

RELATORIO

DA

DD
112.V.-27

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

REFERENTE AO ANNO

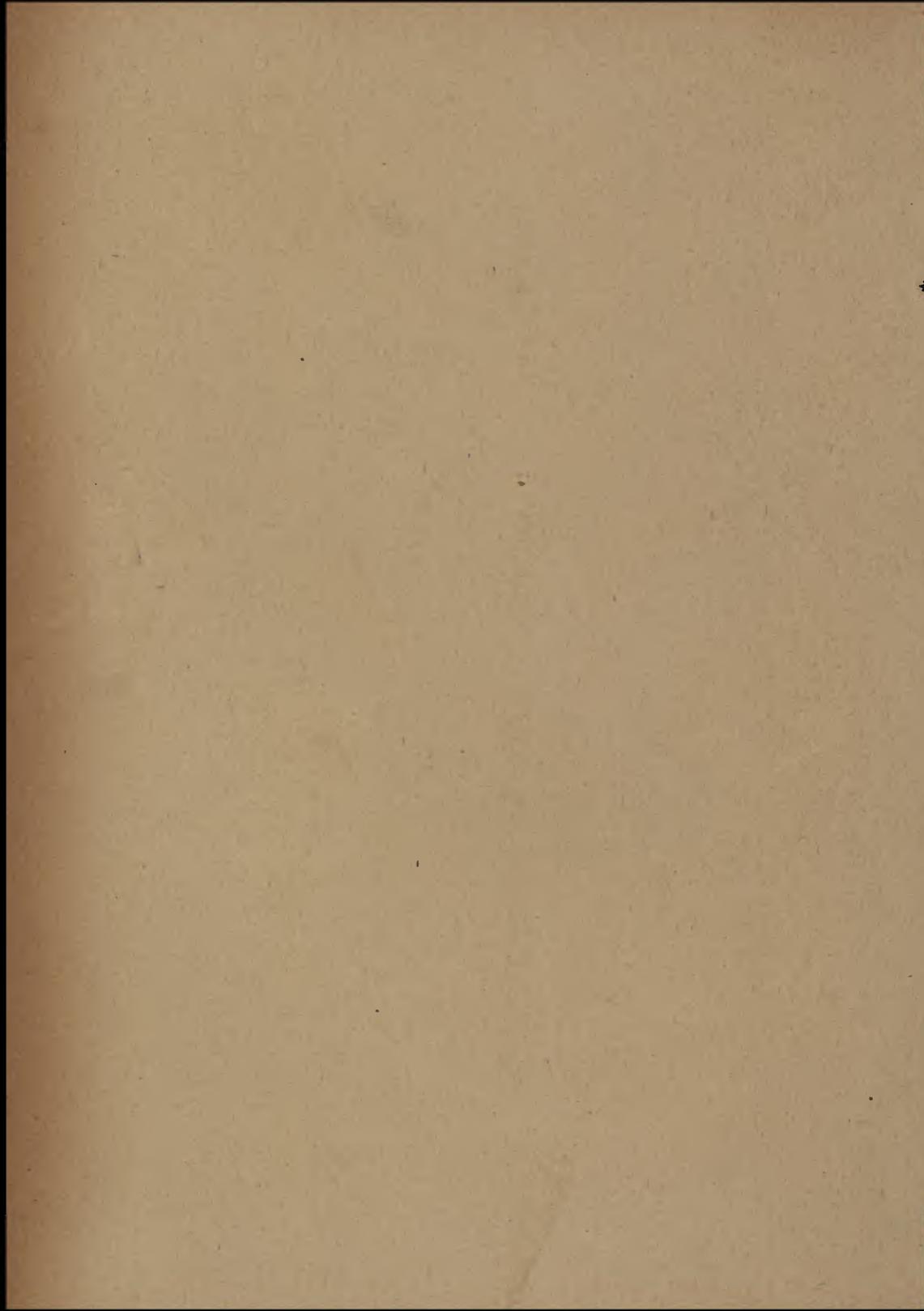
DE

1926

10/17 *1927*
H.



SÃO PAULO
CASA VANORDEN



INTRODUÇÃO

Exmo. Snr. Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos DD. Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas de S. Paulo.

Dando cumprimento ás ordens em vigor, temos a honra de passar ás mãos de V. Excia. o presente relatorio referente á vida administrativa e financeira da Estrada de Ferro Sorocabana e aos trabalhos emprehendidos para a sua remodelação durante o anno findo de 1926.

CUSTEIO

Comquanto se haja encerrado com apreciavel saldo liquido, foi o anno de 1926 na exploração da Estrada, em comparação com o anterior, de resultados desfavoraveis, devido não só ás crises commercial e industrial que durante todo o seu decorrer assoberbaram o Estado, como também a causas outras, inherentes á natureza das mercadorias que neste anno constituiram as parcelas de maior vulto nos transportes effectuados.

No que se refere porém á remodelação da Estrada, foi o anno findo de intenso e fecundo labor.

A lei orçamentaria n.º 2.123 de 30 de dezembro de 1925 orçou para 1926 a receita em 79.000:000\$000 e fixou em Rs. 53.275:637\$356 a despesa da Estrada.

Modificou assim o Congresso os algarismos constantes do pedido desta Directoria que figuraram na proposta do Governo e de accordo com os quaes era a receita estimada em Rs.: 76.560:000\$000 e orçada a despesa em — 56.949:600\$000.

A receita apurada foi porém inferior a ambas as previsões, attingindo apenas Rs. 66.579:975\$379 ou 1.581:994\$313 menos que a do anno anterior e ficando 12.420:024\$621, abaixo da estimativa orçamentaria.

Não se verificou assim nas rendas da Estrada a ascensão progressiva com que, a exemplo dos annos anteriores, se devia contar e para fazer face á qual já se encontrava ella perfeitamente aparelhada.

Tal parada na marcha ascensional das receitas, foi, no Estado, phenomeno de ordem geral, motivado pelas graves crises acima referidas que não podiam deixar de fundamente repercutir na intensidade dos transportes.

A despesa realizada attingiu a Rs. 57.240:360\$448, praticamente igual á que por esta Directoria fôra prevista, porém 3.964:723\$092 superior á dotação orçamentaria concedida.

O saldo líquido resultante da receita e da despesa é pois de 9.339:614\$931, com um coefficiente de trafego de 85,97.

São esses algarismos que bem exprimem o quanto foi ingrato á exploração commercial da Estrada o anno que findou.

Em 1925, com effeito, para uma receita bruta de 68.161:969\$692, obteve a Estrada, com o coefficiente de trafego favorabilissimo de 68,63 o saldo liquido de 21.183:680\$219.

Conservadas que fossem as mesmas condições do trafego, o exercicio de 1926, com a renda bruta de 66.579:975\$379, devera-se encerrar com um saldo de 20.886:138\$276, em vez do saldo de Rs. 9.339:614\$931 realmente apurado. D'onde na renda liquida da Estrada, comparativamente com 1925, uma redução de 11.546 contos, devida, como vamos ver, quasi que exclusivamente á natureza das mercadorias que em 1926 dominaram nos transportes.

Encerra o quadro abaixo, as quantidades das diversas mercadorias transportadas nos dois annos em questão.

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADES (em kgs.)		Diferença % sobre 1925
	1925	1926	
Algodão	34.008.717	20.065.452	— 41,00
Alfafa	17.211.782	20.489.438	+ 19,04
Arroz	20.711.731	28.470.828	+ 37,46
Assucar	39.112.474	37.718.389	— 3,56
Bebidas	22.412.382	20.292.834	— 9,46
Café	114.056.842	109.658.469	— 3,86
Cal e cimento	57.107.834	56.560.513	— 0,96
Feijão	16.893.422	18.546.382	+ 9,78
Farinhas	39.084.398	40.134.631	+ 2,69
Kerozene e gasolina	11.249.465	15.052.587	+ 33,81
Lenha	98.731.448	94.069.212	— 4,72
Madeiras	288.802.328	287.831.476	— 0,34
Milho	32.833.231	74.480.972	+ 126,85
Outros cereaes	10.906.325	8.390.241	— 23,07
Sal	15.392.714	20.174.096	+ 31,06
Tecidos do paiz	10.268.515	10.788.744	+ 5,07
Outras mercadorias	430.752.128	384.002.388	— 10,85
Transportes em C. Capital	37.934.351	121.242.708	+ 219,61
Total	1.297.470.117	1.367.969.560	+ 5,43

Resulta desse quadro que houve accrescimento no total de mercadorias transportadas em 1926. Esse accrescimento final resultou porém de reduções soffridas pelos transportes de mercadorias de tarifas altas e que foram contrabalançadas por grandes aumentos verificados nos transportes de fretes baixos, em alfafa, arroz, feijão, milho e nos transportes em conta de capital, provenientes dos serviços de remodelação da Estrada e que, embora creditados á conta do custeio, o são com o abatimento de 50 % e representam portanto para essa conta um prejuizo.

Os resultados economicos desses factos, conjugados a um augmento do percurso médio das mercadorias, acham-se condensados no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	Em 1925	Em 1926
Kgs. de mercadorias	1.297.470.117	1.367.969.560
Toneladas-kilometro	324.657.990	366.605.639
Receita	40.237:895\$960	40.361:398\$500
Percurso médio	250,2 klm.	268,0 klm.
Receita média (ton. klm.)	\$ 123,9	\$ 110,1

Resulta dos dados acima que, em virtude da natureza dos transportes effectuados, a Estrada em 1926, transportando embora, a mais, 41.947.649 tons. klms. ou mais 12,9 % do que em 1925, recebeu apenas, em dinheiro, 123:502\$540 ou 0,3 % mais. Recebeu assim, a menos, em cada tonelada-kilometro, \$ 013,8 e no total do transporte, teve a sua renda diminuida de 5.059:157\$818 em relação ao que receberia para um transporte identico ao do anno anterior.

Não só porém, essa menor remuneração recebida pelo transporte effectuado contribuiu para a redução da receita liquida da Estrada. Como se vê do quadro acima foram em 1926 transportadas a mais 41.947.649 toneladas-kilometro, que exigiram para a sua movimentação uma determinada despesa. Ora, em 1925, em que como vimos, os resultados do trafego foram favorabilissimos, não podendo ser inquirada de dispendiosa a sua exploração, a despesa por tonelada-kilometro de mercadorias foi de \$ 095,9. Nessa base e admittindo-se mesmo portanto que no anno ultimo nenhuma causa tenha havido que legitime, por parte do trafego, a elevação do custo de transporte, a movimentação do excesso de tonelada-kilometro exigiu uma despesa de 4.022.779\$539.

Tendo-se visto assim, por uma fatalidade de seu trafego, obrigada a fazer a condução de mercadorias de tal natureza que o seu transporte, em comparação com o effectuado no anno anterior, exigiu um augmento de despesa de 4.022:779\$539, produzindo em troca 5.059:157\$818 menos, é natural tenha ficado a Estrada, com a sua renda liquida diminuida da somma dessas parcellas, ou de 9.082 contos, sem que para isso haja contribuido nenhum desfallecimento em sua exploração commercial.

Em relação á redução total de 11.546 contos verificada no saldo liquido, comparativamente com 1925, resta apenas uma diminuição de 2.464 contos que, esta sim, pode ser attribuida a um excesso de despesa proveniente de algumas equiparações de vencimentos, de augmentos indispensaveis de telegraphistas, guarda-chaves e encarregados de postos ultimamente abertos ao trafego, ao maior custo dos dormentes, á intensificação do lastramento e da substituição de trilhos com o aproveitamento de trilhos usados, anteriormente substituidos por trilhos novos e ás despesas de manutenção do novo material rodante e de tracção posto em serviço durante o anno e que, embora parcamente utilizado, não podia dispensar cuidados de conservação.

Receita e despesa. — O quadro seguinte discrimina a receita apurada, comparando-a com a de 1925:

DESIGNAÇÃO	RECEITA APURADA		DIFFERENÇA
	1925	1926	
Passageiros	12.111:752\$910	12.125:580\$910	+ 13:828\$000
Bagagens e encomendas .	7.899:971\$590	5.186:602\$100	— 2.713:369\$490
Café	7.747:554\$100	7.455:568\$700	— 291:985\$400
Outras mercadorias . . .	32.490:341\$860	32.905:829\$806	+ 415:487\$940
Animaes	2.687:381\$540	3.068:801\$300	+ 381:419\$760
Telegrammas	416:548\$063	401:704\$425	— 14:843\$638
Armazenagens	466:105\$900	542:828\$900	+ 76:723\$000
Rendas diversas	4.342:313\$729	4.893:059\$244	+ 550:745\$515
Totaes	68.161:969\$692	66.579:975\$379	— 1.581:994\$313

A receita de bagagens e encomendas tornou-se sensivelmente menor, devido em grande parte á diminuição desses transportes por conta dos governos, que de Rs. 3.018:133\$000 em 1925 passaram, em 1926, a Rs. 565:617\$100, devido a ser diminuto então o trans-

porte de tropas e de material bellico. Por outro lado, numerosas mercadorias que, devido á crise anterior, eram despachadas como encomenda para mais depressa chegarem ao destino, passaram, com a regularisação e rapidez dos transportes, a seguir como carga.

A discriminação da despesa e sua comparação com 1925, constam do quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	DESPEZA REALIZADA		DIFFERENÇA
	1925	1926	
Administração	1.706:180\$396	2.121:557\$705	+ 415:377\$309
Trafego	10.121:761\$815	11.488:478\$529	+ 1.366:716\$714
Linha	7.948:408\$945	9.216:123\$707	+ 1.267:714\$762
Locom. e Tracção	24.802:944\$693	31.198:092\$631	+ 6.395:147\$938
Despesas diversas	2.398:993\$624	3.216:107\$876	+ 817:114\$252
Totaes	46.978:289\$473	57.240:360\$448	+ 10.262:070\$975

Houve sobre a despesa do exercicio anterior um acrescimo de 21,84 %. O augmento verificado nas despesas da Administração central (1.^a Divisão) provêm em grande parte do facto de passar a figurar nesse titulo as despesas com a Repartição de Tarifas e Reclamações, antes attribuidas ao Trafego e que montaram a Rs. 131:033\$531.

Nas despesas Diversas acham-se incluidas as despesas relativas ao Fundo de Pensões e Peculios, que importaram em Rs. 277:737\$450. Do total da despesa, 25.584:847\$138 foram despendidos com pessoal e 31.655:513\$310 com gastos de materiaes.

O total de folhas de pagamento de vencimentos em 1926 foi de Rs. 35.558:798\$400, assim distribuido.

Custeio	25.584:847\$138
Conta de capital	7.951:276\$264
Almoxarifado	1.859:125\$007
Terceiros	163:549\$991
Total	35.558:798\$400

Administração Central — A despesa com a Administração Central (1.^a Divisão), comprehendendo a Directoria, a Contabilidade, o Almoxarifado, a Repartição de Tarifas e Reclamações e a Con-

servação do edificio em que funcionam os escriptorios, importou em Rs. 2.121:557\$705.

É a seguinte a sua discriminação:

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Directoria	233:425\$833	60:291\$069	293:716\$902
Contabilidade	165:100\$200	7:531\$588	172:631\$788
Contadoria	643:134\$606	48:938\$449	692:073\$055
Thesouraria	135:315\$662	20:837\$007	156:152\$669
Estatistica	163:160\$150	14:592\$284	177:752\$434
Almoxarifado	338:392\$925	46:015\$146	384:408\$071
Tarifas e Reclamações	117:911\$725	13:121\$806	131:033\$531
Edificio Central	56:735\$627	57:053\$628	113:789\$255
Totaes	1.853:176\$728	268:380\$977	2.121:557\$705

Essa despesa representa 8,3% da despesa de pessoal da Estrada e 3,7% de sua despesa total. Para se ter porém a despesa total de administração deve o total acima ser accrescido das importancias despendidas pelas chefias das diversas Divisões e pelos respectivos escriptorios. Constan essas despesas do quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	D E S P E S A		
	Pessoal	Material	Total
Trafego	496:087\$700	206:297\$041	702:384\$741
Linha	631:496\$621	88:230\$396	719:727\$017
Locomoção	366:611\$303	45:871\$643	412:482\$946
Totaes	1.494:195\$624	340:399\$080	1.834:594\$704

Reunida essa importancia á anterior chega-se á somma de 3.956:152\$409 para o total das despesas de administração da Estrada; corresponde esse valor a 15,46% da despesa com o pessoal e a 6,91% da despesa total da Sorocabana no exercicio considerado.

Via permanente, edificios, linhas telegraphicas. — A extensão total das linhas conservadas durante o anno de 1926, foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	Extensão em kilometros		Accrescimo durante o anno
	Em 1/1/1926	Em 31/12/1926	
Linha principal	1.864,408	1.864,408	—
Linha accessoria (ligação Itararé)	0,544	0,544	—
Desvios	271,770	284,736	12,966
Totales	2.136,722	2.149,688	12,966

Durante o anno foram entregues ao Trafego, a titulo provisório, os trechos de linha dupla entre Barra Funda e Domingos de Moraes (6.461 ms.) e entre Baruary e Posto klm. 32 (5.080 ms.) não estando porém essas extensões incluídas no total acima, pois só no corrente anno de 1927 será feita a entrega definitiva de todo o trecho de linha duplicada.

O augmento de desvios foi o seguinte:

Desvios construídos	12,466,87	metros
Desvios augmentados	2,425,36	>
Total	14,892,23	>
Desvios arrancados	1,751,00	
Calculado a mais	174,70	>
	12,966,53	>

Os desvios existentes subdividem-se em

Desvios da Estrada	243,447,66
» particulares	41,288,60
Total	284,736,26

O movimento de dormentes foi:

Saldo de 1925	417.621	
Recebidos em 1926	574.267	991.888

Empregados:

Em custeio	493.897	
Em C/ Capital	143.557	
Em C/ Diversas	9.945	647.399
Saldo para 1927		344.489

A substituição de dormentes em custeio foi bem intensa, tendo sido uma das maiores destes ultimos dez annos, como se deprehende do quadro abaixo:

Anno	Extensão das linhas inclusive desvios	N. total de dormentes (1550 por klm.)	Dormentes substituidos			Importancia total	Preço unitario médio
			Ao todo	Por klm.	%		
1916	1.720,092	2.666.142	299.706	174	11,2	488.435\$768	1\$629
1917	1.783,951	2.765.124	295.292	165	10,6	579.729\$603	1\$963
1918	1.789,517	2.773.751	358.246	200	12,9	806.465\$348	2\$251
1919	1.847,909	2.864.258	368.026	199	12,8	900.386\$904	2\$446
1920	1.889,702	2.929.038	286.265	151	9,7	895.723\$185	3\$129
1921	1.939,668	3.006.485	403.292	207	13,4	1.330.460\$308	3\$299
1922	1.989,639	3.084.017	454.459	228	14,7	1.436.544\$399	3\$161
1923	1.996,505	3.094.582	324.015	162	10,4	1.120.380\$793	3\$238
1924	2.107,665	3.266.880	186.824	88	5,7	595.771\$598	3\$188
1925	2.136,721	3.311.917	524.480	245	15,8	2.066.538\$877	3\$940
1926	2.149,688	3.332.016	493.897	229	14,8	2.236.079\$278	4\$520

Deprehende-se desse quadro que, só durante a presente administração e apesar das difficuldades havidas em 1924 com os movimentos revolucionarios, já foram substituidos 1.205.201 dormentes ou 36% da quantidade total existente.

Foi em 1926 bem intensificado o serviço de lastramento da linha com pedra britada, havendo estado em funcionamento as seguintes pedreiras:

a) — a do km. 68 (São Roque) da linha tronco, que foi pela Estrada adquirida durante o anno e já vinha de ha muito fornecendo pedra para o lastramento;

b) — a do km. 133 (Ipanema), na linha tronco, de propriedade do Governo Federal;

c) — a do km. 297 da linha tronco (Botucatú) de propriedade particular e cujo proprietario fornece pedra mediante contracto;

d) — a do km. 372 (Ezequiel Ramos), de propriedade da Estrada, adquirida em 1925 e onde em 1926 foi feita uma instalação mecanica para extracção e britamento de pedra;

e) — a do km. 510 (Ourinhos), de propriedade particular;

f) — a do km. 580 (Sussuhy), de propriedade da Estrada e onde foi no anno findo feita instalação igual á da pedreira do km. 372.

Além dessas pedreiras foi extrahida pedra britada de outros pontos á beira da linha, entre os kms. 362, e 394 do ramal de Itararé.

Foram empedrados durante o anno, 65.042 metros de linha, transformados os lastramentos de chaves e juntas em extensão equivalente de linha corrida.

Em 31 de dezembro de 1926 era a seguinte a extensão total de linha empedrada, conforme medição feita:

Linha corrida	441.224 metros
Juntas	1.789 >
Chaves (497)	12.711 >
Com pedregulho	10.780 >
Total	446.504 >

Esse total corrige o constante dos relatorios anteriores com uma diferença para menos de 88.114 metros.

São as seguintes as porcentagens dos lastros de pedra e terra:

Lastro de pedra e pedregulho	466.504 ^m ou 25%
> terra	1.397.904 > 75%
Total	1.864.408

Foram durante o anno retirados trilhos de 132.000 metros de linha e substituidos por outros mais pesados, sendo 100 mil metros de linha com trilhos novos de 32,2 kgs. por metro e 32.000 metros de linha com trilhos usados de 25,5 e 26 kgs/m.

Foi o seguinte o movimento da substituição:

Typo kgs/m	Trilhos retirados, kms. de linha	Trilhos collocados, kms. de linha
20,0	75,000	—
25,5	42,000	20,000
26,0	15,000	12,000
32,2	—	100,000
	132,000	132,000

Construiram-se durante o anno 64.362 metros de cerca e concertaram-se 836.419 metros. Foram collocadas 47 porteiras e substituidas 37. Foram em 1926 entregues ao trafego quatro novos postos telegraphicos, a saber:

- a) — o do km. 232+853, do ramal de Itararé, entre as estações de Itapetinga e Cesario;
- b) — o do km. 247+913, tambem do ramal de Itararé, entre as estações de Cesario e Rechan;
- c) — o do km. 241+700 da linha tronco, entre Salgado e Pyramboia;
- d) o do klm. 562.262, ainda na linha tronco, entre as estações de Pau d'Alho e Palmital.

Os serviços de conservação de edificios, pontes e caixas d'agua foram realizados normalmente.

Durante o anno ficou concluida a installação do telephone selectivo em toda linha tronco e ramaes de Baurú e Itararé, com a extensão total de 1.297 kms. Installaram-se quatro centros, em São Paulo, Botucatú, Itapetininga e Assis. Ficou tambem concluida mais uma linha telegraphica entre São Paulo e Santo Anastacio e de Itaicy a Padua Salles e prolongada uma outra linha de Salto Grande a Assis.

A extensão das novas linhas telegraphicas é de 834 kms.

Foram confeccionados durante o anno, pela Secção Technica da Linha, 321 desenhos em tela, 247 orçamentos, 7 estudos diversos, 19 memoriaes de calculos e 3 especificações para fornecimentos de superstructuras metallicas.

As despesas totaes de custeio da via permanente, edificios e linhas telegraphicas elevaram-se a 9.216:123\$707 e constam discriminadamente do seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central da Linha	230:307\$150	55:861\$990	286:169\$140
„ das residencias	401:189\$471	32:368\$406	433:557\$877
Conservação da linha	3.809:729\$343	351:929\$252	4.161:658\$595
Dormentes	—	2.236:954\$060	2.236:954\$060
Trilhos	—	614\$242	614\$242
Chaves	—	6:765\$995	6:765\$995
Trens de Serviço	89:538\$499	335:749\$170	425:287\$669
Policia da linha	438:245\$048	30:354\$354	468:599\$402
Cercas	117:921\$302	70:575\$064	188:496\$366
Obras de arte	65:724\$979	38:543\$930	104:268\$909
Passagens de nivel	22:049\$217	24:460\$988	46:510\$205
Edificio e dependencias	262:928\$412	225:489\$330	488:417\$742
Installações hydraulicas	83:479\$954	69:889\$276	153:369\$230
Alugueis	14:637\$000	3:322\$080	17:959\$080
Telegrapho, telephone e illuminação	135:030\$705	54:892\$540	189:923\$245
Despesas diversas	1:267\$500	6:304\$450	7:571\$950
Total	5.672:048\$580	3.544:075\$127	9.216:123\$707

Referindo-se essa importancia, que é unicamente de custeio, á extensão de 2.149, km 688, comprimento total das linhas em trafego, desvios inclusive, chega-se á importancia de 4:287\$191 para a despesa por kilometro, correspondente a todos os serviços affectos á III Divisão.

O pessoal da linha em dezembro de 1926 era de 2.060 pessoas, sendo 1.957 trabalhadores e 103 funcionarios technicos, incluidos, nesse ultimo numero os mestres de linha. Corresponde isso a 0,95 homem por km. de linha em trafego (inclusive desvios); considerando só o pessoal operario a média é de 0,91 homem por km.

Em dezembro de 1925 o numero total de empregados era de 2.213, tendo havido portanto reduccão.

Locomoção, Tracção e Navegação Fluvial — Os serviços a cargo da 4.^a Divisão, referentes á Locomoção, á Tracção e á Navegação Fluvial decorreram normalmente, tanto na parte referente á movimentação do material de tracção, como na relativa á sua conservação e reparação. Entraram durante o anno em serviço os restantes carros, vagões e locomotivas adquiridos de accordo com o programma de remodelação da Estrada, conforme se verá ao tratar desse assumpto.

As officinas de Mayrink, onde foram installadas varias machinas ferramentas efficientes e possantes, destinadas a serem posteriormente transferidas para as novas officinas de Sorocaba, já puderam melhor attender ás reparações e á boa manutenção do material.

O numero de locomotivas, que foi durante o anno accrescido de 10 possantes locomotivas do typo "Montanha" adquiridas á Baldwin Loc. Works e á American Soc. Sales Corporation, em 31 de dezembro de 1926 era o seguinte:

Para trens de passageiros	69
„ „ „ cargas	140
„ „ „ mixtos	27
„ manobras	33
	269

com um esforço de tracção total de 2.771.643 kgs.

O estado dessas locomotivas é demonstrado pelo quadro abaixo, para aquella data:

ESTADO	DISCRIMINAÇÃO POR SÉRIES									Total	%
	1	100	200	300	400	500	600	700	800		
Bom	11	14	33	17	9	1	2	2	10	99	36,79
Regular	10	10	26	9	12	6	9	1	—	83	30,86
Máu	5	8	22	6	5	1	—	—	—	47	17,56
Nas officinas	4	2	7	1	—	1	2	3	—	20	7,43
Nos depositos	4	2	5	3	1	1	3	—	—	19	7,06
Alugadas	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0,30
Total	35	36	93	36	27	10	16	6	10	269	100,00

A Estrada tinha portanto, ao terminar o anno, em suas Officinas e Depositos, 14,49% de suas locomotivas em reparação.

Ao terminar o anno de 1924 essa porcentagem era de 25,%, o que bem caracteriza o esforço feito para normalisar a situação.

A existencia de carros e vehiculos para trens de passageiros era a seguinte:

DESIGNAÇÃO	Existencia
Presidencial	1
Estado	1
Inspecção	12
Restaurante de Inspecção	1
Pagador	1
Cozinha do Pagador	1
Dormitorio de Linha	1
Associação A. Mutuos	4
Operarios	2
Primeira classe	59
Segunda classe	87
Mixtos	14
Dormitorios	20
Restaurantes	13
Correios	9
Bagagem	3
Bagagem - Correio - Chefe de trem	18
Bagagem - Chefe de trem	11
Bagagem - Correio	9
Animaes	15
Frigorificos para leite	2
Total	284

Em principios de 1926 recebiam-se as ultimas unidades da encommenda de 35 carros, feita em 1925 a Bromberg & Cia., cuja montagem ficou completamente concluida em 8 de setembro.

Essa encommenda comprehendia tambem 17 estrados de aço, que, de conformidade com as exigencias do trafego, foram aproveitados nas officinas de Sorocaba, na construcção dos carros seguintes:

5 carros-restaurantes, cuja construcção iniciada a 28 de outubro de 1925 foi concluida a 15 de outubro de 1926;

6 carros-dormitorios, dois dos quaes entraram em trafego no anno findo, estando a terminar a construcção dos quatro restantes;

5 carros-bagagem-correio, cuja construcção foi iniciada em 1925 e que foram postos em trafego em fevereiro, abril, julho, e outubro, do anno findo;

e, finalmente, um carro Pulman, construido nas officinas do Lyceu de Artes e Officios.

Aproveitando antigos estrados, foram ainda construidos no decorrer do anno, dois carros e um restaurante para viagens de inspecção, quatro carros-restaurantes, quatro dormitorios e dois carros-dormitorios de luxo.

Foram tambem transformados dois carros bagagem em carros frigorificos para o transporte de leite em trens de passageiros.

Todas as despesas com essas construcções e transformações correram por conta do credito concedido para a remodelação da Estrada e a ella nos referiremos no logar competente.

Com as aquisições e construcções citadas, o numero de carros e vehiculos destinados aos trens de passageiros, que era de 238 em 31 de dezembro de 1924 passou ao total indicado de 284 em igual data de 1926.

Tambem a situação de vagões e gondolas melhorou consideravelmente em 1926.

Em principios do anno acabaram de chegar os ultimos vagões cobertos relativos á encomenda de 650. A montagem dos mesmos ficou completamente concluida a 19 de abril.

Por essa mesma época foram recebidas 600 gondolas, cuja montagem iniciada em dezembro de 1925, ficou completamente concluida a 22 de novembro de 1926.

Para a montagem desses 1.250 vehiculos recorreu a Estrada ao auxilio de officinas particulares, nellas sendo montados 587, sendo a montagem dos restantes feita pelas proprias officinas de Sorocaba, que, além disso, transformaram 18 gaiolas communs em gaiolas de typo especial para o transporte de fructas.

Com materiaes aproveitados da socata das officinas de Mayrink e Sorocaba, as officinas dos Snrs. Fox Drummond & Cia. construíram 34 gondolas especiaes para o transporte de pedra britada para os serviços de lastramento. Essas mesmas officinas repararam durante o anno 141 vagões, havendo tambem as officinas dos Snrs. Soares de Sampaio & Cia. reparado 17.

O quadro que se segue dá a existencia de vagões, gaiolas e gondolas no ultimo dia do anno:

DESIGNAÇÃO	Lotação kgs.	Quantidades	
		Dos typos	Totaes
Vagões cobertos com estrados de madeira e de aço	10.000	37	
„ fechados „ „ „ „ „ „ „ „ „	12.000	226	
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	20.000	157	
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	24.000	31	
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	28.000	1.009	
„ „ frigorificos com estrado de aço	28.000	11	
„ „ antigos gaiolas com estrado de madeira	28.000	65	1.536
Gaiolas simples	12.000	384	
„ para fructas	12.000	18	
„ simples	28.000	9	411
Gondolas com estrado de madeira	5.000	13	
„ „ „ „ „ e de aço	10.000	50	
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	12.000	57	
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	20.000	53	
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	24.000	24	
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	28.000	263	
„ para pedra britada (estrado de aço)	28.000	24	
„ „ lastro (com estrado de madeira)	28.000	30	
„ com bordas tombantes (estrado de aço)	30.000	300	
„ „ „ rasas (estrado de aço)	31.000	918	1.732
Serviços especiaes:			
Cabooses	12.000	38	
Dormitorios	12.000	23	
Soccorro	12.000	25	76
Total			3.755

D'esses vehiculos achavam-se, na data referida :

Em reparação ou reconstrucção	50
Esperando reparação ou reconstrucção	73
Em serviço	3.632
	3.755

Achavam-se pois fóra de serviço 123 vehiculos ou apenas 3,27% dos existentes.

As officinas de Mayrink repararam durante o anno, 262 locomotivas e procederam, no mez de outubro, á montagem das

10 locomotivas "Montanha", então recebidas. Foram, além disso, reparadas 14 locomotivas em oficinas extranhas, onde todas sofreram reparações grandes; eleva-se assim a 276 o numero de reparações executadas em 1926.

O quadro seguinte dá as reparações effectuadas comparativamente ás de 1925. Em ambos os annos estão incluídas as despesas feitas com as reparações em oficinas extranhas:

DESIGNAÇÃO	1926		1925		DIFFERENÇA 1926
	DESPESA	N.º	DESPESA	N.º	
Reparações					
" grandes		76		56	+ 20
" médias		52		60	- 8
" pequenas		76		146	- 72
" correntes		72		75	- 3
		276		339	- 63
Pessoal	1.492:103\$544		1.337:863\$902		+ 154:239\$642
Material e outras	1.979:912\$756		1.498:061\$624		+ 481:851\$132
Totaes	3.472:016\$300		2.835:925\$526		+ 636:090\$774
Custo d'uma repara- ção	27:125\$127		24:417\$633		+ 2:677\$494
(grandes e médias)		128		116	

O custo de uma reparação foi obtido dividindo-se as despesas totaes apenas pelo numero de reparações grandes e médias. As reparações de carros e vagões foram feitas activamente pelas officinas de Mayrink e Sorocaba, estando os serviços de electricidade dos carros affectos á officina de electricidade de São Paulo.

Damos a seguir, discriminadamente, o total de carros reparados durante o anno:

CARROS	Cons-trucção	Modi-ficação	Trans-forma-ção	REPARAÇÕES			Totaes
				Gran-des	Médias	Peq.	
Carros de 1. ^a classe	—	2	—	29	39	4	74
» » 2. ^a classe	—	1	—	35	55	3	94
» mixtos	—	—	—	3	1	—	4
Dormitorios	3	—	2	11	15	1	32
Restaurantes	6	—	—	6	10	2	24
Especiaes	3	—	—	7	8	1	19
Bagagem-correio	4	—	—	18	26	1	49
Correio	—	—	—	8	3	—	11
Gaiolas para animaes	—	—	—	5	2	—	7
Frigorificos p. leite	—	—	2	—	—	—	2
Em 1926	16	3	4	122	159	12	316
Em 1927	—	4	9	186	26	16	241
Diferença em 1926.	+ 16	— 1	— 5	— 64	+ 133	— 4	+ 75

No quadro acima estão incluídos um carro Pulmann construído nas officinas do Lyceu de Artes e Officios e um carro bagagem-correio construído nas officinas Fox Drumond, em Osasco. Figuram no quadro seguinte o total despendido com reparações e o custo médio d'uma reparação, obtido sem levar em conta as reparações pequenas:

DESIGNAÇÃO	EM 1926		EM 1925		DIFFERENÇAS EM 1926
	DESPESAS	N.º	DESPESAS	N.º	
Reparações:					
» grandes.		122		186	— 64
» médias .		159		26	+ 133
Totaes		281		212	+ 69
Pessoal	542:504\$940		526:863\$642		+ 15:641\$298
Material e outras	806:585\$580		829:712\$398		— 23:126\$818
Totaes	1.349:090\$520		1.356:576\$040		— 7:485\$520
Custo médio d'uma reparação	4:801\$034		6:398\$943		— 1:597\$909

Além d'esses serviços normaes de reparação e conservação dos carros, collocaram as officinas durante o anno installações completas de illuminação electrica em 59 carros antigos, dellas des-providos e fizeram a montagem de 35 novos carros de passageiros, 10 dos quaes de 1.^a classe e 25 de 2.^a.

Damos a seguir a especificação das reparações feitas nos vehiculos de carga.

VAGÕES, GAIOLAS OU GONDOLAS	Const- tru- ção	Trans- forma- ção	Modi- fica- ção	REPARAÇÕES			Totaes
				Gran- des	Médias	Peq.	
De 5 toneladas	—	—	—	1	—	—	1
» 12 »	—	21	18	133	207	—	379
» 20 »	—	—	—	85	104	2	191
» 24 »	—	—	—	3	—	—	3
» 28 »	32	—	—	200	359	2	593
» 31 »	—	—	—	63	115	—	178
Em 1926	32	21	18	485	785	4	1.345
Em 1925	—	11	1	227	711	39	989
Diferença em 1926	+ 32	+ 10	+ 17	+ 258	+ 74	— 35	+ 356

Acham-se incluidas n'esse quadro 32 construcções de vehiculos, 113 reparações grandes e 52 reparações médias feitas em officinas extranhas. Constam do quadro abaixo o custo das reparações e o custo médio de uma reparação (distribuidas as despesas totaes apenas pelas reparações grandes e médias):

DESIGNAÇÃO	Em 1926		Em 1925		DIFFERENÇA 1926
	DESPESAS	N.º	DESPESAS	N.º	
Reparações grandes		485		227	+ 258
» médias		785		711	+ 74
Totaes		1.270		938	+ 332
Pessoal	535:590\$036		584:761\$234		— 49:171\$198
Material e outras	966:751\$172		634:327\$415		+ 332:423\$757
Totaes	1.502:341\$208		1.219:088\$649		+ 283:252\$559
Custo médio d'uma reparação	1:182\$946		1:299\$668		— 116\$722

Além d'esses serviços, foram durante o anno installados engates automaticos em 214 vehiculos e montados 187 vagões fechados e 576 gondolas.

Afim de ser melhorada a aparelhagem das officinas de carros de Sorocaba, foram la installadas uma plaina, um torno, uma serra pendular, uma tupia dupla e uma machina de fazer encaixes.

Os serviços de Tracção tiveram durante o anno regular andamento como se verifica dos dados a seguir.

O percurso das locomotivas foi em 1926 de 13.348.487 kilometros, elevando-se a 14.308.323 kilometros se se contar dobrado o percurso das locomotivas Mallet. Em 1925 esses percursos foram, respectivamente, de 11.638.266 e 12.542.255 kilometros.

O quadro seguinte dá os percursos por especie de trens:

DESIGNAÇÃO	Percurso		Diferença em 1926
	1926	1925	
TRENS:			
Passageiros	2.911.048	2.777.761	+ 133.287
Mixtos	781.590	669.070	+ 112.520
Cargas	3.633.807	2.990.473	+ 643.334
Lastros, lenha e serviços da Estrada	691.614	786.862	- 95.248
Total	8.018.059	7.224.166	+ 793.893
Percursos supplementares:			
De locomotivas em dupla tracção	145.601	43.824	+ 101.777
” ” escoteiras	410.526	386.081	+ 24.445
” ” nos depositos e officinas	618.744	528.102	+ 90.642
” ” sob pressão	939.498	793.137	+ 146.361
” ” em manobras	3.216.059	2.662.956	+ 553.103
Total	5.330.428	4.414.100	+ 916.328
Total geral	13.348.487	11.638.266	+ 1.710.221

Houve portanto no percurso total um augmento de 1.710.221 kilometros, ou 14,7 %, em relação ao anno anterior. O percurso médio das locomotivas foi pois durante o anno de 49.808 kilometros, contra 44.935 em 1925.

