

6 - 7 - 25

RELATORIO
DA
ESTRADA DE FERRO SOROCABA

*Rs
PF-25*

ESTRADA DE FERRO FUNILENSE

REFERENTE AO ANNO

DE

1923



10/1925

SÃO PAULO
CASA VANORDEN

ESTRADO DE EREDO SOROCABA
RELATORIO

ESTRADO DE EREDO FUNILENSE

REFEIRANTE AO ANO

1923

1923-27
REPS.

INTRODUÇÃO

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

Ao terminar o quarto anno de administração da Estrada de Ferro Sorocabana pelo Governo do Estado, julgamos opportuno fazer preceder o nosso relatorio de um resumido apanhado historico sobre a formação desta Estrada de Ferro, seguido de dados comparativos e resultados obtidos referentes aos annos de aquisição, arrendamento e aos cinco últimos exercícios. Estes ultimos elementos demonstrarão não ter o Governo do Estado poupadão esforços para o bom funcionamento desta Estrada, tendo sido retribuido pela sua zona com compensação superior á mais optimista expectativa.

Galgada a Serra de Paranapiacaba, o que permittiu facil contacto do litoral com São Paulo e depois com Jundiahy, esforçaram-se os nossos maiores, com reaes sacrifícios, para que trilhos fossem extendidos aos centros de população da então Província de São Paulo. A Assembléa Provincial, genuina representante dos paulistas, decretou leis de garantias e outros favores á construcção e exploração de Estradas de Ferro; formam-se empresas de pequenos capitais e grande numero de associados, porque pobre era a população, e constróem-se estradas que constituiram posteriormente a rede ferroviaria do Estado de São Paulo.

Dentre outras leis, tendo em vista este "desideratum", encontra-se a de 24 de maio de 1870 e a de n.º 33 de 20 de março de 1871, que deram origem ás Estradas de Ferro Ituana e Sorocabana, respectivamente.

À medida que as estradas progrediam; novas leis eram decretadas de modo a assegurar os capitais nellas empregados; mas surgiram conflictos entre as diversas empresas, relativamente a direitos de zonas, não só porque em estreita faixa de territorio se localizavam os centros

de população, como tambem pelo incompleto conhecimento de geographia por parte dos então dirigentes.

A lei n.º 25, de 19 de março de 1887, fez terminar toda lucta, porque delimitou a respectiva zona ás tres estradas de maior penetração então existentes. Coube á Ituana a esquerda do rio Tieté, á Paulista a região comprehendida pelos rios Tieté e Mogi-Guassú e á Mogiana a direita deste ultimo grande curso de agua.

Essa sabia medida,— ainda em vigor por quanto acto algum a revogou, e que devemos á previsão do grande paulista Antonio de Queiroz Telles, Conde de Parnahyba,— inhibiu a dispersão de capitais em estereis luctas de conquista de zonas; no entanto, não cogitou das relações entre a Ituana e a Sorocabana.

Privada a Ituana de seguir a orientação que vinha dando ao seu traçado, — Brotas, Ibitinga, etc., — por invadir a zona que veio a pertencer á Paulista, cogitou em levar os seus trilhos á margem esquerda do Tieté, alem da foz do Piracicaba, região cuja uberdade de suas terras era notoria. Para esse fim adquiriu a linha ferrea do Engenho Central de Piracicaba e a Companhia Fluvial Paulista que explorava a navegação dos rios Piracicaba e Tieté, e obteve concessão para a construcção de uma estrada de ferro ligando Porto Martins a São Manoel.

Tendo a Sorocabana o extremo de seus trilhos em Botucatú e obtida concessão para prolongalos a Avaré, surgiram luctas com a Ituana sobre direitos de zona. Estas luctas cessaram com a incorporação da Ituana á Sorocabana, em 20 de fevereiro de 1892.

Para normalizar os transportes, que morosamente eram feitos pela Navegação, principalmente no rio Piracicaba que pela escassez d'água, só pode ser navegado em curto periodo do anno, fez a Sorocabana a ligação de Rubião Junior a São Manoel e de Victoria a 13 de Maio, abandonando o trecho de Araquá a São Manoel, cujas condições technicas eram pessimas, passando o trafego desses trechos a ser feito exclusivamente pela via ferrea Sorocabana.

Proseguiu a Sorocabana no desenvolvimento de suas linhas e em 1902 os extremos de seus trilhos se achavam em Bom Jardim, na linha de São Manoel, em Cerqueira Cesar, na linha de Tibagy e em Itapetininga, na de Itararé; Tanto na linha de Itararé, a partir de Tatupy, como na de Tibagy, a principiar de Rubião Junior, tinha a Sorocabana obtido do Governo Federal garantia de juros ao capital empregado.

Difficultades financeiras trouxeram a fallencia dessa via ferrea, que então se denominava "Companhia União Sorocabana e Ituana", tendo sido em praça adquirida pelo Governo Federal. Em 1905, mediante o pagamento de £ 3.250.000, transferiu a União essa

propriedade ao Estado de São Paulo, que para esse fim tinha obtido do Dresdner Bank, de Berlim, um emprestimo de £ 3.800.000, destinando o excedente do custo da compra a melhoramentos na Estrada.

Com a proficiente direcção do Dr. Alfredo Maia, Superintendente nomeado pela União e mantido pelo Governo do Estado de São Paulo, foram os trilhos da já então Estrada de Ferro Sorocabana, prolongados de Bom Jardim a Baurú, 40 kilometros, de Itapetininga a Itararé, 207 kilometros, e construidos os ramaes de Pirajú e de Santa Cruz do Rio Pardo. Ao todo foi a Estrada aumentada de 410 kilometros.

Mediante o compromisso de satisfazer os juros e amortizações do debito contrahido pelo Estado com o Dresdner Bank e entregar ao Estado 25 % da quota obtida pela exploração da Sorocabana, foi esta Estrada arrendada, em 1907, a uma empresa americana, que tomou o nome Sorocabana Railway Company. Essa quota era determinada pela renda liquida do trafego, deduzidos os seguintes encargos dos arrendatarios: — 1.) serviço do Dresdner Bank; 2.) serviço do juro do capital que empregasse o Estado em melhoramentos e prolongamentos da Estrada; 3.) serviço do juro do capital despendido pelos arrendatarios em melhoramentos da Estrada e reconhecido pelo Governo do Estado; 4.) quota para a constituição de um fundo de reserva. Comprometteu-se mais o Estado de São Paulo a fazer o prolongamento da Estrada, mediante o pagamento, pela Sorocabana Railway Co., de 6 % ao anno sobre o capital nesse sim despendido.

Sendo a região servida pela Sorocabana propícia ás explorações industriaes e agrícolas, em virtude das quedas de agua nella existentes e da uberdade do solo, a sua producção tornou-se superior á capacidade dada pelos arrendatarios á Estrada para o escoamento dessa producção, originando assim grave crise de transporte que obrigou a intervenção do Governo do Estado. Por mutuo accordo o contracto de arrendamento foi rescindido em 26 de setembro de 1919, pagando o Estado á Sorocabana Railway Company, em apolices da dívida publica, rs. 48.694.982\$283, sendo 21.036.673\$900 como indemnisação e 27.658.308\$383 importancia que foi julgada como tendo sido empregada pela arrendataria em melhoramentos na Estrada.

Apezar de arrendada a Estrada de Ferro Sorocabana, de 1907 até a data da rescisão — 1919 — não pequena foi a importancia despendida pelo Estado em construcções e melhoramentos. Pór conta do Estado, foram construidos os 280 kilometros que separam Alvares Machado de Salto Grande, assim como o ramal de Porto Feliz e feitas despesas com o de Itatinga; no Thesouro Estadual sahiram ainda as importancias para pagamento de material de tracção da Estrada.

As condições da Sorocabana quando em 1919 passou a ser administrada pelo Estado, eram as seguintes: armazens repletos de mercadorias esperando transporte; as casas das proximidades das estações abarrotadas de generos, aguardando despacho; a marcha dos trens frequentemente interrompida pelo mau estado das locomotivas; trens paralysados em estações por falta de agua; vehiculos abandonados, sem reparação; edificios não conservados e o leito da linha não offerecendo a segurança precisa. Em breve tempo pôde a administração do Estado normalisar o serviço de transportes, consolidando a via permanente, captando aguas, melhorando as condições das locomotivas e vehiculos e fazendo os trens correr dia e noite. Pôde tambem aumentar o seu material rodante de duas locomotivas e 60 vehiculos de 28 toneladas, com elementos encontrados em ferros velhos e socatas abandonadas pela Sorocabana Railway Company.

Em melhoramentos na Sorocabana, depois da rescisão do contrato de arrendamento, despendeu o Estado a importancia de rs. . . . 27.898;649\$159 com aquisições e construcções de locomotivas e vagões; com a aquisição de 360 kilometros de trilhos pesados e com a substituição de pontes para, consolidando o seu leito, n'elle correr material mais possante; com a construcção de estações, armazens e embarcadouros; com a criação de maior numero de postos para cruzamentos e com o aumento da capacidade de producção das officinas.

Cada esforço do Estado, para accrescer a capacidade da Estrada de Ferro Sorocabana, tem sido retribuido pela sua zona com o aumento da producção em proporção muito superior a qualquer previsão, de modo que sempre teve sua administração que luctar com grande dificuldade para manter em dia os despachos em suas estações. Assim, áreas não afastadas de São Paulo e até ha pouco improductivas, são hoje, devido á facilidade encontrada nos transportes, utilizadas por pequenas lavouras, sendo a população da Capital, em grande parte, por elas abastecida; industrias varias estabeleceram-se nas proximidades dos seus trilhos; a industria pastoril desenvolveu-se, tornando os seus productos um dos principaes factores da sua renda; grande incremento tiveram as explorações agrícolas já existentes, como cereaes, algodão, cafe, etc. . . e a extracção de madeiras attingiu intensidade superior á mais optimista das previsões. Em trechos da Estrada de Ferro Sorocabana, a via singela é insuficiente para manter em dia o transporte dos despachos feitos em suas estações.

Elucida o que acabamos de expôr a relação que damos a seguir, da fluctuação que têm tido alguns generos que pouco affectam

as rendas de outras Estradas e que pouco influiram na renda da Sorocabana antes de 1920:

Annos	Animaes		Alfafa	Arroz	Feijão	Farinha	Milho	Fructos, cebolas, batatas, verduras, etc. (*) Tons.
	N.º	Renda	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	
1918.	481.984	1.511.640\$230	—	13.869	16.540	23.936	36.436	18.284
1919.	551.087	1.759.092\$360	6.687	16.749	27.691	26.104	32.617	19.222
1920.	450.987	1.744.300\$760	7.493	21.832	18.849	19.597	39.322	17.156
1921.	357.048	1.655.830\$150	8.725	21.383	9.784	19.473	48.901	22.928
1922.	488.628	2.061.317\$690	10.349	25.320	11.146	25.403	42.276	25.008
1923.	723.906	3.127.443\$850	14.693	31.045	13.294	29.051	56.178	29.880

(*) Pequena Lavoura.

Como mostra essa relação, o transporte de animaes é uma das grandes fontes de renda da Sorocabana. Tendo o maximo attingido em 1919, decresceu nos annos seguintes, por ter cessado a exportação de carnes congeladas, e o minimo — em 1921 — foi occasionado pela peste bovina que surgiu neste Estado, paralysando por alguns meses todo movimento. Esse transporte, em 1923, já excedeou o anno mais favoravel, porque do Sul de São Paulo grande numero de animaes é enviado a outros Estados, principalmente ao Rio de Janeiro. A relação da renda, pelo numero de animaes transportados, indica ter sido mais elevado o preço de transporte por unidade; como o frete não foi alterado, conclue-se que a maior quantidade é proveniente dos pontos mais afastados.

O transporte da alfafa, insignificante em 1918 e esse mesmo proveniente do Rio grande do Sul, tem augmentado bastante em quantidade; o mesmo se dá com relação ao arroz, que primeiramente era importado para o consumo da população do Estado e actualmente é em parte exportado.

O feijão e a farinha, que tiveram grande incremento de produção no periodo da grande guerra e nos annos que se lhe seguiram, tiveram depressão com o cessar da exportação, mas novamente tem tido expansão a sua cultura porque o frete baixo e o rapido transporte animaram a exploração dessa cultura e industria.

O plantio do milho tem soffrido oscillações, mas o resultado do ultimo anno demonstra augmento.

Os generos de pequena lavoura (batatas, cebolas, fructas, verduras, etc.), em que são utilizadas as terras de uberdade mediocre, nas proximidades de São Paulo e que jaziam incultas, têm crescido bastante devido ao rapido transporte e grande auxilio trazido pelas Estradas de rodagem. Pequeno é o resultado pecuniario que aufere

a Estrada em seu transporte; mas sendo esta de propriedade do Estado, o resultado á communhão é bastante compensador.

As relações que em seguida apresentamos mostram os elementos que constituiram a Sorocabana e os resultados por ella alcançados na occasião de sua aquisição pelo Governo Federal, no anno do arrendamento e nos seis últimos exercícios. Por elas conhecem-se as condições em que se encontrava a Estrada, ao passar ao domínio da União, na occasião do arrendamento e na de sua rescisão, assim como no ultimo anno de administração completa dos arrendatários e nos quatro de completa administração do Estado.

ANNOS	Extensão da linha, em tráfego	N.º de estações	N.º de postos	TELEGRAPHO		TELEPHONE	
				Kmts. 902,558	1.978,000	Kmts. 2.255,000	N.º de apparelhos 133
1903	902,558	70	—	1.978,000	133	Kmts. 2.255,000	—
1907	1.040,222	94	4	2.255,000	152	3.000	7
1918	1.615,230	138	6	4.216,791	253	70,238	79
1919	1.670,047	139	13	4.238,391	268	70,238	85
1920	1.707,304	148	19	4.736,140	280	230,310	102
1921	1.737,172	150	21	4.992,903	295	237,218	109
1922	1.770,678	153	26	5.290,995	300	242,738	111
1923	1.770,678	157	27	5.290,995	306	242,738	115

ANNOS	Locomotivas		Carros de passageiros		Vagões	
	N.º	Somma dos esforços de tração	N.º	Capacidade	N.º	Lotação
1903	80	347,919	91	3.117	1090	10.951 T
1907	89	436,781	66	2.566	1177	18.808
1918	123	995,606	130	4.629	2170	48.347
1919	124	1.003.541	131	4.731	2093	47.524
1920	140	1.149.800	137	5.101	2144	49.098
1921	150	1.280.986	145	5.539	2142	49.184
1922	160	1.388.926	165	6.510	2171	50.100
1923	161	1.396.259	171	6.714	2575	57.526

Mostram-nos esses quadros que a extensão da Estrada, nesses 21 annos, foi quasi duplicada — o accrescimo foi de 98,98 % — e sómente ás expensas do Estado; que o numero de estações, que tinha sido aumentado de 24 ao passar á administração dos arrendatários, passou a ter mais 69 depois da rescisão, sendo, neste ultimo periodo, creados mais 13 postos de cruzamento de trens.

Depois da rescisão do contracto de arrendamento, as linhas telegraphicais foram accrescidas de 1.052 kilometros e a telephonica de 173 kilometros.

Na administração do Estado a somma dos esforços de tracção das locomotivas subiu mais 42 % e o numero de logares nos carros de passageiros mais 44 %; a capacidade dos vagões de mercadorias foi accrescida de 21 %; deve-se notar que parte do material rodante accrescido no periodo do arrendamento, foi adquirido pelo Estado.

Para entrarem em trabalho ainda no anno de 1923, contractou o Governo do Estado, com fabrica belga, o fornecimento de dez locomotivas Mikado, cuja somma de esforços de tracção é de 120.000 kilos, mas, por motivos alheios á Estrada, essas locomotivas não lhe foram ainda entregues.

O progresso da zona e os esforços que exige ella da administração, são dados pelos quadros abaixo:

ANNOS	MOVIMENTO FINANCIERO			Renda do Telegrapho
	Renda	Despesa	Saldo	
1903	10.215.470\$508	6.563.943\$699	3.651.526\$809	59.060\$320
1907	12.696.988\$868	7.629.310\$431	5.067.288\$432	93.133\$210
1918	21.996.132\$693	15.540.170\$206	6.455.962\$487	185.030\$544
1919	24.845.003\$067	20.027.313\$638	4.817.684\$429	211.745\$860
1920	34.201.875\$441	21.853.113\$805	12.348.761\$636	225.028\$665
1921	36.858.582\$625	24.332.995\$298	12.525.587\$327	261.061\$985
1922 (1)	36.351.073\$143	24.740.621\$289	11.610.451\$854	296.712\$558
1923	42.061.206\$793	30.774.881\$279	11.286.325\$514	330.768\$070

(1) Tarifas inferiores.

ANNOS	N.º de passageiros	N.º de animaes	Tons. de mercadorias	Percorso de locomotivas	Percorso de veiculos	Tons. — Kilometros arrastadas
1903	512.764	57.543	249.066	2.188.292	9.953.167	65.761.548
1907	780.797	84.970	311.563	3.177.722	17.191.548	116.075.988
1918	1.485.979	481.984	819.087	5.865.204	37.147.964	261.870.005
1919	1.882.711	551.087	1.173.124	6.547.275	43.134.349	304.987.582
1920	2.008.170	450.987	1.308.197	7.823.088	46.231.857	266.769.939
1921	2.185.383	357.048	1.896.461	8.273.444	47.802.673	276.529.902
1922	2.482.243	488.628	1.433.321	9.587.736	51.987.051	311.776.504
1923	2.644.151	723.906	1.506.293	10.139.518	57.164.097	348.215.490

A renda, que em 1903 foi pouco maior de 10 mil contos e que, em 1907, não attingia a 13 mil contos, foi em 1923 de rs. 42.061.206\$793, sendo superior á de 1918 em 91,22 %. Pelo exame desses quadros, parece ter havido uma depressão em 1922; essa diminuição de renda foi, porém, devida a terem sido baixadas as tarifas da Estrada; como demonstram todas as columnas desses quadros que indicam trabalhos, estes é que foram aumentados. Mantivesse a Estrada a mesma tarifa que vigorou em 1921, e a renda teria

sido, em 1922, de rs. 40.054:030\$813, e a de 1923 ter-se-ia elevado a rs. 46.345:813\$684. Nestes ultimos quatro annos a renda do telegrapho aumentou de 56,21 %. O numero de passageiros teve um aumento de 44,33 %, as toneladas transportadas de 28,40 % e o numero de animaes de 31,36 %. De 1920 a 1922 houve uma depressão no transporte de animaes, devida em parte á peste bovina que surgiu no Estado, mas principalmente por ter em muito diminuido e quasi mesmo cessado a exportação de carnes. Crescentes têm sido sempre os percursos das locomotivas e vehiculos, assim como a quantidade de toneladas-kilometro arrastadas, apesar de em muito terem sido accrescidas as de mercadorias de pequeno peso e grande volume, tales como alfafa e algodão.

Além do augmento do material rodante e de tracção, neste ultimo periodo de administração do Estado, foram lastrados, com pedra britada, 177 kilometros de linha.

Em 182 kilometros de linha foram substituidos os trilhos então existentes de 20 kilos por metro linear e já muito gastos, por outros trilhos, empregando-se, em 118 kilometros, trilhos do peso 37,2 kilos por metro e em 64 kilometros trilhos de 27,28 kilos por metro.

A superstructura metallica de 45 metros de vão existente sobre o Rio Sorocaba, nas proximidades da estação de Laranjal, foi substituida por outra de capacidade muito maior, sendo tambem substituidas, porém por vigas de concreto armado, as superstructuras das pontes existentes nos kilometros 221, 242, 265 e 287 da linha tronco e nos kilometros 197, 239 e 259 do ramal de Itararé.

Em seis localidades — Toledo, Egualdade, Barra Grande, Oliveira Coutinho, Cerqueira Cesar e Cândido Motta — foram edificadas novas estações, fornecendo assim maior conforto não sómente aos empregados da Estrada que trabalham naquellas estações, como tambem ao público.

Os novos armazens construidos são em numero de 5; e o foram nas estações de Miranda Azevedo, Ezequiel Ramos, Santa Adelaide, Chavantes e Ourinhos.

Para acelerar a marcha dos trens, foram installados 9 novos postos telegraphicos sendo 4 na linha tronco — kilometros 43, 62, 137 e 226 —, um no kilometro 285 do ramal de Itararé e 4 no ramal de Tibagy — kilometros 395, 501, 223 e 679.

Para facilitar o embarque de animaes, porcos e de tóras, foram installados os seguintes embarcadouros: de madeira em 7 estações — Pau d'alho, Palmital, Sussuhy, Paraguassú, Sapesal e Quatá; de porcos em 7 estações — Osasco, Angatuba, Chavantes, C. Motta, Assis, Rancharia e Bartyra; e de gado em 6 estações: Laranjal, Conchas, Lençóis, Rondinha, Salto Grande e Bartyra.

A ascensão progressiva da população da zona Sorocabana demonstra a necessidade de possuir esta Estrada maior quantidade de material rodante, principalmente de tracção. A relação, que damos a seguir, prova de modo evidente que ao aumento da capacidade de tracção que tem tido annualmente a Estrada corresponde o aumento de producção, exigindo da administração maior actividade ás suas locomotivas, de modo que o percurso médio diario que são ellas obrigadas a fazer não permite um repouso bastante para a sua boa conservação.

LOCOMOTIVAS	1920			1921		
	Número médio de loco- motivas	Percurso em kilometros		Número médio de loco- motivas	Percurso em kilometros	
		TOTAL	Média diaria		TOTAL	Média diaria
Diversas pequenas . . .	26,9	1.581.428	161	30,8	1.784.908	158
Consolidation. . .	26,1	1.438.521	150	26,9	1.628.280	165
Mikado, carga . . .	8,2	585.943	195	12,0	836.075	191
Pacific - passageiros . . .	3,1	275.817	243	6,6	603.700	250
10 Wheel pequenas, pas- sageiros . . .	16,5	1.467.549	243	16,3	1.433.266	241
10 Wheel grandes, passa- geiros . . .	8,9	736.833	226	8,6	784.405	234
Mallets pequenas cargas . . .	12,0	920.834	209	11,9	938.920	216
“ grandes cargas . . .	5,2	319.153	168	4,6	310.824	185
Totaes . . .	106,9	7.325.078	187	117,7	8.265.373	192

LOCOMOTIVAS	1922			1923		
	Número médio de loco- motivas	Percurso em kilometros		Número médio de loco- motivas	Percurso em kilometros	
		TOTAL	Média diaria		TOTAL	Média diaria
Diversas pequenas . . .	30,3	1.902.677	172	30,4	1.955.885	176
Consolidation. . .	27,9	1.783.287	170	27,7	1.656.115	164
Mikado, carga . . .	21,4	1.595.824	204	27,8	2.166.250	213
Pacific - passageiros . . .	6,1	636.189	285	6,8	734.388	296
10 Wheel pequenas, pas- sageiros . . .	16,6	1.572.411	259	15,8	1.543.744	267
10 Wheel grandes, passa- geiros . . .	8,8	820.012	225	8,0	785.778	269
Mallets pequenas cargas . . .	12,6	976.762	212	11,6	914.052	216
“ grandes cargas . . .	5,2	351.124	185	5,8	383.424	198
Totaes . . .	128,9	9.587.736	203	133,5	10.139.645	208

Para que em média diaria as locomotivas de passageiros tenham um percurso de 200 kilometros e as de cargas 120 kilometros, terá a Estrada de adquirir 4 Pacific e 29 Mikado, com esforços de tracção correspondentes ás locomotivas desses tipos que actualmente possue. Mas, como crescente é o desenvolvimento da zona, julgamos conveniente elevar o numero das "Pacific" a 15 e o das "Mikado" a 65. Possue a Estrada, actualmente, 7 "Pacific", não se incluindo uma de procedencia belga, de menor esforço de tracção, e 31 "Mikado", não incluindo tambem as 10 encommendadas na Belgica e que ainda não chegaram.

Os quadros seguintes mostram o percurso médio diario dos vehiculos da Sorocabana.

VEHICULOS	1920			1921		
	Número de vehi- culos	Percuso em kilometros		Número de vehi- culos	Percuso em kilometros	
		TOTAL	Média diaria		TOTAL	Média diaria
De trens de passageiros	181	12.405.907	187	211	12.895.220	176
De trens de mercadorias	2082	38.824.950	44	2076	34.907.453	46

VEHICULOS	1922			1923		
	Número de vehi- culos	Percuso em kilometros		Número de vehi- culos	Percuso em kilometros	
		TOTAL	Média diaria		TOTAL	Média diaria
De trens de passageiros	284	14.533.258	170	241	15.814.808	179
De trens de mercadorias	2101	37.453.793	49	2575	41.349.289	44

O percurso que a Estrada tem sido obrigada a dar aos seus vehiculos é exagerado, sacrificando a sua boa conservação e sendo mesmo causa de accidentes. Para que os carros possam apresentar conforto aos passageiros, segurança nos trens e melhor aspecto, — o que o excesso de trabalho priva a Sorocabana de dar aos seus, — o percurso médio diario não deve ser superior a 150 kilometros; com essa base e pelo percurso feito em 1923, necessita a Sorocabana de mais 47 carros, mas como tem que aumentar os trens de passageiros em quantidade, julgamos conveniente elevar o numero desses carros a 55, sendo 15 de 1.^a classe, 25 de 2.^a, 10 correio-bagagem e 5 de animaes.

Regularizado o serviço da Sorocabana, os seus trens de mercadorias correrão, em média, 8 horas por dia, ou 120 kilometros,

devido ás paradas, manobras, recebimento e entrega de locomotivas e em conferencias. Um terço desse percurso poderá ser a média diaria dos vehiculos, devido ás cargas e descargas com tempo determinado pelo Regulamento. Nessa base, e tomando-se o anno de 1928, torna-se necessario adquirir mais 244 vehiculos para mercadorias, que propomos sejam cobertos e de 28 toneladas de capacidade. Na Estrada de Ferro Mogyana, de criteriosa e economica administração, e cujas condições se assemelham ás da Sorocabana, a média diaria dos carros de passageiros, em 1922, foi de 118 kilometros e a dos carros de mercadorias de 32 kilometros.

Não só em consequencia desse augmento de material, como tambem por serem deficientes para o actual, terá que ser aumentada a capacidade das officinas e depositos, apparelhando-se estes de machinas operatrizes que accelerem o trabalho e o executem mais economicamente. A grande extensão da rede da Sorocabana obriga as locomotivas que necessitam de reparações a fazer grandes percursos. É de grande utilidade, portanto, collocar-se em Botucatú uma sub-officina onde possam ser feitas todas as grandes reparações, o que trara grande economia, principalmente de tempo.

O progresso da região servida pela Sorocabana exige o augmento da maioria das estações e armazens. Logares onde ha pouco tempo os unicos edificios existentes haviam sido construidos para o serviço da Estrada, constituem hoje centros de população, muitos são sedes de municipios e varios de comarcas. Os modestos edificios para estação de um agente que iniciava a carreira e o armazem para uma ou outra mercadoria que podia chegar a essa estação, necessitam de substituição por uma agencia que, com conforto, abrigue um agente experimentado e sua familia, e que offereça ao publico commodidade; e quanto ao armazem é de urgente necessidade a sua ampliação, evitando-se que as mercadorias, para não ficarem ao relento, tenham que ser cobertas com encerados.

A grande extensão da linha tronco com o seu prolongamento — ramal de Tibagy — 903 kilometros até o seu ponto terminal, alliada á exuberante producção dessa zona, tornou deficiente a via singela para o transporte dos despachos de suas estações. A duplicação da linha tronco e de parte desse trecho ou uma nova saída, são os unicos meios de não paralysar a expansão que grande parte do Estado de São Paulo vae tendo.

Modestamente foram iniciadas as tres grandes estradas actuaes de penetração do Estado de São Paulo, porque foram construidas, como ainda o indicam as denominações de duas dellas, para servirem a determinadas localidades; necessidades posteriores induziram os seus prolongamentos a outros centros de população, de modo

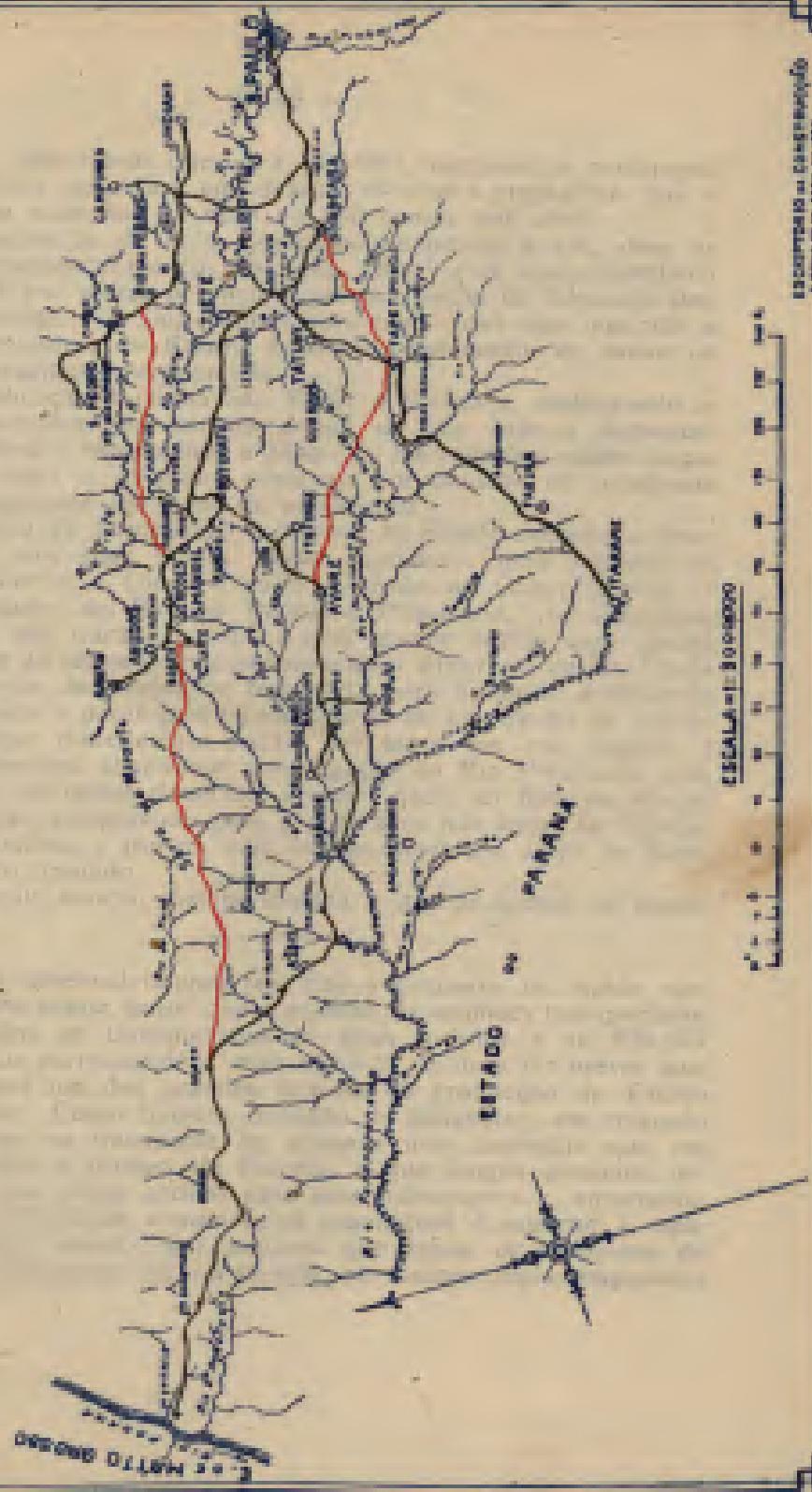
que os seus traçados não representam as verdadeiras directrizes aos seus pontos extremos. As condições financeiras de nossos antepassados os obrigavam á maxima economia, mesmo com sacrificio do futuro, em todos os seus emprehendimentos, de sorte que as estradas de ferro foram construidas em más condições technicas e, portanto, de trafego dispendioso.

A Sorocabana, tendo sido inicialmente destinada a servir á cidade de Sorocaba, o seu traçado a Avaré assim como a Itapetininga e outras localidades, tem grande desenvolvimento, continuando, com apertadas curvas e fortes rampas. Essas considerações levaram o Governo do Estado a determinar a duplicação da linha entre São Paulo e Sorocaba, mas melhorando o quanto possivel as condições technicas, e a construcção de uma linha auxiliar entre Sorocaba e Avaré, passando por Itapetininga. Estudos estão sendo feitos, e já foram concluidos no campo os da linha auxiliar e no escriptorio estão sendo organizados os desenhos e orçamentos.

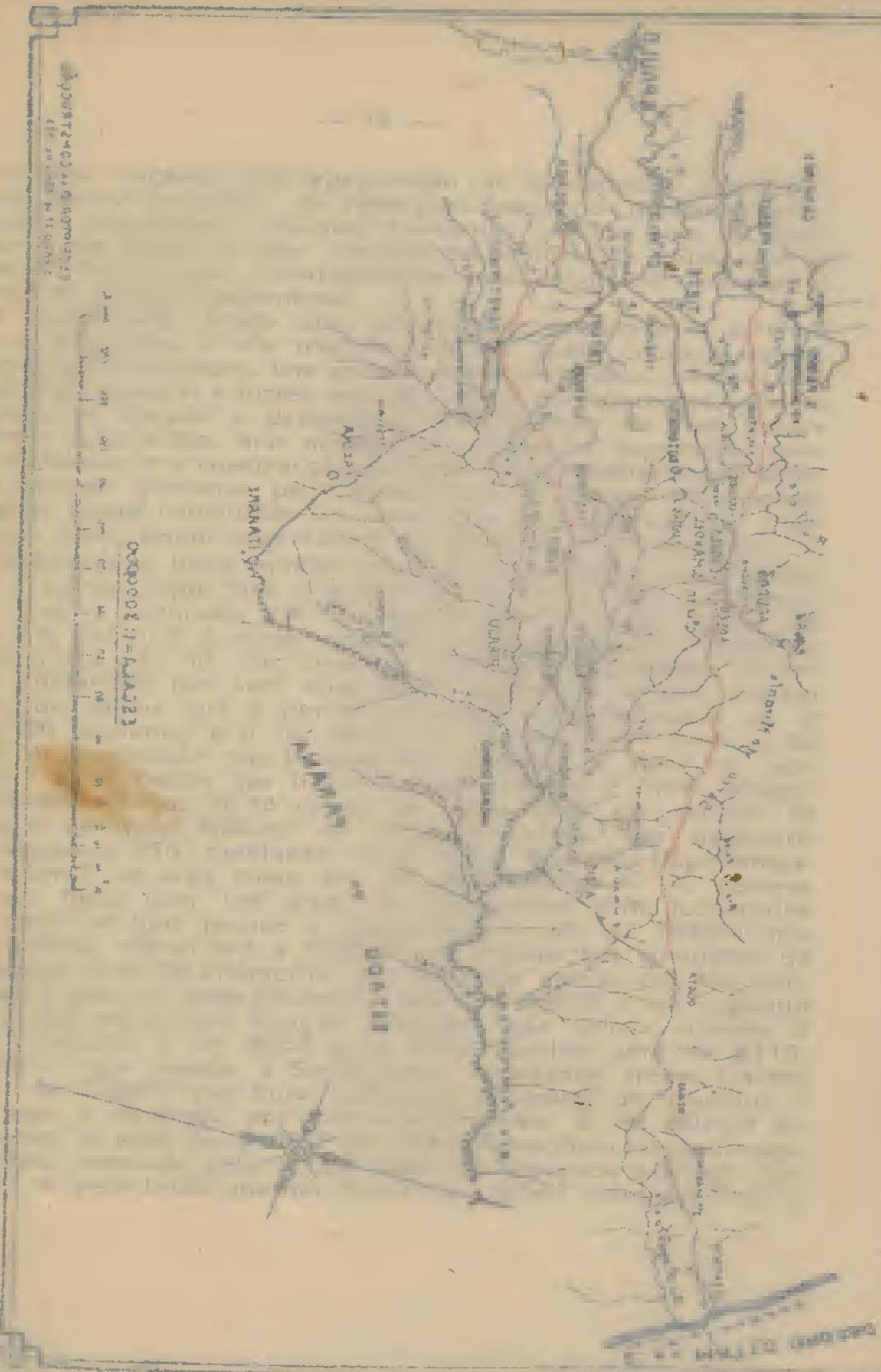
Construida a linha auxiliar Sorocaba-Itapetininga-Avaré, muito lucrará o publico, que fará o mesmo percurso em menor tempo e grande será a economia em transporte que trará ao trafego da Estrada. A distancia á Avaré será diminuída de 48 kilometros e a de Itapetininga, de 30. Os trens de passageiros poderão correr com 50 kilometros por hora com maior segurança do que correm hoje 36, de modo que o percurso poderá ser diminuido de 2 horas e 20 minutos, e o do ramal de Itararé de 1 hora e 30 minutos. A capacidade das locomotivas Pacific, de trens de passageiros, é de 8 carros nas linhas actuaes, tronco e linha Tibagy, e poderá ser elevada a 15 carros na nova linha em estudo; as locomotivas do typo Mikado, de trens de cargas, nos primeiros trechos arrastam 275 toneladas e na linha Sorocaba-Itapetininga-Avaré poderão os seus trens ser de 557 toneladas. A despesa média por hora, com um trem de passageiros com locomotiva Pacific, como as que possue a Sorocabana, é de rs. 72\$800 nos actuaes trechos; elevar-se-á a 82\$600 em trechos nas condições da linha auxiliar, com 50 kilometros por hora, do que se conclue que, no primeiro caso, o trem-kilometro ficará a 2\$022 e no segundo a 1\$652. Em trens com lotação completa, nas linhas actuaes, o veículo kilometro é de \$253 e na linha auxiliar será de \$110. As "Mikado" que possue a Sorocabana, arrastando trens, trazem a despesa de 71\$000 por hora, incluindo o pessoal de machina e trem, d'onde a despesa, por tonelada-kilometro, é de \$012,9 no actual tronco e será de \$006,3 na linha Sorocabana-Itapetininga-Avaré. Uma tonelada pela actual linha de Sorocaba a Avaré fica em 3\$560, e pela linha auxiliar ficará em 1\$440, sómente com o

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

PLANTA GENERAL



ESTATE PLANNING



transporte. Não sendo inferior a 200.000 toneladas o movimento de mercadorias de Avaré em deante, só com o transporte fará a Estrada uma economia de mais de 400 contos por anno.

A construcção da linha Sorocaba-Itapetininga-Avaré, além de permitir desafogar o tronco e a linha Tibagy e de muito beneficiar a de Itararé por evitar o longo e pesado trecho de Sorocaba-Boituva-Itapetininga, virá impulsionar uma região que não tem tido a expansão de outras do Estado, pelo seu afastamento de meios de transportes rápidos e economicos.

A duplicação da linha São Paulo a Sorocaba, melhorando as condições technicas do traçado actual de São João a Sorocaba, permitirá franco escoamento a todas as mercadorias, maior capacidade aos trens e, portanto, economia em unidade de transporte e maior velocidade aos trens de passageiros.

O futuro da Sorocabana e mesmo do Estado reclama a construção de mais duas outras linhas auxiliares: uma levando os trilhos de Boreby a Quatá e outra partindo da Chave Chicot, — entre as cidades de Rio das Pedras e Piracicaba, — a Paranhos. A primeira, que trará expansão a uma grande região que, apesar da fertilidade do seu solo, não acompanha o progresso de São Paulo pela deficiencia dos meios de transporte, virá diminuir a distancia do Rio Paraná e desafogará os transportes de um trecho de grande produção que difficilmente podem ser feitos em via singela; a segunda permitirá abandonar a navegação do Rio Piracicaba que, pelo volume das aguas desse rio, sómente pôde ser feita em poucos meses do anno, atrophiando uma grande zona não longe da Capital, e aliviaria tambem o tronco, cujo trafego, devido á serra de Botucatú, é muito limitado.

O croquis annexo melhor elucida o que acabamos de expor.

Grande desenvolvimento tem tido a pecuaria, na região cortada pela Sorocabana, tanto que o excesso de animaes transportados em 1923, sobre os transportados no anno anterior, é de 235,277 cabeças, o que corresponde a mais 48,15 %, e tudo faz prever que, em breve, será um dos grandes factores da producção do Estado de São Paulo. Como tivemos occasião de assignalar, em relatorio anterior, dá-se no transporte de animaes uma anomalia que em muito prejudica o trafego da Estrada: é que longos periodos decorrem sem um unico pedido para esses transportes e, entretanto, em um momento dado o numero de requisições é superior á capacidade de uma estrada, por maiores que sejam os elementos de que dispõe, porquanto em via singela, ou mesmo dupla, impossivel

é transportar em um só dia dez mil ou mais animaes. A solução a esse problema seria a criação de um entreposto nas proximidades da Capital, para onde seguissem os animaes e onde aguardassem oportunidade para serem vendidos.

O transporte de animaes na Sorocabana é feito em trens especiaes que caminham dia e noite, com paradas indispensaveis para alimentação, substituição de locomotivas e troca do pessoal. A velocidade é a maxima que permitem as condições dos veiculos — 25 kilometros por hora. Achando-se "Presidente Epitacio" a 903 kilometros de São Paulo, os animaes despachados nessa estação só podem chegar a São Paulo depois de 40 horas, tempo excessivo para mantelos em boas condições. Pelo Governo de São Paulo foi adquirida uma propriedade, nas proximidades da estação de Sussuhy, com boa aguada, onde os trens podem deixar os animaes por algum tempo. Outra área foi entregue pelo Estado à Sorocabana, perto da estação de Cesario, no ramal de Itararé, para descanso dos animaes que venham dos Estados do Sul. Cogita-se em obter, proximo a Botucatú, um outro ponto de descanso. Todas as vezes que os expedidores o desejarem, os trens pararão nesses postos durante o dia, e á noite continuarão a sua marcha, porque, sendo a temperatura mais fresca, menos sofrerão os animaes.

O Governo do Estado de São Paulo, cogitando do bem estar dos seus servidores, antes mesmo que o Governo Federal estabelecesse medidas que acautelassem o futuro dos funcionarios, determinou que, da renda liquida de suas estradas de ferro, fosse deduzida uma porcentagem para constituir um fundo de pensão e peculio em beneficio dos seus serventuarios: pensão aos inhibidos, mesmo por motivo alheio ao serviço, de empregar a sua actividade ao serviço da Estrada, e peculio ás famílias dos que forem colhidos pela morte. Para a constituição do Fundo de Pensão e Peculio em nada concorrem os funcionários que, de facto, possuem um Monte Pio sem o onus de descontos em seus vencimentos, nem o publico teve accrescimo de despesas em fretes, porquanto as tarifas não foram alteradas, como se deu nas outras estradas de ferro que adoptaram a lei federal, as quaes tiveram o augmento de $1\frac{1}{2}\%$.

Para que haja continuidade na administração, mesmo quando fôr substituido o Inspector Geral, somos de parecer que um Regulamento deve, pelo Governo, ser estabelecido para a Estrada de Ferro Sorocabana. Nesse Regulamento convém que sejam determinadas medidas que fixem os direitos dos seus funcionários e recompensem os que mais se esforçarem; porquanto a segurança

em manter o seu cargo e a compensação aos esforços empregados afastarão os funcionários de outras preocupações e dest'arte melhor empregarão as suas actividades no exercício de suas funcções. Entre outras medidas, lembramos as seguintes: todos os cargos deverão ser preenchidos mediante promoção; de modo que as nomeações de pessoas estranhas á Estradas só recaiam sobre pessoas que iniciam a sua carreira, mas mesmo para os cargos de praticantes deverão ser preferidos os filhos de funcionários. As promoções só serão feitas pelo Inspector Geral, por proposta do respectivo Chefe de Serviço, fornecendo este todos os elementos que comprovem ser o indicado o que mais direito tem por habilitação e antiguidade. O estudo desses elementos poderá levar o Inspector Geral a escolher outro. Só a antiguidade não deve dar direito a promoções, por quanto nem todos os funcionários têm habilitações para cargos mais elevados, assim como a actividade e diligencia não devem ser preferidas por um antigo e negligente. Da mesma forma as demissões a bem do serviço da Estrada só devem ser dadas pelo Inspector Geral, por proposta do Chefe de Serviço, justificando a imprescindível necessidade dessa medida. Para que a disciplina não venha a sofrer, os Chefes de Serviço e seus auxiliares superiores terão direito de suspender de suas funções a todo empregado até decisão do Inspector Geral.

Os cargos de Inspector Geral e Chefes de Serviço, sendo de confiança do Governo do Estado, são exercidos em comissão, não cabendo a estes as medidas lembadas.

Uma medida que julgamos conveniente incluir no Regulamento Geral, que será um complemento do Fundo de Pensão e Pecúlio, e que mais virá prender os funcionários aos serviços da Estrada, é a de aumento de 10 % nos vencimentos dos que tiverem 20 annos de serviço efectivo na Estrada e mais 5 % para cada 5 annos que excederem de 20. Pelas condições dos trabalhos, os funcionários de Estradas de Ferro, em geral, iniciam ainda meninos a sua carreira, de modo que muitos, com menos de 40 annos de idade, têm 25 e mesmo mais annos de serviços prestados à Estrada. A aposentadoria baseada em antiguidade viria afastar das Estradas de Ferro aqueles que mais útil serviço poderiam prestar-lhes pela prática adquirida e pela maturidade; justo é, portanto, que tenham elles, pelos seus trabalhos, melhor remuneração. Esse accrescimo de vencimentos convém que seja dado quando em trabalho efectivo, não sendo computado para aposentadoria e pecúlio á familia, porquanto para aposentadoria e pecúlio um dos factores é o tempo de serviço.

Rescindido o contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana, representou, desde logo, o seu primeiro Inspector Geral ao Snr. Dr. Secretario da Agricultura sobre a necessidade de lhe ser concedido o auxilio de um Consultor Juridico, não só para o estudo das questões de direito, — que constantemente surgem na exploração da Estrada, muitas das quaes demandam solução immediata, como para o estudo, redacção e interpretação dos diversos contractos e regulamentos á mesma exploração attinentes, além do encaminhamento e liquidação dos processos de accidentes no trabalho, em numero apreciavel, nesta Capital e nas diversas comarcas servidas pelas linhas da Sorocabana.

Creado este cargo, julgamos, ao iniciar a nossa administração, indispensavel a sua manutenção e, de accôrdo com o Governo, definimos e ampliamos assim as suas attribuições:

- 1.º) — Redigir os contractos e rever os editaes de concorrencias da Estrada;
- 2.º) — Dar parecer escripto sobre todas as questões que se suscitarem a respeito da interpretação de leis, regulamentos e contractos, relativos aos serviços da Estrada, bem como sobre todas as reclamações que envolverem a responsabilidade civil desta;
- 3.º) — Colligir e ordenar todos os elementos necessarios á defesa dos direitos e interesses da Fazenda do Estado nas questões decorrentes da construcção e exploração da Estrada;
- 4.º) — Indicar as providencias legaes nos casos de accidentes no trabalho;
- 5.º) — Entabolar accôrdos com as victimas de accidentes no trabalho ou com os seus beneficiarios, *ad referendum* do Inspector Geral, representando a Estrada nos processos judiciaes de taes accôrdos;
- 6.º) — Fazer a cobrança de todos os transportes realizados pela Estrada, por conta do Governo da União, dando quitação das quantias que receber;
- 7.º) — Promover e acompanhar junto ao Governo da União todos os processos administrativos em que fôr a estrada interessada e relativos á construcção, melhoramentos e garantia de juros das linhas federaes, isenções, abatimentos e restituições de direitos aduaneiros.

