	—	0,02

Serviços executados

Os serviços feitos durante o anno de 1922, vão especificados no quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO		Quantidade	Por klm.
Capinação	ms.	1.111.330	11.680
Nivelamento	ms.	23.794	254
Rocada	ms.	396.053	4.227
Valletas limpas	ms.	22.999	246
Juntas niveladas	N.º	5.469	58
Cercas reparadas	ms.	36.239	376
Repregações	N.º	31.644	338
Dormentes empregados	"	17.283	184

LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO

Correram normalmente os trabalhos desta Repartição.

As officinas de Cosmopolis continuaram a prestar bons serviços á Estrada.

Foram reparadas durante o anno de 1922, as locomotivas nrs. 4, 5, 6, 7 e 8. Foram substituidos 48 aros de aço, sendo 18 em rodas motrizes, 6 em trucks e 24 em tenders; 8 eixos em tenders e 30 tubos em caldeira.

Carros de passageiros

Foram reparados durante o anno de 1922, 12 carros de passageiros. Conclui-se a reconstrucção e ampliação do carro de 2.^a classe n.^o 10, cuja lotação foi aumentada de 48 para 64 logares.

Vagões de mercadorias

Foram reformados completamente, em 1922, 13 vagões cobertos e 3 gondolas. Foram reformados, em parte, 7 vagões cobertos e 14 gondolas.

Receberam, mais, serviços de revisão (trocas de bronzes, sapatas e pequenos concertos) 186 vehiculos.

Foram transformadas em vagões cobertos, de 24 toneladas, 2 gondolas das mais estragadas, nrs. 3 e 4. Os novos vagões cobertos receberam, respectivamente, os numeros 97 e 98.

Pessoal

O quadro de pessoal que vigorou em 1922 foi o seguinte:

Locomoção	37 homens
Tracção	15 »
Total	52 »

Despesa de custeio

A despesa foi a seguinte :

Locomoção — Pessoal	53:181\$147
» — Materiaes	40:538\$785
Tracção — Pessoal	32:166\$711
» — Materiaes	102:600\$650
Total	228:487\$293

Existencia de locomotivas, carros e vagões, em 31 de dezembro de 1922

Locomotivas

N. ^o	Quantidade	Procedencia	Fabricante	N. ^o de rodas motrizes	Diametro das rodas	Cilindro diametro de alta pressão	Peso em ordem de marcha	Esfogo de tracção. Kilos
4	1	E. Unidos A. N.	Baldwin	6	1,067	0,3302	25.835	4.472
5	1	" " "	"	6	1,067	0,3302	26.558	4.472
6	1	" " "	"	6	1,067	0,3302	26.558	4.472
7	1	" " "	"	6	1,067	0,3302	26.558	4.472
8	1	" Alemanha "	O. Koppel	6	0,940	0,37	26.000	4.850

(Estão fóra do serviço da Funilense as locomotivas 1, 2 e 3, cedidas, respectivamente, á E. F. Campos do Jordão, á Cia. Melhoramentos de Monte Alto e ás Obras do Ypiranga.)

Carros de Passageiros

A existencia, em 31 de dezembro de 1922, era de 15 carros de passageiros, assim discriminados :

- 1 de 1.^a classe com 26 logares;
- 2 mixtos, sendo o compartimento de 1.^a com 13 logares e o de 2.^a com 26 logares;
- 2 mixtos, sendo o compartimento de 1.^a com 20 logares e o de 2.^a com 26 logares;
- 3 de 2.^a classe com 48 logares;
- 2 „ „ „ „ 50 „ ;
- 1 „ „ „ „ 64 „ ;
- 3 „ bagagem e correio, com lotação para 12 toneladas;
- 1 „ animaes, com lotação para 10 toneladas.

Total 15

Vagões — Trens de cargas

Existiam 118 vehiculos, a saber:

40	cobertos, com lotação para 10 toneladas ;
3	" " " " 20 "
5	" " " " 24 "
5	abertos (gondolas), com lotação para 7,5 toneladas ;
51	" " " " 10 "
14	" " " " 20 "

118 Total.

Automoveis de linha

Existia, tambem, um automovel para inspecção.