O quadro abaixo mostra a distribuição do percurso feito pelas 268 locomotivas em serviço na Estrada:

PERCURSO EM KILOMETROS	N.º de Loco- mot.	PERCURSO		Locomt. que fez o percor. maximo	
		TOTAL	Maximo de uma Locom.	N.º	TYPO
De 10.000 a 20.000.	16	228.983	19.892	606	Mallet
„ 20.000 „ 30.000.	15	395.610	29.738	406	Ten-wheel
„ 30.000 „ 40.000.	42	1.511.926	39.993	277	Mikado
„ 40.000 „ 50.000.	52	2.351.379	49.650	61	Americana
„ 50.000 „ 60.000.	66	3.528.119	59.986	210	Mikado
„ 60.000 „ 70.000.	51	3.281.194	69.546	461	Kraus
„ 70.000 „ 80.000.	16	1.198.521	79.505	304	Pacific
„ 80.000 „ 90.000.	9	761.057	89.847	331	„
„ 90.000 „ 100.000.	1	91.698	91.698	335	„
	268	13.348.487			

Damos a seguir o consumo de combustível, lubrificantes e estopa, feito pelas locomotivas no decorrer do anno:

DESIGNAÇÃO	Unidade	Quantidade	Média por loco- motiva kilometro	
			Sem percurso dobrado Mallet	Com percurso dobrado para as Mallet
Carvão	Kgm.	76.577,820	5,7368	5,3519
Lenha.	M/3	962.110	0,0720	0,0672
Oleo-combustivel.	Kgm.	497.277	0,0373	0,0348
„ Valve	Lt.º	120.701,00	0,0090	0,0084
„ Engine	„	119.504,00	0,0089	0,0083
„ Car	„	80.757,75	0,0060	0,0056
Estopa	Kgm.	59.997,50	0,0044	0,0041

Consumindo as Locomotivas conjuntamente carvão e lenha, damos abaixo o consumo por loc.-kilometro, convertida a lenha em carvão na base de 7, 0—7, 5—8, 0—9, 0 m³ de lenha por tonelada de carvão. A equivalencia quasi geral é a de 8 m³/ton.

DESIGNAÇÃO	Consumo médio de carvão por locomotiva-kilometro			
	M ³ de lenha equivalente a uma tonelada de carvão			
	7,0	7,5	8,0	9,0
Sem percurso dobrado para as locomotivas Mallet	16,033	15,610	14,746	13,745
Com percurso dobrado para as locomotivas Mallet	14,957	14,563	13,757	12,823

Sendo a despesa com combustível, de muito, o que mais pesa sobre a Estrada, damos a seguir alguns dados a ella referentes em comparação com a despesa da Divisão e com a despesa total da Estrada, no ultimo quinquenio.

Annos	Despesa total da Estrada (a)	Percurso Locomotiva-kilometro	Despesa da Locomoção e Tracção		Despesa de combustível		
			Importancia (b)	% b/a	Importancia (c)	% c/b	% c/a
1922	24.770:621\$289	9.587.736	12.482:611\$892	50,48	7.112:821\$302	57,0	28,75
1923	30.774:881\$279	10.139.518	17.659:148\$940	57,38	11.109:820\$482	62,9	36,10
1924	34.800:287\$027	9.058.050	19.078:927\$629	54,82	10.192:249\$399	53,3	29,90
1925	46.978:289\$473	11.638.266	29.120:837\$356	61,99	13.899:820\$162	47,73	29,59
1926	57.240:360\$448	13.348.487	31.198:092\$631	54,50	16.300:523\$304	52,25	28,48

Comquanto se verifique uma ligeira melhoria nas porcentagens, resulta desse quadro, no anno findo como nos anteriores a importancia do problema de combustível, cuja despesa cresce sempre rapida e desproporcionadamente, pois emquanto em 1926 o percurso das locomotivas, como vimos, augmentou de 14,7%, a despesa com combustível subiu de 17,3%.

Excluido o combustível, as despesas com a conducção de trens importaram em 6.273:981\$084.

Além das reparações correntes de locomotivas, carros e vagões os Depositos de Tracção fizeram serviços para as officinas.

Com esses trabalhos e com os que lhes são proprios, despenderam elles: na reparação de locomotivas 1.090:577\$214, sendo 523:202\$644 com o pessoal e 567:374\$590 com material e na reparação de carros e vagões 863:394\$502, dos quaes 291:828\$848 de pessoal e Rs. 571:565\$634 de material.

Englobadamente constam do quadro seguinte as despesas totaes da Locomoção e Tracção:

DESIGNAÇÃO	DESPESA		
	Pessoal	Material	Total
Administração	366:611\$303	45:871\$643	412:482\$946
Repar. de locomotivas	2.015:306\$188	2.547:287\$326	4.562:593\$514
Repar. carros e vagões	1.369:923\$824	2.344:902\$406	3.714:826\$230
Conducção de trens	4.659:787\$209	1.614:193\$875	6.273:981\$084
Combustível	—	16.039:860\$700	16.039:860\$700
Despesas extraordinarias	39:232\$599	77:675\$030	116:907\$629
Navegação fluvial	34:918\$650	42:521\$878	77:440\$528
	8.485:779\$773	22.712:312\$858	31.198:092\$631

O pessoal da Divisão em 31 de dezembro de 1926 era de 3.366 pessoas, sendo 49 nos escriptorios, 1.043 nas officinas e 2.274 na Tracção.

Trafego — Os serviços de trafego correram com toda a regularidade durante o anno de 1926, que terminou estando a Estrada com todos os seus transportes em dia, com excepção feita do transporte de madeira em tóras, que se resente ainda de algum atrazo, dada a quantidade formidavel dessa mercadoria, que, em virtude da crise por que passou a Estrada, aguardava embarque.

Foi o seguinte o movimento de passageiros, comparado com o do anno anterior:

ANNOS	Passageiros	Percurso		Ton. kilometro
		Total	Médio	
1926	3.225.656	247.021.761	76,6	17.231.523
1925	3.033.285	254.731.656	84,0	17.881.216
Diferença em 1926. . .	+ 192.371	- 7.709.895	- 7,4	- 539.693

Houve augmento do numero de passageiros, com reduccão porém do percurso médio. O transporte de animaes em trens de passageiros diminuiu tambem e houve consideravel reduccão no transporte de bagagens e encommendas, como tudo se verifica dos dois quadros a seguir:

ANNOS	ANIMAES	PERCURSO		Ton. kilometro
		TOTAL	MEDIO	
1926	15.002	2.816.642	187,8	687.752
1925	17.086	3.362.761	196,8	821.624
Diferença em 1926. . .	- 2.084	- 546.119	- 9,0	- 133.872

ANNOS	Bagagens, encommendas (kgms.)	Toneladas klm.	Percurso médio
1926	41.906.677	7.768.305	185,4
1925	52.047.214	13.290.454	255,4
Diferença em 1926 . . .	- 10.140.537	- 5.522.149	- 70,0

A redução dos transportes de encomendas proveio, como já fizemos notar, não só de haverem cessado os transportes militares, como também do facto que com a regularisação do trafego, passaram a seguir como carga numerosas mercadorias que eram antes despachadas como encomenda para maior rapidez do transporte.

As receitas produzidas por essa massa de transportes em trens de passageiros, cujo total em 1926 foi de 25.747.500 tons. kilom., contra 31.943.294 tons. kilom. em 1925, acham-se especificadas no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	RECEITA PRODUZIDA		RECEITA PRODUZIDA			
	TOTAL		POR UNIDADE KLM.		POR TONELADA KLM.	
	1926	1925	1926	1925	1926	1925
Passageiros	12.125:580\$910	12.111:752\$910	\$049,1	\$047,5	\$701,2	\$679,2
Bagagens e encomendas	5.186:602\$100	7.899:971\$590			\$667,7	\$594,4
Animaes .	192:398\$100	232:492\$940	\$068,3	\$069,1	\$279,7	\$283,0
Total.	17.504:581\$110	20.244:217\$440	—	—	\$679,9	\$633,8

Apesar da diminuição da tonelagem-kilometro e da receita total produzida pelos transportes em trens de passageiros, houve augmento da receita média por tonelada-kilometro, facto imputavel á diminuição dos percursos médios e á redução nos transportes por conta dos governos, transportes esses feitos com abatimentos.

Damos a seguir o numero de passageiros embarcados e desembarcados na estação de São Paulo durante o anno findo:

Embarcados		Desembarcados	
De 1. ^a classe	134.924	De 1. ^a classe	122.270
De 2. ^a classe	299.900	De 2. ^a classe	255.109
	434.824		377.379

O transporte de animaes em trens de carga, tanto em quantidade como em toneladas-kilometro e seu percurso médio foram superiores ao do anno anterior, conforme discrimina o quadro abaixo:

ANIMAES	Quantidade	PERCURSO		Toneladas-kilometro
		Total-klm.	Médio-klm.	
Vaccuns	126.059	31.552.209	250,2	12.620.884
Cavallares e muares	4.967	1.020.457	205,4	306.138
Suinos e outros	269.137	66.976.950	248,9	6.697.696
Totaes	400.163	99.549.616	248,8	19.624.718
Em 1925	391.100	87.171.939	222,9	18.693.252
Diferença em 1926	+ 9.063	+ 2.377.677	+ 25,9	+ 931.466

A receita produzida por esses transportes assim se especifica:

ANIMAES	RECEITA PRODUZIDA					
	TOTAL		Por unid. klm.		Por ton. klm.	
	1926	1925	1926	1925	1926	1925
Vaccans . . .	1.027.861\$500	1.068.474\$200	\$032,6	\$033,0	\$081,4	\$082,5
Cavallares e mu- ares . . .	39.748\$700	31.667\$600	\$039,0	\$023,7	\$129,8	\$078,9
Suinos e outros .	1.808.793\$000	1.354.746\$800	\$027,0	\$025,3	\$270,1	\$253,4
Total . . .	2.876.403\$200	2.454.888\$600	\$028,9	\$028,2	\$146,6	\$131,3

Tambem os transportes de mercadorias, quer em toneladas, quer em toneladas-kilometros tiveram augmento sobre 1925, como se vê abaixo, especificadamente:

DESIGNAÇÃO	Quantidades (klgms.)	Toneladas- klm.	Percurso médio
Publico:			
Algodão	20.065.452	4.484.827	223,5
Alfafa	20.489.438	9.438.303	460,6
Arroz	28.470.828	7.543.603	265,0
Assucar	37.718.389	10.652.511	282,4
Bebidas	20.292.834	5.333.933	262,8
Café	109.658.469	39.608.247	361,2
Cal e cimento	56.560.513	9.101.599	168,0
Feijão	18.546.382	7.121.556	384,0
Farinhas	40.134.631	11.295.427	281,4
Kerozene e gazolina	15.052.587	3.827.153	254,3
Lenha	94.069.212	5.340.257	56,8
Madeiras	287.831.476	123.077.488	427,6
Milho	74.480.972	38.277.975	513,9
Outros cereaes	8.890.241	1.817.625	216,6
Sal	20.174.096	4.347.739	215,5
Tecidos do paiz	10.788.744	2.191.375	203,1
Outras mercadorias	371.944.012	61.501.937	165,4
Total	1.234.668.276	344.951.555	279,5
Por conta dos Governos	12.058.576	2.816.678	233,4
» » de capital da Estrada	121.242.708	18.827.406	155,3
Totaes geraes	1.367.969.560	366.605.639	268,0
Em 1925	1.297.470.117	324.657.990	250,2
Diferença em 1926	+ 70.499.443	+41.947.649	+ 17,8

Infelizmente, como já fizemos notar no começo deste relatório, a esse maior transporte correspondeu menor receita e pior remuneração da ton.-quilometro, tal se vê do quadro seguinte com maiores minúcias:

DESIGNAÇÃO	RECEITA PRODUZIDA			
	TOTAL		Por ton. klm.	
	1926	1925	1926	1925
Público:				
Algodão	1.050:022\$300	1.990:727\$000	\$234,0	\$207,4
Alfafa	454:135\$440	503:518\$640	\$058,7	\$065,3
Arroz	636:293\$000	494:540\$670	\$084,3	\$075,8
Assucar	3.747:827\$300	3.924:301\$900	\$351,8	\$347,6
Bebidas	2.057:228\$300	2.380:278\$210	\$385,7	\$210,9
Café	7.455:568\$700	7.747:554\$100	\$188,2	\$190,7
Cal e cimento	552:734\$000	521:418\$000	\$060,7	\$081,7
Feijão	485:869\$980	477:177\$840	\$068,2	\$064,1
Farinhas	951:939\$000	929:834\$140	\$084,3	\$083,3
Kerozene e gasolina	1.675:922\$200	1.511:416\$700	\$437,9	\$434,8
Lenha	322:337\$100	257:250\$300	\$060,4	\$055,7
Madeiras	7.131:781\$120	6.649:742\$530	\$057,9	\$059,2
Milho	2.182:621\$000	862:716\$380	\$057,0	\$056,3
Outros cereaes	172:337\$600	197:664\$100	\$094,8	\$101,7
Sal	617:765\$500	533:188\$450	\$142,1	\$139,4
Tecidos do paiz	879:511\$800	825:108\$950	\$401,4	\$407,2
Outras mercadorias	8.605:251\$660	9.638:523\$450	\$139,9	\$161,2
Total.	39.079:137\$600	39.444:961\$360	\$113,3	\$126,2
Por conta dos Governos	343:611\$400	239:848\$100	\$122,0	\$108,3
Por conta capital Estrada	938:649\$500	553:086\$500	\$049,9	\$058,2
Totaes geraes.	40.361:398\$500	40.237:895\$960	\$110,1	\$123,9

Mesmo no total do trafego de mercadorias e no trafego total da Estrada, os transportes foram em 1926 menos remuneradores do que em 1925, como prova o quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	EM 1925		EM 1926	
	Trafego de mercadorias	Trafego total	Trafego mercadorias	Trafego total
Ton. klm.	386.230.357	411.977.937	343.351.242	375.294.536
Receita total	43.237:801\$700	60.742:382\$810	42.692:784\$560	62.937:002\$000
Receita ton. klm.	\$111,9	\$147,4	\$124,3	\$167,7

A Estrada transportou durante o anno 1.827.642 saccas de café, contra 1.900.947 saccas transportadas em 1925.

Os fretes arrecadados nos portos fluviaes, das mercadorias transportadas pelos vapores, que trafegam nos rios Piracicaba e Tieté attingiram em 1926 a 1.139:094\$200.

Foram mantidos em trafego, nesses rios, três vapores que transportaram 485 passageiros, 109.850 kgs. de café, 1.558.425 kgs. de mercadorias diversas e 7.073.477 kgs. de materiaes, tendo feito um percurso de 16.764 kilometros e rebocado lanchas, que percorreram carregadas 34.727 kilometros.

Durante o anno a Estrada arrecadou os seguintes impostos:

Federaes	3.607:246\$500
Estaduaes	2.660:372\$650
	<u>6.267:619\$150</u>

recebendo de comissão 184:647\$000.

A Divisão do Trafego tinha em 31 de dezembro ultimo 3.296 empregados, tendo sido as seguintes as suas despesas durante o anno:

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAES	TOTAL
Administração	596:087\$700	106:297\$041	702:384\$741
Estações	6.655:167\$979	1.321:101\$228	7.976:269\$207
Trens	2.170:590\$596	209:907\$072	2.380:497\$668
Uniformes	—	275:867\$550	275:867\$550
Navegação fluvial	104:398\$500	15:743\$081	120:141\$581
Despesas extraordinarias	2:209\$282	31:108\$500	33:317\$782
Total	9.528:454\$057	1.960:024\$472	11.488:478\$529

Movimento do Almoxarifado. — O Almoxarifado, pelo qual correram todas as aquisições de materiaes, quer para custeio da Estrada, quer para sua remodelação, effectuou durante o anno compras na importancia global de 39.653:976\$719, sendo de 18.259:336\$571 o valor dos materiaes adquiridos no paiz e de 21.394:640\$148 a importancia das compras no estrangeiro.

As diversas aquisições assim se discriminam:

No paiz:

Lenha	8.341:443\$708
Carvão	30:335\$870
Dormentes	2.499:485\$880
Papelaria e instrumentos de engenharia	778:721\$492
Materiaes diversos	6.609:349\$621
	<u>18.259:336\$571</u>

No estrangeiro:

Carvão	8.032:453\$838
Lubrificantes	587:255\$752
Materiaes diversos	12.774:930\$558
	<u>21.394:640\$148</u>

Os fornecimentos feitos pelo Almojarifado aos varios departamentos da Estrada e a diversos attingiram a 39.811:585\$834 e assim se discriminam:

Administração	153:417\$700
Trafego	1.201:312\$234
Linha	4.761:570\$197
Locomoção e Tracção	24.602:835\$766
Para obras por Conta de Capital	9.084:349\$377
Diversos	8:100\$590
Total	<u>39.811:585\$834</u>

O stock de materiaes do Almojarifado teve durante o anno uma diminuição de 157:609\$115, como se verifica do quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	Stock em 1/1/1296	Stock em 31/12/1926	Diferença
Carvão	105:577\$727	18:527\$331	— 87:050\$396
Lubrificantes	118:658\$073	99:873\$982	— 16:784\$091
Papelaria	574:023\$455	462:546\$356	— 111:477\$099
Materiaes diversos	4.108:056\$398	4.165:758\$869	+ 57:702\$471
Totaes	4.904:315\$653	4.746:706\$538	— 157:609\$115

Não figuram n'esse quadro lenha e dormentes porque os stocks d'esses materiaes permanecem sob a guarda, respectivamente da Tracção e da Linha.

REMODELAÇÃO

Enorme foi a actividade desenvolvida em 1926 na execução do programma de modelação da Estrada, podendo-se mesmo considerar esse anno como o principal de sua reconstrucção, pois se em 1924 e 1925 foram adquiridos numerosos carros, vagões e locomotivas e feitos os estudos e projectos da duplicação e dos varios melhoramentos da linha e iniciadas as obras, foi em 1926 que a montagem de todo o material se completou e que a execução dos serviços de remodelação recebeu tal impulso, que grande parte foi levada a termo no decorrer do anno, ficando os demais em tal estado de avançamento que sua conclusão no presente exercicio está assegurada.

Ao terminar do anno achava-se o credito^o de 130.000 contos quasi que integralmente empregado nas aquisições e nos serviços feitos, evidenciando-se a necessidade dum credito suplementar, que solicitado em dezembro a V. Excia., já foi pelo Governo providenciado, estando assim garantida a plena execução do vasto programma iniciado.

Podendo-se considerar como praticamente empregado até 31 de dezembro de 1926 todo o credito de 130.000 contos, julgamos mais acertado, na exposição, que vamos fazer, das obras, aquisições e serviços por esse credito custeados, não apenas nos referir ao que foi feito e despendido em 1926, mas apresentar uma relação completa de tudo o que foi executado com os recursos por esse credito fornecidos, dando assim, com essa exposição global, uma perfeita idéa do seu emprego.

Guardaremos ao expor esses trabalhos a mesma ordem seguida no plano de remodelação da Estrada adoptado pela Governo e em o qual foram taes obras e serviços classificados em treze grupos principaes, a cada um dos quaes passamos agora a nos referir.

1) — **Augmento de capacidade de trafego.** — Conforme tivemos a honra de expôr em nosso relatorio de 1925, o projecto de duplicação da linha entre São Paulo e Sorocaba, exposto em nosso plano de remodelação apresentado em agosto de 1924, teve de ser ampliado, pois cuidadosos estudos posteriores evidenciaram que para se obter efficiente augmento da capacidade de trafego da Estrada, essa duplicação devia ser extendida até ao ponto de encontro do ramal de Itararé. Esses estudos mostraram tambem a conveniencia de ser esse encontro deslocado da estação de Boituva para a de Santo Antonio, transferida ella propria para a margem esquerda do rio, n'um ponto situado a 35, km. 349 da estação de

Sorocaba e ligada essa nova estação de Santo Antonio á linha de Itararé por uma variante de linha singela a se entroncar nas proximidades de Tatuhy.

As vantagens technicas assim obtidas constam minuciosamente do relatório de 1925.

Levada a linha dupla até á nova estação de Santo Antonio, ficou a execução de sua terraplenagem e obras de arte respectivas, repartida por tres trechos, sendo o 1.^o de São Paulo a Domingos de Moraes, com 9.221 metros, executado administrativamente pela III Divisão da Estrada; o 2.^o de Domingos de Moraes a Sorocaba, com um comprimento, pelo novo traçado, de 96.275 metros, confiado a 14 tarefeiros, sob a direcção e fiscalização da Commissão de Duplicação e o 3.^o e ultimo, de Sorocaba á nova estação de Santo Antonio, com 35.249 metros de desenvolvimento, executado tambem por 6 tarefeiros, dirigidos os trabalhos e fiscalizados pela V Divisão da Estrada. No primeiro trecho todos os serviços em re Barra Funda e Domingos de Moraes foram terminados, com elles se despendendo 451.973\$107. Entre Barra Funda e São Paulo as obras só poderão ser executadas depois que mais adeantada se encontre a construcção da estação inicial.

O segundo trecho foi dividido em quatorze tarefas cuja execução foi a 16 de julho de 1925 contractada com outros tantos tarefeiros. Para terminação completa dos serviços contractados fixou a Estrada o prazo de 16 mezes, que, com um mez para installação dos trabalhos, veio a terminar a 16 de dezembro ultimo.

Apezar da exiguidade do prazo concedido, por alguns mesmo considerado como impossivel de ser observado, a Estrada na data acima de vencimentos dos contractos, recebeu os serviços de terraplenagem e obras d'arte virtualmente terminados, pois apenas seis tarefeiros os entregaram faltando ainda pequenas excavações de acabamento a fazer, que não chegaram porém á attingir 4% do total a excavar. Foram, n'esse trecho, durante o prazo contractual excavados 4.126.801 metros cubicos de terra e rocha e feitas 324 obras d'arte de varios typos, com 63.090 metros cubicos de alvenaria.

Aos tarefeiros pagou a Estrada por esses serviços, de accordo com suas tabellas e com as medições feitas 29.568:756\$564, sendo 21.627:345\$816 pelos serviços de terraplenagem, 6.284:030\$225 pelas 324 obras d'arte e 1.657:360\$523 por serviços varios por elles executados por administração.

A essas despesas devem-se accrescer: 1.254:837\$008 pagos pela compra de bemfeitorias e terrenos para o novo leito; 1.055:902\$042 despendidos com a aquisição de superstructuras metallicas para as pontes, materiaes diversos para as obras por administração e trans-

portes concedidos aos tarefeiros e, finalmente, 2.017:861\$172, despesas da Comissão de Duplicação desde o seu inicio, com os trabalhos de reconhecimento e exploração, projecto, locação fiscalisação e medições dos serviços.

Sobem assim a 33.897:336\$786 as despesas realizadas, n'esse trecho, até 31 de dezembro de 1926.

No ultimo trecho da linha dupla, de Sorocaba a Santo Antonio, foram os trabalhos de terraplenagem e obras d'arte confiados, em 16 de janeiro de 1926 a seis dos tarefeiros do trecho anterior que na occasião mais adeantados se achavam com os serviços respectivos. Para a conclusão d'essas seis tarefas foi fixado o dia 31 de dezembro ultimo. N'essa data só um dos tarefeiros, os Snrs. Graccho & Portella Passos, entregou os serviços inteiramente concluidos, faltando, porém aos outros, apenas pouca cousa a fazer, o que tudo ficará terminado dentro do primeiro trimestre do exercicio corrente.

Foram n'esse trecho excavados pelos tarefeiros, até 31 de dezembro, 1.006.167 metros cubicos de terra e rocha e construidas 75 obras d'arte com 12.173 metros cubicos de alvenaria.

Pagou a Estrada pela terraplenagem 5.201:707\$447 e 1.314:310\$972 pelas obras d'arte. Juntando-se a isso 158:869\$469 despendidos com a aquisição de terrenos e 475:681\$657 pagos por obras executadas por administração, materiaes, transportes e quota das despesas geraes da V. Divisão, attribuivel a essa obra, tem-se o total de 7.150:569\$545 despendido com as obras do trecho até 31 de dezembro findo. Reunindo os totaes acima indicados, vemos que, nos trechos contractados das obras de duplicação da linha, foram, de agosto de 1925 a dezembro de 1926, ou cerca de 400 dias de serviço, excavados 5.132.968 metros cubicos de terra e rocha e feitas 399 obras d'arte, com 75.263 metros cubicos de alvenaria.

Isso constitue realmente um bello resultado de serviço em nosso meio e, se é elle devido principalmente á competencia, á energia e á dedicacão dos tarefeiros escolhidos, para elle contribuiu tambem, sem duvida, a solicitude com que a Estrada acompanhou as obras, tudo facilitando aos seus tarefeiros, dentro dos contractos assignados, e mantendo sempre a maior rapidez e a mais rigorosa pontualidade nos pagamentos, de modo que, até o dia 25 de cada mez, estiveram sempre todos pagos dos trabalhos executados no mez anterior.

Os serviços de assentamento das linhas e a construcção dos edificios em todo o trecho duplicado, de São Paulo a Santo Antonio, foi confiado á III Divisão, que o iniciou desde que pode dispôr de trechos acabados.

Foram assim concluidos e entregues ao trafego durante o anno dois trechos de linha dupla, com 11.541 metros, a saber:

Entre Barra Funda e Domingos de Moraes	6.461 metros
„ Baruary e km. 32	5.080 „
	<hr/>
	11.541 „

Foram além disso atacados muitos outros trechos, construidas as estações de Domingos de Moraes, Sylvania, Baruary e Rodovalho e iniciadas as obras das de Cotia, Pantojo, Lopes de Oliveira e G. Oetterer. Já estão adquiridos os trilhos e dormentes necessarios á duplicação.

Com essas aquisições, com os assentamentos das linhas e algumas obras d'arte complementares e com a construção das estações citadas, foram gastos até terminar o anno Rs. 4.675:456\$406.

Reunindo todas as despesas acima citadas, têm-se que, até 31 de dezembro findo, foi pela Estrada despendida com a duplicação de suas linhas de São Paulo a Santo Antonio, incluindo estudos, projectos, desapropriações, movimento de terra, obras d'arte, assentamento de trilhos, estações e despesas de administração a importancia de 46.175:335\$844.

Na variante de linha singela para entroncamento do ramal de Itararé á linha dupla e cuja construção foi tambem confiada, em 16 de janeiro, a tres tarefeiros, foram excavados 303.636 metros cubicos de terra e rocha e executadas 19 obras d'arte, com o emprego de 3.198 metros cubicos de alvenaria.

Despendeu a Estrada com esse serviço até 31 de dezembro do anno findo 2.238:380\$635, dos quaes 2.022:719\$948 em pagamento aos tarefeiros e 215:660\$687 com estudos de campo, projectos, materiaes e despesas de fiscalisação. Da importancia paga aos tarefeiros 1.676:669\$552 foi por terraplenagens e 346:050\$396 por obras d'artes.

É essa variante uma consequencia da duplicação das linhas até Santo Antonio e portanto, sommando o com ella gasto á despesa da linha dupla, chega-se ao total de 48.413:716\$479 despendido pela Estrada até 31 de dezembro de 1926 com a duplicação de suas linhas e obras complementares para augmento de sua capacidade de trafego.

Havendo sido excavados nos varios trechos de linha dupla e singela 5.436:544 metros cubicos de terra e rocha e executados 78.461 metros cubicos de alvenaria pelos quaes foram pagos 28.505:772\$815 e 7.944:391\$593, respectivamente, sahiram o metro

cubico de excavação, transporte inclusive, por 5\$243 e por 101\$252 o metro cubico de alvenaria, na média.

2) — **Acquisição de locomotivas, carros e vagões.** — As grandes compras de locomotivas, carros e vagões, de que a Estrada tinha premente necessidade, foram feitas logo nos annos de 1924 e 1925, conforme demos noticias nos relatorios respectivos.

Em 1926 foram montados, construidos e transformados numerosos carros de passageiros e adquiridas tambem 10 locomotivas, do typo Montanha, com tres cylindros, cujas despesas de aquisição não grayarão o credito de 130 mil contos, pois cinco d'ellas serão pagas pela E. F. Araraquara, para liquidação d'um seu debito antigo com a Sorocabana pelo fornecimento de treze pequenas locomotivas e as despesas das cinco restantes correrão já por conta do "Fundo especial" ultimamente creado.

Apenas as despesas alfandegarias d'essas 10 locomotivas e as de seu transporte e montagem, n'um total de 139:529\$698 foram levadas á conta do credito de remodelação da Estrada.

Ultimada a montagem de todas as locomotivas adquiridas por conta do credito de 130.000 contos e feitas as adaptações de que algumas careceram, pode-se agora dar o seu custo definitivo, com excepção apenas das 9 locomotivas Mikado, adquiridas em 9 de setembro de 1924 á American Locomotive Sales Corporation, cujo pagamento é feito a prazo e com as quaes foi, de accordo com as disposições contractuaes, despendido, até 31 de dezembro ultimo, a importancia de 283:695\$625.

Além d'essas foram adquiridas mais 43 locomotivas do typo Mikado, com ellas se despendendo, inclusive despesas alfandegarias, fretes e despesas de montagem e adaptação, 9.547:550\$121, o que dá para cada uma o preço médio unitario de 222.036\$041.

Custaram as 28 locomotivas do typo Pacific, adquiridas, incluidas todas as despesas accessorias, 5.065:811\$711, d'onde o preço médio unitario é de 180:921\$897.

Tratando-se, tanto n'um como n'outro caso, de machinas possantes, com cerca de 13 toneladas por eixo motor e com esforços de tracção de 13.300 e 10.000 kgs. respectivamente, foram os preços obtidos muito favoraveis.

Foram assim adquiridas, quer por conta do credito de remodelação, quer do "Fundo especial" e da E. F. Araraquara, 90 locomotivas, o que, em relação ás 179 existentes em trafego em dezembro de 1924, representa um augmento de 50%. Como, porém todas as novas locomotivas são unidades possantes, sendo que as dez do

typo "Montanha", com tres cylindros, se collocam entre as mais possantes locomotivas de bitola de um metro, até hoje construidas, maior ainda foi o augmento do esforço de tracção, que do total de 1.552.459 kilogrammas em 31 de dezembro de 1924, passou a 2.771.643 kilos em igual data de 1926, com o augmento de 78,5%.

Foram adquiridos 71 velocimetros para antigas locomotivas delles desprovidas, importando a despesa em 137:290\$109.

Havendo numerosas locomotivas encostadas, por necessitarem de grandes reparações a que as officinas da Estrada não podiam attender, assoberbadas como estavam, por seu deficiente aparelhamento, com os serviços de custeio, foram 17 dellas entregues a officinas extranhas, que as repararam, despendendo-se com isso Rs. 722:545\$781. Além dessas despesas levou o Thesouro do Estado á conta do credito de 130.000 contos, o pagamento de 2.368:427\$900 por elle feito, de 10 locomotivas adquiridas a prazo pela administração anterior da Sorocabana.

Resumindo, vê-se que, com a aquisição de 71 locomotivas já integralmente pagas, com as despesas contractuaes exigidas pela compra das primeiras nove, com as despesas effectuadas com as dez "Montanha" e com a reparação e os melhoramentos de locomotivas antigas e com o pagamento de 10 locomotivas adquiridas anteriormente e que já estavam em serviço, despendeu a Sorocabana, por conta do credito especial que lhe foi concedido, a importancia de 18.264:850\$945.

Os 35 carros de passageiros (10 de 1.^a classe e 25 de 2.^a) adquiridos em principios de 1925 á Waggonfabrik Buch, de Bautzen, na Allemanha, tiveram sua montagem concluida em 1926 e com elles foram despendidos, todas as despesas incluidas, 3.196:684\$250, dos quaes 1.005:676\$865 com os carros de 1.^a, cujo custo unitario é assim de 100:567\$686 e 2.191:007\$385 com os carros de 2.^a, que, portanto, ficaram á Estrada por 87:640\$295 cada um. Foi uma boa aquisição feita pela Sorocabana.

Com os 17 estrados de aço, inteiramente iguaes aos dos carros acima citados e adquiridos na mesma occasião, foram, como anteriormente referimos, construidos nas officinas da Estrada, 5 carros-restaurantes, 6 carros dormitorios, 5 carros bagagem-correio e, nas officinas do Lyceu de Artes e Officios, um carro Pullman. Foram com isso despendidos 1.241:337\$641.

Para completar a installação de luz electrica em 120 antigos carros de passageiros, providos de systemas obsoletos de illuminação, foram despendidos 946:127\$875.

Foram além disso realizadas as seguintes despesas:

Transformação de 8 carros de 1. ^a classe em 4 carros dormitorios e 4 restaurantes	301:340\$251
Transformação de 2 carros de 2. ^a classe em dormitorios	142:095\$066
Construção de um carro de inspecção	60:372\$512
Construção de 2 carros para chefes de serviço	82:005\$356
Construção de um carro-restaurante para trem de inspecção	77:854\$340
Transformação de 2 breaks em frigorificos para leite	16:341\$696
Construção de quatro carros dormitorios de luxo (em andamento)	183:558\$386
	<hr/>
	863:567\$607

Em principios do anno findo foram adquiridos aos mesmos fabricantes citados, mais 35 carros de passageiros (23 de 1.^a classe e 12 de 2.^a), cujo pagamento correrá por conta do credito supplementar em dezembro solicitado, tendo porém já a Estrada, por conta do credito de 130.000 contos, despendido 188:412\$100 com direitos alfandegarios e fretes de parte da encomenda chegada no anno findo.

No total despendeu a Sorocabana, com aquisição, montagem, construção, transformação e melhoramentos de carros e vehiculos para trens de passageiros, a importancia de 6.436:129\$493.

Para fazer face á grande necessidade de vehiculos de carga de que a Estrada sé resentia foram adquiridos em 1924 e 1925, tendo a sua montagem sido concluida no anno findo, 650 vagões fechados e 600 gondolas de borda, todos de 30 toneladas de lotação, com estrados de aço, engates automaticos e aparelhagem de freio de vacuo. Tendo sido a compra feita na Belgica, poude a Estrada aproveitar-se da baixa do franco belga para fixar o cambio de seus pagamentos, conseguindo assim os 650 vagões, por Rs. 8.845:601\$932, inclusive direitos alfandegarios, fretes e despesas de montagem, d'onde o preço unitario de 13:608\$618. Por identicas razões ficaram as 600 gondolas por 5.026:489\$803, todas as despesas comprehendidas d'ahi resultando para cada uma o preço de 8:377\$483.

Sendo o material de excellente qualidade, esses preços são vantajosissimos. Mandando-se reparar em officinas extranhas numerosos vehiculos que se achavam encostados ou abandonados, puderam ser entregues ao trafego 207 vehiculos, com a despesa embora de 902:059\$147 e, com o aproveitamento de material de socatá foram construidas 34 gondolas para lastro, gastando-se com isso 180:306\$500. Foram ainda transformadas 18 gaiolas communs e

adaptadas ao transporte de fructas, com o dispendio de apenas 20:612\$100

Dotando de freio automatico de vacuo todos os vehiculos que o não possuíam despendeu a Estrada 341:017\$711, com a aquisição e montagem de 646 installações, tendo feito tambem a despesa de 187:733\$279 com a compra de 390 engates automaticos para os vagões d'elles desprovidos.

Com o augmento e melhoria dos seus vehiculos de carga, pondo-os ao nivel de suas necessidades, despendeu a Sorocabana, ao todo, 15.503:820\$472.

No total, para augmento e melhoria de seu material rodante e de tracção effectuou a Estrada despesas que montam a Rs. 40.204:800\$910.

3) — **Construcção de novas officinas para reparação do material movel e de Depositos para locomotivas.** —

Sobre a vasta esplanada executada em 1925, e cujo preparo custou 388:687\$240, foi, em janeiro de 1926, iniciada a construcção dos edificios das grandes officinas mecanicas da Estrada, localizadas em Sorocaba. Essa obra, que obedece em seu projecto, tanto na parte das edificações, como nas da aparelhagem mecanica, ao mais meticoloso estudo e aos modernos principios de organisação de officinas ferroviarias de reparação, está ainda em andamento, proseguindo, porém, a sua execução com toda a regularidade e com ella tendo sido gastos até 31 de dezembro findo, 2.917:765\$225.

A concorrência para o fornecimento das machinas operatrizes foi aberta durante o anno e acha-se ainda em estudos; a ella compareceram as maiores fabricas especialistas.

Ficaram durante o anno concluidos os Depositos de locomotivas de Assis e de Itapetininga e os Sub-Depositos de Bernardino de Campos e de Indiana e um Sub-Deposito provisorio em Barra Funda, com cuja construcção foram despendidos 80:177\$240.

Com a construcção dos edificios, aquisição e installação de machinas para o Deposito de Assis despenderam-se Rs. 1.739:649\$135, sendo 1.277:316\$081 com preparo da esplanada, edificio principal, casa de força, edificio para fundição e installações sanitarias e 358:239\$581 com os motores e machinas ferramentas e 104:093\$473 com as installações electricas.

No deposito de Itapetininga empregaram-se 2.206:635\$164, dos quaes 1.583:895\$162 com esplanada, edificio principal, fundição, casa de força e installações sanitarias; 552:305\$520 com motores e machinas operatrizes; 70:434\$482 com a installação electrica.

No Deposito de Botucatu, a ser opportunamente reconstruido e remodelado, foram installadas algumas machinas, que importaram em 160:191\$059, o mesmo succedendo com o de Sorocaba, onde foram assentados appparelhos e machinas do valor de 116:987\$719.

Para acudir á deficiencia das installações das officinas de Mayrink, foram lá montados 2 tornos verticaes, 1 torno para rodas, 1 tesoura universal, 6 tornos mecanicos, 1 torno vertical com cabeçote, 1 plaina de mesa, 1 plaina vertical, 1 plaina limadora, 3 machinas de furar e 1 martelete electro-pneumatico. São todas machinas possantes, que serão depois aproveitadas nas novas officinas mecanicas de Sorocaba. Importou essa aquisição em 698:313\$932.

Tambem as officinas de carros tiveram augmento de machinas ferramentas no valor de 189:161\$016. Havendo-se em 1925 incendiado nessas officinas os pavilhões de serraria e da secção de pintura, foram os mesmos reconstruidos com um dispendio de Rs. 180:805\$107.

Por outro lado a crise de energia electrica que soffremos, obrigou a Estrada a installar em Sorocaba e a adquirir para Mayrink usinas electricas de Socorro, que custaram 460:694\$512.

Tambem a officina de electricidade de Barra Funda, a que estão affectos os serviços de reparação dos appparelhos de illuminação electrica de locomotivas e carros, recebeu melhoramentos que importaram em 17:023\$025.