No regimen do arrendamento da Estrada, as funcções acima indicadas, sob. nrs. 1 a 5, estavam a cargo de diversos profissionaes,

com uma retribuição mensal superior a 6:000\$000; as enumeradas sob nrs. 6 e 7, no periodo do arrendamento e nos primeiros meses da administração official, competiam a um procurador, estranho ao quadro de funcionarios da Estrada, com vencimentos mensaes fixos, a principio de 1:500\$000 e depois de 1:000\$000, — e porcentagens sobre as quantias recebidas.

Attribuindo todas essas funcções a um profissional, funcionario da Estrada, com a remuneração fixa de 2:500\$000 mensaes, conseguimos:

1.º) — Redigir com segurança todos os nossos contractos e solucionar com presteza e vantagem para a Estrada todas as nossas questões juridicas;

2.º) — Encaminhar, perante o Governo da União, todas as questões relativas á concessão federal da Estrada e ás importações desta;

3.º) — Solucionar, por accôrdo, com a presteza imposta pela legislação federal, 1712 processos de accidentes no trabalho, despendendo annualmente, com indemnizações e custas judiciaes, assistencia medica, pharmaceutica e hospitalar, as seguintes importancias globaes:

1920	54:710\$480
1921	74:200\$657
1922	68:581\$050
1923	76:999\$450

Este ultimo serviço, confiado a companhias de seguro, como fazem algumas estradas de ferro e as empresas industriaes em geral, teria exigido um despêndio muito superior ao acima indicado, como passamos a demonstrar.

Durante o anno de 1920, recebemos, espontaneamente, diversas propostas para a realização do seguro collectivo dos empregados esta Estrada, relativo ao pagamento das indemnizações e custas judiciaes dos accidentes no trabalho.

Sem a determinação do numero de accidentes ocorridos no periodo minimo de um anno, nos diversos trabalhos da Estrada e da consequente responsabilidade desta pelas indemnizações legaes e cuستas dos respectivos processos, ser-nos-ia impossivel ajuizar da conveniencia ou vantagens dos seguros propostos. Por isso e atendendo a que só nos ultimos meses de 1919, com a nova administração do Estado, começou a execução regular, nesta Estrada, da lei federal sobre accidentes no trabalho, mandámos organizar um quadro de todos esses accidentes ocorridos durante o anno de 1920, com especificação das despesas dos mesmos consequentes.

Por esse quadro, o numero de accidentes no anno de 1920 subiu a 278, occasionando uma despesa total de 68:659\$497, sendo 54:710\$480 pagos dentro do exercicio e 13:949\$017 nos primeiros meses de 1921. Dessa importancia de 68:659\$497, corresponderam a indemnizações e custas 60:870\$397 e assistencia medica, pharmaceutica e hospitalar — 7:787\$100.

Isto posto, vejamos quanto teria a Estrada de pagar, de acordo com as propostas offerecidas, em compensação da supracitada quantia de 60:870\$397, *real e parcelladamente despendida num periodo superior a um anno.*

Os premios pretendidos pelas quatro companhias proponentes, "Lloyd Industrial Sul Americano", "Companhia Nacional de Seguros Operarios", "Companhia Brasileira de Seguros" e "Companhia Segurança Industrial" deviam ser calculados sobre o total dos salarios annuaes, effectivamente pagos pela Estrada aos seus diversos empregados. Assim, é estabelecido que o valor total das folhas de pagamento do pessoal, no anno de 1920, foi de 12.063:274\$500, podemos determinar o premio relativo ás quotas propostas pela forma seguinte:

A — "Lloyd Industrial Sul Americano":

Premio annual — 12.063:274\$500 a 1 %	120:632\$745
Fiscalização — 2 %	2:417\$654
Sello proporcional — 4 %	4:825\$309
Total	127:875\$708

Esta Companhia, convem frizar, não assumia o encargo de acompanhar os processos judiciaes de accidentes no interior do Estado.

B — "Companhia Nacional de Seguros Operarios":

Premio annual — 12.063:274\$500 a 1,2 %	144:759\$294
Fiscalização — 2 %	2:895\$185
Sello proporcional — 4 %	5:790\$370
Total	153:444\$849

C — "Companhia Brasileira de Seguros":

Premio annual — 12.063:274\$500 a 13\$000 por conto de réis	156:822\$385
Fiscalização — 2 %	3:136\$451
Sello proporcional — 4 %	6:272\$901
Total	166:231\$737

D — "Companhia Segurança Industrial":

As taxas offerecidas por esta Companhia variavam com as occupações dos empregados. Feita a applicação dessas taxas, pela propria proponente, ás folhas de pagamento da Estrada, no valor calculado de 11.701:665\$000, deram um premio annual de 129:941\$200. O aumento deste premio, em relação aos salarios pagos em 1920, só pela Companhia poderá ser, exactamente, determinado.

Approximadamente, esse premio deveria atingir a	133:000\$000
Fiscalização — 2 %	2:660\$000
Sello proporcional — 4 %	5:320\$000
Total	140:980\$000

Este premio, pela proposta estudada, estava sujeito a uma restituição que podia atingir a 18:000\$000, mais ou menos.

Pela menor taxa das acima indicadas, os premios relativos ao seguro dos accidentes no trabalho desta Estrada, nos annos seguintes, seriam:

1921 — 18.518:113\$700 a 1 %	135:181\$137
Fiscalização — 2 %	2:702\$622
Sello proporcional — 4 %	5:405\$244
Total	143:299\$003

1922 — 13.702:444\$100 a 1 %	137:024\$441
Fiscalização — 5 %	6:851\$222
Sello proporcional — 4 %	5:480\$976
Total	149:356\$639

1923 — 15.714:260\$300 a 1%	157:142\$603
Fiscalização — 5%	7:857\$130
Sello proporcional — 4, 8%	7:542\$844
Total	172:542\$577

Esses elevados premios, como já frizamos, só cobririam as indemnizações legaes e as custas dos processos dos accidentes; a assistencia medica, pharmaceutica e hospitalar continuariam por conta da Estrada.

Além das desvantagens economicas assim demonstradas, o serviço de accidentes, por intermedio de companhias de seguros, acarretará ainda o seguinte:

a) — a existencia do contracto de seguro virá aumentar, consideravelmente, o expediente da Estrada, com communicações, relatorios e informações sobre os accidentes e tratamento das victimas;

b) — os pagamentos das meias diarias, como indemnizações, nos casos de incapacidade parcial permanente, não poderão deixar de ser feitos pela Estrada, por conta da Companhia seguradora, obrigando aquella a constantes explicações escriptas e complicada escripturação, sem fallar no onus da prestação de contas;

c) — os pagamentos das indemnizações pela Estrada são feitos parcelladamente, no decorrer do anno, á medida que se verificam os accidentes, e o premio deverá ser pago em uma ou duas prestações adiantadas;

d) — os accidentes considerados como catastrophe, os unicos que legitimam o seguro, além de rarissimos, não poderão, em regra, occasionar a morte de mais de tres ou quatro empregados ou determinar indemnizações superiores a 20.000\$000.

4º) — Promover, perante as repartições federaes, nesta Capital, no Rio de Janeiro e nos Estados do Sul, os processos de cobrança de transportes, restituições de direitos e garantias de juros constantes dos quadros que damos a seguir:

Anno de 1920 (5 meses)

MINISTERIOS	NUMERO DE CONTAS			IMPORTANCIAS		
	Apresen-tadas	Liquida-das	A liqui-dar	Cobradas	Recebidas	A receber
Fazenda	28	19	4	3:347\$700	2:164\$400	1:183\$300
Guerra	16	15	1	63:583\$500	63:490\$600	92\$900
Justiça	9	8	1	2:189\$500	2:164\$700	24\$800
Marinha	2	1	1	21\$100	4\$200	16\$900
Viação	23	21	2	6:499\$500	4:970\$000	1:529\$500
Agricultura	84	62	22	22:860\$700	15:681\$900	7:178\$800
Totais	157	126	31	98:502\$000	88:475\$800	10:026\$200

Anno de 1921

MINISTERIOS	NUMERO DE CONTAS			IMPORTANCIAS		
	Apresen-tadas	Liquida-das	A liqui-dar	Cobradas	Recebidas	A receber
Fazenda	31	29	2	7:814\$500	7:277\$400	573\$100
Guerra	24	24	—	129:633\$600	129:633\$600	—
Justiça	19	15	4	3:442\$300	2:921\$600	520\$700
Marinha	3	—	3	53\$200	—	53\$200
Viação	83	69	14	10:902\$924	9:620\$020	1:282\$904
Agricultura	181	103	78	36:586\$200	22:642\$800	13:943\$400
Totaes	341	240	101	188:432\$724	172:095\$420	16:337\$304

Anno de 1922

MINISTERIOS	NUMERO DE CONTAS			IMPORTANCIAS		
	Apresen-tadas	Liquida-das	A liqui-dar	Cobradas	Recebidas	A receber
Fazenda	26	25	1	5:548\$840	4:622\$240	926\$600
Guerra	36	34	2	706:388\$680	—	706:388\$680
Justiça	26	18	8	8:406\$800	4:162\$300	4:244\$500
Marinha	6	6	—	108\$000	108\$000	—
Viação	187	98	89	26:500\$760	18:109\$200	8:391\$560
Agricultura	293	189	103	46:270\$500	35:688\$700	10:581\$800
Exterior	1	—	1	74\$100	—	74\$100
Totaes	444	336	108	793:297\$680	62:690\$440	730:607\$240

Anno de 1923

MINISTERIOS	NUMERO DE CONTAS			IMPORTANCIAS		
	Apresen-tadas	Liquida-das	A liqui-dar	Cobradas	Recebidas	A receber
Fazenda	34	9	25	5:259\$200	1:202\$600	4:056\$600
Guerra	35	17	18	273:169\$000	82:016\$100	191:152\$900
Justiça	30	8	22	3:032\$500	599\$500	2:433\$000
Marinha	6	—	6	50\$900	—	50\$900
Viação	83	62	21	9:760\$200	6:345\$000	3:415\$200
Agricultura	180	105	75	20:336\$600	11:592\$700	8:748\$900
Est. de Minas	2	—	2	225\$300	—	225\$300
Totaes	370	201	169	311:833\$700	101:755\$900	210:077\$800

Resumo

ANNOS	NUMERO DE CONTAS			IMPORTANCIAS		
	Apresen-tadas	Liqui-dadas	A liqui-dar	Cobradas	Recebidas	A receber
1920	157	126	31	98:502\$000	88:475\$800	10:026\$200
1921	341	240	101	188:432\$724	172:095\$420	16:337\$304
1922	444	336	108	793:297\$680	62:690\$440	730:607\$240
1923	370	201	169	311:833\$700	101:755\$900	210:077\$800
Totais	1.312	903	409	1.392:066\$104	425:017\$560	967:048\$544

Os transportes do Ministerio da Guerra, relativos ao anno de 1922, nesta Estrada e nas empresas de transporte do Páiz, deixaram de ser pagos dentro do exercicio, por falta de verba. O pagamento desses transportes será feito por credito especial recentemente votado.

O quadro acima, relativo ao anno de 1923, mostra o estado das cobranças até o dia 29 de fevereiro de 1924 ou antes do encerramento do periodo adicional do exercicio, em que são, geralmente, liquidadas as contas de transportes do Governo. Dahi o atraso nos recebimentos constantes do mesmo quadro.

Restituições de direitos

ANNOS	PROCESSOS	OURO	PAPEL	TOTAL
1921	Nota 66.305; fact. 3418 — 1920 " 60.683; " 3340 — 1920 " 65.354; " 3381 — 1920	813\$627 12:874\$045 30:584\$026	216\$483 3:522\$845 8:137\$674	1:080\$110 16:396\$890 38:721\$700
		44:271\$698	11:877\$002	56:148\$700
1922	Nota 93.150; fact. 3404 — 1920 " 78.019; " 3490 — 1920 " 68.806; " 3431 — 1920 " 79.352; " 3525 — 1920	846\$418 10:630\$146 32:814\$032 4:196\$781	196\$782 2:204\$654 6:525\$968 786\$819	1:043\$200 12:834\$800 39:340\$000 4:983\$600
		48:487\$377	9:714\$223	58:201\$600
1923	Nota 68.377; fact. 3480 — 1920 " 94.062; " 3628 — 1920 " 68.729; " 3429 — 1920	4:061\$126 2:165\$194 31:445\$922	728\$667 388\$313 5:402\$878	4:789\$793 2:552\$507 36:846\$800
		37:672\$242	6:519\$858	44:191\$100

Resumo:

1921 — 3 processos	56:148\$700
1922 — 4 processos	56:201\$600
1923 — 3 processos	44:191\$100

Garantia de juros

A garantia de juros relativa ao anno de 1922, no valor de rs. 145.874\$533, já foi processada, estando a requisição de pagamento no Thesouro Nacional.

No regimen anterior á criação do cargo de que vimos nos ocupando, o dispêndio da Estrada com o recebimento de transportes por conta do Governo Federal, direitos aduaneiros e garantia de juros teria sido o seguinte:

ANNOS	Vencimentos fixos	Porcentagens		Total
		Vencidas	A vencer	
1920 (cinco meses) . . .	5.000\$000	8.847\$580	1.002\$620	14.850\$200
1921	12.000\$000	22.824\$412	1.633\$730	36.458\$142
1922	12.000\$000	12.189\$204	73.060\$724	97.249\$928
1923	12.000\$000	14.594\$700	28.301\$506	54.896\$206
Totaes	41.000\$000	58.455\$896	108.998\$580	203.454\$476

Só com o serviço de cobranças, de 1.^º de agosto de 1920 a 31 de dezembro de 1923, deixou a Estrada de despender rs. 203.454\$476, ou sejam 4.962\$400 por mês, quasi o dobro dos vencimentos mensaes do Consultor Jurídico e Procurador.

De 1.^º de julho de 1919 a 31 julho de 1920, fez a Estrada, por intermédio de procuradores, os seguintes serviços;

ESPECIFICAÇÃO	Cobrança	Recebido'	A receber
a) Transportes	179.888\$920	172.101\$560	7.787\$360
b) Restituições	188.066\$509	187.064\$985	1.001\$524
c) Garantia de juros	1.894.342\$203	1.894.342\$203	—
Totaes	2.262.297\$632	2.253.508\$748	8.788\$884

Por estes recebimentos, pagou em vencimentos fixos e porcentagens, 117.613\$498

Possuindo a Estrada de Ferro Sorocabana, em Mayrink, um terreno com a área de 261,34 alqueires que, até 1920, jazia em com-

pleto abandono, foi a parte onde se encontravam as fontes, que alimentam de agua as officinas, utilizada para um horto florestal, fazendo delle parte pequenas mattas ainda alli existentes; a parte restante foi dividida em lotes urbanos e ruraes que serão alienados a quem quiser construir nos primeiros e explorar os ultimos, tendo preferencia os operarios. Os lotes urbanos foram distribuidos de modo a ser formada uma cidade em condições hygienicas.

Uma das difficuldades que encontra a Estrada de Ferro Sorocabana para satisfazer á sua expansão é o augmento de armazens, pateos e desvios em logares que vierem a ser nucleos de população, pela proximidade em que se acham das estações as edificações de particulares. Para evitar isso, foram reservadas, junto ás ultimas estações do ramal de Tibagy, grandes áreas e essa praxe julgamos que deve ser seguida em todos os prolongamentos ou linhas que esta Estrada vier a construir.

Em "Presidente Epitacio" que, pela sua situação, extrema do Estado de São Paulo, vizinho de Matto Grosso e porto da navegação do Rio Paraná, — acreditamos que, em breve, será uma das grandes cidades do interior do Estado, o Governo resolveu guardar, na parte alta, uma grande área, projectando nella ruas e praças para uma cidade em condições de hygiene. A sua posição elevada em relação ao rio Paraná, depois de saneado o ribeirão Cajuá, pensamos que a preservará da málaria que em outros pontos, como Porto Tibiriçá, annualmente ataca a população ribeirinha. Outra área foi reservada no lado inferior da linha e nella já foi construido um desvio que vae ter á margem do rio, donde pôde partir outro que o margeie em bôa extensão, facilitando o transbordo de mercadorias de e para a navegação.

As condições sociaes actuaes differem em muito das de annos atraç, o custo do trabalho elevou-se em mais de 50 %, trazendo como consequencia a alta do preço de todas as cousas, sendo as importadas ainda aggravadas pela depressão do valor de nossa moeda. O grande consumo de lenha, esgotando os mananciaes desse combustivel nas proximidades das vias ferreas, faz com que só possa ser elle adquirido por 200 %, ou mesmo mais, do preço pelo qual era consumido. Attendendo a isso, as principaes Estradas de Ferro de São Paulo obtiveram um accrescimo de 15 % em suas tarifas, não participando, no entanto, a Sorocabana dessa medida, pois esta Estrada continua a manter para os seus despachos, ás

tarifas correspondentes á época em que o cambio estava a 15 dinheiros, isto é, a £ a 16\$000 e o dollar a 4\$000.

Para a aquisição da Sorocabana, o Governo de São Paulo obteve do Dresdner Bank importancia que exige o compromisso annual de £ 232.100, em juros e amortização. Esse debito, em média, era saldado com a despesa annual de 3.400 contos, mas, no anno de 1923, foi necessaria a importancia de rs. 10.772.223\$100 pelo valor, então, da nossa moeda. A medida concedida a outras Estradas de Ferro paulistas, de elevar as suas tarifas, convém seja extendida á Sorocabana, para que a sua renda liquida não seja consumida em amortização e juros de parte de seu capital.

Com o fito de intensificar a produçao de uns e pelo insignificante valor de outros em determinada época, existem productos agricolas cujos fretes em Estradas de Ferro são inferiores á despesa que o seu transporte acarreta. Esses generos, desde que a sua cultura se intensifique ou obtenha uma applicação industrial que eleve o seu valor de venda, augmentando em muito os despachos, devem ter outra classificação em tarifa mais remuneradora á Estrada e proporcional ao seu valor, por quanto não podem as Estradas de Ferro despender grandes esforços cujos resultados obtidos sejam inferiores á despesa com isso realizada. Na Sorocabana, a alfafa, cujo transporte médio é de 450 kilometros, a tonelada é posta em São Paulo com 13\$600 de frete, quando o preço dessa mercadoria não é inferior á 400\$000; o transporte médio da tonelada de semente de algodão — 228 kilometros — é de 11\$500, quando o seu valor commercial é de 250\$000 a tonelada; estes dous productos são de grande volume e pequeno peso, portanto de maior despesa por tonelada-kilometro do que a renda produzida. A alfafa, cuja cultura só ha pouco foi iniciada, tem tal desenvolvimento nas proximidades do Paranapanema que produz dez e mais cortes por anno, permitindo o seu preço de custo lutar com vantagem com as oriundas de qualquer outra região; a semente de algodão, que ha annos tinha um valor infimo, é hoje matéria prima de grande numero de fabricas de óleos existentes no Estado.

Existe uma Comissão de revisão de tarifas, constituída por funcionários das Estradas de Ferro de São Paulo, mas as suas reuniões são muito espaçadas e suas resoluções só podem entrar em vigor depois de aprovadas pelo Governo, de modo que pequeno é o resultado pratico por ella trazido. Uma pequena modificação na constituição dessa Comissão, que afastasse delongas na applicação de suas resoluções, seria de grande utilidade ás Estradas de Ferro. Lembraríamos a seguinte: aggregar á Comissão ora existente um representante do Governo Federal e outro do Estadual;

obtida uma solução aceita pelos representantes dos dois poderes, entraria ella em vigor. Essa Comissão reunir-se-ia todas as vezes que uma questão se apresentasse. O representante do Governo Federal seria o Chefe da Fiscalização das Estradas de Ferro em São Paulo, ou pessoa por elle designada, e o do Estado quem pelo Snr. Dr. Secretario da Agricultura fosse designado. Como na discussão de uma questão os representantes poderiam conhecer a opinião dos respectivos governos a respeito, as soluções nunca seriam contrárias ao modo destes encararem o problema.

O capital da Estrada de Ferro Sorocabana, em 31 de dezembro de 1923, era assim constituído:

Acquisição da Estrada, pelo Governo do Estado ao Governo Federal, £ 3.800.000, ao cam- bio de 14 1/2 d.	62.896.551\$694
Despesa efectuada pelo Estado por conta de capital	83.467.752\$072

MATERIAL RODANTE A PAGAR EM 1924:

Francos belgas 1.463.886	723.015\$843
Dollars 272.566,66	2.262.303\$278
À Sorocabana Railway Co., pela rescisão do contracto de arrendamento	48.694.982\$283
Somma	198.044.605\$170

A deduzir:

Gasto provável pela usura natural	12.184.618\$635
Vendas de material não uti- lizável	2.158.386\$432
Capital em 31/12/1923	183.701.600\$103

Da importância total em que está a Sorocabana para o Estado de São Paulo, até 31 de dezembro de 1923, foi realizada a importância de rs. 90.784.287\$870, assim distribuída:

£ 908.000, amortização do empréstimo de £ 3.800.000	20.656.540\$865
Amortização do compromisso para com a Sorocabana Railway Company	1.003.000\$000
Despesas feitas por conta de capital, dedu- zidas a usura e vendas de inservíveis	69.124.747\$005
Total	90.784.287\$870
No anno de 1923 os encargos importaram em	14.008.923\$100

sendo:

DRESNER BANK:

Amortização £ 83.300,0,0	3.998:400\$000
Juros e comissão £ 151.310,0,0	<u>6.773:828\$100</u> 10.772:228\$100

SOROCABA RAILWAY COMPANY:

Amortização	354:000\$000
Juros	<u>2.882:700\$000</u> 3.236:700\$000

Excepção feita de parte do ramal de Tibagy onde, em via singela, ha impossibilidade em se fazer escoar a exuberante produção, pouse a administração manter em dia o transporte dos despachos feitos em suas estações.

Em 1923, a receita da Estrada foi de	42.061:206\$798
A despesa de custeio importou em	<u>30.774:881\$279</u>
onde resulta o saldo de	<u>11.286:325\$514</u>
A renda do trafego montou a	<u>41.511:707\$679,</u>
e a eventual, venda de materiaes não aproveitaveis, em	549:499\$114

A renda do Trafego foi constituída das seguintes parcelas:

Pássageiros	8.384:129\$810
Bagagens e encomendas	2.677:533\$630
Animaes	3.127:443\$850
Café	5.207:681\$900
Outras mercadorias	18.474:234\$002
Armazenagens e estadias	164:681\$200
Telegrammas	330:768\$070
Diversos	3.145:235\$217

A verba "Diversos" provem de alugueis de casas e de material rodante; arrendamento de restaurants, botequins, e bandejas; taxas adicionaes de carga e descarga, volumes a domicilio, leitos, ingressos, juros, commissões sobre arrecadação de impostos, recibos em substituição de conhecimento, objectos abandonados e annuncios.

A despesa de custeio teve a seguinte distribuição:

Administração	1.112:055\$082
Trafego	5.997:499\$028
Linha	4.517:777\$646
Locomoção	17.659:148\$940
Linhas Telegraphicas	107:760\$761
Navegação Fluvial	155:113\$332
Diversos	1.225:526\$480

Deduzida a renda eventual, verifica-se que a renda liquida do trafego foi de 10.736.826\$400, correspondente ao coefficiente de 74,14% e a de 5,84% sobre o capital de 183.701.600\$103 desta Estrada em 31 de dezembro de 1923 e a 11,83% do capital realizado até essa data.

Em 1923 a Estrada de Ferro Sorocabana arrecadou a importancia de 1.910.340\$250 de impostos federaes e a de 2.370.693\$350 de impostos estaduaes, recébendo 173.608\$800 de commissão.

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

13.606.481	toneladas-kilometro	—	passageiros
4.119.513	"	—	bagagens e encommendas
23.768.086	"	—	animaes
270.340.461	"	—	mercadorias diversas
Total . . .	811.881.491	"	—

do que se deduzem as seguintes rendas medias por toneladas-kilometro:

Passageiros	\$616,2
Bagagens e encommendas	\$650,0
Animaes	\$131,6
Mercadorias diversas	\$087,6
Em geral	\$121,4

e a renda por:

Passageiro-kilometro	\$043,1
Gado-vaccum " cavallar e muar-kilometro	\$020,7
" cavallar e muar-kilometro	\$058,7
Pequenos animaes "	\$017,1
A despesa por tonelada-kilometro foi de	\$098,7

O transporte medio das mercadorias em geral foi inferior á despesa com o movimento dos trens, porque a majoria dos generos que affluem ás estações da Sorocabana é de tarifas muito baixas, taes como alfafa, madeiras, etc.

A renda de 1923 ter-se-ia elevado a 46.345.813\$684, se nesse anno vigorasse a tarifa média correspondente ao anno de 1921, o que mais uma vez vem confirmar o desenvolvimento sempre crescente do trafego da Estrada de Ferro Sorocabana.

Em 1923, como nos annos anteriores, foi concedida á Sorocabana uma exigua quota para despachos de café a Santos; baldados

tém sido os nossos esforços para que haja equidade na distribuição do limite a cada estrada. Grandes capitais, atraídos pela fertilidade do solo da região servida pela Sorocabana, são sacrificados por essa preferência, só podendo fazer os seus produtos chegar ao mercado consumidor depois que os das outras zonas foram todos transportados.

Pelos motivos que já expuzemos, a despesa em 1923 foi bastante superior à do ano anterior. Onde mais aggravada é ella é na divisão da Locomoção, porquanto, em virtude da escassez de lenha, teve a Estrada necessidade de utilizar carvão nos seus primeiros trechos. A relação entre a despesa da locomoção e a total, que era de 40 %, tem crescido progressivamente, sendo em 1922 de 50 % e no anno findo passou a ser de 57 %.

A zona da Sorocabana continua a ser a maior productora de algodão do Estado, variando a sua produção com as condições do mercado e com a acção dos parasitas nocivos que prejudicam o seu desenvolvimento. A produção do café oscilla com as condições atmosféricas, sendo maior em uns e menor em outros annos. A safra do anno agrícola 1923/24, segundo a avaliação, é a maior que terá a Estrada de Ferro Sorocabana. O transporte desse producto corresponde, em média, a 13 % da renda total.

Impossível é manter o regular movimento de trens em uma estrada de ferro sem meios rápidos de comunicação. Para esse fim convém adoptar o telegrapho, porque facil se torna determinar responsabilidades; no entanto, grande auxiliar é uma linha telephonica, que, com mais presteza, pode indicar providências urgentes, tendo, porém, o inconveniente de eximir de responsabilidade por falta de documento, os que della se utilizam. O Governo do Estado de São Paulo não tem descurado desses acessórios, na Estrada de Ferro Sorocabana, como mostra a seguinte relação:

ANNOS	Número de kilo-metros	Extensão dos fios do telegrapho			N. de aparelhos	Número de pilhas	Linha telephonica	
		Da Estrada	Do Governo conservados pela Estrada	TOTAL			Extensão dos fios	N. de aparelhos
1919 .	1.696	Km. 4.164,248	Km. 108,635	Km. 4.272,883	268	9320	Km. 71,022	85
1920 .	1.736	Km. 4.627,505	Km. 108,635	Km. 4.736,140	280	11200	Km. 230,310	102
1921 .	1.766	Km. 4.884,268	Km. 108,635	Km. 4.992,903	295	11800	Km. 237,218	109
1922 .	1.813	Km. 5.006,920	Km. 283,747	Km. 5.290,667	300	12000	Km. 242,738	111
1923 .	1.813	Km. 5.006,920	Km. 284,075	Km. 5.290,995	306	12500	Km. 242,738	115

As linhas telegraphicas nas estradas de ferro foram construídas com o fim exclusivo de poder ser feito com segurança o movimento de trens. Sendo, entretanto, grande auxiliar do commercio, foi o serviço telegraphico extendido ao publico, apesar das perturbações que essa medida acarreta á administração, por pretender o serviço publico ter preferencia ao da Estrada.

Os telegraphistas de estradas de ferro, futuros agentes de estações, são moços, muitas vezes mesmo meninos, que praticam os encargos que no futuro terão de desempenhar ou dirigir, de modo que seus trabalhos resentem-se de falhas, porque quando os executam satisfactoriamente, são promovidos. Não podendo dar um serviço perfeito e as rendas do telegrapho não compensando as despesas que o serviço ao publico acarreta ás estradas de ferro, parece razoável que, onde exista uma agencia do Telegrapho Nacional, não devam as estradas aceitar telegrammas do publico. O telegrapho da Sorocabana, nas localidades onde tambem se encontram agencias do Telegrapho Nacional, não é abandonado, entretanto, pelo publico, como consta da relação seguinte, em que se verificam pequenas oscillações nas localidades estacionarias e aumento nas em que a expansão é progressiva:

ANNOS	São Roque	Sorocaba	Itaperininga	Faxina	Itararé	Itá
1919 . .	2:115\$990	4:762\$490	5:286\$810	4:210\$760	2:515\$670	2:743\$030
1920 . .	1:865\$820	5:182\$710	4:241\$910	3:184\$450	2:443\$310	1:116\$300
1921 . .	1:771\$308	5:808\$700	4:204\$940	3:359\$510	2:687\$100	3:664\$520
1922 . .	1:583\$340	6:040\$270	5:206\$900	3:725\$150	3:043\$570	3:802\$610
1923 . .	1:167\$450	6:278\$140	5:642\$680	3:570\$610	3:733\$710	3:264\$270

Não tendo sido alterada a tarifa, pela renda pode-se concluir qual o movimento.

Nos últimos cinco annos, a linha telegraphica da Estrada de Ferro Sorocabana teve o seguinte movimento:

ANNOS	RENDA	QUANTIDADE		RECEITA MÉDIA		Média de palavras por telegramma
		Telegrammas	Palavras	Telegramma	Palavra	
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	\$059,53	14
1922 . .	296:712\$558	410.068	5.692.928	\$724	\$052,00	14
1923 . .	330:768\$070	434.278	6.242.432	\$762	\$052,97	14

O numero de palavras teve o aumento de 55,04 % em cinco annos e de 9,65 % em relação ao anno anterior, o que vem confirmar o desenvolvimento crescente em todas as manifestações de actividade da E. F. Sorocabana.

Para a constituição do Fundo de Pensões e Pecúlio referente ao anno de 1923, foi retirada da renda líquida do anno de 1922 a importancia de rs. 116:104\$518.

A caixa desse Fundo teve o seguinte movimento:

Saldo em 31 de dezembro de 1922	10:806\$665
Importancia recebida em 1923	116:104\$518
Total	126:911\$183
Pecúlios pagos	47:957\$680
Pensões pagas	7:486\$000
Despesas com funcionários e publicações.	2:515\$000
	57:908\$630
Saldo que passa para 1924	69:002\$553

Nos dois annos de existencia dessa caixa, tem ella despendido a importancia de rs. 171:473\$707, assim distribuida:

Pecúlios	159:868\$709
Pensões	7:890\$000
Despesas inherentes à sua existencia	3:715\$000

Com accidentes no trabalho foi despendida, pela Sorocabana, em 1923, a importancia de 76:860\$650 tirada da renda da Estrada, em nada afectando a caixa de Pensões e Pecúlios.

De 1920 a 1923 foi despendida pela Estrada, em accidentes do trabalho, a importancia de 269:342\$837 que teve a seguinte distribuição:

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 — 63:581\$050 " 21:924\$600 " " 41:656\$450 "
1923 — 76:860\$650 " 28:972\$900 " " 47:888\$650 "

A utilização de parte da Fazenda de Mayrink em borto florestal continuou a ser modestamente feita. A 31 de dezembro de 1923

possuia esse horto 178.962 pés de eucalyptus de diversas variedades e 2.109 pés de algumas especies de essencias brasileiras.

Por conta de Capital foi despendida a importacia de rs.... 7.995.229\$602 na Via Permanente, edificios, material rodante incluindo o de tracção, e linhas telegraphicais e telephonicas.

Na Via Permanente, por conta de Capital, foram executados os seguintes trabalhos: lastramento do leito com pedra britada em 40 kilometros e 387 metros, passando a Sorocabana a ter, em 31 de dezembro de 1923, 444 kilometros de seu leito lastrado com pedra britada; foram substituidos por trilhos de 27,28 kilos por metro os de 20 kilos e já excessivamente trabalhados, entre B. de Campos e Salto Grande, na extensão de 63,8 kilometros; foram construidos novos edificios para as estações de Cerqueira Cesar e Egualdade; foram installados tres novos postos telegraphicais; construidos 2 novos armazens, algumas casas para empregados e duas passagens inferiores. Procedeu-se á substituição das superstructuras das pontes seguintes: de 30 metros no kilometro 242 da linha tronco; de 30 metros no kilometro 239 do ramal de Itararé e de 15 metros no kilometro 259 do mesmo ramal. Em oito estações foram ampliados os desvios; em duas estações foi fechada a plataforma para ser adoptado o regimen de cobrança de ingressos. Construiu-se um embarcadouro de gado em Salto Grande e um outro de madeiras em Palmital. Tres installações hidráulicas foram reforçadas e aumentadas.

Por conta de Capital foi aumentada a capacidade da Locomoção com a acquisição de uma locomotiva, montagem de 300 gaiolas e 171 gondolas, construção de um carro de Estado, 3 carros dormitórios e 3 carros mixtos, bem como com a transformação de 11 vagões. Nas officinas de Sorocaba foi installada uma serra vertical.

Do material adquirido, terão que ser pagos, em 1924, 19.240 dollars, 1.463.886 francos belgas e 2.500.000\$000 em moeda nacional.

Construcción da linha Sorocaba-Itapetininga-Avaré

Não convindo duplicar a linha, no trecho além Sorocaba, não só pelas suas más condições como pelo excessivo desenvolvimento que tem, foi determinado que se ligasse directamente Avaré a Sorocaba, de forma a dar uma outra saída á grande producção da maior parte da linha do Tibagy.

O reconhecimento demonstrou que a linha mais curta para satisfazer esse *desideratum* passaria nas proximidades da estação de Santa Adelaide; mas como a construcção desta linha tem em vista tambem melhorar as condições da linha de Itararé, tornava-se necessario levar um ramal, de ponto conveniente, á cidade de Itapetininga, ramal que teria, approximadamente, 14 kilometros de extensão. Como estudos posteriores demonstraram que levada a linha a Itapetininga e dalli partindo a Avaré teria o augmento unicamente de 4 kilometros, numa extensão total de 223, ficou resolvida a construcção da linha passando por aquella cidade.

Em julho de 1923 foi confiada ao distintico Engenheiro Dr. Antonio Prudente de Moraes a direcção dos estudos definitivos, tendo o mesmo organizado 4 turmas que, em agosto, já se achavam no campo.

Completamente concluidos se acham os estudos do trecho Sorocaba - Itapetininga, que terá a extensão de 88 kilometros, sendo, no entanto, conveniente correr uma variante nas divisas das aguas do Tieté com o Paranapanema. Pelo orçamento feito, não attingirá a 15 mil contos a despesa total, — incluindo estudos e material fixo — com a sua construcção.

No trecho Itapetininga-Avaré, poucos kilometros faltam para a conclusão dos estudos. A sua extensão provavel será de 140 kilometros e como mais favoravel é a topographia da zona desse trecho, tomando-se a mesma base para a despesa por kilometro, importará a sua construcção em 23.800 contos.

Cumpre notar que, para os trilhos, pontes e mais material importado, foi considerado o cambio que vigorava em dezembro, sendo provavel que em muito venha a ser diminuida a despesa com a aquisição desse material.

As condições technicas para essa linha são: — rampa maxima de 1%, e curvas com o raio minimo de 280 metros.

A despesa com esse trabalho importou em 248.084\$174.

Duplicação da Linha São Paulo-Sorocaba

Para que a Sorocabana possa dar transporte aos generos que affluem ás suas estações e attender ao movimento sempre crescente de passageiros, indispensavel se torna a duplicação da sua via entre São Paulo e Sorocaba.

Pessimas sendo as condições technicas da actual linha, convém que sejam elles melhoradas e os estudos a respeito foram confiados ao emerito Engenheiro Dr. André Verissimo Rebouças.

Os estudos se acham bastante adiantados, mas não todos desenhados de modo a permittir estabelecer um orçamento exacto da importancia em que montará a despesa com a sua execução.

Apesar das difficuldades topographicas que o terreno apresenta, espera o Sr. Dr. Rebouças reduzir as rampas a 1,6% e as curvas ao raio minimo de 230 metros.

A despesa com esse trabalho importou em 115:647\$351.

Estrada de Ferro Funilense

A direcção da Estrada de Ferro Funilense, em 1923, continuou a cargo da Inspectoria Geral da Estrada de Ferro Sorocabana, tendo, entretanto, economia propria.

O serviço da Sorocabana, em Campinas, é feito pela Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, na estação de Guanabara; dependente tambem da Mogyana é a Funilense, que necessita atravessar o pateo daquella estação para attingir a sua estação inicial. Em uma pequena parte do mercado de Campinas é que é feito o serviço de entrega e recebimento de mercadorias da Funilense, não tendo abrigo bastante e seguro para a sua guarda.

Pretendendo o Governo de São Paulo incorporar a Funilense à Sorocabana e sendo o trafego daquella, em sua maioria, de e para Campinas, determinou a construcção de uma estação para a Sorocabana, sendo os trilhos da Funilense extendidos a esta Estação. De acordo com a Municipalidade de Campinas, obteve uma área de terreno no bairro do Bom Fim, sendo as obras já iniciadas e devendo estar concluidas em março. Em quanto não for construida, em área propria, a ligação será feita pela linha que actualmente utiliza a Sorocabana para chegar a Guanabara.

O movimento financeiro da Funilense, em 1923, foi o seguinte:

Renda	755:108\$437
Despesa	619:258\$883
Saldo	135:849\$554

O coefficiente do trafego foi de 82,00 %.

A renda foi constituida pelas seguintes parcellas:

Passageiros	154:932\$660
Bagagens e encommendas	38:091\$190
Animaes	8:226\$700
Mercadorias	483:270\$460
Telegrammas	2:786\$380
Diversos	72:801\$047

Na parcella «Diversos» está incluida a importancia de rs. 3.546\$300 de commissão pela arrecadação de impostos.

A despesa teve a seguinte distribuição:

Administração	64.439\$321
Trafego	101.464\$806
Locomoção e tracção	259.921\$935
Linha	128.840\$416
Telegrapho	7.953\$905
Diversos	57.228\$500

Considerando-se como peso médio dos passageiros e dos diversos animaes, os mesmos indicados para a Sorocabana, temos;

Passageiros	296.594 toneladas-kilometro
Passagens e encommendas	66.025
Animaes	7.470
Mercadorias	3.385.889
Total	3.745.978

do que se deduz que as receitas médias por tonelada-kilometro foram as seguintes:

Passageiros	\$520
Bagagens e encommendas	\$679
Animaes	\$481
Mercadorias	\$116
Média geral	\$157

e a renda por:

Passageiro-kilometro	\$036,5
Grandes animaes-kilometro	\$133,4
Pequenos animaes-kilometro	\$048,4

A despesa média por tonelada-kilometro foi de \$165,31.

A despesa média com os transportes é superior á renda trazida pelos de mercadorias, o que demonstra serem as tarifas da Funilense excessivamente baixas para a maioria dos generos que affluem ás estações dessa Estrada.

A renda, a despesa e consequentes saldos, nos ultimos cinco annos, foram os seguintes:

ANNOS	RENDA	DESPESA	SALDO
1919	542.086\$914	523.899\$106	18.187\$808
1920	619.517\$452	569.858\$075	49.659\$377
1921	793.281\$163	586.971\$201	206.289\$962
1922	778.909\$963	570.180\$158	208.729\$805
1923	755.108\$437	619.258\$888	135.849\$554

Mostra-nos essa relação que a renda da Funilense, que em 1922 já fôra inferior um pouco á de 1921, bastante decresceu em 1923. A causa unica é a difficuldade que se encontra em obter lenha na sua zona. Até o anno de 1921, tanto a Companhia Paulista como a Mogyana, sem onus algum á Funilense, retiravam grande quantidade desse combustivel, em trens proprios, pagando fretes. Em 1922 as difficuldades começaram a surgir e muito aumentaram em 1923, cessando completamente o recebimento de lenha por parte da Paulista e diminuindo em mais de 50 % o da Mogyana.

Em 1922 a retirada de lenha pêla Paulista e Mogyana trouxe á Funilense a renda de 226.982\$430. Por esse mesmo transporte, em 1923, auferiu a Funilense sómente a renda de 89.501\$900, menos, portanto, a importancia de rs. 137.480\$530. Se continuasse na sua zona a existir esse combustivel, a renda liquida da Funilense subiria a rs. 272.542\$230, porque esse transporte era feito sem onus algum para a Estrada. Essas considerações demonstram a progressão crescente que a lavoura da zona Funilense tem tido ultimamente, accrescendo a renda dessa Via Ferrea.

A despesa, com o aumento dos vencimentos dos operarios e encarecimento da lenha, dormentes e outros materiaes indispensaveis a uma estrada de ferro, foi superior á do anno anterior.

Continua, entretanto, a Funilense a apresentar saldos, o que só em poucos dos annos anteriores a 1919 succedia, e isso mesmo em exigua importancia.

O movimento de passageiros, mercadorias e animaes, nos ultimos cinco annos, encontra-se no quadro seguinte:

Annos	Passageiros	Bagagens e encomendas	Animaes	Mercadorias	Lenha Paulista e Mogyana	N.º de Telegrammas
1919	112.696	946	447	56.457	64.919	3.220
1920	131.456	1.127	683	53.070	92.406	3.230
1921	146.145	1.282	706	62.818	121.016	3.137
1922	155.701	1.265	645	60.940	85.291	3.050
1923	174.762	1.519	996	71.527	31.712	3.850

... Esse quadro vem confirmar que crescente tem sido a expansão da zona servida pela Funilense e que a baixa de sua renda foi unicamente devida ao facto de não mais fornecer lenha ás outras Estradas de Ferro.

O capital da Estrada elevou-se a 3.704.840\$904 com modificações que trouxeram ampliação da capacidade de vagões e reforço da ponte sobre o rio Jaguary, tendo sido iniciada a construção da estação e armazém Capão Fresco.

A conservação da linha foi sempre cuidada de modo que continua a oferecer completa segurança e os transportes puderam sempre ser mantidos em dia.

Ao terminar, não podemos deixar de consignar os nossos sinceros agradecimentos ao pessoal da Sorocabana e Funilense, pelo valioso auxílio prestado á nossa administração, no decorrer de 1923, e pelos esforços que empregou no desempenho de seus cargos, concorrendo assim para que essas duas vias ferreas pudessem ser úteis factores no desenvolvimento do Estado de São Paulo.

Prevalecemo-nos desta oportunidade para renovar a V. Exa. os protestos de nosso elevado apreço e mui distinta consideração.

C. Paula Souza,

Inspector Geral em Comissão.

containing many substances still, a portion of the original oil having been
removed, so that the whole animal oil contains only about one-half,
and a portion of the animal oil has been removed, so that only about
one-half of the original oil remains. A portion of the animal oil
is removed, so that only about one-half of the original oil remains.
This is continued until the animal oil is removed entirely, so that
the remaining oil consists of the original oil which did not contain
any animal oil.

After the animal oil has been removed, the remaining oil is heated
until it is partially or completely fluid, so that the animal oil
which is now present in the remaining oil is completely removed
from the animal oil which is now present in the remaining oil, so that
the remaining oil is completely free from animal oil.

This is continued until the animal oil is removed entirely, so that
the remaining oil consists of the original oil which did not contain
any animal oil.

Table 10

--

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Relatorio correspondente ao anno de 1923

Extensão das linhas em tráfego publico:

Tinha a Estrada, em 31 de dezembro de 1923, 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 1,60 mts. 14,066 "
A navegação fluvial extendia-se sobre um percurso de 194 " sendo 123 kms. no rio Piracicaba e 71 kms. no rio Tieté.

ESTRADA DE FERRO SDROGABANIA

Resultado financeiro

O resultado financeiro do anno de 1923, comparado com o de 1922, consta do quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923	ANNO DE 1922	+ } em 1923	
			—	+
Receita	42.061.206\$793	36.351.073\$143		+ 5.710.133\$650
Despesa	30.774.881\$279	24.740.621\$289		+ 6.034.259\$990
Saldo	11.286.325\$514	11.610.451\$854		- 324.126\$340
Coefficiente do custeio	73,17	68,06		+ 5,11

Resultados financeiros, a partir do anno de 1920

DESI- GNAÇÃO	ANNO DE 1921	ANNO DE 1922	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1923	Diferença % sobre o anno anterior	Diferença % sobre o anno anterior	Diferença % sobre o anno anterior
Receita	34.201.875\$441	36.858.582\$625	+ 7,77	36.351.073\$143	- 1,38	42.061.206\$793	+ 15,71
Despesa	21.853.113\$805	24.312.995\$298	+ 11,35	24.740.621\$289	+ 1,68	30.774.881\$279	+ 24,39
Saldo	12.348.761\$636	12.525.587\$327	+ 1,43	11.610.451\$854	- 7,31	11.286.925\$514	- 2,79
Coefficiente de custeio	63,89	66,02	- 3,33	68,06	- 3,09	73,17	+ 5,11

תְּמִימָנָה וְעַמְלָה בְּבֵית־יְהוָה

Resultados geraes da receita, a partir do anno de 1920

Designação	ANNO DE 1920		ANNO DE 1921		ANNO DE 1922		ANNO DE 1923		Diferença % sobre o anno anterior	Diferença % sobre o anno anterior	Diferença % de 1920
	Diferença % sobre o anno anterior	Ano	Diferença % sobre o anno anterior	Ano	Diferença % sobre o anno anterior	Ano	Diferença % sobre o anno anterior				
Passageiros	6.643.839\$030	6.872.499\$920	+	3,44	7.537.806\$730	+	9,68	8.384.129\$810	+	11,23	+ 106,30
Encomendas e bagagens.	1.995.282\$470	1.917.681\$900	-	3,89	2.163.315\$460	+	12,81	2.677.533\$630	+	23,77	+ 141,48
Café.	3.606.140\$190	5.032.843\$170	+	39,56	3.920.607\$470	-	22,10	5.207.681\$900	+	32,83	+ 54,58
Outras mercadorias	15.636.373\$680	18.147.870\$925	+	16,06	17.290.217\$928	-	4,73	18.471.233\$902	+	6,85	+ 80,44
Animais em trens											
de passageiros	112.956\$840	6,37	-	157.754\$840	+	39,66	145.368\$290	-	7,85	+ 81,86	
Animais em trens											
de cargas.	1.628.665\$780	1.552.373\$310	-	4,39	1.903.562\$850	+	22,62	2.982.076\$560	+	56,66	+ 108,29
Telegrammas	225.028\$665	261.061\$985	+	16,01	296.712\$558	+	13,66	330.768\$670	+	11,48	+ 78,76
Armazenagens	130.021\$730	130.007\$240	-	0,02	144.155\$800	+	10,88	164.681\$200	+	14,25	+ 67,75
Rendas diversas.	4.220.878\$916	2.831.287\$335	-	32,92	2.936.959\$507	+	3,73	3.694.734\$981	+	25,80	+ 192,37
Total	34.201.875\$441	36.858.582\$625	+	7,77	36.351.073\$143	-	1,38	42.061.206\$793	+	15,71	+ 91,22

Receita, despesa, saldo e coefficiente, a partir do anno de 1903.