Quadro da despesa feita no anno de 1922 em conta de capital

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
VIA PERMANENTE			
Conclusão de um mata burros no kilo- metro 87	576\$150	—	576\$150
Construção de mata burros no kilo- metro 46	517\$425	—	517\$425
Idem, idem, no kilometro 1	266\$900	—	266\$900
MATERIAL RODANTE			
Modificação completa do carro 10.	6:863\$985	7:486\$803	14:300\$788
Transformação de vagões rasos para cobertos	3:337\$975	4:381\$109	7:719\$084
MOVEIS E UTENSILIOS			
Confecção de 1 caixa e de 1 armario para correspondencia do Sr. Dr. En- genheiro Residente	67\$500	114\$178	181\$678
Confecção de modelos diversos para o Depósito	493\$500	134\$757	628\$257
Acquisição de 1 amperometro pequeno para o Telegrapho	—	24\$500	24\$500
Somma	12:123\$435	12:091\$347	24:214\$782

Conta de capital

Quadro demonstrativo dos accrescimentos e decrescimentos verificados em 1922, comparado com 1921, nas diversas contas que representam o Capital da Estrada.

C O N T A S	1921	1922	D I F F E R E N C A E M 1922	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Immoveis	397.571.619	389.811.619	—	(⁽¹⁾) 7.760.000
Via Permanente	2.412.401.751	2.407.749.226	—	(⁽²⁾) 4.652.525
Servições	3.700.000	3.700.000	—	—
Oficinas	68.118.755	67.149.755	—	964.000
Material rodante	736.280.276	758.300.148	22.019.872	—
Instrumentos de engenharia	1.435.000	1.381.000	—	54.000
Ferramentas	10.623.895	10.655.150	31.255	—
Móveis e Utensílios	25.352.343	26.281.178	878.835	—
Material usado	2.360.000	1.760.000	—	600.000
Estrada de Ferro Campos do Jordão	22.878.375	22.878.375	—	—
Somma	3.680.717.014	3.689.616.451	22.929.962	14.030.525
Accrescimo total	8.899.437			
Total	3.689.616.451	3.689.616.451		

(1) — Decrescimo verificado pela reversão da área de ,940.000 metros quadrados de terrenos para a Diretoria de Terras, que foram cedidos à estrada razão de \$5004 por metro quadrado, terrenos estes situados no Nucleo Marinho Prado Júnior, (Informação de 6-5-1922) Off. 16-5-1922 — C.84.
 (⁽²⁾) — Saldo proveniente dos accrescimentos havidos durante o anno e o decrescimo verificado pelo desvio situado no kilometro 90.

Demonstração da conta "Resultado do Exercício Financeiro" de 1922

Debito	Credito
Recolhido ao Tesouro do Estado por inter- medio da Recebedoria de Rendas de Cam- pinas	682.657\$030
Menos o imposto de viacão.	40.958\$500
Stock de materiais em 31-12-1922	641.698\$530
Transportes feitos em conta do Governo do Estado	101.674\$808
Debito da E. F. Campos do Jordão	37.879\$560
	138\$120
ARRECADADO PELO TESOURO DO ESTADO:	88.700\$800
Acrescimos havidos em diversas contas que compõem o Capital da Estrada	8.899\$437
Saldo que apresenta a Conta do Governo Federal de transportes requisitados neste ano	48\$520
Saldo que apresenta a conta Variação de Patrimônio	4.524\$983
Conta a receber, por aluguel de uma loco- motiva à C. C. da Avenida Independência	310\$000
	883.874\$758
	585.348\$477
	88.320\$076
	1.483\$400
	208.728\$805
	883.874\$758

Balanço

O balanço geral do anno de 1922, encerrado em 28 de Feve-

Activo

IMMOVEIS		
Saldo desta conta	389:811\$619	
VIA PERMANENTE		
Idem, idem	2.407:749\$226	
SERVIDÓES		
Idem, idem	3:700\$000	
OFFICINAS		
Idem, idem	67:149\$755	
MATERIAL RODANTE		
Idem, idem	758:300\$148	
INSTRUMENTOS DE ENGENHARIA		
Idem, idem	1:381\$000	
FERRAMENTAS		
Idem, idem	10:655\$150	
MOVEIS E UTENSILIOS		
Idem, idem	26:231\$178	
MATERIAL USADO		
Idem, idem	1:760\$000	3.666:738\$076
GOVERNO FEDERAL C/ DE TRANSPORTES		
Idem, idem		164\$140
TESOURO DO ESTADO C/ DE CAUÇÕES		
Idem, idem		5:800\$000
TESOURO DO ESTADO C/ SUBVENÇÃO		
Idem, idem		630:000\$000
E. F. CAMPOS DO JORDÃO, C/ DE CAPITAL		
Idem, Idem		22:878\$375
TAXA DE VIAÇÃO		
Idem, idem		212\$100
C. C. DA AVENIDA DA INDEPENDENCIA		
Idem, idem		310\$000
DEPOSITO DE MATERIAES		
Stock existente		101:674\$808
Total,		4.427:777\$499