Foram ainda construidos dois Sub-depositos de locomotivas em Bernardino de Campos e em Indiana, gastando-se no primeiro; com edificio, esplanada e linha de acesso, 322:157\$042 e com o segundo 250:000\$000.

Cumprindo pois o seu programma de remodelação na parte referente á construcção de novas officinas para reparação do material movel e de Depositos de locomotivas, despendeu a Sorocabana até 31 de dezembro de 1926 a importancia de 9.728:247\$416.

4) — **Construcção da estação de passageiros em São Paulo.** — Aceito pela Estrada o projecto elaborado pelos architectos Samuel e Christiano das Neves e cuja descripção figura no relatorio de 1925, foram desde logo tomadas as providencias necessarias ao inicio da construcção do edificio projectado.

Emquanto se ultimavam os detalhes do projecto, foram feitas as primeiras encomendas de materiaes e a 1.^o de março de 1926 tiveram inicio os serviços, por administração directa de engenheiros da Estrada e sob a direcção technica dos autores do projecto.

Retirando-se essa a 15 de maio, foi a construcção entregue a 3 de junho, sob o regimen de administração contractada á Com-

panhia Constructora Nacional S/A., que, a 1.º de junho, assumiu a direcção geral dos trabalhos.

Já a 31 de dezembro apresentava a obra um grande vulto de serviço feito, estando assentados 12.420 metros cubicos (50% do total) de concreto simples e armado e 1.300 m³ de alvenaria de tijolos e estando já moldado o 2.º tecto em grande parte do edificio e promptas as fundações e bôa parte das estruturas em concreto armado correspondente aos annexos do edificio principal.

As estruturas metallicas para coberturas principaes do edificio e plataformas, n'um total de 970 toneladas foram contractadas a 5 de outubro.

Aproveitando a differença de nivel do terreno foi adaptado o projecto de modo a se construir um grande porão na ala posterior do edificio, destinado a depositos diversos

Os edificios annexos foram dotados de dois pateos de modo a facilitar o acesso de carroças e caminhões e projectou-se a construcção de uma ampla passagem inferior com sahida para a rua e para as duas plataformas principaes, que têm assim communicação facil.

O transporte de bagagem será feito em tunnel de forma a ficarem desembarçadas duas amplas plataformas de embarque e desembarque, com 10 mts. de largura, tendo, aos lados duas plataformas de serviço. Os serviço de construcção proseguem em franca actividade.

Até 31 de dezembro findo, foram despendidos com a nova estação de São Paulo, 3.402:753\$959, assim discriminados:

1) Desapropriações	760:000\$000
2) Aos architectos Samuel e Christiniano das Neves (projecto e direcção)	212:030\$151
3) À Cia. Constructora Nacional	138:880\$773
4) Pessoal operario	664:804\$800
5) Materiaes	1.556:926\$896
6) Fiscalização	70:111\$330
	<hr/>
	3.402:753\$959

5) — **Construcção de grandes armazens em Barra Funda.** — A estação de Barra Funda, para onde foram transferidos todos os serviços de recebimento e expedição de mercadorias, ficando ella assim a estação de cargas da Sorocabana em São Paulo, foi inteiramente remodelada, recebendo quer em seus pateos, quer em seus armazens, quer em seu aparelhamento, consideraveis augmentos.

Assim é que a área de seus pateos teve um augmento de 17%, com a aquisição, por 1.400:000\$000 de 25.650 metros

quadrados de terreno, o que veio permittir tambem consideravel melhoria nas linhas de acesso.

Foram feitos 44.472 metros cubicos de aterro, com um dispendio de 133:416\$000 e calçada a parallelepipedos uma área de 18.780 metros quadrados, o que em relação á area de 4.095 m² anteriormente existente, representa um augmento de 458 %. Custou esse calçamento 291:554\$425. As linhas de serviço, que contavam 10.565 mts. com 77 chaves, passaram a 24.900 mts. com 109 chaves; custaram esses augmentos, que foram de 126 % e de 42 % respectivamente, a importancia de 392:530\$000.

Foi, por 830:681\$543, construido um novo armazem de cargas; com 4.000 metros quadrados de área util e feito no antigo armazem um augmento de 1.785 metros quadrados pelo custo de Rs. 262:954\$357. Construiram-se, por 45:675\$254, um armazem de 946m.², exclusivamente para fructas e, a titulo provisorio, um armazem de 368 m² para inflammaveis, aproveitando-se para isso materiaes antigos e despendendo-se apenas 2:333\$281.

A área dos armazens construidos somma portanto 7.099 m.², o que, em relação á área de apenas 2.775 m.² anteriormente existente representa um augmento de 242 %.

Para os serviços de facturamento, pagamento de fretes e escripta dos armazens, está em construcção um escriptorio, com o que até 31 de dezembro, haviam sido despendidos 67:675\$008. Igualmente até essa data, fôra gasto com a remodelação de illuminação e da rêde electrica 25:457\$689.

Foi pela Repartição de Aguas e Exgottos, atravessado o pateo com a galeria do Pacaembú, sendo essa construcção auxiliada pela Estrada com a importancia de 18:173\$000.

Com serviços de exgottamento, drenos e valletas, mudança do antigo Deposito de Locomotivas, linhas provisorias, etc., foram despendidos 72:052\$671.

E, finalmente, para melhoria do aparelhamento de carga e descarga do pateo foram adquiridos dois possantes guindastes, cuja aquisição e montagem importaram em 276:558\$000

Sommando todas as despesas acima citadas, vê-se que a remodelação completa da estação de Barra Funda, transformada em grande, commoda e efficiente estação de cargas da Sorocabana em São Paulo, custou á Estrada 3.819:061\$238.

6) — **Construcção de armazens de baldeação com a São Paulo Railway.** — É a unica obra constante do programma de remodelação, que não teve ainda a sua execução iniciada. Foram feitos porém os primeiros estudos em collaboração

com a São Paulo Railway, com cuja Directoria houve o necessario entendimento, n'ella havendo a Sorocabana encontrado sempre o maior interesse e a mais cordeal bôa vontade.

7) — **Augmento de capacidade das linhas telegraphicas.** — Para tal fim foram construidos, de julho de 1924 a 31 de dezembro de 1926, 1.112.393 metros de linhas telegraphicas, o que representa sobre a extensão de 4.987.079 metros anteriormente existentes um augmento de 22.2%, que custou á Estrada a importancia de 760:044\$576.

A seguir damos um quadro estatistico das installações telegraphicas em 31/12/1926, comparativamente com as de junho de 1924.

DESIGNAÇÃO	Em 31/12/26	Em 30/6/24	Augmento	%
Linhas telegraphicas	6.099,47 km.	4.987,08 km.	1.112,39 km.	22,2
„ de retorno	99,02 „	99,02 „	0 „	0,0
„ telephonicas simples	82,81 „	28,62 „	54,19 „	189,2
„ „ duplas	2.835,24 „	246,00 „	2.589,24 „	1052,0
„ „ de signaes	13,98 „	13,98 „	0 „	0,0
„ de T. Nacional	283,07 „	283,75 „	0,33 „	0,1
Desenvolvimento total	9.414,60 „	5.658,45 „	3.756,15 „	66,3
Apparelhos Morse	2 „	2 „	0 „	0,0
„ Spagnoletti	340 „	319 „	21 „	6,7
Telephones communs	157 „	123 „	34 „	27,6
„ selectivos	156 „	0 „	156 „	—
Pilhas Sanson	14.179 „	12.935 „	1.244 „	9,6
Centraes selectivas	4 „	0 „	4 „	—
Pilhas seccãs	626 „	246 „	380 „	154,5
Postes	37.644 „	37.298 „	346 „	0,9
Isoladores	186.200 „	118.329 „	67.871 „	57,3

A installação do telephone selectivo na linha tronco e nos ramaes de Baurú e Itararé com centraes em São Paulo, Botucatu, Assis e Itapetininga, que figura no quadro acima, importou em 1.954:895\$537.

8) — **Construcção de novos postos telegraphicos e ampliação dos pateos e desvios existentes.** — Ponto importante do programma de remodelação para o augmento visado de capacidade de trafego da Estrada, não foi elle descurado, havendo

sido construidos e entregues ao Trafego os seguintes postos telegraphicos:

Km.	ESTAÇÃO		Numero de chaves	Comp. total do desvio	CUSTO		
	Anterior	Posterior			Terraplenagens e linhas	Edificio	Total
32,340	Baruery . .	Cotia . . .	2	500 ms.	18:989\$992	—	18:989\$992
101,114	B. Tobias . .	Sorocaba . .	4	810 "	618\$710	—	618\$710
241,700	Salgado . .	Pyramboia . .	2	400 "	20:000\$000	24:227\$733	44:227\$733
299,462	Victoria . .	Botucatu . .	2	320 "	13:802\$411	—	13:802\$411
355,575	Lobo . . .	Andrades . .	2	500 "	—	19:508\$533	19:508\$533
523,340	Ourinhos . .	S. Grande . .	2	600 "	—	25:316\$576	25:316\$576
542,678	S. Grande . .	Pau d'Alho . .	2	680 "	15:435\$973	24:409\$898	39:845\$871
562,262	Pau d'Alho . .	Palmital . .	2	580 "	9:238\$849	14:176\$213	23:415\$062
789,360	Reg. Feijó . .	P. Prudente . .	2	505 "	12:837\$511	—	12:837\$511
232,853	Itapetininga . .	Cesario . . .	2	350 "	14:159\$234	—	14:159\$234
247,913	Cesario . . .	Rechan . . .	2	560 "	13:771\$522	—	13:771\$522
			24	5.805 ms.	118:854\$202	107:638\$95 ³	226:493\$155

Em relação aos postos e estações anteriormente existentes, representam os 11 postos agora construidos um accrescimento de 5,8%. Nove d'esses postos acham-se na linha tronco, cujas 91 estações antes abertas ao trafego foram assim augmentadas, de 10%.

Os custos da terraplenagem e das linhas dos postos dos kms. 101+114,355+575 e 523+340, com excepção da parcella de 618\$710 referente ao primeiro, correram por verbas anteriores ao credito de 130.000.000\$000.

Além dos desvios dos postos acima e dos da estação de cargas de Barra Funda, onde, como vimos foram assentados 13.335 metros de nova linha, construíram-se ou augmentaram-se os desvios constantes do quadro seguinte:

Numero de ordem	ESTAÇÃO	Novo ou augmento	Numero de chaves	EXTENSÃO		CUSTO
				Total	Util	
1	Domingos Moraes	Novo . . .	2	580,0	500,0	14:587\$416
2	Baruery . . .	" . . .	2	360,0	280,0	22:319\$658
3	Cotia . . .	" . . .	1	500,0	420,0	29:028\$901
4	São João . . .	" . . .	2	430,0	350,0	11:979\$927
5	Maylasky . . .	" . . .	2	260,0	180,0	12:427\$169
6	Gabriel Piza . . .	" . . .	1	190,0	150,0	5:207\$927
7	São Roque . . .	" . . .	2	400,0	320,0	15:602\$033
8	Pantojo . . .	" . . .	2	380,0	300,0	13:613\$353
9	Rodvalho . . .	" . . .	2	300,0	220,0	11:661\$801
	A transportar		16	3.400,0	2.720,0	136:428\$185

Número de ordem	ESTACÃO	Novo ou augmento	Número de chaves	EXTENSÃO		CUSTO
				Total	Util	
	Transporte		16	3.400,0	2.720,0	136:428\$185
10	Piragibú	Novo	2	360,0	280,0	18:240\$395
11	Inhayba	Travessão	2	52,0	—	4:697\$456
12	Sorocaba	Novo	5	1.454,0	1.250,0	23:615\$732
13	L. Oliveira	"	2	500,0	420,0	16:410\$062
14	Cel. Mursa	"	2	393,0	310,0	28:784\$715
15	Bacaetava	"	2	302,0	240,0	14:079\$641
16	Santo Antonio	"	2	307,0	250,0	10:451\$521
17	Jurú-Mirim	"	2	300,0	240,0	13:044\$351
18	Laranjal	"	2	106,0	40,0	1:847\$590
19	Conchas	"	2	300,0	220,0	10:352\$347
20	Luiz Gama	"	2	500,0	420,0	18:000\$000
21	Salgado	Augmento	1	400,0	360,0	9:320\$386
22	Posto 285	"	1	330,0	290,0	11:687\$772
23	Rubião Junior	Novos	4	720,0	580,0	18:185\$586
24	Americo Campos	Novo	2	298,0	240,0	16:276\$424
25	M. Azevedo	"	3	480,0	400,0	14:102\$384
26	Andrades	"	3	350,0	300,0	24:977\$752
27	Ezequiel Ramos	Augmento	1	180,0	140,0	4:627\$155
28	O. Coutinho	Novo	2	380,0	300,0	11:907\$623
29	B. Botelho	"	2	220,0	160,0	10:908\$035
30	Ipaussú	"	4	400,0	320,0	10:438\$231
31	Chavantes	Augmento	1	80,0	40,0	3:385\$831
32	Fortuna	Novo	2	180,0	120,0	12:251\$377
33	Ourinhos	Remodelação	2	370,0	300,0	15:000\$000
34	Pau d'Alho	Novo	1	130,0	90,0	1:818\$220
35	Palmital	Augmento	2	400,0	320,0	10:000\$000
36	Sussuhy	Novo	2	420,0	340,0	10:407\$276
37	Cesario Motta	"	2	300,0	220,0	6:800\$791
38	Assis	Remodelação	28	5.900,0	5.120,0	110:222\$118
39	C. Almeida	Augmento	1	144,0	114,0	4:842\$292
40	Paraguassú	"	2	300,0	220,0	10:000\$000
41	Quatá	Novo	3	780,0	650,0	4:380\$143
42	Indiana	Remodelação	15	3.130,0	2.320,0	40:354\$506
43	Regente Feijó	Novo	2	180,0	120,0	8:000\$000
44	Presidente Prudente	"	4	480,0	400,0	21:464\$971
45	Presidente Bernardes	"	2	200,0	130,0	8:000\$000
46	Santo Antonio	"	1	300,0	220,0	780\$303
47	Tatuhy	"	2	180,0	120,0	4:501\$001
48	Itapetininga	Remodelação	20	8.500,0	7.800,0	131:115\$521
49	Angatuba	Novo	2	180,0	120,0	7:097\$682
50	Itanguá	Augmento	—	120,0	120,0	2:295\$826
51	Itararé	Novo	2	450,0	380,0	12:506\$331
52	Rodrigues Alves	Modificação	—	220,0	220,0	4:000\$000
53	Ignacio Pupo	Augmento	—	120,0	120,0	11:701\$517
54	Alfredo Cuedes	Novo	2	280,0	200,0	4:725\$136
55	Baurú	Remodelação	1	300,0	220,0	16:587\$607
56	Itatinga	Novo	2	300,0	220,0	12:000\$000
57	Quilombo	"	1	90,0	60,0	2:901\$793
58	Kilometro 11	"	3	560,0	450,0	27:865\$901
	Totales		193	36.326,0	30.234,0	934:389\$ 986

Além disso, foram feitas pequenas modificações nos desvios de Toledo, Igualdade e Osasco e construído em Padua Salles um triangulo de reversão, o que tudo importou em 11:278\$562; construíram-se em Sorocaba e no kilometro 153 da linha tronco, dois desvios para a retirada e carregamento de areia para obras da Estrada, com elles se despendendo 33:442\$499 e foram em Presidente Altino feitas duas linhas para baldeação de carvão, o que importou em Rs. 32:130\$095.

Não levando em consideração o pateo de Barra Funda, onde, como vimos, foram assentados 13.335 metros de linhas, e o de Bernardino de Campos, onde foram feitos desvios com a extensão de 1.470 metros, mas cuja despesa, de cerca de 50:000\$000, já se acha incluída no custo das installações do Sub-Deposito, vê-se, que, com a construcção de novos postos telegraphicos e ampliação dos pateos e desvios existentes, despendeu a Estrada 1.237:734\$297, construindo os edificios de 11 postos, e assentando 42.131 metros de desvios, com 217 chaves.

9) — **Ampliação dos serviços de abastecimento d'agua.**

No quadro seguinte condensamos o que foi feito para esse fim, tanto em relação ás novas caixas d'agua construídas, como ás canalizações e novas installações elevatorias assentadas, dando, de tudo, o respectivo custo:

LOCALIDADE	Caixas d'agua		CANALIZAÇÃO		Custo da instalação elevatoria	Custo total
	Capacidade m. ³	CUSTO	Extensão mts.	CUSTO		
B. Funda	—	—	1.709	45:858\$580	—	45:858\$580
Baruery	—	—	130	13:358\$532	—	13:358\$532
São João	15	—	—	—	—	—
Pantojo	30	—	197	—	15:806\$058	15:806\$058
Cel. Mursa	50	9:027\$903	2.771	44:558\$331	—	53:586\$234
Cerquillo	50	9:476\$437	1.302	20:611\$078	10:950\$000	41:037\$515
Laranjal	50	8:796\$588	2.520	—	18:170\$311	26:966\$899
Pyramboia	50	9:366\$998	—	—	—	9:366\$998
Posto km. 285	50	12:880\$730	—	—	—	12:880\$730
Km. 328	50	8:961\$290	—	—	—	8:961\$290
Andrades	50	9:319\$349	—	—	—	9:319\$349
C. Cesar	50	9:909\$707	—	—	—	9:909\$707
Mandury	50	9:479\$222	—	—	—	9:479\$222
B. Campos	120	20:049\$851	—	—	17:910\$566	37:960\$417
Ipaussú	50	11:658\$212	—	—	—	11:658\$212
Ourinhos	—	—	2.565	47:580\$906	13:207\$028	60:787\$936
Salto Grande	50	11:526\$447	—	—	—	11:526\$447
Posto km. 563	50	11:526\$447	2.608	42:172\$764	—	53:699\$211
Sussuhy	50	12:182\$445	—	—	—	12:182\$445
Assis	120	—	1.770	—	—	58:449\$808
Paraguassú	50	10:175\$492	—	—	—	10:175\$492
João Ramalho	50	—	4.076	—	—	192:186\$707
Bartyra	50	—	4.064	—	—	161:379\$777
Indiana	120	—	1.170	—	—	92:637\$784
S. Anastacio	250	18:266\$646	—	—	—	18:266\$646
S. Adelaide	50	9:131\$592	—	—	—	9:131\$592
Itapetininga	120	20:000\$000	308	30:000\$000	9:774\$878	59:774\$878
Cezario	50	17:011\$358	—	—	—	17:011\$358
Eng. Hermillo	50	11:651\$901	412	6:414\$326	1:483\$247	19:549\$470
Eng. Maia	—	—	300	5:000\$000	14:017\$697	19:017\$697
Itararé	50	13:575\$989	—	—	—	13:575\$989
Faxina	—	—	—	—	19:365\$834	19:365\$834
Elias Fausto	25	5:062\$707	—	—	—	5:062\$707
Paraizo	25	5:111\$600	—	—	—	5:111\$600
Itupeva	25	5:446\$700	—	—	4:533\$209	10:979\$909
Toledo	—	—	—	—	4:328\$599	4:328\$599
Alfr. Guedes	—	—	1.113	17:333\$323	—	17:333\$323
Lençóes	50	8:834\$787	180	3:360\$500	3:806\$386	16:001\$673
Agudos	50	9:867\$987	1.360	33:261\$590	10:000\$000	53:129\$577
Baurú	50	9:867\$900	2.300	21:759\$174	—	31:627\$074
Totaes	2.000	—	30.855	—	—	1.278:443\$276

Foram assim construídas ou assentadas:

23 caixas de concreto armado de	50.000	litros
4 " " " " "	120.000	"
3 " " " " "	25.000	"
1 caixa enterrada de	250.000	"
3 caixas metálicas de	15.000	"

n'um total de 34 caixas, tendo, ao todo, 2.000.000 de litros de capacidade. Anteriormente existiam 199 caixas com a capacidade total de 3.336.632 de litros, d'onde os seguintes accrescimos:

quanto ao numero de caixas	17 %
quanto á capacidade	60 %

Foram installados 30.855 metros de encanamentos, a saber:

3.899 metros de	2 1/2 "
8.610 " "	3 "
3.253 " "	3 1/2 "
15.093 " "	4 "

A despesa total com as melhorias e a ampliação do abastecimento d'agua, inclusive 2.797\$120 despendidos n'um poço aberto na estação de São Paulo, attingiu a 1.281:240\$396.

10) — **Substituição de trilhos** — Foram adquiridos, para a linha em trafego 490.000 metros de trilhos de 32,2 kgs. por metro e 50.000 metros de trilhos de 37,2 kgs. por metro corrente, ambos os typos com accessorios e chaves.

Para a duplicação foram comprados 305.000 metros de trilhos de 37,2 kgs.

Adquiriram-se assim, ao todo, e foram assentados 845.000 metros de trilhos, o que corresponde a 422.500 metros de linha.

A despesa realizada com a compra e o assentamento, excluida a parcella correspondente aos trilhos para a linha dupla, já incluída na despesa de duplicação, foi de 7.814:448\$377.

11) — **Empedramento da linha** — Na parte deste relatório referente ao custeio, já demos noticia do que foi feito em relação ao lastramento da linha, que attingiu a 65.042 metros.

As despesas com esse lastramento, bem como as com a aquisição de duas grandes installações para extracção e britamento de pedra, assentadas em Sussuhy e Ezequiel Ramos, attingiram a 2.250:303\$935 e correram por conta do credito de 130.000 contos.

12) — **Obras diversas** — Sob esse titulo incluiremos as construcções de estações, armazens, casas para moradia do pessoal, obras d'arte, embarcadouros, calçamentos de pateos, etc.

Os novos edificios construidos para estações, exceptuados os destinados aos postos telegraphicos, já incluidos no titulo proprio, constam do quadro seguinte:

ESTAÇÃO	CUSTO
Luiz Gama	11:036\$908
Americo Campos	17:305\$620
Fortuna (aug.)	9:639\$330
Ourinhos	133:933\$434
Palmital	121:853\$547
Assis	308:567\$025
Paraguassú (rep.)	43:045\$702
Pres. Prudente	156:305\$680
Miranda Azevedo	15:000\$000
Itatinga	83:797\$885
Itapetininga	270:784\$290
Barão Geraldo	15:907\$864
Rodrigues Alves	101:609\$353
Paraizo (aumento)	1:493\$194
TOTAL	1.290:279\$832

O quadro seguinte discrimina o que foi feito quanto aos armazens de cargas de varias estações, com excepção da de Barra Funda, tratada no capitulo especial.

Estação	Augmento ou novo	CUSTO.
Avaré	Augmento	39:694\$857
Ipaussú	»	100:541\$103
Fortuna	Novo	66:939\$225
Pau d'Alho	»	80:078\$594
Assis	»	64:200\$836
C. de Almeida	»	95:341\$047
Paraguassú	»	80:000\$000
Quatá	»	106:907\$475
Indiana	»	69:641\$055
Reg. Feijó	»	98:026\$709
Presidente Prudente	»	64:238\$896
Presidente Bernardes	»	81:087\$631
Alfredo Guedes	»	64:213\$394
Agudos	»	129:101\$269
Baurú	Augmento	33:286\$522
Itatinga	Novo	60:000\$000
Tatuhy	»	140:428\$500
Angatuba	»	70:567\$298
Salto	Augmento	36:117\$943
Total		1.480:413\$234

Para os serviços de via permanente foram construídas instalações para as 6.a, 7.a e 8.a Residências, respectivamente em Avaré, Assis e Presidente Prudente, consistindo cada uma dellas d'um prédio para oficinas e escriptorio.

Tambem foi concluída a instalação da 1.a Residência, em Sorocaba, tendo o mesmo, prédio para escriptorio e outros para oficinas e deposito:

Despenderam-se com essas obras as importancias seguintes:

Officinas e escriptorio da 1.a Residencia	94:306\$950
» » » » 6.a »	31:902\$945
» » » » 7.a »	28:510\$786
» » » » 8.a »	25:000\$000
	<hr/>
	179:720\$681

Para cinco d'essas Residências, que os não possuíam, foram adquiridos cinco automoveis de linha, pelo preço global de 92:794\$800.

mente ao credito de 130.000 contos, mas levadas á sua conta, gastaram-se 356:905\$439.

Excluidas as obras d'arte da duplicação da linha, que já figuraram no titulo proprio, foram construidas as seguintes:

1) Passagem superior no klm. 168 — Ramal de Campinas	3:056\$149
2) Boeiro no klm. 351 Ramal de Baurú	8:039\$553
3) Boeiro no klm. 304 Linha Tronco	3:510\$196
4) Vigas para a ponte do rio Paquetá (klm. 226 ramal de Itararé)	25:873\$083
5) Passagem inferior no klm. 344 (R. de Baurú)	15:158\$632
6) Vigas para a ponte do klm. 342 — R. Tibagy (em andamento)	4:889\$202
7) Viaducto no klm. 296 — Linha tronco	176:139\$046
8) Passagem sup. no klm. 425 — R. Baurú (em andam.)	3:584\$993
	<u>230:250\$834</u>

Foram feitos os seguintes embarcadouros para animaes:

Em Paraguassú por	2:041\$214
» São Pedro por	4:273\$067
» Regente Feijó	1:422\$649
» Pyramboia	3:722\$770
	<u>11:459\$700</u>

Emfim com obras e aquisições de natureza diversa, despenderam-se 681:952\$403 que assim se especificam:

Calçamento do pateo de Avaré	36:530\$564
» em Baurú	3:663\$704
» do pateo de Piracicaba	24:642\$000
Acquisição de terrenos em Chavantes	11:000\$000
» » » Avaré	12:186\$000
» » » Padua Salles	1:592\$500
Augmento de plataforma e coberturas em varias estações	81:900\$516
Linhas e obras diversas no pateo do Armazem Regulador do klm. 11	68:564\$625
Apparelhagem para armazenamento, distribuição e medida de oleos	416:414\$805
Acquisição e montagem de dois aparelhos para queima de oleo-combustivel	25:457\$689
	<u>681:952\$403</u>

Sommando todas as despesas acima especificadas, vê-se, que a Estrada, despendeu com estações, armazens, casas de moradia para o pessoal, escriptorios, officinas e automoveis para as Residencias de Linha, obras d'arte diversas, embarcadouros, calçamentos de

pateos, apparelhagem para armazenamento de oleos, etc. a importancia global de 6.155:030\$474.

13) — **Estudo da linha para Santos** — Em o relatorio de 1925, demos detalhada noticia dos estudos feitos e dos favoraveis resultados obtidos. Cabe-nos agora accrescentar apenas que com os trabalhos de reconhecimento e exploração e com os estudos do escriptorio, foram despendidos 329:299\$116.

Resumo — Resumindo n'uma relação global ás despesas realizadas pela Estrada na execução dos varios itens do seu programma de remodelação, têmos:

1) — Duplicação das linhas de S. Paulo a Sto. Antonio e variante de ligação ao ramal de Itararé	48.413:716\$479
2) — Acquisição, reparações e melhoramentos das locomotivas, carros, vagões, gaiolas e gondolas	40.204:800\$910
3) — Construcção de novas officinas para reparação do material movel e de Depositos para Locomotivas	9.728:247\$416
4) — Construcção da estação de passageiros em São Paulo	3.402:753\$959
5) — Construcção de grandes armazens em Barra Funda e remodelamento do seu pateo	3.819:061\$238
6) — Armazem de baldeação com a S. Paulo Ry.	—
7) — Augmento de capacidade das linhas telegraphicas e installação do telephone selectivo	2.714:940\$113
8) — Construcção de novos postos telegraphicos e ampliação dos pateos e desvios existentes	1.237:734\$297
9) — Ampliação dos serviços de abastecimento d'agua	1.281:240\$396
10) — Substituição de trilhos	7.814:448\$377
11) — Empedramento da linha	2.250:303\$935
12) — Obras diversas, comprehendendo estações, armazens, casas de moradia, escriptorios, obras d'arte, embarcadouros, etc.	6.155:030\$474 329:299\$116
13) — Estudo da linha para Santos	329:299\$116
TOTAL	217.351:576\$710 <i>127.351.760710</i>

Além dessas despesas, outras realizou a Estrada, que se não incluem em nenhum dos itens acima e são as feitas com estudos effectuados para melhoria de outros trechos da linha, para perfeita elucidação do problema de augmento de sua capacidade de trafego com o estudo de soluções outras suggeridas e com o ante-projecto de sua electrificação, que já está inteiramente concluido, estando a Estrada de posse d'um magnifico estudo, cujas conclusões são inteiramente favoraveis á execução desse grande melhoramento, estudo esse que será em breve submettido á approvação do Governo.

Com esses estudos foram feitas as despesas seguintes:

Variante de Pyramboia e Rubião Junior	143:211\$179
» » Remedios a Botucatu	111:458\$330
» » Bacaetava a Tatuhy	55:312\$477
Linha de Itapetininga a Cotia	2:738\$072
» » Sorocaba a Avaré	19:820\$490
» » S. Paulo a São Sebastião	12:887\$479
» » Boreby a Quatá	24:210\$863
Estudos de electrificação	175:175\$976
	<hr/>
	544:814\$866

Sommando essa importancia ao total da relação anterior, conclue-se que, até 31 de dezembro de 1926, haviam sido despendidos por conta do credito de remodelação da Sorocabana 127.896:391\$576.

D'essa importancia, 125.563:346\$970, foram fornecidos pelo Thesouro do Estado e 2.333:044\$576 correspondem a adeantamentos feitos pela Estrada, dos seus saldos de custeio, a serem liquidados, por occasião do fornecimento do saldo de 4.436:653\$030 do credito concedido.

Com o fornecimento desse saldo, o que neste momento se processa, entrega o Thesouro do Estado á Sorocabana, integralmente, a importancia de 130.000 contos do credito aberto pelo decreto N.º 3.838 de 15 de abril de 1925, para occorrer ao pagamento das despesas de sua remodelação.

Com a exposição que acabamos de fazer cremos ficam perfeitamente justificadas as phrases com que iniciamos esse relatorio e o capitulo da remodelação: o anno de 1926 foi, na reconstrucção da Estrada, de intenso e fecundo labor, recebendo, em seu transcorrer os serviços de remodelação, um tal impulso que grande parte foi levada a termo, ficando os demais em tal estado de avançamento que sua conclusão no presente exercicio está assegurada.

Com effeito, antes de agosto proximo, todas as obras da remodelação, com excepção apenas da estação de São Paulo e das officinas de Sorocaba, estão concluidas. Apresentado a 14 de agosto de 1924, por esta Directoria, o plano de remodelação da Estrada, soube o Governo agir com tal clarividencia e decisão, que em menos de tres annos, tomadas acertadamente todas as providencias legislativas, financeiras e administrativas, se puderam executar as obras vultuosissimas e de tão alto alcance, das quaes dá o presente relatorio imperfeita idéa.

Não quiz porém o destino que o egregio Presidente, a cuja coragem civica e a cuja larga visão de estadista deve a Sorocabana a sua remodelação, pudesse assistir á terminação das obras a cuja execução impulsionou. Ao assignarmos este relatorio deplora o Estado o desaparecimento doloroso e prematuro do Exm^o. Snr. Dr. Carlos de Campos. Como singela homenagem, profundamente sentida, sirva o seu nome benemerito, de fecho a esta exposição em que se relatam obras ás quaes, d'oravante, está elle ligado indissolavelmente.

Temos a honra, Exm.^o Snr. Dr. Secretario, de apresentar a V. Excia. a segurança de nossa profunda estima e de nossa mais alta consideração.

Arlindo Luz,

Director.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Relatorio correspondente ao anno de 1926

Extensão total de linhas em trafego publico:

Em 31 de dezembro de 1926, tinha a Estrada, em linhas trafegadas (excluindo desvios), a extensão total de 1.864,408 kms.

O trecho, entre Barra Funda e Osasco, achava-se provido de um terceiro trilho, para bitola de 1m,60, afim de dar acesso ao material rodante de bitola larga, na extensão de 14,066 „

A navegação fluvial extendia-se sobre um percurso de 194,000 kilometros, sendo 123 no rio Piracicaba e 71 no rio Tieté.

Pessoal existente:

Em 31 de dezembro de 1926, tinha a Estrada, 9.178 empregados, distribuidos pelas diversas Divisões, conforme demonstra o quadro abaixo:

DIVISÕES	TOTAL	GERAL
1.ª Divisão — Administração:		
Directoria e secretaria	18	
Contabilidade	232	
Almoxarifado	86	
Tarifas e Reclamações	23	
Edifício Central	20	379
2.ª Divisão — Trafego		3.296
3.ª Divisão — Linha		2.024
4.ª Divisão — Locomoção e Tracção		3.479
	Total	9.178

Resultado financeiro

O resultado financeiro do anno de 1926, comparado com o de 1925, consta do quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1926	ANNO DE 1925	+ } - }	em 1926
Receita	66.579.975\$379	68.161.969\$692	-	1.581.994\$313
Despesa	57.240.360\$448	46.978.289\$473	+	10.262.070\$975
Saldo	9.339.614\$931	21.183.680\$219	-	11.844.065\$288
Coefficiente de custeio	85,97	68,92	+	17,05

Resultados financeiros, a partir do anno de 1923

Designação	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1925	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1926	Diferença % sobre o anno anterior
Receita	42.061.206\$793	43.499.694\$949	+ 3,42	68.161.969\$692	+ 56,70	66.579.975\$379	- 2,32
Despesa	30.774.881\$279	34.800.287\$027	+ 13,08	46.978.289\$473	+ 34,99	57.240.360\$448	+ 21,84
Saldo	11.286.325\$514	8.699.407\$922	- 22,92	21.183.680\$219	+ 143,51	9.339.614\$931	- 51,91
Coefficiente de custo	73,17	80,00	+ 9,33	68,92	- 13,85	85,97	+ 36,63

Resultados geraes da receita, a partir do anno de 1923

Designação	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	Differença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1925	Differença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1926	Differença % sobre o anno anterior
Passageiros	8.384.129\$810	8.965.656\$150	+ 6,94	12.111.752\$910	+ 35,09	12.125.580\$910	+ 0,11
Bagagens e encomendas	2.677.533\$680	5.449.840\$840	+ 103,54	7.899.971\$590	+ 44,96	5.186.602\$100	- 34,35
Café	5.207.681\$900	4.882.593\$900	- 6,24	7.747.554\$100	+ 58,68	7.455.568\$700	- 3,77
Outras mercadorias	18.474.234\$002	18.556.433\$900	+ 0,44	32.490.341\$860	+ 75,09	32.905.829\$800	+ 1,28
Animaes em trens de passageiros	145.368\$290	155.745\$290	+ 7,14	232.492\$940	+ 49,28	192.398\$100	- 17,25
Animaes em trens de cargas	2.982.075\$560	1.984.324\$510	- 33,46	2.454.888\$600	+ 23,71	2.876.403\$200	+ 17,17
Telegrammas	330.768\$070	362.024\$336	+ 9,45	416.548\$063	+ 15,06	401.704\$425	- 3,56
Armazens	164.681\$200	216.742\$600	+ 31,61	466.105\$900	+ 115,05	542.828\$900	+ 16,46
Rendas diversas e eventuaes	3.694.734\$331	2.926.353\$323	- 20,80	4.342.313\$729	+ 48,29	4.893.059\$244	+ 12,68
Total	42.061.206\$793	43.499.694\$949	+ 3,42	68.161.969\$692	+ 56,70	66.579.975\$379	- 2,32

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

Annos	RECEITA	DESPESA	SALDO	Coefficiente de custeio
1903	10.215:470\$508	6.563:943\$699	3.651:526\$809	64,25
1904	9.955:683\$773	6.509:166\$449	3.446:517\$324	65,48
1905	10.144:079\$003	6.595:371\$145	3.548:707\$858	65,02
1906	12.736:715\$070	7.019:207\$386	5.717:507\$684	55,11
1907	12.696:598\$863	7.629:310\$431	5.067:288\$432	60,09
1908	12.319:958\$277	6.930:095\$019	5.389:863\$258	56,25
1909	14.506:105\$609	6.769:454\$294	7.736:651\$315	46,67
1910	13.784:961\$934	6.773:694\$850	7.011:267\$084	49,14
1911	14.938:526\$789	6.850:628\$593	8.087:898\$196	45,86
1912	15.936:964\$880	8.582:914\$722	7.354:050\$158	53,85
1913	18.639:883\$432	10.689:279\$719	7.950:603\$713	57,35
1914	15.748:726\$990	9.228:886\$876	6.519:840\$114	58,60
1915	18.019:888\$824	8.228:140\$797	9.791:748\$027	45,66
1916	19.480:846\$597	10.247:253\$142	9.233:593\$455	52,60
1917	21.263:337\$373	12.770:338\$325	8.492:999\$048	60,06
1918	21.996:132\$693	15.540:170\$206	6.455:962\$487	70,65
1919	24.845:003\$067	20.027:313\$638	4.817:689\$429	80,61
1920	34.201:875\$441	21.853:113\$805	12.348:761\$636	63,89
1921	36.858:582\$625	24.332:995\$298	12.525:587\$327	66,02
1922	36.351:073\$143	24.740:621\$289	11.610:451\$854	68,06
1923	42:061:206\$793	30.774:881\$279	11.286:325\$514	73,17
1924	43.499:694\$949	34.800:287\$027	8.699:407\$922	80,00
1925	68.161:969\$692	46.978:289\$473	21.183:680\$219	68,92
1926	66.579:975\$379	57.240:360\$448	9.339:614\$931	85,97
Total	594.943:261\$704	397.675:717\$910	197.267:543\$794	.66,84

Receita média nos 24 annos	24.789:302\$571
Despesa » » 24 »	16.569:821\$579
Saldo médio » 24 »	8.219:480\$992

Estrada de Ferro

Balancete da Receita e Des-

Receita

DESIGNAÇÃO	Importancias	TOTAL	% sobre o total
Passageiros	12.125:580\$910		18,21
Encomendas e bagagens	5.186:602\$100		7,79
Café	7.455:568\$700		11,20
Outras mercadorias	32.905:829\$800		49,42
Animaes em trens de passageiros	192:398\$100		0,29
» » » » cargas	2.876:403\$200		4,32
Telegrammas	401:704\$425		0,60
Armazenagens	542:828\$900		0,82
RENDAS DIVERSAS			
A saber:			
Comissão de arrecadação de imposto Estadual e Federal	184:647\$000		0,27
Alugueis de casas, botequins e de material rodante; annuncios, recibos, tarifas, ingressos, venda de objectos abandonados e material velho; taxas de cargas e descargas, expediente e de a domicilio, etc.	4.645:003\$573	66.516:566\$708	6,98
OUTRAS RENDAS			
Venda de trilhos e accessorios e outros materiaes		63:408\$671	0,10
Somma Rs.		66.579:975\$379	100,00