Annos	RECEITA	DESPESA	SALDO	Coefficiente
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	7.950:608\$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\$8298	12.525:587\$327	66,02
1922	36.351:073\$143	24.740:621\$289	11.610:451\$854	68,06
1923	42.061:206\$793	30.774:881\$279	11.286:325\$514	73,17
Total	416.701:621\$684	258.656:780\$962	158.044:840\$722	62,07

Receita média nos 21 annos 19.842:934\$365

Despesa » » 21 » 12.316:989\$569

Saldo médio » 21 » 7.525:944\$796

Balancete da Receita e

Receita			
DESIGNAÇÃO	Importancias	TOTAL	% sobre a receita
Passageiros	8.384:129\$810	. . . . .	19,93
Encommendas e bagagens	2.677:533\$630	. . . . .	6,37
Café	5.207:681\$900	. . . . .	12,38
Outras mercadorias	18.474:234\$002	. . . . .	43,92
Animaes em trens de passageiros	145:368\$290	. . . . .	0,35
" " " cargas	2.982:075\$560	. . . . .	7,09
Telegrammas	330:768\$070	. . . . .	0,79
Armazenagens	164:681\$200	. . . . .	0,39
RENDAS DIVERSAS			
a saber:			
Comissão de arrecadação de imposto Estadual e Federal	173:608\$800	. . . . .	0,41
Aluguel de casas, botequins, e de mate- rial rodante; annuncios, recibos, tarifas, ingressos, venda de objectos abando- nados e material velho; taxas de car- gas e descargas, expediente e de a- domicilio, etc.	2.971:626\$417	41.511:707\$679	7,06
OUTRAS RENDAS			
Vendas de trilhos, accessorios e outros materiaes		549:499\$114	1,31
Somma Rs.	42.061:206\$793	100,00	

Despesa, no exercicio de 1923

Despesa			
DESIGNAÇÃO	Importancias	% sobre a despesa	
Administração	1.112:055\$082	3,61	
Trafego	5.997:499\$038	19,49	
Locomoção e Tracção	17.659:148\$940	57,38	
Linha	4.517:777\$646	14,68	
Linhas Telegraphicas	107:760\$731	0,35	
Navegação Fluvial	155:113\$332	0,51	
Despesas diversas	1.225:526\$480	3,98	
	30.774:881\$279		
Saldo a favor da Receita	11.286:325\$514		
Somma Rs.	42.061:206\$793	100,00	

Dados estatísticos

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

N. 1 — Demonstração do movimento da Estrada, durante os annos de 1922 e 1923.

N. 2 — Demonstração do movimento e renda das estações, durante o anno de 1923.

N. 3 — Quadro demonstrativo do café despachado pelas estações da Sorocabana, durante o anno de 1923.

N. 4 — Demonstração do movimento e renda da Secção Fluvial, no anno de 1923.

N. 5 — Demonstração do movimento do Ramal de Itararé, durante o anno de 1923.

N. 6 — Demonstração do movimento do Ramal de Tibagy, durante o anno de 1923.

N. 7 — Quadro comparativo da Receita e Despesa da Estrada, nos annos de 1919 a 1923.

N. 8 — Quadro do movimento de passageiros e mercadorias, nos annos de 1903 a 1923.

N. 9 — Comparação dos despachos de café, nos annos de 1919 a 1923.

N. 10 — Quadro comparativo do trafego mutuo com as outras Estradas, nos annos de 1919 a 1923.

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

1922

Demonstração do movimento da Estrada, durante os annos de 1922 e 1923

1923

Especificação	Quantidade	PERCURSO		RECEITA PRODUZIDA			Especificação	Quantidade	PERCURSO		RECEITA PRODUZIDA						
		Total kilometros	Mélio kilometros	Toneladas- kilometro	TOTAL	Por unidade	Por unidade- kilometro		Total kilometros	Mélio kilometros	Toneladas- kilometro	TOTAL	Por unidade				
Passageiros em 1.ª classe:								Passageiros em 1.ª classe:									
Serviço público	484.431	53.921.768	110,3	3.774.524	3.812.608\$720	6.632	59,6	Serviço público	540.401	61.807.637	114,4	4.326.534	3.569.618\$340	6.605	57,8		
Por conta do Governo Federal	8.397	1.680.476	197,7	116.288	85.265\$800	10.151	51,3	Por conta do Governo Federal	13.932	1.166.958	83,8	81.687	45.712\$200	3.281	39,2		
Estadual	12.908	1.536.460	119,0	107.552	85.900\$060	6.655	55,9	Estadual	9.113	1.157.314	127,0	81.012	66.955\$700	7.347	57,9		
Passageiros em 2.ª classe:								Passageiros em 2.ª classe:									
Serviço público	1.934.186	108.619.117	56,2	7.603.338	3.979.201\$510	2.057	36,6	Serviço público	2.033.089	123.195.867	60,6	8.623.711	4.546.165\$770	2.236	36,9		
Por conta do Governo Federal	17.530	2.585.622	147,5	180.994	64.761\$100	8.894	36,9	Por conta do Governo Federal	24.009	1.665.459	69,4	116.582	36.767\$200	1.531	315,4		
Estadual	24.791	5.102.204	205,8	357.154	110.079\$540	4.440	21,6	Estadual	23.607	5.385.069	228,1	376.955	118.910\$600	5.087	22,1		
Total de passageiros	2.482.248	173.425.647	70,0	12.139.795	7.537.806\$730	3.087	43,5	Total de passageiros	2.644.151	194.378.299	73,5	13.606.481	8.384.129\$810	3.171	48,1		
Bagagens e encomendas:								Bagagens e encomendas:									
Serviço público	23.970.546	—	140,5	3.867.914	2.050.561\$920	85.545	—	Serviço público	26.742.777	—	148,2	3.963.148	2.586.881\$030	96.732	662,7		
Por conta do Governo Federal	741.626	—	252,2	187.008	77.627\$800	104.672	—	Por conta do Governo Federal	367.716	—	306,8	112.810	65.693\$900	178.654	582,3		
Estadual	251.260	—	336,0	84.423	35.125\$740	139.798	—	Estadual	153.194	—	284,3	43.555	24.958\$700	162.923	573,0		
Total de bagagens e encomendas	24.963.432	—	145,8	3.639.345	2.163.315\$460	86.659	—	Total de bagagens e encomendas	27.263.687	—	151,1	4.119.513	2.677.538\$630	98.209	650,0		
Animaes em trens de passageiros:								Animaes em trens de passageiros:									
Serviço público	15.124	2.275.021	150,4	572.689	126.253\$640	8.348	55,5	Serviço público	17.572	1.662.735	94,6	630.921	139.220\$490	7.923	83,7		
Por conta do Governo Federal	2.606	376.168	144,3	116.519	25.384\$900	9.740	67,5	Por conta do Governo Federal	304	35.569	117,0	9.945	1.862\$100	6.126	49,5		
Estadual	488	96.988	198,7	27.258	6.116\$300	12.533	63,1	Estadual	279	65.652	235,3	18.874	4.285\$700	15.361	65,3		
Total de animaes em trens de passageiros	18.218	2.748.177	176,8	716.466	157.764\$840	8.659	57,4	Total de animaes em trens de passageiros	18.155	2.763.956	152,2	659.740	145.368\$290	8.007	52,6		
Animaes em trens de cargas:								Animaes em trens de cargas:									
Serviço público:								Serviço público:									
Vaccum	110.980	11.293.529	111,5	4.517.410	370.106\$840	3.395	32,8	Vaccum	161.200	23.946.292	148,6	9.578.517	687.323\$890	4.264	28,7		
Cavallares	869	275.304	316,8	82.564	9.941\$500	11.440	36,1	Cavallares	955	276.422	289,4	82.927	11.071\$600	11.598	40,1		
Carneiros, porcos, etc.	355.972	88.585.827	248,9	8.858.588	1.500.627\$410	4.216	16,9	Carneiros, porcos, etc.	542.255	138.014.786	245,3	13.301.479	2.271.644\$970	4.195	17,1		
Por conta do Governo Federal:								Por conta do Governo Federal:									
Vaccum	657	259.464	394,9	108.786	3.913\$100	5.956	15,1	Vaccum	257	130.963	515,7	52.385	1.073\$800	4.178	8,2		
Cavallares	1.764	761.804	431,9	228.543	18.791\$600	10.653	24,7	Cavallares	1.066	308.962	289,8	92.689	7.931\$900	6.934	25,7		
Carneiros, porcos, etc.	150	64.800	432,0	6.480	162\$300	1.080	2,5	Carneiros, porcos, etc.	18	2.988	166,0	299	204\$400	1.183	6,8		
Por conta do Governo Estadual:								Por conta do Governo Estadual:									
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	Vaccum	—	—	—	—	—	—			
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	Cavallares	—	—	—	—	—	—			
Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—			
Total de animaes em trens de cargas	18	—	299	—	20\$400	1.133	6,8	Total de animaes em trens de cargas	705.751	157.680.413	223,4	23.108.296	2.982.075\$560	4.225	18,9		
Total de animaes	470.410	101.243.716	215,2	13.797.665	1.903.562\$850	4.047	18,8	Total de animaes	723.906	160.444.369	221,6	23.768.036	3.127.443\$850	4.320	19,5		
Mercadorias:								Mercadorias:									
Algodão em rama	Kilogrammas	14.668.224	—	2.595.247	595.807\$630	40.605	—	Algodão em rama	Kilogrammas	14.964.081	—	2.812.920	627.896\$330	41.960	223,2		
" caroços	Kilogrammas	6.068.758	—	146,1	886.440	131.584\$900	21.682	—	" caroços	Kilogrammas	146,1	1.164.246	173.269\$700	21.750	148,8		
Arroz	"	25.320.052	—	223,1	5.648.277	371.570\$760	14.793	—	Arroz	"	232,3	7.211.737	475.274\$480	15.309	65,9		
Assucar	38.897.402	—	222,0	8.631.060	2.006.768\$450	51.605	—	Assucar	32.265.074	—	221,8	7.378.796	1.850.105\$580	57.341	250,7		
Bebidas		20.193.477	—	196,9	3.976.835	1.148.632\$640	56.881	—	Bebidas		22.212.307	—	209,0	4.655.943	1.342.794\$060	60.458	288,4
Caroço de algodão		13.784.142	—	254,5	3.507.658	173.261\$110	12.570	—	Caroço de algodão		12.963.785	—	260,8	3.381.373	12.555\$100	12.153	46,6
Café	70.868.969	—	295,1	20.													



ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Demonstração do movimento e renda das Estações da Sorocabana, durante o anno de 1923

Estações	PASSEIROS						Bagagens e Encomendas		Animais em trens de passageiros		Mercadorias		Animais em trens de cargas		Tele-grammas		Arma-zengens		Rendas Diversas e Eventuais	Renda geral da Estrada	Estações
	1.ª classe		2.ª classe		TOTAL		Kilogrammas	Renda	N.º	Renda	Kilogrammas	Renda	N.º	Renda	Teleg.	grammas	Arma-	zengens			
	N.º	Renda	N.º	Renda	N.º	Renda															
São Paulo	113.584	1.073.117\$240	183.876	686.598\$890	297.460	1.759.711\$130	6.435.179	1.209.148\$940	2.775	28.776\$070	123.811.259	7.061.948\$732	63	188\$500	108.072\$424	46.067\$850	1.566.794\$127	11.965.597\$729	São Paulo		
Barrinha Funda	204	173\$100	1.070	678.930	1.274	847\$450	—	—	—	—	48.350.040	714.572\$160	132.618	84.233\$700	—	59\$400	168\$700	1.584.180	80.967\$840	Barrinha Funda	
Domingos de Moraes . .	103	125\$850	1.450	784.050	1.563	909\$700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115.218\$500	279.484\$8470	Domingos de Moraes		
Presidente Altino	4.708	3.904\$850	23.271	12.581\$130	27.979	16.498\$860	149.593	1.507\$040	84	174\$550	99.952.863	145.500\$250	506	101\$400	353\$180	144\$700	115.218\$500	232.169\$7070	Presidente Altino		
Osasco	11.846	14.491\$200	58.715	44.138\$550	70.561	58.629\$750	360.054	8.043\$8210	680	164\$800	10.564.208	46.373\$800	196.475	60.062\$500	2.092\$890	811\$700	55.009\$820	1.379\$800	Osasco		
Carapicuíba	1.708	992\$500	4.529	2.294\$650	6.237	3.287\$100	5.932	104\$510	—	—	1.611.124	1.863\$000	—	—	—	—	14.876\$500	1.379\$800	Carapicuíba		
Baueru	5.537	10.619\$5120	45.022	95.416\$850	50.559	106.095\$970	169.797	8.038\$580	205	641\$550	12.998.293	18.059\$400	199	487\$200	743\$850	547\$100	14.268\$000	64.848\$120	Baueru		
Cotia	1.372	4.425\$800	20.244	26.117\$250	21.618	30.349\$050	241.862	8.581\$800	148	828\$610	27.801.243	54.341\$500	190	388\$100	684\$420	542\$800	21.498\$100	11.396\$880	Cotia		
São João	1.578	4.140\$350	17.102	22.352\$850	18.880	26.493\$200	180.087	3.845\$800	184	328\$600	9.430.901	20.574\$500	23	25\$300	826\$3240	398\$900	9.748\$100	62.075\$840	São João		
Maylasky	856	1.234\$050	9.475	9.816\$100	10.831	11.050\$150	251.698	5.114\$630	18	68\$800	5.506.341	12.710\$900	18	—	286\$870	275\$300	6.178\$800	34.882\$250	Maylasky		
Gabriel Piza	37	1.358\$900	1.374	2.505\$800	1.411	2.641\$800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.281\$100	248\$800	Gabriel Piza		
São Roque	12.105	40.461\$550	50.020	77.211\$950	62.125	117.673\$850	1.516.242	33.74\$8770	160	530\$840	11.033.523	88.992\$100	5	13\$300	1:167\$450	1.088\$100	154.811\$200	258.936\$860	São Roque		
Rangel Pestana	12.609	12.689\$600	32.164	24.719\$250	34.473	37.409\$850	289.161	6.316\$650	50	152\$250	7.646.919	29.665\$100	3	10\$500	1:251\$083	206\$800	9.169\$8200	84.174\$983	Rangel Pestana		
Paripiranga	238	4.123\$550	3.779	3.514\$800	4.017	3.927\$850	25.569	5.684\$400	27	568\$400	8.215.376	35.224\$750	—	—	145\$110	131\$800	7.996\$200	48.248\$196	Paripiranga		
Pato Branco	895	1.401\$850	6.435	7.120\$150	7.120	8.523\$100	74.452	1.913\$830	46	129\$200	11.819.717	16.876\$500	—	—	139\$970	57.780	3.040\$8300	37.000\$850	Pato Branco		
Itapetininga	177	3.635\$700	2.905	3.405\$800	3.082	3.742\$850	9.919	4.358\$600	16	25\$100	3.552.810	35.874\$800	—	—	179\$180	31.890	2.348\$8300	11.174\$880	Itapetininga		
Imbiriba	57	1.938\$500	3.386	4.057\$800	3.443	4.186\$800	14.209	3.005\$380	21	22\$600	2.956.265	2.088\$500	—	—	106\$800	30\$600	2.420\$500	9.750\$200	Imbiriba		
Brigadeiro Tobias . .	971	2.057\$150	16.402	16.483\$750	17.373	18.540\$900	15.908	5.852\$800	37	223\$200	7.553.910	41.103\$200	—	—	526\$800	285\$700	7.098\$100	16.761\$1720	Brigadeiro Tobias		
Sorocaba	28.953	17.444\$650	88.193	262.148\$500	112.146	458.555\$800	1.416.523	109.122\$890	334	2.465\$435	5.507.487	5.750.487\$500	1.006	2.331\$200	6.278\$140	6.353\$400	7.245\$400	19.007\$0780	Sorocaba		
Lopes de Oliveira . .	69	61\$800	418	5.058\$250	487	618\$650	3.010	2.383\$300	3	35\$00	—	—	—	—	318\$940	—	68\$400	682.699	Lojas de Oliveira		
G. Oetterer	528	1.249\$400	2.869	3.756\$820	3.397	5.005\$650	57.039	2.094\$430	30	176\$400	3.091.781	6.531\$400	—	—	92\$180	1.085\$100	1.088\$100	4.077	G. Oetterer		
Ipanema	607	2.229\$100	4.000	5.750\$800	4.007	7.973\$800	56.108	1.836\$540	28	868\$400	1.729.358	9.131\$100	—	—	261\$240	34\$100	5.135\$900	21.471\$089	Ipanema		
Coronel Murta	—	1.045\$450	5.910	10.304\$800	6.476	11.360\$8250	60.808	1.757\$970	75	118\$300	3.134.500	11.473\$200	30	145\$600	268.8820	75\$700	2.997\$8300	28.189\$150	Coronel Murta		
Baixatá	566	1.045\$450	5.910	10.304\$800	6.476	11.360\$8250	60.808	1.757\$970	75	118\$300	3.134.500	11.473\$200	30	145\$600	268.8820	75\$700	2.997\$8300	28.189\$150	Baixatá		
Santo Antônio	246	502\$850	4.964	5.108\$800	5.230	6.230\$800	26.320	6.648\$400	28	49\$500	532.466	7.773\$200	—	—	141\$050	1.005\$800	1.005\$800	15.285\$800	Santo Antônio		
Boituva	5.867	31.375\$800	21.615	40.815\$400	26.982	22.216\$8700	155.153	6.917\$850	135	562.570	2.698.782	2.345\$800	80	297\$100	2.373\$720	4.870\$800	9.311\$700	126.749\$8760	Boituva		
Antônio de Moraes . .	483	1.613\$800	4.221	5.830\$800	4.654	7.461\$800	26.452	1.589\$810	29	1.238\$800	1.160.453	14.675\$700	158	1.056\$900	1.751\$710	101\$100	1.667\$800	24.806\$500	Anônio de Moraes		
Cerquilho	4.																				

ANAGRAMS AND ACCENT

Consonants of the
vowel system
are
the
same
as
those
of
the
vowel
system
of
the
language
in
which
they
occur.

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Demonstração do café despachado pelas estações da Sorocabana, durante o anno de 1923

Estações	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maior	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total	Renda	Estações	
	Kilogrammas															
São Paulo	5.608	2.705	10.769	3.800	12.956	43.859	24.599	8.932	42.697	132.911	264.729	118.703	672.268	43.944\$000	São Paulo	
Barra Funda	—	—	—	—	—	—	—	660	24.780	—	101.260	269.620	396.341	29.300\$000	Barra Funda	
Domingos de Moraes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Domingos de Moraes	
Presidente Altino	—	—	—	—	—	—	—	24.000	102.390	71.920	21.840	14.940	235.090	789\$600	Presidente Altino	
Osasco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Osasco	
Carapicuíba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Carapicuíba	
Bárcurey	—	—	60	—	—	—	60	—	—	34	—	—	2.070	2.224	11\$000	Bárcurey
Cotia	56	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	116	1\$100	Cotia	
São João	93	—	—	—	—	—	—	240	—	1.659	300	180	2.472	18\$000	São João	
Maylasky	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Maylasky	
Gabriel Piza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gabriel Piza	
São Roque	315	489	70	1.995	300	460	2.072	637	4.319	2.426	2.574	2.490	18.147	199\$000	São Roque	
Rangel Pestana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rangel Pestana	
Mayrink	—	—	—	—	—	—	—	—	1.800	82.068	37.086	—	121.554	3.641\$100	Mayrink	
Pantojo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Pantojo	
Rodovalho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rodovalho	
Piratibá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Piratibá	
Inhayba	—	—	—	—	—	—	—	58	2.820	—	—	—	46	1\$600	Inhayba	
Brigadeiro Tobias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.578	22\$000	Brigadeiro Tobias	
Sorocaba	368	420	866	803	480	615	633	132.975	270.825	4.407	1.024	1.288	414.704	10.318\$800	Sorocaba	
Lopes de Oliveira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lopes de Oliveira	
G. Otterer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	G. Otterer	
Ipêneu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ipêneu	
Coronel Murça	—	—	—	—	61	—	60	—	—	—	—	720	1.440	2.880	5.161	168\$300
Santo Antônio	—	—	—	—	—	—	—	62.139	102.326	27.552	—	—	192.017	6.595\$800	Santo Antônio	
Boituva	247	3.120	60	120	5.764	840	4.151	3.104	1.795	9.022	34.037	4.260	66.520	2.058\$400	Boituva	
Anísio de Moraes	13.083	14.185	123	1.737	9.546	480	12.631	68.606	83.061	51.877	43.498	311.595	7.609\$800	Anísio de Moraes		
Cerquilho	84.118	196.772	58.852	2.920	2.150	8.352	141.284	331.807	128.516	110.591	274.416	119.286	1.454.064	47.556\$800	Cerquilho	
Juré-Mirim	6.893	10.095	251	720	243	129	64.578	113.499	68.819	66.690	108.026	84.323	524.266	16.208\$800	Juré-Mirim	
Laranjal	59.684	97.184	37.632	4.626	6.094	1.477	140.207	381.376	271.647	296.131	265.715	121.975	1.683.747	66.765\$800	Laranjal	
Maristela	9.669	15.136	602	184	300	14.009	40.400	98.774	59.059	39.150	34.370	23.492	335.154	12.935\$800	Maristela	
Pereiras	9.768	—	—	—	—	—	—	—	120	29	—	204	10.121	437\$500	Pereiras	
Conchas	35.547	65.873	1.609	1.467	11.249	3.375	13.815	45.088	31.472	43.216	33.748	14.639	301.048	8.682\$800	Conchas	
Luiz Gama	—	—	—	—	2.304	585	—	22	8.959	13.899	6.115	23.116	2.062	57.062	460\$200	Luiz Gama
Salgado	51.392	91.730	17.058	2.736	82	2.902	43	10.141	24.410	15.614	15.411	14.884	246.383	11.784\$800	Salgado	
Pyramboia	41.412	36.831	9.281	70	—	804	10.800	72.214	35.620	17.441	74.710	6.024	305.207	17.221\$800	Pyramboia	
Remedios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.424	8\$900	Remedios	
Alambarry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.592	7\$400	Alambarry	
Oity	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Oity	
Victoria	—	—	57.727	38.310	42.455	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Victoria	
Botucatu	626.005	760.670	670.621	274.205	55.848	47.574	230.031	557.287	687.532	509.402	671.909	299.439	5.390.523	382.971\$400	Botucatu	
Rubião Junior	15.414	—	—	—	—	—	—	—	—	122	93	60.160	232	76.021	1.201\$800	Rubião Junior
Toledo	36.222	175.598	82.936	1.714	1.804	160	24.297	99.257	217.320	119.901	151.602	217.760	1.127.571	59.040\$800	Toledo	
Egalidade	153.681	135.196	97.044	—	—	485	48.458	50.859	74.258	33.606	24.893	77.901	66.381	40.280\$100	Egalidade	
São Manoel	485.781	616.925	428.623	61.250	59.929	76.147	558.509	687.272	913.523	867.187	515.745	432.839	5.203.732	316.840\$800	São Manoel	
Rodrigues Alves	113.761	314.696	149.806	14.400	383	86.243	480.155	200.609	331.144	294.815	365.709	237.575	132.518\$700	Rodrigues Alves		
Ignacio Pupo	83.024	166.673	115.875	1.500	20.960	—	34.200	97.420	149.041	153.830	33.480	111.480	966.983	54.132\$800	Ignacio Pupo	
Urandhy	33.347	166.376	52.645	101.747	75.060	41.821	46.327	102.387	171.461	144.726	202.976	114.549	1.253.422	63.115\$800	Urandhy	
Alfredo Guedes	36.010	65.390	12.986	254	—	408	63.616	91.417	218.394	177.539	179.715	149.141	994.870	48.115\$100		

ESTATE PLANNING IN THE ESTATE PLANNING IN THE

This image shows a blank, lined ledger page from an old account book. The page is ruled with horizontal and vertical lines, creating a grid for entries. A prominent red horizontal line, likely a margin or a total line, runs across the width of the page. The left edge of the page shows the binding, and there is a small, rectangular piece of paper pasted onto the page near the bottom left corner.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Demonstração do movimento da Secção Fluvial, durante o anno de 1923

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 . . .	56.899	2:201\$500	312\$100	206.112	14:537\$800	1:325\$900	229.910	3:427\$500	860\$000	146.075	349\$800	2:847\$800	20:166\$800	23:014\$600			
Fevereiro . . .	129.244	5:030\$800	1:108\$900	476.321	33:418\$200	2:884\$900	190.915	2:706\$900	514\$900	104.546	178\$100	4:686\$800	41:155\$900	45:842\$700			
Março . . .	93.909	3:145\$800	577\$800	701	56\$900	14\$700	64.970	918\$000	186\$500	279.436	443\$900	1:222\$900	4:120\$700	5:343\$600			
Abril . . .	66.936	1:472\$500	398\$700	27.900	1:962\$200	173\$800	122.436	1:938\$400	500\$500	236.995	327\$000	1:400\$000	5:373\$100	6:773\$100			
Maio . . .	99.106	3:161\$000	625\$900	74.948	5:268\$800	465\$500	140.405	2:230\$900	507\$400	105.651	220\$700	1:819\$500	10:660\$700	12:480\$200			
Junho . . .	160.486	7:628\$100	1:090\$200	154.666	12:166\$400	985\$400	110.065	1:657\$800	474\$800	153.498	310\$000	2:860\$400	21:452\$300	24:312\$700			
Julho . . .	72.670	3:198\$900	405\$300	201.819	14:228\$300	1:290\$900	158.566	2:719\$100	472\$700	313.251	572\$000	2:740\$900	20:146\$300	22:887\$200			
Agosto . . .	77.791	3:548\$900	420\$100	413.209	29:166\$200	2:691\$800	144.441	1:456\$200	484\$100	273.442	496\$200	4:092\$200	34:171\$300	38:263\$500			
Setembro . . .	81.018	4:068\$000	483\$200	1.154.587	81:502\$900	8:114\$400	157.670	2:528\$800	487\$000	149.495	268\$200	9:352\$800	88:099\$700	97:452\$500			
Outubro . . .	108.090	5:325\$300	628\$600	610.062	42:523\$800	3:484\$100	181.179	7:245\$900	700\$200	187.711	420\$600	5:233\$500	55:095\$000	60:328\$500			
Novembro . . .	165.458	9:735\$300	1:024\$100	692.313	48:986\$900	4:608\$700	134.489	2:558\$800	584\$600	202.213	430\$400	6:597\$800	61:281\$000	67:878\$800			
Dezembro . . .	155.836	8:467\$900	939\$800	1.181.858	83:314\$800	7:554\$700	161.476	2:355\$700	517\$500	151.176	345\$900	9:357\$900	94:138\$400	103:496\$300			
Total . . .	1.267.443	56:984\$000	8:014\$700	5.194.496	367:133\$200	33:594\$800	1.796.522	31:744\$000	6:240\$200	2.803.489	4:362\$800	52:212\$500	455:861\$200	508:073\$700			

Comparação do movimento e renda da Secção Fluvial, dos annos de 1903 a 1923

Annos	Importação			Exportação			Trafego proprio da Fluvial	Renda da Fluvial	Renda da Sorocabana	Renda total
	Diversos	Café	Diversos	Diversos	Diversos	Diversos				
1903	195.394	2.013.890	25.274	—	37:203\$272	93:453\$828	130:657\$100			
1904	1.566.545	4.721.707	272.879	673.566	100:887\$925	318:807\$500	419:695\$425			
1905	1.980.555	5.365.589	604.408	792.446	141:658\$890	379:163\$120	520:822\$010			
1906	2.435.165	11.644.098	271.274	756.604	242:020\$800	725:128\$010	967:148\$810			
1907	3.693.421	10.816.174	1.374.952	1.893.279	229:479\$300	608:888\$990	888:368\$290			
1908	3.065.439	6.352.173	1.062.403	1.629.288	150:561\$500	390:076\$830	540:638\$330			
1909	1.456.548	6.331.452	1.483.593	1.386.990	117:519\$300	333:153\$150	450:672\$450			
1910	1.886.634	3.318.216	1.470.308	1.412.062	84:815\$270	291:984\$290	376:799\$560			
1911	1.107.144	3.346.434	1.816.908	1.806.624	102:098\$140	239:186\$360	341:284\$500			
1912	1.485.074	2.657.939	2.270.189	1.295.579	95:957\$650	195:563\$710	291:521\$360			
1913	1.290.420	2.920.265	3.577.209	1.413.456	140:132\$350	222:085\$430	362:217\$780			
1914	1.854.587	1.940.547	3.296.300	1.292.715	54:555\$467	173:562\$820	228:118\$287			
1915	1.290.578	2.691.825	2.363.843	700.902	145:922\$100	178:784\$450	324:706\$550			
1916	2.231.024	4.390.574	893.189	1.009.679	90:991\$610	288:406\$950	379:398\$560			
1917	1.834.757	4.151.127	1.651.777	1.427.744	58:215\$820	304:899\$680	363:115\$500			
1918	1.131.640	3.014.643	1.960.037	1.624.071	63:132\$140	182:785\$600	245:917\$740			
1919	1.224.650	791.040	2.710.852	1.080.839	57:208\$170	75:358\$630	132:566\$800			
1920	436.654	1.731.363	3.322.599	2.291.439	38:458\$820	204:201\$540	242:660\$360			
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			
1923	1.267.443	5.194.496	1.796.522	2.303.489	52:212\$500	455:861\$200	508:073\$700			

Comparação da renda da Secção Fluvial, dos annos de 1919 a 1923

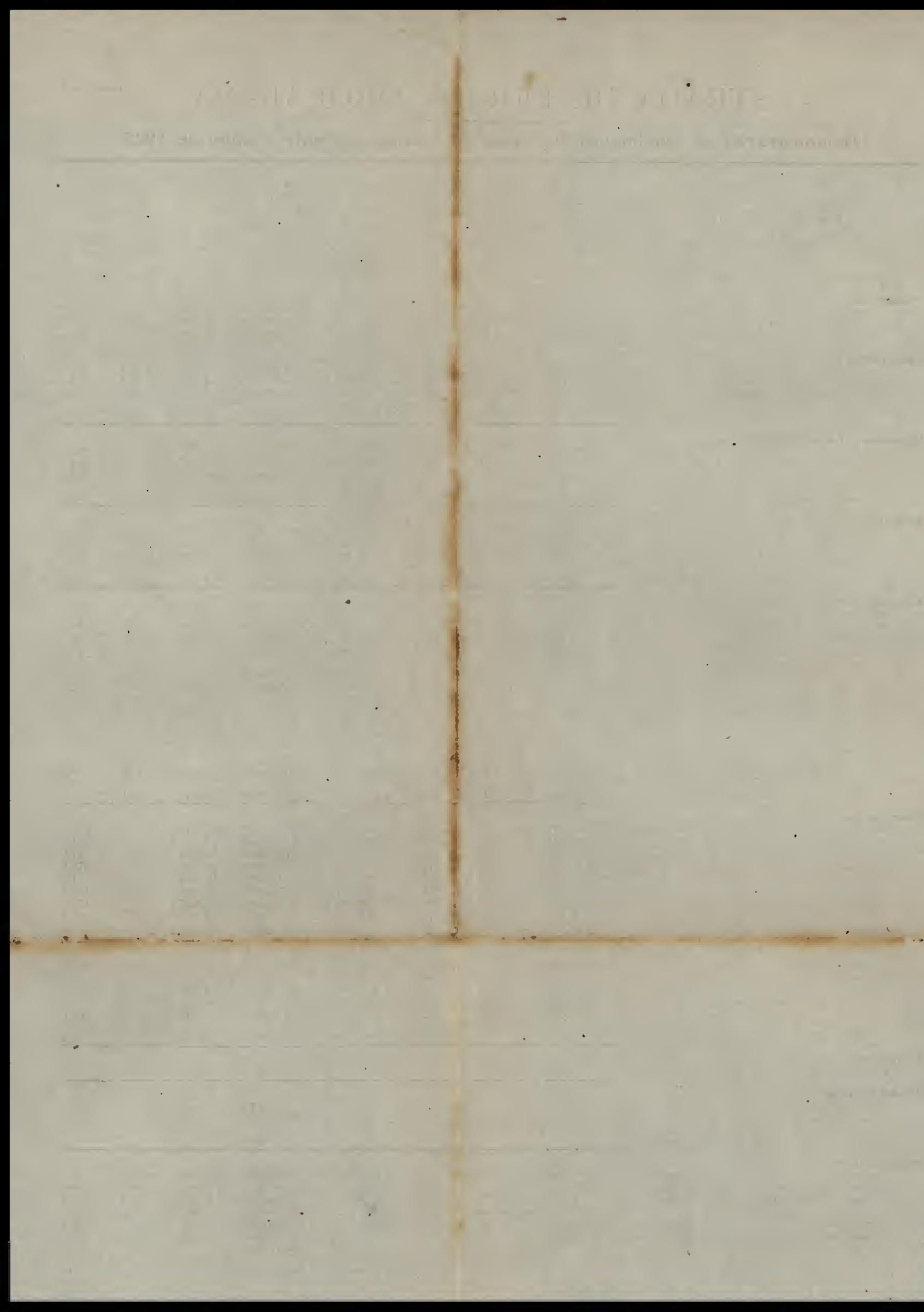
Meses	1919	1920	1921	1922	1923
Janeiro . . .	4:525\$050	4:341\$330	1:889\$800	2:888\$000	2:847\$800
Fevereiro . . .	8:501\$370	2:980\$000	2:353\$300	1:612\$900	4:686\$900
Março . . .	3:061\$200	4:273\$500	2:267\$200	1:468\$400	1:222\$900
Abril . . .	2:502\$950	2:967\$230	2:285\$100	1:763\$0	

ESTRADA DE FERRO SOROCABAÑA

Demonstração do movimento do Ramal de Itararé, durante o anno de 1923

Especificação	QUANTI-	PERCURSO		Toneladas-kilometro	RECEITA PRODUZIDA			
		DADE	Total kilometros	Médio kilometro	TOTAL	Por unidade	Por unidade- kilometro	Por tonelada- kilometro
Passageiros em 1.ª classe:								
Serviço público	57.137	7.181.425	125,7	502.700	439.768\$540	7.697	61,2	874,8
Por conta do Governo Federal	1.307	287.730	220,1	20.141	12.533\$840	9.590	43,6	622,3
" " " Estadual	1.278	182.059	142,5	12.744	11.897\$140	9.309	65,3	923,5
Passageiros em 2.ª classe:								
Serviço público	138.471	9.327.340	69,9	652.914	339.758\$470	2.546	36,4	520,4
Por conta do Governo Federal	1.048	238.699	227,8	16.709	4.858\$090	4.636	20,4	290,7
" " " Estadual	2.365	273.381	115,6	19.187	6.408\$980	2.710	23,4	334,9
Total de passageiros	196.606	17.490.634	89,0	1.224.345	815.225\$060	4.146	46,6	665,8
Bagagens e encommendas:		Kilogrammas						
Serviço público	3.010.739	—	148,9	452.876	297.376\$500	97.797	—	656,6
Por conta do Governo Federal	212.077	—	248,7	52.785	30.883\$180	145.387	—	584,7
" " " Estadual	27.953	—	164,7	4.605	2.691\$840	96.281	—	584,4
Total de bagagens e encommendas	3.280.769	—	155,5	510.216	330.900\$970	100.861	—	648,6
Animaes em trens de passageiros:								
Serviço público	1.777	185.578	104,4	42.457	10.218\$640	5.169	55,1	240,7
Por conta do Governo Federal	21	5.117	243,6	1.585	2.295\$110	10.929	44,9	149,5
" " " Estadual	133	15.025	113,0	4.407	940\$150	7.069	62,6	213,3
Total de animaes em trens de passageiros	1.931	205.720	106,5	48.399	11.388\$200	5.898	55,4	235,3
Animaes em trens de cargas:								
Serviço público:								
Vaccum	2.905	398.060	137,0	159.224	14.784\$950	5.089	37,1	92,9
Cavallares	235	45.502	193,6	13.645	1.673\$150	7.125	36,8	122,7
Carneiros, porcos, etc.	203.350	45.394.661	223,7	4.539.466	799.374\$600	3.931	17,6	176,1
Por conta do Governo Federal:								
Vaccum	100	25.100	251,0	10.040	3.138\$750	3.138	12,5	31,3
Cavallares	634	159.144	251,0	47.743	3.927\$960	6.196	24,7	82,3
Por conta do Governo Estadual:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	—	—	—	—	—	—	—	—
Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Total de animaes em trens de cargas	207.224	46.022.468	222,1	4.770.118	820.074\$410	3.957	17,8	171,9
Total geral de animaes	209.155	46.228.188	221,0	4.818.517	831.462\$610	3.975	18,0	172,6
Mercadorias:		Kilogrammas						
Algodão	4.868.487	—	94,4	459.699	99.467\$240	20.431	—	216,4
Assucar	4.784.921	—	104,9	501.992	141.349\$230	29.544	—	281,6
Arroz	3.296.241	—	185,5	598.310	34.468\$940	10.437	—	57,6
Aguardente	630.868	—	71,5	45.097	14.062\$940	22.291	—	318,9
Batatas	272.486	—	214,4	58.432	4.169\$520	15.302	—	71,3
Café	4.718.719	—	211,6	998.677	162.548\$870	34.448	—	162,8
Coros	671.457	—	230,5	154.744	21.396\$920	31.866	—	138,3
Feijão	2.016.822	—	175,9	354.801	20.065\$720	9.949	—	56,6
Fumo	140.427	—	124,5	17.486	5.146\$650	36.660	—	294,3
Milho	3.905.496	—	202,4	790.498	38.982\$150	9.981	—	49,8
Sal	2.357.587	—	124,3	298.021	36.498\$080	15.481	—	124,6
Tecidos nacionaes	1.361.532	—	215,3	298.125	85.595\$510	62.867	—	292,0
Xarque	118.092	—	234,1	27.649	1.638\$860	13.878	—	59,3
Diversas	153.259.361	—	227,5	34.873.739	1.891.762\$420	12.989	—	56,0
Transportes por conta do Governo Federal, Estadual	1.950.273	—	251,0	489.479	56.194\$110	28.301	—	112,8
" " " " "	133.345	—	82,5	11.004	2.273\$250	17.048	—	206,6
Total de mercadorias	184.485.514	—	216,4	39.967.748	2.614.620\$410	14.172	—	65,4
Telegrammas:								
Em serviço publico — "Palavras.	359.745	—	—	—	19.168\$860	768	—	—
	24.949	—	—	—	—	—	—	—
Rendas diversas:								
Armazenagens	—	—	—	—	7.917\$800	—	—	—
Diversas e Eventuais	—	—	—	—	370.560\$267	—	—	—
Total de rendas diversas	—	—	—	—	378.477\$567	—	—	—
Recapitulação:								
Passageiros	196.606	17.490.634	89,0	1.224.345	815.225\$060	4.146	46,6	665,8
Bagagens e encommendas	3.280.769	—	155,5	510.216	330.900\$970	100.861	—	648,6
Animaes em trens de passageiros	1.931	205.720	106,5	48.399	11.388\$200	5.898	55,4	235,3
Mercadorias	207.224	46.022.468	222,1	4.770.118	820.074\$410	3.957	17,8	171,9
Telegrammas	184.485.514	—	216,4	39.967.748	2.614.620\$410	14.172	—	65,4
Rendas diversas	24.949	—	—	—	19.168\$860	768	—	—
Total geral	—	—	—	46.520.826	4.989.855\$477	—	—	—
Material transportado por conta da Estrada. Kilogrammas	55.003.191	—	81,8	4.499.600	—	—	—	—
Receita total do Ramal de Itararé	—	—	—	—	4.989.855\$477	—	—	—

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, 800 kilogrammas, e carneiros, porcos, etc., 100 kilogrammas.



ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro n. 6

Demonstração do movimento do Ramal de Tibagy, durante o anno de 1923

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 público	130.654	19.669.832	104,6	956.988	797.371\$080	6.103	833,2	
Por conta do Governo Federal	225	40.478	179,9	2.734	1.663\$980	7.395	41,1	608,6
Estadual	2.744	263.408	75,0	18.439	13.348\$170	4.864	50,7	728,9
Passageiros em 2.ª classe:								
Serviço público	467.334	34.697.336	74,2	2.428.814	1.288.973\$470	2.758	37,1	530,7
Por conta do Governo Federal	498	75.363	151,8	5.275	1.566\$700	3.146	20,8	297,0
" " " Estadual	9.856	1.726.089	175,1	120.822	36.526\$530	3.706	21,2	302,3
Total de passageiros	611.311	50.472.451	82,6	8.533.072	2.139.449\$980	8.500	42,4	605,5
Bagagens e encommendas:								
Serviço público	Kilogrammas 5.451.874	—	116,6	635.774	463.806\$980	85.026	—	729,5
Por conta do Governo Federal	11.032	—	187,1	2.064	1.203\$120	109.057	—	582,9
" " " Estadual	53.807	—	241,5	12.992	7.220\$550	134.194	—	555,8
Total de bagagens e encommendas	5.519.718	—	117,9	650.880	472.230\$600	85.553	—	725,6
Animaes em trens de passageiros:								
Serviço público	5.573	877.126	157,4	205.339	47.393\$140	8.504	54,0	230,8
Por conta do Governo Federal	14	2.955	211,1	650	114\$740	8.196	38,8	176,5
" " " Estadual	2	248	124,0	75	68010	3.005	24,2	80,1
Total de animaes em trens de passageiros	5.589	880.329	157,5	206.064	47.513\$890	8.501	54,0	230,6
Animaes em trens de cargas:								
Serviço público:								
Vaccum	28.921	13.800.327	477,2	5.520.131	315.006\$770	10.892	22,8	57,1
Cavallares	461	67.475	146,4	20.243	2.823\$490	6.125	41,8	139,5
Carneiros, porcos, etc.	98.977	19.752.200	199,6	1.975.220	342.761\$460	4.473	17,4	173,5
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	128.359	33.620.002	261,9	7.515.594	660.591\$720	5.146	19,6	87,9
Total geral de animaes	132.948	34.500.331	257,5	7.721.658	708.105\$610	5.286	20,5	96,7
Mercadorias:								
Algodão	Kilogrammas 4.994.315	—	129,0	636.456	97.934\$020	19.848	—	153,9
Assucar	5.926.401	—	179,9	1.066.044	261.178\$330	44.070	—	245,0
Arroz	7.833.257	—	190,1	1.488.779	99.088\$310	12.649	—	66,6
Aguardente	"	648.601	—	153,2	99.341	27.504\$860	42.406	276,9
Batatas	1.088.112	—	323,1	351.543	17.070\$010	16.181	—	50,1
Café	31.031.048	—	138,0	4.282.583	752.281\$000	24.241	—	175,7
Couros	269.957	—	223,5	60.340	12.856\$830	47.625	—	213,1
Feijão	5.808.058	—	241,2	1.400.722	64.463\$640	11.099	—	46,0
Fumo	249.847	—	187,3	46.789	14.762\$840	59.088	—	316,2
Milho	36.033.048	—	260,5	9.390.516	455.063\$410	12.629	—	48,5
Sal	4.853.040	—	239,1	1.160.505	120.132\$920	24.754	—	103,5
Tecidos nacionaes	1.951.476	—	117,9	230.070	58.591\$260	29.993	—	254,4
Xarque	190.904	—	277,2	52.904	2.846\$930	14.909	—	53,8
Diversas	159.192.450	—	253,3	40.325.917	2.310.428\$930	14.503	—	57,3
Transportes por conta do Governo Federal	241.448	—	190,8	46.066	1.987\$410	8.231	—	43,1
" " " Estadual	256.876	—	261,6	67.194	6.710\$410	26.123	—	99,9
Total de mercadorias	260.508.883	—	233,0	60.705.719	4.303.323\$110	16.519	—	70,9
Telegrammas:								
Em serviço publico — "Palavras	1.923.576	129.947	—	—	98.796\$063	760	—	—
Rendas diversas:								
Armazenagens	—	—	—	—	32.771\$050	—	—	—
Diversas e Eventuaes	—	—	—	—	983.517\$436	—	—	—
Total de rendas diversas	—	—	—	—	1.016.288\$486	—	—	—
Recapitulação:								
Passageiros	Quantidade 611.311	Total kilometros 50.472.451	82,6	8.533.072	2.139.449\$980	3.500	42,4	605,5
Bagagens e encomendas	Kilogrammas 5.519.718	—	117,9	650.880	472.230\$600	85.553	—	725,6
Animaes em trens de passageiros	Quantidade 5.589	Total kilometros 880.329	157,5	206.064	47.513\$890	8.501	54,0	230,6
" " " cargas	128.359	33.620.002	261,9	7.515.594	660.591\$720	5.146	19,6	87,9
Mercadorias	Kilogrammas 260.508.883	—	233,0	60.705.719	4.303.323\$110	16.519	—	70,9
Telegrammas	Quantidade —	—	—	—	98.796\$063	760	—	—
Rendas diversas	Quantidade —	—	—	—	1.016.288\$486	—	—	—
Total geral	—	—	—	72.611.279	8.788.193\$799	—	—	—
Material transportado por conta da Estrada. Kilogrammas 98.054.375	—	91,9	9.025.060	—	—	—	—	—
Receita total do Ramal de Tibagy	—	—	—	—	8.788.193\$799	—	—	—

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: vacuum 400 kilogrammas, cavallares 800 kilogrammas, carneiros, porcos, etc. 100 kilogrammas.

—УЧЕБНИК ПО ГИГИЕНЕ И ЗДОРОВЬЮ

Составлен по основным разделам гигиенического образования для средней школы

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro comparativo da receita e despesa da Estrada, nos annos de 1919 a 1923

RECEITA	1919			1920			1921								
	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a receita	% sobre a despesa	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a receita	% sobre a despesa	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a receita	% sobre a despesa	
Passageiros	5.137.868\$580	20,68	Administracão geral	1.247.208\$981	5,02	Passageiros	6.643.809\$020	19,43	Administracão geral	914.049\$009	2,69	Passageiros	6.872.496\$020	18,65	Administracão geral
Encomendas e bagagens	2.635.965\$970	6,54	Trafego	4.612.016\$279	18,66	Encomendas e bagagens	1.905.285\$470	5,83	Trafego	4.496.865\$446	13,81	Locomocão e Tracção	1.917.681\$900	5,20	Trafego
Animais em trens de passageiros	89.102\$620	0,33	Locomocão	9.718.739\$831	39,12	Animais em trens de passageiros	120.634\$980	0,35	Locomocão e Tracção	11.190.184\$067	32,89	Animais em trens de passageiros	112.566\$840	0,31	Locomocão e Tracção
Café cargas	1.693.998\$140	6,82	Linha	4.449.319\$150	17,91	Café cargas	3.606.145\$190	10,54	Linha	4.178.587\$240	12,92	Navegacão Fluvial	1.552.273\$310	4,21	Linha
Outras mercadorias	13.058.967\$773	52,55	Outras mercadorias	13.058.967\$773	52,55	Outras mercadorias	15.636.378\$680	45,72	Outras mercadorias	13.689.593\$364	0,40	Despesas Diversas	18.147.875\$920	49,24	Navegacão Fluvial
Telegrammas	211.746\$860	0,85	Telegrammas	225.028\$565	0,68	Telegrammas	130.015\$730	0,38	Telegrammas	261.061\$985	0,71	Despesas Diversas	144.251\$106	0,39	Despesas Diversas
Armazéngens	130.414\$880	0,53	Armazéngens	1.795.289\$567	5,25	Armazéngens	1.795.289\$567	5,25	Armazéngens	1.300.007\$240	0,35	Diversas	1.994.928\$578	5,41	Diversas
Diversas	1.256.991\$504	4,95	Total	20.027.313\$698	—	Total	31.776.280\$092	92,91	Total	21.853.118\$805	—	Total	36.021.323\$866	97,73	Total
Total geral	24.845.003\$067	100,00	Saldo	4.817.689\$429	19,39	Eventuais	2.425.595\$349	7,00	Saldo	12.348.761\$636	36,77	Eventuais	837.258\$750	2,27	Saldo
Total Rs.	24.845.003\$067	100,00	Total Rs.	24.845.003\$067	100,00	Total geral	34.201.875\$441	100,00	Total Rs.	34.201.875\$441	100,00	Total geral	36.858.582\$625	100,00	Total Rs.