Geral

reiro de 1923, importou em 4.427.777\$499, como abaixo se vê:

Passivo

GOVERNO FEDERAL C/ DE SUBVENÇÃO		
Saldo desta conta		630.000\$000
CAUÇÕES DE EMPREGADOS		
Idem, idem		5.800\$000
PATRIMONIO DA ESTRADA		
Pelo existente em 31 de dezembro de 1921	3.769.152\$710	
Pelo aumento verificado neste exercicio, conforme a conta de Resultado	22.612\$689	3.791.765\$399
RESULTADO DO EXERCICIO DE 1921		
Saldo desta conta		212\$100
Total		4.427.777\$499

Fundo de pensão e peculio em beneficio dos empregados

Reproduzimos abaixo o texto da Lei n. 1784 de 31 de dezembro de 1920, creando o fundo, bem como o texto do Decreto n. 3400 de 10 de outubro de 1921 regulamentando a referida lei:

Lei n. 1.784 — De 31 de dezembro de 1920

Autoriza o Poder Executivo a crear um fundo de pensão e de peculio em beneficio dos empregados das estradas de ferro pertencentes ao Estado.

O Doutor Washington Luis Pereira de Souza, Presidente do Estado de São Paulo,

Faço saber que o Congresso Legislativo decretou e eu promulgo a lei seguinte:

Artigo 1.º — Fica o Poder Executivo autorizado a crear um fundo de pensão e peculio em beneficio dos empregados das estradas de ferro pertencentes ao Estado.

Artigo 2.º — Em cada estrada de ferro e para a constituição desse fundo, serão empregados annualmente até a quantia de dois por cento (2 %) de sua renda líquida, a juizo da respectiva administração.

Artigo 3.º — Só terão direito aos benefícios desta Lei os empregados que contarem mais de dez annos de serviço efectivo e continuado na respectiva estrada, excluídas as victimas por accidentes.

Artigo 4.º — Terá direito á pensão o empregado que se tornar incapaz para o serviço da estrada.

Artigo 5.º — Perderão o direito aos favores desta lei os empregados que, depois de pensionados, voltarem ao serviço activo da estrada ou ocuparem emprego publico remunerado, federal, estadual, municipal ou em outras estradas.

Artigo 6.º — Provada a morte do empregado pelos meios de direito, será pago o peculio, dentro de trinta (30) dias, aos herdeiros forçados ou instituídos.

Artigo 7.º — O peculio dos empregados pensionados será proporcional ao ultimo ordenado que tiver percebido na estrada.

Artigo 8.º — A pensão e peculio dos empregados jornaleiros serão calculados sobre o salario de um dia, multiplicado por trezentos (300).

Artigo 9.º — A pensão e peculio serão concedidos pela respectiva administração da estrada, de accôrdo com as tabellas que o regulamento organizar.

Artigo 10. — Esta lei entrará em vigor desde a data de sua publicação.

Artigo 11. — Revogam-se as disposições em contrario.

Os Secretarios de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e da Fazenda e do Thesouro assim a façam executar.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, aos 31 de dezembro de 1920.

WASHINGTON LUIS PEREIRA DE SOUZA
HEITOR TEIXEIRA PENTEADO
ALVARO GOMES DA ROCHA AZEVEDO.

Actos no Poder Executivo

Decreto n. 3400 — De 10 de outubro de 1921

Regulamenta o Fundo de Pensão e de Pecúlio em benefício dos empregados das estradas de ferro de propriedade e administração do Estado.