Sorocabana

pesa, no exercicio de 1926

Despesa

DESIGNAÇÃO	Importancias	% sobre o total
1.ª Divisão — Administração	2.121:557\$705	3,71
2.ª Divisão — Trafego	11.488:478\$529	20,07
3.ª Divisão — Linha	9.216:123\$707	16,10
4.ª Divisão — Locomoção e Tracção	31.198:092\$631	54,50
Despesas diversas	3.216:107\$876	5,62
Total Rs.	57.240:360\$448	
Saldo a favor da Receita	9.339:614\$931	
<hr/>		
Somma Rs.	66.579:975\$379	100,00

Comparação da despesa de custeio com o pessoal, materiaes e outras despesas, total, dos annos de 1925 e 1926

DESIGNAÇÃO	PESSOAL		Materiaes e outras despesas		TOTAL		Diferença sobre o anno anterior					
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	PESSOAL	Materiaes e outras despesas	TOTAL			
1.ª Divisão — Administração												
Directoria geral	209:673\$954	233:425\$833	111:617\$007	60:291\$069	321:290\$961	293:716\$902	+	23:751\$879	-	51:325\$938	-	27:574\$059
Contabilidade	885:733\$667	1.106:710\$618	112:181\$774	91:899\$328	997:915\$441	1.198:609\$946	+	220:976\$951	-	20:282\$446	+	200:694\$505
Almoxarifado	283:904\$646	338:392\$925	41:589\$903	46:015\$146	325:494\$549	384:408\$071	+	54:488\$279	+	4:425\$243	+	58:913\$522
Tarifas e Reclamações	88:389\$400	117:911\$725	6:420\$688	13:121\$806	94:810\$088	131:033\$531	+	29:522\$325	+	6:701\$118	+	36:223\$443
Edifício	38:267\$612	56:735\$627	56:538\$473	57:053\$628	94:806\$085	113:789\$255	+	18:468\$015	+	515\$155	+	18:983\$170
TOTAL	1.505:969\$279	1.853:176\$728	328:347\$845	268:380\$977	1.834:317\$124	2.121:557\$705	+	347:207\$449	-	59:966\$868	+	287:240\$581
2.ª Divisão — Trafego												
Administração	402:090\$545	596:087\$700	189:892\$781	106:297\$041	591:983\$326	702:384\$741	+	193:997\$155	-	83:595\$740	+	110:401\$415
Estações	5.750:073\$176	6.655:167\$979	1.345:164\$964	1.321:101\$228	7.095:238\$140	7.976:269\$207	+	905:094\$803	-	24:063\$736	+	881:031\$067
Trens	2.072:297\$204	2.170:590\$596	145:664\$105	209:907\$072	2.217:961\$309	2.380:497\$668	+	98:293\$392	+	64:242\$967	+	162:536\$359
Navegação Fluvial	103:565\$800	104:398\$500	5:612\$886	15:743\$081	109:178\$686	120:141\$581	+	832\$700	+	10:130\$195	+	10:962\$895
Uniformes	—	—	—	275:867\$550	—	275:867\$550	+	—	+	275:867\$550	+	275:867\$550
Despesas extraordinarias	108\$246	2:209\$282	12:570\$420	31:108\$500	12:678\$666	33:317\$782	+	2:101\$036	+	18:533\$080	+	20:639\$116
TOTAL	8.328:134\$971	9.528:454\$057	1.698:905\$156	1.960:024\$472	10.027:040\$127	11.488:478\$529	+	1.200:319\$086	+	261:119\$316	+	1.461:438\$402
3.ª Divisão — Linha												
Administração	598:113\$017	631:496\$621	113:218\$830	88:230\$396	711:331\$847	719:727\$017	+	33:383\$604	-	24:988\$434	+	8:395\$170
Conservação de linha	3.588:427\$225	4.439:924\$086	829:053\$612	791:740\$011	4.417:480\$837	5.231:664\$097	+	851:496\$861	-	37:313\$601	-	814:183\$260
Dormentes substituidos	—	—	2.066:538\$877	2.236:954\$060	2.066:538\$877	2.236:954\$060	+	—	+	170:415\$183	+	170:415\$183
Edifícios, cercas, pontes e abastecimento d'agua	310:487\$249	464:329\$668	297:946\$720	365:953\$670	608:433\$969	830:283\$338	+	153:842\$419	+	68:006\$950	+	221:849\$369
Telegrapho, telephone illumination	94:358\$106	135:030\$705	42:436\$227	54:892\$540	136:794\$333	189:923\$245	+	40:672\$599	+	12:456\$313	+	53:128\$912
Despesas extraordinarias	481\$603	1:267\$500	7:347\$479	6:304\$450	7:829\$082	7:571\$950	+	785\$897	-	1:043\$029	-	257\$132
TOTAL	4.591:867\$200	5.672:048\$580	3.356:541\$745	3.544:075\$127	7.948:408\$945	9.216:123\$707	+	1.080:181\$380	+	187:533\$382	+	1.267:714\$762
4.ª Divisão — Locomoção e Tracção												
Administração	447:062\$412	366:611\$303	94:913\$519	45:871\$643	541:975\$931	412:482\$946	-	80:451\$109	-	49:041\$876	-	129:492\$985
Reparação de locomotivas	1.747:282\$756	2.015:306\$188	2.025:610\$754	2.547:287\$326	3.772:893\$510	4.562:593\$514	+	268:023\$432	+	521:676\$572	+	789:700\$004
" " " carros e vagões	1.277:849\$593	1.369:923\$824	2.514:326\$020	2.344:902\$406	3.792:175\$613	3.714:826\$230	+	92:074\$231	+	169:423\$614	+	77:349\$383
Condução de trens	2.834:152\$385	4.659:787\$209	761:909\$535	1.614:193\$875	3.596:061\$920	6.273:981\$084	+	1.825:634\$824	+	852:284\$340	+	2.677:919\$164
Combustivel	—	—	12.865:666\$261	16.039:860\$700	12.865:666\$261	16.039:860\$700	+	—	+	3.174:194\$439	+	3.174:194\$439
Navegação Fluvial	44:315\$016	34:918\$650	55:530\$801	42:521\$878	99:845\$817	77:440\$528	-	9:396\$366	-	13:008\$923	-	22:405\$289
Uniformes	—	—	—	67:020\$900	—	67:020\$900	+	—	+	67:020\$900	+	67:020\$900
Despesas extraordinarias	103:998\$260	39:232\$599	30:238\$981	10:654\$130	134:237\$241	49:886\$729	-	64:765\$661	-	19:584\$851	-	84:350\$512
TOTAL	6.454:660\$422	8.485:779\$773	18.348:195\$871	22.712:312\$858	24.802:856\$293	31.198:092\$631	+	2.031:119\$351	+	4.354:116\$987	+	6.395:230\$338
Despesas diversas												
Indemnizações por mercadorias extra- viadas	—	129\$300	187:868\$210	236:433\$428	187:868\$210	236:562\$728	+	129\$300	+	48:565\$218	+	48:694\$518
Indemnizações por accidentes no tra- balho	—	—	231:950\$760	327:698\$450	231:950\$760	327:698\$450	+	—	+	95:747\$690	+	95:747\$690
Indemnizações decorrentes de incendio, premios de seguros, etc.	—	—	96:958\$438	455:619\$500	96:958\$438	455:619\$500	+	—	+	358:661\$062	+	358:661\$062
Indemnizações por causas não justifi- cadas	—	—	3:772\$600	29:460\$840	3:772\$600	29:460\$840	+	—	+	25:688\$240	+	25:688\$240
Contadoria Central e Commissão de tar- rifas	—	—	243:225\$079	45:931\$820	243:225\$079	45:931\$820	+	—	+	197:293\$259	+	197:293\$259
Aluguel de material rodante	—	—	1.429:942\$340	1.189:212\$400	1.429:942\$340	1.189:212\$400	+	—	+	240:729\$940	+	240:729\$940
Horto Florestal	23:720\$750	45:258\$700	55:348\$550	6:262\$000	79:069\$300	51:520\$700	+	21:537\$950	-	49:086\$550	-	27:548\$600
Fundo de Pensões e Peculios	—	—	—	277:777\$450	—	277:777\$450	+	—	+	277:777\$450	+	277:777\$450
Outras despesas	—	—	92:880\$257	602:323\$988	92:880\$257	602:323\$988	+	—	+	509:443\$731	+	509:443\$731
TOTAL	23:720\$750	45:388\$000	2.341:946\$234	3.170:719\$876	2.365:666\$984	3.216:107\$876	+	21:667\$250	+	828:773\$642	+	850:440\$892
TOTAL GERAL	20.904:352\$622	25.584:847\$138	26.073:936\$851	31.655:513\$310	46.978:289\$473	57.240:360\$448	+	4.680:494\$516	+	5.581:576\$459	+	10.262:070\$975



32

ESTADÍSTICA DE FERRO SOROCABANA

Demonstração do movimento e renda das Estações, durante o anno de 1926

Table with columns: Estações, Classe (1.ª, 2.ª), Passageiros, Bagagens e Encomendas, Animas em trens de passageiros, Mercadorias, Animas em trens de cargas, Rendas Diversas, Total geral da Estrada, Estações. Rows list various stations like São Paulo, Barra Funda, etc.



34

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro n. 4

Demonstração do movimento do transporte de mercadorias, referente à Secção Fluvial, durante o anno de 1926

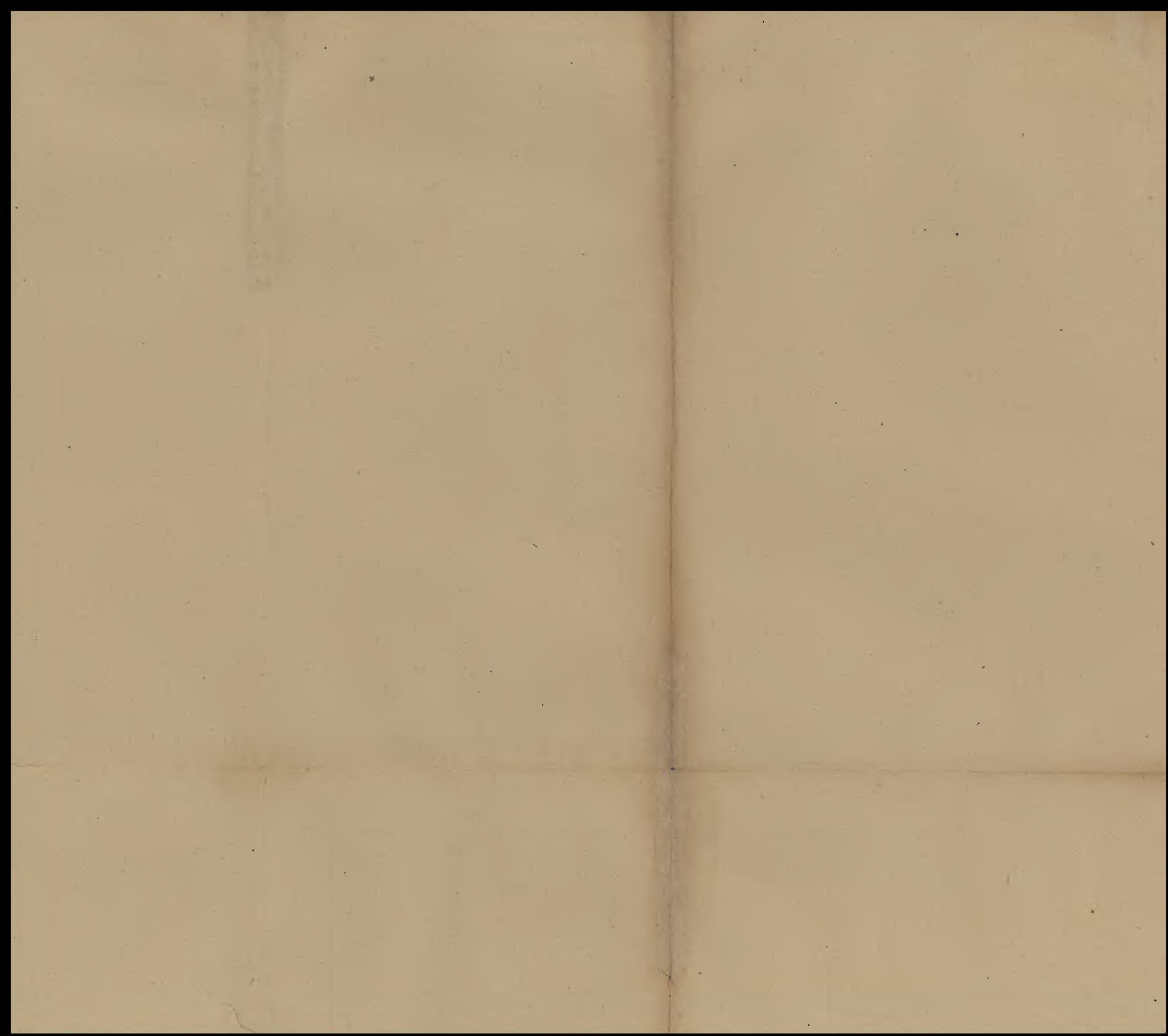
Mezes	Importação			Exportação						TRAFEGO PROPRIO DA SECÇÃO FLUVIAL		Renda total referente ao transporte fluvial	Renda total referente ao transporte ferroviario	Renda total da Estrada
	Mercadorias diversas			CAFÉ		Outras mercadorias				Mercadorias diversas				
	RENDA			RENDA		RENDA				Kilogrammas	Renda			
	Kilogrammas	Referente ao transporte ferroviario	Referente ao transporte fluvial	Kilogrammas	Referente ao transporte ferroviario	Referente ao transporte fluvial	Kilogrammas	Referente ao transporte ferroviario	Referente ao transporte fluvial						Kilogrammas	Renda
Janeiro	73.712	2.767\$800	422\$800	234.287	16.233\$200	1.483\$400	194.233	1.847\$500	401\$300	15.860	40\$900	2.348\$400	20.848\$500	23.196\$900
Fevereiro	26.832	1.593\$700	156\$400	179.857	12.465\$000	1.002\$300	193.243	3.566\$500	574\$500	161.463	231\$200	1.964\$400	17.625\$200	19.589\$600
Março	114.677	7.801\$700	706\$500	285.796	19.806\$600	1.893\$900	297.781	4.030\$200	767\$400	107.586	403\$200	3.771\$000	31.638\$500	35.409\$500
Abril	105.397	4.678\$200	577\$000	34.410	2.385\$300	260\$100	325.318	3.972\$700	834\$400	244.440	371\$600	2.043\$100	11.036\$200	13.079\$300
Maio	54.480	3.272\$300	309\$400	28.310	1.972\$500	166\$600	326.631	4.824\$600	855\$500	214.550	332\$500	1.664\$300	10.069\$400	11.733\$700
Junho	52.256	3.686\$600	308\$000	49.105	3.404\$000	340\$600	321.227	3.456\$800	838\$400	203.634	363\$100	1.850\$100	10.547\$400	12.397\$500
Julho	67.719	2.777\$300	372\$300	151.649	10.510\$600	997\$700	329.557	4.459\$100	815\$500	349.509	663\$500	2.849\$000	17.747\$000	20.596\$000
Agosto	93.410	4.905\$600	498\$900	491.525	34.059\$400	3.090\$800	187.860	3.017\$200	517\$900	200.611	413\$800	4.521\$400	41.982\$200	46.503\$600
Setembro	69.728	3.879\$600	392\$100	1.396.789	96.807\$500	8.559\$600	95.298	1.497\$400	235\$800	312.899	603\$500	9.794\$000	102.184\$500	111.978\$500
Outubro	105.706	5.057\$800	572\$100	2.204.697	152.914\$000	14.215\$900	3.485	96\$800	162\$200	56.883	226\$100	15.030\$300	158.068\$600	173.098\$900
Novembro	109.657	6.980\$400	620\$700	1.659.770	114.799\$300	10.436\$800	73.060	1.114\$000	227\$100	229.234	452\$500	11.737\$100	122.893\$700	134.630\$800
Dezembro	93.403	5.631\$400	559\$500	463.077	32.144\$000	3.126\$100	137.204	1.898\$900	372\$800	128.197	227\$600	4.286\$000	39.674\$300	43.960\$300
Total	966.977	53.032\$400	5.495\$700	7.179.272	497.501\$400	45.573\$800	2.484.897	33.781\$700	6.457\$100	2.224.866	4.332\$500	61.859\$100	584.315\$500	646.174\$600

Comparação do movimento do transporte de mercadorias, referente à Secção Fluvial, a partir do anno de 1903

Annos	KILOGRAMMAS				TRAFEGO PROPRIO DA SECÇÃO FLUVIAL Mercadorias diversas	RENDA		TOTAL
	IMPORTAÇÃO Mercadorias diversas	Exportação		Referente ao transporte fluvial		Referente ao transporte ferroviario		
		CAFÉ	Outras mercadorias					
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	228.479\$300	608.888\$990	838.368\$290	
1908	3.065.439	6.352.173	1.062.403	1.622.288	150.561\$500	390.076\$830	540.638\$330	
1909	1.456.548	6.331.452	1.488.593	1.388.990	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	1.413.466	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	
1924	1.676.454	5.717.715	1.396.270	2.030.481	53.286\$700	468.439\$400	521.726\$100	
1925	998.967	4.030.936	2.576.320	1.950.682	41.120\$500	372.389\$900	413.510\$400	
1926	966.977	7.179.272	2.484.897	2.224.866	61.859\$100	584.315\$500	646.174\$600	

Demonstração da renda de mercadorias referente ao transporte na Secção Fluvial, a partir do anno de 1922

Mezes	1922	1923	1924	1925	1926
Janeiro	2.888\$000	2.847\$800	8.672\$200	4.327\$200	2.348\$400
Fevereiro	1.612\$900	4.686\$800	7.290\$800	4.250\$100	1.964\$400
Março	1.468\$400	1.222\$900	2.896\$800	3.766\$100	3.771\$000
Abril	1.763\$000	1.400\$000	5.807\$800	2.372\$900	2.043\$100
Maio	1.252\$900	1.819\$500	6.688\$500	1.962\$500	1.664\$300
Junho	2.489\$500	2.860\$400	3.586\$400	2.146\$200	1.850\$100
Julho	3.038\$200	2.740\$900	2.443\$100	2.267\$700	2.849\$000
Agosto	4.885\$000	4.092\$200	1.746\$000	1.502\$300	4.521\$400
Setembro	4.053\$100	9.852\$800	2.044\$800	3.012\$100	9.794\$000
Outubro	5.859\$500	5.233\$500	3.673\$600	8.638\$400	15.030\$300
Novembro	5.093\$800	6.597\$800	3.062\$700	3.533\$300	11.737\$100
Dezembro	5.460\$600	9.357\$900	5.374\$000	3.341\$700	4.286\$000
Total	39.864\$900	52.212\$500	53.286\$700	41.120\$500	61.859\$100



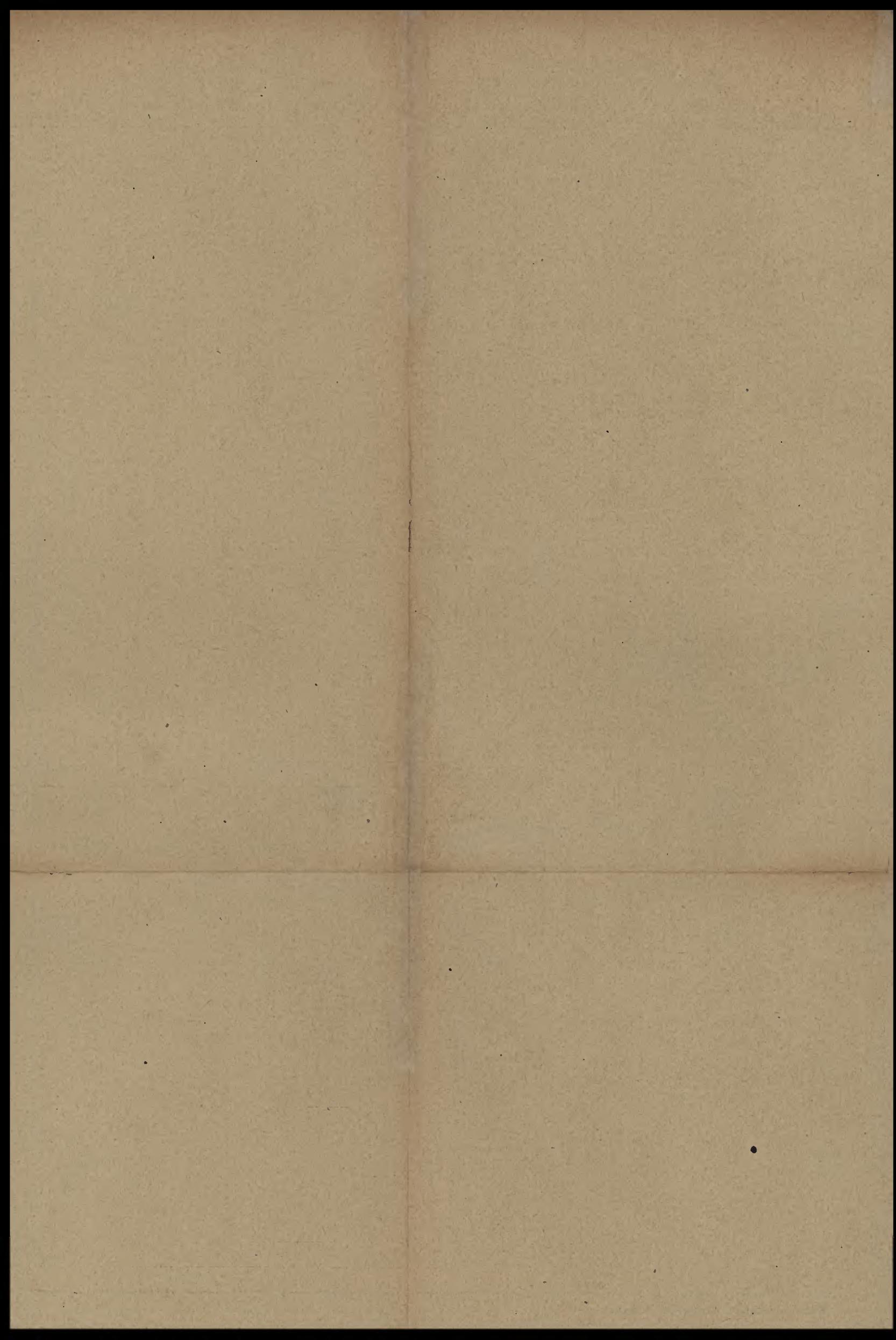
ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

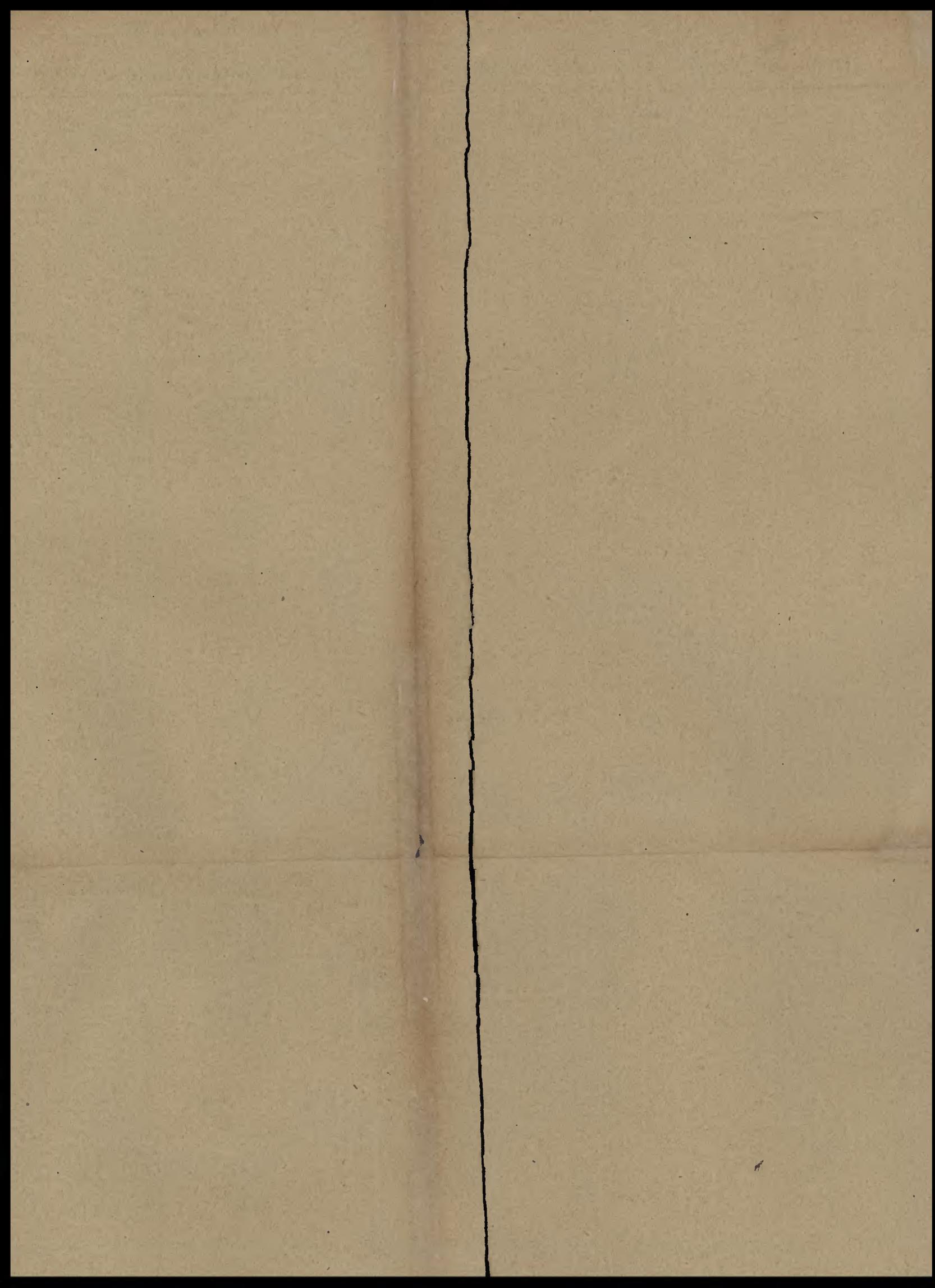
Quadro n. 5

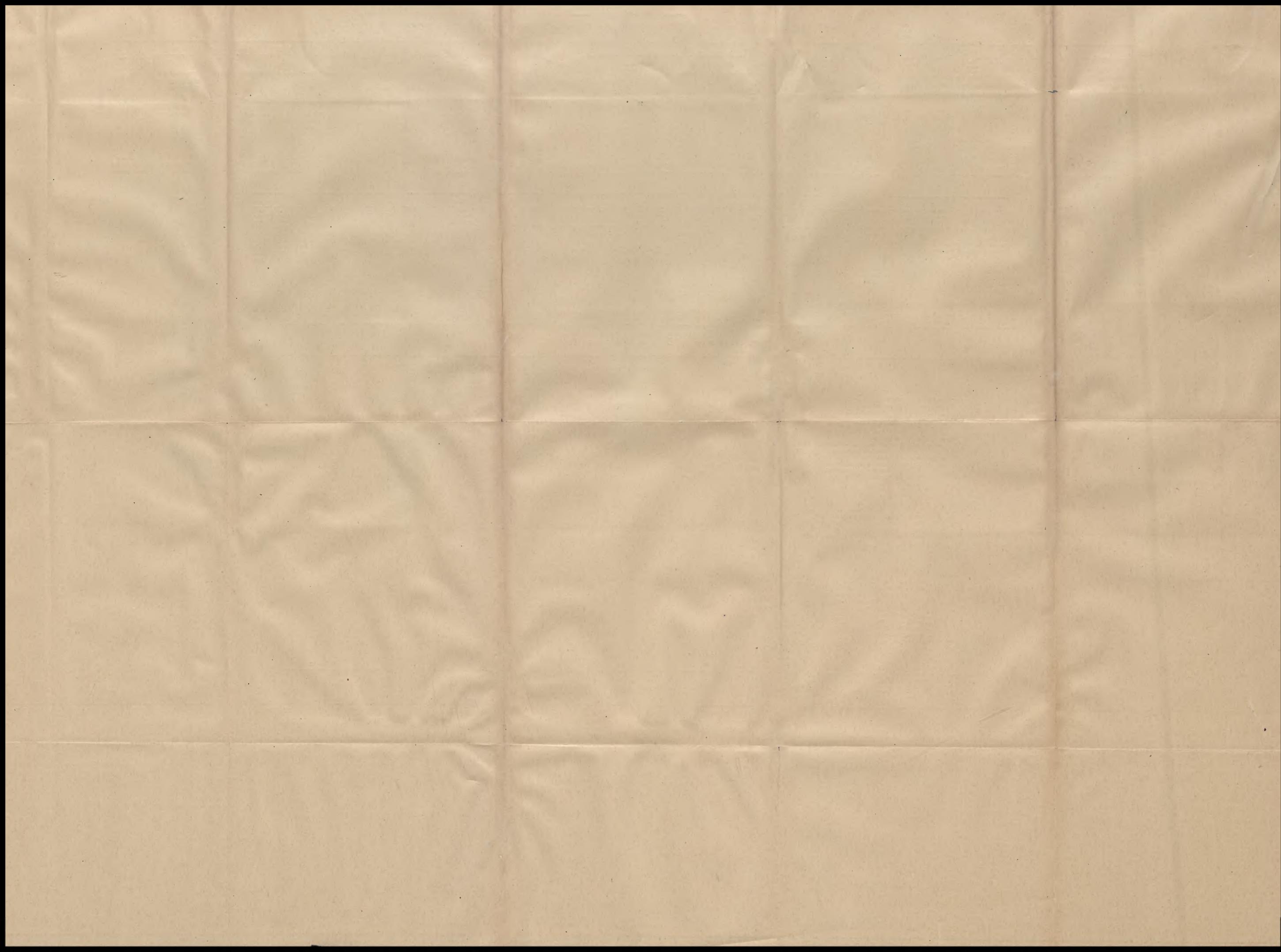
Demonstração do movimento do Ramal de Itararé, durante o anno de 1926

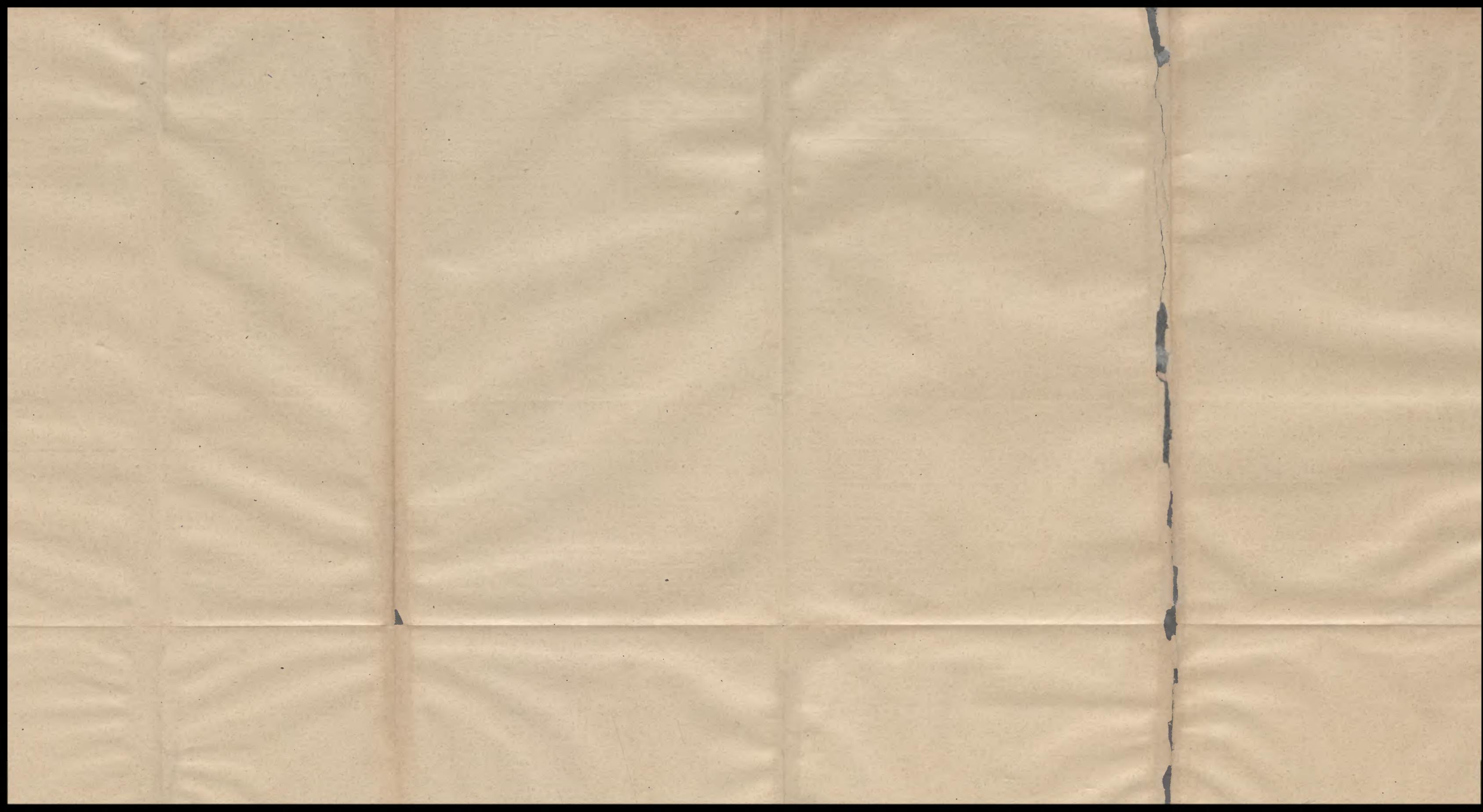
Especificação	QUANTI- DADE	PERCURSO		Toneladas- kilometro	RECEITA PRODUZIDA			
		TOTAL kilometros	Médio kilo- metros		TOTAL	Média por		
						unidade	unidade- kilometro	tonelada- kilometro
Passageiros em 1.ª classe:								
Serviço publico	57.258	7.223.948	126,2	505.676	492.963\$840	8\$610	68,2	974,9
Por conta do Governo Federal	1.684	378.715	224,9	26.510	17.090\$150	10\$149	45,1	644,7
" " " " Estadual	3.052	431.832	141,5	30.228	26.698\$520	8\$748	61,8	883,3
Passageiros em 2.ª classe:								
Serviço publico	130.873	9.765.447	74,6	683.582	419.873\$780	3\$208	43,0	614,2
Por conta do Governo Federal	2.252	449.199	199,5	31.444	10.373\$210	4\$606	23,1	329,9
" " " " Estadual	4.738	794.015	167,6	55.581	22.532\$880	4\$756	28,4	405,4
Total de passageiros	199.857	19.043.156	95,3	1.333.021	989.532\$380	4\$951	52,0	742,3
Bagagens e encomendas:								
Serviço publico Kilogrammas	4.435.741	—	157,0	696.193	575.727\$870	129\$793	—	827,0
Por conta do Governo Federal	585.803	—	250,7	146.833	59.786\$740	102\$059	—	407,2
" " " " Estadual	150.527	—	215,1	32.385	25.243\$830	167\$703	—	779,5
Total de bagagens e encomendas	5.172.071	—	169,3	875.411	660.758\$440	127\$755	—	754,8
Animaes em trens de passageiros:								
Serviço publico	1.325	143.738	108,5	28.927	9.787\$200	7\$387	68,1	338,3
Por conta do Governo Federal	564	135.484	240,2	40.585	6.221\$690	11\$031	45,9	153,3
" " " " Estadual	111	16.221	146,1	4.942	1.374\$310	12\$381	84,7	278,1
Total de animaes em trens de passageiros	2.000	295.443	147,7	74.454	17.383\$203	8\$692	58,8	233,5
Animaes em trens de cargas:								
Serviço publico:								
Vaccum	4.557	660.179	144,9	264.071	29.743\$320	6\$527	45,1	112,6
Cavallares	1.573	71.181	45,3	21.354	4.117\$870	2\$618	57,9	192,8
Carneiros, porcos, etc.	129.031	28.503.154	220,9	2.850.315	755.625\$650	5\$864	26,5	265,5
Por conta do Governo Federal:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	884	94.172	106,5	28.252	1.675\$570	1\$895	17,8	59,3
Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Por conta do Governo Estadual:								
Vaccum	—	—	—	—	—	—	—	—
Cavallares	950	165.650	174,4	49.695	4.540\$110	4\$779	27,4	91,4
Carneiros, porcos, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Total de animaes em trens de carga	136.995	29.494.336	215,3	3.213.687	796.702\$520	5\$816	27,0	247,9
Total geral de animaes	138.995	29.789.779	214,3	3.288.141	814.085\$720	5\$857	27,3	247,6
Mercadorias:								
Algodão Kilogrammas	4.024.939	—	111,0	446.888	111.689\$870	27\$749	—	249,9
Assucar	5.586.111	—	138,0	770.847	246.950\$010	44\$208	—	320,4
Arroz	2.202.768	—	151,7	334.159	28.254\$720	12\$827	—	84,6
Aguardente	495.672	—	101,1	50.114	19.807\$310	39\$961	—	395,2
Batatas	1.395.808	—	243,1	336.336	25.054\$170	17\$950	—	73,8
Café	5.023.347	—	233,7	1.173.785	182.268\$670	36\$284	—	155,3
Couros	502.276	—	219,6	110.278	17.892\$010	35\$622	—	162,2
Feijão	1.973.583	—	200,6	395.986	31.107\$440	15\$762	—	78,6
Fumo	157.176	—	143,7	22.591	6.598\$370	41\$981	—	292,1
Milho	5.433.173	—	226,0	1.227.969	78.246\$250	14\$402	—	63,7
Sal	2.262.474	—	173,7	302.550	42.734\$060	18\$888	—	141,2
Tecidos nacionaes	1.416.512	—	229,8	325.454	114.554\$950	80\$871	—	352,0
Diversas	206.446.879	—	222,4	45.909.000	3.552.921\$600	17\$210	—	77,4
Transportes por conta do Governo Federal	368.005	—	249,6	91.872	4.605\$820	12\$516	—	50,1
" " " " Estadual	571.763	—	117,3	67.076	8.346\$660	14\$598	—	124,4
Total de mercadorias	237.860.486	—	216,8	51.564.905	4.471.031\$910	18\$797	—	86,7
Telegrammas:								
Em serviço publico — "Palavras"	495.756	32.730	—	—	25.547\$105	\$781	—	—
Rendas diversas:								
Armazenagens	—	—	—	—	14.187\$150	—	—	—
Diversas e Eventuaes.	—	—	—	—	437.547\$423	—	—	—
Total de rendas diversas	—	—	—	—	451.734\$573	—	—	—
Recapitulação:								
Passageiros Quantidade	199.857	19.043.156	95,3	1.333.021	989.532\$380	4\$951	52,0	742,3
Bagagens e encomendas Kilogrammas	5.172.071	—	169,3	875.411	660.758\$440	127\$755	—	754,8
Animaes em trens de passageiros Quantidade	2.000	295.443	147,7	74.454	17.383\$200	8\$692	58,8	233,5
" " " " cargas	136.995	29.494.336	215,3	3.213.687	796.702\$520	5\$816	27,0	247,9
Mercadorias Kilogrammas	237.860.486	—	216,8	51.564.905	4.471.031\$910	18\$797	—	86,7
Telegrammas Quantidade	32.730	—	—	—	25.547\$105	\$781	—	—
Rendas diversas	—	—	—	—	451.734\$573	—	—	—
Total geral	—	—	—	57.061.478	7.412.690\$128	—	—	—
Materiaes transportados por conta da Estrada. Kilogs.	119.075.819	—	38,8	4.616.738	—	—	—	—
Receita total do Ramal de "Itararé"	—	—	—	—	7.412.690\$128	—	—	—