RECEITA	1922			1923				
	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a despesa	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a receita	
Passageiros	7.537.806\$730	20,74	Administracão geral	950.968\$890	2,62	Passageiros	8.384.129\$810	19,93
Encomendas e bagagens	2.163.315\$460	5,95	Trafego	5.119.834\$570	14,08	Encomendas e bagagens	2.677.593\$030	6,37
Animais em trens de passageiros	157.754\$840	0,43	Locomocão e Tracção	12.482.611\$892	34,34	Animais em trens de passageiros	145.368\$290	0,35
Café cargas	1.903.626\$2850	5,24	Linha	5.104.789\$023	11,04	Café cargas	2.982.075\$500	7,09
Outras mercadorias	17.290.207\$928	47,58	Linhas Telegráficas	7.428\$1216	0,22	Outras mercadorias	18.474.324\$002	48,92
Telegrammas	296.712\$6558	0,89	Navegacão Fluvial	137.689\$364	0,40	Telegrammas	380.768\$070	0,79
Armazéngens	144.145\$800	0,40	Despesas Diversas	681.158\$557	2,00	Armazéngens	1.225.596\$480	2,92
Diversas	2.638.138\$667	7,31	Total	36.072.247\$808	99,28	Total	41.511.707\$670	98,68
Total	36.072.247\$808	99,28	Total	24.740.621\$289	—	Total	30.774.881\$279	—
Eventuais	278.825\$840	0,77	Saldo	11.610.451\$854	31,54	Eventuais	549.499\$114	1,31
Total geral	36.351.078\$143	100,00	Total Rs.	36.351.078\$143	100,00	Total geral	42.051.206\$793	100,00
Total Rs.	36.351.078\$143	100,00	Total Rs.	36.351.078\$143	100,00	Total Rs.	42.051.206\$793	100,00

Estatística económica da Estrada, nos annos de 1919 a 1923

DISCRIMINAÇÃO

RECEITA	1919			1920			1921			1922			1923			
	% sobre a receita	DESPESA	% sobre a despesa	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	RECEITA	% sobre a receita	DESPESA	RECEITA	% sobre a receita	% sobre a despesa	
Passageiros	1.670.047	1.707.394	1.737.716	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1.770.678	1	
Número de passageiros embarcados	1.882.711	2.003.170	2.185.383	2.482.248	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2.644.151	2	
Número de passageiros por quilometro	126.251.438	149.906.045	156.506.482	173.425.647	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	194.378.299	3
Percorso médio de um passageiro	68,9	74,8	71,6	70,0	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	4
Número de animais embarcados	14.757	15.989	12.325	18.218	18.155	18.155	18.155	18.155	18.155	18.155	18.155	18.155	18.155	18.155	18.155	5
Percorso médio de um animal	2.143.172	2.347.404	1.908.549	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	2.748.177	6
Percorso médio de um animal por quilometro	145,2	147,1	154,9	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	170,8	7
Número de toneladas de encomendas e bagagens embarcados	21.973	21.942	21.948	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	21.963	8
Número de toneladas de encomendas e bagagens	3.096.664	3.208.165	3.100.880	3.639.345	4.119.513	4.119.513	4.119.5									

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro do movimento de tráfego de passageiros e mercadorias, nos anos de 1903 a 1923

TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

ANOS	PASSEIROS		ENCOMMENDAS E BAGAGENS		Animaes em trens de passageiros		TELEGRAMMAS		PASSEIROS				ENCOMMENDAS E BAGAGENS				ANIMAES EM TRENS DE PASSAGEIROS				TELEGRAMMAS						
									NUMERO		RENTA		TONELADAS		RENTA		NUMERO		RENTA		NUMERO		RENTA				
	Numero	Renda	Peso em toneladas	Renda	Numero	Renda	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno de 1903	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmto relativo ao anno de 1903		
1903	512.764	1.240.022\$610	5.590	370.474\$220	5.273	17.483\$410	68.348	59.060\$320	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
1904	578.608	1.813.060\$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	—	—	2,93	—	5,08	22,75	—	23,31	—	
1905	619.714	1.385.405\$000	5.734	384.222\$400	4.966	18.761\$360	87.318	72.150\$220	7,10	—	20,86	5,51	—	11,72	1,05	2,58	—	2,92	—	3,35	—	—	7,81	4,08	—	27,76	0,98
1906	680.178	1.497.340\$164	6.300	350.891\$830	5.165	20.886\$630	100.456	84.429\$190	9,76	—	32,65	8,07	—	20,75	9,87	—	12,70	4,99	—	—	—	—	11,32	—	19,46	15,05	—
1907	780.797	1.647.571\$258	7.082	383.944\$110	6.867	23.815\$510	110.275	98.138\$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
1908	839.076	1.758.292\$825	7.135	390.530\$670	6.211	26.405\$970	116.531	100.761\$550	7,33	—	68,63	6,72	—	41,80	1,46	—	27,64	1,74	—	5,42	5,86	—	17,79	11,90	—	51,08	5,67
1909	845.379	1.869.740\$050	7.307	408.232\$060	6.863	29.028\$300	117.271	104.784\$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
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
1911	1.178.998	2.842.445\$110	10.423	686.405\$750	9.007	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
1912	1.426.398	3.570.689\$500	13.144	858.250\$870	11.301	50.761\$490	154.777	161.681\$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
1913	1.490.600	3.961.362\$830	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
1914	1.387.869	3.393.061\$8432	13.423	844.247\$910	10.444	51.645\$830	157.484	130.397\$190	—	6,89	170,80	—	14,34	173,63	—	4,91	140,13	—	9,29	127,88	—	9,27	98,07	—	37,52	195,39	—
1915	1.241.985	3.149.925\$908	13.698	854.189\$740	13.341	49.794\$280	157.450	129.897\$061	—	10,50	142,34	—	7,17	151,02	2,01	—	144,96	1,17	—	130,55	27,73	—	153,01	0,02	—	184,81	0,38
1916	1.311.859	3.419.511\$675	14.247	909.649\$876	14.220	63.843\$350	184.584	152.650\$993	5,63	—	155,87	8,56	—	176,76	4,04	—	154,88	6,50	—	160,54	6,58	—	169,68	27,21	—	262,30	17,23
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	—	162,93	8,04	—	197,92	10,73	—	185,78	21,24	—	197,70	17,83	—	217,77	7,16	—	288,27	6,13
1918	1.485.979	4.064.057\$970	18.222	1.266.078\$820	18.521	79.934\$900	249.703	185.030\$544	10,32	—	189,95	10,00	—	227,74	14,07	—	225,97	14,80	—	241,75	22,47	—	289,17	17,76	—	357,20	27,46
1919	1.832.711	5.157.868\$580	21.973	1.625.986\$970	14.757	83.102\$820	294.944	211.745\$860	23,33	—	257,60	26,42	—	314,34	20,59	—	293,08	28,43	—	388,89	—	28,09	179,86	3,96	—	375,32	18,12
1920	2.008.170	6.643.839\$080	21.482	1.995.282\$470	15.959	120.634\$980	305.649	225.028\$665	8,30	—	202,65	29,31	—	485,78	—	2,23	284,29	22,71	—	438,58	8,15	—	202,84	45,16	—	590,00	3,63
1921	2.185.383	6.872.499\$920	21.948	1.917.681\$900	12.325	112.956\$840	360.766	261.061\$985	9,10	—	226,20	3,44	—	454,22	2,17	—	292,63	—	3,89	417,63	—	22,77	133,74	—	6,36	546,10	18,03
1922	2.482.243	7.537.806\$780	24.963	2.169.318\$460	18.218	157.745\$840	410.068	296.712\$658	13,58	—	384,09	9,68	—	507,88	13,74	—	346,57	12,81	—	483,93	47,81	—	245,50	39,66	—	802,31	13,67
1923	2.644.151	8.384.129\$810	27.264	2.077.533\$630	18.155	145.362\$290	434.273																				

Рано утром в субботу 20 марта 1915 года в Краснодаре на улице

Большой Октябрьской 20 открыта

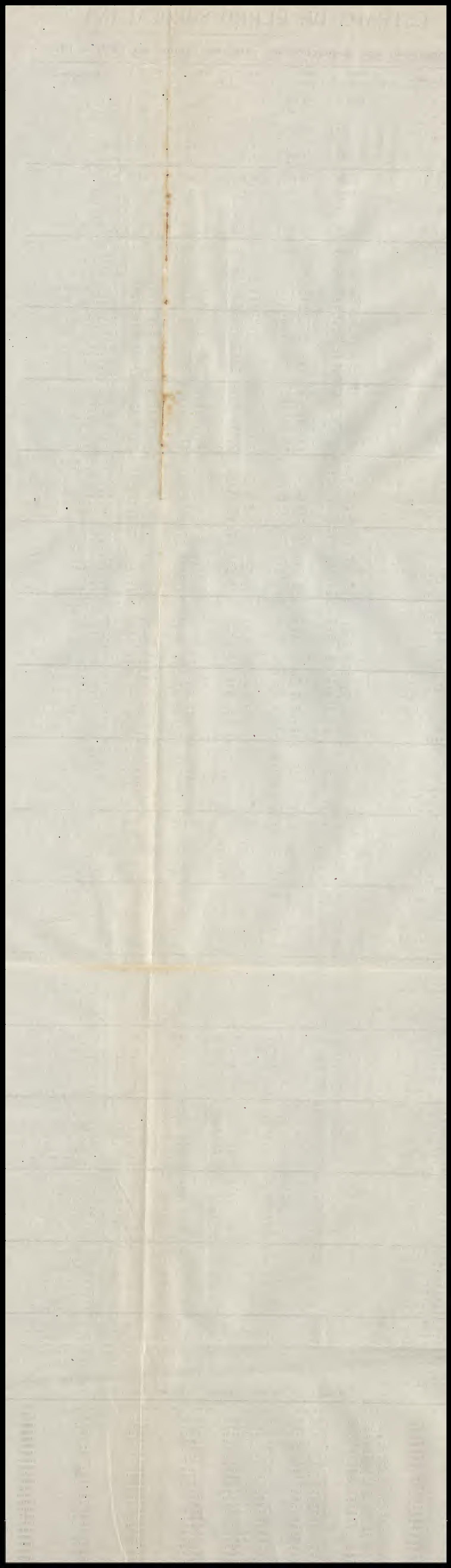
Свято-Покровская церковь в Краснодаре.

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro n.º 9

Comparação dos despachos de café, nos annos de 1919 a 1923

Estações	1919	1920	1921	1922	1923	Estações
	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	
São Paulo	253.878	190.138	200.104	471.081	672.263	São Paulo
Barra Funda	—	—	—	2.008	396.341	Barra Funda
Domingos de Moraes	—	—	—	—	—	Domingos de Moraes
Presidente Altino	—	—	30.160	115.702	285.090	Presidente Altino
Osasco	1.020	—	—	6.059	—	Osasco
Carapicuhyba	—	—	—	—	—	Carapicuhyba
Barueri	62	—	—	617	2.224	Barueri
Cotia	82	560	1.081	278	116	Cotia
São João	2.355	4.801	4.705	780	2.472	São João
Maylasky	8	8	—	15	—	Maylasky
Gabriel Piza	—	—	—	—	—	Gabriel Piza
São Roque	16.444	19.363	28.970	3.302	18.147	São Roque
Rangel Pestana	—	—	—	—	—	Rangel Pestana
Mayrink	1.200	60	2.311	2.197	121.554	Mayrink
Pantojo	22	—	54	—	—	Pantojo
Rodovalho	24	—	—	—	—	Rodovalho
Piragibú	—	—	—	—	—	Piragibú
Inhayba	—	—	598	—	46	Inhayba
Brigadeiro Tobias	1.058	420	3.710	112	2.878	Brigadeiro Tobias
Sorocaba	45.552	23.550	23.811	40.652	414.704	Sorocaba
Lopes de Oliveira	—	—	—	—	—	Lopes de Oliveira
G. Oetterer	3.692	3.545	9.205	33.744	21	G. Oetterer
Ipanema	—	—	—	—	—	Ipanema
Coronel Murua	—	—	—	—	—	Coronel Murua
Bacactava	2.700	—	481	—	5.161	Bacactava
Santo Antonio	52	—	44.272	115	192.017	Santo Antonio
Boituva	17.615	29.180	22.285	23.306	66.520	Boituva
Anísio de Moraes	205.922	218.117	366.773	248.369	331.595	Anísio de Moraes
Cerquilho	541.546	1.035.975	990.425	728.469	1.454.064	Cerquilho
Jurubá-Mirim	120.945	324.373	393.049	283.142	524.266	Jurubá-Mirim
Laranjal	552.437	1.220.034	1.463.976	1.264.097	1.683.747	Laranjal
Maristella	31.539	274.847	222.388	157.573	336.154	Maristella
Pereiras	92.524	130.412	30.483	55.584	10.121	Pereiras
Conchas	165.412	251.418	835.920	284.753	301.048	Conchas
Luiz Gama	—	—	—	—	—	Luiz Gama
Salgado	33.941	61	26.129	44.661	57.062	Salgado
Pyramboia	158.888	311.340	419.091	338.730	246.333	Pyramboia
Remedios	70.485	134.810	188.835	99.522	305.207	Remedios
Alambarby	3.939	—	6.817	1.016	1.424	Alambarby
Oity	127	—	—	—	1.592	Oity
Victoria	202.814	480.338	256.156	293.198	594.832	Victoria
Botucatú	2.328.349	4.196.552	4.721.729	4.288.520	5.390.523	Botucatú
Rubião Junior	372	13.693	90.979	106.786	76.021	Rubião Junior
Toledo	397.212	654.481	1.195.014	964.808	1.127.571	Toledo
Egualdade	204.021	315.505	377.873	529.387	696.381	Egualdade
São Manoel	3.093.627	3.965.645	5.442.071	4.909.510	5.203.732	São Manoel
Rodrigues Alves	2.300.976	3.172.649	4.384.556	3.196.994	2.679.296	Rodrigues Alves
Ignacio Pupo	—	—	251.017	1.158.845	966.983	Ignacio Pupo
Paranhos	1.001.893	1.089.794	1.548.220	835.440	1.253.422	Paranhos
Alfredo Guedes	207.323	244.403	812.189	641.329	994.870	Alfredo Guedes
Lengôes	343.007	192.028	867.821	506.192	1.444.551	Lengôes
Virgílio Rocha	20.760	—	—	—	—	Virgílio Rocha
Bom Jardim	1.100	—	25.796	2.608	79.519	Bom Jardim
Agudos	66.944	28.566	417.900	1.911.802	643.495	Agudos
Conceição	2.357	2.040	10.097	23.662	73.382	Conceição
Baurú	172.633	63.155	461.808	1.013.142	1.170.492	Baurú
Moreiras	—	154	15	1.257	—	Moreiras
Dona Catharina	208.622	532.018	474.213	647.309	412.301	Dona Catharina
Pirapitinguy	91.400	133.525	85.617	187.894	167.284	Pirapitinguy
Itú	1.279.901	2.119.651	1.883.768	2.612.054	2.200.342	Itú
Salto	196.074	416.162	321.954	285.227	297.116	Salto
Pimenta	365.933	1.632.100	760.472	757.616	894.419	Pimenta
Itaiey	161.696	139.233	313.068	103.914	151.750	Itaiey
Francisco Quirino	—	—	—	—	—	Francisco Quirino
Helvétia	443.397	782.789	604.692	424.534	383.384	Helvétia
Descampado	529.663	1.548.481	914.758	1.076.821	627.851	Descampado
Sete Quedas	259.641	1.028.858	256.938	649.401	314.885	Sete Quedas
Guanabara	—	—	—	123.827	921.785	Guanabara
Quilombo	736.155	654.260	540.209	561.282	619.502	Quilombo
Monte Serrat	502.499	961.129	737.675	380.479	683.139	Monte Serrat
Itupeva	1.219.547	2.078.616	1.284.296	1.196.609	1.444.435	Itupeva
Totó Fonseca	—	—	—	—	—	Totó Fonseca
Cesarino Motta	—	—	—	—	—	Cesarino Motta
Jundiahy	41.389	57.397	72.224	96.973	184.104	Jundiahy
Indaiatuba	328.649	296.589	378.146	383.456	549.780	Indaiatuba
Cardenal	14.102	46.291	20.833	37.012	241.607	Cardenal
Elias Fausto	127.176	263.568	265.354	328.978	401.223	Elias Fausto
Tiburcio	—	—	—	—	—	Tiburcio
Capivary	458.844	1.101.822	807.019	639.760	1.440.145	Capivary
Villa Raffard	127.221	402.333	256.482	83.833	352.802	Villa Raffard
Mumbuca	211.111	359.446	326.589	117.963	228.163	Mumbuca
Rio das Pedras	1.771.942	2.474.050	2.771.355	1.249.899	1.677.631	Rio das Pedras
Piracicaba	864.883	1.753.539	2.041.697	2.604.052	3.469.324	Piracicaba
Barão de Rezende	105.055	189.975	123.988	15.571	143.406	Barão de Rezende
Chave	—	—	—	—	—	Chave
Porto João Alfredo	305.240	203.976	387.168	289.047	376.384	Porto João Alfredo
Costa Pinto	98.637	128.732	135.769	29.728	64.531	Costa Pinto
Recreio	28.730	95.572	165.246	72.762	208.472	Recreio
Paraíso	285.164	452.882	509.265	313.654	304.753	Paraíso
Xarqueada	347.645	385.723	501.089	421.818	496.775	Xarqueada
São Pedro	834.871	1.380.130	822.753	1.150.938	1.041.909	São Pedro
Jupyra	—	—	49.580	—	20.241	Jupyra
Porto Feliz	—	180	61.130	34.763	106.087	Porto Feliz
Tietê	1.079.675	1.664.189	1.255.678			



ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro comparativo do movimento em Trafego Mutuo com as outras Estradas, nos annos de 1919 a 1923

DISCRIMINAÇÃO	1919				1920				1921				1922				1923				DISCRIMINAÇÃO	
	DISPACHADO		RECIDIDO		DISPACHADO		RECIDIDO		DISPACHADO		RECIDIDO		DISPACHADO		RECIDIDO		DISPACHADO		RECIDIDO			
	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda		
S. Paulo Belo Horizonte	Passageiros	12.402	62.999.000	19.708	62.720.000	18.300	47.150.000	11.418	62.698.000	18.440	62.698.000	21.200	62.698.000	11.171	62.698.000	11.171	62.698.000	11.171	62.698.000	11.171	62.698.000	Passageiros
	Economizadoras	111.413	29.171.000	618.073	21.000.000	596.300	41.000.000	230.312	42.000.000	1.000.000	52.000.000	1.000.000	52.000.000	1.000.000	52.000.000	1.000.000	52.000.000	1.000.000	52.000.000	Economizadoras		
	Telégrafos	1.237	6.170.000	7.479	5.000.000	4.070	8.000.000	6.000	8.000.000	3.000	8.000.000	3.000	8.000.000	3.000	8.000.000	3.000	8.000.000	3.000	8.000.000	Telégrafos		
	Automóveis	22.400	90.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	1.000.000	2.000.000	Automóveis		
	Café	57.417.790	1.989.000.000	48.561	1.250.000	50.000.721	2.000.000.000	27.500	1.250.000	52.000.000	1.250.000	52.000.000	1.250.000	52.000.000	1.250.000	52.000.000	1.250.000	52.000.000	1.250.000	52.000.000	Café	
	Outras mercadorias	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	82.078.000	1.000.000.000	Outras mercadorias	
Paulista	Total	—	1.200.000.000	—	602.412.000	—	1.211.000.000	—	1.200.000.000	—	1.200.000.000	—	1.200.000.000	—	1.200.000.000	—	1.200.000.000	—	1.200.000.000	Total		
	Passageiros	229	1.000.000	184	1.000.000	94	1.000.000	186	1.000.000	148	1.000.000	148	1.000.000	148	1.000.000	148	1.000.000	148	1.000.000	Passageiros		
	Economizadoras	79.784	62.000.000	121.200	1.000.000	95.442	1.000.000	105.000	1.000.000	97.448	1.000.000	105.000	1.000.000	105.000	1.000.000	105.000	1.000.000	105.000	1.000.000	Economizadoras		
	Telégrafos	3.000	1.000.000	4.320	1.000.000	4.000	1.000.000	5.000	1.000.000	6.000	1.000.000	6.000	1.000.000	6.000	1.000.000	6.000	1.000.000	6.000	1.000.000	Telégrafos		
	Automóveis	2.400	1.000.000	2.000	1.000.000	2.000	1.000.000	2.000	1.000.000	2.000	1.000.000	2.000	1.000.000	2.000	1.000.000	2.000	1.000.000	2.000	1.000.000	Automóveis		
	Café	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	100.000	1.000.000	Café		
Braganza	Outras mercadorias	6.000.000	41.000.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	12.100.000	Outras mercadorias		
	Total	—	62.024.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	Total		
	Passageiros	13.391	20.000.000	17.481	20.000.000	18.300	20.000.000	18.300	20.000.000	18.300	20.000.000	18.300	20.000.000	18.300	20.000.000	18.300	20.000.000	18.300	20.000.000	Passageiros		
	Economizadoras	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	108.194	20.000.000	Economizadoras		
	Telégrafos	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	3.000	20.000.000	Telégrafos		
	Automóveis	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	1.000	20.000.000	Automóveis		
E. de São Domingos	Café	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	100.000	20.000.000	Café		
	Outras mercadorias	448.218	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	Outras mercadorias		
	Total	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	—	1.000.000.000	Total		
	Passageiros	2	20.000.000	6	20.000.000	12.402	20.000.000	12.402	20.000.000	12.402	20.000.000	12.402	20.000.000	12.402	20.000.000	12.402	20.000.000	12.402	20.000.000	Passageiros		
	Economizadoras	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	10.000	20.000.000	Economizadoras		
	Telégrafos	200	20.000.000	200	20.000.000	200	20.000.000	200	20.000.000	200	20.000.000	200	20.000.000	200	20.000.000	200	20.000.000	200	20.000.000	Telégrafos		
Braganza</																						

1947 MAR 10 AM 1947

1947 MAR 10 AM 1947

Movimento de entrada e saída de dormentes, durante o anno de 1923:

Designação	ENTRADA		SAÍDA	
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
Saldo em 1-1-1923	252.493	794.838\$957	—	—
1.º semestre de 1923	163.429	520.901\$880	205.272	672.756\$567
2.º semestre de 1923	116.950	356.269\$700	141.506	447.624\$226
Saldo para 1924.	.	.	186.094	551.629\$244
Total . . .	532.872	1.672.010\$037	532.872	1.672.010\$037

Movimento de entrada e saída de lenha, durante o anno de 1923:

Designação	ENTRADA		SAÍDA	
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
Saldo em 1-1-1923	281.523	1.514.710\$833	—	—
1.º semestre de 1923	454.038	3.086.504\$814	607.805	3.938.462\$253
2.º semestre de 1923	460.378	3.521.360\$897	446.637	3.357.212\$670
Saldo para 1924.	.	.	91.497	826.901\$121
Total . . .	1.145.939	8.122.576\$044	1.145.939	8.122.576\$044

Movimento de entrada e saída de lubrificantes, durante o anno de 1923:

Designação	ENTRADA		SAÍDA	
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
	Lts.			
Saldo em 1-1-1923	80.489,00	106.269\$354	—	—
1.º semestre de 1923	181.380,00	422.016\$770	172.668,00	380.864\$474
2.º semestre de 1923	150.007,00	317.048\$168	146.525,00	344.802\$267
Saldo para 1924.	.	.	92.683,00	119.667\$551
Total . . .	411.876,00	845.334\$292	411.876,00	845.334\$292

Movimento de entrada e saída de papelaria, durante o anno de 1923:

Designação	ENTRADA	SAHIDA
	Importancia	Importancia
Saldo em 1.º de janeiro de 1923	109:495\$393	
1.º semestre de 1923	295:176\$261	286:522\$146
2.º semestre de 1923	340:939\$911	295:867\$407
Saldo para 1924.		213:222\$012
Total	745:611\$565	745:611\$565

Movimento de entrada e saída de materiaes diversos, durante o anno de 1923:

Designação	ENTRADA	SAHIDA
	Importancia	Importancia
Saldo em 1.º de Janeiro de 1923	3.071:741\$268	
1.º semestre de 1923	5.465:185\$509	5.252:777\$201
2.º semestre de 1923	5.814:439\$586	5.657:227\$324
Saldo para 1924.		3.441:361\$838
Total	14.351:366\$363	14.351:366\$363

Compras effectuadas no Brasil, durante o anno de 1923, conforme discriminação abaixo:

Lenha	6.607:865\$211
Carvão	2:540\$000
Dormentes	877:171\$080
Papelaria e instrumentos de engenharia	636:116\$172
Materiaes diversos	4.546:275\$337
Total Rs.	12.669:967\$800

Compras effectuadas no estrangeiro, durante o anno de 1923:

Carvão	4.072:805\$073
Lubrificantes	739:064\$938
Materiaes diversos	6.733:349\$758
Total Rs.	11.545:219\$769

Resumo:

Compras no Brasil	12.669:967\$800
Compras no Extrangeiro	11.545:219\$769
Total geral Rs.	24.215:187\$569

Fornecimentos feitos a diversas repartições, durante o anno de 1923:

Administração geral	77:440\$660
Trafego	526:978\$378
Locomoção e Tracção	13.644:417\$203
Linha	1.799:385\$221
Linhas telegraphicais	32:005\$521
Navegação fluvial	38:461\$038
Despesas diversas	34:261\$908
Contas de capital	2.469:273\$240
Diversos	2.114:912\$095
Total Rs.	20.737:135\$264

TRAFFEGO

Movimento de passageiros

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

Em 1922 foram conduzidos aos seus destinos 2.482.243 passageiros, quando em 1923 esse numero attingiu a 2.644.151.

Em relação ao anno anterior houve um aumento de 6,52% e em relação ao anno de 1903 de 415,68

ANOS	NUMERO DE PASSAGEIROS			Aumento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Aumento 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	97.819	522.395	619.714	7,10	—	20,86
1906	100.093	580.085	680.178	9,76	—	32,65
1907	110.912	669.885	780.797	14,79	—	52,27
1908	119.248	719.828	839.076	7,38	—	63,63
1909	121.905	728.474	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	284.367	1.007.618	1.241.985	—	10,50	142,21
1916	247.084	1.064.775	1.311.859	5,68	—	155,84
1917	247.429	1.099.603	1.347.032	2,68	—	162,70
1918	284.964	1.201.015	1.485.579	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
1923	563.446	2.080.705	2.644.151	6,52	—	415,68

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 1923, a importancia da ven-

da de passagens attingiu a 8.384:129\$810, ou sejam 11,20% sobre o anno anterior.

ANNOS	IMPORTANCIAS			Augm. relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augm. relativo ao anno de 1908
	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	526.569\$165	971.770\$999	1.497.340\$164	8,07	—	20,75
1907	572.337\$259	1.075.283\$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\$289	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\$930	10,94	—	219,46
1914	1.356.187\$135	2.036.874\$297	3.898.061\$432	—	14,34	173,63
1915	1.293.993\$982	1.855.931\$976	3.149.925\$908	—	7,17	154,02
1916	1.413.282\$536	2.006.229\$189	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	2.272.800\$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	3.051.849\$080	3.821.150\$840	6.872.499\$920	8,44	—	454,23
1922	3.383.764\$580	4.154.042\$150	7.537.806\$730	9,68	—	507,87
1923	3.682.286\$240	4.701.843\$570	8.384.129\$810	11,20	—	576,12

O quadro que em seguida apresentámos discrimina o movimento de passageiros nos diversos meses do anno de 1923:

M E S E S	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL
Janeiro	45.327	155.807	200.634
Fevereiro	41.336	140.167	181.503
Março	43.324	156.072	199.396
Abri	46.240	165.294	211.534
Maio	43.441	158.846	202.287
Junho	48.069	169.337	217.406
Julho	48.208	169.510	217.718
Agosto	46.007	184.508	230.515
Setembro	46.477	187.154	233.631
Outubro	47.728	176.939	224.667
Novembro	51.058	197.434	248.492
Dezembro	56.231	220.187	276.368
Total	563.446	2.080.705	2.644.151

Resultados do tráfego de passageiros, a partir do anno de 1920

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1920	ANNO DE 1921	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1922	Milharia % sobre o anno anterior	ANNO DE 1923	Diferença % sobre o anno anterior	Milharia % sobre o anno de 1918
								55
Receita de passageiros	6.642.839\$030	6.872.499\$020	+	3,44	7.537.806\$730	+	9,68	8.384.129\$810
Número de passageiros.	2.003\$170	2.185\$383	+	9,10	2.482\$243	+	13,58	2.644\$151
Número de passageiros-kilometro.	149.900\$045	156.506\$482	+	4,41	173.425\$647	+	10,81	194.378\$299
Receita média por passageiro.	3\$817	3\$145	-	5,19	3\$037	-	3,43	3\$171
Receita média por passageiro-kilometro.	\$044,8	\$043,9	-	0,90	\$043,5	-	0,91	\$043,1
Percorso médio por passageiro.	74,8	71,6	-	4,28	70,0	-	2,23	73,5

Transportes pagos - Trens de mercadorias

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo do transporte de animaes, café e outras mercadorias, durante o anno de 1923:

MESES	NUMERO DE ANIMAES	SACCAS DE CAFÉ	TOTAL DE MERCADORIAS EM KILOGRAMMAS
Janeiro	54.816	112.586	88.012.502
Fevereiro	51.322	165.404	78.911.963
Março	50.583	106.631	75.839.187
Abril	42.623	48.569	86.635.960
Maio	53.085	17.039	91.619.915
Junho	49.515	17.533	86.874.729
Julho	55.949	84.932	99.869.137
Agosto	61.982	199.616	103.162.613
Setembro	66.408	238.007	97.685.413
Outubro	77.225	198.728	95.084.751
Novembro	70.826	209.515	95.798.929
Dezembro	71.467	183.008	102.847.859
Total.	705.751	1.581.568	1.102.342.956

Entrada de vagões e materiaes em Barra Funda e São Paulo

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo da entrada de vagões e materiaes em Barra Funda e São Paulo, onde o movimento de 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

— 57 —

Mês	Entrada de vagões			Mercadorias recebidas						Mercadorias despachadas						TOTAL	
	B. Funda	S. Paulo	TOTAL	Barra Funda			São Paulo			TOTAL			Barra Funda				
				Mater.	Vários	Mater.	Vários	Mater.	Vários	Mater.	Vários	Mater.	Vários	Mater.	Vários		
Janeiro	3.198	1.140	4.338	22.557	4.559	1.936	20.029	24.493	24.698	2.816	1.483	94.500	10.461	97.315	11.944		
Fevereiro	2.678	989	3.667	19.392	3.431	1.459	16.639	20.851	20.070	3.502	1.245	91.809	9.134	95.311	10.379		
Março	2.774	1.160	3.934	20.045	2.649	892	20.726	20.937	23.375	4.335	1.295	111.909	10.109	116.235	11.404		
Abri	3.228	1.099	4.327	28.095	3.312	2.040	16.089	30.135	19.381	6.308	1.085	37.500	10.255	43.801	11.340		
Maio	3.493	1.062	4.555	25.595	4.590	1.741	14.607	21.340	13.197	2.704	736	159.640	10.743	162.344	11.479		
Junho	3.271	1.005	4.276	24.280	4.637	1.995	12.723	26.276	17.360	2.829	614	210.934	10.596	213.763	11.210		
Julho	3.449	1.075	4.524	22.981	6.558	1.758	13.300	24.739	19.858	4.544	871	150.950	9.793	153.494	10.664		
Agosto	3.646	1.267	4.913	29.184	5.597	2.272	18.927	31.456	24.524	4.954	756	197.900	10.674	202.854	11.430		
Setembro	3.174	1.224	4.398	28.670	4.702	2.561	17.507	31.231	22.209	4.184	840	109.230	10.048	113.414	10.888		
Outubro	3.072	1.134	4.206	27.056	4.346	2.504	17.953	29.560	22.299	4.185	631	261.470	11.241	265.656	11.872		
Novembro	3.253	1.116	4.369	25.193	2.695	2.168	16.976	27.361	19.374	3.268	541	231.010	10.651	234.278	11.192		
Dezembro	3.259	1.147	4.406	27.337	2.529	2.384	19.240	29.721	21.769	3.878	703	378.536	12.557	382.414	13.260		
Total	38.496	13.418	51.915	300.388	49.605	23.710	204.409	324.039	284.014	47.499	10.800	1.965.379	126.262	2.012.878	137.062		

Resultados do tráfego de animais em trens de passageiros, a partir do anno de 1920

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1920		ANNO DE 1921		Mudança % sobre o anno anterior	ANNO DE 1922	Mudança % sobre o anno anterior	ANNO DE 1923	Mudança % sobre o anno anterior	Mudança % sobre o anno de 1913
	RECEITA	EXPENDITURAS	RECEITA	EXPENDITURAS						
Receita de animais . . .	120.634\$990	112.956\$840	— 6,36	157.754\$840	+ 39,66	145.868\$290	— 7,85	+ 81,86		
Número de animais . . .	15.959	12.325	— 22,77	18.218	+ 47,81	18.155	— 0,35	— 11,53		
Toneladas de animais . . .	2.347.404	1.908.549	— 18,70	2.748.177	+ 43,99	2.763.956	+ 0,57	+ 37,10		
" kil. de animais . . .	3.377.300	2.534.109	— 24,97	4.052.400	+ 59,91	3.601.200	— 11,13	— 29,80		
" kil. de animais . . .	601.658	481.171	— 20,03	716.466	+ 48,90	659.740	— 7,92	+ 30,90		
Receita média p/ animal	7\$559	9\$165	+ 21,25	8\$659	+ 5,52	8\$007	— 7,53	+ 105,57		
" animal										
kilometro	\$051,4	\$059,2	+ 15,18	\$057,4	— 3,04	3052,6	— 8,36	+ 32,83		
Receita média por tc-										
tonelada animal	35\$717	44\$575	+ 24,80	38\$929	— 12,67	40\$367	+ 3,69	+ 159,08		
Receita média por tc-										
tonelada de animal kil.	\$200,5	\$284,8	+ 17,11	\$220,2	— 6,22	\$220,3	+ 0,05	+ 38,90		
Percorso médio p. anima-	147,1	154,9	+ 5,30	176,8	+ 14,14	152,2	— 13,91	+ 54,99		

Resultados do tráfego de animais em trens de cargas, a partir do ano de 1920

— 59 —

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1920	ANNO DE 1921	Diferença % sobre o ano anterior	ANNO DE 1922	Diferença % sobre o ano anterior	ANNO DE 1923	Diferença % sobre o ano anterior	Diferença % entre o ano de 1923 e o ano de 1918	
								Diferença % entre o ano de 1923 e o ano de 1918	Diferença % entre o ano de 1923 e o ano de 1918
Receita de animais	1.623.665\$780	1.552.373\$330	— 4,39	1.903.563\$850	+ 22,62	2.982.075\$590	+ 56,36	+ 108,29	+ 52,94
Numeros de animais	435\$028	344\$723	— 20,76	470\$410	+ 36,46	705\$750	+ 50,03	+ 50,03	+ 50,03
" " kilom.	83.829\$251	77.860\$039	— 7,12	101.243\$716	+ 30,08	157.680\$413	+ 55,76	+ 77,46	+ 77,46
Toneladas de animais	83.644\$890	60.982\$6300	— 27,09	81.168\$700	+ 33,10	119.416\$510	+ 47,12	+ 27,08	+ 27,08
" " kilom. de animais	11.673\$8636	10.339\$6507	— 11,43	13.793\$6655	+ 33,45	23.108\$596	+ 67,48	+ 74,55	+ 74,55
Receita média por animal	38732	4\$503	+ 20,66	4\$047	— 10,13	4\$225	+ 4,40	+ 36,16	+ 36,16
" " animal									
" " kilometro	\$019,4	\$019,9	+ 2,58	\$018,8	— 5,53	\$018,9	+ 0,50	+ 17,39	+ 17,39
Receita média por tonelada de animal	19\$411	25\$456	+ 31,14	23\$452	— 7,87	24\$072	+ 6,48	+ 63,90	+ 63,90
Receita média por kilometro animal	\$159,1	\$150,1	+ 7,91	\$138,0	— 8,06	\$129,0	— 6,52	+ 19,33	+ 19,33
Percorso médio por animal	192,7	225,9	+ 17,23	215,2	— 4,74	223,4	+ 3,81	+ 127,49	+ 127,49

Resultados do tráfego de encomendas e bagagens, a partir do anno de 1920

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1920	ANNO DE 1921	Média % sobre o anno anterior	ANNO DE 1922	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1923	Diferença % sobre o anno anterior
Receita de encomendas e bagagens . . .	1.995.2823470	1.917.681.000	—	2.163.315.8460	+ 12,81	2.677.533.630	+ 23,77 + 111,48
Toneladas de bagagens e encomendas . . .	21.482,111	21.947,787	+ 2,17	24.963,432	+ 13,74	27.263,687	+ 9,21 + 49,62
Toneladas kil. de encomendas e bagagens . . .	3.208,155	3.100,880	— 3,34	3.639,345	+ 17,36	4.119,513	+ 13,22 + 63,84
Receita média por tonelada de enc. e bag.	92\$881	87\$375	— 5,93	86\$659	— 0,82	98\$209	+ 13,33 + 41,34
Receita média por tonelada kilometro de encomendas e bag.	\$653,2	\$618,4	— 2,34	\$594,4	— 3,88	\$650,0	+ 9,35 + 29,10
Percorso médio por tonelada de enc. e bag.	149,3	141,3	— 5,36	145,8	+ 3,18	151,1	+ 3,64 + 9,49

Resultados do tráfego de mercadorias, a partir do anno de 1920

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1920	ANNO DE 1921	Diferença % sobre o ano anterior	ANNO DE 1922	Diferença % sobre o ano anterior	ANNO DE 1923	Diferença % sobre o ano anterior	Diferença % sobre o ano de 1918
Café								
Renda	3.606.140\$190	5.032.843\$170	+ 39,56	3.920.607\$470	- 22,10	5.207.681\$900	+ 32,83	+ 54,58
Toneladas	67.033,625	77.126,694	+ 15,06	70.868,969	- 8,11	94.894,105	+ 33,90	+ 29,59
Toneladas-kilometro	19.245,496	23.461,068	+ 21,90	20.987,583	- 10,54	28.592,399	+ 36,23	+ 24,75
Numero de saccas	1.117.228	1.285.445	+ 15,06	1.181.149	- 8,11	1.581.568	+ 33,90	+ 29,59
Renda média por tonelada	53\$796	65\$354	+ 21,48	55\$322	- 15,35	48\$079	- 13,09	+ 45,51
Renda média por ton.-kilom.	\$187,4	\$214,5	+ 14,46	\$186,8	- 12,91	\$182,1	- 2,52	+ 23,88
Renda média por sacca	3\$228	3\$915	+ 21,28	3\$319	- 15,22	3\$293	- 0,78	+ 19,31
Percorso médio por tonelada	287,1	304,2	+ 5,96	296,1	- 2,66	301,3	+ 1,76	+ 47,19
Outras mercadorias								
Renda	15.636.373\$680	18.147.870\$925	+ 16,06	17.290.207\$928	- 4,73	18.474.234\$002	+ 6,85	+ 80,44
Toneladas	932.056,832	915.973,623	- 1,73	923.969,885	+ 0,87	1.007.448,851	+ 9,03	+ 38,46
Toneladas-kilometro	200.749,264	216.746,336	+ 7,97	228.147,726	+ 5,26	241.748,062	+ 5,96	+ 62,34
Renda média por tonelada	16\$776	19\$813	+ 18,10	18\$703	- 5,55	18\$338	- 1,95	+ 30,32
Renda média por ton.-kilom.	\$077,9	\$083,7	+ 7,45	\$075,8	- 9,44	\$076,4	+ 0,79	+ 11,05
Percorso médio	215,4	236,7	+ 9,89	246,9	+ 4,31	240,0	- 2,79	+ 17,65
Mercadorias em geral (Inclusive café)								
Renda	19.242.513\$870	23.180.714\$095	+ 20,47	21.210.815\$398	- 8,50	23.681.915\$902	+ 11,65	+ 74,04
Toneladas	999.090,457	993.100,317	- 0,60	994.838,854	+ 0,18	1.102.342,956	+ 10,81	+ 37,64
Toneladas-kilometro	219.994,760	240.207,404	+ 9,19	249.135,309	+ 3,72	270.340,461	+ 8,51	+ 57,32
Renda média por tonelada	19\$260	23\$341	+ 21,19	21\$321	- 8,65	21\$483	+ 0,76	+ 26,44
Renda média por ton.-kilom.	\$087,5	\$096,5	+ 10,29	\$085,1	- 11,81	\$087,6	+ 2,94	+ 10,61
Percorso médio	220,2	241,9	+ 9,85	250,4	+ 3,51	245,2	- 2,08	+ 14,17

**Movimento de encomendas, animais, café e diversas mercadorias,
a partir do anno de 1907**

No anno de 1923 o total transportado foi superior ao anno de 1922, comó se verifica do
seguinte quadro:

Anos	Encomendas	Animais	Café	Outras mercadorias	TOTAL	Augm. relativo ao anno anterior	Diminuição relativa no anno anterior	Augm. relativo ao anno de 1907	
								—	—
1907	T	T	T	T	440.432	—	1.71 %	—	—
	7.032	21.242	107.635	304.523	432.900	9.37 %	—	7.50 %	—
1908	7.135	25.839	82.547	317.379	473.477	3.63 %	—	11.41 %	—
1909	7.307	25.884	112.132	328.154	490.681	4.76 %	—	26.74 %	—
1910	8.365	30.916	80.547	370.863	558.204	13.76 %	—	46.66 %	—
1911	10.423	47.094	70.911	429.776	645.933	15.72 %	—	55.98 %	—
1912	13.144	51.514	67.708	513.567	686.981	6.35 %	—	41.07 %	—
1913	14.116	16.557	92.710	563.606	621.311	—	9.56 %	54.65 %	—
1914	13.423	25.977	77.171	504.740	681.119	9.63 %	—	77.43 %	—
1915	13.693	44.058	109.141	514.217	781.460	14.73 %	—	105.50 %	—
1916	14.247	62.672	103.339	601.202	905.086	10.82 %	—	108.47 %	—
1917	15.975	84.427	89.998	714.686	918.188	1.45 %	—	129.06 %	—
1918	18.222	99.101	73.228	727.637	1.008.861	9.88 %	—	151.47 %	—
1919	21.973	104.735	39.193	342.960	1.107.594	9.78 %	—	144.88 %	—
1920	21.482	87.022	67.034	932.056	1.078.562	—	—	150.96 %	—
1921	21.948	69.516	77.127	915.973	1.105.122	2.43 %	—	184.41 %	—
1922	24.963	85.320	70.869	923.970	1.252.624	13.35 %	—	—	—
1923	27.264	123.017	94.994	1.007.449	—	—	—	—	—

Renda das principaes mercadorias

O quadro abaixo demonstra a comparação da renda das principaes mercadorias transportadas por esta Estrada, nos annos de 1922 e 1923, destacando as que accusaram aumento e as que tiveram diminuição:

DESIGNAÇÃO	Especies que accusaram aumento		AUGMENTO
	ANNO DE 1922	ANNO DE 1923	
Algodão em rama	595:607\$630	627:896\$330	32:288\$700
Algodão em caroços	131:584\$900	173:269\$700	41:684\$800
Arroz	374:570\$640	475:570\$760	101:000\$120
Bebidas	1.148:632\$640	1.342:794\$060	194:161\$420
Café	3.920:607\$470	5.207:681\$900	1.287:074\$430
Cal-cimento	287:409\$500	290:000\$900	52:591\$400
Couros	81:185\$200	86:640\$500	5:455\$200
Feijão	197:072\$200	258:178\$400	61:106\$200
Farinhas	462:818\$960	556:372\$760	93:553\$800
Fumo	66:818\$150	70:451\$870	3:688\$720
Fructas	18:402\$400	40:792\$600	22:389\$200
Kerozene e gazolina	418:001\$800	607:159\$300	189:157\$500
Lenha	100:074\$700	121:370\$800	21:296\$100
Milho	908:280\$240	1.296:146\$600	387:866\$360
Sal	402:168\$120	485:522\$760	83:354\$640
DESIGNAÇÃO	Especies que accusaram decrescimo		DECRESCIMO
	ANNO DE 1922	ANNO DE 1923	
Assucar	2.006:765\$450	1.850:105\$580	156:659\$870
Caroços de algodão	173:261\$110	157:555\$100	15:706\$010
Madeiras	4.459:664\$628	4.124:159\$652	335:404\$976
Outros cereaes	163:715\$010	146:572\$200	17:142\$810
Tecidos do Paiz	672:183\$450	635:867\$700	36:315\$750

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	108.389	274.950	13.486:707\$930
1917.	714.686	89.998	339.144	14.649:563\$280
1918.	727.636	73.227	461.463	16.039:117\$787
1919.	842.960	39.193	586.330	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.	928.970	70.869	470.400	28.114:378\$248
1923.	1.007.449	94.894	705.751	26.350:991\$462

Movimento do café

Apresentamos adiante uma variedade de quadros dando minuciosas informações sobre o transporte do café durante o anno de 1923, cuja renda foi superior em 35 % á do anterior, representando uma parcella saliente em nossa receita bruta.

Durante o anno de 1923, foram transportadas por esta Estrada 1.581.568 saccas de café, contra 1.181.149 no anno anterior.

A quantidade entregue a seus destinos foi a seguinte:

Café baldeado para a São Paulo Railway, em São Paulo	992.004 saccas
Café baldeado para a São Paulo Railway, em Jundiah	39.150 "
Café entregue em São Paulo	133.929 "
Café a outros destinos, de diversos pontos, e redespachado	416.485 "
Total	1.581.568 "

Esse café procedia dos seguintes pontos:

Da Secção Sorocabana	1.089.358	saccas
Da Secção Ituana	39.150	"
Da Secção Fluvial	86.575	"
 Café redespachado	 Somma	 1.165.083
		— 416.485
Total	1.581.568	

Movimento geral do café

Discriminação	Saccas
Baldeado para a S. P. R. em São Paulo.	992.004
Baldeado para a S. P. R. em Jundiahys	39.150
Entregue em São Paulo.	133.929
Café a outros destinos, de diversos pontos e redespachado.	416.485
Total	1.581.568

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

ZONAS	Saccas
Da Secção Sorocabana	1.455.843
Da Secção Ituana	39.150
Da Secção Fluvial	86.575
Total	1.165.083

Em relação ao total de mercadorias transportadas pela Sorocabana, durante o anno de 1923, o café concorreu com uma por-

centagem de 8,61% quanto á tonelagem, e de 21,99% quanto á renda, conforme demonstra o quadro seguinte.