O Doutor Washington Luis Pereira de Souza, Presidente do Estado de São Paulo, usando da atribuição conferida pelo n.º 2 do artigo 42 da Constituição do Estado e em execução da lei n.º 1784, de 31 de dezembro de 1920, resolve que se observe o seguinte Regulamento do Fundo de Pensão e de Pecúlio em benefício dos empregados das estradas de ferro de propriedade e administração do Estado:

Artigo 1.º — Fica criado um fundo de pensão e de pecúlio em benefício dos empregados das estradas de ferro pertencentes ao Estado (lei n.º 1784, artigo 1.º).

Artigo 2.º — Em cada estrada de ferro e para constituição desse fundo, será empregada anualmente até a quantia de dois por cento (2%) de sua renda líquida, a juízo da administração do mesmo fundo, com aprovação do Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Artigo 3.º — A renda líquida da estrada, para o efeito do artigo 2.º, será determinada pelo cômputo entre as contas de receita e despesa do tráfego, especificadas pelo artigo 15, § 2.º, letras a e b, do decreto n.º 1759 de 4 de agosto de 1909.

Artigo 4.º — O Fundo criado tem por fim socorrer os empregados das estradas, por meio de pensões, e os seus herdeiros forçados ou instituídos, por meio de pecúlios.

Artigo 5.º — Só terão direito aos benefícios da lei n.º 1784, de 31 de dezembro de 1920, consignados neste regulamento, os empregados que contarem mais de dez anos de serviço efectivo e continuado na respectiva estrada, excluídas as vítimas por acidentes.

§ 1.º — Serão deduzidas do tempo de serviço as interrupções havidas, salvo:

- a) as motivadas por comissões extrañas aos serviços das estradas, determinadas pelas respectivas administrações;
- b) as relativas às licenças para tratamento de saúde, não excedentes de dez meses em cada período de dez anos;
- c) as correspondentes aos prazos concedidos aos removidos para se transportarem de um lugar para outro.

§ 2.º — O empregado com mais de dez anos de serviço, que tiver deixado ou de futuro deixar, livremente, o serviço da respectiva estrada, perderá o direito à contagem do tempo anterior à sua readmissão, salvo si entre esta e a saída mediou ou mediou tempo não superior a um ano.

§ 3.º — O empregado que, por determinação do Governo, passar do serviço de uma para o de outra estrada, de propriedade e administração do Estado, não sofrerá, por isso, interrupção na contagem do respectivo tempo. Neste caso os benefícios do Fundo criado ser-lhe-ão concedidos pelas estradas em que tiver servido, proporcionalmente ao tempo de serviço prestado em cada uma.

Artigo 6.º — Terá direito à pensão o empregado que se tornar incapaz para o serviço da estrada.

Artigo 7.º — A pensão e o pecúlio serão concedidos pela respectiva administração do Fundo de Pensão e de Pecúlio de cada estrada, de acordo com as bases das tabelas que este regulamento organiza.

Artigo 8.^o — A pensão mensal é assim calculada :

- a) para os empregados que contarem mais de dez annos e menos de trinta annos de serviço, a pensão corresponderá a tantas quadragésimas quintas ($\frac{45}{50}$) partes do ordenado mensal, quantos forem os annos de serviço;
- b) para os que contarem trinta annos, será correspondente a dois terços do ordenado;
- c) para os que contarem mais de trinta, corresponderá a dois terços do ordenado e mais dois por cento (2 %) adicionaes, por anno que exceder de trinta.

Artigo 9.^o — A incapacidade para o serviço da estrada será verificada, na Capital, por uma junta medica composta de dois facultativos do Serviço Sanitário, designados pelo Secretario do Interior e presidida pelo director do mesmo Serviço.

Artigo 10. — Não podendo o pretendente á pensão transportar-se para a Capital, será inspecionado no logar em que residir ou estiver, no interior do Estado, por uma comissão de tres medicos nomeados pela administração do Fundo de Pensão e de Pecúlio da estrada a que pertencer.

Artigo 11. — Si a pericia medica concluir pela incapacidade do empregado, e a administração do Fundo de Pensão e de Pecúlio tiver duvida sobre tal conclusão, poderá determinar uma segunda inspecção de saúde, servindo nessa medicos que não tenham feito parte da primeira.

§ unico — A segunda pericia deverá ser determinada dentro de trinta dias contados da apresentação do *veredictum* da primeira á administração do Fundo.