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







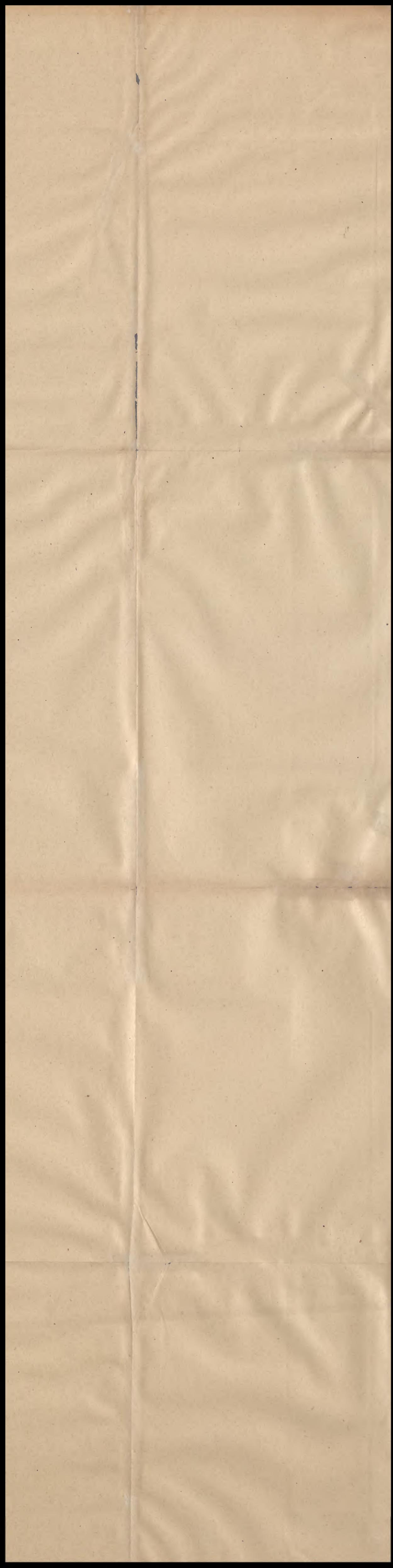


ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Quadro N. 9

Demonstração dos despachos de café, nos annos de 1922 a 1926

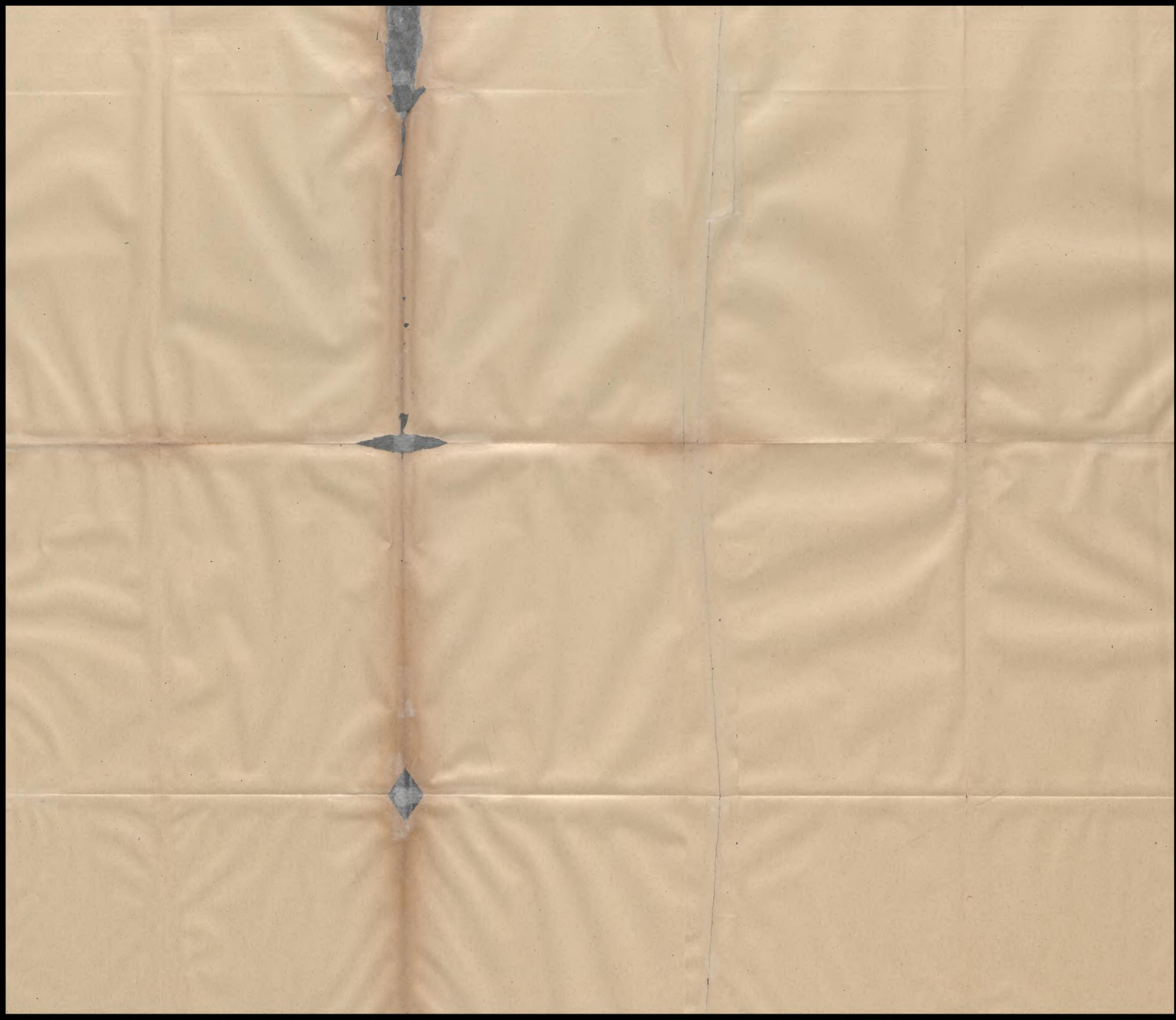
Estações	1922	1923	1924	1925	1926	Estações
	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	
São Paulo	471.081	672.263	76.664	8.139	4.846	São Paulo
Barra Funda	2.008	396.341	959	13.588	2.930	Barra Funda
Domingos de Moraes	—	—	—	11.434	—	Domingos de Moraes
Presidente Altino	115.702	235.090	5.040	—	—	Presidente Altino
Osasco	6.059	—	59	—	186	Osasco
Carapicuíba	—	—	—	—	—	Carapicuíba
Baruery	617	2.224	3.547	—	1.020	Baruery
Cotia	278	116	600	—	—	Cotia
São João	780	2.472	1.138	—	—	São João
Maylasky	15	—	—	—	23	Maylasky
Gabriel Piza	—	—	—	—	—	Gabriel Piza
São Roque	3.302	18.147	12.027	7.162	192	São Roque
Rangel Pestana	—	—	—	—	—	Rangel Pestana
Mayrink	2.197	121.554	27.448	—	—	Mayrink
Pantojo	—	—	—	—	—	Pantojo
Rodovalho	—	—	—	—	—	Rodovalho
Piragibú	—	—	—	—	—	Piragibú
Inhaíba	—	46	—	—	—	Inhaíba
Brigadeiro Tobias	112	2.878	120	485	—	Brigadeiro Tobias
Sorocaba	40.652	414.704	453.321	66.422	1.235	Sorocaba
Lopes de Oliveira	—	—	—	—	—	Lopes de Oliveira
George Oetterer	33.744	21	16.588	—	—	George Oetterer
Ipanema	—	—	—	—	—	Ipanema
Coronel Mursa	—	—	—	—	—	Coronel Mursa
Bacaetava	—	5.161	6.735	—	5.840	Bacaetava
Santo Antonio	115	192.017	—	—	1.200	Santo Antonio
Boituva	23.306	66.520	78.987	37.660	13.720	Boituva
Anísio de Moraes	248.359	331.595	303.196	137.658	228.464	Anísio de Moraes
Cerquillo	728.469	1.454.064	1.030.865	980.421	1.077.789	Cerquillo
Juru-Mirim	283.142	524.266	404.968	464.242	305.180	Juru-Mirim
Laranjal	1.254.097	1.683.747	1.410.252	1.488.786	1.386.706	Laranjal
Maristella	157.573	335.154	188.168	450.233	436.712	Maristella
Pereiras	55.584	10.121	6.198	34.653	298	Pereiras
Conchas	284.753	301.048	88.141	91.058	298.405	Conchas
Luiz Gama	—	—	—	—	—	Luiz Gama
Salgado	44.661	57.062	1.969	20.408	19.970	Salgado
Pyramboia	338.730	246.333	292.934	228.198	157.951	Pyramboia
Remedios	99.522	305.207	21.061	297.612	89.221	Remedios
Alambary	1.016	1.424	49	—	—	Alambary
Oity	—	1.592	1.960	151.925	23.928	Oity
Victoria	293.198	594.832	270.067	469.765	463.663	Victoria
Botucatu	4.288.520	5.390.523	3.974.602	6.880.111	6.297.997	Botucatu
Rubião Junior	106.786	76.021	11.024	52.533	74.738	Rubião Junior
Toledo	964.808	1.127.571	1.021.477	2.208.260	1.405.106	Toledo
Egualdade	529.387	696.381	390.625	1.147.514	594.561	Egualdade
São Manoel	4.909.510	5.203.732	4.130.974	7.555.119	5.041.019	São Manoel
Rodrigues Alves	3.196.994	2.679.296	2.746.417	5.496.248	3.024.119	Rodrigues Alves
Ignacio Pupo	1.158.845	966.983	1.124.669	1.981.240	1.560.615	Ignacio Pupo
Paranhos	835.440	1.253.422	850.305	1.903.217	1.362.344	Paranhos
Alfredo Guedes	641.329	994.870	976.859	1.101.719	546.896	Alfredo Guedes
Lenções	506.192	1.444.551	1.433.044	2.134.913	1.677.994	Lenções
Virgílio Rocha	—	—	—	—	—	Virgílio Rocha
Bom Jardim	2.608	79.519	125.331	—	—	Bom Jardim
Agudos	1.911.802	643.495	888.456	2.654.954	2.219.519	Agudos
Conceição	23.662	73.382	39.720	175.084	223.729	Conceição
Baurú	1.013.142	1.170.492	663.893	4.057.143	15.775.944	Baurú
Moreiras	1.257	—	715	—	—	Moreiras
D.ª Catharina	647.309	412.301	438.044	223.542	255.040	D.ª Catharina
Pirapitinguy	187.894	167.284	130.025	50.439	52.923	Pirapitinguy
Itú	2.612.054	2.200.342	2.554.630	2.582.448	3.053.808	Itú
Salto	285.227	297.116	219.296	197.315	49.680	Salto
Pimenta	757.616	894.419	672.964	1.274.870	685.715	Pimenta
Itaicy	103.914	151.750	265.079	113.752	70.565	Itaicy
Francisco Quirino	—	—	—	—	—	Francisco Quirino
Helvetia	424.534	383.334	338.780	424.376	321.790	Helvetia
Descampado	1.076.821	627.851	656.070	829.958	768.340	Descampado
Sete Quedas	649.401	314.885	232.256	164.586	235.396	Sete Quedas
Campinas	123.827	921.735	302.603	14.340	1.737.165	Campinas
Instituto	—	—	—	—	—	Instituto
Barão Geraldo	—	—	—	25.712	4.320	Barão Geraldo
Bethel	—	—	—	—	—	Bethel
Deserto	—	—	—	—	28.829	Deserto
José Paulino	—	—	—	31.637	121	José Paulino
Funchal	—	—	—	—	—	Funchal
João Aranha	—	—	—	—	—	João Aranha
Guathemosim	—	—	—	16.772	7.220	Guathemosim
Usina Esther	—	—	—	4.620	—	Usina Esther
Cosmopolis	—	—	—	1.560	—	Cosmopolis
Arthur Nogueira	—	—	—	169.569	398.283	Arthur Nogueira
Engenheiro Coelho	—	—	—	416.510	206.180	Engenheiro Coelho
Tujuquaba	—	—	—	50.535	52.238	Tujuquaba
Conchal	—	—	—	75.649	102	Conchal
Padua Salles	—	—	—	30.600	—	Padua Salles
Quilombo	561.282	619.502	424.192	722.750	577.040	Quilombo
Monte Serrat	380.479	683.139	598.633	572.036	637.176	Monte Serrat
Itupeva	1.196.609	1.444.435	1.442.656	1.674.309	1.496.051	Itupeva
Cesario Motta	—	—	—	—	—	Cesario Motta
Totó Fonseca	—	—	—	—	—	Totó Fonseca
Jundiáhy	96.973	184.104	81.922	20.121	285.197	Jundiáhy
Indaiatuba	383.456	549.780	349.561	420.289	202.611	Indaiatuba
Cardeal	37.012	241.607	55.554	31.319	65.280	Cardeal
Elias Fausto	323.978	401.223	206.395	219.746	76.887	Elias Fausto
Tiburcio	—	—	—	—	81.160	Tiburcio
Capivary	639.760	1.440.145	598.878	916.760	645.360	Capivary
Villa Raffard	83.633	352.802	200.353	308.059	68.431	Villa Raffard
Mumbuca	117.963	228.163	155.719	236.080	151.767	Mumbuca
Rio das Pedras	1.249.899	1.677.631	1.063.989	1.703.728	1.142.305	Rio das Pedras
Piracicaba	2.604.052	3.469.324	2.697.391	2.144.152	2.527.990	Piracicaba
Barão de Rezende	15.571	143.406	69.586	36.501	50.728	Barão de Rezende
Chave	—	—	—	—	—	Chave
Porto João Alfredo	239.047	376.384	73.650	117.847	49.288	Porto João Alfredo
Costa Pinto	29.728	64.531	24.754	52.422	20	Costa Pinto
Recreio	72.762	208.472	58.680	67.729	15.354	Recreio
Paraizo	313.654	304.753	287.748	515.438	359.539	Paraizo
Xarqueada	421.818	496.775	309.253	493.410	485.765	Xarqueada
São Pedro	1.150.938	1.041.909	876.658	1.632.050	706.976	São Pedro
Jupyra	—	20.241	6.037	—	—	Jupyra
Porto Feliz	34.766	106.087	139.087	14.382	46	Porto Feliz
Tieté	920.886	1.828.838	1.149.457	1.634.962	1.057.025	Tieté
Treze de Maio	301.633	479.490	498.505	458.180	629.380	Treze de Maio
Araquá	1.347.141	1.662.352	975.198	1.642.257	1.205.454	Araquá
Porto Martins	72.450	167.094	54.607	83.597	6.534	Porto Martins
M. Machado	4.678	28.210	26.285	—	46.112	M. Machado
Itaúna	20	246.960	201.145	69.420	258.460	Itaúna
Barra Bonita	2.561.087	3.522.319	3.924.095	3.161.799	5.399.887	Barra Bonita
Elyzeu	632.195	995.245	1.199.369	636.242	759.228	Elyzeu
Ribeiro	220.859	526.065	366.905	180.530	706.885	Ribeiro
Villa Maria	120	—	—	—	8.820	Villa Maria
Rosario	—	—	—	—	—	Rosario
Boreby	358.908	320.516	153.612	589.130	223.427	Boreby
Coronel Leite	1.511.139	1.089.194	944.615	1.531.014	1.079.163	Coronel Leite
Americana	—	—	—	—	—	Americana
Tatuhy	337.147	583.870	495.055	482.202	549.815	Tatuhy
Santa Adelaide	13.498	28.092	—	—	12.330	Santa Adelaide
Morro Alto	45.353	73.725	67.851	61.860	50.094	Morro Alto
Peixoto Gomide	—	—	—	—	—	Peixoto Gomide
Itapetininga	83.168	107.347	137.329	42.831	50.984	Itapetininga
Cesario	—	—	—	—	—	Cesario
Rechan	13.336	130	95	360	—	Rechan
Angatuba	182.815	273.125	427.294	348.291	378.162	Angatuba
Engenheiro Hermillo	5.256	6.500	67.833	25.115	14.100	Engenheiro Hermillo
Aracassú	157	584	594	598	290	Aracassú
Victorino Carmillo	—	—	—	—	—	Victorino Carmillo
Bury	2.573	2.389	1.260	60	180	Bury
Rondinha	—	55	—	—	—	Rondinha
Engenheiro Bacellar	180	120	—	—	3.600	Engenheiro Bacellar
Guahyra	1.080	167	—	—	—	Guahyra
Faxina	15.811	4.009	2.764	6.920	2.338	Faxina
Itangá	—	—	—	—	—	Itangá
Muniz de Souza	—	—	—	—	—	Muniz de Souza
Engenheiro Maia	243	120	—	—	—	Engenheiro Maia
Gorita	—	—	—	—	—	Gorita
Rio Verde	—	—	—	—	—	Rio Verde
Ibity	—	—	—	—	—	Ibity
Itararé	17.875	69.395	44.094	17.803	31.087	Itararé
Americo de Campos	—	—	—	—	—	Americo de Campos
Paula Souza	368.357	404.897	204.903	733.290	583.430	Paula Souza
Miranda de Azevedo	—	—	—	—	—	Miranda de Azevedo
Itatinga	1.789.130	2.061.975	1.655.154	3.213.627	3.004.202	Itatinga
Lobo	94.074	130.985	51.494	148.892	40.042	Lobo
Andrades	62.439	86.897	75.136	102.829	64.627	Andrades
Ezequiel Ramos	—	—	—	—	84.480	Ezequiel Ramos
Avaré	2.215.444	3.026.751	3.084.868	3.962.907	3.715.349	Avaré
Barra Grande	43.181	50.900	14.463	24.000	—	Barra Grande
Oliveira Coutinho	698.130	673.144	497.384	1.083.898	813.979	Oliveira Coutinho
Cerqueira Cesar	189.832	360.938	553.122	263.453	317.139	Cerqueira Cesar
São Bartholomeu	148.250	383.820	336.158	769.866	590.456	São Bartholomeu
Mandury	413.030	1.533.778	742.338	977.597	1.146.277	Mandury
Ataliba Leonel	118.942	127.560	355.005	300.391	226.991	Ataliba Leonel
Pirajú	2.963.525	5.783.589	4.212.337	7.994.842	5.608.896	Pirajú
Baptista Botelho	661.435	685.475	1.076.124	1.646.158	832.930	Baptista Botelho
Bernardino de Campos	669.066	1.244.544	1.363.057	1.307.790	1.292.177	Bernardino de Campos
Francisco Sodré	597.255	1.136.632	703.662	606.450	338.964	Francisco Sodré
Santa Cruz do Rio Pardo	1.279.952	1.949.190	2.272.499	2.121.284	1.475.275	Santa Cruz do Rio Pardo
Luiz Pinto	631.534	303.793	435.468	699.823	727.802	Luiz Pinto
Ipaussú	1.773.574	1.858.055	2.498.868	4.503.312	3.538.090	Ipaussú
Chavantes	2.428.057	5.516.834	6.812.625	6.127.367	5.386.090	Chavantes
Fortuna	—	—	—	36.000	33.000	Fortuna
Ourinhos	3.219.232	4.214.484	4.842.900	4.585.055	3.030.734	Ourinhos
Salto Grande	92.769					



ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Quadro demonstrativo do movimento em trafego mutuo com as outras Estradas nos annos de 1922 a 1926

DISCRIMINAÇÃO	1922				1923				1924				1925				1926				DISCRIMINAÇÃO
	DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		DESPACHADO		RECEBIDO		
	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	Quantidade	Renda	
S. Paulo Railway	Passageiros	17.998	105.413.895	11.258	51.936.150	16.292	90.778.930	11.171	37.830.270	20.788	68.606.690	13.665	44.058.260	17.116	74.615.690	18.199	74.615.690	15.076	62.601.310	Passageiros	17.998
	Encomendas	1.120.067	51.934.970	719.398	80.948.850	1.181.744	52.093.890	786.697	106.912.310	1.153.291	90.999.530	1.155.434	153.382.670	1.531.684	98.138.740	1.548.337	215.221.590	1.676.469	201.113.870	Encomendas	1.120.067
	Telegrammas	5.649	4.410.150	10.363	7.486.950	6.340	7.486.950	13.851	5.279.800	6.448	13.288	13.288	9.927.100	6.142	10.165.100	6.489	5.126.420	12.372	9.224.880	Telegrammas	5.649
	Animaes	88.240	101.098.110	841	4.817.830	100.256	81.643.890	100.256	4.243.890	60.646	101.730.210	2.235	3.894.990	5.582	10.165.100	6.489	5.126.420	12.372	9.224.880	Animaes	88.240
	Café	50.312.951	3.328.501.840	63.234	2.435.870	62.135.532	3.880.933.650	42.755	1.430.890	65.861.198	4.201.430.200	1.535	14.800	102.778.357	6.178.100	94.901.756	6.544.549.700	988	44.511.800	Café	50.312.951
	Outras mercadorias	122.157.061	2.712.541.880	43.109.386	1.332.376.790	143.228.863	1.994.119.890	59.970.432	1.578.151.840	112.540.756	1.271.532.110	67.664.085	1.746.674.820	112.274.676	3.410.934.100	127.121.349	1.978.199.880	826	338.400	Outras mercadorias	122.157.061
Total		6.303.921.100		1.480.195.870		6.116.642.870		1.738.527.840		5.709.649.540		1.059.640.530		8.551.221.100		3.695.510.310		8.876.398.450		3.677.737.990	
Paulista	Passageiros	43	172.390	135	418.400	10	418.400	486	831.750	650	831.750	37	418.400	14	138.700	27	138.700	536	637.810	Passageiros	43
	Encomendas	86.218	10.714.850	132.249	20.910.610	104.978	13.770.050	62.022	30.482.540	105.354	13.040.970	184.792	43.405.130	128.644	20.824.490	250.517	66.800.320	178.841	39.213.110	Encomendas	86.218
	Telegrammas	4.711	3.465.220	4.948	3.678.550	4.741	3.678.550	4.874	3.781.790	4.561	3.574.400	5.179	4.106.200	5.129	4.014.400	5.841	4.491.700	4.784	3.591.800	Telegrammas	4.711
	Animaes	622	1.438.700	68.665	74.078.080	303	163.840	100.499	103.287.850	246	526.760	95.363	98.551.840	346	2.306.480	90.289	97.800.790	2.048	3.539.800	Animaes	622
	Café	36.602	787.400	14.310	684.300	84.235	4.713.700	84.329	2.759.820	1.377	798.900	118.265	1.808.600	660	4.300	7.130	627.800	7.406	51.300	Café	36.602
	Outras mercadorias	6.097.967	79.339.890	2.674.944	72.338.400	6.783.559	91.403.210	2.597.091	86.576.100	6.547.681	98.476.100	2.402.909	65.073.200	17.170.600	148.774.400	3.584.005	119.168.200	17.840.124	170.528.400	Outras mercadorias	6.097.967
Total		95.623.190		172.063.180		113.727.910		227.459.660		115.697.230		213.148.920		175.528.100		288.803.710		223.120.860		164.710.310	
Mogiana	Passageiros	23.820	63.273.850	25.005	59.498.710	28.152	69.496.950	28.507	59.098.850	9.038	19.976.990	9.347	894.500	200	894.500	368	98.850	124	256.200	Passageiros	23.820
	Encomendas	153.616	14.107.820	224.213	28.424.680	240.986	26.308.870	302.242	42.928.790	140.602	16.007.050	223.039	46.956.890	111.728	17.485.630	189.093	54.893.150	151.785	38.792.500	Encomendas	153.616
	Telegrammas	3.365	2.451.820	3.520	2.329.700	3.635	2.834.840	3.701	2.429.540	3.040	2.342.500	2.947	2.344.500	3.521	2.840.800	3.114	2.374.450	3.120	2.374.450	Telegrammas	3.365
	Animaes	484	2.348.850	15.160	24.988.000	675	51.850	17.126	30.839.990	6	84.290	20.487	31.898.220	1.394	17.914.870	13.337	20.082.060	237	5.029.800	Animaes	484
	Café	493.901	9.698.900	109.110	1.841.890	1.297.741	70.670.000	848.748	60.917.800	135.887	4.098.700	133.246	8.997.800	415	318.000	7.485	39.888.000	4.356	79.700	Café	493.901
	Outras mercadorias	8.255.779	214.193.890	4.688.932	125.356.600	13.053.849	237.890.600	4.749.588	1.468.105.500	8.894.681	168.864.800	3.784.258	7.742.890	9.212.583	172.791.890	4.570.018	129.104.100	10.627.392	212.670.800	Outras mercadorias	8.255.779
Total		306.101.820		242.584.890		407.717.970		343.034.920		215.368.010		187.537.160		211.898.100		207.766.010		258.956.300		113.026.800	
E. de Ferro Araraquara	Passageiros	13.009	2.801.970	28.879	4.179.350	18.099	5.810.870	51.218	20.151.690	22.981	2.150.480	43.622	17.896.910	22.162	4.874.820	82.500	36.258.500	48.473	19.152.370	Passageiros	13.009
	Encomendas	695	491.810	781	598.480	1.018	721.390	929	1.767.370	493	663.400	850	701.800	1.112	841.600	980	806.400	944	731.900	Encomendas	695
	Telegrammas	8	708.640	3.146	3.089.220	15	1.965.000	6.770	5.375.150	438	1.988.600	8.586	7.428.100	3.521	2.840.800	3.120	2.374.450	3.120	2.374.450	Telegrammas	8
	Animaes	728	442.200	18.843	1.221.900	608	478.800	73.145	3.074.800	86	8.800	13.101	721.800	7	15.080	2.967	6.226.100	105	3.944.800	Animaes	728
	Café	665.665	2.874.820	1.478.320	39.642.800	635.823	6.400.810	1.670.047	50.828.300	607.988	5.616.700	1.657.553	31.028.200	971.926	16.995.900	1.010.135	40.812.300	1.153.459	18.068.100	Café	665.665
	Outras mercadorias																				Outras mercadorias
Total		6.282.920		48.726.150		13.116.870		82.195.810		8.645.480		58.367.510		22.779.120		84.589.000		41.867.800		64.497.420	
Dourado	Passageiros	5.696	676.770	12.272	4.179.350	7.211	2.406.820	22.773	7.651.820	9.190	2.159.480	25.630	9.614.820	9.733	2.297.370	30.286	9.910.840	11.364	3.815.100	Passageiros	5.696
	Encomendas	404	278.960	357	300.340	379	286.230	379	304.550	429	317.500	352	318.700	480	370.400	455	278.900	377	268.500	Encomendas	404
	Telegrammas	11	81.850	995	444.400	3	138.880	5.204	1.749.520	—	4.294	1.839.240	15	1.810	1.358	1.538.000	90	1.506.100	Telegrammas	11	
	Animaes	120	88.800	7.119	1.888.000	22	8.400	75.973	1.638.800	4.945	294.800	540	4.820	382	358.600	489	3.580.000	26.217	1.614.820	Animaes	120
	Café	247.540	4.915.840	456.909	6.422.000	488.041	3.578.070	360.120	10.370.600	381.688	5.722.800	254.790	6.210.800	617.091	9.578.200	151.994	4.864.200	576.809	9.815.800	Café	247.540
	Outras mercadorias																				Outras mercadorias
Total		5.961.690		11.533.690		6.281.000		21.614.440		8.199.380		18.326.260		12.478.170		16.627.240		15.409.730		10.201.230	
Bragançinha	Passageiros	10	38.840	2	18.210	63	79.800	1	5.700	12	17.150	2	14.800	2	14.800	4	6.800	4	9.800	Passageiros	10
	Encomendas	16.371	1.192.800	24.225	2.330.760	16.890	1.321.980	27.663	2.345.870	19.184	1.405.620	121.962	20.836.800	15.549	2.031.350	54.419	8.513.990	47.474	6.900.700	Encomendas	16.371
	Telegrammas	409	298.400	340	238.750	362	258.920	314	368.200	333	258.700	428	325.500	428	325.500	461	381.500	324	242.800	Telegrammas	409
	Animaes	451	619.010	1.28	483.850	317	378.920	1.358	1.635.400	107	1.635.400	2.232	4.811.500	2.232	4.811.500	49	1.004.800	639	1.556.000	Animaes	451
	Café	15.096	943.100	95	95	3.065	2.329.900	95	800	200	800	200	800	200	800	200	800	200	800	Café	15.096
	Outras mercadorias	452.922	9.064.820	453.315	26.768.900	728.766	11.800.200	480.709	24.331.500	344.160	5.074.400	313.707	13.368.800	446.895	8.898.500	694.620	36.901.000	942.478	16.914.700	Outras mercadorias	452.922
Total		11.183.820		30.945.300		13.757.830		28.375.820		11.923.120		37.192.130		16.080.850		46.816.990		25.614.230		31.365.070	
Itaipense	Passageiros	3.659	498.820	5.475	669.490	5.247	5.905.080	4.514	3.948.890	6.338	951.490	7.257	5.933.100	3.634	400.440	11.777	915.720	9.105	1.028.100	Passageiros	3.659
	Encomendas	93	68.860	55	48.540	79	58.780	51	55.120	71	45.900	52	41.100	34	40.400	44	35.700	85	57.800	Encomendas	93
	Telegrammas																				



2.ª DIVISÃO — TRAFEGO

Movimento de passageiros

Pelo quadro abaixo, verifica-se o augmento crescente do trafego de passageiros.

Em 1926, foram conduzidos aos seus destinos 3.225.656 passageiros, quando em 1925 esse numero attingiu a 3.033.285.

Em relação ao anno anterior, houve um augmento de 6,33 % e, em relação ao anno de 1903, de 491,64 %.

ANNOS	NUMERO DE PASSAGEIROS			Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL			
1903	91.358	421.406	512.764	—	—	—
1904	98.060	480.548	578.608	12,84	—	12,84
1905	97.319	522.395	619.714	7,10	—	20,86
1906	100.093	580.085	680.178	9,76	—	32,65
1907	110.912	669.885	780.797	14,79	—	52,27
1908	119.248	719.828	839.076	7,33	—	63,63
1909	121.905	723.474	845.379	0,75	—	64,87
1910	147.599	846.492	994.091	17,59	—	93,86
1911	182.681	996.317	1.178.998	18,60	—	129,92
1912	247.681	1.178.717	1.426.398	20,98	—	178,17
1913	272.841	1.217.759	1.490.600	4,50	—	190,69
1914	247.408	1.140.461	1.387.869	—	6,89	170,66
1915	234.367	1.007.618	1.241.985	—	10,50	142,21
1916	247.084	1.064.775	1.311.859	5,63	—	155,84
1917	247.429	1.099.603	1.347.032	2,68	—	162,70
1918	284.964	1.201.015	1.485.979	10,32	—	189,79
1919	360.756	1.471.955	1.832.711	23,33	—	257,41
1920	441.442	1.561.728	2.003.170	9,30	—	290,66
1921	475.592	1.709.791	2.185.383	9,09	—	326,19
1922	505.736	1.976.507	2.482.243	13,58	—	384,02
1923	563.446	2.080.705	2.644.151	6,52	—	415,68
1924	571.674	2.074.076	2.645.750	0,06	—	415,98
1925	629.073	2.404.212	3.033.285	14,64	—	491,55
1926	604.822	2.620.834	3.225.656	6,33	—	491,64

Movimento da Receita de passageiros

Pelo quadro seguinte, verifica-se que, á excepção dos annos de 1914 e 1915, a receita do trafego de passageiros tem sido sempre crescente, sendo que, no anno de 1926, a importancia da venda de passagens attingiu a 12.125:580\$910, ou sejam 0,11 % a mais sobre o anno anterior.

ANNOS	IMPORTANCIAS			Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo ao anno de 1903
	1. ^a classe	2. ^a classe	TOTAL			
1903	488:504\$350	751:518\$260	1.240:022\$610	—	%	—
1904	516:729\$410	796:330\$630	1.313:060\$040	5,89	—	5,89
1905	523:612\$730	861:792\$270	1.385:405\$000	5,51	—	11,72
1906	525:569\$165	971:770\$999	1.497:340\$164	8,07	—	20,75
1907	572:337\$259	1.075:233\$999	1.647:571\$258	10,03	—	32,87
1908	601:975\$972	1.156:316\$353	1.758:292\$325	6,72	—	41,80
1909	652:738\$291	1.217:002\$239	1.869:740\$530	6,34	—	50,78
1910	869:542\$125	1.422:465\$239	2.292:007\$364	22,58	—	84,85
1911	1.135:958\$250	1.706:486\$860	2.842:445\$110	24,01	—	129,23
1912	1.438:171\$720	2.132:517\$780	3.570:689\$500	25,62	—	187,95
1913	1.598:797\$970	2.362:564\$360	3.961:362\$330	10,94	—	219,46
1914	1.356:187\$135	2.036:874\$297	3.393:061\$432	—	14,34	173,63
1915	1.293:993\$932	1.855:931\$976	3.149:925\$908	—	7,17	154,02
1916	1.413:282\$536	2.006:229\$139	3.419:511\$675	8,56	—	175,76
1917	1.522:659\$080	2.171:611\$570	3.694:270\$650	8,04	—	197,92
1918	1.707:197\$940	2.356:860\$030	4.064:057\$970	10,00	—	227,74
1919	2.272:800\$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	3.051:349\$080	3.821:150\$840	6.872:499\$920	3,44	—	454,23
1922	3.383:764\$580	4.154:042\$150	7.537:806\$730	9,68	—	507,87
1923	3.682:286\$240	4.701:843\$570	8.384:129\$810	11,20	—	576,12
1924	4.123:296\$160	4.842:359\$990	8.965:656\$150	6,94	—	623,02
1925	5.449:665\$730	6.662:087\$180	12.111:752\$910	35,09	—	876,73
1926	5.303:627\$960	6.821:952\$950	12.125:580\$910	0,11	—	877,85

O quadro que em seguida apresentamos discrimina o movimento de passageiros nos diversos mezes do anno de 1926.

MEZES	1. ^a classe	2. ^a classe	TOTAL
Janeiro	56.121	218.765	274.886
Fevereiro	48.755	203.578	252.333
Março	50.301	213.325	263.626
Abril	51.222	220.659	271.881
Maio	53.348	226.533	279.881
Junho	53.107	218.711	271.818
Julho	50.631	198.352	248.983
Agosto	48.923	225.682	274.605
Setembro	45.072	207.731	252.803
Outubro	48.720	222.980	271.700
Novembro	46.183	224.150	270.333
Dezembro	52.439	240.368	292.807
Total	604.822	2.620.834	3.225.656

Em 1925, o numero de passageiros embarcados na estação de São Paulo foi de 403.101 e o de desembarcados de 358.939, ou sejam 762.040 passageiros. Em 1926, esse total foi de 812.203, d'onde se verifica o augmento de 50.163 passageiros, como consta do seguinte quadro:

MEZES	Embarcados			Desembarcados		
	1. ^a classe	2. ^a classe	TOTAL	1. ^a classe	2. ^a classe	TOTAL
Janeiro	12.976	24.301	37.277	11.397	20.050	31.447
Fevereiro	9.987	20.182	30.169	10.613	19.783	30.396
Março	10.249	20.521	30.770	10.317	19.833	30.150
Abril	12.030	26.004	38.034	9.661	19.797	29.458
Maio	12.401	31.553	43.954	10.812	22.311	33.123
Junho	11.082	21.241	32.323	10.366	20.192	30.558
Julho	12.498	25.387	37.885	9.800	19.540	29.340
Agosto	11.054	27.065	38.119	9.689	23.354	33.043
Setembro	10.083	23.345	33.428	8.866	20.266	29.132
Outubro	11.299	26.621	37.920	10.075	22.252	32.327
Novembro	9.411	25.902	35.313	9.238	21.438	30.676
Dezembro	11.854	27.778	39.632	11.436	26.293	37.729
Total	134.924	299.900	434.824	122.270	255.109	377.379

Venda de leitos, a partir de 1914:

ANNOS	Quantidade	ANNOS	Quantidade
1914	6.532	1921	12.981
1915	8.264	1922	13.952
1916	9.642	1923	12.973
1917	11.251	1924	9.000
1918	10.331	1925	16.182
1919	12.531	1926	13.532
1920	14.152		

Temos a registrar, neste anno, a grande melhoria introduzida no serviço de passageiros com a inauguração dos trens completos, de material uniforme, novo, no trecho de São Paulo—Baurú, e, tambem, o restabelecimento da circulação dos trens de e para o Rio Grande do Sul—aquelle em dezembro e este em 10 de novembro de 1926.

Esses trens estão circulando regularmente, com geral satisfação do publico que se serve da Sorocabana e das linhas do Sul.

Apresentamos adiante o resultado do trafego de passageiros em 1926, em comparação com os 3 annos anteriores:

Resultados do tráfego de passageiros, a partir do anno de 1923

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1925	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1926	Diferença % sobre o anno anterior
Receita de passageiros	8.384.129\$810	8.965.656\$150	+ 6,94	12.111.752\$910	+ 35,09	12.125.580\$910	+ 0,11
Numero de passageiros	2.644.151	2.645.750	+ 0,06	3.033.285	+ 14,65	3.225.656	+ 6,34
Numero de passageiros-kilometro	194.378.299	213.559.182	+ 9,87	254.731.656	+ 19,28	247.021.761	- 3,03
Receita média por passageiro	3\$171	3\$389	+ 6,87	3\$993	+ 17,82	3\$756	- 5,94
Receita média por passageiro-kilometro	\$043,1	\$042,0	- 2,55	\$047,5	+ 13,10	\$049,1	+ 3,37
Percorso médio por passageiro	73,5	80,7	+ 9,80	84,0	+ 4,09	- 76,6	- 8,81

MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMENDAS

Durante o anno de 1926, foram transportadas 41.906.677 kilogrammas de bagagens e encomendas nos diversos trens de passageiros, produzindo a renda de 5.186:602\$100.