A renda proveniente do transporte de café attingiu a rs. 5.207.681\$900 contra 3.920.607\$470 no anno anterior.

Transporte do café, em relação ao transporte geral de mercadorias

Annos	Total transportado	Café	%	Renda total	Renda proveniente 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	10.813.867\$880	5.342.281\$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	32,88
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\$8420	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	67.034	6,60	19.242.518\$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
1923	1.102.343	94.894	8,61	23.681.915\$902	5.207.681\$900	21,99

O quadro que adeante apresentamos demonstra a relação existente entre a safra do café da Sorocabana e as entradas desse producto no porto de Santos, sendo que em 1923, 13,07 % de sua safra procuraram aquella localidade:

Anos	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	1.199.415	7.875.177	15,22 %
1904	1.229.004	866.148	7.150.832	12,11 ,
1905	1.155.117	770.199	7.028.054	11,95 ,
1906	1.875.875	1.285.445	10.960.901	11,72 ,
1907	1.793.914	1.277.383	11.316.981	10,28 ,
1908	1.875.775	1.025.338	9.249.859	11,08 ,
1909	1.868.873	1.395.821	12.444.699	11,21 ,
1910	1.342.446	881.829	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	1.729.326	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	13,73 ,
1919	653.221	465.030	5.528.208	11,32 ,
1920	1.117.228	813.188	7.535.181	14,79 ,
1921	1.285.445	916.535	8.687.542	14,80 ,
1922	1.181.149	820.180	7.551.191	15,64 ,
1923	1.581.568	1.031.154	7.885.092	13,07 ,

Quadro comparativo do movimento de café com destino a Santos e S. Paulo de 1903 a 1923.

Anos	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	65.272	64.365	119.609	95.662	99.474
Março	142.349	50.431	79.045	70.295	131.512	94.140	56.907
Abril	148.128	36.066	38.282	67.150	170.631	60.816	19.542
Maio	135.879	25.764	36.401	55.473	170.472	55.686	21.150
Junho	74.444	38.297	24.401	25.615	95.347	35.949	27.449
Julho	56.817	45.721	26.985	36.652	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	94.899	285.900
Outubro	133.962	196.293	188.005	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	1.349.286	1.142.088	1.106.556	1.743.115	1.689.825	1.257.693	1.716.171

Quando se iniciou o movimento objetivo de cada um.

Meses	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Janeiro	78.464	78.584	117.483	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
Abri	42.721	25.089	91.469	28.988	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	38.666	12.795	20.398
Julho	36.948	16.994	41.760	48.761	37.515	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	191.463	238.253	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	1.070.289	1.002.170	1.405.678	1.195.972	1.613.298	1.549.115

Meses	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Janeiro	141.250	190.570	60.525	38.134	120.121	81.235	109.916
Fevereiro	108.241	181.285	47.046	27.697	67.235	68.503	96.890
Março	71.367	149.591	81.741	28.322	101.354	69.275	164.418
Abri	52.767	117.030	55.782	12.841	113.392	63.861	97.747
Maio	41.918	87.277	52.646	8.080	87.636	97.835	22.183
Junho	16.933	53.995	80.833	9.816	61.138	14.213	10.262
Julho	27.405	55.472	14.607	28.831	76.717	11.956	24.499
Agosto	111.304	34.096	37.783	116.997	88.486	95.114	117.409
Setembro	161.834	41.837	45.537	158.092	102.703	109.491	130.546
Outubro	191.920	86.171	53.159	165.912	93.168	101.682	144.165
Novembro	174.917	70.148	50.086	193.109	79.900	107.123	117.112
Dezembro	184.090	99.650	38.439	178.726	87.715	106.253	129.986
Total	1.283.946	1.167.122	568.134	966.557	1.079.565	926.041	1.165.088

Quadro demonstrativo do movimento geral de café, nos annos de 1903 a 1923

ANNOS	Descarregado em São Paulo	ENCAMINHADO A SANTOS			Café redes- pachado e de outros destinos	Total geral
		Por São Paulo	Por Jundiahy	Total		
1903	144.871	1.124.214	74.201	1.199.415	18.681	1.361.967
1904	275.890	814.118	52.030	866.148	86.966	1.229.004
1905	336.357	712.050	58.149	770.199	48.561	1.155.117
1906	457.670	1.211.342	74.103	1.285.445	132.760	1.875.875
1907	412.444	1.148.739	128.644	1.277.388	104.089	1.793.914
1908	232.355	959.964	65.374	1.025.338	118.082	1.375.775
1909	320.350	1.326.132	69.689	1.395.821	152.702	1.868.873
1910	247.958	821.592	59.737	881.329	213.159	1.342.446
1911	193.821	827.440	48.978	876.418	111.616	1.181.856
1912	155.623	802.842	44.005	846.847	126.000	1.128.470
1913	101.799	1.226.847	77.032	1.303.879	139.481	1.545.159
1914	118.275	1.052.399	25.298	1.077.697	90.213	1.286.185
1915	212.341	1.391.604	9.348	1.400.932	205.724	1.819.017
1916	253.879	1.282.015	13.221	1.295.236	173.211	1.722.326
1917	197.104	1.081.859	4.983	1.086.842	216.021	1.499.967
1918	160.086	986.288	20.748	1.007.036	53.345	1.220.467
1919	103.104	439.602	25.428	465.030	85.087	653.221
1920	153.369	770.668	42.520	813.188	150.671	1.117.228
1921	163.030	891.100	25.435	916.535	205.880	1.285.445
1922	105.861	801.871	18.309	820.180	255.108	1.181.149
1923	133.929	992.004	39.150	1.031.154	416.485	1.581.568

Quadro comparativo do café com destino a Santos e São Paulo, por semestre, nos annos de 1903 a 1923

Annos	1.º Semestre	2.º Semestre	Total de sacas
1903	693.109	650.177	1.343.286
1904	266.596	875.442	1.142.088
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	840.428	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	328.578	239.561	568.134
1920	124.890	841.667	966.557
1921	540.876	538.689	1.079.565
1922	394.492	531.549	926.041
1923	501.366	653.717	1.155.083

Baldeação da Sorocabana para a São Paulo Railway

Especies	São Paulo		Barra Funda		Jundiahy	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Café . . .	992.004	55.320.240	—	—	39.150	2.349.000
Varios . . .	111.021	8.199.823	15.665	588.814	2.069.740	53.082.500
Materiaes . . .	—	—	88.716	78.281.563	1.208	25.174.810
Animaes . . .	—	—	36.141	—	—	—
Assucar . . .	—	—	—	—	133.144	7.956.640
Encommendas . . .	—	—	—	—	88.569	5.520.830
Total . . .	1.083.025	63.520.063	140.522	78.819.877	2.331.811	94.088.780

Baldeação da São Paulo Railway para a Sorocabana

Especies	São Paulo		Barra Funda		Jundiahy.	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Varios . . .	416.318	20.310.415	35.201	786.582	6.835.110	94.825.400
Materiaes . . .	—	—	68.641	17.179.026	475	842.500
Animaes . . .	—	—	16.614	—	—	—
Assucar . . .	—	—	—	—	28.031	1.681.860
Encommendas . . .	—	—	—	—	249.724	9.907.580
Total . . .	416.318	20.310.415	120.456	17.965.608	7.113.340	107.257.340

Baldeação da Sorocabana para a Paulista

Especies	Jundiahy		Agudos	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Varios . . .	260.950	3.574.010	1.703	72.097
Materiaes . . .	415	5.066.500	—	—
Encommendas . . .	9.283	95.733	1.088	20.452
Total . . .	270.648	8.736.243	2.791	92.549

Baldeação da Paulista para a Sorocabana

Especies	Jundiahy		Agudos	
	Volumes	Kilogrammas	Volumes	Kilogrammas
Varios . . .	507.671	11.296.270	3.657	81.431
Materiaes . . .	29	402.100	—	—
Encommendas . . .	7.993	99.963	1.000	20.790
Total . . .	515.693	11.798.333	4.657	102.221

Custo da baldeação

Pontos	Despesa total	Custo por	
		Tonelada	Volume
São Paulo	44.985\$360	\$536	\$031
Barra Funda	27.063\$490	\$279	\$102
Jundiahy	26.573\$100	\$119	\$002
Agudos.	960\$000	4\$948	\$128

Número e percurso de trens em 1923

Damos abaixo um quadro demonstrativo do numero e percurso de trens, durante o anno de 1923.

Circularam durante aquelle anno 69.901 trens, fazendo um percurso total de 6.093.086 kilometros, ou seja uma média diaria de 87,1 trens, com um percurso de 6.693,2 kilometros.

Designação	Quanti-dade	Percurso total	Percurso médio	
			Por trem	Por dia
Trens de passageiros	14.801	2.474.220	173,0	6.778,7
Trens especiaes de passageiros	352	26.554	75,5	72,7
Trens mixtos	14.270	388.656	26,8	1.051,1
Trens de mercadorias	29.600	2.403.335	81,1	6.584,5
Trens de animais	1.196	94.720	79,1	259,5
Trens em C/ Capital da Estrada	1.084	73.936	71,5	202,6
Total retribuido.	60.753	5.456.421	89,8	14.949,1
Trens em serviço da Estrada.	6.671	483.023	72,4	1.323,4
Trens em serviço da Linha	2.477	153.642	62,0	420,9
Total não remunerado.	9.148	636.665	69,5	1.744,3
Total geral.	69.901	6.093.086	87,1	16.693,4

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

DESIGNAÇÃO	1918		1919		1920	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros	12.851	1.671.400	13.258	1.785.643	15.040	2.271.109
Especiaes de passageiros	122	11.120	69	5.315	166	15.306
Trens mixtos	12.145	467.206	12.268	435.685	13.540	375.981
Trens de mercadorias	25.529	1.949.278	29.129	2.267.267	27.195	2.250.621
Trens de animaes	1.031	71.347	865	57.865	814	50.253
Em serviço da Estrada	6.343	227.611	6.685	315.134	6.924	356.206
Lastro e serviço	3.170	121.204	2.459	113.587	2.390	136.310
Trens em Conta de Capital da Estrada						
Total	61.191	4.519.166	64.722	4.980.496	66.069	5.455.786

DESIGNAÇÃO	1921		1922		1923	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
Trens de passageiros	15.518	2.349.684	15.390	2.608.146	14.301	2.474.220
Especiaes de passageiros	149	10.420	362	33.783	352	26.554
Trens mixtos	15.087	396.226	15.740	416.271	14.270	383.656
Trens de mercadorias	30.314	2.405.078	29.605	2.524.746	29.600	2.403.335
Trens de animaes	676	39.783	918	40.129	1.196	94.720
Trens em conta de Capital da Estrada			213	19.744	1.034	73.936
Trens serviço da Estrada	6.317	419.068	5.500	442.865	6.671	483.023
" " " Linha	3.085	191.100	3.645	245.006	2.477	152.642
Total	71.096	5.811.429	72.373	6.350.690	69.901	6.093.086

Percorso de carros e vagões. — Com a intensificação dos transportes no anno de 1923, foi movimentado maior numero de vagões e de carros de passageiros, cujo percorso total attingiu a 57.164.097 kilometros, contra 51.987.051 kilometros no anno anterior.

O percorso desses veículos consta do resumo seguinte:

Carros de passageiros		15.808.346
Brakes de bagagens		
Vagões de mercadorias	Carregados	23.634.846
Vagões de animaes		
Vagões de mercadorias	Vazios	10.657.464
Vagões de animaes		
Vagões e carros em serviço		6.405.452
Vagões em serviço da Linha (conservação)		662.989
Total		57.164.097

O quadro abaixo indica o percurso total dos veículos nos últimos annos, para comparação do seu movimento.

Designação	1918	1919	1920
Carros de passageiros	9.843.786	10.876.911	12.405.907
Brakes de bagagens			
Vagões de animaes	16.143.169	18.785.527	20.190.180
Vagões de mercadorias, carregados			
Vagões de animaes	7.437.131	8.638.699	8.481.407
Vagões de mercadorias, vazios	3.728.928	10.833.212	5.154.363
Vagões e carros em serviço			
Total	37.147.964	43.134.849	46.291.857
Designação	1921	1922	1923
Carros de passageiros	12.895.220.	14.533.358	15.803.346
Brakes de bagagens			
Vagões de animaes	20.194.771	21.136.708	23.634.846
Vagões de mercadorias, carregados			
Vagões de animaes	8.751.749	9.382.036	10.657.464
Vagões de mercadorias, vazios	5.960.933	6.934.949	6.405.452
Vagões e carros em serviço			
Vagões em serviço da linha, construção	—	—	662.989
Total	47.802.673	51.987.051	57.164.097

Trens de passageiros — Durante o anno de 1923 circularam com regularidade os trens de passageiros, diurnos e nocturnos.

Nos trens diurnos, embarcaram em São Paulo, durante o anno, 70.066 passageiros de 1.^a classe e 152.617 de 2.^a classe, perfazendo um total de 222.683 passageiros.

Desembarcaram em São Paulo 64.386 passageiros de 1.^a classe e 148.379 de 2.^a classe, em um total de 212.765 passageiros.

O movimento dos trens nocturnos foi o seguinte: embarcaram em São Paulo 35.980 passageiros de 1.^a classe, 50.860 passageiros de 2.^a classe, sendo ocupados 6.913 leitos.

Procedentes do interior, desembarcaram em São Paulo 41.500 passageiros de 1.^a classe, 56.964 passageiros de 2.^a classe, sendo ocupados 6.060 leitos.

Venda de leitos — O quadro seguinte apresenta o movimento da venda de leitos na estação de São Paulo, incluindo os procedentes do interior, desembarcados em São Paulo, durante os annos de 1914 a 1923.

ANNOs	Quantidade
1914	6.532
1915	8.264
1916	9.642
1917	11.251
1918	10.331
1919	12.531
1920	14.152
1921	12.981
1922	13.952
1923	12.973

Movimento de passageiros — São Paulo

— 74 —

Intercambio do material rodante. — Damos abaixo o resumo das taxas de aluguel de material rodante recebidas pela Estrada de Ferro Sorocabana das Companhias Rêde de Viação, Paraná-Santa Catharina, São Paulo Railway, Noroeste, Araraquara, Mogiana, etc., e pagas pela mesma, correspondentes ao aluguel de material rodante.

Companhias	Recebidas pela Sorocabana	Pagas pela Sorocabana
Rêde de Viação, Paraná-Santa Catharina	75:585\$000	716:791\$666
São Paulo Railway	6:171\$640	
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	11:760\$000	30:685\$000
Estrada de Ferro Araraquara	85:476\$760	—
Companhia Mogiana	13:525\$840	462\$520
Diversas	3:700\$000	—
Saldo a favor de diversas	563:613\$226	—
Total	754:110\$826	754:110\$826

Resultados de telegrammas, a partir do anno de 1920

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1920	ANNO DE 1921	Diferença % sobre o ano ante- rior	ANNO DE 1922	Diferença % sobre o ano an- terior	ANNO DE 1923	Diferença % sobre o ano an- terior	Diferença % sobre o ano de 1918
Receita de telegrammas	225.028.466,0	261.061.985	+	16,01	296.728.558	+	13,66	330.768.970
Num. de telegrammas	305.669	360.766	+	18,03	410.068	+	13,67	434.273
" palavras "	4.158.898	4.950.143	+	19,04	5.692.928	+	15,01	6.242.432
Receita média por te- legramma	\$736	\$724	-	1,63	\$724	-		\$762
Receita média por pa- lavra	\$64	\$653	-	1,85	\$652	-	1,89	\$653

Secção fluvial — Em 12 de fevereiro de 1923 foi reaberta a navegação do rio Piracicaba, que se achava interrompida desde 15 de junho de 1922.

Em 15 de junho de 1923 foi novamente suspensa, devido a terem baixado as águas.

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

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

Esse vapores effectuaram uma kilometragem total de 13.797 kilometros, contra 11.717 no anno anterior, tendo as lanchas carregadas percorrido 25.299 kilometros e as vazias 8.269.

Existencia do material fluctuante

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

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
1923 . . .	13.797

Movimento dos vapores e lanchas

Meses	SOUZA QUEREOZ			VISCONDE DE ITÁ			PIRACICABA			TOTAL		
	Kil.	C.	V.	Kil.	C.	V.	Kil.	C.	V.	Kil.	C.	V.
Janeiro	852	—	—	59	1.817	679	—	—	—	911	1.817	679
Fevereiro	904	—	—	54	—	—	136	1.147	563	994	1.147	563
Março	1.084	1.387	710	—	—	—	—	—	—	1.084	1.337	710
Abri	1.026	1.367	627	—	—	—	—	—	—	1.026	1.567	627
Mai	1.062	1.362	881	—	—	—	—	—	—	1.062	1.852	381
Junho	1.098	1.871	238	—	—	—	—	—	—	1.098	1.871	238
Julho	1.108	2.192	493	—	—	—	—	—	—	1.108	2.192	493
Agosto	1.176	2.579	745	—	—	—	—	—	—	1.176	2.579	745
Setembro	925	1.328	734	486	814	162	54	108	1465	2.196	1.004	684
Outubro	535	1.364	342	414	934	234	288	296	208	1.238	2.594	690
Novembro	414	857	214	540	1.908	216	—	—	—	954	2.766	490
Dezembro	841	1.636	743	840	1.746	922	—	—	—	1.681	3.382	1.665
Total	10.926	16.583	5.187	2.393	7.219	2.213	478	1.497	869	13.797	25.299	8.269

Despendeu a Estrada com o custeio da Secção Fluvial, durante o anno de 1923, a importancia de 155.113\$332, havendo em relaçao ao anno anterior uma diferença para mais de 47.355\$550.

A despesa da Secção Fluvial durante o anno de 1923 é assim especificada:

Vencimentos do inspector e do pessoal dos portos	47.180\$400
Vencimentos da tripulação dos vapores e lanchas	38.552\$600
Reparações do material (Vencimentos)	36.337\$892
Reparações do material (Materiais empregados)	13.674\$376
Lubrificantes e estopa	1.610\$707
Combustivel	15.794\$068
Papelaria e objectos de escritorio	-585\$881
Outras despesas	1.378\$008
Total	155.113\$332

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

ANNO	Tripulação	Combustivel	Lubrificantes, materiaes, etc.	Pessoal dos portos	Diversos	TOTAL
1907..	44:068\$500	7:125\$000	7:198\$568	—	—	58:399\$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	—	3:381\$100	—	—	33:967\$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	23:161\$900	—	81:458\$591
1915..	31:548\$400	9:269\$644	3:358\$037	17:535\$350	—	61:711\$431
1916..	32:372\$900	10:129\$996	6:451\$654	17:666\$800	—	66:621\$350
1917..	33:532\$900	11:492\$268	2:583\$115	16:695\$600	—	64:303\$888
1918..	35:020\$300	9:507\$284	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	4:958\$202	33:568\$800	56:730\$497	137:680\$364
1921..	40:377\$900	14:229\$611	1:240\$925	38:034\$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
1923..	38:552\$000	15:794\$068	1:610\$707	47:180\$400	51:976\$157	155:113\$332

Especificação da despesa da Fluvial

Especificação	Pessoal	Material	Diversos	Total
Vencimentos do Inspector e pessoal dos portos	47:180\$400	—	—	47:180\$400
Vencimentos da tripulação	38:552\$000	—	—	38:552\$000
Reparações do material	35:399\$800	13:674\$376	938\$092	50:012\$268
Lubrificantes e estopa	—	1:610\$707	—	1:610\$707
Combustiveis	—	15:794\$068	—	15:794\$068
Papelaria	—	585\$881	—	585\$881
Diversos	606\$000	304\$348	467\$660	1:378\$008
Total	121:738\$200	31:969\$380	1:405\$752	155:113\$332

Novas estações. — Durante o anno de 1923, foram abertos ao tráfego tres postos telegraphicos, cujas designações e posições kilometricas constam do quadro adeante.

O posto "Fortuna", aberto em 10 de março de 1923, recebeu aquella denominação em data de 21 de agosto do mesmo anno.

Em data de 20 de setembro, foi elevado á categoria de "estação" o posto telegraphicico "Carapicuhyba", situado no kil. 23 do tronco.

Postos abertos ao trafego, durante o anno de 1923:

Designação	Data da abertura	KILOMETRO	Linha
Fortuna	10 - 3 - 1923	502	Tibagy
Kilometro 391	24 - 9 - 1923	391	Itararé
Kilometro 523	10 - 10 - 1923	523	Tibagy

Pessoal do Trafego — Em 31 de dezembro de 1923, possuia o Trafego 2.714 empregados, sendo:

Administração	56
Estações	2.001
Movimento	623
Fluvial	34
Total	2.714

Em relação ao anno anterior, nota-se pequeno aumento em virtude do desenvolvimento sempre crescente do trafego, obrigando ao aumento de estações, tendo concorrido tambem para esse aumento o facto de haver passado para o departamento do Trafego o pessoal do serviço de lenha, que se achava a cargo da Locomoção.

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

Despendeu o Trafego com esse pessoal a importancia de \$319.486\$504.

Discriminação do pessoal do Trafego

Especificação	Administração	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
" " 1923	56	2.001	623	34	2.714

Despesas geraes do Trafego.—A despesa geral do Trafego, durante o anno de 1923, importou em 5.997:499\$038, como adeante se acha especificado:

Salarios	5.415:856\$529
Materiaes	258:032\$361
Diversos	323:610\$148
Total	5.997:499\$038

Essa despesa é assim discriminada:

	Especificação	Pessoal	Materiaes	Diversos	TOTAL
Adminis- tração	Administração	253:997\$850	1:452\$488	808\$671	261:259\$004
	Publicações	—	—	3:732\$400	3:732\$400
	Papelaria - Adminis- tração	—	24:309\$939	—	24:309\$939
Estações	Agentes de estações	631:913\$300	—	300\$000	632:213\$300
	Telegraphistas	463:539\$000	—	—	463:539\$000
	Empregados de es- criptorio	1.192:102\$600	—	8:182\$600	1.200:285\$200
	Manobradores e g. chaves	319:435\$700	—	—	319:435\$700
	Trabalhadores	960:407\$750	—	125:509\$250	1.085:917\$000
	Baldeação em tra- fego mutuo	108:721\$800	13:518\$325	38:697\$440	160:937\$665
	Papelaria-Estações	266:339\$504	(Indire) 2\$000	—	266:337\$504
	Materiaes-Estações	16:387\$225	154:495\$563	88:310\$140	259:392\$928
	Impressão de bilhetes	8:814\$800	22:290\$895	120\$000	31:225\$195
	Chefes de trem	421:974\$400	—	1\$500	421:975\$900
Movimento	Bagageiros e cama- reiros	132:915\$700	—	3\$000	132:918\$700
	Guarda-freios	606:053\$200	—	—	606:053\$200
	Limpadores de carros para os trens	27:682\$500	—	—	27:682\$500
	Materiaes para os trens	76\$200	25:072\$038	16:444\$397	41:592\$635
Diversos	Papelaria para os trens	—	16:895\$618	—	16:895\$618
	Despesas extraordi- narias	294\$900	—	41:500\$750	41:795\$650
	Total	5.415:856\$529	258:032\$361	323:610\$148	5.997:499\$038

O quadro seguinte apresenta as despesas do Trafego em comparação com as dos annos de 1914 a 1923:

Annos	Salarios	Materiaes	Diversos	Total
1914	1.638.319\$194	208.287\$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	2.081.076\$375	328.372\$359	794.877\$187	3.154.325\$621
1918	2.393.370\$837	422.114\$689	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	5.119.884\$570
1923	5.415.654\$529	258.032\$361	323.610\$148	5.997.499\$038

Linhos telegraphicas. — Em 31 de dezembro de 1923 o desenvolvimento das linhas telegraphicas e telephonicas era o seguinte:

Extensão das linhas telegraphicas da Estrada	1.812,822	kilometros
Desenvolvimento dos fios	5.006,920	"
Extensão e desenvolvimento das linhas telegraphicas do Governo Federal	289,075	"
Desenvolvimento das linhas telephonicas da Estrada	242,738	"

O quadro seguinte discrimina as linhas telegraphicas e telephonicas, bem como seus desenvolvimentos em 31 de dezembro de 1923.

Quanto aos apparelhos respectivos, estavam installados naquelle data 306 telegraphicos e 115 telephonicos, tendo havido um acrescimo, em confronto com o anno anterior, de 6 apparelhos telegraphicos e 4 telephonicos.

Quadro demonstrativo das linhas telegraphicais e telephonicas existentes em 31/12/1923

TRECHOS	Extensão Kilometrica	Linhas telegraphicais da Estrada		Linhas de Gêneros Comunicadas pelo Correio		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 B. Funda	10.780	9	24.000	1				24.000
B. Funda a Osasco	10.180	10	30.000	2				30.000
Osasco a S. Roque	10.000	1	80.000	2				80.000
S. Paulo a Mayrink	10.500	1	10.000	1				10.000
Mayrink a Sorocaba	20.220	1	200.000	1				200.000
Sorocaba a Boituva	20.120	1	200.000	1				200.000
Boituva a Botucatú	242.512	1	500.000	1	110.548	1		610.548
Botucatú a Cidade	1.000	1	1.000	1				1.000
Botucatú a R. Junior	1.000	1	1.000	1				1.000
R. Junior a Baúri	100.000	1	240.000	1				240.000
R. Junior a S. Grande	107.000	1	200.000	1				200.000
M. Azevedo a Itatinga	10.200	1	10.000	1				10.000
Itatinga a Pirajá	10.000	1	20.000	1				20.000
Bernardino C. a S. Cruz	20.000	1	20.000	1				20.000
S. Grande a Wenceslau	107.007	1	270.784	1				270.784
P. Wenceslau a P. Epitácio	10.000	1	50.000	1				50.000
Treze de Maio a Araquá	10.000	1	50.000	1				50.000
Araquá a Cerquilho	10.000	1	50.000	1				50.000
Cerquilho a Tieté	10.000	1	50.000	1				50.000
Mayrink a Itu	10.000	1	50.000	1				50.000
Itu a Itaícy	10.000	1	50.000	1				50.000
Itaícy-Jundiahy	10.000	1	50.000	1				50.000
Jundaícy-Guanabara	10.000	1	50.000	1				50.000
Guanabara-7 Quedas	10.000	1	50.000	1				50.000
Victoria-P. Martins	10.000	1	50.000	1				50.000
Itaícy-Piracicaba	10.000	1	270.000	1				270.000
Piracicaba-Ponte	10.000	1	20.000	1				20.000
Ponte-São Pedro	10.000	1	20.000	1				20.000
Chave-P. João Alfredo	10.420	1	10.000	1				10.000
Boituva-Itararé	271.400	1	812.000	1				812.000
Boituva-P. Feliz	10.000	1	10.000	1				10.000
Faxina-Cidade	10.000	1	10.000	1				10.000
V. Rocha-C. Leite	10.000	1	10.000	1				10.000
R. Alves-P. Barra Bonita	10.000	1	10.000	1				10.000
Tatuhy-Cidade	10.000	1	10.000	1				10.000
Total	1.812.800	—	5.400.000	—	204.023	—	360.700	—

Augmento de apparelhos telegraphicais e telephonicos

DISCRIMINAÇÃO	EXISTENCIA EM		Augmento em 1923
	1922	1923	
Apparelhos telegraphicais	300	306	6
Apparelhos telephonicos	111	118	4

Quadro demonstrativo das linhas telegraphicais existentes em 31 de dezembro de 1923 e resumo da existencia das mesmas, desde 1919

ANOS	Extensão das linhas telegraphicais Estrada de Ferro	Linhos do Governo conservadas pela Estrada	Número de linhas existentes	Número de linhas existentes, contando	PUNDA	Número de linhas existentes, contando	Reserva média	Pittas
							Por teleg.	Por pátava
1919	1.696.126	4.164.248	108.635	96	94.944	911.144.490	12	3718
1920	1.736.311	4.627.505	108.635	102	98.649	926.029.912	12	3736
1921	1.766.178	4.884.268	108.695	115	94.758	931.061.915	14	3724
1922	1.812.822	5.006.920	283.747	310	410.068	794.717.918	12	3724
1923	1.812.822	5.006.920	284.075	306	414.978	820.765.670	14	3762

Estatistica dos incendios, extravios, violações de volumes e avarias

Para se avaliar da melhoria que se nota nos serviços do trânsito, em geral, apresentamos adeante uma estatística dos processos organizados em virtude de reclamações apresentadas pelo público, referente a incendios, extravios, violações e avarias de volumes confiados á Estrada para o respectivo transporte. Essa estatística abrange os 4 últimos annos, no decorrer dos quaes se nota o decréscimo sensível dos algarismos referentes ás indemnizações pagas, as quaes de 281 contos, em 1920, ficaram reduzidas a 91 contos em 1923.

Reclamações apresentadas á Estrada

Discriminação	1920	1921	1922	1923
Reclamações por incendio	153:144\$190	63:781\$200	64:836\$400	15:124\$100
Reclamações por extravios	99:188\$050	37:134\$950	35:952\$800	39:079\$800
Reclamações por violações	5:976\$290	1:068\$250	3:655\$650	4:184\$500
Reclamações por avarias, acidentes e outros	28:581\$700	27:824\$320	7:605\$300	33:580\$000
Total	281:890\$230	129:808\$720	111:550\$150	91:968\$400

Os pagamentos effectuados aos reclamantes tiveram a seguinte distribuição:

Por conta da Cia. de Seguros	153:144\$190	63:781\$200	64:836\$400	15:124\$100
Por conta da propria Estrada	113:245\$724	60:261\$470	37:362\$500	65:483\$700
Por conta de outras Estradas	6:188\$410	455\$600	223\$200	2:812\$200
Por conta de empregados responsáveis	9:311\$900	5:310\$450	9:628\$050	8:548\$400
Total	281:890\$230	129:808\$720	111:550\$150	91:968\$400

VIA PERMANENTE

A extensão total das linhas a conservar, durante o anno de 1923, foi a seguinte:

Designação	1.º janeiro Kms.	31 dezembro Kms.	Accrescimo no correr do anno Kms.
Linha principal, em kilometros	1.770,678,00	1.770,678,00	—
Linha accessoria-Ligaçao R. Ita-	0,544,00	0,544,06	—
rare			
Desvios em kilometro (!)	218,467,91	225,283,06	6,815,15
Total	1.989,689,91	1.996,505,06	6,815,15

(1) Pelo relatorio annual de 1922, a extensão dos desvios em 31-12-1922 era de 215,789,26, extensão essa que em 1923 passou a ser de 218,467,91, de acordo com as novas informações prestadas pelos Engenheiros Residentes.

O augmento dos desvios foi o seguinte:

Desvios da Estrada:

Construcção de novos desvios e augmento dos já existentes no serviço propio da Estrada em 1923	4.890,80 mts.
Desvios arrancados em 1923	856,00 "
Accrescimo	4.034,80 " 4.084,80 mts.

Desvios Particulares:

Construidos em 1923	3.544,45 mts.
Arrancados em 1923	764,10 "
Accrescimo	2.780,35 " 2.780,35 mts.
Accrescimo	6.815,15 "

Extensão dos desvios da Estrada e particulares em 31 de dezembro de 1923

Em 31 de dezembro de 1923 sommavam 225,283,06 metros de desvios da Estrada e particulares, de acordo com a relação abaixo:

Desvios da Estrada:

Extensão em 31 de dezembro de 1922	169.915,41	mts.
Construidos, durante o anno de 1923	4.890,80	"
Total	174.806,21	"
Foi arrancada a chave do k. 174 RJ. 150,00	150,00	mts.
Foi arrancado o desvio do k. 404 R.	190,00	mts.
Itararé	190,00	mts.
Foi destilgado o desvio do kilometro 183 tronco	291,00	mts.
Foi arrancado o desvio do kilometro 242, 126 tronco	225,00	mts.
Extensão em 31-12-923	173.950,21	mts

Desvios particulares:

Extensão em 31-12-922	48.552,50	mts.
Construidos, durante o anno de 1923	3.544,45	"
Total	52.096,95	mts.
Foi arrancado o desvio do kilometro 421, 362, R. Tibagy—A. Cassis	280,00	mts.
Foi arrancado o desvio em P. Souza Cia. Agricola	141,60	mts.
Foi arrancado o desvio do kilometro 1.350, tronco — Cia. Puglisi	91,00	mts.
Foi arrancado o desvio do kilometro 250, Ituana—Sucrerie Piracicaba	53,00	mts.
Foi arrancado o desvio do kilometro 339, 400, R. Tibagy — J. Theodosio	198,50	mts.
Extensão em 31-12-923	764,10	mts.
	51.332,85	mts.

Resumo:

Extensão dos desvios da Estrada	173.950,21	mts.
Extensão dos desvios particulares	51.332,85	"
Total	225.283,06	mts.

Extensão das linhas em tráfego em 31 de dezembro de 1923

O quadro seguinte demonstra discriminadamente a extensão das linhas em tráfego e desvios existentes em 31 de dezembro de 1923:

Designação das linhas	Linha principal kms.	Linha auxiliar kms.	EXTENSÃO			Total
			Estrada kms.	Desvios	Particulares kms.	
Trecho — São Paulo-Barra	433,50000	—	91,46726	31,93680	—	560,92606
— Lagoinha trecho e R. Ipiranga-Linha auxiliar	571,94140	0,54400	22,35110	—	—	570,54400
Rio da Prata — Botafogo-Barra	28,67300	—	82200	11,83400	—	305,52810
Rio da P. Figueira — Botafogo-R. Figueira	8,00300	—	2,37200	—	—	24,69500
Rio da Tijuca — Cajuquillo-Tijuca	30,07200	—	75100	—	—	10,44100
Rio da P. Moçambique-Arcozelo	6,57100	—	75800	—	—	30,83300
Rio da Barra — Vargem Pequena	19,24400	—	78300	4,41365	—	20,02700
Rio da Tijuca R. Jardim-P. Figueirão (parte restante da linha)	588,98400	—	29,42190	—	—	622,81945
Rio da Praia — Macabu — Praia	25,38000	—	1,44315	—	12550	26,94865
Rio da Carioca — R. de Janeiro-S. C. Rio Pardo	23,89000	—	1,13900	—	—	25,02900
Rio da Praia — M. Areosa — Ipanema	13,25300	—	22000	—	—	13,47300
Murici-R. Pedro II — Irajá-Jardim — Chácara I. Almeida	227,06600	—	15,29060	2,78520	52200	244,66230
Strogoi — Ipanema	43,10000	—	—	—	—	46,67250
F. Quintino-Graça Aranha	17,42800	—	34,84600	3,82400	—	18,40000
Total	1.770,67800	0,54400	173,95021	51,33285	—	1.996,50506

Relação dos desvios da Estrada construídos e inaugurados, durante o anno de 1923.

LOCAL	Quant.	Comprimento	Observações
TRONCO:			
Km. 17-3º trilho	1	100,00	Augmentado
Botucatú	1	129,00	"
Km. 10, 725-3º trilho	1	240,00	Construido
Km. 3	1	62,00	"
Km. 11	8	1.567,80	"
ITUANA:			
Km. 169, R. Jundiahy	1	103,00	Augmentado
RAMAL DE TIBAGY:			
Salto Grande	1	95,70	Construido
Salto Grande	1	330,40	"
Salto Grande	1	43,40	Augmentado
C. Cesar	1	367,00	Prolongado
M. Azevedo	1	76,00	Construido
Manduri	1	370,00	"
Chavantes	1	150,00	Augmentado
E. Ramos	1	157,00	Construido
Posto km. 524	1	600,00	"
Posto km. 502	1	500,00	"
Total		4.890,80	

NOTA : — Foi arrancado a chave do k. 174, - R. Guanabara 150,00 mts.
Foi arrancado o desvio do k. 404, - R. Itararé 190,00 mts.
Foi desligado o desvio do k. 183, - tronco 291,00 mts.
Foi arrancado o desvio do k. 242, 126, - tronco 225,00 mts.

Extensão dos desvios particulares construidos, durante o anno de 1923

LOCAL	Concessionaries	Quant.	Compr. Metros	Observações
TRONCO:				
Klm. 6	Isola	1	45,00	
" 14	Continental	1	170,00	Augmentado Construido
" 1,054	Puglisi	1	54,00	"
" 308	V. Lunardi & Irmão	1	160,00	"
" 6,215	P. G. Meirelles	1	100,00	"
ITUANA:				
Salto	S. B. Brasital	1	1.090,00	Construido
Klm. 154,005 — R. Jundiahy	E. Cotching	1	95,60	"
ITARARÉ:				
Klm. 323	C. Howard	1	160,00	Construido
" 391,216	E. Ramos	1	208,00	"
Pateo Ibity	B. Lamber Co.	1	353,00	"
R. TIBAGY:				
S. Grande	F. Delarolli	1	117,50	Construido
Klm. 607, 111	N. Marquez & Poletto	1	104,45	"
" 532, 850	J. Giorgi	1	76,80	Augmentado
" 882, 467	A. C. Magueta	1	124,00	Construido
Ourinhos	D. Garcia	1	30,00	Augmertado
Klm. 608	J. Julio	1	106,80	Construido
" 519	J. Theodosio	1	200,00	"
Indiana	Cia. Viação	1	54,00	Augmentado
Klm. 399	J. Monteiro	1	30,00	"
P. Prudente	A. de Jesus	1	270,80	Construido
	Total		3.544,45	

NOTA: — Foi arrancado o desvio do klm. 421, 862, E. Tibagy-A. Cassis 280,00 Metros

" " " " em P. Souza-Cia. Agricola 141,60 ..

" " " " do klm. 1.350, tronco-Cia. Puglisi 91,00 ..

" " " " 250, Ituana-Sucrerie Piracicaba 58,00 ..

" " " " 389,400, R. Tibagy-J. Theodosio 198,60 ..

Conservação ordinaria. — No serviço de conservação da linha foram, nos annos de 1922 e 1923, empregados os seguintes materiaes:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		MÉDIA	
	1922	1923	1922	1923
Dormentes	454.459	324.015	256,65	182,98
Trilhos (metros)	11.212,40	24.139,55	6,3	13,6
Talas de juncção	3.350	5.984	1,89	3,37
Pregos de linha	309.734	386.942	174,92	190,28
Parafusos	90.052	107.289	50,8	60,5
Tirefondas	810	270	0,45	0,15
Arrueillas	377.886	32.550	0,21	18,3
Jacarés	45	50	0,02	0,02
Contra-trilhos	17	8	0,009	0,004
Aguilhas	46	11	0,02	0,006
Sellas	40	—	0,02	—
Alavancas para chaves	12	4	0,006	0,002
Contra-agulhas	23	7	0,01	0,003
Desvios completos	9	1	0,001	0,0005

Cercas e porteiras: — Durante o anno de 1923, foram construidas 4.896,00 metros de cercas novas e concertadas..... 716.847,00 metros.

Foram collocadas 40 porteiras e substituidas 59.

Movimento de dormentes:

Empregados, durante o anno de 1923, em diversos serviços da linha, 342.656 dormentes, conforme o quadro abaixo:

Custeio	324.015
Conta de capital	7.276
Por conta de diversos	6.347
Diferença do inventario de 30 de junho de 1923 . .	5.018
Total	342.656
(*) Saldo no anno de 1922	246.295
(*) Entrados, durante o anno de 1923	279.991
Total	526.286
Sabidos, durante o anno de 1923	342.656
Saldo para o anno de 1924	183.630

NOTA:

(*) Saldo do anno de 1922	268.415
Diferença a menos pelo inventario de 31/12/923 . .	17.120
O saldo p/ 1923 passou a ser de	246.295
(*) Comprados, durante o anno de 1923	271.697
Abandonados em Cotia	855
Inventario de 30/6/923	7.989
Total	279.991

— 1 —
Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Номер	Год изд.	Лист	Страницы	Состав
1	1911	1	1-10	Сборник
2	1911	2	11-20	Сборник
3	1911	3	21-30	Сборник
4	1911	4	31-40	Сборник
5	1911	5	41-50	Сборник
6	1911	6	51-60	Сборник
7	1911	7	61-70	Сборник
8	1911	8	71-80	Сборник
9	1911	9	81-90	Сборник
10	1911	10	91-100	Сборник
11	1911	11	101-110	Сборник
12	1911	12	111-120	Сборник
13	1911	13	121-130	Сборник
14	1911	14	131-140	Сборник
15	1911	15	141-150	Сборник
16	1911	16	151-160	Сборник
17	1911	17	161-170	Сборник
18	1911	18	171-180	Сборник
19	1911	19	181-190	Сборник
20	1911	20	191-200	Сборник
21	1911	21	201-210	Сборник
22	1911	22	211-220	Сборник
23	1911	23	221-230	Сборник
24	1911	24	231-240	Сборник
25	1911	25	241-250	Сборник
26	1911	26	251-260	Сборник
27	1911	27	261-270	Сборник
28	1911	28	271-280	Сборник
29	1911	29	281-290	Сборник
30	1911	30	291-300	Сборник
31	1911	31	301-310	Сборник
32	1911	32	311-320	Сборник
33	1911	33	321-330	Сборник
34	1911	34	331-340	Сборник
35	1911	35	341-350	Сборник
36	1911	36	351-360	Сборник
37	1911	37	361-370	Сборник
38	1911	38	371-380	Сборник
39	1911	39	381-390	Сборник
40	1911	40	391-400	Сборник
41	1911	41	401-410	Сборник
42	1911	42	411-420	Сборник
43	1911	43	421-430	Сборник
44	1911	44	431-440	Сборник
45	1911	45	441-450	Сборник
46	1911	46	451-460	Сборник
47	1911	47	461-470	Сборник
48	1911	48	471-480	Сборник
49	1911	49	481-490	Сборник
50	1911	50	491-500	Сборник
51	1911	51	501-510	Сборник
52	1911	52	511-520	Сборник
53	1911	53	521-530	Сборник
54	1911	54	531-540	Сборник
55	1911	55	541-550	Сборник
56	1911	56	551-560	Сборник
57	1911	57	561-570	Сборник
58	1911	58	571-580	Сборник
59	1911	59	581-590	Сборник
60	1911	60	591-600	Сборник
61	1911	61	601-610	Сборник
62	1911	62	611-620	Сборник
63	1911	63	621-630	Сборник
64	1911	64	631-640	Сборник
65	1911	65	641-650	Сборник
66	1911	66	651-660	Сборник
67	1911	67	661-670	Сборник
68	1911	68	671-680	Сборник
69	1911	69	681-690	Сборник
70	1911	70	691-700	Сборник
71	1911	71	701-710	Сборник
72	1911	72	711-720	Сборник
73	1911	73	721-730	Сборник
74	1911	74	731-740	Сборник
75	1911	75	741-750	Сборник
76	1911	76	751-760	Сборник
77	1911	77	761-770	Сборник
78	1911	78	771-780	Сборник
79	1911	79	781-790	Сборник
80	1911	80	791-800	Сборник
81	1911	81	801-810	Сборник
82	1911	82	811-820	Сборник
83	1911	83	821-830	Сборник
84	1911	84	831-840	Сборник
85	1911	85	841-850	Сборник
86	1911	86	851-860	Сборник
87	1911	87	861-870	Сборник
88	1911	88	871-880	Сборник
89	1911	89	881-890	Сборник
90	1911	90	891-900	Сборник
91	1911	91	901-910	Сборник
92	1911	92	911-920	Сборник
93	1911	93	921-930	Сборник
94	1911	94	931-940	Сборник
95	1911	95	941-950	Сборник
96	1911	96	951-960	Сборник
97	1911	97	961-970	Сборник
98	1911	98	971-980	Сборник
99	1911	99	981-990	Сборник
100	1911	100	991-1000	Сборник

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Сборник статей — вышедших в свет
в 1911 году — включая
издания Академии

Substituição de dormentes em conta de custeio, capital e diversos, durante o anno de 1923

MESES	1. ^a Residencia			2. ^a Residencia			3. ^a Residencia			4. ^a Residencia			5. ^a Residencia			6. ^a Residencia			7. ^a Residencia			8. ^a Residencia			TOTAL		
	Custeio	Capital	Diversos	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 . . .	1.972	—	138	836	—	—	1.683	—	—	1.784	—	—	1.547	31	—	8.914	—	—	3.358	—	—	4.640	—	—	24.734	31	138
Fevereiro . . .	2.545	—	—	1.613	—	—	2.395	—	—	1.674	—	—	1.765	—	—	2.579	—	—	4.985	1.330	191	5.731	—	—	23.287	1.330	191
Março . . .	2.861	—	160	1.252	—	—	1.021	—	—	1.645	—	—	3.154	—	—	8.617	—	—	1.413	250	—	6.469	—	—	26.432	250	160
Abril . . .	5.590	—	849	2.497	—	—	3.194	—	31	5.968	—	—	3.219	—	50	2.387	—	—	2.774	—	393	5.915	—	—	31.544	—	1.323
Maio . . .	6.173	134	—	5.027	—	—	7.640	—	205	9.575	—	—	3.570	—	—	5.057	—	—	3.944	—	—	6.717	—	—	47.703	134	205
Junho . . .	8.504	—	—	1.329	—	—	6.692	—	—	5.328	—	—	5.109	—	—	5.389	—	—	4.880	—	—	6.007	—	—	43.238	—	—
Julho . . .	6.421	—	409	1.794	—	—	3.388	—	—	3.389	—	—	5.706	—	—	4.474	—	—	3.725	—	450	3.553	—	—	32.950	—	859
Agosto . . .	3.287	—	120	1.198	—	—	3.747	—	—	1.055	—	—	4.284	—	—	2.958	812	—	7.916	831	—	3.638	—	—	28.083	1.643	120
Setembro . . .	2.184	—	462	742	—	—	2.052	—	—	953	—	—	3.355	—	—	6.100	—	—	3.026	267	—	2.252	—	—	20.664	267	462
Outubro . . .	1.809	—	—	2.124	—	—	1.060	—	—	413	—	—	2.596	—	2.256	431	188	—	1.924	121	—	1.671	—	—	12.028	809	2.256
Novembro . . .	1.480	1.669	56	1.546	—	—	883	—	—	4.840	—	—	3.529	—	—	332	—	—	3.691	339	—	1.482	—	—	17.783	2.008	56
Dezembro . . .	1.390	554	146	1.224	—	—	1.136	102	31	5.048	—	—	38	—	—	186	—	—	4.480	648	400	2.067	—	—	15.569	1.304	577
Total . . .	44.216	2.357	2.340	21.182	—	—	34.891	102	267	42.172	—	—	37.872	31	2.306	47.424	1.000	—	46.116	3.786	1.434	50.142	—	—	324.015	7.276	6.347

Chlorophyll a chlorophyll b carotenoids chlorophyll c1 chlorophyll c2 pheophytin

chlorophyll a' chlorophyll b' chlorophyll c' pheophytin a' pheophytin b'

Lastramento com pedra britada, durante o anno de 1923

Linha corrida	39.514,00 mts.
Chaves lastradas	873,00 ,
Total	40.387,00 ,

Lastro

ANNOS	JUNTAS LASTRADAS MTS.	CHAVES LASTRADAS MTS.	LINHA CORRIDA MTS.	LASTRO DE TERRA
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	1.409.186,39
1922	15.837,24	7.040,00	381.581,17	1.366.763,59
1923	15.837,24	7.913,00	421.095,17	1.326.376,59

RESUMO DO LASTRO:

15.837,24
7.913,00
421.095,17

Total 444.845,41

Lastramento com pedra britada em 1923, discriminando os trechos

LINHA CORRIDA:

Tronco	33.533,00 mts.
Ituana	2.013,00 ,
Ramal de Jundiah	13,00 ,
" " Guanabara	61,00 ,
" " Tibagy	3.894,00 ,

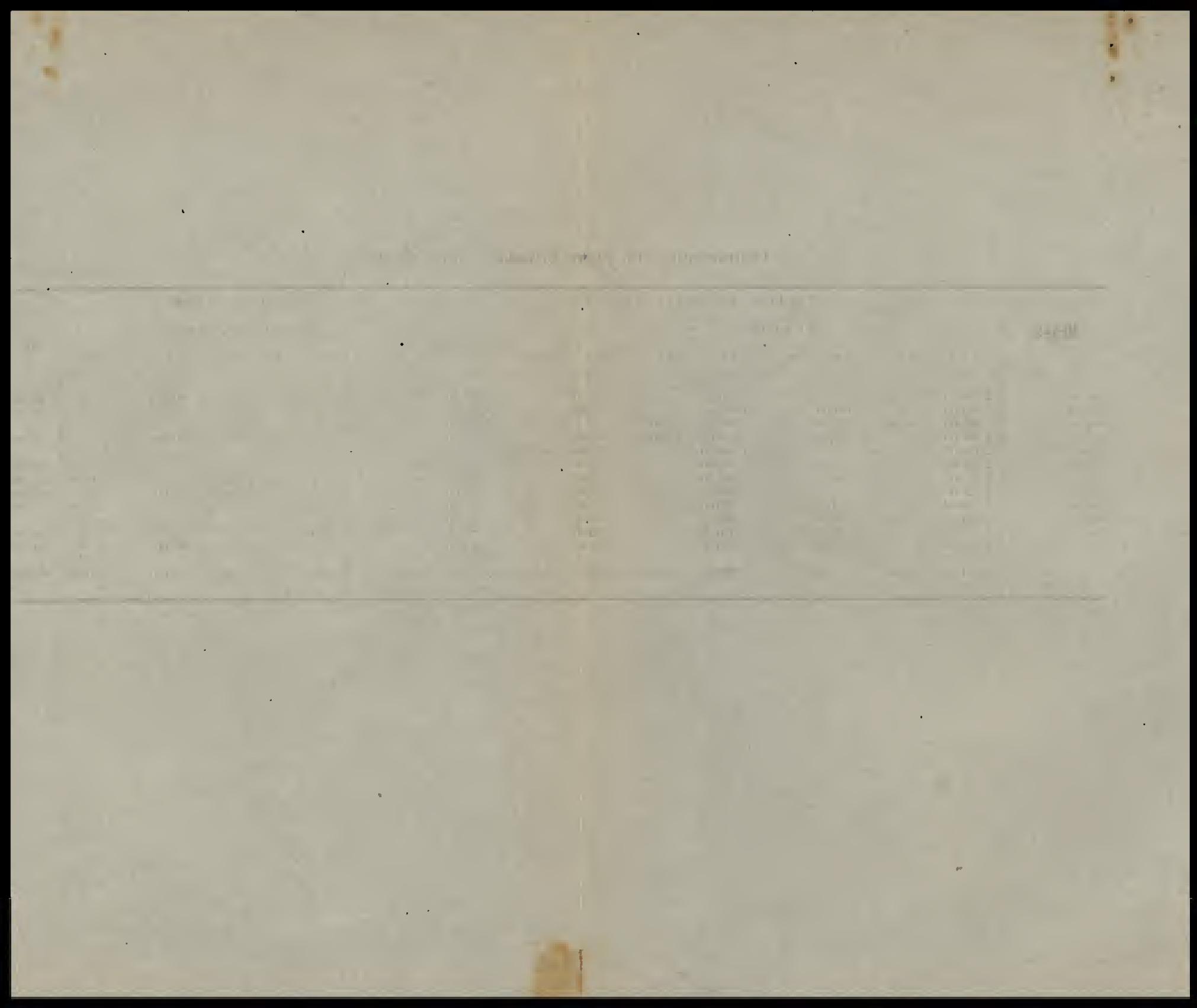
Total 39.514,00 ,

CHAVES LASTRADAS:

Tronco	636,00 mts.
Ituana	46,00 ,
Ramal de Tibagy	191,00 ,
Total	873,00 ,

Lastramento com pedra britada — Anno de 1923

MESES	LINHA CORRIDA								Total	CHAVES									
	Residencias									Total	Residencias								
	1.a	2.a	3.a	4.a	5.a	6.a	7.a	8.a		1.a	2.a	3.a	4.a	5.a	6.a	7.a	8.a	Total	
Janeiro . . .	1.990,00	—	—	—	1.170,00	—	728,00	—	3.888,00	—	—	—	—	—	60,00	—	—	60,00	
Fevereiro . . .	2.534,00	—	401,00	—	1.010,00	—	615,00	—	4.560,00	—	—	—	—	—	32,00	—	—	32,00	
Março . . .	1.655,00	65,00	35,00	—	685,00	30,00	—	—	2.470,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Abril . . .	1.696,00	—	210,00	—	658,00	162,00	315,00	—	3.041,00	15,00	—	—	—	—	20,00	—	—	35,00	
Maio . . .	2.315,00	—	—	—	1.000,00	—	300,00	320,00	3.935,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Junho . . .	2.950,00	—	122,00	—	496,00	—	32,00	—	3.600,00	299,00	—	—	—	—	—	—	—	299,00	
Julho . . .	2.625,00	—	324,00	—	960,00	—	353,00	—	4.262,00	184,00	—	—	—	23,00	—	—	16,00	223,00	
Agosto . . .	1.725,00	—	—	—	750,00	—	200,00	—	2.675,00	69,00	—	—	—	46,00	18,00	—	—	133,00	
Setembro . . .	1.710,00	—	197,00	—	820,00	—	300,00	9,00	3.036,00	—	—	—	—	—	—	—	5,00	5,00	
Outubro . . .	1.574,00	61,00	396,00	—	890,00	—	80,00	—	3.001,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Novembro . . .	1.170,00	—	98,00	—	570,00	—	250,00	—	2.088,00	—	—	46,00	—	—	—	—	—	46,00	
Dezembro . . .	1.690,00	—	178,00	—	890,00	—	200,00	—	2.958,00	—	—	—	—	40,00	—	—	—	40,00	
Total . . .	23.634,00	126,00	1.961,00	—	9.899,00	192,00	3.373,00	329,00	39.514,00	567,00	—	46,00	—	69,00	170,00	—	21,00	873,00	



Estações, edificios e dependencias:

Os principaes serviços executados, durante o anno de 1923, foram os seguintes:

Tronco

- São Paulo: — Concerto do calçamento do armazem da Alameda Cleveland.
Concerto das privadas do pateo.
Concerto da cobertura, da calhas e dos condutores da plataforma.
Concerto do passeio da rua S. Marina.
- São João: — Concerto e limpeza de casas de empregados.
- São Roque: — Concerto e pintura da estação.
- Ks, 3-63 e 299: — Concerto nas casas das turmas 12 e 17.
- Mayrink: — Concerto das privadas da estação.
Concerto da cobertura do armazem do Almoxarifado.
- B. Tobias: — Asphaltamento da plataforma.
- Sorocaba: — Modificação da casa da pharmacia.
Concerto da plataforma.
Concerto e limpeza da casa n. 3 da rua da Estação.
Concerto dos telhados do armazem, da casa do agente e da casa de machinas.
- Pereiras: — Montagem de casa para a Turma Especial.
- Conchas: — Concerto da plataforma da estação.
- Alambarry: — Construcción de casa para a turma 7.
- Botucatú: — Reparação da casa do Engenheiro Residente.
Reparação e pintura da estação.
Concerto de casas de empregados.
- R. Alves: — Reparação da casa do agente e dos telhados da estação e do armazem.

Ramal de Porto Martins

- 13 de Maio: — Reparação de casas de empregados.
- P. Martins: — Reparação do armazem.
Reparação de casas de empregados.
Reconstrucción das casas da turma 16

Ramal de Boreby

- Km. 395: — Construção da casa para a turma 37.
Boreby: — " " " " " " 39.
Cel. Leite: — Reparação da plataforma da estação e de casas
de portadores.

Ituana-Tronco

- D. Catharina: — Reconstrucção da casa para o portador.
 Itaicy: — Construcção de casa para o bombeiro.
 Indaiatuba: — Limpeza e pintura da estação.
 Cardeal: — Reparação da coberta da plataforma da estação.
 R. das Pedras: — Reparação da plataforma do armazém.
 Piracicaba: — Limpeza e pintura da estação.
 Piracicaba: — Reparação da casa da Estrada na rua 15 de Novembro.
 B. de Rezende: — Reparação da plataforma da estação e da casa do agente.
 Xarqueada: — Substituição da cobertura do armazém e da estação

Ramal de Guanabara

- Descampado: — Reparação na estação

Ramal de João Alfredo

- J. Alfredo: — Concerto dos telhados do armazém, da estação e de casas de empregados.

Ramal de Jundiahy

- Jundiah: — Concerto na casa de machinas.

Ramal de Itararé

- S. Adelaide: — Construção de grade para divisão, na estação
 M. Alto: — Reparação na estação.
 Itapetininga: — Pintura do Deposito de locomotivas.
 Reparação do restaurante da estação.

Angatuba: — Confecção e collocação de portas no armazem.
E. Hermillo: — Construcção de guarita para a estação.
P. Rio Verde: — Construcção de guarita para o posto.
Itararé: — Reparação de casas de empregados.
 — Reparação dos telhados da estação, armazem e deposito de locomotivas.

Ramal de Tibagy

Lobo: — Reparação e limpeza geral da estação.
Avaré: — Construcção de uma grade para a sala de cobrança de fretes.
 — Reparação da plataforma da estação e do telhado do armazem.
S. Bartholomeu: — Revestimento do armazem.
Mandury: — Pintura da sala de espera.
B. de Campos: — Pixamento da plataforma da estação.
Ipaussé: — Assentamento de caixa do correio na estação.
Chavantes: — Modificação da parede da estação.
 Concertos da plataforma.
Ourinhos: — Construcção de um botequim.
S. Grande: — Concerto na plataforma.
P. d'Alho: — Construcção de uma privada na estação.
 Concertos na plataforma.
Palmital: — Construcção de uma privada na estação.
C. de Almeida: — Pintura da estação.
Paraguassú: — Construcção de um privada na estação.
 Concertos na plataforma.
Rancharia: — Reconstrucção da privada da estação.
P. Prudente: — Fecho para cobrança de ingressos.

Abastecimento de agua:

Tronco

B. Funda: — Construcção de um pilar para a caixa de agua.
S. João: — Concerto do encanamento e substituição da mangueira.
Sorocaba: — Concerto na casa da bomba.
Laranjal: — Construcção e aumento dos pilares da caixa.
Km. 201: — Assentamento de canos de 2" na represa.

- Pyramboia: — Substituição da valvula da caixa de agua e conserto da mesma.
Reparação do pulsometro e assentamento de um burrinho.
- Alambarry: — Construcção de uma caixa para depositar areia.
Reparação da bomba e construcção de uma represa.
- Km. 266: — Construcção de poço na turma 10.
- S. Manoel: — Collocação de encanamento, para uso do Snr. Francisco F. Salgado Junior.
- I. Pupo: — Assentamento de uma bomba e construcção de abrigo para a mesma.
- Paranhos: — Assentamento de uma bomba "Japy" no poço da estação.
- Conceição: — Construcção de um poço, na estação.
- Baurú: — Mudança do encanamento.

Ramal de Porto Martins

- P. Martins: — Construcção de um poço na estação.

Ituana-Tronco

- Itaicy: — Assentamento de uma bomba centrifuga para o abastecimento de agua.
- Km. 185: — Desmontagem do burrinho, reparação e montagem do mesmo.

Ramal de João Alfredo

- J. Alfredo: — Preparo e assentamento de uma bomba.

Ramal de Itararé

- Itapetininga: — Reforma e aumento do abrigo da caldeira e bomba do abastecimento de agua.
Modificação dos encanamentos do burrinho.
- Ks. 229 e 326: — Substituição das mangueiras das caixas.
- Km. 320: — Substituição das mangueiras das caixas.
- Km. 178 e 370: — Substituição das bombas.

- Itararé: — Limpeza dos encanamentos das casas dos empregados.
Ligaçāo de agua para lavagem de caldeiras.

Ramal de Tibagy

- Andrades: — Modificaçāo do encanamento da estação.
E. Ramos: — Installaçāo de um carneiro typo 20.
B. Grande: — Reparaçāo do motor e assentamento da bomba manual.
O. Coutinho: — Reparaçāo, desmontagem e montagem de um motor.
C. Cesar: — Desmontagem do Carneiro e do encanamento.
Mandury: — Installaçāo da caixa de agua, de madeira.
Installaçāo de encanamento e collocação de mangueira.
Ipaussú: — Assentamento de um novo hydrante.
Cervinho: — Construcçāo de poço na turma 27.

Ramal de Pirajú

- A. Leonel: — Reparaçāo e mudança de encanamento.

Ramal de Santa Cruz

- S. Cruz: — Desmontagem do hydrante e reparação da bomba.

Pontes e Boeiros:

Tronco

- S. João: — Construcçāo de boeiros de manilha de 8" no pateo.
Km. 93: — Reconstrucçāo de um boeiro.
Km. 104: — Reconstrucçāo de um pontilhão.
Ks. 104 e 105: — Reconstrucçāo de boeiros.
Km. 107: — Substituição de dormentes na ponte.
Km. 150: — Reconstrucçāo de um pontilhão.
Km. 212: — Reconstrucçāo da calçada do boeiro.

- Km. 259: — Construcção de 4 boeiros entre Oity e Remedios.
Km. 261: — Construcção de um boeiro.
Ks. 262 e 265: — Reparação de boeiros.
Km. 308: — Pintura da ponte sobre a rua Major Matheus,
em Botucatú.
Lençóis: — Construcção de 2 boeiros no pateo da estação.
Agudos: — Reparação da passagem superior.

Ituana-Tronco

- Ks. 168 e 240: — Reparação de boeiros.
Km. 242: — Substituição de dormentes e guias na ponte
do k. 242, sobre o rio Piracicaba.
Km. 248: — Construcção de 2 mata-burros para a passagem
de nível, pedida pela C. Municipal de
Piracicaba.
Km. 277: — Reconstrucção de um boeiro.

Ramal de Guanabara

- Km. 159, 716: — Construcção de um boeiro aberto.
Km. 159, 889 e
190, 278: — Construcção de boeiros.

Ramal de Itararé

- Km. 268: — Substituição de vigas no pontilhão.
Km. 276: — Substituição de vigas e dormentes no pontilhão.
Km. 277: — Substituição de guias e dormentes no pontilhão.
Km. 286 e 293:
Itararé: — Substituição de vigas e dormentes na ponte.
— Construcção da valla falsa do deposito de
locomotivas.

Ramal de Tibagy

- Km. 389: — Reconstrucção de um boeiro.

Ramal de Itatinga

- Km. 351: — Reconstrucção de um boeiro.

Altitude e posição kilometrica das estações:

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
TRONCO:		
São Paulo	736	—
Barra Funda	719	2,760
Domingos de Moraes	724	9,221
Presidente Altino	728	14,049
Osasco	720	15,920
Barueri	718	27,260
Cotia	735	36,546
São João	780	47,893
Maylasky	898	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
Pirajibú	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	568	129,400
Coronel Mursa	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
Botucatú	777	307,273
Rubião Junior	876	314,765
Toledo	822	328,513
Egualdade	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	410,018
Conceição	606	425,715
Bauru	499	436,802
RAMAL DE PORTO FELIZ:		
Boituva	638	159,760
Jupyra	528	174,616
Porto Feliz	582	183,633
RAMAL DE TIETÉ:		
Cerquilho	571	176,179
Tieté	492	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	524	183,823
Capivary	512	194,377
Villa Raffard	508	197,936

Estações	A Milha do Metrô	Posição kilometrica
Múmbuca	511	208,965
Rio das Pedras	513	224,202
Piracicaba	517	240,438
Barão de Rezende	521	243,848
Chave	523	247,672
Costa Pinto	522	253,923
Recreio	523	263,193
Paraízo	519	269,757
Xarqueada	520	277,989
São Pedro	520	298,912
RAMAL DE JUNDIAHY:		
Itaicy	524	149,486
Quilombo	525	158,673
Monte Serrat	522	164,739
Itupeva	523	168,582
Cesarino Motta	524	178,653
Totó Fonseca	525	180,752
Jundiahy	526	192,586
RAMAL DE CAMPINAS:		
Itaicy	516	149,486
Francisco Quirino	517	151,265
Helvetica	518	157,287
Descampado	519	164,491
Sete Quedas	520	172,375
Guanabara	518	186,111
RAMAL DE JOÃO ALFREDO:		
Chave	486	247,672
João Alfredo	469	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	664	224,419
Cesarino	606	231,463
Rechan	590	259,363
Angatuba	598	267,643
Engenheiro Hermillo	579	277,963
Aracassu	603	295,033

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
Victorino Carmillo	633	306,314
Bury	588	314,663
Rondinha	658	328,263
Engenheiro Bacellar	685	340,463
Guahyra	608	350,363
Faxina	639	362,863
Itanguá	719	379,863
Muniz de Sousa	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 TIBAGY:		
Rubião Junior	876	314,765
Americo de Campos	800	328,535
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
Manduri	701	439,748
Baptista Botelho	670	451,483
Bernardino de Campos	674	463,080
Luiz Pinto	612	475,415
Ipaussú	565	483,555
Chavantes	544	492,459
Fortuna	500	501,660
Ourinhos	478	513,218
Salto Grande	368	532,365
Pau d'Alho	464	549,494
Palmital	494	572,279
Sussuhy	370	586,183
Candido Motta	464	598,826
Assis	555	614,317
Cervinho	518	626,315
Cardoso de Almeida	443	641,473
Paraguassu	481	656,882
Sapezal	528	668,563
Santa Lina	525	679,495
Quatá	519	687,163
João Ramalho	529	698,018

Estações	Altitude Metros	Posição kilometrica
Rancharia	503	713,851
Bartyra	516	730,976
Laranja Doce	475	744,016
José Theodoro	475	757,040
Indiana	461	771,289
Regente Feijó	479	782,134
Presidente Prudente	461	799,110
Alvares Machado	451	812,710
Presidente Bernardes	422	826,063
Santo Anastacio	430	840,375
Piqueroby	421	854,527
Presidente Wenceslau	405	870,242
Cainá	296	888,310
Presidente Epitacio	261	903,749
RAMAL DE ITATINGA:		
Miranda de 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 PIRAJÚ:		
Mandury	701	439,748
Ataliba Leonel	567	449,946
Pirajú	591	465,128

Turma de reforço de pontes

Trabalhos executados, durante o anno de 1923

Conta de capital:

Construiu e montou os dois vãos de 15,00 em concreto armado que compõem a superstructura da ponte do km. 242, 126, tronco, sobre o rio Peixe, em substituição ao antigo vão metallico de 30 metros.

Construiu e montou um vão de concreto armado de 15,00 de vão, na ponte do km. 259, 632, R. Itararé, em substituição á antiga ponte de madeira.

Construiu dois vãos de concreto armado com 15,00 de vão, para substituição da velha ponte de madeira com 30 mts. de vão, no k. 239, 210 — R. Itararé.

Construiu uma provisoria de madeira, para o aumento do pontilhão, no k. 212 — tronco.

Conta de custeio:

Construiu um guindaste para carregamento de madeiras em P. Martins.

Collocou guias e reparou o soalho de varios boeiros, entre Sorocaba e Conchas.

Conta particular:

Construiu duas torres de madeira para o reforço da ponte, no km. 39 da E. de Ferro Funilense.

Construiu uma provisoria de madeira para o escoramento das linhas do pateo de Baruery, no local em que será construida uma passagem inferior.

Reconstruiu, por conta da Cia. Armour, uma ponte de 60 mts. sobre o rio Tieté, no ramal daquella Companhia.

Turma de pintores

Esta turma raspou a velha pintura e pintou com duas demãos, sendo uma de zarcão e outra de graphite, as seguintes pontes: km. 107, tronco; km. 308, tronco; km. 371, tronco; km. 241, Ituana; km. 328 e 342 — R. Tibagy.

Iniciou a pintura da ponte no km. 529 — R. Tibagy.

Extensão do 3.^o trilho em 31 de dezembro de 1923

Houve, durante o anno, aumento nos desvios da Estrada e de particulares, de acordo com a relação abaixo:

Extensão da linha principal em 31-12-1923	14,06610
Extensão dos desvios da Estrada em 31-12-1922	4,45900
Augmentado, em janeiro, o desvio do embarcadouro	0,10000
Construido, em maio, um desvio no k. 10, 725	0,24000
Extensão em 31-12-1923	4,79900

Extensão dos desvios particulares em 31-12-1922.	4,16100
Construido em abril um desvio no k. 14-Continental	0,17000
Extensão em 31-12-1923	4,33100

O prolongamento do 3.^o trilho até o km. 19,630 foi iniciado em 21 de agosto de 1922, e terminado em 30^o de abril de 1923.

Conta de capital — Obras concluidas em 1923.

Natureza das obras	N. do C. B. 5.
Construcção da passagem inferior no km. 8,223 (Av. Speers)	306
Lastramento de 50 kms. de linha com pedra britada	307
Reconstrucção da ponte do km. 242, 126 - tronco	310
Construcção da nova estação de Cerqueira Cesar	311
Construcção de um novo desvio de manobras no pateo da estação de Salto Grande	312
Construcção de 4 boeiros abertos entre os kms. 159 e 161 - R. Guanabara	313
Calçamento da área fronteira aos armazens de Barra Funda	315
Casas de operários em S. Anastacio	316
Installação de uma caixa d'água em concreto armado na estação de Itú	317
Desvio para carregamento de madeira em Paraguassú	318
Fecho para cobrança de ingressos na estação de P. Prudente	319
Modificação do triangulo de reversão em Botucatú	321
Passagem inferior entre os kms. 158 e 159 — R. Guanabara	324
Construcção da nova estação de Egualdade	327
Acquisição de 1 terreno na estação de Sussuhy	328
Augmento dos desvios da estação de chavantes	329
Desvio na estação de Mandury	332
Substituição da ponte de madeira, por ponte de concreto armado, no km. 259, 632, R. Itararé	334
Desvio e embarcadouro de madeira em Palmital	348
Desvio morto na estação de Salgado	350
Construcção de um armazém em Miranda Azevedo	351
Substituição da ponte de madeira do km. 239, 210, R. Itararé, por ponte de concreto armado	352
Fechamento da plataforma da estação de S. Roque para cobrança de ingressos	353
Substituição de trilhos tipo 27,320 kgs. no Ramal de Tibagy	356
Reforço do abastecimento de agua na estação de S. Grande	361
Construcção de um desvio para cruzamento de trens no km. 395 do R. Tibagy	359
Embarcadouro de gado em S. Grande	—

Conta de Capital — Obras que até 31 de dezembro de 1923 foram parcialmente executadas:

Natureza das obras	N. do C. B. 5
Instalação de uma bomba a vapor para o abastecimento de agua da estação de P. Prudente.	301
Idem da estação de José Theodoro	302
Idem da estação de Laranja Doce	303
Idem da estação de João Ramalho	304
Idem da estação de Paraguassú	305
Melhoramento da instalação hydraulica de S. Anastacio	308
Fechamento do pateo da estação de Osasco para a cobrança de ingressos	309
Abastecimento de agua da estação de Cerqueira Cesar	314
Fecho da plataforma em Palmital	320
Posto telegraphico no km. 501, 660 — R. Tibagy	322
Construcção de um embarcadouro de animaes na estação de Baityra	323
Ligaçao de um desvio em Barra Funda	325
Augmento dos desvios da estação de Pau d'Alho	330
Desvio addicional da estação de Laranjal	331
Deposito de locomotivas em Paraguassú	335
Posto telegraphico no km. 101, 080 — tronco	336
Construcção de edificios nº posto telegraphico do km. 395 do R. Tibagy	337
Abastecimento de agua da estação de Pyramboia	338
Caixa de agua no km. 265 — tronco	339
Ampliação das instalações hydraulicas de M. Azevedo	341
Fecho do pateo da estação de Lencões para cobrança de ingressos	342
Nova estação do km. 679, 495 — R. Tibagy	343
Construcção de um posto de cruzamento no km. 523, 340 — R. Tibagy	344
Cobrança de ingressos em Salto Grande	345
Construcção de um armazem no posto E. Ramos	346
Desvio e embarcadouro de gado em Tieté	347
Melhoramento na estação de Tiburcio-Linha Ituana	349
Augmento do armazem da estação de Mumbuca	354
Construcção de um viaducto no km. 295, 500 — tronco	355
Augmento das vallas para a reparação de locomotivas na Officina de Mayrink	357
Construcção de um desvio e modificaçao de outro em B. Tobias	358
Mudança da chave e augmento do desvio J. Giorgi, em S. Lina	360
Embarcadouro de porcos em C. Motta	362
Fecho na estação de Barueri para cobrança de ingressos	—
Desvio para o armazem de café no km. 11 — Tronco	—
Desvio para o armazem de M. Azevedo	—
Desvio para carregamento de lenha no km. 287, 280 — R. Iatararé	—
Desvio morto na estação de E. Ramos	—
Construcção de um armazem para café no km. 11 — tronco	—

Relação dos trilhos de diversos typos applicados
na linha em 31 de dezembro de 1923.

	Typo	Extensão em metros
TRONCO :		
De São Paulo ao km. 4,082	25,900	4.082,00
Do km. 4,082 a Brigadeiro Tobias	37,200	87.925,00
Pateo das estações desse trecho	25,900	5.038,00
De Brigadeiro 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 Rubião Junior	37,200	179.382,00
Pateo d'esse trecho	25,900	3.620,00
Do km. 314,765 ao km. 319,771	37,000	4.530,00
Trechos com trilhos de 20 kgs.	20,000	476,00
Do km. 319,771 ao km. 335,363	26,000	15.592,00
Do km. 335,363 a Baurú	20,000	101.439,00
Ligaçāo da linha tronco com 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 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:		
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
RAMAL DE JUNDIAHY:		
De Itaicy a Jundiahý	25,000	43.100,00
RAMAL DE CAMPINAS:		
De Chave Ligaçāo a Campinas	25,000	34.846,00
A transportar		830.444,00

		Type	Extensão em metros
	Transporte		830.444,00
	RAMAL DE JOÃO ALFREDO:		
De Chave a João Alfredo	20,000	17.428,00	
	RAMAL DE ITARARÉ:		
De Boituva a Tatuhy	37,200	20.124,00	
Pateos das estações desse trecho	20,000	1.672,00	
De Tatuhy a Rechan	30,000	77.290,00	
De Rechan a Bury	37,200	56.005,00	
De Bury a Rio Verde	25,900	101.512,00	
De Rio Verde a Itararé	22,500	15.240,00	
	RAMAL DE TIBAGY:		
De Rubião Junior ao km. 388,681	37,200	22.002,75	
Pateos das estações desse trecho	20,000	1.913,25	
Do km. 388,981 ao km. 347,349	37,200	8.484,16	
Pateos das estações desse trecho	20,000	183,84	
Do km. 347,349 as km. 378,363	37,200	30.823,00	
Pateos das estações desse trecho	20,000	191,00	
Do km. 348,363 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 Salto Grande	27,330	63.800,00	
Pateos das estações desse trecho	20,000	565,00	
De Salto Grande ao km. 571,942	25,000	39.577,06	
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	11.998,00	
De Cervinho a Bartyra	30,000	104.661,00	
De Bartyra a Regente Feijó	20,000	51.158,00	
De Regente Feijó a Presidente Prudente	20,000	5.510,00	
De Presidente Prudente a Alvares Machado	26,000	11.466,50	
		20,000	12.848,70
De Alvares Machado a Presidente Wenceslau	26,000	750,70	
De Presidente Wenceslau a Presidente Epitácio	20,000	57.582,00	
	RAMAL DE ITATINGA:		
De Miranda Azevedo a Itatinga	20,000	18.253,00	
	RAMAL DE PIRAJU:		
De Mandury a Pirajú	20,000	25.380,00	
	RAMAL DE SANTA CRUZ:		
De B. de Campos a Santa Cruz do Rio Pardo	20,000	23.880,00	
	Total		1.771.220,70

Quadro demonstrativo dos trilhos substituídos, desde 1917

Anno	Trechos substituídos	Trilhos collocados		Trilhos retirados	
		Typo	Extensão mts. de linha	Typo	Extensão mts. de 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. Tibagy	37,200	6.018,00	20,000	6.018,00
1917.	Itaicy a Piracicaba	25,900	2.657,40	20,000	2.657,40
1918.	Km. 360 a 380 - R. Tibagy	37,200	13.791,00	20,000	13.791,00
1918.	Itaicy a Piracicaba	25,000	22.097,00	20,000	22.097,00
1918.	Km. 123 a 133, tronco	37,200	10.418,00	20,000	10.418,00
1920.	Km. 316 a 338, 681 - R. Ti- bagy	37,200	22.002,50	20,000	22.002,50
1920.	Km. 347 a 349 a 358, 363	37,200	11.014,00	20,000	11.014,00
1921.	Km. 338, 681 a 347, 349 - R. Tibagy	37,200	8.484,16	20,000	8.484,16
1921.	Km. 388, 586 a 468 - R. Ti- bagy	37,200	77.107,74	26,000 20,000	777,00 76.330,74
1922.	Não houve substituição	—	—	—	—
1923.	Km. 368 a Salto Grande	27,320	63.800,00	20,000	63.800,00

Resumo

Typo	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
27,320	63.800,00	63.800,00
37,200	209.370,40	—
	297.924,80	297.924,80

Pessoal

Data	Pessoal technique e administrativo	Pessoal operario	TOTAL
Em dezembro 1922	38	1.971 } (*)	2.009
Em dezembro 1923	44	1.870 } (*)	1.914,

(*) Quociente do 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:
2.444 e 2.818 para 1922 e 1923, respectivamente.

Linhas telegraphicais

O serviço de conservação das linhas telegraphicais correu regularmente, durante o anno de 1923.

Tivemos pequenas interrupções que foram immediatamente reparadas.

Damos abaixo as principaes:

5.ª RESIDENCIA:

- Janeiro: Dia 14 — Linha licença ligada com linha 2, no k. 352
Dia 16 — " " " 3 " , 267
Dia 18 — Linha de P. Martins, com defeito no k. 305
- Março: Dia 14 — Linha 1 e linha licença ligadas, nos k. 297, entre Botucatú e Victoria.
- Abril: Dia 4 — Estiveram ligadas as 5 linhas, entre R. Júnior e Botucatú, devido a uma arvore que caiu sobre as mesmas.
Dia 23 — Todas as linhas ligadas, entre Agudos e Conceição.
- Maio: Dia 26 — Linha de B. Bonita interrompida.
Dia 9 — Linha 1-2 e 3 interrompidas no k. 263, devido ao tombamento de 5 vagões sobre as linhas telegraphicais.
Dia 14 — Linha 2 interrompida, no k. 228, devido a um isolador quebrado.
Dia 19 — Linha 3 com defeito, no k. 359, devido a um isolador quebrado.
Dia 20 — Linhas 1 e 3 e licença interrompidas, devido a isoladores quebrados.
- Junho: Dia 16 — Linhas 2 e 4 ligadas, no k. 268, devido a um pedaço de arame que se achava collocado em cima.
- Julho: Dia 20 — Linhas 1 e 3 ligadas, entre Victoria e Oity.
Dia 1 — Linha de B. Bonita, com defeito, devido a um isolador quebrado.
Dia 3 — Linhas com defeitos, no k. 410, R. Boreby, devido ter escapado uma linha do isolador.
Dia 25 — Linha de B. Bonita, interrompida, perto do porto, devido a um isolador quebrado.
- Agosto: Dia 20 — Linha 3 interrompida devido a um isolador quebrado.
- Setembro: Dia 13 — Linha de B. Bonita interrompida, devido a um isolador quebrado.

Outubro: Dia 2 — Linhas 3 e licença interrompidas em Lençóis devido a ter-se queimado os fios.

Novembro: Dia 8 — Linha de B. Bonita interrompida devido a ter-se quebrado um isolador.

Dia 16 — Linha de B. Bonita com defeito devido a uma carroça ter apanhado um poste perto de B. Bonita.

Dezembro: Dia 8 — Linha de Boreby interrompida devido a um isolador quebrado no k. 405.

Dia 26 — Linhas 1 e licença estiveram ligadas no km. 262, entre Remedios e Alambary.

7.º RESIDENCIA:

Setembro: Durante o mês houve diversas interrupções nos kms. 492-494-496 e 498 devido ao grande temporal que desabou nessa zona.

Horto florestal de Mayrink

Durante o anno de 1923, foram plantados:

83.921 pés de eucalyptus
325 " pinheiros
1.160 litros de milho

Plantas existentes em 31 de dezembro de 1923:

Eucalyptus	178.962 pés
Pinheiros	455 "
Cabreúva	750 "
Jatobá	50 "
Perobinha	50 "
Guarantan	68 "
Tambury	29 "
Guarahuva	47 "
Cédro vermelho	3 "
Cambará	1.056 "
Cinamomo	113 "
Cupressos	560 "
Pitosporus	25 "

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

494.200 m², de roçadas.
200 mts. de cercas construidas.
23.534 mts. de roçadas em eucalyptus.
138 formigueiros extintos.
17 formigueiros limpos.

62.266 covas abertas.
64.141 covas alinhadas.
81.997 covas preparadas com terra vegetal.
200.802 pés de eucalyptus capinados.
60.079 pés de eucalyptus podados.

Fizeram-se rondas nas mattas e divisas; limpeza de sementeras; construção de cercas e ranchos; transporte e distribuição de mudas; queima de roçadas; assentamento de porteiras; aceiro nas cercas, etc.

Serviços feitos por conta de particulares

Entre os variados trabalhos desta categoria destacamos a inserção dos seguintes novos desvios particulares:

Desvio	Brasital, na estação de Saito com 1.090 mets. de extensão
"	Brasil Lumber Cy. Ibity
"	Lunardi & Irmão, Botucatú
"	Meirelles, no klm. 6
"	Cotching, no klm. 154
"	Howard, no klm. 323
"	Theodosio, no klm. 519
"	Galvão, no klm. 557
"	Marquez & Poletti, no klm. 607
"	J. Julio, no klm. 608
"	A. Jesus, no klm. 800
"	Magueta, no klm. 882

Despesa de custeio da linha — Anno de 1923

Attingiu em 1923 á importancia de 4.517:777\$646, assim subdividida:

N.º das contas	Designação	Importancia
55-56-57	Superintendencia	380:627\$749
58	Trens em serviço da Via Permanente	271:037\$688
59-60-61	Reparações da linha	2.142:653\$844
62-63-64		
65	Policia da linha — cercas e pontes	372:857\$825
66-67-68	Reparação, pontes, boeiros, abertura e conservação de passagens de níveis	1.131:519\$096
69		
70-71	Conservação de edificios e dependencias	130:838\$552
72-73-74	Reparação e abastecimento de agua	88:242\$892
	Total	4.517:777\$646

Estações

Em 1923, foram abertas ao tráfego público as estações seguintes:

S. Lina — (entre Sapezal e Quatá) km. 679,495 — Altitude 525.

Fortuna — (entre Chavantes e Ourinhos) km. 501,660 — Altitude 500.

Mudança de nome de estação

Em julho de 1923, a estação de Guarucaia, passou a denominar-se Presidente Bernardes.

O Posto do km. 23, tronco, passou a denominar-se Carapicuhyba.

LOCOMOÇÃO

Correram com regularidade, durante o anno de 1923, todos os serviços affectos a esta Divisão.

Officinas de Mayrink

Melhoramentos realizados — Foi iniciada e concluída a construcção de uma nova installação para o gazometro de acetylene; foi terminada a substituição da cobertura de telhas de ferro galvanizado por telhas typo francez, dos galpões da caldeiraria de ferro e de reparação dos tenders; foi melhorada a rede de esgoto de aguas pluviaes; foram reparadas todas as clara-boias e telhados das Officinas; conservaram-se em perfeito estado as machinas operatrizes, edificios e dependencias das Officinas.

Obras por conta de capital — Foi iniciada a construcção de vallas especiaes para locomotiva Mallet (700) e prolongadas mais duas, ja existentes.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922 . . . 495 homens
Existencia em 31 de dezembro de 1923 . . . 531 homens

Officinas de Sorocaba

Durante o anno foi desenvolvida toda a actividade possivel, e applicada toda a boa vontade para o melhor aproveitamento de mão de obra e material; conservaram-se em perfeito estado as machinas operatrizes, edificios e dependencias das Officinas.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922 . . . 311 homens
Existencia em 31 de dezembro de 1923 . . . 303 homens

Deposito de Barra Funda

Secção de carros e vagões — A turma de reparação de carros e vagões do Deposito de Barra Funda, prestou bons serviços no

decorrer do anno, attendendo a todas as necessidades do serviço. A referida turma prestou auxilio de 2 horas diárias ao pessoal encarregado da montagem de 200 gondolas e 300 gaiolas, que tinha sido iniciada em novembro de 1922.

Melhoramentos realizados — Durante o anno de 1923, foram feitos os melhoramentos seguintes: Um novo escriptorio para o pessoal da Locomoção; uma officina de selleiro para attender ao serviço de acolchoamento, cadeiras, sofás, etc.; installação de uma serra de fita com o respectivo motor; diversos quartos para machinistas e foguistas; installação de encanamentos para ar comprimido; installação de uma forja de tijolos para a reparação de veículos; montagem de um pequeno galpão para ferramentas.

Conservaram-se em perfeito estado todas as dependencias do deposito.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922 . . . 94 homens
Existencia em 31 de dezembro de 1923 . . . 106 homens

Pessoal provisorio para descarga do carvão

Existencia em 31 de dezembro de 1923 . . . 21 homens

Officinas electricas de Barra Funda

Melhoramentos realizados — Foi installado um escriptorio; foram feitos diversos melhoramentos nos apparelhos para o serviço de illuminação de carros; installação de um novo motor gerador para carga de accumuladores; idem, de dois tanques de madeira forrados de chumbo para lavagem de accumuladores; idem, de uma camara para carga de accumuladores, ficando assim effcientemente apparelhada para o serviço actual.

Motores electricos — Os motores e bombas d'água instalados nos diferentes depositos, cuja conservação está entregue a estas officinas, estão todos funcionando em bôas condições.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922 . . . 19 homens
Existencia em 31 de dezembro de 1923 . . . 22 homens

Officinas de Porto Martins

Erei concluida a reparação da lancha n.º 4, iniciada em fins de 1922, sendo entregue ao Trafego fluvial em 30 de abril de 1923; foi iniciada e concluida a reparação geral do vapor "Visconde de Itú", sendo entregue ao trafego fluvial em 30 de novembro de 1923. Foram reparadas mais as unidades seguintes:

Lanchas n.º 5 e 6 e o Vapor "Piracicaba"

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922	3 homens
» » 31 » » » 1923	3 »

Limpeza de carros em Barra Funda

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

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922	15 homens
» » 31 » » » 1923	15 homens

Conservação de vehiculos em São Paulo e Barra Funda:— A conservação de vehiculos em São Paulo e Barra Funda correu com toda a regularidade. Os concertadores encarregados desses serviços mantiveram-se em franca actividade, sendo satisfatórios os serviços por elles prestados.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922	28 homens
» » 31 » » » 1923	28 homens

Fazenda e Villa de Mayrink:— Foram devidamente conservados os edificios e dependencias da Villa de Mayrink, salientando-se a installação de luz electrica no arraial do Sapé.

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1922 9 homens
, , , 31 , , , 1923 8 homens

Secção de mecanica

Reparação de locomotivas:— Encerrou-se o anno de 1923, com um total de 277 reparações, sendo 232 procedidas nas Officinas, 44 reparações especiaes feitas nos Depositos e uma nas Officinas da Estrada de Ferro Funilense, em Cosmopolis, excluindo a modificação da locomotiva 300 feita nas Officinas de Mayrink.

Grandes reparações								54
Médias	»							10
Pequenas	»							170
Correntes	»							43
Total								277

Das reparações grandes acima mencionadas, 9 foram iniciadas em fins de 1922 e as restantes iniciadas e terminadas durante o anno de 1923.

Quadro comparativo do numero das diversas reparações de locomotivas nos ultimos 8 annos, com o anno de 1923.

Classe das reparações	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Grandes reparações	39	47	60	64	48	62	68	53	54
Médias	50	59	47	58	25	99	7	9	10
Pequenas	29	48	38	34	85	92	91	135	170
Correntes	102	85	46	25	47	25	67	37	43
Total	220	239	191	181	205	188	233	234	277

Seguindo a mesma norma adoptada nos annos anteriores, continuam as Officinas de Mayrink a executar reparações mais completas, nas quaes foram auxiliadas em maior escala pelos diversos depositos, salientando-se os de Botucatú, Sorocaba, Barra Funda e Itapetininga.

Acquisição e modificação de locomotivas: — No mês de junho de 1923, foi adquirida da "Société Anonyme des Forges-Usines e Fonderies", de Haine St. Pierre, Belgica, uma das locomotivas que se achavam expostas no pavilhão belga, na Exposição do Centenario, sendo modificada nas Officinas de Mayrink, recebendo o n.º 300 e o nome de "Dr. Washington Luiz".

Durante o anno foram installados 27 apparelhos limpadores de peneiras, detentores de fagulhas, nas locomotivas que queimam lenha, a saber:

MIKADO — nrs. 206, 207, 211 e 215.

PACIFIC — nrs. 300, 301 e 302.

TEN WHEEL — (T. 1) nrs. 405, 407, 409, 411, 415 e 417.

TEN WHEEL — (Ts. 2) nrs. 502, 503, 506, 507, 508 e 509.

TEN WHEEL — (T. 3) nrs. 9 e 10.

MALLET — (M. 2) 601, 602, 605, 608 e 609.

MALLET — (Ms. 2) n.º 615.

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 danños causados em edifícios, vagões, encestrados 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
Anño de 1921	76:693\$000
Anno de 1922	69:600\$000
Anno de 1923	16:786\$406

Quadro das locomotivas que sofreram grandes reparações nas oficinas de Mayrink, durante o anno de 1923

Número das locomotivas	Type	Procedencia	Percurso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	TOTAL
9	00000	Allemânia	74.493	7.968\$69	16.196\$69	97.643\$00
10	00000	,	152.102	3.543\$612	31.131\$00	6.961\$712
41	000	Inglaterra	297.370	9.455\$667	297.736\$00	15.431\$167
43	0000	,	441.380	8.529\$255	20.884\$00	14.130\$255
44	0000	,	385.029	5.661\$487	22.113\$487	12.113\$487
57	0000	R. U. America	95.848	6.084\$896	15.932\$096	11.532\$096
58	0000	,	93.115	3.052\$746	15.887\$00	7.581\$146
59	0000	,	67.670	2.113\$275	15.133\$00	4.626\$375
103	00000	,	57.224	10.111\$010	15.100\$00	18.301\$810
104	00000	,	146.498	9.142\$258	10.080\$200	17.222\$458
107	00000	,	162.649	8.583\$089	11.269\$400	19.862\$489
111	00000	,	62.364	4.777\$111	6.743\$374	11.522\$485
114	00000	,	177.995	18.068\$146	13.315\$800	31.353\$946
115	00000	,	108.922	12.899\$611	8.986\$500	21.886\$111
Brasil	121	192.566	9.977\$112	11.133\$400	21.193\$512	
122	00000	168.439	8.677\$442	10.103\$200	18.777\$642	
123	00000	153.509	15.806\$906	10.161\$000	25.967\$906	
126	00000	104.267	11.606\$197	12.304\$500	23.913\$697	

Número das invenções	Type	Procedência	Período	Crédito da reparação	
				Natural	Fiscal
120	00000	Brasil	1877-845	10,931,732.55	36,096,527.55
121	00000	*	99-440	14,064,600	27,186,679.52
121	00000	*	99-225	12,568,885.55	31,023,475.55
122	00000	E. U. America	00-412	10,942,930	21,312,841.00
123	00000	*	120-108	9,651,820	18,179,410.00
124	00000	*	997-108	6,022,951.11	16,810,637.71
125	00000	*	105-880	7,746,895.55	18,821,445.58
126	00000	*	105-114	11,513,845.55	20,171,753
127	00000	*	120-302	2,831,743.55	6,044,072.55
128	00000	*	119-161	8,118,673.55	18,821,445.58
129	00000	*	141-162	4,929,420.00	8,049,832.55
130	00000	*	139-279	9,289,681.55	17,569,515.55
131	00000	*	99-365	4,330,630.00	7,465,360.02
132	00000	*	76-821	2,703,871	4,471,457.00
133	00000	*	109-839	6,455,971	10,292,182.7
134	00000	*	90-730	10,153,894.55	17,456,456
135	00000	*	62-557	8,214,513	4,181,840.00
136	00000	*	161-260	8,294,913.55	7,298,119
137	00000	*	115-230	7,735,973.55	16,905,232
138	00000	*	100-730	6,163,857.55	8,222,538
139	00000	*	102-920	2,607,497.55	4,746,676

Grande parte dessas invenções foram feitas por engenheiros e profissionais.