Artigo 12. — O pecúlio deverá ser pago de uma só vez e será :

- a) de uma quantia correspondente a três annos de ordenado do ultimo emprego efectivo do empregado falecido, si este tiver prestado trinta ou mais annos de serviço;
- b) de quantia correspondente a tantos meses do referido ordenado quantos os annos de serviço, si estes forem superiores a dez e inferiores a trinta, com os adicionaes de 2, 3, 4 e 5 meses para os periodos decorridos entre 10 e menos de 15, 15 e menos de 20, 20 e menos de 25, 25 e menos de 30 annos respectivamente.

Artigo 13. — O pecúlio do empregado pensionado será proporcional ao ultimo ordenado que tiver percebido na estrada.

Artigo 14. — Considera-se ordenado, para os effeitos deste regulamento, a totalidade dos vencimentos mensaes.

Artigo 15. — A pensão e pecúlio dos empregados jornaleiros serão calculados sobre o salario de um dia, multiplicado por trezentos (300).

Artigo 16. — Entende-se por ordenado mensal dos empregados jornaleiros, de acordo com o artigo anterior, vinte e cinco vezes o salario de um dia.

Artigo 17. — O pecúlio a pagar não poderá ser superior a trinta contos de réis (30:000\$000) e nem inferior a um conto de réis (1:000\$000).

Artigo 18. — O pecúlio será pago pela administração do Fundo de Pensão e de Pecúlio de cada estrada, dentro de 30 dias, contados da apresentação do alvará do juizo por onde correr o inventario do empregado falecido, aos herdeiros forçados ou instituídos deste.

Artigo 19. — O empregado que tiver descendente ou ascendente successível, não poderá dispor de mais da metade do respectivo pecúlio.

Artigo 20. — Si o empregado falecer, não deixando herdeiros forçados ou instituídos, o pecúlio reverterá em favor do Fundo da respectiva estrada.

Artigo 21. — O pagamento do pecúlio poderá ser feito em dinheiro ou apólices do Estado ou da União, pela cotação da praça.

Artigo 22. — O direito ao pecúlio, no todo ou em parte, não poderá ser, por qualquer forma, transferido a terceiros, sendo vedado o seu pagamento a procuradores em causa propria.

Artigo 23. — O peculio não responderá por dívidas contrahidas pelo empregado falecido e será isento de penhora, nos termos do § 8.º do artigo 529 do Reg. n. 737, de 25 de Novembro de 1850, Lei n. 2813, de 27 de Outubro de 1877, e mais leis federaes.

Artigo 24. — Perderão o direito aos favores legaes, consignados neste Regulamento, os empregados que depois de pensionados, voltarem ao serviço activo da estrada ou ocuparem emprego publico remunerado, federal, estadual ou municipal, ou em outras estradas.

Artigo 25. — Prescreverão em favor do Fundo de Pensão e de Peculio:

- a) as pensões não reclamadas até seis meses do dia do respectivo vencimento;
- b) os peculios não reclamados até cinco annos do dia do falecimento do empregado beneficiado, salvo os pertencentes a menores e a pessoas que lhes são equiparadas.

Artigo 26. — A administração do Fundo de Pensão e de Peculio de cada estrada, para os efeitos deste Regulamento, será constituída pelo respectivo inspector geral ou engenheiro-chefe e por quatro chefes de serviço, nomeados pelo Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, por tres annos.

Artigo 27. — A administração do Fundo de Pensão e de Peculio de cada estrada, constituída nos termos do artigo anterior, será presidida pelo inspector geral ou engenheiro-chefe e elegerá dentre os seus demais membros: um thesoureiro, um procurador e um secretario.

Artigo 28. — Compete á administração do Fundo de Pensão e de Peculio de cada estrada:

- a) designar o dia, hora e logar para as suas sessões;
- b) determinar a quota da renda liquida annual da estrada, destinada á constituição do Fundo, na fórmula e dentro do limite estabelecido no artigo 2.º, com aprovação da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas;
- c) conceder as pensões e pagar os peculios na fórmula deste Regulamento, emitindo os titulos relativos ás primeiras;
- d) fazer os calculos necessarios para a fixação das pensões e peculios;
- e) suspender as pensões nos casos provados do artigo 24;
- f) autorizar as despesas de expediente;
- g) organizar balancetes das despesas de pensões e de peculios, e de expediente, mensaes, submettendo-os á aprovação do Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas;
- h) determinar os livros necessarios para escripturação do Fundo;
- i) organizar os modelos para escripturação e resolver sobre o mais que for necessário á sua regularidade e clareza;
- j) discutir e notar todas as questões relativas á administração do Fundo.