Em comparação com o anno anterior, houve uma diminuição de 19,48 % na tonlagem transportada e de 34,35 % na receita arrecadada, como se verifica no quadro seguinte que contém os detalhes desse transporte.

Resultados do tráfego de bagagens e encomendas, a partir do anno de 1923

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1925	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1926	Diferença % sobre o anno anterior
	Receita de bagagens e encomendas	2.677.533\$630	5.449.840\$340	+ 103,54	7.899.971\$590	+ 44,96	5.186.602\$100	- 34,35
Toneladas de bagagens e encomendas	27.263,687	42.285,193	+ 55,10	52.047,214	+ 23,09	41.906,677	- 19,48
Toneladas-kilom. de bagagens e encomendas	4.119.513	10.580.311	+ 155,83	13.290.454	+ 25,61	7.768.305	- 41,55
Receita média por tonelada de bagagens e encomendas	98\$209	128\$883	+ 31,23	151\$785	+ 17,77	123\$765	- 18,48
Receita média por tonelada kilom. de bagagens e encomendas	\$650,0	\$515,1	- 20,75	\$594,4	+ 14,61	\$667,7	+ 12,33
Percorso médio por tonelada de bagagens e encomendas	151,1	250,2	+ 65,59	255,4	+ 2,08	185,4	- 27,41

Movimento de animais em trens de passageiros

Atingiu a 15.002 o numero de animais transportados por trens de passageiros em 1926. A renda desse transporte foi de 192.398\$100, sendo que, em comparação com o anno anterior, houve diminuição de 17,25 % na renda e de 12,20 % na quantidade transportada, como se verifica do quadro abaixo.

Resultados do trafego de animais em trens de passageiros, a partir do anno de 1923

DESIGNAÇÃO	DESIGNAÇÃO						
	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1925	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1926	Diferença % sobre o anno anterior
Receita de animais	145.368\$290	155.745\$290	+ 7,14	232.492\$940	+ 49,28	192.398\$100	- 17,25
Numero de animais	18.155	17.147	- 5,55	17.086	0,36	15.002	- 12,20
Numero de animais-kilometro	2.763.956	3.351.761	+ 21,27	3.362.761	0,33	2.816.642	- 16,24
Toneladas de animais	3.601.200	3.509.600	- 2,54	3.518.300	0,25	3.071.900	- 12,69
Toneladas-kilometro de animais	659.740	856.546	+ 29,83	821.624	- 4,08	687.752	- 16,29
Receita média por animal	8\$007	9\$083	+ 13,44	13\$607	+ 49,86	12\$824	- 5,75
Receita média por animal-kilom.	\$052,6	\$046,5	- 11,60	\$059,1	+ 48,60	\$068,3	+ 1,16
Receita média por ton. de animal	40\$367	41\$530	+ 2,88	66\$081	+ 59,12	62\$626	- 5,23
Receita média por tonelada-kilometro de animal	\$220,3	\$181,8	- 17,48	\$283,0	+ 55,67	\$279,7	- 1,41
Percorso médio por animal	152,2	195,5	+ 28,45	196,8	+ 0,66	187,8	- 4,57

Movimento de mercadorias

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo do transporte de animaes, café e outras mercadorias, durante o anno de 1926.

MEZES	Numero de animaes	C A F É		Outras mercadorias	Total de mercadorias (inclusive cafe) Kilgs.
		SACCAS	KILOGRAM.		
Janeiro . . .	31.270	148.530	8.911.787	92.558.470	101.470.257
Fevereiro . . .	22.280	142.476	8.548.557	86.510.840	95.059.397
Março . . .	31.616	175.509	10.530.516	111.799.820	122.330.336
Abril . . .	22.421	105.942	6.356.527	100.344.650	106.701.177
Maió . . .	31.580	66.305	3.978.302	109.658.512	113.636.814
Junho . . .	29.185	39.556	2.373.350	113.881.498	116.254.848
Julho . . .	31.888	33.651	2.019.066	121.966.617	123.985.683
Agosto . . .	41.312	149.930	8.995.823	109.962.214	118.958.037
Setembro . . .	30.834	281.358	16.881.493	98.411.686	115.293.179
Outubro . . .	41.476	328.032	19.681.904	101.475.351	121.157.255
Novembro . . .	40.587	229.746	13.784.780	101.419.908	115.204.688
Dezembro . . .	45.714	126.606	7.596.364	110.321.525	117.917.889
Total . . .	400.163	1.827.641	109.658.469	1.258.311.091	1.367.969.560

No anno de 1925, o total dos transportes pagos, em trens de mercadorias, attingiu a 1.297.470.117 kilgs., notando-se, pois, que, em 1926, houve um augmento de 70.499.443 kilgs. nesse transporte.

O quadro adiante apresenta os resultados do trafego de mercadorias, no anno de 1926, em confronto com os 3 annos anteriores.

Resultados do trafego de mercadorias, a partir do anno de 1923

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1925	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1926	Diferença % sobre o anno anterior
Café							
Receita	5.207.681\$900	4.882.593\$900	- 6,24	7.747.554\$100	+ 58,67	7.455.668\$700	- 3,77
Toneladas	94.894,105	82.466,260	- 13,10	114.056,872	+ 38,31	109.658,469	- 3,86
Toneladas-kilometro	28.592,399	27.306,846	- 4,50	40.631,704	+ 48,80	39.608,247	- 2,52
Numero de saccas	1.581,568	1.374,437	- 13,10	1.900,947	+ 38,30	1.827,641	- 3,86
Receita média por tonelada	48\$079	59\$207	+ 23,15	67\$927	+ 14,73	67\$989	- 2,76
Receita média por ton.-kilom	\$182,1	\$178,8	- 1,81	\$190,7	+ 6,66	\$188,2	- 1,31
Receita média por sacca	3\$293	3\$552	+ 7,97	4\$076	+ 14,75	4\$079	+ 0,07
Percurso médio por tonelada	301,3	331,1	+ 9,89	356,2	+ 7,58	361,2	+ 1,40
Outras mercadorias							
Receita	18.474.234\$002	18.556.433\$900	+ 0,44	32.490.341\$860	+ 75,09	32.905.823\$800	+ 1,28
Toneladas	1.007.448,851	911.798,371	- 9,49	1.183.413,245	+ 29,79	1.258.311,091	+ 6,33
Toneladas-kilometro	241.748,062	208.125,327	- 13,91	284.026,286	+ 36,46	326.997,392	+ 15,13
Receita média por tonelada	18\$338	20\$351	+ 10,98	27\$455	+ 34,91	26\$151	- 4,75
Receita média por ton.-kilom	\$076,4	\$089,2	+ 16,75	\$114,4	+ 28,25	\$100,3	- 12,35
Percurso médio por tonelada	240,0	228,3	- 4,87	240,0	+ 5,12	259,9	+ 8,29
Mercadorias em geral (incluindo café)							
Receita	23.681.915\$902	23.439.027\$800	- 1,03	40.237.895\$960	+ 71,67	40.361.398\$500	+ 0,31
Toneladas	1.102.342,956	994.264,631	- 9,80	1.297.470,117	+ 30,50	1.367.969,560	+ 5,43
Toneladas-kilometro	270.340,461	235.432,173	- 12,92	324.657,990	+ 37,90	366.605,639	+ 12,92
Receita média por tonelada	21\$483	23\$574	+ 9,73	31\$013	+ 31,56	29\$505	- 4,86
Receita média por ton.-kilom	\$087,6	\$099,6	+ 13,70	\$123,9	+ 24,40	\$110,1	- 11,14
Percurso médio por tonelada	245,2	236,8	- 3,43	250,2	+ 5,66	268,0	+ 7,11

Nota-se que, em 1926, apresentaram augmento as receitas relativas ao transporte de arroz, cal e cimento, couros, farinha, feijão, fumo, kerozene e gazolina, lenha, madeiras, milho, sal e tecidos do paiz.

Soffreram diminuição as relativas ao transporte de algodão, assucar, bebidas, café, fructas e cereaes; entretanto, o trafego de mercadorias, em seu conjuncto, apresentou augmento de 5,43% na tonelagem e de 0,31% na renda respectiva.

Renda das principaes mercadorias

ESPECIES	ANNO DE 1925	ANNO DE 1926	DIFFERENÇA
Algodão em rama	1.252.926\$100	798.421\$100	-- 454.505\$000
Algodão em caroço	737.800\$900	251.601\$200	-- 486.199\$700
Arroz	494.540\$670	636.283\$800	+ 141.743\$130
Assucar	3.924.301\$900	3.747.827\$300	-- 176.474\$600
Bebidas	2.380.278\$210	2.057.228\$300	-- 323.049\$910
Café	7.747.554\$100	7.455.568\$700	-- 291.985\$400
Cal e cimento	521.418\$000	552.734\$000	+ 168.684\$000
Caroços de algodão	862.137\$500	612.218\$900	-- 249.918\$600
Couros	95.861\$300	110.694\$000	+ 14.832\$700
Farinhas	929.834\$140	951.939\$800	+ 22.105\$660
Feijão	477.177\$840	485.869\$980	+ 8.692\$140
Fructas	52.210\$000	29.563\$100	-- 22.646\$900
Fumo	80.206\$900	84.258\$900	+ 4.052\$000
Kerozene e gazolina	1.511.416\$700	1.675.922\$200	+ 164.505\$500
Lenha	257.250\$300	322.337\$100	+ 65.086\$800
Madeiras	6.649.742\$530	7.131.781\$120	+ 482.038\$590
Milho	862.716\$380	2.182.621\$000	+ 1.319.904\$620
Outros cereaes	197.664\$100	172.337\$600	-- 25.326\$500
Sal	533.188\$450	617.765\$500	+ 84.577\$050
Tecidos do Paiz	825.108\$950	879.511\$800	+ 54.402\$850

Damos abaixo o quadro demonstrando qual tem sido o movimento da tonelagem de mercadorias, destacando o café, bem assim o da quantidade de animaes e os respectivos fretes correspondentes a esses transportes, a partir do anno de 1914.

ANNOS	TONELADAS DE MERCADORIAS	TONELADAS DE CAFÉ	QUANTIDADE DE ANIMAES	RECEITA DESTAS 3 PARCELLAS
1914	504.740	77.171	234.446	10.659:314\$765
1915	514.217	109.141	283.075	13.030:462\$673
1916	601.202	103.339	274.950	13.485:707\$930
1917	714.686	89.998	333.144	14.649:563\$280
1918	727.636	73.227	461.463	15.039:117\$787
1919	842.960	39.193	536.330	16.428:892\$653
1920	932.056	67.034	435.028	20.866:179\$650
1921	915.973	77.126	344.723	24.733:087\$405
1922	923.970	70.869	470.400	23.114:378\$248
1923	1.007.449	94.894	705.751	26.350:991\$462
1924	911.798	82.466	463.881	25.423:352\$310
1925	1.183.413	114.056	391.100	42.692:784\$560
1926	1.258.311	109.658	400.163	43.273:801\$700

Movimento de animaes em trens de mercadorias

Durante o anno de 1926, foram transportados em trens de mercadorias 400.163 animaes, contra 391.100 no anno anterior, havendo um augmento de 9.063, ou sejam 2,57 %.

A receita respectiva attingiu a 2.876:403\$200 ou sejam 1,71 % a mais sobre o anno de 1925.

O quadro seguinte apresenta os detalhes desse transporte.

**Resultados do trafego de animaes em trens de mercadorias,
a partir de anno de 1923**

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1925	Diferença % sobre o anno anterior	ANNO DE 1926	Diferença % sobre o anno anterior
Receita de animaes	2.982.075\$560	1.984.324\$510	+ 33,46	2.454.888\$600	+ 23,71	2.876.403\$200	+ 17,17
Numero de animaes	705.751	463.881	+ 34,27	391.100	- 15,69	401.163	+ 2,57
Numero de animaes-kilom.	157.680.413	95.806.595	+ 32,24	87.171.939	- 9,01	99.549.616	+ 14,17
Toneladas de animaes	119.416.400	96.445.700	+ 19,24	92.208.000	+ 4,39	87.827.400	+ 4,75
Tons-kilom. de animaes	23.108.296	17.348.837	+ 24,92	18.643.252	+ 7,75	19.624.718	+ 5,26
Receita média por animal	4\$225	4\$278	+ 1,25	6\$277	+ 46,73	7\$170	+ 14,23
Receita média por animal-kilometro	\$018,9	\$020,7	+ 9,52	\$028,2	+ 36,27	\$028,9	+ 2,48
Receita média por tonelada animal	24\$972	20\$575	- 17,61	26\$623	+ 29,39	32\$751	+ 23,02
Receita média por tonelada-kilometro-animal	\$129,0	\$114,4	- 11,32	\$131,3	+ 14,77	\$146,6	+ 11,65
Percurso médio por animal	223,4	206,5	- 7,56	222,9	+ 7,94	246,2	+ 11,35

Resumo dos transportes por trens de passageiros e mercadorias

Pelo quadro que em seguida apresentamos, verifica-se que os transportes realizados pelos trens de passageiros e mercadorias atingiram a 1.491.775 toneladas, contra 1.445.243 no ano anterior, havendo um aumento de 3,22% em relação a esse ano e de 238,71% em relação ao de 1907.

Annos	Encomendas	Animaes	Café	Outras mercadorias	TOTAL	Augmento relativo ao anno anterior	Diminuição relativa ao anno anterior	Augmento relativo a 1907
1907	T	T	T	T	T	—	—	—
1908	7.032	21.242	107.635	304.523	440.432	—	—	—
1909	7.135	25.889	82.547	317.379	432.900	9,37 %	1,71 %	7,50 %
1910	7.307	25.884	112.132	328.154	473.477	9,63 »	—	11,41 »
1911	8.355	30.916	80.547	370.863	490.681	13,76 »	—	26,74 »
1912	10.423	47.094	70.911	429.776	558.204	13,76 »	—	46,66 »
1913	13.144	51.514	67.708	513.567	645.933	15,72 »	—	55,98 »
1914	14.116	16.557	92.710	563.605	686.988	6,35 »	—	41,07 »
1915	13.423	25.977	77.171	504.740	621.311	—	9,56 »	54,65 »
1916	13.693	44.068	109.141	514.217	681.119	9,63 »	—	77,43 »
1917	14.247	62.672	103.339	601.202	781.460	14,73 »	—	105,50 »
1918	15.975	84.427	89.998	714.686	905.086	15,82 »	—	108,47 »
1919	18.222	99.101	73.228	727.637	918.188	1,45 »	—	129,06 »
1920	21.973	104.735	39.193	842.960	1.008.861	9,88 »	—	151,47 »
1921	21.482	87.022	67.034	932.056	1.107.594	9,78 »	—	144,88 »
1922	21.947	63.516	77.126	915.973	1.078.562	—	2,62 »	150,96 »
1923	24.953	85.320	70.869	923.970	1.105.122	2,43 »	—	184,41 »
1924	27.264	123.017	94.894	1.007.449	1.252.624	13,55 »	—	159,40 »
1925	42.285	105.955	82.466	1.911.798	1.445.243	—	8,79 »	228,14 »
1926	52.047	95.726	114.057	1.183.413	1.491.775	26,49 »	—	238,71 »
1926	41.907	81.899	109.658	1.258.311	—	3,22 »	—	—

Movimento das Estações de São Paulo e Barra Funda

Durante o anno de 1926, deram entrada na estação de São Paulo 6.854 vagões, com 18.652.143 kilos de varios e 42.643.830 de materiaes.

Durante o mesmo periodo de tempo, foram despachados em São Paulo 21.667.900 kilos de varios e 4.400.358 kilos de materiaes.

A estação de Barra Funda recebeu, durante o anno de 1926, 34.569 vagões, com 121.449.298 kilos de varios e 267.752.877 de materiaes, tendo sido despachados 99.552.426 kilos de varios e 50.431.468 de materiaes.

Em relação ao anno anterior, notam-se as seguintes diferenças:

Estação de São Paulo

ANNOS	VARIOS	Materiaes
Mercadorias despachadas		
1925	128.591 T	2.600 T
1926	21.667 »	4.400 »
Mercadorias recebidas		
1925	148.928 T	31.874 T
1926	18.628 »	42.693 »

Estação de Barra Funda

ANNOS	VARIOS	Materiaes
Mercadorias despachadas		
1925	40.739 T	83.896 T
1926	99.552 »	50.431 »
Mercadorias recebidas		
1925	51.942 T	338.518 T
1926	121.449 »	267.752 »

O decrescimo que se nota no movimento da estação de São Paulo é proveniente de ter sido transferido para Barra Funda o movimento de cargas daquella estação.

Estação de São Paulo

MEZES	Vagões entrados	MERCADORIAS DESPACHADAS		MERCADORIAS RECEBIDAS	
		VIARIOS	MATERIAES	VIARIOS	MATERIAES
Janeiro . . .	1.138	6.123.070	1.338.145	7.645.389	1.752.830
Fevereiro . . .	934	6.574.651	1.390.687	6.328.159	2.503.934
Março . . .	915	3.882.728	345.294	624.218	1.834.723
Abril . . .	492	1.618.711	169.160	1.036.932	584.200
Maio . . .	501	1.182.840	37.000	75.444	1.605.600
Junho . . .	603	463.187	48.700	1.010.139	2.116.100
Julho . . .	447	125.626	194.024	136.552	6.639.589
Agosto . . .	463	180.305	400.400	198.513	4.209.585
Setembro . . .	423	194.807	197.038	527.254	5.146.290
Outubro . . .	320	435.036	47.600	260.236	5.073.100
Novembro . . .	259	370.781	147.810	629.890	4.916.138
Dezembro . . .	359	516.158	84.500	209.417	6.261.741
Total . . .	6.854	21.667.900	4.400.358	18.682.143	42.643.830

Estação de Barra Funda

MEZES	Vagões entrados	MERCADORIAS DESPACHADAS		MERCADORIAS RECEBIDAS	
		VIARIOS	MATERIAES	VIARIOS	MATERIAES
Janeiro . . .	2.020	3.732.500	4.523.308	5.116.766	17.858.527
Fevereiro . . .	3.056	3.448.408	6.302.520	5.008.364	18.423.813
Março . . .	2.986	6.992.986	5.069.210	9.642.561	25.431.049
Abril . . .	2.918	8.140.408	4.212.577	9.012.493	22.635.273
Maio . . .	3.569	11.289.573	4.233.031	16.683.207	28.228.560
Junho . . .	3.481	9.687.652	3.160.349	9.079.159	21.925.626
Julho . . .	3.357	8.853.600	2.651.527	9.445.701	23.287.628
Agosto . . .	3.295	10.562.196	3.247.995	9.863.049	20.593.841
Setembro . . .	2.632	9.064.393	3.705.618	9.588.611	23.396.320
Outubro . . .	2.486	8.819.440	3.946.779	14.277.495	22.335.553
Novembro . . .	2.136	8.540.766	3.750.689	12.246.315	21.251.143
Dezembro . . .	2.633	10.420.504	5.627.865	11.485.577	22.385.544
Total . . .	34.569	99.552.426	50.431.468	121.449.298	267.752.877

Movimento do café

Apresentamos adiante uma variedade de quadros dando minuciosas informações sobre o transporte do café durante o anno de 1926, cuja renda representa uma parcella saliente em nossa receita bruta.

Durante o anno de 1926, foram transportados por esta Estrada 1.827.641 saccas de café, contra 1.900.947 no anno anterior.

A quantidade entregue a seus destinos, foi a seguinte:

Café baldeado para a São Paulo Railway, em São Paulo	1.376.180	saccas
Café baldeado para a São Paulo Railway, em Jundiáhy	11.942	»
Café entregue em São Paulo	99.961	»
Somma	1.488.083	»
Café a outros destinos, de diversos pontos, e redespachado	339.558	»
Total	1.827.641	»

O transporte de café, em cada um dos mezes de 1926, com destino a São Paulo e Santos, foi o seguinte:

MEZES	Descarregadas* em São Paulo	Baldeadas em São Paulo	Baldeadas em Jundiáhy	TOTAL
Janeiro	11.105	149.266	1.258	161.629
Fevereiro	11.475	161.354	1.053	173.882
Março	442	182.682	790	183.914
Abril	176	150.648	767	151.591
Maió	4.781	138.286	240	143.307
Junho	3.190	141.865	201	145.256
Julho	1.650	98.443	598	100.691
Agosto	6.460	92.342	727	99.529
Setembro	22.942	88.740	2.073	113.755
Outubro	18.968	67.265	2.251	88.484
Novembro	11.886	43.184	1.421	56.491
Dezembro	6.886	62.105	563	69.554
Somma	99.961	1.376.180	11.942	1.488.083
Café a outros destinos, de diversos pontos, e redespachado				339.558
Total do transporte				1.827.641

O café transportado pela Sorocabana, em 1926, procedeu dos seguintes pontos:

Da Secção Sorocabana	1.706.551	saccas
Da Secção Ytuana	1.455	»
Da Secção Fluvial	119.635	»
Total	1.827.641	»

A renda proveniente do transporte de café, em 1926, attingiu a Rs. 7.455:568\$700, contra 7.747:534\$100 no anno anterior.

Em relação ao total de mercadorias transportadas pela Sorocabana durante o anno de 1926, o café concorreu com uma porcentagem de 8,01 % quanto á tonelagem, e de 18,47 % quanto á renda, conforme demonstra o quadro seguinte:

ANNOS	Total transportado	CAFÉ	%	RENDA TOTAL	RENDA 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	82.545	20,64	8.889:915\$110	3.971:917\$640	44,68
1909	440.286	112.132	25,47	10.813:367\$880	5.342:231\$450	49,40
1910	451.410	80.547	17,40	9.327:691\$590	3.383:166\$750	36,27
1911	500.687	70.911	14,16	9.582:828\$640	3.143:927\$480	32,88
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	4.780:939\$930	39,52
1916	704.542	103.340	14,67	12.762:400\$420	4.645:008\$810	36,40
1917	804.684	88.998	11,06	13.751:518\$150	4.169:713\$190	30,32
1918	800.865	73.228	9,14	13.607:412\$457	3.368:795\$100	24,76
1919	882.153	39.193	4,44	14.752:902\$903	1.693:995\$140	11,48
1920	999.090	67.034	6,60	19.242:513\$870	3.606:140\$190	18,74
1921	993.100	77.126	7,76	23.180:714\$095	5.032:843\$170	21,71
1922	994.839	70.869	7,12	21.210:815\$398	3.920:607\$470	18,48
1923	1.102.343	94.894	8,61	23.681:915\$902	5.207:631\$900	21,99
1924	994.264	82.466	8,29	23.439:027\$800	4.882:593\$900	23,83
1925	1.297.470	114.057	8,79	40.237:895\$960	7.747:554\$100	19,25
1926	1.367.970	109.658	8,01	40.361:398\$500	7.455:568\$700	18,47

O quadro que adiante apresentamos demonstra a relação existente entre a safra de café da Sorocabana e as entradas desse producto no porto de Santos, sendo que, em 1926, 75,95 % de sua safra procuraram aquella localidade.

Annos	Despachadas pela Sorocabana		Total das entradas em Santos	Relação entre a safra da Sorocabana e as entradas em Santos
	Total	Com destino a Santos		
1903	1.361.967	1.199.415	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	11.316.931	10,28 »
1908	1.375.775	1.025.338	9.249.859	11,08 »
1909	1.868.873	1.395.821	12.444.699	11,21 »
1910	1.342.446	881.329	8.301.340	16,17 »
1911	1.181.855	876.418	9.052.322	13,06 »
1912	1.128.470	846.847	8.960.410	12,59 »
1913	1.545.159	1.303.879	10.109.457	15,28 »
1914	1.286.185	1.077.697	8.246.804	15,60 »
1915	1.819.017	1.400.952	12.140.739	14,99 »
1916	1.722.326	1.295.236	10.815.875	15,92 »
1917	1.499.967	1.086.842	10.562.723	14,20 »
1918	1.220.467	1.007.063	9.587.109	13,73 »
1919	653.221	465.030	5.528.208	11,82 »
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	20,06 »
1924	1.374.437	1.092.173	10.199.810	10,74 »
1925	1.900.947	1.001.602	8.550.137	11,71 »
1926	1.827.641	1.388.122	4.443.600	31,23 »

Os quadros que adiante apresentamos contêm a comparação do movimento de café com destino a Santos e São Paulo, durante os annos de 1903 a 1926

Mezes	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	38.232	67.150	170.631	60.816	19.542
Maió	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	35.652	59.599	33.470	96.844
Agosto	95.268	138.936	73.135	157.502	90.362	86.494	240.115
Setembro	117.908	179.930	133.060	208.667	148.244	94.699	285.900
Outubro	133.962	196.293	183.005	324.522	206.350	226.900	319.837
Novembro	141.000	173.753	185.782	345.724	163.045	174.311	276.388
Dezembro	105.222	140.809	138.943	289.956	142.743	180.265	135.160
Total	1.343.286	1.142.038	1.106.556	1.743.115	1.689.825	1.257.693	1.716.171

Mezes	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Janeiro	73.464	78.584	117.433	59.817	118.492	160.993	205.492
Fevereiro	48.629	29.836	81.817	47.218	85.063	127.895	123.542
Março	57.259	32.416	79.554	33.424	80.517	94.208	90.054
Abril	42.721	25.089	91.469	23.988	78.665	67.733	78.691
Maio	31.353	21.751	70.188	16.737	44.671	35.665	41.469
Junho	14.721	21.607	39.962	13.090	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	191.465	233.253	142.338	268.152	228.546	222.559	189.953
Novembro	180.869	220.157	85.003	248.072	206.829	230.939	193.271
Dezembro	142.570	163.360	120.330	225.912	219.807	258.864	196.991
Total	1.129.287	1.070.239	1.002.470	1.405.678	1.195.972	1.613.293	1.549.115

Mezes	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
Abril	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	97.335	22.133
Junho	16.933	53.995	30.833	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	168.092	102.703	109.491	130.546
Outubro	191.920	86.171	53.159	155.912	93.168	101.682	144.165
Novembro	174.917	70.148	50.036	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	1.165.083

Mezes	1924	1925	1926
Janeiro	143.891	94.087	148.530
Fevereiro	150.917	82.785	142.476
Março	99.037	106.871	175.509
Abril	105.380	94.041	105.942
Maio	113.860	58.175	66.305
Junho	27.473	70.206	39.556
Julho	123.962	76.236	33.651
Agosto	64.811	76.825	149.930
Setembro	75.985	89.516	281.358
Outubro	60.900	67.989	328.032
Novembro	109.487	135.792	229.746
Dezembro	104.530	123.367	126.606
Total	1.180.233	1.075.890	1.827.641

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo do movimento geral de café, em saccas, nos annos de 1903 a 1926.

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	1.198.415	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	412.442	1.148.739	128.644	1.277.383	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	1.181.855
1912	155.623	802.842	44.005	846.347	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	1.400.952	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	812.188	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
1924	88.060	1.027.870	64.303	1.092.173	194.204	1.374.437
1925	74.288	988.720	12.882	1.001.602	825.057	1.900.947
1926	99.961	1.376.180	11.942	1.388.122	339.558	1.827.641

Quadro demonstrativo do café com destino a Santos e São Paulo, por semestre, nos annos de 1903 a 1926.

ANNOS	1.º SEMESTRE	2.º SEMESTRE	TOTAL
1903	698.109	650.177	1.348.286
1904	266.596	875.442	1.142.038
1905	365.646	740.910	1.106.556
1906	381.092	1.362.023	1.743.115
1907	879.482	810.343	1.689.825
1908	461.554	796.139	1.257.693
1909	361.927	1.354.244	1.716.171
1910	268.147	861.140	1.129.287
1911	209.283	860.956	1.070.239
1912	180.423	522.047	1.002.470
1913	194.274	1.211.404	1.405.678
1914	446.074	749.898	1.195.972
1915	499.289	1.114.004	1.613.293
1916	559.646	989.469	1.549.115
1917	432.476	851.470	1.283.946
1918	779.748	387.374	1.167.122
1919	328.573	239.561	568.134
1920	124.890	841.667	966.557
1921	540.876	538.689	1.079.565
1922	394.492	531.549	926.041
1923	501.866	653.717	1.155.083
1924	640.558	539.675	1.180.233
1925	506.165	569.725	1.075.890
1926	959.579	528.504	1.488.083

Movimento do Armazem Regulador

Em 1.º de janeiro de 1926, existiam em deposito, no Armazem Regulador desta Estrada, 454.731 saccas de café; entraram nesse Armazem, durante o anno de 1926, 1.596.295 saccas e foram carregadas com destino a Santos 1.368.135, ficando em deposito, em 31 de dezembro, 682.891 saccas, como se verifica do quadro seguinte:

MEZES	EXISTIAM	Descarregadas durante o mez	Carregadas durante o mez	Ficaram para o mez seguinte
Janeiro	454.731	125.989	150.505	430.215
Fevereiro	430.215	131.456	160.730	400.941
Março	400.941	207.019	182.551	425.409
Abril	425.409	173.599	147.094	451.914
Maio	451.914	110.827	140.633	422.108
Junho	422.108	62.013	136.328	347.793
Julho	347.793	24.356	97.022	275.127
Agosto	275.127	57.365	94.523	237.969
Setembro	237.969	162.787	86.546	314.210
Outubro	314.210	239.209	66.852	486.567
Novembro	486.567	203.806	41.582	648.791
Dezembro	648.791	97.869	63.769	682.891
Somma	—	1.596.295	1.368.135	—

TRAFEGO MUTUO

Continuamos a manter com regularidade as relações de trafego mutuo com as diversas Estradas. Os quadros que adiante apresentamos demonstram o movimento das baldeações em São Paulo, Barra Funda, Jundiáhy, Agudos e Baurú, durante o anno de 1926.

Baldeação da Sorocabana para a São Paulo Railway

ESPECIES	SÃO PAULO		BARRA FUNDA		JUNDIAHY	
	VOLUMES	KILOS	VOLUMES	KILOS	VOLUMES	KILOS
Café	1.376.180	82.570.800	—	—	11.942	716.520
Varios	101.106	6.743.733	27.505	2.802.951	264.757	14.018.081
Materiaes	—	—	72.714	47.399.789	791	13.462.400
Animaes	—	—	389	—	—	—
Assucar	—	—	—	—	—	—
Encomendas	—	—	—	—	55.505	1.084.644
Total	1.477.286	89.314.533	100.608	50.202.740	332.995	29.281.645

Baldeação da São Paulo Railway para a Sorocabana

ESPECIES	SÃO PAULO		BARRA FUNDA		JUNDIAHY	
	VOLUMES	KILOS	VOLUMES	KILOS	VOLUMES	KILOS
Varios	1.007.670	31.504.288	29.402	1.200.255	2.066.760	30.969.500
Materiaes	—	—	40.322	30.460.453	280	5.442.300
Animaes	—	—	—	—	—	—
Assucar	—	—	—	—	34.302	2.058.620
Encommendas	—	—	—	—	71.226	1.539.611
Total	1.007.670	31.504.288	69.724	31.660.708	2.172.568	40.010.031

Baldeação da Sorocabana para a Cia. Paulista

ESPECIES	JUNDIAHY		AGUDOS	
	VOLUMES	KILOS	VOLUMES	KILOS
Varios	22.039	1.140.853	1.944	85.102
Materiaes	233	4.204.730	—	—
Encommendas	8.336	149.160	1.083	23.780
Assucar	—	—	—	—
Total	30.608	5.494.743	3.027	108.882

Baldeação da Cia. Paulista para a Sorocabana

ESPECIES	JUNDIAHY		AGUDOS	
	VOLUMES	KILOS	VOLUMES	KILOS
Varios	171.726	6.861.955	3.273	126.143
Materiaes	47	704.000	—	—
Encommendas	11.150	165.149	1.213	28.367
Assucar	—	—	—	—
Café	—	—	—	—
Total	182.923	7.731.104	4.486	154.510

Baldeação da Sorocabana para a Noroeste, em Baurú

ESPECIES	PARA A NOROESTE		DA NOROESTE	
	VOLUMES	KILOS	VOLUMES	KILOS
Café	—	—	17.146	1.028.474
Varios	204.730	7.022.770	230.229	11.835.736
Materiaes	144	2.008.936	729	14.817.219
Encommendas	—	—	—	—
Total	204.874	9.031.706	248.104	27.681.429

Custo da baldeação

Pontos de baldeação	Despesa com pessoal	Custo da baldeação	
		Por tonelada	Por volume
São Paulo	73:392\$340	\$607	\$030
Barra Funda	47:044\$000	\$574	\$276
Jundiáhy	46:732\$200	\$566	\$017
Agudos	1:800\$000	\$684	\$239
Baurú	3:885\$500	\$008	\$105

Intercambio do material rodante

Além das baldeações anteriormente tratadas, temos que considerar o intercambio de vehiculos que a Sorocabana entreteve com outras Estradas a ella ligadas e de igual bitola.

São Paulo Rio Grande

Durante o anno de 1926, no ultimo dia de cada mez, a quantidade de vehiculos existentes em cada uma das linhas Sorocabana e São Paulo Rio Grande era a seguinte:

MEZES	Da S. P. Rio Grande na Sorocabana	Da Sorocabana na S. P. Rio Grande
Janeiro	212	33
Fevereiro	402	24
Março	330	60
Abril	429	41
Maió	369	91
Junho	325	110
Julho	269	144
Agosto	252	90
Setembro	76	96
Outubro	22	163
Novembro	115	60
Dezembro	152	42

Em 31 de dezembro de 1926, foi assignado com a São Paulo Rio Grande um novo contracto de trafego mutuo, elaborado de accôrdo com as actuaes necessidades de trafego de ambas as Estradas.

Entre outras modificações tendentes ao aperfeiçoamento do serviço, destaca-se a clausula referente ao intercambio do material rodante, tendo ficado accordado que as duas Estradas se esforçarão, quanto possivel, por manter o equilibrio do intercambio, de sorte que, em qualquer tempo, o numero de estadias dos vehiculos de uma dellas na outra seja igual ao das estadias dos vehiculos desta outra, em circulação na primeira.

Para consecução desse objectivo, poderá a Estrada que estiver em debito com a outra, quanto ao numero de estadias, remetter-lhe vagões vasio ou carregados, não assistindo a essa outra Estrada o direito de recusar-se a recebê-los, salvo si o fizer fundamentadamente e consoante a determinadas circunstancias préviamente estabelecidas no contracto.

Poderá tambem, em determinados casos, proceder á baldeação dos vagões carregados que lhe forem entregues, devolvendo-os immediatamente vasio á Estrada de procedencia.

Durante o anno de 1926, pagou a Sorocabana á São Paulo Rio Grande, pela estadia de vagões, 1.046:985\$040 e recebeu dessa Estrada, sob o mesmo titulo, 433:130\$000, como se verifica do quadro constante do final deste capitulo.

Além da providencia anteriormente descripta, tomou esta Estrada a iniciativa de mandar baldear em Itararé os vagões com madeiras procedentes das linhas do Sul, sempre que a São Paulo Rio Grande se recusava a receber em troca vagões vasio da Sorocabana.

Esta providencia, determinando o equilibrio do intercambio de vehiculos, evita a desproporção das despesas da Sorocabana em relação ao seu credito junto á São Paulo Rio Grande.

Mediante contracto com um particular, asseguradas todas as garantias á Estrada, incumbe-se elle da baldeação dos vagões em Itararé, a 20\$000 por vehiculo, sob a ficalisação immediata do Agente.

É assim que, de setembro de 1926 em diante, data em que se iniciou esse serviço, começou a declinar o credito da São Paulo Rio Grande nos encontros de contas relativas ao intercambio do material rodante.

Outras Estradas

Durante o anno de 1926, percorreu o nosso material rodante, tambem as linhas da Estradas de Ferro Noroeste, São Paulo Paraná, Mogyana e Paulista.

O quadro seguinte contém a indicação das principaes Estradas, cujas linhas foram percorridas pelo nosso material rodante e vice-

versa, com especificação das estadias e multas dos respectivos ve-
hiculos :

ESTRADAS	Estadias e Multas
Rio Grande na Sorocabana	2.953
Sorocabana na R. Grande	954
Sorocabana na Noroeste	2.968
Noroeste na Sorocabana	1.061
Sorocabana na Mogyana	2.177
Mogyana na Sorocabana	87

O quadro seguinte discrimina as importancias pagas e rece-
bidas pela Sorocabana, a titulo de estadias, sendo que, as recebidas
da E. F. Araraquara são referentes a locomotivas da Sorocabana
alugadas aquella Estrada :

Estradas	Recebidas pela Sorocabana	Pagas pela Sorocabana
Rêde Viação-Paraná S. Catharina	433:130\$000	1.046:985\$040
São Paulo Railway	—	21:885\$200
Estrada de Ferro Noroeste	306:830\$000	104:035\$000
Estrada de Ferro Araraquara	78:812\$030	—
Estrada de Ferro São Paulo-Paraná	1:980\$000	—
Companhia Mogyana	66:558\$420	13:840\$540
Companhia Paulista	—	2:466\$620
Diversos	2:117\$600	—
Saldo contra a Sorocabana	299:784\$350	—
Somma	1.189:212\$400	1.189:212\$400

Numero e percurso dos trens no anno de 1926

Durante o anno de 1926, circularam nesta Estrada 86.175
trens, fazendo um percurso total de 8.018.059 kilometros.

O percurso médio, por trem, foi de 93,04 kilometros e o per-
curso médio, por dia, foi de 21.967,28 kilometros.

Em relação ao anno de 1925, notam-se as seguintes diferen-
ças para mais:

ANNOS	Quantidade de trens	Percurso total	Percurso médio	
			Por trem	Por dia
1925	73.973	7.224.166	97,65	19.792,23
1926	86.175	8.018.059	93,04	21.967,28
Diferença	+ 12.202	+ 793.892	— 4,61	+ 2.175,05

Especificação do percurso dos trens no anno de 1926

ESPECIFICAÇÃO	Quantidade de trens	Percurso total	Percurso médio	
			Por trem	Por dia
Serviço retribuido			km.	km.
Trens de passageiros	14.960	2.869.071	191,70	7.860,47
Especiaes de passageiros	426	28.969	68,00	79,37
Especiaes militares	94	13.008	138,38	35,63
Trens mixtos	17.556	781.590	44,51	2.141,35
Trens de mercadorias	35.990	3.341.394	92,84	9.154,51
Trens de animaes	1.771	167.429	94,53	458,70
Por c/ Capital da Estrada	2.548	124.984	98,10	342,42
Somma	73.345	7.326.445	99,89	20.072,45
Não retribuido				
Em serviço da Estrada	8.918	506.800	56,82	1.388,49
Em serviço da Via Permanente	3.912	184.814	47,24	506,34
Somma	12.830	691.614	53,90	1.894,83
Total geral	86.175	8.018.059	93,04	21.967,28

Os quadros seguintes apresentam o movimento dos trens desta Estrada em 1926, em comparação com o dos ultimos 8 annos.