Número das locomotivas	Type	Procedencia	Percurso	Custo da reparação		
				Material	Pessoal	TOTAL
417	4000	E. U. America	145.792	10.657\$351	10.116\$40	11714\$881
418	4000	*	215.353	9.589\$128	11.531\$450	23.913\$826
419	4000	*	132.669	4.747\$462	6.888\$569	11.436\$024
419	4000	*	156.872	1.828\$794	1.742\$116	3.570\$895
420	4000	*	96.033	1.807\$439	6.356\$100	8.144\$439
501	4000	*	294.755	12.114\$145	6.014\$420	18.414\$645
502	4000	*	140.997	11.462\$317	10.284\$400	22.746\$417
503	4000	*	227.388	6.928\$627	6.928\$627	15.255\$657
504	4000	*	165.166	9.145\$391	10.813\$590	19.958\$861
506	4000	*	115.068	2.855\$639	3.671\$480	6.526\$479
507	4000	*	168.802	10.662\$104	11.261\$349	22.923\$294
508	4000	*	16.963	9.865\$310	1.467\$290	16.934\$410
509	4000	*	174.318	15.758\$356	15.424\$400	21.183\$834
601	6000	*	101.376	12.458\$464	14.604\$400	30.011\$444
602	6000	*	67.509	10.534\$251	12.169\$400	22.744\$621
603	6000	*	81.374	12.317\$147	16.554\$310	31.231\$812
605	6000	*	144.280	14.271\$351	11.167\$400	27.438\$751
606	6000	*	156.246	17.294\$66	12.468\$360	30.280\$266
608	6000	Allemanta	75.301	10.681\$235	11.563\$400	23.263\$625
609	6000	*	68.850	9.495\$359	10.654\$390	18.558\$559

Número dos documentos	Tipo	Prudência	Período	Crédito da reparação		
				Material	Pessoal	TOTAL
611	1000000	Alemânia	35.019	6.836\$966	12.487\$900	19.324\$866
612	1000000		71.690	13.811\$107	16.238\$300	30.049\$407
615	1000000	E. U. America	39.227	15.922\$784	14.292\$800	30.214\$584
Reparações especiais feitas nos depósitos						
116	/000000	E. U. America	71.786	1.590\$946	2.482\$800	4.073\$745
212	/000000	,	192.672	4.882\$258	4.199\$300	9.081\$558

**Importância média despendida com as reparações de diversas categorias de locomotivas, nos últimos 9 anos,
para as unidades de trem-kilometro e locomotiva-kilometro, subdividida em material, pessoal e diversos**

Número das locomotivas	TIPOS	ANOS	CUSTO GERAL DAS REPARAÇÕES				KILOMETRAGEM		Média para a unidade trem-kilometro				Média para a unidade locomotiva-kilometro			
			Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Trem-kilometro	Loc.-kilometro	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
1	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	5:122\$028	11:762\$600	5:770\$015	25:654\$649	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	\$602	\$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	58:725\$615	50:697\$200	14:746\$201	119:169\$016	299.159	1.246.503	\$179	\$169	\$060	\$398	\$043	\$040	\$012	\$095
		1922	60:260\$395	55:263\$200	15:454\$188	130:977\$783	139.234	1.190.210	\$433	\$397	\$110	\$940	\$050	\$047	\$013	\$110
		1923	74:692\$644	55:685\$500	18:085\$597	148:643\$741	252.967	1.228.313	\$295	\$220	\$072	\$587	\$060	\$046	\$015	\$121
51	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\$389	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	187:099\$660	422.617	605.224	\$160	\$127	\$037	\$324	\$111	\$089	\$026	\$226
		1922	40:767\$240	36:989\$500	10:395\$232	88:101\$972	420.468	700.762	\$097	\$087	\$025	\$209	\$058	\$053	\$014	\$125
		1923	54:582\$496	33:021\$100	12:493\$575	100:097\$171	447.077	686.572	\$122	\$074	\$027	\$223	\$079	\$048	\$018	\$145
101	Consolidéz	1915	61:133\$304	86:793\$200	32:972\$052	180:898\$556	845.088	1.023.956	\$072	\$103	\$089	\$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	\$087	\$235	\$075	\$081	\$029	\$185
		1918	106:201\$923	125:762\$300	43:867\$745	275:831\$968	1.085.035	1.367.036	\$098	\$116	\$040	\$254	\$078	\$092	\$032	\$202
		1919	115:683\$991	115:326\$950	49:026\$883	280:037\$774	1.068.942	1.402.358	\$108	\$108	\$046	\$262	\$083	\$082	\$035	\$200
		1920	223:994\$149	196:804\$350	57:106\$471	476:904\$970	1.063.784	1.488.521	\$210	\$184	\$053	\$447	\$155	\$136	\$089	\$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	409:599\$496	961.317	1.726.599	\$203	\$172	\$050	\$426	\$113	\$096	\$028	\$237
		1923	245:841\$139	223:719\$300	76:287\$112	545:793\$551	996.444	1.656.115	\$246	\$225	\$077	\$548	\$148	\$136	\$046	\$330
201	Mikado	1915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1918	256\$834	335\$900	116\$938	709\$092	96.313	106.439	\$003	\$004	\$001	\$008	\$002	\$003	\$001	\$006
		1919	38:349\$650	37:368\$600	16:098\$384	92:816\$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	22:984\$198	194:367\$662	1.134.254	1.595.107	\$076	\$074	\$021	\$171	\$054	\$053	\$014	\$121
		1923	169:124\$225	155:642\$600	46:306\$519	371:073\$344	1.580.819	2.166.979	\$107	\$098	\$029	\$234	\$078	\$071	\$022	\$171
300	Pacific	1915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1918	5:434\$711	9:105\$000	3:175\$958	17:715\$669	33.390	50.873	\$163	\$273	\$095	\$531	\$107	\$179	\$062	\$348
		1919	7:476\$742	9:614\$800	4:087\$364	21:178\$906	173.262	209.421	\$043	\$055	\$024	\$122	\$036	\$046	\$019	\$101
		1920	10:012\$372	13:082\$3050	3:846\$289	26:939\$661	240.850	273.317	\$041	\$064	\$015	\$110	\$036	\$047	\$014	\$097
		1921	27:156\$286	38:370\$800	11:246\$005	76:773\$091	505.449	608.710	\$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	\$023	\$188	\$069	\$069	\$018	\$156
		1923	45:853\$609	45:461\$900	13:020\$000	104:335\$509	101.941	734.388	\$076	\$076	\$022	\$174	\$062	\$062	\$018	\$142
401	Ten-wheel	1915	31:568\$502	55:142\$300	20:498\$126	107:658\$927	1.025.929	1.120.606	\$081	\$054	\$020	\$105	\$028	\$049	\$019	\$096
		1916	68:485\$457	66:435\$900	32:589\$407	167:510\$764	1.106.945	1.238.342	\$062	\$060	\$029	\$151	\$055	\$054	\$026	

Damos a seguir o movimento das Officinas de Sorocaba, Mayrink e do Depósito de Barra Funda; em separado e englobadamente.

Movimento das officinas de Sorocaba

Designação dos serviços	CARROS						VAGÕES									
	1.ª classe		2.ª classe		Mixtos		Restaurantes		Especiais		Bag. e B. Correio					
	Dormitórios	Restaurantes	Especiais	Bag. e B. Correio	Correio	Gaiolas-animais	TOTAL	5 Toneladas	12 Toneladas	20 Toneladas	24 Toneladas	28 Toneladas	31 Toneladas	TOTAL		
Construção		3	1				7									
Montagem	2	1	3													
Reconstrução							1	4								
Transformação																
Modificação							1									
Reparação grande	16	16	2	1	5	1	17	2	3	63	56	10	2	35	71	174
,, média	3	2	2						5	12	62	20	7	55	58	197
,, pequena	5	13	1	1	1	1	2			24	49	10	6	26	18	109
Total	24	33	9	5	6	4	19	2	9	111	172	40	20	128	145	505

Movimento das officinas de Mayrink

Designação dos serviços	CARROS						VAGÕES							
	1.ª classe		2.ª classe		Mixtos		Restaurantes		Especiais		Bag. e B. Correio			
	Dormitórios	Restaurantes	Especiais	Bag. e B. Correio	Correio	Gaiolas-animais	TOTAL	5 Toneladas	12 Toneladas	20 Toneladas	24 Toneladas	28 Toneladas	31 Toneladas	TOTAL
Construção														
Montagem														
Reconstituição														
Transformação														
Modificação														
Reparação grande														
,, média	2	1	1			1								
,, pequena														
Total	2	1	1			1		11			1	1	8	20

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-animais	TOTAL	5 Toneladas	12 Toneladas	20 Toneladas	24 Toneladas	28 Toneladas	31 Toneladas	TOTAL
Construção . . .																	
Montagem . . .											300						
Reconstrução . . .																	
Transformação . . .																	
Modificação . . .																	
Reparação grande . . .	7	7	—	2						18							
,, média . . .	9	8	2	5		3	5	3		30		1	1		1	1	3
,, pequena . . .	4	2	—	2		2	6	—	2	18		25	15	5	18	3	61
Total . . .	20	12	2	9		5	12	4	2	66		426	60	17	228	9	740

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

Designação dos serviços	CARROS										VAGÕES						
	1.ª classe	2.ª classe	Mixtos	Dormitórios	Restaurantes	Especiais	Bag. e B. Correio	Correio	Gaiolas-animais	TOTAL	5 Toneladas	12 Toneladas	20 Toneladas	24 Toneladas	28 Toneladas	31 Toneladas	TOTAL
Construção . . .			3	3		1				7							
Montagem . . .		2	1								800						
Reconstrução . . .																	
Transformação . . .										1	4						
Modificação . . .												3					
Reparação grande . . .	23	23	2	3	5	1	18	3	3	81		58	11	2	35	78	184
,, média . . .	12	7	5	5		4	5	8	5	46		92	35	12	69	58	266
,, pequena . . .	9	15	1	3	1	3	8		2	42		154	54	18	70	23	319
Total . . .	44	47	12	14	6	10	31	6	11	181		609	100	37	357	162	1265

NOTA. — Nesses quadros não está incluída a montagem, em Barra Funda, dos 10 vagões cobertos da Firma I. R. F. Materazzo.

Construções de carros

Carros mixtos — Durante o anno foram construidos 3 carros mixtos, que receberam os nrs. 214, 215 e 216, comportando cada carro 52 logares, sendo 20 de 1.^a classe e 32 de segunda, tendo sido entregues ao Trafego em janeiro, março e abril, respectivamente.

Carros dormitorios — Foram construidos durante o anno 3 carros dormitorios, que levaram os nrs. 237, 238 e 239, comportando cada carro 16 leitos e foram entregues ao Trafego em fevereiro e dezembro, respectivamente.

Carros especiaes — Foi construido durante o anno, o carro Presidencial, que levou o nr. 281 e foi entregue ao Trafego em setembro.

Reconstruções

Foram reconstruidos os carros de 2.^a classe nrs. 118 e 124, o carro mixto nr. 207 e a gaiola nr. 464, para animaes de raça.

Transformações

O carro especial nr. 293 "Aferição de balanças" foi transformado em "Bagagem-correio", recebendo o nr. 450.

Modificações

Foram collocados assentos duplos, augmentando assim a lotação de 34 para 44 logares, nos de 1.^a classe nrs. 8, 19, 27, 34, 43 e 44. O carro especial "cozinha do pagador", ex-281, recebeu o nr. 297.

Construções de vagões

Não houve.

Montagem. — Foi terminada a montagem principiada em 1922, das 200 gondolas de 28 toneladas e das 300 gaiolas de 12 tone-

ladas, que tinham sido adquiridas no referido anno, e que foram entregues ao Trafego na ordem seguinte:

Janeiro	103	gondolas de 28 toneladas e 14 gaiolas de 12 toneladas.
Fevereiro	55	» 28 » 34 » 12 »
Março	13	» 28 » 64 » 12 »
Abril		48 » 12 »
Maio		58 » 12 »
Junho		51 » 12 »
Julho		29 » 12 »
Agosto		2 » 12 »

As gaiolas levaram os nrs. 4100 a 4400 e as gondolas 1829 a 2000 (as gondolas 1801 a 1828 tinham sido entregues ao Trafego no fim do anno 1922.)

Foram montados ainda, além dos vagões que acabamos de citar, mais 10 vagões cobertos de 28 toneladas, pertencentes á firma L. R. F. Matarazzo.

Foi adquirido da "Comissão Constructora da Avenida Independencia", uma gondola que servia para movimento de terra e que foi transformada para o transporte de pedra britada, com a lotação de 20 toneladas, recebendo o nr. 1300.

Reconstruções

Foram reconstruídos e entregues ao Trafego os vagões seguintes:

Vagões fechados de 28 toneladas nrs. 2224 e 3504 da E. F. Sorocabana.

Gaiolas	» 28	» 6005 » 6033 » S. P. R. G.
Gondolas	» 24	» 1041-1028-1178-1180 e 1197 da S. P. R. G.
Gondolas	» 28	» 1719 da E. F. Sorocabana.
»	» 31	» 4130-4152 e 4245 da S.P.R.G.

Transformações

Foram transformados durante o anno os vehiculos seguintes:

Em vagões fechados de 28 toneladas.

2242 ex-gaiola de 28 toneladas	nº 6083
2243 » » » 28 » » » 6081	
2244 » » » 28 » » » 6082	
2245 » » » 28 » » » 6006	
2246 » » » 28 » » » 6009	
2247 » » » 28 » » » 6026	

Em gondolas de 12 toneladas:

O 71 ex-vagão fechado de 12 toneladas n. 1091.
» 72 » » » 12 » » 1085.
» 73 » » » 12 » » 805.

Modificações

Em gondola de 28 toneladas:

A 1792 ex-gondola de 24 toneladas n. 1511.

Em vagão dormitorio de 12 toneladas:

O 5128 ex-fechado de 12 toneladas n. 869.

Em caboose de 12 toneladas:

O 5037 ex-fechado de 12 toneladas n. 909.

Em gaiolas simples, conservando os mesmos numeros e séries,
as ex-gaiolas com sobrado, de 12 toneladas:

Ns. 4503—4504—4505—4507—4508—4511—4513—4514
4515—4522—4523—4525—4527—4529—4530—4531
4534—4535—4537—4538—4539—4540—4541—4542
4543—4546—4547—4548—4549—4550—4551.

Cabinas collocadas

Em vagões fechados de 12 toneladas:

Ns. 897—995—1106—1123.

Em vagões fechados de 20 toneladas:

Ns. 7601—7629.

Em vagões fechados de 28 toneladas:

Ns. 2018—2024—2038—2092—2242—2243—2244—2245
2246—2247—3516—3518—3532—3534—3550—3558
3569—3599—3611—3612.

Em gaiolas de 12 toneladas:

Ns. 4008—4525—4534—4542.

Fueiros articulados collocados

Em gondolas de 12 toneladas:

Ns. 71—72—73.

Em gondolas de 20 toneladas:

N. 1362.

Em gondolas de 28 toneladas:

Ns. 1780—1790.

Em gondolas de 31 toneladas:

Ns. 339—346—355—401—464—496—518—551—588
598—613—721—733—767.

Alavancas de manobra, articuladas, collocadas

Em gondolas de 20 toneladas:

Ns. 1327—1362.

Em gondolas de 31 toneladas:

Ns. 301—331—341—343—344—366—326—360—372
372a—392—387—405—454—430—413—553—521
572—594—597—552—618—620—653—625—669
694—707—710—725—728—713.

Vehiculos avariados por incendios e accidentes

Durante o anno de 1923, foram avariados por incendios e accidentes 32 carros e 147 vagões; que a julgar pela importancia despendida com as suas reparações, e, pela permanencia dos mesmos muito mais tempo nas officinas, podem-se considerar, na maior parte, como sendo todas reconstruções.

Vehiculos avariados por incendios

Os vagões fechados de 28 toneladas ns. 2003 e 3504.

A gaiola de 12 toneladas n. 4214.

A gondola de 28 toneladas n. 1780.

As gondolas de 31 toneladas ns. 326 e 614.

Vehiculos avariados por accidentes

Os carros de 1.^a classe: ns. 12—15—27—35—42—44 e 50;

* * * 2.^a classe: ns. 103—118—115—124—127
132—135—137—139—140—150—152—155;

O carro restaurante: n. 252;

Os carros especiaes: ns. 291 e 297;

O carro b. bagagem: n. 303;

Os carros bagagens-correios: ns. 439—459—414 e 449;

Os vagões de animaes: ns. 454—461—462 e 465.

Os vagões fechados de 12 toneladas:

Ns. 808—827—838—839—854—869—909—921—931
935—953—956—980—990—1005—1013—1028
1085—1087—1093—1102—1120—1104—1167—1152
1169—1128—1058—1224.

Os vagões fechados de 20 toneladas:

Ns. 7511—7536—7551—7558—7570.

Os vagões fechados de 28 toneladas:

Ns. 2004—2006—2010—2118—2133—2190—3537—3557
3618.

As gaiolas de 12 toneladas:

Ns. 4006—4008—4034—4061—4069—4032—4047—4015
4081—4020—4057—4044—4136—4165—4176—4192
4193—4181—4200—4212—4213—4226—4233—4250
4283—4294—4301—4318—4388—4501—4504—4505
4512—4516—4531—4539—4542—4548—4550.

As gaiolas de 28 toneladas:

N. 6070.

As gondolas de 12 toneladas:

Ns. 10—17—49—57—66.

As gondolas de 20 toneladas:

Ns. 1314—1362.

As gondolas de 24 toneladas:

Ns. 1505—1515.

As gondolas de 28 toneladas:

Ns. 1719—1790—1811—1827—1837—1854—1865—1869
1876—1888—1907—1914—1915—1941—1961—1958
1980.

As gondolas de 31 toneladas:

Ns. 331—402—461—553.

Os vagões «Cabooses» de 12 toneladas:

Ns. 5010—5012—5014—5020—5021—5036.

Os vehiculos pertencentes á São Paulo Rio Grande:

As gaiolas ns. 6003—6005—6033.

Os fechados ns. 2006—2133.

Gondolas :

Ns. 1028—1041—1104—1169—1178—1180—1197—4130
4152—4159—4245.

Os vehiculos pertencentes á Estrada de Ferro Paraná:

O vagão fechado n. 2190;

As gondolas ns. 4032—4072—4153—4176.

Vehiculos pertencentes ao Ramal Paranapanema:

A gaiola n. 5006.

Quadro das reparações feitas nos últimos 9 anos, nas oficinas de Sorocaba, Mayrink e Barra Funda

Classe das reparações	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões
Grandes	66	166	80	243	48	258	40	384	44
Médias	19	38	9	165	3	141	34	181	22
Pequenas	26	574	27	123	18	187	60	526	32
Total	111	878	116	531	69	586	143	1691	98

Quadro comparativo da construção de carros e vagões nos 5 últimos anos

Anos	Carros	Vagões	Total
1919	1	—	1
1920	10	60	70
1921	12	—	12
1922	21	—	21
1923	7	—	7

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

CARROS

Anos	Importância total despendida com a reparação			Kilometragem	Importância média do custo da reparação para a unidade-kilometro			
	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
1918	164.533\$731	186.595\$400	65.529\$256	406.558\$387	13.567.664	\$012,1	\$013,8	\$030,0
1919	172.662\$378	178.362\$300	66.939\$545	418.164\$223	15.233.737	\$011,3	\$011,7	\$027,4
1920	233.679\$614	211.172\$200	101.183\$457	546.036\$271	17.065.853	\$012,8	\$012,2	\$031,0
1921	205.446\$484	216.168\$200	84.306\$700	505.911\$884	18.207.013	\$011,3	\$011,9	\$027,8
1922	271.985\$296	235.874\$900	84.292\$233	592.152\$389	14.585.234	\$018,6	\$016,2	\$040,6
1923	589.526\$996	356.917\$122	129.951\$721	1.076.395\$889	15.814.808	\$037,3	\$022,6	\$068,1

VAGÕES

Anos	Importância total despendida com a reparação			Kilometragem	Importância média do custo da reparação para a unidade-kilometro			
	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
1918	356.785\$926	275.088\$900	69.480\$704	701.355\$530	23.580.300	\$015,1	\$011,7	\$022,9
1919	497.066\$132	344.421\$400	147.228\$725	988.716\$807	28.329.542	\$017,5	\$012,2	\$035,2
1920	623.158\$020	297.427\$060	96.981\$720	1.017.566\$740	29.166.024	\$021,0	\$010,0	\$034,0
1921	528.914\$140	303.398\$850	120.284\$544	952.592\$660	29.595.660	\$017,9	\$010,3	\$031,4
1922	596.926\$810	246.728\$600	102.153\$926	945.805\$336	36.617.013	\$016,8	\$006,7	\$025,8
1923	636.152\$796	330.209\$27	107.488\$728	1.073.851\$251	41.349.289	\$015,4	\$008,0	\$026,6

Movimento e inventario de carros em 1923

Designação dos serviços													TOTALS		
	1a. classe	2a. classe	Mixtos	Dormitórios	Restaurantes	Especiais e reservados	Bagagens simples	Correios	Bagagem-correio e tele de trem	Bagagem chefe de trem	Bagagem-correio	Gábulas para áreas de passageiros	PARA MAIS	PARA MENOS	
Existencia em 31 de dezembro de 1922	55	62	13	11	4	20	5	10	14	13	11	16	—	—	234
Transformados em outros typos	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
TOTALS	55	62	13	11	4	19	5	10	14	13	11	16	—	—	233
Construidos ou montados em 1923	—	—	3	3	—	1	—	—	—	—	—	7	—	—	—
Transformados de outros typos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
Existencia em 31 de dezembro de 1923	55	62	16	14	4	20	5	10	14	13	12	16	8	—	241
Em reparação ou reconstrução	7	4	1	2	1	1	1	1	—	—	—	1	—	12	—
Esperando reparação ou reconstrução	1	4	—	—	—	1	—	1	1	1	2	—	—	11	—
Em serviço em 31 de dezembro de 1923	47	54	15	12	3	18	4	8	13	12	10	15	—	90	211

Relação e especificação de carros

Designação	Type do carro	Fabricante	Data da fábrica	Dimensões			Lotação	Tara Kilog.	Existência Em 1º Jan. de 1931
				Compr.	Larg.	Altura			
Primeros chassis da 1 à 100									
1	2	Brasil Log. Lu. Brazil	1912	13,15	2,80	2,15	28.000	34	14.000
2	3	Sociedad Siderurg. Werk Tijucas do Sul	1912	11,40	2,25	2,10	12.000	36	9.000
3	4	Tijucas do Sul	1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750
4	5		1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750
5	6		1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750
6	7		1908	12,80	2,30	2,51	28.000	32	17.750
7	8	Cia. C. Constitucional	1912	12,15	2,30	2,51	28.000	44	19.450
8	9		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
9	10		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
10	11		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
11	12		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
12	13		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
13	14		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
14	15		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
15	16		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
16	17		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
17	18		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
18	19		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
19	20		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
20	21		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
21	22		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
22	23		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
23	24		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
24	25		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	34	19.450
25	26		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	44	19.450
26	27		1912	12,15	2,30	2,51	28.000	27	27

A Transportar

Designação	Número de Transporte	Fabricante	Peso de carro	Peso de carga	Data da Fabricação	Compr.	Larg.	Altura	Kilogr.	Locares	Lotação		Tara Kilog.	Existência Em 1º de Jul. de 1923 de 1924
											27	27		
Primeria classe de 1 a 100	28	Buffet U.S.A.	"	"	1912	12,00	2,30	2,51	28,000	34	17,000	1	1	
	29	American Car	"	"	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	44	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	44	17,000	1	1	
	44	"	"	"	1912	12,00	2,30	2,51	28,000	44	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	Brasil	"	"	1912	13,15	2,30	2,16	28,000	34	14,000	1	1	
	48	"	"	"	1912	13,15	2,30	2,16	28,000	34	14,000	1	1	
	49	"	"	"	1912	13,15	2,30	2,16	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	1	
	53	"	"	"	1922	12,82	2,33	2,53	28,000	44	20,000	1	1	
	54	"	"	"	1922	12,82	2,30	2,53	28,000	44	20,000	1	1	
	55	"	"	"	1922	12,82	2,30	2,53	28,000	44	20,000	1	1	
												55	55	
												Total		

Relação e especificação de carros

Designação	N. ^o actual	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Tara kilog.	Emissão de 10% de 10%
				Comp.	Larg.	Alt.	Kilog.	Log.		
Segunda classe de 101 a 200										
101	Brasil	Cia. Metallurgica	1886	9,90	2,25	2,15	12,000	52	10,500	1
102	"	"	1887	9,70	2,15	2,10	12,000	56	10,500	1
103	"	"	1907	10,10	2,21	2,10	12,000	56	10,500	1
104	"	"	1897	10,32	2,50	2,70	12,000	56	9,400	1
105	"	"	1902	9,70	2,48	2,41	12,000	42	9,500	1
106	U.S.A.	Jack & Sharp	1887	12,07	2,30	2,52	28,000	55	10,000	1
107	"	"	1893	10,70	2,21	2,61	12,000	44	8,900	1
108	"	"	1893	10,50	2,22	2,03	12,000	56	10,500	1
109	"	Dyle Bacalan	1893	10,35	1,94	2,36	12,000	47	9,500	1
110	França	Dyle Bacalan	1889	9,80	2,23	2,05	12,000	56	9,500	1
111	"	"	1889	9,75	2,22	2,20	12,000	56	10,500	1
112	"	"	1889	10,00	2,50	2,40	12,000	56	12,650	1
113	"	"	1889	10,00	2,50	2,40	12,000	56	12,650	1
114	Brasil	Cia. Edificadora	1912	10,10	2,20	2,10	12,000	56	9,800	1
115	"	"	1912	9,60	2,25	2,15	12,000	48	9,500	1
116	"	Sorocabana	1912	10,45	2,30	2,15	12,000	56	11,800	1
117	"	"	1913	9,60	2,55	2,70	12,000	40	10,800	1
118	"	(Regober. 192)	1913	12,82	2,23	2,53	28,000	56	17,500	1
119	"	"	1913	9,60	2,52	2,65	12,000	40	10,800	1
120	"	"	1913	10,10	2,30	2,20	12,000	47	10,500	1
121	"	"	1912	11,80	2,30	2,15	28,000	64	15,200	1
122	"	"	1918	9,82	2,26	2,61	12,000	56	12,650	1
123	"	"	1918	9,82	2,26	2,51	12,000	56	12,650	1
124	"	(Regober. 192)	1916	12,82	2,33	2,53	28,000	66	17,500	1
125	"	"	1914	10,30	2,45	2,70	12,000	50	13,000	1
126	"	"	1914	10,15	2,28	2,00	12,000	56	11,800	1
									26	26

A transportar

Designação	Nº	Fabricante	Tensão	Intensão	Dimensões		Lotação		Existência		
					Comp.	Larg.	Alt.	Kilg.	Log.	Prv. 1º	Prv. 1º
										do Jan.	do Jan.
Transporte											
Segunda classe de 101 a 200	127	Brasil	Sorocabana	1914	11,60	2,25	2,10	12.000	48	11.800	1
	128	"	1914	11,65	2,50	2,70	12.000	56	11.800	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	2,25	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	12.000	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	66	17.500	1	1
	151	"	1921	12,82	2,33	2,53	28.000	66	17.500	1	1
	152	"	1922	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
Desmontagem											
											A transportar

A transportar

53

Designação	Nº actual	Fabricante	Data de fabricação	Dimensões			Lotação		Tara kilog.	Existência
				Comp.	Larg.	Alt.	Kilog.	Ley.		
Mixtos de 201 a 225										
201	Brasil	Cia. Metallurgica	1892	9,85	2,15	2,10	12.000	1. ^a 10 2. ^a 20	10,750	1 1
202	U.S.A.	Jack Sharp	1895	10,22	2,20	2,18	12.000	1. ^a 18 2. ^a 26	10,750	1 1
203	Brasil	Cia. Edificadora	1902	9,80	2,30	2,10	12.000	1. ^a 10 2. ^a 20	10,750	1 1
204	"	"	1902	10,35	2,45	2,40	12.000	1. ^a 16 2. ^a 26	10,750	1 1
205	"	"	1902	9,50	2,85	2,00	12.000	1. ^a 10 2. ^a 20	10,750	1 1
206	"	"	1902	9,60	2,80	2,08	12.000	1. ^a 20 2. ^a 32	10,750	1 1
207	"	(Reconst. Off. S.S. em 1921) Cia. Edificadora	1902	12,82	2,33	2,58	28.000	1. ^a 13 2. ^a 20	17,650	1 1
208	"	"	1902	10,20	2,20	2,18	12.000	1. ^a 10 2. ^a 23	10,750	1 1
209	"	"	1902	9,80	3,30	2,03	12.000	1. ^a 10 2. ^a 26	10,750	1 1
210	"	Sorocabana	1915	10,00	2,23	2,03	12.000	1. ^a 16 2. ^a 20	10,750	1 1
211	"	Cia. Metallurgica	1887	10,07	2,22	1,95	12.000	1. ^a 20 2. ^a 32	14,050	1 1
212	"	Sorocabana	1922	12,82	2,83	2,58	28.000	1. ^a 20 2. ^a 32	18,000	1 1
213	"	"	1922	12,82	2,88	2,53	28.000	1. ^a 20 2. ^a 32	18,000	1 1
214	"	"	1923	12,82	2,82	2,63	28.000	1. ^a 20 2. ^a 32	18,000	1 1
215	"	"	1923	12,82	2,88	2,63	28.000	1. ^a 20 2. ^a 32	18,000	1 1
216	"	"	1923	12,82	2,88	2,58	28.000	1. ^a 20 2. ^a 32	18,000	1 1
Total										13 16

Designação	Nº atual	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação	Tara Kilog.	Tara Kilog. Log.
				Comp.	Larg.	Alt.			
Restaurantes de 251 a 275	251	U.S.A.	American Car.	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22
	" "	"	"	1912	12,00	2,20	2,15	28,000	22
	" "	"	"	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22
	" "	"	"	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22
	" "	"	"	1912	12,00	2,30	2,15	28,000	22
							Total		4

Designação	Nº atual	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação	Tara Kilog.	Tara Kilog. Log.
				Comp.	Larg.	Alt.			
Bagagens simples de 301 a 350	301	Brasil	Sorocabana	1912	9,85	2,30	2,20	12,000	10,200
	302	"	"	1913	10,10	2,25	2,25	12,000	10,200
	303	"	"	1913	9,60	2,30	2,10	12,000	10,200
	304	"	"	1913	10,10	2,25	2,20	12,000	10,200
	305	"	"	1918	7,70	2,20	1,80	12,000	9,015
							Total		5

Designação	nº	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação		Tara Kilog.	Existência	Observações
				Comp.	Larg.	Altura	Kilos.	Lotes			
Dormitórios de 226 a 250	226	E. Iriáu	1910	11,95	2,31	2,52	28.000	14	21.050	1	Incl. 1 gab.
	227	American Car	1910	11,95	2,31	2,52	28.000	14	21.050	1	
	228	"	1910	11,95	2,31	2,52	28.000	16	21.050	1	
	229	"	1910	11,95	2,31	2,52	28.000	16	21.050	1	
	230	"	1911	11,95	2,31	2,52	28.000	16	20.000	1	
	231	"	1911	11,95	2,31	2,52	28.000	16	20.000	1	
	232	"	1911	11,95	2,31	2,52	28.000	16	20.000	1	
	233	"	1911	11,95	2,31	2,52	28.000	16	20.000	1	
	234	"	1912	11,95	2,31	2,52	28.000	16	20.000	1	
	235	"	1912	11,95	2,31	2,52	28.000	16	20.000	1	
	236	Brazil	1922	12,82	2,33	2,55	28.000	14	20.000	1	
	237	"	1923	12,82	2,33	2,55	28.000	14	20.000	1	
	238	"	1923	12,82	2,33	2,55	28.000	14	20.000	1	
	239	"	1923	12,82	2,33	2,55	28.000	14	20.000	1	
								Total		11	14

NOTA :— O carro dormitório 239 aguarda materiais encomendados no extrangeiro para ser entregue ao Tráfego.

D. J. K. U.

Designação	Procedência	Fabricante	Baia da fabricante	Dimensões			Locação		Tara kilog.	Existência
				Comp.	Larg.	Altura	Kilog.	N.º de gabariços		
Especiais de 276 a 300										
Pagador	Brasil	Sorocabana	1918	12,80	2,30	2,51	28.000	2	4	17.650
Inspecção	"	Cia. Edifício-ora	1901	3,89	2,29	2,02	12.000	1	2	9.300
Estado	"	1º. de Medeiros	1906	13,62	2,30	2,20	25.000	2	2	21.000
Inspecção.	"	Bauné Marpent	1913	12,85	4,31	2,15	28.000	1	7	23.400
Inspecção.	"	" Sorocabana	1913	12,85	2,31	2,15	28.000	1	7	23.050
Presidencial	Brasil		1923	13,60	2,29	2,53	28.000	4	2	29.700
Inspecção.	"		1905	4,85	2,05	2,10	12.000	—	1	7.000
Associação Aux. Mútuos	283	"	1921	8,20	2,13	1,94	12.000	2	1	7.500
"	284	"	1921	8,20	2,13	1,94	12.000	2	1	7.500
Operário	"		1919	11,70	2,25	2,20	28.000	—	72 L	13.500
"	286	"	1919	11,70	2,25	2,20	28.000	—	72 L	13.500
Inspecção.	287	Fr. França	1876	4,35	2,05	2,10	5.000	—	—	—
Dormitório-Linha	289	Cia. Fr. Materiais	1876	3,80	2,25	2,10	5.000	—	1	3.500
Inspecção.	290	"	1876	3,64	2,06	2,13	5.000	—	6	3.500
"	291	"	1876	4,35	2,05	2,10	5.000	—	1	3.500
"	292	"	1876	4,35	2,05	2,10	5.000	1	1	3.500
Jusdegaio-Linha	293	Cia. Fr. Materiais	1876	—	—	—	—	—	—	—
Associação Aux. Mútuos	294	Fr. Sorocabana	1922	4,45	2,30	2,64	12.000	2	1	5.000
"	295	Brasil	1922	8,40	2,00	1,85	12.000	—	—	7.300
Cozinha-pagador.	296	"	1905	7,57	2,06	1,93	12.000	—	4	10.050
	297	"							Total	20 20

NOTA: O carro aferido de balanças n.º 298, que figurava em 1922, foi modificado para bagagem e correio, levando o n.º 460, passando a figurar n'esta série.

Designação	Procendência	Fabricante	Base de fabricação	Dimensões			Tara kilog.	Lotação kilog.	Existência		
				Compr.	Larg.	Altura			Maior do que 1923	Menor do que 1923	Igual à 1923
Correios de 351 a 400	361	Brasil	Cia. Edificadora T. de Medeiros Sorocabana	1901	7,16	2,17	2,20	9.200	12.000	1	1
	352	"	1907	12,85	2,30	2,60	17,150	28.000	1	1	1
	353	"	1908	7,00	2,10	1,95	9.200	12.000	1	1	1
	354	"	1908	7,00	2,10	2,20	9.200	12.000	1	1	1
	355	"	1919	12,95	2,33	2,53	17.000	28.000	1	1	1
	356	"	1920	12,95	2,33	2,53	17.000	28.000	1	1	1
	357	"	1921	12,85	2,33	2,53	17.000	28.000	1	1	1
	358	"	1921	12,85	2,33	2,53	17.000	28.000	1	1	1
	359	"	1921	12,85	2,33	2,53	17.000	28.000	1	1	1
	360	"	1921	12,85	2,33	2,53	17.000	28.000	1	1	1
									10	10	
								Total			

Descrição	Pais	Fabricante	Número da referência	DIMENSÕES			CORREIO			CH. DE TREM			Lotação			Tara			Existência			
				Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.		
Bagagem, correio e chefe de trem	de 401 a 415																					
Bagagem, correio e chefe de trem	de 401 a 415																					
Bra	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	12.000	12.100	12.000	12.100	12.000	12.100	12.000	
Bra	Brasil	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	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Bra	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	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800
Bra	E. U.	"	1911	4,70	2,36	2,41	5,97	2,36	2,41	1,26	2,30	2,41	28.000	14.450	14.450	14.450	14.450	14.450	14.450	14.450	14.450	14.450
Bra	E. U.	Cia. Metallurgica Trajano de Medeiros	1897	6,35	2,20	2,60	1,20	2,20	2,50	1,25	2,20	2,26	12.000	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100
Bra	E. U.	Trajano de Medeiros	1908	6,88	2,30	2,50	4,00	2,30	2,50	1,20	2,30	2,50	28.000	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500
Bra	E. U.	Cia. Edificadora Dyle Bacalan	1902	5,28	2,37	2,03	2,98	2,37	2,03	1,11	2,37	2,03	12.000	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100
Bra	E. U.	Cia. Metallurgica	1890	6,10	2,21	2,43	2,37	2,21	2,43	1,17	2,21	2,43	12.000	11.800	11.800	11.800	11.800	11.800	11.800	11.800	11.800	11.800
Bra	E. U.	Cia. Edificadora Sorocabana	1901	6,48	2,24	2,42	2,18	2,24	2,42	1,26	2,24	2,42	12.000	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100
Bra	E. U.	"	1908	6,30	2,21	2,07	2,30	2,21	2,07	1,18	2,21	2,07	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Bra	E. U.	"	1908	6,26	2,18	2,04	3,20	2,18	2,04	1,50	2,18	2,04	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Bra	E. U.	Trajano de Medeiros	1907	7,65	2,30	2,21	4,02	2,30	2,21	1,10	2,30	2,21	28.000	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800	17.800

Total

Designação	Processo- dência	Fabricante	Dimensões Internas						Latitude Kilog.	Tara Kilog.	Existência Em 1.º Janho de 1933 to 1934			
			Comp.	Larg.	Alt.	Comp.								
						C. Comp.	Larg.	Alt.						
416	E. U.	American Car	1.911	10,65	2,30	2,61	1,20	2,30	2,51	28.000	17.800	1		
417	Brasil	,	1.911	10,50	2,39	2,02	1,44	2,39	2,02	28.000	17.800	1		
418		Sorocabana	1.909	9,50	2,25	2,00	0,50	2,25	2,00	12.000	11.000	1		
419			1.912	10,47	2,37	2,18	1,51	2,37	2,18	28.000	16.150	1		
420			1.918	8,79	2,08	2,39	1,20	2,08	2,39	12.000	11.700	1		
421			1.918	8,22	2,31	2,10	1,25	2,31	2,10	28.000	11.700	1		
422			1.920	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28.000	16.150	1		
423			1.920	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28.000	16.150	1		
424			1.920	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28.000	16.150	1		
425			1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28.000	17.100	1		
426			1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28.000	17.100	1		
427			1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28.000	17.100	1		
428			1.922	10,46	2,36	2,18	1,52	2,36	2,18	28.000	17.100	1		

Designação	Número	Procedência	Fabricante	DIMENSÕES INTERNAS						Lotação kilog.	Tara kilog.	Existência			
				BAGAGEM			CORREIO								
				Comp.	Larg.	Alt.	Comp.	Larg.	Alt.						
439	439	Brasil	Cia. Metallurgica	1.886	7,64	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	12.000	10.000	1		
440	440	"	Edificadora	1.901	6,77	2,32	2,00	2,53	2,32	2,00	12.000	10.500	1		
441	441	"	"	1.901	6,52	2,30	2,12	3,00	2,30	2,12	12.000	10.000	1		
442	442	"	"	1.901	7,80	2,24	2,00	2,30	2,25	2,00	12.000	12.100	1		
443	443	"	Trajano Medeiros	1.907	6,00	2,28	2,22	4,81	2,28	2,22	28.000	17.800	1		
444	444	"	Sorocabana	1.900	6,70	2,32	2,10	2,77	2,33	2,10	12.000	10.500	1		
445	445	"	"	1.918	6,49	2,26	2,05	1,20	2,25	2,08	12.000	11.000	1		
446	446	"	"	1.918	6,48	2,25	2,07	1,24	2,25	2,07	12.000	11.000	1		
447	447	"	"	1.918	6,48	2,24	2,07	1,23	2,24	2,07	12.000	11.000	1		
448	448	"	"	1.918	5,64	2,28	1,95	2,02	2,23	1,95	12.000	11.000	1		
449	449	"	Cia. Metallurgica	1.897	7,59	2,10	2,05	2,03	2,10	2,05	12.000	9.000	1		
450	450	"	Sorocabana	1.919	9,45	2,10	1,25	2,02	2,10	1,25	12.000	9.400	1		
												11	12		

BAGAGEM E CORREIO DE
439 a 450

Designação	Procedência	Fabricante	Data da fabricação	Dimensões			Lotação kilog.	Tara kilog.	Existência	Observações
				Comp.	Larg.	Alt.			Em 1.º Janeiro de 1913	
451 a 466	Brasil	Sorocabana	1.889	7,88	2,26	2,24	12.000	6.000	1	1
452	>		1.889	7,57	2,06	1,83	12.000	7.000	1	1
453	>		1.889	9,14	2,40	2,40	12.000	7.000	1	1
454	>		1.889	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
455	>		1.889	8,50	2,37	2,23	12.000	6.000	1	1
456	>		1.889	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
457	>		1.917	8,68	2,25	2,02	12.000	6.000	1	1
458	>		1.917	8,60	2,30	1,86	12.000	6.000	1	1
459	>		1.918	7,59	2,50	1,64	12.000	6.000	1	1
460	>		1.918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
461	>		1.918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
462	>		1.918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
463	>	Sorocabana (Preços. 93)	1.918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
464	>	Sorocabana	1.918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
465	>		1.918	8,58	2,29	1,88	12.000	6.000	1	1
466	>		1.918	7,70	2,10	1,70	12.000	6.000	1	1
							Total		16	16

Gaiolas para trens de passageiros de

451 a 466

93

--

Inventário e movimento de vagões durante o anno de 1923

Discriminação

	Gondolas de 5 toneladas	Gondolas de 12 toneladas	Gondolas de 20 toneladas	Gondolas de 24 toneladas	Gondolas de 28 toneladas	Gondolas de 28 toneladas para pedra briada	Gondolas de 31 toneladas para transporte de ceraes	Gondolas de 31 toneladas para transporte de algodão	Gondolas de 31 toneladas (estrado de aço)	Gondolas de 31 toneladas a transformar	Vagões de 12 toneladas	Vagões de 20 toneladas	Vagões de 24 toneladas	Vagões de 28 toneladas	Vagões para automoveis, de 28 toneladas	Gaiolas de 12 toneladas, simples, para animaes	Gaiolas de 12 toneladas com sobrebrodo, para animaes	Gaiolas de 28 toneladas	Vagões caboosees de 12 toneladas	Vagões dormitorios de 12 toneladas	Vagões socorro de 12 toneladas	PARA MAIS	PARA MENOS	TOTAL	
Existencia em 31 de dezembro de 1922	8	70	59	29	120	24	50	10	100	468	305	152	33	241	118	11	83	49	85	36	27	23	—	—	2101
Transformados em outros typos e séries	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Destruídos, vendidos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOITAES	8	70	59	28	120	24	50	10	100	468	300	152	33	241	118	11	83	49	79	36	27	23	—	12	2089
Construidos, montados e não inventariados	—	1	1	—	172	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	474
Transformados de outros typos e séries	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	12
Existencia em 31 de dezembro de 1923	8	74	60	28	293	24	50	10	100	468	300	152	33	247	118	11	383	49	79	37	28	23	486	—	2575
Em reparação e reconstrucção em 1923	—	1	1	1	6	—	—	—	10	5	2	1	3	1	—	8	1	2	1	—	—	—	—	—	43
Esperando reparação ou reconstrucção em 1923	—	10	11	2	9	—	1	—	4	39	1	—	2	—	—	7	15	13	3	1	—	—	—	—	117
Em serviço no dia 31 de dezembro de 1923	8	68	48	25	278	24	50	10	100	454	256	149	32	242	117	11	368	33	64	33	27	23	—	160	2415

NOTA. — Vagões não inventariados em 1919 e que foram incluidos em 1923:

Gondola com estrado de madeira, de 28 toneladas n. 1559 que recebeu o n. 1793;

Gondola de 12 toneladas n. 14 que recebeu o n. 74.

1897 - 1898 - 1899 - 1900 - 1901 - 1902 - 1903

1904 - 1905

Especificação e existência de vagões

Em 31 de dezembro de 1923, possuía a Estrada 2575 vagões para transporte de mercadorias, conforme a discriminação seguinte:

Designação	Série actual	Características rodoviária						Tara vácuo kg.	Tara carga kg.	Preço vácuo km.	Preço carga km.	
		Unidade	Larg.	Alt.	Capac.	Capac. l.	Capac. l.					
Gondolas raias de 5 toneladas de 12 toneladas	5801 a 5818 1 a 300	4,89 4,40	2,03 2,20	0,61 1,53	—	—	—	5 12	2500 5400	Cia. Edifíc. Brasil Sorocabana	8 74	
20	1300 a 1500	4,50	2,20	0,65	—	—	—	20	7600	—	60	
24	1501 a 1600	4,50	2,20	1,34	—	—	—	24	8000	—	28	
28	1601 a 2000	11,14	2,33	1,34	—	—	—	28	10310	Diagnos. Divers.	293	
31	(Definitivas)	301 a 400	11,63	2,33	1,34	—	—	31	10500	C.C. Const. Belga	100	
31	a transformar	301 a 800	11,68	2,38	1,34	—	—	31	10500	—	468	
31	pedra britada	401 a 433	11,91	2,24	0,95	—	—	28	12600	—	24	
31	para cereais	501 a 550	11,56	2,28	0,95	—	—	28	10800	—	50	
28	para algodão	601 a 610	11,07	2,26	1,34	—	—	28	10500	—	10	
29	Cobertos de 12 tons a transformar	801 a 1200	7,70	2,20	1,80	0,62	2,20	1,80	12	7700	Cia. Edifíc. Brasil	300
24	28	7501 a 7650	9,45	2,17	1,82	0,72	2,17	1,82	20	9800	Diversos Diver.	152
28	automóveis	1201 a 1299	3,80	2,17	1,94	0,62	2,17	1,94	24	10700	—	33
28	Irigoríficos	2001 a 3500	11,18	2,14	1,93	0,62	2,14	1,93	28	13500	Sorocabana Brasil	247
28	Gaiolas de 12 tons, para animais	3501 a 3900	11,18	2,12	1,93	0,62	2,12	1,93	28	16000	—	118
12	12	3901 a 3911	11,82	2,12	1,93	—	—	—	28	16000	Diversos Diver.	11
12	12	4001 a 4076	9,45	2,29	1,81	0,62	2,29	1,31	12	9100	Sorocabana Brasil	76
12	12	4077 a 4083	11,78	2,29	1,81	0,62	2,29	1,31	12	12500	—	7
12	12	4101 a 4460	11,80	2,29	1,81	0,62	2,29	1,31	12	10000	C.C. Const. Belga	300
12	12	4501 a 5000	7,70	2,20	1,80	0,60	2,20	1,87	12	7600	Diversos Diver.	49
12	28	5001 a 5100	11,70	2,03	1,93	—	—	—	28	12700	C.C. Const. Belga	79
12	28	5161 a 5200	7,73	2,22	1,82	0,62	2,22	1,82	12	7500	Sorocabana Brasil	37
12	28	5201 a 5300	7,70	2,22	1,70	—	—	—	12	7000	—	28
12	12	5301 a 5400	7,70	2,20	1,60	0,54	2,20	1,80	12	7500	—	28
12	12	5401 a 5500	7,70	2,20	1,60	—	—	—	12	7000	—	28
											Total	2575

Produção e custeio das diversas fundições feitas nas oficinas, durante o anno de 1923

MATERIAIS	PRODUÇÃO		Custo médio em obra por kilo	Custo médio por kilo do mate- rial aproveitado
	Unidade	Quantidade		
Ferro	Kilo	685.200	\$480	\$192
Bronze	"	94.265	28428	2\$280
Metal patente	"	22.311	28467	2\$457
Sellos para vagões	Milheiro	529.252	63863	4\$277

Despesas. — A despesa geral de Locomoção, durante o anno de 1923, importou em rs. 2.848.206\$878, conforme discriminação abaixo.

Nº das contas	Discriminação	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
27	Administração da Locomoção	746\$435	54.093\$500	402\$200	66.242\$136
28	Papelaria	1.2829\$728	—	—	12.829\$728
33	Reparação de locomotivas nas oficinas	704.566\$288	682.521\$800	264.338\$799	1.651.426\$887
35	Reparação de carros nas oficinas	246.495\$229	245.543\$400	95.317\$669	587.356\$298
37	Reparação de vagões nas oficinas	227.635\$885	226.181\$800	87.474\$146	541.351\$830
Total		1.192.333\$665	1.208.340\$500	447.532\$813	2.848.206\$878

TRACÇÃO

Em 1.º de abril de 1923, destacou-se do departamento da Locomoção e Tracção, até então sob uma unica chefia, a repartição da Tracção, tendo, a partir daquellea data, as duas repartições seu regimen separado.