Artigo 29. — As deliberações da administração do Fundo de Pensão e de Peculio de cada estrada serão tomadas por maioria de votos e reduzidas a escripto em actas assignadas pelos membros presentes. Nessas actas serão mencionadas tambem todas as occorrencias havidas na sessão.

Artigo 30. — O inspector geral ou engenheiro-chefe enviará ao Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, semestralmente, o balancete das finanças do Fundo e uma relação das pensões concedidas, suspensas e cahidas em commisso, bem como dos peculios pagos e cahidos em commisso.

Artigo 31. — O inspector geral ou engenheiro-chefe fará publicar pela imprensa, o balancete semestral e a relação a que se refere o artigo anterior.

Artigo 32. — Feita e aprovada a demonstração annual da renda liquida de cada estrada, entregará o Thesouro do Estado, á requisição do Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, á administração do respectivo Fundo a quota destinada a este, na fórmula do artigo 2.º.

Artigo 33. — As importâncias das quotas entregues as administrações do Fundo de Pensão e de Pecúlio das estradas serão empregadas na aquisição ou subscrição de apolices da dívida pública do Estado ou da União Federal.

§ único. — Enquanto o producto arrecadado não perfizer quantia necessária para a compra de apolices, será elle depositado na Caixa Económica do Estado, vencendo os respectivos juros.

Artigo 34. — Todo o movimento do Fundo, em cada estrada, será escripturado em livros especiais abertos, numerados, rubricados e encerrados pelo respectivo inspector geral ou engenheiro-chefe.

§ único. — Haverá um livro para o lançamento das actas, outro para entradas e saídas de dinheiro, outro para as pensões e outros para os pecúlios.

Artigo 35. — O tesoureiro, com autorização da administração que o houver escolhido, representará o Fundo no recebimento das quotas annuas, na compra e venda de apolices, recibimentos de juros, entrada e retirada de dinheiro da Caixa Económica.

Artigo 36. — Nenhum título, de qualquer natureza que seja, pertencente ao Fundo, poderá ser alienado sem autorização do Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Artigo 37. — A administração do Fundo de Pensão e de Pecúlio de cada estrada será solidaria nas faltas commettidas na gerencia dos dinheiros do Fundo, e por elles responderá no fôro commun, além das penas administrativas de que o Secretário da Agricultura julgar passíveis os responsaveis.

Artigo 38. — De todos os actos da administração do Fundo de Pensão e de Pecúlio, concernentes á concessão, fixação e suspensão de pecúlios e pensões, haverá recurso voluntário para o Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

§ 1º. — O recurso deverá ser interposto dentro de 15 dias improrrogáveis, contados da data da publicação do acto, ou da sua comunicação ao interessado.

§ 2º. — O Secretário da Agricultura, ouvida a administração do Fundo de Pensão e de Pecúlio, dará o seu julgamento dentro de dez dias.

Artigo 39. — Datando de 31 de dezembro de 1920 a vigência da lei regulamentada, a primeira quota da renda líquida das estradas, destinada ao Fundo de Pensão e de Pecúlio destas, será referente ao exercício daquele ano.

Artigo 40. — O presente Regulamento terá inteira applicação ás estradas de ferro que forem, definitivamente, incorporadas ao patrimônio do Estado e passarem a ser por este administradas.

Artigo 41. — O presente Regulamento entrará em vigor na data de sua publicação.

Palacio do Governo do Estado de S. Paulo, aos 10 de outubro de 1921.

WASHINGTON LUIS P. DE SOUZA.

Heitor Teixeira Penteado.

A primeira reunião da administração do Fundo de Pensão e Pecúlio da Sorocabana, realizou-se em 12 de novembro de 1921, e o primeiro pagamento de pecúlio effectuou-se em 24 de maio de 1922.

Devidamente autorizado pelo Exmo. Snr. Dr. Secretario da Agricultura, foram deduzidos, para constituição do fundo, 1/2 % das receitas líquidas dos annos de 1920 e 1921 produzindo um total de rs. 124:371\$744.