DESIGNAÇÃO	1918		1919		1920		1921	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
	Trens de passageiros	12.851	1.671.400	13.258	1.785.643	15.040	2.271.109	15.518	2.349.684
Especiaes de passageiros.	122	11.120	69	5.315	166	15.306	149	10.420
Trens mixtos	12.145	467.206	12.263	435.685	13.540	375.981	15.037	396.326
Trens de mercadorias	25.529	1.949.278	29.129	2.267.267	27.195	2.250.621	30.314	2.405.078
Trens de animaes	1.031	71.347	865	57.865	814	50.253	676	39.753
Serviço da Estrada.	6.843	227.611	6.665	315.134	6.924	356.206	6.317	419.068
Lastro e Serviço	3.170	121.204	2.453	113.587	2.390	136.310	3.085	191.100
Total	61.191	4.519.166	64.722	4.980.496	66.069	5.455.786	71.096	5.811.429

DESIGNAÇÃO	1922		1923		1924		1925		1926	
	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso	Trens	Percorso
	Trens de passageiros	15.390	2.608.146	15.648	2.706.107	12.459	2.050.173	15.061	2.682.064	14.960	2.869.071
Especiaes de passageiros.	362	33.783	379	27.835	294	37.005	218	20.284	426	28.969
Trens militares	—	—	—	—	1.180	211.303	418	75.413	94	13.008
Trens mixtos	15.740	416.271	15.586	420.060	13.251	375.841	17.090	669.070	17.556	781.590
Trens de mercadorias	29.605	2.524.746	32.484	2.637.339	25.646	2.211.667	27.849	2.809.737	35.990	3.341.394
Trens de animaes	918	40.129	1.344	108.867	1.070	91.069	1.441	145.559	1.771	167.429
Por c/ Capital da Estrada	213	19.744	1.103	77.484	293	41.274	310	35.177	2.548	124.984
Serviço da Estrada.	6.500	442.865	7.147	519.069	5.856	407.144	8.327	572.219	8.918	506.600
Serviço da Linha	3.645	245.006	2.650	167.602	2.230	164.947	3.259	214.643	3.912	184.814
Total	72.373	6.330.690	76.291	6.664.363	62.279	5.590.423	73.973	7.224.166	86.175	8.018.059

Percurso de carros e vagões

Os vehiculos movimentados por esta Estrada, durante o anno de 1926, alcançaram uma kilometragem total de 63.918.345 kilometros, como se verifica do seguinte quadro :

Especificação	Percurso
Carros de passageiros	19.556.526
Breacks de bagagem	
Vagões de mercadorias	} carregados
Vagões de animais	
Vagões de mercadorias	} vãos
Vagões de animais	
Carros e vagões em serviço da Estrada, carregados e vãos	4.497.817
Vagões em serviço da Estrada (Linha)	645.659
Total	63.918.345

O quadro abaixo indica o percurso total dos vehiculos nos 8 ultimos annos:

DESIGNAÇÃO	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Carros de passageiros			12.895.220	14.533.358	15.803.346	13.445.015	16.955.679	19.556.526
Breaks de bagagem			20.194.771	21.136.708	23.634.846	20.010.707	25.663.409	28.571.490
Vagões de animaes } Vagões de mercadorias } carregados	10.876.911	12.405.907	8.751.749	9.382.086	10.657.464	6.846.984	7.983.988	10.646.853
Vagões de animaes } Vagões de mercadorias } vazios	18.785.527	20.190.180	5.960.983	6.934.949	6.405.452	4.046.484	4.945.184	4.497.817
Vagões e carros de serviço	4.833.212	5.154.363	—	—	662.989	731.386	883.502	645.669
Vagões em serviço da Linha	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	43.134.349	46.231.857	47.802.673	51.987.051	57.164.097	45.080.576	56.431.762	63.318.345

Transportes fluviaes

Manteve esta Estrada, em serviço, nos rios Tieté e Piracicaba, durante o anno de 1926, os vapores Souza Queiroz, Visconde de Ytú e Piracicaba.

A baixa estiagem, muito commum no rio Piracicaba, obrigou a suspensão da navegação nesse rio no mez de agosto de 1926, perdurando essa suspensão até o fim do anno.

Os vapores fluviaes fizeram durante o anno, o percurso de 16.764 kilometros. As lanchas carregadas fizeram o percurso de 28.622 kilometros e as vasiaes o de 10.621 kilometros

A Secção Fluvial, apesar das difficuldades de transportes, concorre com regular importancia para as rendas da Estrada, sendo que, em 1926, os fretes de mercadorias arrecadados, provenientes de transporte fluvial e ferroviario, attingiram a 646:174\$600, contra 431:510\$400 no anno anterior.

A exportação dessa zona consiste, principalmente, em café, mamona, telhas e tijolos.

São os seguintes os caracteristicos dos vapores em serviço na secção fluvial:

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

O percurso dos vapores, a partir do anno de 1914, tem sido o seguinte:

ANNOS	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
1924	15.073
1925	14.844
1926	16.764

Kilometragem dos vapores e lanchas, durante o anno de 1926

MEZES	Vapor Souza Queiroz			Vapor Visconde de Ytú			Vapor Piracicaba		
	VAPOR	Lanchas carregadas	Lanchas vazias	VAPOR	Lanchas carregadas	Lanchas vazias	VAPOR	Lanchas carreg.	Lanchas vazias
Janeiro	—	—	—	740	1.176	175	154	107	18
Fevereiro	—	—	—	924	998	637	166	126	104
Março	360	559	86	584	1.062	162	326	281	272
Abril	560	736	313	558	1.398	162	—	—	—
Maior	658	948	398	502	1.156	138	—	—	—
Junho	769	810	770	722	1.384	494	—	—	—
Julho	862	1.409	434	823	1.210	454	240	320	104
Agosto	728	1.580	323	695	1.382	265	60	108	—
Setembro	704	1.260	682	814	1.583	587	—	—	—
Outubro	868	1.382	902	884	1.580	1.040	—	—	—
Novembro	758	1.264	722	740	1.878	312	—	—	—
Dezembro	811	1.259	730	754	1.716	337	—	—	—
Total	7.078	11.207	5.360	8.740	16.523	4.763	946	892	498

Despendeu a Estrada com o custeio da Secção Fluvial, referente ao Trafego durante o anno, a importancia de 120:141\$581, assim discriminada:

Salarios	104:398\$500
Materiaes e diversos	15:743\$081
Total	120:141\$581

Despesas geraes do Trafego

A despesa geral do Trafego, durante o anno de 1926, importou em 11.488:478\$529, como adiante se acha especificado.

Salarios	9.528:454\$057
Materiaes e diversos	1.960:024\$472
Total	11.488:478\$529

O quadro seguinte apresenta as despesas do Trafego, a partir do anno de 1914.

ANNOS	Salarios	Materiaes e diversos	Total
1914	1.638:319\$194	907:883\$303	2.546:202\$947
1915	1.515:156\$450	605:563\$154	2.120:719\$604
1916	1.682:919\$026	903:445\$736	2.586:364\$762
1917	2.031:076\$375	1.123:249\$546	3.154:325\$921
1918	2.393:370\$837	1.054:219\$851	3.447:590\$688
1919	3.279:392\$144	1.329:654\$129	4.612:046\$273
1920	3.870:959\$427	825:904\$019	4.696:863\$446
1921	4.177:702\$786	732:722\$256	4.910:425\$042
1922	4.358:255\$865	761:078\$705	5.119:334\$570
1923	5.415:654\$529	581:642\$509	5.997:499\$038
1924	6.203:217\$835	990:677\$483	7.193:895\$318
1925	8.312:958\$571	1.699:712\$958	10.012:671\$529
1926	9.528:454\$057	1.960:024\$472	11.488:478\$529

Em relação ao anno anterior, nota-se uma differença de 1.475:807\$000, para mais, augmento esse que se justifica pela intensificação do movimento de trens em 1926, com o fim de melhor se attender ás necessidades de transporte da zona servida pelo Sorocabana.

Novas estações e postos telegraphicos

Durante o anno de 1926, foram inaugurados os seguintes postos telegraphicos:

- Maio — Posto do kilometro 789, do tronco
- Maio — Posto do kilometro 232,853, do ramal de Itararé
- Junho — Posto do kilometro 247,913, do ramal de Itararé

Receberam denominações, durante o anno de 1926, os seguintes Postos telegraphicos:

Outubro —	Kilometro 248	do ramal de Itararé	.	Jurity
" "	" 288	" " " "	.	Lygiana
" "	" 356	do tronco	.	Macedonia
" "	" 395	" " " "	.	Ouro Branco
" "	" 523	" " " "	.	Guarayúva
" "	" 543	" " " "	.	Saguaragy
" "	" 562	" " " "	.	Céres
" "	" 789	" " " "	.	Mandaguary

Em maio de 1926, foi elevado á categoria de estação e aberto ao trafego, em geral, o posto telegraphico Ezequiel Ramos, situado no kilometro 373,178, do tronco.

Em agosto de 1926, o posto telegraphico Capão Fresco, situado no kilometro 200,991, do ramal de Campinas, passou a se denominar Bethel, sendo elevado á categoria de estação e aberto ao trafego em geral.

Pessoal do Trafego

Em 31 de dezembro de 1926, possuia o Trafego 3.296 empregados, assim distribuidos:

Administração	51
Estações	2.542
Movimento	663
Fluvial	40
Total	3.296

O quadro seguinte contém a distribuição do pessoal do Trafego, a partir do anno de 1916:

Datas	Administração	Estações	Movimento	Flúvial	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	2.028	623	34	2.741
» » » 1924	64	2.197	503	43	2.807
» » » 1925	92	2.489	744	35	3.360
» » » 1926	51	2.542	663	40	3.296

Quadro demonstrativo do desenvolvimento das linhas telegraphicas e telephonicas, a partir de 1919

ANNOS	Extensão kilometrica	Linhas tele- graphicas da Estrada	Linhas do Governo conservadas pela Estrada	Linhas tele- phonicas da Estrada	Numero de appa- relhos		N.º de pilhas
					Telegr.	Teleph.	
1919	1.696,126	4.164,248	108,635	71,022	258	85	9.320
1920	1.736,311	4.627,505	108,635	230,310	280	102	11.200
1921	1.766,178	4.884,268	108,695	237,218	295	109	11.800
1922	1.812,822	5.006,920	283,747	242,738	300	111	12.000
1923	1.812,822	5.006,920	284,075	242,738	306	115	12.500
1924	1.812,822	5.080,170	280,075	270,738	312	119	12.540
1925	1.893,276	5.497,384	284,075	334,299	321	164	12.900
1926	1.893,276	6.212,473	284,075	918,049	342	313	13.102

Augmento de aparelhos telegraphicos e telephonicos

DISCRIMINAÇÃO	EXISTENCIA EM		Augmento
	1925	1926	
Apparelhos telegraphicos	334	342	8
Apparelhos telephonicos	164	313	149

Considerações geraes

Tem sido preocupação constante da chefia do Trafego o aperfeiçoamento dos diversos ramos de serviço de que se compõe a Divisão.

Um dos mais importantes—o da circulação dos trens e sua segurança, tem merecido a sua melhor atenção.

O despacho de trens, por meio dos telephones selectivos, veiu preencher uma grande lacuna que se notava nos serviços de trafego.

O systema em questão, inaugurado em 1925, no trecho de São Paulo a Boituva, foi estendido, em 1926, a toda a linha tronco, até Presidente Epitacio, aos ramaes de Baurú e Itararé e ás estações de Moreiras e D. Catharina, na linha Ytuana.

O serviço de concessão de licenças aos trens foi largamente recommendado ao pessoal, com rigorosas instrucções no sentido de ser a mais perfeita a segurança da circulação.

Circulares diversas foram expedidas, chamando, de modo incisivo, a atenção do pessoal para o cuidado de que deve ser cercado o movimento dos trens, de modo a se garantir toda a segurança aos passageiros.

Secção de Transportes

Continúa em pleno funcionamento, no escriptorio central da Divisão, em São Paulo, a Secção de Transportes, creada com o fim especial de acompanhar os transportes de café, madeiras, algodão e alfafa.

Essa secção, dispondo de um bem organizado serviço de "contrôle" de cada um desses transportes, está habilitada não só a distribuir equitativamente as quotas aos diversos exportadores como a fiscalizar com todo o rigór o aproveitamento dessas quotas, de modo a serem evitados abusos, muito faceis em taes transportes.

Entraremos no anno de 1927 com todos os transportes normalizados, com excepção única do de madeira bruta, da linha do Tibagy, que ainda continúa sujeito ao regimen de turnos.

Dentro de poucos mezes, porém, mesmo esse transporte de madeira bruta, cujos stocks já se acham, felizmente, bastante reduzidos, estará completamente em dia.

Registro de carros e vagões

Entre os diversos aperfeiçoamentos introduzidos nos serviços da Divisão, conta-se o registro de carros e vagões, que funciona no escriptorio do Movimento, sob a fiscalização immediata do snr. Chefe dessa repartição.

Por esse registro são acompanhados todos os vehiculos da Estrada, de estação em estação, afim de que, conhecida a situação de cada um, sejam evitadas demoras nas estações e se obtenha o melhor aproveitamento possível do nosso material rodante de transporte.

Annexo a esse serviço se acha o de registro dos carros e vagões intercambiados com outras Estradas.

Por meio do impresso TM-10, organizado á vista desse registro, apressa-se o desembaraço dos vehiculos nas estações, onde aguardam descarga, carregamento, concerto, etc., emfim providencias da parte do publico ou da propria Estrada.

Escala de trens e distribuição do material rodante

O serviço de escala de trens e de distribuição do material rodante é feito pelo conhecimento completo da situação das estações, a qual, recebida por telegrammas especiaes, transmittidos á Chefia do Movimento, ás 15 horas do dia, é registrada no grande impresso TF-34, onde o Movimento encontra, pois, os elementos necessarios ao mesmo serviço.

Fornecimento de materiaes

Acha-se funcionando no Escritorio Central desta Divisão o serviço de registro do fornecimento, utilização e recolhimento de todos os materiaes ou papelaria fornecidos ás estações.

Por esse registro, poderá esta Divisão, nos primeiros dias de cada mez, conhecer qual a despesa relativa ao mez findo, acompanhando, outrosim, o gasto de cada estação, de modo a obter a necessaria economia e prevenir desperdicio de material.

Serviço estatístico

Estão sendo ultimados os estudos de um serviço estatístico, nas estações, com o fim de orientar esta Chefia, rapidamente, sobre o movimento geral de cada estação, o que será feito por meio de impressos apropriados que, preenchidos diariamente, serão, no fim de cada mez, remetidos ao Escritorio Central, em São Paulo, onde os respectivos elementos serão reunidos.

Por esse meio, obterá esta Chefia um serviço estatístico tão completo quanto possível, podendo determinar, nos primeiros dias do mez, todo o movimento; de passageiros, cargas, despachos, telegrammas, renda, vagões, o pessoal occupado e os materiaes gastos em cada estação, no mez anterior.

3.^a DIVISÃO — LINHA

A extensão total das linhas conservadas, durante o anno foi a seguinte:

Designação	1.º de janeiro de 1926 Kms.	31 de dezembro de 1926 Kms.	Accrescimo no correr do anno Kms.
Linha principal	1.864,408.00	1.864,408.00	—
Linha accessoria - Ligação R. Itararé	0,544.00	0,544.00	—
Desvios	271,769.73	284,736.26	12,966.53
Total	2.136,721.73	2.149,688.26	12,966.53

O augmento dos desvios, foi o seguinte:

Desvios construidos	12.466,87	mts.
Desvios augmentados	2.425,36	>
Total	14.892,23	>
Desvios arrancados	1.751,00	mts.
Calculados a mais	174,70	>
Accrescimo em 31-12-1926	12.966,53	>

Modificações nos desvios da Estrada:

Desvios existentes em 1.º de janeiro de 1926	229.449,23	mts.
Construidos durante o anno	11.811,07	>
Augmentados durante o anno	2.335,36	>
Desvio particular que passa para a Estrada	112,00	>
Total	243.707,66	>
Arrancados, durante o anno	260,00	>
Extensão em 31 de dezembro de 1926	243.447,66	

Foram construidos, durante o anno, os seguintes desvios para a Estrada :

1 no klm. 14-Tronco	63,00 mts.
3 em P. Altino-Tronco	840,00 »
3 » Sorocaba - »	500,00 »
1 » Sorocaba - »	200,00 »
1 no km. 133 - »	300,00 »
1 » » 153 - »	652,00 »
1 em Boituva - »	130,00 »
1 » Laranjal - »	74,00 »
1 » Conchas - »	35,00 »
1 » Conchas - »	374,00 »
1 no klm. 242 - »	400,00 »
1 em Botucatu - »	114,30 »
1 » M. Azevedo - Tronco	377,00 »
1 » Andrades - »	491,00 »
1 » O. Coutinho - »	325,00 »
1 no klm. 423,146 - »	242,50 »
1 em B. Botelho - »	200,00 »
1 » B. de Campos - »	459,00 »
1 » Fortuna - »	186,00 »
1 no klm. 510 - »	148,85 »
1 em Pau d'Alho - »	139,00 »
1 » Sussuhy - »	371,90 »
1 » C. Motta - »	303,78 »
6 » Assis - »	1.952,89 »
1 » C. de Almeida - Tronco	174,75 »
1 » Paraguassú - »	163,70 »
1 » Tatuhy - R. Itararé	53,00 »
1 no klm. 232,853 - » »	350,00 »
1 » » 247,916 - » »	626,80 »
1 » » 393,247 - » »	226,00 »
1 » » 371,413 - » »	320,00 »
1 » Ibity - » »	276,00 »
1 » Lençóes - R. Baurú	190,00 »
1 » Agudos - » »	162,60 »
1 » Baurú - » »	250,00 »
1 » Tiburcio - Ituana	50,00 »
1 » Quilombo - R. Jundiaby	89,00 »
Total	11.811,07 mts.

Foram augmentados os seguintes desvios da Estrada :

Sorocaba - Tronco	180,00 mts.
Andrades - »	38,89 »
Ipaussú - »	361,92 »
S. Grande - »	51,65 »
Palmital - »	150,25 »
Sussuhy - »	235,40 »

A transportar. 1.018,11 mts.

	Transporte	1.018,11 mts.
Assis - Tronco		984,77 »
C. de Almeida - »		110,08 »
Paraguassú - »		63,40 »
P. Prudente - »		130,00 »
Tatuhy - » R. Itararé		29,00 »
	<u>Total</u>	<u>2.335,36 mts.</u>

Arrancado o desvio de P. Altino-Tronco	260,00 mts.
Passou para a Estrada o desvio de Ipaussú, de Cunha Bueno-Tronco	112,00 »

Modificações nos desvios particulares:

Desvios existentes em 1.º de janeiro de 1926	42.320,50 mts.	
Construidos durante o anno	655,80 »	
Augmentados durante o anno	90,00 »	
	<u>Total:</u>	<u>43.066,30 »</u>

Desvios arrancados	1.491,00
Calculados a mais	174,70
Desvios que passam para a Estrada	<u>112,00</u>
	<u>1.777,70 mts.</u>
Existentes em 31/12/1926	41.288,60 »

Foram construidos durante o anno, os seguintes desvios particulares:

1 no Klm. 93,211 - E. de Castro & Cia. - Tronco	80,00 mts.	
1 » » 130,191 - Pellegrini Laghi - Ituana	100,00 »	
1 » » 292 - Cia. A. Ind. Angatuba - R. Itararé	330,00 »	
1 » » 323 - » » » » » » »	145,80 »	
	<u>Total</u>	<u>655,80 mts.</u>

Foram augmentados os seguintes desvios particulares:

Klm. 242 - J. Bottene - Ituana	40,00 mts.	
» 388 - Brandão & Cia. - R. Itararé	50,00 »	
	<u>Total</u>	<u>90,00 mts.</u>

Foram arrancados os seguintes desvios particulares:

Klm. 6 - A. Isola - Tronco	407,00 mts.	
» 7 - P. G. Meirelles - Tronco	98,00 »	
» 7 - Brasital - Tronco	946,00 »	
» 241 - O. Mendes - Ituana	40,00 »	
	<u>Total</u>	<u>1.491,00 mts.</u>

A deduzir da extensão do desvio em C. de Almeida, J. Giorgi, que ficou alterado devido modificações nas curvas

Desvio de Ipaussú - C. Bueno, que passa para a	121,00 mts.
Estrada	112,00 mts.
Idem, idem - Calculado a mais	53,70 mts.

Extensão do 3.º trilho

A extensão do 3.º trilho, em 31 de dezembro de 1926, era a seguinte:

Extensão da linha principal	14.066,10 mts.
Extensão dos desvios da Estrada	4.799,00 »
Extensão dos desvios particulares	4.331,00 »
Total	23.196,10 mts.

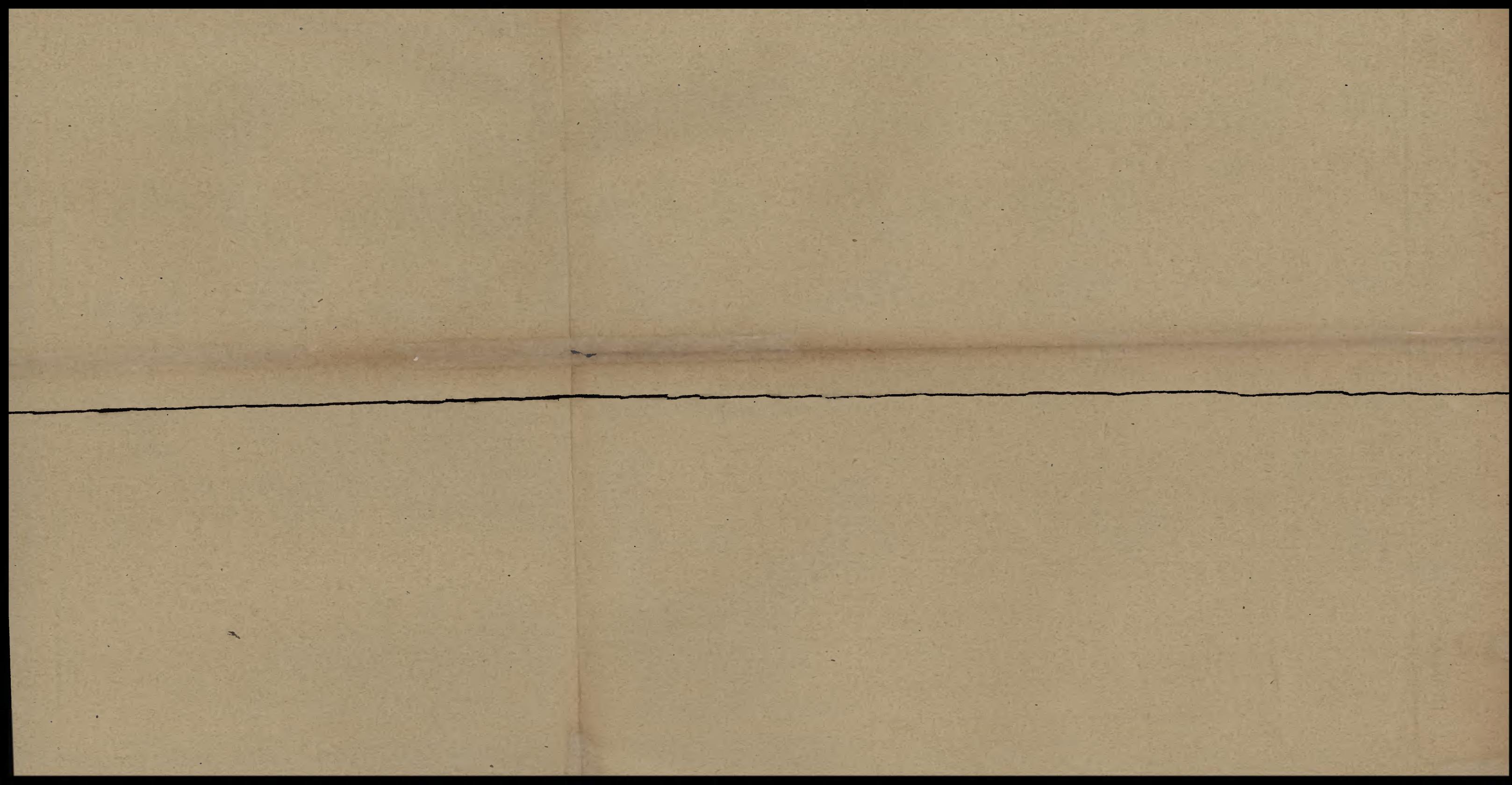
Extensão das linhas em tráfego, em 31 de dezembro de 1926

Designação das linhas	EXTENSÃO				Total kms.
	Linha principal kms.	Linha accessoria kms.	Desvios		
			Estrada kms.	Particulares kms.	
Tronco — São Paulo - P. Epitácio (ponto extremo da Linha) Ligação tronco c/R. Itararé - Linha accessoria	908,749.00	—	159,091.31	28,305.70	1,091,146.01
RAMAL ITARARÉ — Boituva - Itararé	—	0,544.00	—	—	0,544.00
RAMAL P. FELIZ — Boituva - P. Feliz	271,843.00	—	29,695.70	8,640.90	310,179.60
RAMAL TIETÊ — Cerquillo - Tietê	23,873.00	—	822.00	—	24,695.00
RAMAL P. MARTINS E ARAQUÁ { Victoria - P. Martins 13 de Maio - Araquá	8,069.00	—	2,372.00	—	10,441.00
RAMAL BOREBY — Virgílio Rocha - Cel. Leite	30,082.00	—	751.00	—	30,833.00
RAMAL BAURÚ — Rubião Junior - Baurú	6,878.00	—	758.00	—	7,636.00
RAMAL PIRAJÚ — Mandury - Pirajú	19,244.00	—	783.00	—	20,027.00
RAMAL S. CRUZ — B. de Campos - S. C. Rio Pardo	122,037.00	—	10,699.15	101.80	132,837.95
RAMAL ITATINGA — M. Azevedo - Itatinga	25,380.00	—	1,443.15	125.50	26,948.65
{ Mayrink - S. Pedro	23,890.00	—	1,139.00	—	25,029.00
{ Itacy - Jundiahy	18,253.00	—	220.00	—	18,473.00
{ Chave - J. Alfredo	227,006.00	—	15,416.60	2,694.40	245,117.00
{ F. Quirino - Campinas	43,100.00	—	8,008.40	630.30	51,733.70
Fumilense	17,428.00	—	522.00	450.00	18,400.00
	34,846.00	—	2,801.35	340.00	37,987.35
	93,730.00	—	8,930.00	—	102,660.00
Total	1,864,408.00	0,544.00	243,447.66	41,288.60	2,149,688.26

Movimento de dormentes

Foram empregados durante o anno em diversos serviços da linha, 647,399 dormentes, conforme a discriminação abaixo:

Custeio	493.897
Capital	143.557
Diversos	9.945
Total	<u>647.399</u>
Saldo no anno 1925	417.621
Entrados em 1926	574.267
Total	<u>991.888</u>
Empregados em 1926	<u>647.399</u>
Saldo para 1927	344.489



Materiaes gastos na conservação ordinaria

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		MÉDIA	
	1925	1926	1925	1926
Dormentes	524.480	493.897	281,31	264,90
Trilhos	22.248,01	44.970,84	11,93	24,06
Talas de junção	8.769	9.033	4,70	4,78
Pregos de linha	418.324	361.168	224,37	193,71
Parafusos	99.147	133.660	53,18	71,69
Tirefonds	1.230	6.731	0,65	3,61
Arruellas	157.560	17.535	84,51	9,40
Jacarés	47	21	0,02	0,01
Contra-trilhos	142	24	0,07	0,01
Agulhas	103	24	0,05	0,01
Apparelhos de manobra	35	8	0,01	0,004
Encosto-Agulhas	31	5	0,01	0,002
Desvios completos	17	18	0,008	0,009

Despesa de custeio da Linha — A despesa geral da Linha, durante o anno importou em 9.216:123\$707, assim subdividida:

Pessoal	5.672:048\$580
Material e diversos	3.544:075\$127
Total	9.216:123\$707

Estações, edificios e dependencias:

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

Tronco

- São Paulo: — Concertos das portas e do soalho do armazem de bagagem.
 Reparação da casa da Turma 1.
 Pintura a oleo das grades de ferro da estação.
 Pintura geral interna da estação.
 Concerto da plataforma.
 Pintura do ferro da plataforma da estação.
 Collocação de 2 caixas de descarga na estação.

- Concerto da casa do agente.
Concerto do telhado e do portão do armazem de encomendas da estação.
Collocação de fechaduras na estação.
Concerto do telhado da bagagem da estação.
Reparação da plataforma da estação.
Pintura dos bancos da estação.
Construcção de um muro na Alameda Cleveland.
- Barra Funda: — Reparação do telhado do armazem e casa da Turma 2.
Concerto nas portas do armazem velho.
Collocação de bilheteria no armazem velho.
Reparação da casa do Mestre de Linha.
Concerto no piso do armazem novo.
Concerto nas privadas velhas do pateo.
Calçamento da passagem da rua B. Funda e collocação de porteiros novas.
Pintura do armazem novo.
- Klm. 11: — Concerto nas guias do Armazem regulador.
Collocação de portas no Armazem regulador.
Installação de encanamento e assentamento de portas no Armazem regulador.
Reparação do Armazem regulador.
Collocação de vidros no Armazem regulador.
- Osasco: — Reparação das portas do armazem.
Limpeza da casa do agente.
- Baruery: — Reparação do exgotto da privada da casa do agente.
- Cotia: — Concertos na plataforma da estação.
- São João: — Limpeza da casa do agente.
Concertos na plataforma de estação.
- Mayrink: — Reparação da casa do ajudante do agente.
Reparação dos mictorios da estação.
- Rodovalho: — Reparação do telhado da casa do portador.
- Brigadeiro Tobias: — Reparação do telhado da estação e casa do agente.
- Klm. 102: — Pintura do Posto.
- Sorocaba: — Reparação da coberta do armazem.
Augmento do telhado do botequim.
Reparação na casa do Engenheiro Residente.
Concertos na casa do Chefe de deposito.
Reparação da privada da estação.

- Limpeza da casa do Engenheiro Residente.
Construcção de commodo para pintores.
Concertos no revestimento de cimento da
plataforma da estação.
Concerto no telhado da officina.
- Boituva: — Reparação da privada da estação.
- Anisio de Moraes: — Augmento da casa do agente.
Pintura da casa do agente.
- Cerquillo: — Augmento da plataforma da estação.
Reparação do dormitorio dos telegraphistas.
Pintura e cobertura da plataforma.
Concertos na casa do agente.
Reparação e limpeza da casa do portador.
- Jurú-Mirim: — Construcção de gradil no pateo.
Construcção de privada na estação.
Pintura da privada.
- Laranjal: — Reparação da estação e da casa do agente.
Reparação da casa do ajudante do agente.
Limpeza da casa do Mestre de Linha.
Pintura da cobertura da plataforma.
- Pereiras: — Concertos no telhado da estação.
Reparação da estação.
- Conchas: — Reparação da estação.
- Luiz Gama: — Reparação da casa de empregados.
- Pyramboia: — Pintura do armazem da estação e casa do
Mestre de Linha.
Construcção de pilares para a caixa d'agua.
- Remedios: — Reparação do telhado da estação.
Reparação das casas de empregados.
Reconstrucção da casa do portador.
- Victoria: — Reparação da casa de empregados.
- Klm. 297: — Construcção de rancho.
Construcção de casa para portador.
Construcção de casa para os guardas do
viaducto.
- Klm. 300: — Pintura do Posto.
- Botucatú: — Collocação de vidros na casa de empregados.
Construcção de casas para empregados.
Construcção de um barracão para guardar
material do Telegrapho.
Limpeza da estação.
Reparação de casas de empregados.
Reparação do Deposito de cal.

- Reparação e limpeza da estação.
Construcção de um quarto para assentamento de uma serra circular.
Pintura da estação.
Reparação da valla do Deposito de locomotivas.
- Paula Souza: — Limpeza de casa de empregados.
— Reparação do telhado da estação.
Reparação do armazem.
- Lobo: — Reparação do soalho do armazem.
Andrades: — Reparação da plataforma da estação.
Reparação e augmento da plataforma.
- Avaré — Reparação e limpeza da casa do agente.
Reparação e limpeza das casas do pessoal do Trafego.
Reparação do soalho da casa do agente.
Reparação do soalho da estação.
Reparação do soalho do escriptorio do novo armazem.
Reparação das privadas.
- S. Bartholomeu: — Limpeza e reparação da estação.
Mandury: — Limpeza e reparação da estação.
B. de Campos: — Construcção de casa para abrigo do pessoal da Turma 26.
- Ipaussú: — Reparação do armazem.
Chavantes: — Collocação de telhas e vidros na estação.
Reparação do armazem.
- Fortuna: — Assentamento de guichet na estação.
Pintura do oitão do armazem.
Collocação de vidros na estação.
- Klm. 510: — Construcção de rancho para o pessoal da Turma 7.
- Ourinhos: — Collocação de vidros na estação.
Salto Grande: — Reparação da cobertura da plataforma.
Construcção de uma escada de acesso á cidade.
- Pau d'Alho: — Reparação do telhado do armazem.
Palmital: — Mudança do botequim para a nova estação e pintura do mesmo.
- Klm. 614: — Construcção de casa de madeira para a Turma 25.

- Assis: — Construcção de guichet.
Demolição da casa do ferreiro e reconstrucção da mesma no klm. 614, para moradia do encarregado da Turma 25.
Collocação de vidros e soalho no porão da casa nova do Engenheiro Residente.
Collocação de vidros na estação velha.
Pintura e limpeza da estação velha.
Adaptação da antiga casa do Eng.º Residente, para residencia de 2 familias.
Limpeza e pintura da casa do conferente.
Limpeza e pintura interna da estação velha.
Reparação do armazem.
Adaptação do predio da estação velha em casa para 2 familias.
Reparação do telhado da casa da Turma 25.
- C. de Almeida: — Construcção de portas para a estação.
Reparação da casa do conferente.
Pintura e reparação das casas do agente e do portador.
Reparação do telhado do armazem.
- Klm. 647: — Construcção de rancho para o pessoal da Turma 30.
Reparação e limpeza da casa da Turma 30.
- Klm. 651: — Reparação da casa da Turma 31.
- Sapezal: — Reparação do telhado do armazem
- S. Lina: — Collocação de fechaduras na estação.
- Quatá: — Reparação do telhado da estação.
- J. Ramalho: — Concertos no telhado da estação.
- Rancharia: — Reparação do telhado da estação.
- Bartyra: — Reparação do telhado da estação.
- J. Theodoro: — Reparação do telhado da estação.
- Indiana: — Reparação da casa do Deposito de machinas.
Reparação da casa dos truckeiros.
Construcção de privada na estação.
Reforma da casa do agente.
Reparação da casa do chefe de Deposito.
- R. Feijó: — Reparação da cobertura da plataforma.
- P. Prudente: — Construcção de um grupo de casas de madeira para operarios.
Demolição dos ranchos dos trabalhadores da conserva.
Construcção de ranchos para o pessoal da conserva.

- Pintura da estação.
Construcção de casa para Deposito de carvão.
Construcção de abrigo para materiaes.
Reparação da casa do Mestre de Linha.
- M. Machado: — Collocação de vidros na estação, casa do agente, casa do portador e casa da Turma 22.
Reparação do telhado da estação.
- P. Bernardes: — Construcção de um rancho para trabalhadores.
Reparação da casa da Turma 24.
Reforma da estação.
Collocação de vidros na estação e casa do agente.
- S. Anastacio — Collocação de vidros nas casas do chefe de Deposito, Mestre de Linha, agente e portador.
Reforma da casa do Mestre de Linha.

Villa Mayrink

- Mayrink: — Pintura das casas ns. 16, 32 e 8.
Reparação da casa da Pharmacia.
Reparação e limpeza nas casas ns. 45, 56, 73, 74, 75 e 76.
Pintura das casas dos empregados.
Limpeza da casa n.º 35.
Concerto e limpeza do Posto policial.
Concertos no mictorio da estação.
Limpeza do predio da Pharmacia.
Limpeza da casa n.º 89.
Reparação do soalho e fogão da casa n.º 51.
Substituição do soalho da casa n.º 23.
Instalação de reservatorio de agua e banheiro na casa do encarregado de ajustadores.
Reparação da casa n.º 17.
Reparação do telhado da casa n.º 49.
Reparação da casa n.º 42.
Limpeza das casas ns. 14-56-37.

Ramal de Porto Feliz

- P. Feliz: — Reparação da cobertura da plataforma.
Concerto do telhado do armazem.

Ramal do Tieté

Tieté: — Reparação da estação.

Ramal de Porto Martins

P. Martins: — Reparação do telhado da estação.
13 de Maio: — Reparação do Deposito de Locomotivas.
Reparação de casa de empregados.
Reparação do armazem.

Ramal de Araquá

Araquá: — Reparação do telhado do armazem.
Reparação dos telhados da estação e casa do agente.

Fluvial

B. Bonita: — Pintura do armazem.
Fechamento do pateo da estação.

Ramal de Baurú

Toledo: — Reparação da plataforma.
São Manoel: — Augmento da plataforma e construcção de
columna para a mesma.
Reparação das casas de empregados.
Reparação e calçamento da frente da estação.
Pintura e reparação da estação.
Reparação da casa do agente.
Paranhos: — Reparação da casa de empregados da Turma 37.
A. Guedes: — Demolição e reconstrucção da casa da Tur-
ma 29.
Klm. 382: — Construcção de rancho para o guarda pas-
sagem.
Lençóes: — Reparação das casas de empregados.
Reparação e pintura da estação e casa do
agente.
V. Rocha: — Reparação da estação.

- Agudos: — Reparação da casa de portadores.
Conceição: — Cimentado do piso do armazem.
Reparação da casa dos empregados da Turma 34.
Baurú: . — Reparação do telhado do Deposito de locomotivas.
Reparação de casa de empregados.

Ramal de Boreby

- Boreby: — Pintura da estação.
Cel. Leite: — Pintura da estação.

Ramal de Pirajú

- Pirajú: — Limpeza e pintura da estação e casa do agente
Limpeza das casas do chefe de trem e machinista.
Limpeza e reparação da casa do pessoal do Trafego.

Ramal de Santa Cruz

- S. Cruz: — Confecção de uma porta para a estação.
Limpeza e reparação da casa do agente.