Pessoal de corrida

Existencia	Mestre machinistas	Machinistas	Foguistas	Graxeiros	Total
Em 31 de dezembro de 1922	1	196	214	60	471
Em 31 de dezembro de 1923	1	222	250	80	553

Quadro do estado das locomotivas em 31 de dezembro de 1923

ESTADO	Discriminação									Total	%
	1 a 53	54 a 63	100	200	300	9-10 400	500	600	700		
Bom	8	4	11	13	4	10	5	6	1	62	38,7
Regular	11	1	15	12	4	8	3	4	3	61	37,8
Mau	2	4	5	3	0	1	0	3	1	19	11,8
Em rep. nas officinas	1	1	3	2	0	1	0	3	1	12	7,4
„ „ nos depositos	1	0	1	1	0	2	2	0	0	7	4,3
Totaes	23	10	35	31	8	27	10	16	8	161	100%

Conservação de vehiculos

Mantiveram-se em franca actividade os concertadores destacados nos diversos pontos da Estrada, sendo satisfatorios os esforços empregados pelos mesmos na manutenção e conservação dos vehiculos em transito.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1922, existiam 82 homens
Em 31 de dezembro de 1923, existiam 51 „ „

Abastecimento de lenha ás locomotivas

O serviço de abastecimento de lenha que se achava a cargo do almoxarifado, foi transferido, em junho, para este departamento, onde vem sendo executado na melhor ordem possível.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1922, existiam . . .	185 homens
Em 31 de dezembro de 1923, existiam . . .	161 " "

Depositos

Além dos serviços que lhes são inherentes, prestaram os diversos depositos valioso concurso, auxiliando as officinas do departamento da Locomoção, nas reparações de locomotivas, carros e vagões por elles efectuadas destacando-se nesse auxilio, notadamente os depositos de Sorocaba, Itapetininga, Botucatú e Piracicaba.

Melhoramentos realizados

Instalação completa, no deposito de Sorocaba, de apparelhos para solda oxy-acetylene, com um gazometro de capacidade de 2 m.³ e construcção de uma casa de madeira e um tanque para des-carga do gazometro.

Foi augmentado para o dobro de sua capacidade, o deposito de areia deste deposito.

Construcção de uma valla falsa e collocação de um macaco hidraulico, no deposito de Itararé. Foi tambem alterado o encanamento para lavagem das caldeiras de locomotivas, trazendo agua directamente da caixa para o deposito; e, fechado, embora toscamente, com sobras de madeiras, o quarto das machinas operatrizes.

Foi colocado um macaco hidraulico no deposito de Santo Anastacio.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1922, existiam . . .	271 homens
Em 31 de dezembro de 1923, existiam . . .	316 " "

Reparações de locomotivas

Além das reparações correntes executadas pelos diversos depositos, foram feitas 40 reparações em locomotivas, em 602 dias, como auxilio prestado á Locomoção, conforme discriminação no quadro abaixo:

Locomotivas	TYPO	DATA DA ENTRADA	DATA DA SAÍDA	Dias em reparação	DEPOSITOS	OBSERVAÇÕES
1	Fairlie	11-10-923	3-12-923	48	Sorocaba	
17	Nasmyth	1- 9-923	24- 9-923	24	,	
31	Avonside	21- 9-923	5-10-923	14	,	
53	Americano	28-12-923	15- 1-924	8	,	
55	"	20-12-923	30-12-923	10	Botucatú	
102	Consolidat.	5- 8-923	18- 8-923	13	,	
109	"	9- 8-923	18- 8-923	10	,	
112	"	9-12-923	24-12-923	15	,	
113	"	17-10-923	7-11-923	20	Itapetininga	
120	"	31- 8-923	8- 9-923	10	,	
127	"	7- 8-923	19- 8-923	12	Botucatú	
127	"	31-10-923	9-11-923	10	Itapetininga	
133	"	27- 9-923	6-10-923	9	Itu	
208	Mikado	19- 9-923	28- 9-923	9	Sorocaba	
209	"	28-11-923	8-12-923	10	B., Funda	
213	"	1-11-923	26-11-923	25	Botucatú	
214	"	27- 8-923	16- 9-923	19	Sorocaba	
219	"	4-11-923	25-11-923	21	,	
223	"	24- 7-923	12- 8-923	19	Botucatú	
228	"	3- 9-923	21- 9-923	18	,	
231	"	27-11-923	6-12-923	9	Sorocaba	
304	Pacific	15- 7-923	1- 8-923	17	,	
305	"	13-10-923	21-10-923	8	,	
401	Ten-wheel	21-11-923	11-12-923	20	,	
402	"	14-12-923	29-12-923	15	Botucatú	
403	"	11-11-923	20-11-923	9	,	
404	"	25-11-923	12-12-923	17	,	
406	"	23-11-923	30-11-923	7	,	
410	"	19- 9-923	5-10-923	17	,	
412	"	12-12-923	12- 1-924	19	Itapetininga	
415	"	13-11-923	13-12-923	31	,	
416	"	10-12-923	18-12-923	8	Piracicaba	
501	"	28-10-923	4-11-923	7	Itapetininga	
508	"	26- 7-923	8- 8-923	13	Botucatú	
508	"	21-12-923	2- 1-924	12	,	
510	"	19- 6-923	21- 7-923	31	,	
605	Mallet	23-11-923	30-11-923	7	Itapetininga	
614	"	10- 9-923	23- 9-923	13	Botucatú	
614	"	7- 7-923	21- 7-923	14	,	
616	"	31- 8-923	8- 9-923	9	Itapetininga	
40				602		

Inventário e especificações de locomotivas

NUMERO	Procedência	Fabricante	Número de fabricação	Número de rodas	Motorizes	Diâmetro	Cilindros	Curso	Loc.		TOTAL	
									Total	Rodas motorizadas		
1	Inglaterra	Fairlie	2167	8	1,060	0,254	0,457	140	25	4,187	4,187	
5	"	Dubs	2242 2244	8	1,035	0,381	0,508	140	26	5,053	5,053	
6	7	Leslie	2826-2827	4	8	1,265	0,356	0,457	150	21	8,224	8,224
9	10	Kraus	250	6	10	1,130	0,381	0,508	180	27	11,058	11,058
11	1	Nasmith	317-339-348-361	4	8	1,090	0,305	0,457	140	15	3,286	3,286
14-16	a 20	A. Avonside	1048-106-1049	4	8	1,090	0,305	0,457	140	15	2,236	22,652
21	23	"	1380-1381	4	8	1,090	0,279	0,457	140	13	2,450	7,350
31	e 32	"	120	6	6	1,080	0,305	0,508	160	14	20	2,800
41	41	Kerr-Stuart	121 a 123	6	6	1,027	0,305	0,508	160	20	20	3,236
42	a 44	Baldwin	5993	4	8	1,130	0,305	0,457	140	13	19	3,020
51	51	E. U. A.	7338	4	8	1,130	0,305	0,457	140	13	19	3,020
52	52	"	3627	4	8	1,130	0,305	0,406	140	13	19	3,020
53	53	"	11809-11810	4	8	1,130	0,355	0,457	140	20	20	4,424
54	e 55	"	11815	4	8	1,130	0,355	0,457	140	20	20	4,424
56	56	"	11823-11824	4	8	1,130	0,355	0,457	140	20	20	4,424
57	e 58	"	11827	4	8	1,130	0,355	0,457	140	20	29	4,424
59	59	"	14525-14526	4	8	1,130	0,355	0,457	160	20	29	4,880
60	e 61	"	14631-14632	4	8	1,130	0,355	0,457	160	20	29	4,880
62	63	"	10144	8	10	0,840	0,330	0,335	140	17	20	3,645
101	101	"	9870	8	10	0,950	0,381	0,457	160	27	32	5,898
102	102	"	10097	8	10	0,950	0,381	0,457	160	27	32	5,898
103	103	"	12126	8	10	0,950	0,381	0,508	160	29	33	6,119
104	104	"										147,633

NÚMERO	Quantidade	Procedência	Fabricante	Número de fabricação	Motorizes	Total	Número de rodas	Diâmetro	Cilindros	Curso	Loc.	TOTAL	Força de tração em Kilogramma na unha - Tender		
													Peso Total	Peso aderente e rodadas	
Transito .	39													147.633	
105	1	E. U. A.	Baldwin	13818	8	10	0.950	0.381	0.508	160	29	33	6.119	12.238	
106	1			12056	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
107	1			12052	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
108 a	111	4		14119 a 14122	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
	112	1		15761	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
	113	1		15885	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
	114	1		15934	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
	115	1		15934	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
116 e	117	2		30404-30405	8	10	0.950	0.406	0.508	180	32	36	7.935		
118	1	Brasil	E. F. Central	—	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
119 a	131	13		1 a 13	8	10	0.950	0.406	0.508	160	32	36	7.935		
132 e	133	2	E. U. A.	30406-30431	8	10	0.950	0.406	0.508	180	32	36	7.935		
134 e	135	2	Brasil	14 e 15	8	10	0.950	0.406	0.508	180	32	36	7.935	238.050	
201 a	205	5	E. U. A.	59129 a 59133	8	12	1.060	0.483	0.508	180	46	61	10.805		
206		213		61588 , 61594	8	12	1.060	0.483	0.508	180	44	59	10.805	140.465	
214		221		550111 , 550118	8	12	1.060	0.483	0.508	200	44	58	12.006	96.048	
222		231		Baldwin	63467 , 63476	8	12	1.060	0.483	0.608	200	44	58	12.100	121.000
				Am. Locs. Co.	H. St. Pierre	6	12	1.140	0.406	0.508	180	33	48	7.333	7.333
301 a	303	3	E. U. A.	59126 a 59128	6	12	1.140	0.445	0.508	170	33	51	8.082	24.246	
304		307		61723 , 61726	6	12	1.140	0.457	0.508	180	37	52	9.046	26.184	
401		403		Baldwin	27527 , 27529	6	10	1.140	0.406	0.508	180	28	35	7.139	
	404	1		30444	6	10	1.140	0.406	0.508	180	28	35	7.139		
	405	1		30581	6	10	1.140	0.406	0.508	180	28	35	7.139		
	406	1		30550	6	10	1.140	0.406	0.508	180	28	35	7.139		
	407	1		30695	6	10	1.140	0.406	0.508	180	28	35	7.139		

Percorso total das locomotivas: — O percorso total das locomotivas, durante o anno de 1923, foi de 10.139.518 kilometros, conforme o quadro abaixo, ou mais 551.782 kilometros do que no anno passado.

DESIGNAÇÃO	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Passageiros . . .	1.671.400	1.785.643	2.271.109	2.349.684	2.608.146	2.706.107
Especiais passageiros . . .	11.120	5.315	15.306	10.420	33.783	27.835
Mixtos . . .	467.206	345.685	375.981	396.320	416.271	420.060
Cargas . . .	1.949.278	2.267.267	2.250.621	2.405.078	2.524.746	2.637.339
Animaes . . .	71.847	57.865	50.263	39.753	60.129	108.867
Serviço da Estrada . . .	227.611	315.134	356.206	419.068	442.865	519.069
Conta de capital . . .	—	—	—	—	19.744	77.482
Via Permanente . . .	121.204	118.587	136.310	191.100	245.006	167.602
Manobras . . .	1.346.038	1.566.779	1.867.302	2.462.015	3.237.046	3.475.155
Totais . . .	5.865.204	6.547.275	7.823.088	8.273.444	9.587.736	10.139.518

Os percursos, comparados nos ultimos 17 annos, foram os seguintes:

Anno	Passageiros	Mixtos	Cargas e animaes	Serviço da Estrada	Manobras	Via Permanente	Total	Incluindo o percorso dobrado das locomotivas nautas
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	668.061	4.320.700	4.808.866
1913.	1.757.417	297.563	1.780.808	—	430.269	837.257	5.103.314	5.736.483
1914.	1.651.946	257.815	1.372.403	130.323	1.225.371	119.778	4.757.636	5.340.358
1915.	1.399.152	415.976	1.256.251	67.488	859.282	29.776	4.027.925	4.500.442
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	2.325.192	315.184	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	7.923.088	8.562.575
1921.	2.360.104	396.326	2.444.831	419.068	2.462.015	196.100	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
1923.	2.733.942	420.060	2.746.206	596.551	3.475.155	167.602	10.139.518	11.429.486

No quadro anterior estão incluidos os annos de 1907 a 1923 (inclusive):

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

Na columna "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 62.97 kilometros, e, por conseguinte, 3.055 a mais, comparado com o anno anterior.

O quadro abaixo demonstra a distribuição do percurso feito pelas 161 locomotivas que estiveram em serviço activo, durante o anno.

Percursos em kilometros	Quantidade de locomotivas	PERCURSO		Locomotiva que fez o percurso maximo		Typo
		Total	Máximo atingido pela locomotiva	N.º		
De 100 a 10.000	—	—	—	—	—	—
> 10.000 » 20.000	—	—	—	—	—	—
> 20.000 » 30.000	4	110.254	29.957	11		Nasmyth
> 30.000 » 40.000	12	415.258	37.687	122		Consolidation
> 40.000 » 50.000	28	1.263.023	49.772	55		Americana
> 50.000 » 60.000	28	1.542.102	59.588	53		
> 60.000 » 70.000	29	1.867.147	69.368	207		Mikado
> 70.000 » 80.000	35	2.616.389	79.993	407		Ten-wheel T. 1
> 80.000 » 90.000	11	931.160	89.615	501		» TS 2
> 90.000 » 100.000	8	770.622	98.651	408		» T 1
Superior > 100.000	(¹) 6	623.563	106.306	307		Pacific
Total . . .	161	10.189.518				

(¹) As locomotivas que fizeram percurso superior a 100.000 kilometros são as seguintes:

808	101.209	Pacific	351	dias	289	kilometros	diarios
225	102.961	Mikado	354	"	291	"	"
306	103.488	Pacific	347	"	229	"	"
304	104.478	"	341	"	306	"	"
305	105.121	"	346	"	304	"	"
307	106.806	"	364	"	301	"	"

6 623.563

No quadro abaixo estão incluídos os aumentos porcentuais dos percursos de locomotivas, desde o anno de 1918.

Designação	ANNO DE 1918	ANNO DE 1919	Diferença % sobre o ano antea- rior	ANNO DE 1920	Diferença % sobre o ano ante- rior	ANNO DE 1921	Diferença % sobre o ano ante- rior	ANNO DE 1922	Diferença % sobre o ano ante- rior	ANNO DE 1923	Diferença % sobre o ano ante- rior	Diferença % sobre o ano ante- rior de 1918						
			+		-		+		-		+							
Percorso efectivo	4.519.166	4.880.496	+	8,00	5.455.786	+	11,79	5.811.429	+	6.52	6.350.690	+	9,28	6.664.363	+	4,94	+	47,47
Percorso supple- mentar	1.346.058	1.566.779	+	16,40	1.867.302	+	19,18	2.462.015	+	31,85	3.237.046	+	31,48	3.475.156	+	7,36	+	158,17
Percorso total	5.865.204	6.547.275	+	11,63	7.323.088	+	11,85	8.273.444	+	12,92	9.587.736	+	15,69	10.139.518	+	5,75	+	72,88
Porcentagem do percorso efecti- vo sobre o per- curso total	77,05	74,54	-	3,26	74,50	-	0,05	70,24	-	5,72	66,24	-	5,69	65,73	-	0,77	-	14,69

O quadro abaixo demonstra o consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, feito pelas locomotivas, durante o anno de 1923.

Designação	Unidades	Quantidades	Consumo médio por Loc-kilometro	
			Excluindo o percurso dobrado das locomotivas Mallet	Incluindo o percurso dobrado das locomotivas Mallet
Carvão	Kilos	29.688.680	2,9280	2,5975
Lenha	M. ³	982.622	0,0970	0,0860
Valve (cylindro)	Litros	75.647	0,0074	0,0066
Engine machine	»	79.406	0,0078	0,0070
Car (Tender, etc.)	»	61.703	0,0060	0,0054
Estopa	Kilos	51.977	0,0051	0,0045

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 locomotivas-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 cúbicos de lenha			
	7,0	7,3	8,0	9,0
Por locomotivas-kilometro (exceptuando-se o percurso dobrado das locomotivas Mallet)	16,772	16,203	15,042	13,700
Por locomotiva - kilometro (incluindo-se o percurso dobrado das locomotivas Mallet)	14,900	14,375	13,850	12,152

Resumo do percurso e coeficientes de consumo de combustível por loc-kilometro, lubrificantes e estopa por 1000 loc-kilometro, para os varios tipos de locomotivas, em serviço no anno de 1923.

TYPO DAS LOCOMOTIVAS	Tonn. de vagon- etas	Percuso Total	Consumo de combustível por loc-km.	CONSUMO POR 1000 LOC-KILOMETRO			
				Valve	Engine	Car	Total
Fairlie		50,569	8,46	7,30	6,40	22,16	3,14
Consolidation Dubs	1	72,545	9,979	6,03	5,06	2,14	4,53
Hawthorne Leslie	2	87,527	10,329	4,98	3,52	12,79	4,24
Ten-wheel Kraus	2	143,834	9,484	5,42	5,58	4,42	4,60
Nasmith Wilson	7	383,398	6,350	5,29	5,17	4,03	4,83
Avonside pequenas	5	245,121	5,822	5,54	5,52	4,63	3,08
Kerr Stuart	4	245,310	6,421	4,81	5,15	3,96	3,82
Passageiros Americanas-pequenas	3	176,563	6,638	4,09	4,29	3,67	4,11
grandes	10	550,979	9,303	5,62	5,73	4,94	5,47
Consolidation especial	1	76,281	5,448	3,34	3,36	2,46	2,89
pequenas	4	172,598	12,183	6,31	6,66	5,97	5,42
grandes	80	1,407,236	14,280	7,13	7,44	6,50	3,94
Mikado	31	2,166,159	21,954	9,04	9,09	6,64	5,19
Pacific especial	1	32,198	11,250	9,12	8,27	5,09	2,95
grandes	7	702,189	11,630	7,76	8,62	5,46	2,95
Ten-wheel, pequenas	20	1,548,744	10,167	6,27	6,66	5,74	2,89
grandes	10	785,768	12,648	7,93	8,50	6,44	3,04
Mallet-pequenas	16	914,046	24,798	10,29	11,24	8,35	5,52
grandes	6	383,305	29,235	9,85	10,29	7,21	5,07

Pessoal

No quadro abaixo demonstramos a existencia do pessoal da Tracção, em dezembro de 1922 e 1923.

DATA	Escriptorio central	Corrida	Conservação de vehiculos	Abasteci- mento de lenha	Depositos	TOTAES
Em dezembro de 1922	19	471	82	185	271	1.028
Em dezembro de 1923	9	553	51	161	316	1.090

Receita e despesa geral e despesa relativa ao combustivel, durante os annos de 1911 a 1923

ANNOs	Receita	Despesa	Saldo	M. ³	DESPESA COM COMBUSTIVEL				Despesa Total	% do custo combustivel sobre a despesa total de custeio	Percusso das locomotivas	
					LENHA		CARVÃO					
					Custo médio	Despesa	Kilos	Custo médio	Despesa			
1911	14.938.526\$789	6.850.628\$593	8.087.898\$196	285.731	2\$675	764.330\$425	9.240.284	37\$301	344.671\$833	1.109.002\$258	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	18.639.833\$432	10.689.279\$719	7.950.603\$713	341.569	3\$315	1.098.144\$835	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	8.298.140\$797	9.799.435\$478	307.354	2\$959	909.460\$486	18.055.436	44\$436	802.334\$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	6.132.098\$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	36.351.973\$143	24.740.621\$289	11.610.451\$857	1.120.153	6\$244	6.994.072\$987	692.180	171\$557	118.748\$315	7.112.821\$302	28,75	9.587.736
1923	42.061.206\$793	30.774.881\$279	11.286.325\$514	982.622	7\$229	7.103.224\$928	29.688.630	134\$954	4.006.595\$554	11.109.820\$482	36,10	10.139.518

Despesas. — A despesa geral da Tracção durante o anno de 1923, importou em rs. 14.810.942\$062, conforme discriminação abaixo:

N.º das contas	Discriminação	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
29	Administração	2.324\$123	209:107\$000	9.709\$806	221.140\$929
30	Papelaria	13.387\$745	39.054\$000	—	13.387\$745
31	Concertadores e revisores de trens.	—	23\$200	39.054\$000	39.054\$000
32	Ferramentas para revisão de trens.	185\$433	—	—	185\$433
34	Reparação correntes de loc. depositos	265:247\$582	297:680\$300	65:466\$677	628:394\$559
36	» carros nos depositos	343:081\$767	111:373\$722	34:510\$552	488:916\$041
38	» vagões	408:456\$911	104:021\$927	19:703\$953	532:190\$491
39	Conservação de machinismos nos depositos	52:934\$03	13:645\$300	30:078\$018	96:657\$841
39-A	Pinos, manilhas, fureiros, etc.	136:187\$876	10:478\$100	—	146:657\$976
40	Vencimentos de machinistas	—	630:671\$700	—	630:671\$700
41	foguistas	—	438:238\$900	118\$700	438:245\$600
42	graxeiros e limpadores	—	350:451\$200	18\$500	360:478\$700
43	Lenha	6.314:481\$847	—	—	6.314:481\$847
44	Cárvaro	3.889:443\$936	—	—	3.889:443\$936
46	Abastecimento de tenders	—	275:039\$650	—	275:039\$650
47	Lubrificantes para locomotivas	421:594\$568	—	—	421:594\$568
48	Abastecimento de locomotivas	81:434\$323	—	—	81:434\$323
49	Lubrificantes para trens.	66:989\$749	—	—	66:989\$749
50	Abastecimento de agua ás locomotivas.	64:424\$802	64:858\$784	38:767\$740	168:05\$326
54	Despesas extraordinarias.	64:668\$99	12:184\$550	78\$000	12:902\$879
		12.060:765\$533	2.561:829\$633	198:346\$636	14.810:942\$612

**Despesas feitas, no anno de 1923, com novas aquisições,
novas construções e diversos melhoramentos clas-
sificados na conta de capital da Estrada.**

DESIGNAÇÃO	Despesa escripturada
Construção de um novo edifício para a estação de Egualdade.	55:992\$018
" " " na estação de Cerqueira Cesar	38:261\$372
" " " na estação de Cândido Motta	7:721\$710
" da nova estação Santa Lima no klm. 679	13:459\$426
" de um armazém na estação Miranda Azevedo	21:858\$600
" " " na estação Ezequiel Ramos	19:696\$709
" " " na Estação Mumbuca	3:406\$990
" " novo posto telegraphico no klm. 501	17:367\$372
" " " no klm. 523	11:695\$988
" " " no klm. 395	9:085\$131
" " " no klm. 43	3:371\$701
Melhoramentos executados no pateo de Barra Funda	101:418\$708
na estação de Tiburcio	4:588\$775
Construção de casas para empregados, na estação de S. Anastacio	25:275\$090
" uma passagem inferior, no klm. 8	45:308\$161
" " " no klm. 158 do ramal de Guanabara	1:389\$037
" um viaducto no klm. 295 — tronco	36:073\$411
" 4 boeiros nos kilms. 159-161 do ramal de Guanabara	2:177\$453
Novas superstructuras de concreto nos 2 vãos de 15 metros da ponte do klm. 239 do ramal de Itararé	54:654\$485
Novas superstructuras de concreto nos 2 vãos de 16 metros da ponte do klm. 242 — tronco	32:468\$438
Novas superstructuras de concreto no vão de 15 metros da ponte do klm. 259 do ramal de Itararé	18:246\$504
Reforço do abastecimento de agua na estação Presidente Prudente	21:076\$654
" " " na estação Paraguassú	18:488\$696
" " " na estação Laranja Doce	14:320\$050
" " " em Cerqueira Cesar	13:175\$890
" " " em S. Anastacio	10:487\$869
" " " em João Ramalho	3:815\$284
" " " em Salto Grande	13:690
Construção de uma caixa de agua, de concreto, em Itu	3:843\$200
Augmento de desvios na estação de Manduri	19:326\$354
" " " Salto Grande	5:604\$350
" " " Selgado	2:976\$938
" " " Chavantes	2:260\$925
" " " Brigadeiro Tobias	269\$380
Modificação do triângulo na estação de Botucatú	10:144\$779
Embarcadouro de gado em Salto Grande	11:073\$785
A transportar	660:330\$783

DESIGNAÇÃO	Despesa escripturada
Transporte	660:330\$783
Embarcadouro de gado em Bartira	1:263\$686
,, suínos em Cândido Motta	16\$250
Desvio e embarcadouro de gado em Tieté	407\$869
,, para o carregamento de madeiras em Paraguassú	85\$000
,, " " " " lenha " no klm. 287 do ramal de Itararé	7:891\$898
Fechamento da plataforma na estação Presidente Prudente	4:226\$119
,, " " " " Salto Grande	8:490\$995
,, " " " " Lençóis	3:289\$082
,, " " " " Baruery	2:590\$601
,, " " " " S. Roque	2:388\$484
,, " " " " Palmital	1:797\$390
,, " " " " Palmital	86\$207
Lastramento da linha " com " pedra britada	629:784\$757
Accesso ao armazém-regulador de café, no klm. 11	45:437\$476
Compra de um terreno em Palmital	25:000\$000
,, em Sussuhy, para instalação de um posto de repouso de gado em trântito	45:000\$000
Acquisição de novos trilhos	840:558\$098
Substituição de trilhos no ramal de Tibagy	330:660\$272
Valor de trilhos empregados no ramal de Tibagy	268:915\$219
Instalação de uma serra vertical nas oficinas de Sorocaba	24:036\$600
Compra de macacos hidráulicos	3:589\$033
Augmento das vallas de arrear rodas na oficina de Mayrink	2:154\$950
Acquisição e montagem de 300 gaiolas novas	2.656:957\$207
Acquisição e montagem de 200 gondolas novas	1.398:258\$176
Pagamento referente á compra de 10 locomotivas "MIKADO" da American Locomotive Sales Corp.	201:146\$300
Construção de carros-dormitórios	189:621\$965
Acquisição de uma locomotiva "PACÍFIC"	172:947\$785
Modificação dos assentos — augmentando sua capacidade — nos carros de 1. ^a classe	160.014\$455
Construção de um carro de Estado	140:774\$467
,, de carros-mixtos	84:326\$047
Transformação de vagões	34:911\$245
Construção de carros de 1. ^a classe	12.252\$352
Compra de uma gondola de 20 ton. de capacidade	5.900\$000
Pagamento referente á acquisição de 10 locomotivas "MIKADO" da Société Belge	2.191\$000
Despesas da Repartição de Construção	32:209\$019
Obras de ligação da Sorocabana com a Funilense em Campinas	10:724\$325
Despesas com o estudo de um novo traçado, ligando Sorocaba a Avaré	7.097:729\$602
Despesas com o estudo da duplicação do trecho de S. Paulo a Sorocaba	248:084\$171
Credito na conta de capital	115:657\$351
Total escripturado na conta de capital do anno 1923	8.358:971\$127

- 11 -

--

ESTRADA DE FERRO FUNILENSE

Anno de 1923

Demonstração da Receita e Despesa, desde 1905

Anos	Receita	Despesa de custeio	Saldo	Deficit	Coeficiente do tráfego
1905	31:528\$160	31:889\$084	—	860\$924	101,1 %
1906	120:785\$810	102:041\$950	18:744\$460	—	84,5
1907	108:184\$310	133:719\$095	—	25:524\$785	128,6
1908	139:717\$665	154:429\$875	—	14:711\$710	110,5
1909	161:122\$337	157:676\$679	3:445\$658	—	97,9
1910	191:104\$710	174:338\$418	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\$089	364:917\$612	—	65:864\$573	122,0
1914	247:514\$070	341:284\$295	—	93:690\$225	137,8
1915	272:358\$459	319:627\$751	—	47:269\$292	117,3
1916	367:734\$850	357:274\$589	10:459\$841	—	97,1
1917	396:616\$180	421:002\$678	—	24:386\$498	106,1
1918	437:848\$861	470:297\$847	—	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	793:281\$163	586:971\$201	206:259\$962	—	74,0
1922	778:909\$963	570:180\$158	208:729\$805	—	73,2
1923	755:108\$437	619:258\$883	135:849\$554	—	82,0

Balanço da Receita e Despesa do exercício de 1923

RECEITA	DESPESA
Passageiros	154.464\$460
Trens especiaes	468\$200
Encomendas e bagagens	38.091\$190
Animaes em trens de passageiros	3.064\$100
Telegrammas	2.786\$380
Mercadorias	393.768\$560
" taxa de expediente	47.090\$060
" lenha da C. P. e C. M.	89.501\$900
Animaes em trens de cargas	1.622\$600
Armazenagens	1.348\$700
Diversos	19.613\$118
Comissões	3.546\$300
Serraria	602\$869
Total R.s.	755.108\$437
	170
	64.439\$321
	101.464\$806
	269.321\$935
	128.840\$416
	7.953\$905
	57.238\$500
	135.849\$554
	Saldo a favor da receita
	755.108\$437
	Total R.s.
	755.108\$437

TRAFFEGO

Correram regularmente os serviços desta repartição, durante o anno de 1923. Os transportes de mercadorias foram mantidos em dia.

Movimento de passageiros

O quadro abaixo demonstra o movimento de passageiros desde 1905. O numero de passageiros transportados, cresceu em 1923; apesar disso, baixou a receita média por passageiro-kilometro, em comparação com a de 1922. É que, em 1923, o abatimento de 20 % feito nas passagens de ida e volta generalisou-se, tendo taes passagens maior procura.

Annos	Numero de passageiros transportados	Numero de passageiros-kilometro	Percurso 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	40.783	—	—	44:101\$420	—
1910	49.527	1.003.992	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	73:811\$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\$080	\$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
1923	174.761,5	4.237.070	24,2	154:464\$160	\$036,4

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-kilometro	Percurso médio	Receita produzida	Receita média 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	\$761
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	31:819\$780	\$709
1923.	1.519	56.025	36,8	38:091\$190	\$679

Animaes em trens de passageiros e mercadorias

Foi o seguinte o movimento de animaes desde 1905:

Annos	Numero de cabeças transportadas	Numero de cabeças-kilometro	Percurso médio	Receita produzida	Receita média por cabeça-kilometro
1905.	29	—	—	69\$000	—
1906.	128	—	—	274\$720	—
1907.	176	—	—	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	30,8	832\$520	\$086
1913.	414	11.079	26,7	709\$160	\$063
1914.	376	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	27.842	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
1923.	996	37.606	37,7	3:226\$700	\$085

**Especificação do movimento de animaes em trens
de cargas e de passageiros, em 1923**

Numero de cabeças-kilometro	Numero de toneladas-kilometro	Receita produzida	Receita média por cabeça-kilometro	Receita média por tonelada-kilometro
Pequenos	21.185	1.024\$500	48 rs.	483,7 rs.
Vaccum	16.421	2.202\$200	133 rs.	411 rs.
Muar	37.606	3.226\$700		

Mercadorias

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

Annos	Numero de toneladas transportadas	Numero de toneladas-kilometro	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	23.132	—	—	89.706\$080	—
1909	24.180	—	—	100.568\$760	—
1910	29.681	924.038	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	47.085	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	3.610.898	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	2.616.855	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
1923	71.527	3.385.889	47,3	393.768\$560	(3)\$116

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

(2) — — — — — 1922, — — — 87.203\$180

(3) — — — — — 1923, — — — 47.690\$060

Transportes de lenha

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

Annos	Número 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
1923 . . .	31.712	89.501\$900

Mercadorias transportadas em 1923

ESPECIE	PESO - EM KILOS
Café — para Santos	2.297.573
" — diversos	634.628
Assucar — T. 3	343.698
" — T. 5	2.846.972
Cereaes	8.817.475
Algodão	283.034
Alcool e aguardende	696.297
Toucinho	4.955
Sal	303.743
Fumo	13.057
Madeiras	4.083.770
Materiaes de construçâo	2.149.601
Carvão vegetal	2.819.782
Lenha — Trens da C. P. e C. M.	31.712.500
" — diversos	38.694.014
Diversos	7.538.387
Total	103.239.486

Quadro do percurso do material e movimento de trens, durante o anno de 1923

Designação	Percorso Kmts.	Designação	Número	Percorso kmts.
Percorso da locomotiva n.º 4, inclusivé manobras	31.825	Trens mixtos	1.148	107.912
" " " " " 42.157	" de mercadorias	"	1.785	66.501
" " " " " 45.671	" lastro	"	37	518
" " " " " 51.254	" passageiros — c/ particular	2	54	
" " " " " 25.892	" " E. S. E.	8	472	
" " " " " 164	" " cargas E. S. E.	22	368	
" " " " " 111	" " socorro	4	42	
Somma	196.963	Somma	1.364	175.867
Percorso médio de 1 carro ou break	86,4	Carros e breaks rebocados	4.394	379.829
" " " " " vagão carregado	32,3	Vagões carregados rebocados	10.139	328.486
" " " " " vazio	32,5	Vagões vazios rebocados	7.398	240.517
" " " " " gaiola carregada	44,8	Gaiolas carregadas rebocadas	158	7.092
" " " " " vazio	37,9	Gaiolas vazias rebocadas	135	5.129
" " " " " trem	58,5	Somma	22.224	
Número médio de veículos rebocados por trem	7,3			361.053
Número total de trens quilometros	175.867			

Baldeação de mercadorias

A Baldeação de mercadorias, de e para a Companhia Paulista, em Campinas attingiu em 1923, a 28.872 toneladas, tendo a despesa paga pela Funilense á Paulista importado em 30.783\$130 ou sejam 1.084 réis por tonelada baldeada.

Posição kilometrica das estações e chaves

Carlos Botelho	km.	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
Engenheiro Coelho	"	65,339
Tujuguaba	"	80,344
Conchal	"	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 despendeu-se no anno de 1923, a importancia de rs. 7.953\$905, sendo 6.795\$333 com pessoal e 1.158\$572 com materiaes.

O quadro abaixo mostra o movimento de telegrammas, desde o anno de 1905:

Periodo	Annos	Numero de telegrammas	Receita
1905	1905	954	238\$990
1906	1906	891.171	592\$050
1907	1907	1.092	563\$550
1908	1908	1.408	839\$710
1909	1909	1.737	1.104\$510
1910	1910	1.752	1.136\$200
1911	1911	2.099	1.358\$590
1912	1912	2.470	1.705\$550
1913	1913	2.748	2.078\$880
1914	1914	2.571	1.809\$880
1915	1915	1.978	1.380\$420
1916	1916	2.227	1.569\$350
1917	1917	2.483	1.783\$250
1918	1918	2.680	1.971\$180
1919	1919	3.220	2.259\$920
1920	1920	3.230	2.266\$020
1921	1921	3.137	2.249\$870
1922	1922	3.050	2.268\$270
1923	1923	3.850	2.786\$380

AGENDA

Periodo	Anno	Numero de telegrammas	Receita
1905	1905	954	238\$990
1906	1906	891.171	592\$050
1914	1914	2.571	1.809\$880

outra o maior numero de telegrammas é de 1919, com 3.230.

ACTIVAS

Periodo	Anno	Numero de telegrammas	Receita
1905	1905	954	238\$990
1906	1906	891.171	592\$050
1914	1914	2.571	1.809\$880
1919	1919	3.230	2.259\$920

ACABANTO

Periodo	Anno	Numero de telegrammas	Receita
1905	1905	954	238\$990
1906	1906	891.171	592\$050
1914	1914	2.571	1.809\$880
1919	1919	3.230	2.259\$920

ALMOXARIFADO

Quadro demonstrativo do movimento do stock geral do almoxarifado, durante o anno de 1923

Especificação	Stock em 1º de janeiro de 1923	Stock em 31 de dezembro de 1923	Accrescimo durante o anno	Decrescimo durante o anno
Dormentes . . .	253\$700			253\$700
Lenha . . .	4:595\$250	16:715\$300	12:120\$050	—
Lubrificantes . . .	1:989\$976	3:106\$250	1:116\$274	—
Papelaria . . .	9:764\$207	11:617\$645	1:853\$438	—
Materiaes diversos.	85:071\$675	94:363\$774	9:292\$099	—
Total . . .	101:674\$808	125:802\$969	24:381\$861	253\$700
Accrescimo durante o anno. . .	24:128\$161			24:128\$161
	125:802\$969	125:802\$969	24:381\$861	24:381\$861

Movimento de entrada e saída de dormentes, durante o anno de 1923.

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1923	29	253\$700	—	—
1.º Semestre de 1923	7.574	18:494\$292	7.603	18:747\$992
2.º Semestre de 1923	8.424	22:742\$022	8.424	22:742\$022
Saldo para 1924. . .			—	—
Total . . .	16.027	41:490\$014	16.027	41:490\$014

Movimento de entrada e saída de lenha, durante o anno de 1923.

Designação	ENTRADA		SAHIDA	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
Saldo em 1-1-1923	835,5	4:595\$250	—	—
1.º Semestre de 1923	8.273,4	45:503\$700	8.877	48:823\$500
2.º Semestre de 1923	13.461	91:664\$200	11.275,9	76:224\$350
Saldo para 1924 . . .			2.417	16:715\$300
Total . . .	22.569,9	141:763\$150	22.569,9	141:763\$150

Movimento de entrada e saída de papelaria e objectos de
escriptorio, durante o anno de 1923.

Designação	ENTRADA		SAHIDA
	Importancia	Importancia	
Saldo em 1.º de janeiro de 1923	9:764\$207		
Durante o anno de 1923	12:439\$288		10:585\$800
Saldo para 1924	—		11:617\$645
Total	22:203\$445		22:203\$445

Entrada de materiaes no Deposito, durante o anno de 1923,
conforme discriminação abaixo:

Designação	Importancia	
	Importancia	Importancia
Lenna	137:167\$900	
Dormentes	41:236\$314	
Papelaria	12:439\$288	
Materiaes diversos	74:514\$129	
Total	285:357\$581	

Serviços executados

Designação	Quantidade	Importancia	Importancia	
			Importancia	Importancia
Aluguer	100:400			
Gas	100:000			
Electricidade	100:000			
Agua	100:000			
Impostos	100:000			
Outros	100:000			
Total	100:000			

VIA PERMANENTE

A extensão total da linha a conservar foi, em 1923, a seguinte:

ACIMA

DESIGNAÇÃO	Em 1-1-1923	EM 31-12-1923
Linha principal	93,160 klm.	93,160 klm.
Davios	8,931 klm.	8,931 klm.

Conservação ordinária

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

Designação	Unidade	Quantidade		Média por quilometro	
		1922	1923	1922	1923
Dormentes simples	N.º	17,283	15,998	184	171
Pregos de linha	"	4,862	6,225	52	66
Parafusos	"	2,495	2,628	27	28
Grampos para cercas	Kls.	117	151,5	1,2	1,6
Graxa	N.º	52	54,5	0,5	0,6
Oleo Signal	Lts.	41	45,5	0,5	0,5
Dormentes duplos	N.º	6	29	0,06	0,31
Chapas de união	Par	11	4	0,1	0,04
Trilhos	N.º	8	33	0,1	0,3
Porteiras	"	2	—	0,02	—

Serviços executados

Os serviços feitos, durante o anno de 1923, são os seguintes:

DESIGNAÇÃO	Unidade	Quantidade	Média por quilometro
Capinação	Mt.	1.214,066	13,032
Nivelamento	"	17,973	192
Roçada	"	182,925	1,963
Valeltas limpas	"	17,099	183
Juntas niveladas	N.º	5,279	56
Cercas reparadas	Mt.	54,370	583
Repregações	N.º	28,350	304
Dormentes simples	"	15,998	171
Dormentes duplos	"	29	0,31

LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO

ab 18 m. 1923 a 20 m. 1923 revisão das máquinas.

Correram normalmente os trabalhos desta Repartição.

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

Estiveram ao serviço do tratego, durante o anno de 1923, as locomotivas nrs. 4, 5, 6, 7 e 8. Todas elles passaram pelas officinas, recebendo a reparação necessaria á conservação.

Fizeram ainda as officinas de Cosmópolis a reparação geral da locomotiva Consolidation n. 111, pertencente á E. F. Sorocabana.

Carros de passageiros

Foram reparados, durante o anno de 1923, 30 carros de passageiros, sendo: 7 grandes, e 23 pequenas reparações.

Vagões de mercadorias

Foram reformados completamente, em 1923, 12 vagões; foram reformados em parte 42 vagões (cobertos e abertos) e receberam serviço de revisão (troca de sapatas, etc.) 168 veículos.

Foram transformados em vagões cobertos, de 24 toneladas, 2 gondolas das mais estragadas, nrs. 2 e 6. Os novos cobertos receberam, respectivamente, os nrs. 99 e 100.

Encarregaram-se ainda as officinas da conservação e reparação de abastecimento de agua, e das ferramentas pertencentes á Via-Permanente.

Pessoal

O quadro do pessoal que vigorou em 1923, foi o seguinte:

Locomoção	37 homens
Tracção	15 homens
Total	52 homens

Despesa de custeio

A despesa foi a seguinte:

Locomoção — Pessoal	60.048\$295
Materiaes	41.491\$430
Tracção — Pessoal	33.284\$214
Materiaes	124.497\$996
Total	259.321\$935

LOCOMOTIVA E TRACÇÃO
Existencia de locomotivas, carros e vagões, em 31 de dezembro de 1923.

Locomotivas

N.º	Quantidade	Procedencia	Fabricante	N.º de rodas motrizes	Diametro das rodas	Cilindro e diametro de alta pressão	Peso em ordem de marcha	Esfogo de tração em 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 1923, 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 " animais, com lotação para 10 toneladas.
- Total 15

Vagões — Trens de cargas

Existiam 117 veículos, a saber:

39	cobertos, com lotação para 10 toneladas;	10
3	" " " " "	20
7	" " " " "	24
5	abertos, (gondolas), com lotação para 7,5 toneladas;	7,5
51	" " " " "	10
12	" " " " "	29
117	Total.	

Automoveis de linha

Existia, também, um automóvel para inspecção.

Quadro da despesa feita no anno de 1923 em conta de capital

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
VIA PERMANENTE			
Conclusão do mata burros do klm. 46	381\$600		381\$600
Construcção de um dito, no klm. 29	226\$000		226\$000
Idem, idem, no klm. 26	160\$900		160\$900
Construcção de um boeiro no klm. 22	722\$675		722\$675
Augmento de capacidade da ponte do klm. 39, sobre o rio Jaguary	2:427\$800	5:507\$101	7:934\$901
MATERIAL RODANTE			
Transformação de vagões rafos para cobertos	4:085\$850	4:465\$342	8:551\$192
MOVEIS E UTENSILIOS			
Acquisição de 3 escarradeiras hygienicas para a Contadaria		57\$000	57\$000
Instalação de luz, para 6 lampadas e medidor, na estação de Conchal		186\$000	186\$000
Confeccão de modelos diversos para o Depósito de materiaes	129\$250	94\$985	224\$185
OBRAS NOVAS EM EXECUÇÃO			
Construcção da estação de Capão Fresco	1:528\$750	2:353\$520	3:882\$270
Somma	9:662\$825	12:663\$898	22:326\$723

Conta de capital

Quadro demonstrativo dos accrescimentos e decréscimos verificados em 1923, comparado com 1922, nas diversas contas que representam o capital da Estrada.

CONTAS	1922	1923	DIFERENCA EM 1923	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Impostos	3.477.111\$619	390.811\$619	(^a) 1.000\$000	
Via Pernambuco	2.417.175\$802	9.426\$076	9.426\$076	
Serviços	1.100\$000	—	—	
Ofícios	67.149\$755	67.149\$755	—	
Material reduzido	763.656\$996	(^b) 5.356\$848	5.356\$848	
Instrumentos de engenharia	1.411\$000	(^c) 30\$000	30\$000	
Fornecedores	10.298\$450	26.485\$863	26.485\$863	
Morros e Encilhos	26.281\$178	2.080\$000	320\$000	
Material usado	1.760\$000	22.878\$375	22.878\$375	
Estrada de Ferro Gengibre da Areia	22.878\$375	3.892\$270	3.892\$270	
Outra Rota, em construção	—	—	—	
Salvo	3.689.616\$945	8.709.498\$630	20.248\$879	
Hospedagem, etc.	19.886\$179	—	—	
Total	3.709.498\$630	3.709.498\$630	—	

^a Valor pago pela compra da locação da estrada para a utilização da Estação de Capão Fraco.
^b Decréscimo verificado pelo pagamento de instrumentos de engenharia.
^c Valor diminuído em um terço.

^d Pela transferência de uma conta para outra.

^e Pela apresentação em 1º setembro do valor da estrada da Rua 11.

^f Contrapartida resultante da Capão Fraco.

Demonstração da conta de resultado do Exercício de 1923

Debito	Credito
	135.849.954
TESOURO DO ESTADO:	
Recebido por intermédio da Receitoria de Régua de Cunha	604.433.949
Acordado pelo Tesouro do Estado Transportes feitos em conta do Governo do Estado	119.738.810
Mesmos : pagamentos requisitados	13.573.946
Despesas de transporte	141.883.90
Variação no Patrimônio:	
Saldos que apresentava na conta	1.444.954
PATRIMÔNIO DA ESTADUA:	
Saldos que apresentou e não recebeu geral de acordos com o Alcôbar e os demais trechos que compreendem a Capital da Fazenda	24.198.61
Pelo aluguel de uma locomotiva à C. C. da Avenida Independência	11.882.817
Pelo concessão de autorização Debitado à estrada de ferro.	11.945.00
Pelo custo de transporte em liquidez	20.000
Transporte para conta do Governo Federal	11.402.950
Despesas i estrada de ferro	11.402.950
Pelo custo de transporte em liquidez	10.000
Mesmo: Crédito da Contabilidade Central	10.000
do Tesouro do Estado.	10.000
Custo de operações anteriores, pago esse	1.444.954
ano	1.444.954
Rs.	135.849.954

Balanço

O balanço geral do anno de 1923, encerrado em 29 de feve-

Activo

IMMOVEIS	
Saldo desta conta	390:811\$619
VIA PERMANENTE	
Idem, idem	2.417:175\$302
SERVIDORES	
Idem, idem	3:700\$000
OFFICINAS	
Idem, idem	67:149\$755
MATERIAL RODANTE	
Idem, idem	763:635\$755
INSTRUMENTOS DE ENGENHARIA	
Idem, idem	1:411\$000
FERRAMENTAS	
Idem, idem	10:288\$450
MOVEIS E UTENSILIOS	
Idem, idem	26:485\$863
MATERIAL USADO	
Idem, idem	2:080\$000
GOVERNO FEDERAL, C/ DE TRANSPORTE	
Idem, idem	174\$160
THESOIRO DO ESTADO, C/ CAUÇÃO	
Idem, idem	5:600\$000
THESOIRO 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 INDEPENDENCIA	
Idem, idem	1:190\$000
CONCESSÃO DE ANNUNCIOS	
Idem, idem	200\$000
LIGAÇÃO FUNILENSE-SOROCABA	
Idem, idem	170\$500
OBRAS NOVAS, EM EXECUÇÃO	
Idem, idem	3:882\$270
TRANSPORTES EM LIQUIDAÇÃO	
Idem, idem	11:045\$890
DEPOSITO DE MATERIAES	
Stock existente	125:802\$969
Total	4.483:894\$249

Geral

reiro de 1924, importou em 4.483:894\$249, como abaixo se vê:

Passivo

GOVERNO FEDERAL C/ DE SUBVENÇÃO	
Saldo desta conta	630:000\$000
CAUÇÕES DE EMPREGADOS	
Idem, idem	5:600\$000
PATRIMONIO DA ESTRADA	
Pelo existente em 31 de dezembro de 1922	3.791:765\$399
Pelo valor dado á escriptura dos terrenos doados para a edificação da estação de Capão Fresco, no klm. 15	1:000\$000
Pelo aumento verificado neste exercicio, conforme a conta de Resultado	55:123\$980
RESULTADO DO EXERCICIO DE 1923	3.847:889\$379
Saldo desta conta	212\$100
CONTADORIA CENTRAL	
Saldo desta conta	192\$770
Total	4.483:894\$249

1670

• Árv se oxiado ouro. ESSA TÉCNICA é um processo de fundir e sólido orientado.