Com esta importancia foram pagos, no correr do anno de 1922, 18 peculios na importancia de	111:911\$079
Pensões a tres (3) empregados	454\$000
Ordenados	1:200\$000
	<hr/>
Total	113:565\$079
Saldo que passou para o anno de 1923.	10:806\$665
	<hr/>
Rs.	<u>124:371\$744</u>

Relação dos pecúlios pagos durante o 1.^o semestre de 1922

DATA	NOME	CARGO QUE OCCUPAVA	TEMPO DE SERVIÇO	IMPORÂNCIA
Maio, 24 .	Herdeiros de Joaquim Ruiz .	Machinista de 3. ^a classe .	17 annos, 1 mês e 17 dias .	4:636\$413
Maio, 29 .	Herdeiros de Joaquim Oscar de Oliveira .	Agente em São Paulo .	26 annos e tres meses .	21:874\$999
Junho, 5 .	Herdeiros de Zeffiro Garduzzi .	Escript. ^o em São Paulo .	12 annos, 3 meses e 5 dias .	2:852\$773
Junho, 21 .	Herdeiros de Franc. Santos .	Chefe de trem .	25 annos, 10 meses-e 19 dias .	7:531\$300
Junho, 27 .	Herdeiros de Aureliano Teixeira Fraga .	Encarregado dos ferreiros (off. ^a de Mayrink) .	17 annos, 9 meses e 13 dias .	6:859\$415
				43:764\$900

Relação dos pecúlios pagos durante o 2.º semestre de 1922

DATA	NOME	CARGO QUE OCCUPAVA	TEMPO DE SERVICO	IMPORTAÇAO
Julho, 13.	Herdeiros de Vicente Ferreira Braga.	Agente de Estação.	30 annos, 3 meses e 19 dias.	10.800\$000
Julho, 14.	Herdeiros de Leonel Antonio de Andrade.	Machinista . . .	27 annos, 7 meses e 11 dias.	11.088\$719
Agosto, 8.	Herdeiros de Fabiano Pinto.	Trabalhador nas off's. Mayrink.	14 annos e 4 dias . . .	2.001\$400
Agosto, 18.	Herdeiros de Felicio Domingues.	Machinista . . .	12 annos, 9 meses e 27 dias .	2.816\$700
Agosto, 31.	Herdeiros de João Castanho.	Zelador de estação. . .	14 annos, 8 meses e 16 dias .	2.009\$390
Outubro, 16.	Herdeiros de Luiz Vion . . .	Zelador de lenha. . .	20 annos, 11 meses e 23 dias	9.992\$300
Machado.	Herdeiros de João Evangelista Machado.	Agente de estação . . .	19 annos, 9 meses e 15 dias .	3.988\$500
	Herdeiros de Carlos Kärck.	Portador. . .	10 annos, 10 meses e 22 dias.	3.111\$800
Outubro, 22.	Herdeiros de Joaquim Dias Barbosa.	Vigia. . .	13 annos e 13 dias . . .	2.105\$400
Outubro, 25.	Herdeiros de Bernardo Pinheiro	Carpinteiro nas oficinas de Mayrink . . .	11 annos, 8 meses e 13 dias .	1.918\$800
Outubro, 27.	Herdeiros de Francisco Custodio Oliveira.	Portador. . .	20 annos, 10 meses e 9 dias .	3.691\$400
Nov., 22.	Herdeiros de Vicente de Oliveira.	Chefe de trem . . .	28 annos e 11 dias . . .	6.341\$360
Dez., 6.	Herdeiros de Pedro de Paula Bauer.	Fiel recebedor . . .	28 annos, 2 meses e 4 dias .	8.294\$600
			Total rs.	68.156\$179

Relação das pensões pagas durante o 2.º semestre de 1922

NOME	ORDENADO QUE PERCEBIA	CARGO QUE OCCUPAVA	TEMPO DE SERVIÇO	PENSÃO MENSAL	Importâncias pagas no 2.º semestre
Joaquim Custodio	80\$000	Guarda passagem do klm. 222 Encarregado dos avisadores em São Paulo.	39 annos, 2 meses e 7 dias 18 annos, 4 meses e 7 dias	68\$000	122\$900
Bustamante Amaro	150\$000	Marceneiro nas oficinas de Mayrink	18 annos, 11 meses e 19 dias	61\$100	232\$600
João Passareli	235\$000			99\$100	99\$100