Ituana

- D. Catharina: — Reparação do telhado da estação.
Pirapitinguy: — Pintura da casa do portador.
Itú: — Concerto na porta do Deposito de materiaes.
Reparação da columna da plataforma da estação.
Reparação do armazem.
Collocação de vidros na estação.
Pintura do escriptorio da Residencia.
Reparação e pintura da estação.
Salto: — Collocação de vidros na estação.
Itaicy: — Reparação da plataforma da estação.
Indaiatuba: — Modificações na estação para venda de ingressos.
Reparação do soalho e portas do armazem.

- Cardeal: — Reparação do telhado da estação.
Elias Fausto: — Modificação na plataforma.
Reparação do telhado da casa do agente.
Tiburcio: — Modificação da plataforma.
Klm. 185: — Construcção de abrigo para o burrinho.
Capivary: — Reparação do telhado da estação.
Mumbuca: — Reparação do telhado da estação.
Piracicaba: — Concertos no soalho da estação.
Pintura da estação.
Limpeza do Deposito.
Reparação da plataforma.
Reparação das portas e janellas da estação.
Reparação do soalho do escriptorio.
Pintura do forro da estação.
Demolição do soalho do saguão da estação.
Reparação do soalho da bagagem.
Substituição de vidros na estação.
Concertos na valla falsa do Deposito.
Reparação da cobertura da plataforma.
B. de Rezende: — Reparação do telhado da estação.
Costa Pinto: — Reparação da casa do agente.
Reparação do telhado da casa do portador.
Recreio: — Reparação do telhado da estação.
Reparação do piso da plataforma da estação
e pintura.
Paraizo: — Reparação do telhado da estação.
Xarqueada: — Limpeza da estação.
S. Pedro: — Concertos no embarcadouro de gado.
Reparação dos telhados do armazem e da
estação.
Reparação do soalho do armazem da estação.
Pintura da estação.

Ramal de Jundiahy

- Quilombo — Modificações na plataforma.
Reparação da estação.
Itupeva — Modificações na plataforma.
Reparação do telhado da estação.
C. Motta — Reparação do telhado da estação.
Jundiahy — Demolição do soalho do quarto da bagagem
e ladrilhamento de cimento no mesmo.

Ramal de Campinas

- 7 Quedas: — Limpêza da estação.
Campinas: — Confecção de um guichet para a estação.
Concertos nas privadas da estação.

Ramal de João Alfredo

- J. Alfredo: — Reparação do telhado da estação.
Limpeza da estação.
Pintura das portas e janellas da estação.
Reparação da columna da plataforma da estação.

Funilense

- J. Paulino: — Construcção de 2 quartos na estação.
Reparação do telhado da estação.
Cosmopolis: — Collocação de vidros na estação.
Construcção de uma valla no Deposito de machinas.
Emboço do telhado das officinas.
Tujuguaba: — Augmento na estação.
Reparação do telhado da estação.
Reforma e pintura da estação.
Conchal: — Reparação do telhado da estação.
P. Salles: — Reparação da casa do portador.
Pintura da estação.

Ramal de Itararé

- P. Gomide: — Augmento de um commodo na estação.
Itapetininga: — Demolição do velho Deposito de locomotivas.
Reparação das casas do Mestre de Linha e do feitor.
Construcção de um commodo de madeira na estação.
Cesario: — Reparação do telhado da estação.
Rechan: — Reparação da plataforma da estação.
Angatuba: — Reparação dos telhados do armazem e da estação.

- Aracassú: — Reparação do telhado da estação.
Bury: — Reparação do telhado do armazem.
Guahyra: — Construcção de uma grade para a estação.
— Reparação do telhado da estação.
Faxina: — Construcção de casa para abrigo da bomba.
Itanguá: — Augmento de um commôdo na estação.
E. Maia: — Reparação da grade da estação.
Ibity: — Construcção de uma guarita.
— Substituição de vidros na estação.
Itararé: — Reparação da casa do Mestre de Linha.
— Reparação nas calhas da estação.

Abastecimento de agua

Durante o anno foi mantido em estado de funcionamento todo o abastecimento d'agua, tendo sido substituidas as mangueiras estragadas das caixas d'agua, feita a limpeza dos encanamentos e mais serviços adeante especificados.

Tronco

- Klm. 40: — Reparação no encanamento.
S. João: — Reparação no encanamento.
Maylasky: — Reparação na caixa d'agua da estação.
Mayrink: — Concerto no hydrante.
B. Tobias: — Reparação e modificação no encanamento.
Sorocaba: — Construcção de uma caixa para a agua destinada ás officinas.
S. Antonio: — Reparação no encanamento da caixa.
Boituva: — Reparação no encanamento.
Cerquilho: — Reparação na valvula da caixa d'agua.
Laranjal: — Reparação no reservatorio d'agua da estação.
Conchas: — Reparação no reservatorio d'agua da casa do agente.
— Installação de agua no botequim.
L. Gama: — Construcção de um poço.
Salgado: — Reparação e limpeza no encanamento.
Pyramboia: — Reparação no encanamento.
Klm. 265: — Reparação no encanamento.
Alambary: — Reparação na bomba.
Oity: — Reparação na bomba e no encanamento.
Klm. 285: — Reparação no encanamento.

- Klm. 297: — Reparação no encanamento.
R. Junior: — Reparação na bomba.
Klm. 328: — Reparação no encanamento.
Reparação na caixa d'agua.
Andrades: — Reparação no encanamento.
E. Ramos: — Reparação na caixa d'agua.
Reparação no encanamento e na bomba.
Avaré: — Abastecimento de agua nas casas dos empregados da Linha.
Reparação e modificação no encanamento.
Construcção de poços.
O. Coutinho: — Construcção de poço.
Reparação no encanamento.
C. Cesar: — Reparação no encanamento.
Reparação na caixa d'agua.
Construcção de 2 poços.
Demolição da caixa d'agua.
Km. 429: — Reparação na bomba e no encanamento.
Mandury: — Reparações no encanamento e na bomba.
Desmontagem da caixa d'agua.
B. Botelho: — Reparação nas bombas.
B. de Campos: — Reparação no encanamento e na bomba.
L. Pinto: — Reparação no encanamento e na bomba.
Chavantes: — Reparação na bomba.
Ourinhos: — Limpeza nas valletas da bomba.
Reparação no encanamento.
Construcção de um poço.
S. Grande: — Desmontagem e reparação no hydrante.
Reparação no encanamento e na caixa d'agua.
Palmital: — Reparação na bomba.
Sussuhy: — Reparação na caixa d'agua.
C. Motta: — Ligação do encanamento da caixa d'agua.
Reparação na bomba.
Klm. 613: — Construcção de um poço.
Assis: — Construcção de poço na casa do Eng. Residente.
Reparação no encanamento da estação.
Installação de encanamento na casa do Eng. Residente.
Klm. 623: — Reparação no encanamento da caixa.
Cervinho: — Construcção de um poço.
C. de Almeida: — Reparação no encanamento.

- Paraguassú: — Reparação no encanamento da bomba.
Instalação de agua na casa do feitor da
Turma 32.
- Klm. 663: — Construcção de um poço para a Turma 33.
- Sapezal: — Concertos na bomba e no encanamento.
- Klm. 693: — Construcção de poço para a Turma 2.
- Quatá: — Reparação na bomba.
- J. Ramalho: — Concerto na bomba e no encanamento.
Reparação no burrinho.
Desmontagem da caldeira.
- Rancharia: — Reparação na bomba.
- Bartyra: — Reparação na bomba.
- L. Doce: — Reparação na bomba.
- Indiana: — Reparação na bomba.
- R. Feijó: — Reparação na bomba.
Reparação no encanamento.
- P. Prudente: — Reparação no encanamento e no burrinho.
Instalação do novo burrinho.
Construcção de um poço na casa do Mestre
de Linha.
Construcção de um poço na casa dos operarios.
- S. Anastacio: — Reparação no burrinho e no encanamento
- Km. 845: — Construcção de poço para a Turma 27.
- Piquerooby: — Concertos na bomba e no encanamento.
Assentamento da bomba.
Limpeza na represa.
- P. Epitacio: — Reparação no burrinho.
Assentamento do injector.

Ramal de Tieté

- Tieté: — Reparação da valvula da caixa d'agua.

Ramal de Porto Martins

- P. Martins: — Reparação no encanamento.

Ramal de Baurú

- Egualdade: — Reparação na bomba.
- S. Manoel: — Reparação no encanamento.
- R. Alves: — Reparação na bomba e no encanamento.

- I. Pupo: — Limpeza no poço na Turma 26.
Paranhos: — Limpeza no poço da Turma 27.
A. Guedes: — Reparação e limpeza no encanamento.
Lenções: — Reparação na bomba.
V. Rocha: — Construção de um poço.
Agudos: — Limpeza no encanamento e poço da Turma 38.
Reparação no encanamento.
Mudança do encanamento da casa do Mestre
de Linha.
Mudança da caixa d'água.
Baurú: — Reparação no encanamento.

Ramal de Boreby

- Boreby: — Limpeza no poço.
Cel. Leite: — Reparação na bomba.

Ramal de S. Cruz

- S. Cruz: — Reparação no hydrante.
Reparação nas bombas.

Ituana

- D. Catharina: — Concertos na bomba e no carneiro.
Pirapitinguy: — Concerto no carneiro.
Itú: — Concerto no encanamento.
Modificação no encanamento da estação.
Salto: — Concertos no encanamento e carneiro.
Itaicy: — Ligação da caixa d'água.
Klm. 173: — Concertos no carneiro, na bomba e encana-
mento.
Elias Fausto: — Concertos no carneiro e encanamento.
Instalação de encanamento e valvula na caixa
d'água de cimento armado.
Tiburcio: — Modificação no encanamento da caixa d'água.
Klm. 185: — Reparação na caixa d'água.
Remoção da caixa d'água.
Concerto no encanamento.
Klm. 198: — Concerto no encanamento.
Mumbuca: — Concerto na bomba.
Piracicaba: — Ligação do encanamento.

- Paraizo: — Limpeza no encanamento da caixa d'agua.
Assentamento de indicadores na caixa.
Klm. 288: — Confecção de pilares para a caixa d'agua.
Klm. 295: — Concerto e limpeza no encanamento.

Ramal de Jundiahy

- Quilombo: — Assentamento de indicadores na caixa.
Concerto no encanamento.
Itupeva: — Assentamento de indicadores na caixa.
Limpeza no encanamento.
Reparação na valvula da caixa d'agua.

Ramal de Campinas

- Descampado: — Concertos na bomba e encanamento.
Campinas: — Concerto na bomba.

Ramal de J. Alfredo

- J. Alfredo: — Concerto na bomba.

Funilense

- B. Geraldo: — Concerto na bomba.
J. Paulino: — Concerto no encanamento.
Conchal: — Concerto no carneiro.
P. Salles: — Concerto no encanamento da estação.

Ramal de Itararé

- Tatuhy: — Ligação de encanamento na casa do agente.
S. Adelaide: — Limpeza no encanamento.
M. Alto: — Limpeza no encanamento.
Klm. 223: — Reparação e limpeza no encanamento.
Itapetininga: — Reparação no encanamento.
Klm. 233: — Construcção de um poço no Posto.
Cesario: — Reparação na valvula da caixa.
Klm. 248: — Construcção de um poço no Posto.
Rechan: — Installação da caixa d'agua.

- Hermillo: — Reparação no encanamento.
Km. 292: — Reparação no encanamento.
Bury: — Limpeza no encanamento.
Faxina: — Reparação no encanamento.
Instalação da bomba e construção de casa
para a mesma.
Itanguá: ^b — Reparação no encanamento e carneiro.
E. Maia: — Reparação no encanamento.
Itararé: — Reparação no encanamento.
Limpeza no encanamento.
Substituição de um burrinho na bomba.

Pontes e boeiros

Durante o anno foram reparados boeiros, pontes e pontilhões, pintadas algumas pontes, substituidos dormentes e vigas estragadas, conforme a discriminação a seguir:-

Tronco

- S. Paulo: — Reparação no boeiro do pateo.
Klm. 25: — Reforço da ponte sobre o rio Cotia.
Klm. 47: — Reforço da ponte.
Sorocaba: — Concerto no pontilhão do pateo.
Klm. 201: — Reparação na ponte.
Klm. 242: — Reparação do boeiro.
Klm. 261: — Reconstrucção de um boeiro.
Oity: — Reparação no boeiro.
Klm. 445: — Substituição de vigas no pontilhão.
S. Grande: — Augmento de um boeiro.
Klm. 647: — Pintura da ponte do rio Capivara.
Levantamento e calçamento da ponte.
Reparação dos encontros da ponte.

Ramal de Baurú

- Klm. 342: — Reparação no boeiro..
Klm. 352: — Limpeza no boeiro.
Construcção de um boeiro.
Klm. 372: — Reparação na ponte.
Klm. 436: — Reparação no boeiro.

Ituana

- Pirapitinguy : — Reparação na ponte.
Itú : — Reparação no boeiro do pateo.
Salto : — Reparação na ponte.
Klm. 139 : — Reparação na ponte.
Klm. 193 : — Reparação na ponte.
Klm. 196 : — Construcção de um boeiro.
Klm. 200 : — Reparação na ponte.
Klm. 225 : — Construcção de um boeiro.
Klm. 227 : — Construcção de um boeiro.
Klm. 231 : — Pintura da ponte.
Klm. 241 : — Substituição de dormentes no pontilhão.
Klm. 243 : — Substituição de dormentes no pontilhão.
Assentamento de guias na ponte.
Substituição de dormentes e parafusos na ponte.
Klm. 255 : — Reparação na ponte.

Ramal de Campinas

- Klm. 184 : — Reparação no boeiro.

Funilense

- Klm. 41 : — Reparação da ponte sobre o rio Pirapitinguy.

Ramal de Itararé

- Klm. 178 : — Reparação na ponte.
Klm. 219 : — Reparação no pontilhão.
Klm. 220 : — Reparação nos boeiros.
Klm. 221 : — Reparação nos boeiros.
Collocação de vigas no pontilhão.
Klm. 222 : — Reparação nos boeiros.
Itapetininga : — Reparação nos boeiros do pateo.
Calçamento do boeiro do pateo.
Klm. 235 : — Reparação na ponte.
Klm. 238 : — Reparação no boeiro.

- Klm. 245: — Reparação na ponte.
 Klm. 276: — Substituição de vigas no pontilhão.
 Klm. 291: — Calçamento do boeiro.
 Klm. 314: — Substituição de dormentes na ponte.
 Klm. 361: — Substituição de dormentes na ponte.

Cercas e porteiras

MEZES	CERCAS		PORTEIRAS	
	Construidas mts.	Concertadas mts.	Substituidas n.º	Collocadas n.º
Janeiro	14.050,00	29.190,00	3	3
Fevereiro	9.660,00	31.755,00	8	1
Março	7.380,00	25.675,00	1	4
Abril	1.520,00	30.106,00	6	8
Maio	6.015,00	42.336,00	1	11
Junho	2.374,00	36.570,00	1	1
Julho	4.640,00	48.285,00	—	2
Agosto	5.195,00	61.554,00	6	5
Setembro	3.900,00	129.470,00	5	—
Outubro	4.330,00	168.057,00	—	5
Novembro	1.987,00	138.890,00	5	2
Dezembro	3.311,00	94.531,00	1	5
Total	64.362,00	836.419,00	37	47

Pessoal existente

A N N O S	Pessoal tecnico e administrativo	Pessoal operario	Total
Em dezembro de 1925	95	2.113	2.213
Em dezembro de 1926	103	1.957	2.060

NOTA. — No quadro acima está incluído o pessoal da Linha Telegraphica.

Altitude e posição kilometrica das estações:

Estações	Altitude metros	Posição kilometrica
TRONCO :		
São Paulo	736	0,000
Barra Funda	719	2,760
Domingos de Moraes	724	9,221
Presidente Altino	728	14,049
Osasco	720	15,920
Carapicuhya	718	22,446
Baruery	718	27,260
Posto klm. 32	740	32,340
Cotia	735	36,546
Posto klm. 43	768	43,260
São João	780	47,893
Maylasky	898	55,264
Gabriel Pisa	814	61,862
São Roque	796	64,998
Rangel Pestana (fechada)	839	70,282
Mayrink	832	71,906
Pantojo	791	76,640
Rodovalho	779	81,957
Piragibú	772	86,870
Inhayba	700	91,078
Brigadeiro Tobias	602	96,995
Posto klm. 101	632	101,114
Sorocaba	549	108,635
Lopes de Oliveira	563	117,195
George Oetterer	598	125,514
Ipanema	563	129,460
Cel. Murça	564	137,062
Bacaetava	532	142,535
Santo Antonio	525	152,500
Posto klm. 158	625	158,849
Boituva	638	159,760
Anísio 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
Posto klm. 242	460	241,700
Pyramboia	472	246,348
Remedios	592	256,779
Alambary	664	269,036
Oity	571	278,550
Posto klm. 285	471	285,029

Estações	Altitude metros	Posição kilométrica
Victoria	526	290,820
Posto klm. 297	653	296,168
Posto klm. 300	720	299,462
Botucatu	777	307,273
Rubião Junior	876	314,765
Americo de Campos	800	323,535
Paula Souza	766	332,520
Miranda Azevedo	752	343,788
Lobo	761	345,788
Macedonia	766	355,575
Andrades	709	363,318
Ezequiel Ramos	718	373,178
Avaré	752	384,699
Ouro Branco	760	395,028
Barra Grande	762	402,490
Oliveira Coutinho	730	412,363
Cerqueira Cesar	723	418,824
São Bartholomeu	707	431,062
Mandury	701	439,748
Baptista Botelho	670	451,483
Bernardino de Campos	674	463,080
Luiz Pinto	612	475,415
Ipaussú	565	483,555
Chavantes	544	492,459
Fortuna	500	501,660
Ourinhos	478	513,218
Guarahyva	440	523,340
Salto Grande	368	532,365
Saraguay	445	542,678
Pau d'Alho	464	549,494
Céres	410	562,262
Palmital	494	572,279
Sussuhy	370	586,183
Candido Motta	464	598,826
Assis	555	614,317
Cervinho	518	626,315
Cardoso de Almeida	443	641,473
Paraguassú	481	656,882
Sapezal	528	668,563
Santa Lina	525	679,495
Quatá	519	687,163
João Ramalho	529	698,018
Rancharia	503	713,851
Bartyra	516	730,976
Laranja Doce	475	744,016
José Theodoro	475	757,040
Indiana	461	771,239
Regente Feijó	479	782,134
Presidente Prudente	461	799,110

Estações	Altitude metros	Posição kilométrica
Alvares Machado	451	812,710
Posto klm. 789, 360	443	789,360
Presidente Bernardes	422	826,063
Santo Anastacio	430	840,375
Piqueroby	421	854,527
Presidente Wenceslau	405	870,242
Caiuá	296	888,310
Presidente Epitacio	261	903,749
RAMAL PORTO FELIZ		
Boituva	638	159,760
Jupyra	528	174,616
Porto Feliz	532	183,633
RAMAL DE TIETÉ		
Cerquillo	571	176,179
Tieté	492	184,248
RAMAL P. 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
Cel. Leite	604	411,583
RAMAL DE BAURÚ		
Rubião Junior	876	314,765
Toledo	822	328,513
Egualdade	790	335,399
São Manoel	675	342,309
Rodrigues Alves	598	353,744
Ignacio Pupo	554	357,925
Paranhos	565	366,506
Alfredo Guedes	511	372,796
Lenções	535	383,624
Virgilio Rocha	597	392,339
Bom Jardim	595	396,108
Agudos	594	410,013
Conceição	606	425,715
Baurú	499	436,802

Estações	Altitude metros	Posição kilométrica
RAMAL DE ITATINGA		
Miranda Azevedo	752	343,788
Itatinga	761	357,041
RAMAL DE SANTA CRUZ		
Bernardino de Campos	674	463,080
Francisco Sodré	614	473,623
Santa Cruz	469	486,970
RAMAL DE PIRAJÚ		
Mandury	701	439,748
Ataliba Leonel	567	449,946
Pirajú	591	465,128
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
Itaicý	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
Mumbuca	531	208,965
Rio das Pedras	613	224,202
Piracicaba	527	240,438
Barão de Rezende	521	243,848
Chave	486	247,672
Costa Pinto	492	253,923
Recreio	509	263,193
Paraizo	519	269,757
Xarqueada	603	277,989
São Pedro	580	298,912
RAMAL DE JUNDIAHY		
Itaicý	556	149,486
Quilombo	598	158,673
Monte Serrat	642	164,739

Estações	Altitude metros	Posição kilométrica
Itupeva	663	168,582
Cesario Motta	678	178,653
Totó Fonseca	685	180,752
Jundiahy	705	192,586
RAMAL DE CAMPINAS		
Itaicy	556	149,486
Francisco Quirino	567	151,265
Helvetia	623	157,287
Descampado	670	164,491
Sete Quedas	590	172,375
Campinas	689	185,255
RAMAL DE JOÃO ALFREDO		
Chave	486	247,672
João Alfredo	469	265,100
RAMAL DE ITARARÉ		
Boitua	638	159,760
Posto Klm. 160	635	160,653
Americana	500	172,263
Tatuhy	590	181,556
Posto Klm. 190 (fechado)	560	190,185
Santa Adelaide	550	194,823
Morro Alto	667	206,205
Peixoto Gomide	741	215,252
Itapetininga	664	224,419
Posto klm. 232	620	232,853
Cesario	606	241,463
Jurity	613	247,913
Rechan	590	259,363
Angatuba	598	267,643
Engenheiro Hermillo	579	277,963
Lygiana	575	287,280
Aracassú	603	296,033
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 Souza	675	386,631
Engenheiro Maia	660	396,763
Gorita	690	411,363
Rio Verde	673	416,363
Ibity	782	425,363
Itararé	715	431,603

Estações	Altitude metros	Posição kilométrica
FUNILENSE		
Campinas	—	185,256
Guanabara	—	186,415
(*) Posto Instituto (fechado)	—	190,346 (1)
Barão Geraldo	—	195,536
* Capão Fresco	—	200,991
(*) Posto Deserto (fechado)	—	204,462 (2)
José Paulino	—	208,401
(*) Chave Funchal	—	211,070
(*) Posto João Aranha	—	213,414
(*) Posto Guathemozim	—	220,138
(*) Chave Usina Esther	—	225,547
Cosmopolis	—	228,564
Arthur Nogueira	—	237,854
Engenheiro Coelho	—	251,266
Tujuguaba	—	266,271
Conchal	—	272,843
Padua Salles	—	279,087

(*) Chave.

NOTA: (1) Com a variante em construção na saída de Campinas, a linha Funilense não passará mais na estação de Guanabara, da Cia. Mogyana.

(2) Até a estação João Aranha está feita a revisão na kilometragem, com a mudança dos postes kilometricos. De João Aranha em diante ainda estão os postes com a kilometragem antiga.

Postos inaugurados e entregues ao Trafego

- Posto km. 242 — Tronco — (Entre Salgado e Pyramboia) — Altitude 460 mts.
 » » 232 — R. Itararé — (Entre Itapetininga e Cesario) — Altitude 620 mts.
 » » 243 — R. Itararé (Entre Cesario e Rechan) — Altitude 613 mts.
 » » 562 — Tronco — (Entre P. d'Alho e Palmital) — Altitude 410 mts.

Denominação de Postos Telegraphicos

Os Postos telegraphicos abaixo mencionados, passarão a denominar-se:

- Posto km. 355 — Tronco Macedonia
 » » 395 — » Ouro Branco
 » » 523 — » Guarhyuva
 » » 542 — » Saraguagy
 » » 562 — » Céres
 » » 248 — R. Itararé Jurity
 » » 287 — » Lygiana

Linhas telegraphicas

O serviço de conservação das linhas telegraphicas correu regularmente, durante o anno de 1926.

Tivemos pequenas interrupções, que foram immediatamente reparadas.

Damos abaixo, as principaes:

5.^a RESIDENCIA :

- Janeiro: Dia 12 — Linhas 1, 2 e 3 e licença, interrompidas, devido a uma pequena barreira, no klm. 295.
» 19 — Linhas 1 e 3 interrompidas, devido a uma pequena barreira, no klm. 295.
» 26 — Linha 1 ligada com linha licença, devido cahir uma escora no klm. 298.
- Fevereiro: » 1 — Linhas 1 e 2 ligadas, devido a 1 isolador quebrado, no klm. 247.
- Março: » 4 — Linhas 1 e 2 ligadas, devido ás chuvas.
- Abril: » 4 — Linhas 1 e 2 e licença, arrebentadas, proximo a Alambary, devido á passagem de guindaste.
» 24 — Linhas 1, 2 e 3 interrompidas.
- Junho: » 2 — Linha licença interrompida no klm. 238, devido a um isolador quebrado.
» 4 — Linha selectiva arrebentada, no klm. 234, devido ao tempo frio.
- Julho: » 3 — Linhas 2 e 3 ligadas, devido ao forte temporal.
» 14 — Linha 3, S. Paulo, interrompida, devido a uma arvore cahida sobre a mesma, no klm. 297.
» 22 — Linhas 2 e 3 ligadas, devido a um fio de arame sobre as mesmas, no lenheiro de Botucatú.
- Novembro: » 15 — Linha 3 interrompida, no klm. 298, devido a um pau sobre a mesma.

Horto Florestal de Mayrink

Serviços feitos, durante o anno de 1926 :

- 156.500 m² de roçada.
- 165.476 pés de eucalyptus limpos.
- 76.169 pés de eucalyptus coroados.
- 11.485 pés de eucalyptus replantados.
- 43.187 pés de eucalyptus plantados.
- Tratamento de sementeiras.
- Extincção de formigueiros.
- Limpeza da Villa e dos filtros do exgotto.
- Remoção do lixo da Villa.
- Aceiros marginaes á Linha.
- Rondas nas mattas e divisas.
- Conducção de 560 caixas de mudas.

Plantas existentes em 31 de dezembro de 1926:

Eucalyptus	247.485	pés
Pinheiros	455	>
Cabreúvas	750	>
Jatobás	50	>
Perobinhas	50	>
Guarantans	68	>
Guarahyúvas	47	>
Tamburys	29	>
Cédros vermelhos	38	>
Cambarás	1.056	>
Cinamomos	113	>
Cupressos	560	>
Pitosporus	25	>
Cajaranas	135	>

Nota. — Nos relatorios anteriores tem sempre constado o numero de pés de eucalyptus como sendo 182.542. De accôrdo, porém, com a nova verificação feita pelo Encarregado do Horto, o numero de pés de eucalyptus era de 204.298, que sommados aos 43.187 plantados em 1926, perfazem o total de 247.485.

Serviços executados pela secção technica, durante o anno 1926

Designação	Quantidade	Importancia
Especificações	3	
Estudos diversos	7	
Memoriaes de calculos justificativos	19	
Orçamentos		
Edifícios	95	10.669:287\$997
Desvios	31	1.346:879\$081
Desvios particulares	15	153:497\$138
Obras d'arte	29	1.873:382\$688
Abastecimento de agua	18	420:995\$574
Postos telegraphicos	4	230:620\$150
Diversos	39	2.191:388\$320
	231	16.886:050\$948
Desenhos		
Edifícios	87	
Pateos, desvios, postos, etc.	39	
Obras d'arte	79	
Abastecimento de agua	9	
Diversos	107	
	321	

4.^a DIVISÃO — LÓCOMOÇÃO E TRACÇÃO

LOCOMOÇÃO

Officinas. — Apezar do augmento consideravel do material rodante e de tracção verificado nos annos de 1925 e 1926, puderam as officinas de Mayrink e Sorocaba manter em dia a conservação desse material, graças não só aos reforços de machanismos adquiridos e installação de novos depositos, como tambem ao auxilio de officinas extranhas, auxilio esse que se tornará dispensavel logo que estejam terminadas as novas officinas para a reparação de locomotivas, óra em construcção em Sorocaba, bem como a ampliação das officinas de reparação de vagões em Sorocaba, ampliação que se destinará especialmente á reparação de vehiculos com estrado e estructura metalica.

A 15 de março ficava prompto para funcionar 1 torno de rodas nas officinas de Sorocaba, encommendado á firma Niles Bement Pond, em 1925.

Depositos. — Em 2 de outubro foram officialmente inaugurados os Depositos de Itapetininga e Assis, para os quaes foram adquiridos e devidamente assentados os machanismos que se seguem:

NO DEPOSITO DE ASSIS

Serra de arco,
Machina de furar de columnas,
Tornos mecanicos 18" e 24",
Plaina limadora,
Machina de furar, radial,
Esmeril,

Torno vertical,
Plaina de mesa,
Tarracha,
Torno para rodeiros,
Prensa,
Punção-tezoura,
Martinete,
Tornos de bronze,
Carpinteiro universal,
Compressor de ar,
Reservatorio para oleo-combustivel.

NO DEPOSITO DE ITAPETININGA

Machina de furar, radial,
» » » de columna,
Torno mecanico de 24",
Serra de arco,
Torno mecanico de 18",
Plaina limadora,
Torno mecanico,
Torno vertical,
Esmeril,
Plaina de mesa,
Tarracha,
Torno para rodas,
Prensa,
Punção-tezoura,
Martinete,
Carpinteiro universal,
Fornos para bronze,
Compressor de ar,
Reservatorio para oleo-combustivel.

Na mesma data, foram tambem inaugurados os sub-depositos de Bernardino de Campos e Indiana, com capacidade para 11 locomotivas.

Carros. — Em principios do anno de 1926, recebiam-se as ultimas unidades da encommenda de 35 carros feita em 1925, a Bromberg & Cia., cuja montagem ficou completamente concluida em 8 de setembro.

Os 17 estrados de aço, que faziam parte da mesma encomenda, foram de conformidade com as exigencias do trafego, aproveitados na construcção dos seguintes carros, nas Officinas de Sorocaba:

5 Carros restaurantes (R-8, 10, 11, 12 e 13), cuja construcção, iniciada em 28 de outubro de 1925, foi concluida, com a entrega do R-13, em 15 de outubro de 1926;

3 Bagagem-correio (EF-11, 12 e 14) que tambem tiveram a sua construcção começada em 28 de outubro de 1925, sendo entregues ao trafego em 4 de fevereiro, 30 de abril e 2 de julho, respectivamente; 6 carros dormitorios (DL-3, 4, 5, 6, 7 e 8), dos quaes entraram em trafego até o dia 31 de dezembro de 1926, os de ns. DL-3 e 4.

Com os tres estrados restantes, como medida de auxilio á Estrada, foram contractadas as seguintes construcções em Officinas extranhas: nas Officinas de Fox Drummond, 2 carros bagagem-correio (EF-16 e 17), cuja construcção iniciada em 20 de maio, tendo sido entregue em 31 de outubro corrente o EF-16; e, finalmente, ficaram devidamente empregados os 17 estrados recebidos, com a construcção do carro Pulman BDL-1 nas Officinas do Lyceu de Artes e Officios, no periodo de Outubro de 1925 a Setembro de 1926.

Ao findar o anno, principiavam a chegar os 35 carros da 2.^a encommenda, em meados do anno.

As officinas de Sorocaba entregaram ainda ao trafego os seguintes carros, alli construidos:

O carro A-12 (Inspeção), entregue em 30 de novembro, os carros (A-8 e A-9 de Inspectores) que, iniciados em 26 de Agosto de 1925, foram entregues em 26 de maio e 8 de julho, respectivamente; em maio, aproveitando-se o estrado de aço adquirido das S. R. F. Matarazzo, foi iniciada a construcção do carro A. R. 1 (Restaurante para a Administração), que foi concluida em 31 de agosto.

Nas mesmas officinas de Sorocaba foram feitas diversas transformações de carros de 1.^a e 2.^a classe, das quaes resultou a entrega, durante o anno de 1926, dos seguintes carros ao trafego: 4 carros restaurantes (R-2, 3, 4 e 5), 4 dormitorios (D-2, 6, 10 e 16) e 2 dormitorios de luxo (DL-1 e DL-2).

Vagões. — Em principios do anno, acabavam-se de receber os ultimos vagões cobertos, relativos á encommenda de 650, feita a L. Serva & Cia. em 1924 e 1925. — A montagem dos mesmos, que nessa occasião já tomava grande impulso, com auxilio das

officinas das fismas Fox Drummond e Soares Sampaio & Cia., ficou completamente concluída em 19 de abril.

Assim, no anno de 1926, as officinas da Estrada montaram 21 vagões, Fox Drummond 85 e Soares Sampaio & Cia. 77, attingindo ao total de 183 vagões.

Nessa mesma época estavam sendo recebidas pelo Porto de São Francisco, 600 gondolas também adquiridas de L. Serva & C., tendo a respectiva montagem sido iniciada em dezembro de 1925 e concluída completamente em 22 de novembro de 1926.

Nessa montagem auxiliaram a Estrada as officinas de Soares Sampaio & Cia. montando 205 gondolas, Fox Drummond, montando 75 gondolas e J. Monteiro & Cia., montando 145 gondolas, tendo as officinas de Sorocaba montado as 175 restantes.

Attendendo ao constante crescimento da produção de fructas na zona servida pela Estrada, principalmente no trecho de Boituva para São Paulo, foi estudado um typo simples de gaiolas que permitisse o hygienico e economico transporte dessa mercadoria, e a 22 de dezembro entregou-se ao trafego a ultima das 18 gaiolas espeziaes transformadas para os transportes dessa natureza.

Attendendo também ás necessidades de trafego, nas officinas de Sorocaba foram transformados dois breack-bagagem em frigorificos para transporte de leite, (E I - 1 e 2).

Iniciadas essas transformações no primeiro semestre de 1926, ficaram concluídas com a entrega do EI-2, em 20 de dezembro.

Em 30 de abril, foi confiada a H. Fox Drummond, a reconstrução de 34 gondolas espeziaes para transporte de pedra britada, para cujo serviço aproveitou-se o material de socata existente em Sorocaba e Mayrink, inclusive trucks e estrados restantes das demolições effectuadas em 1925 naquellas officinas, em virtude do mau estado desse material.

D'essa reconstrução que não ficou completamente ultimada em 1926 até 29 de dezembro, Fox Drummond entregou 30 gondolas, que já se acham em trafego.

Foram ainda firmados em 1926 quatro contractos com H. Fox Drummond para a reparação geral de 141 dos nossos vagões, a qual, iniciada a principios do anno, ficou completamente terminada, com a entrega do ultimo vagão, em 3 de novembro.

Identico contracto também foi firmado com Soares Sampaio & Cia., para a reparação de 39 vagões.

Essa reparação, que começou em principios de Outubro não ficou ultimada em 1926, porém, foram entregues ao trafego até 31 de dezembro, 17 unidades.

Em fevereiro, attendendo ás necessidades do trafego de passageiros, em consequencia do crescimento que reflectiu nos serviços da Tracção pelo augmento de numero de vehiculos necessario á formação dos nossos trens, tornou-se indispensavel a acquisição de novas unidades de tracção, que permittissem rebocar os trens compostos com maior numero de carros e portanto de maior peso.

Assim, foram encomendadas 10 locomotivas typo "Mountain", sendo 5 da Baldwin e 5 da American, cuja montagem iniciada em 29 de setembro ficou completamente concluida em 11 de outubro.

PESSOAL EXISTENTE

Escriptorio Central:

Existencia em	31/12/1925	17
"	" 31/12/1926	17

Chefia de Officinas:

Existencia em	31/12/1925	11
"	" 31/12/1926	11

Officinas de Mayrink:

Existencia em	31/12/1925	563
"	" 31/12/1926	568

MELHORAMENTOS REALISADOS

Durante o anno, fizeram-se as seguintes installações:
1 serra de cortar aço n. 43.925 de "fabricação Alfredo Herlen";
1 freza de cabeçote n. 1.517 de fabricação "Niles Benente Pond".

Construiram-se durante o anno os seguintes galpões:
1 de 6,00 x 4,90, para a Secção de reparação de velocimetros;
1 " 13,90 x 0,90, para a Secção de reparação de balanças;
1 " 4,20 x 4,20, para abrigar a serra de cortar ferro;
1 " 9,00 x 4,50, para o serviço de preparo de enchimentos.

SECÇÃO MECANICA

Encerrou-se o anno de 1926, com o total de 262 locomotivas reparadas e 10 montadas nas officinas de Mayrink e 14 locomotivas reparadas nas officinas extranhas, a saber:

Nas oficinas de Mayrink:

Reparações grandes	62
Reparações médias	52
Reparações pequenas	76
Reparações correntes	72
Montadas	10

Total 472

Nas oficinas extranhas:-

De Teixeira Mendes — Piracicaba

Reparação grande-locomotiva n.º 119	1
Total	1

De João Bottene — Piracicaba

Reparações grandes:

Ten-wheel n.º 401	1
Kerr-Stuart ns. 41 e 42	2
Consolidation ns. 116, 117, 123, 124 e 128	5
Mikado n.º 218	1
Americana n.º 51	1

Total 10

Da Companhia Brasileira de Material Rodante-Rio de Janeiro

Reparações grandes:

Consolidation n.º 126	1
Mallets ns. 606 e 609	2

Total 3

Total geral 14

Além das 262 locomotivas reparadas nas oficinas de Mayrink, prepararam-se peças para as reparações de diversas locomotivas nos depositos, equivalente ao numero aproximado de 8 a 10.

Locomotivas que ficaram em reparações no dia 31 de dezembro de 1926

Nas oficinas de Mayrink:

Kerr Stuart n.º 41	1
Americana n.º 54	1
Mikado ns. 205, 215, 245, 261, 282 e 274	6
Pacific n.º 319	1
Ten-wheel n.º 504	1
Mallet ns. 605, 701, 703 e 706.	4

Total 14

Nas oficinas extranhas:
De João Bottene — Piracicaba:

Fairlie n.º 1	1
Diversos ns. 32 e 43	2
Consolidation ns. 107 e 122	2
Total	5
Total geral	19

Foi entregue á Tracção, depois de experiencia feita, a locomotiva n.º 283 "Mikado"

Locomotivas esperando reparação nas oficinas de Mayrink no dia 31 de dezembro de 1926:

Mikado, 244	1
Mallet, 615	1
Total	2

NOTA. — Nas reparações grandes terminadas em 1926, 15 destas foram iniciadas em fins de 1925, sendo 9 nas Officinas de Mayrink e 6 em officinas extranhas.

Acquisição e montagem de locomotivas

Em outubro iniciou-se e terminou-se com a montagem das 10 locomotivas "Montanha", a saber:

Baldwin ns. 800, 801, 803, 804 e 805	5
Americanas ns. 806, 807, 808, 809 e 810	5
Total	10

FLUVIAL

Serviços executados:

Reparações grandes — Lanchas ns. 3, 5 e 7	3
Reparação pequena — Vapor "Souza Queiroz"	1
Total	4

Em 31 de dezembro, ficou em reparação nas officinas de Porto Martins, a Lancha numero 8.

Substituição de cylindros em locomotivas

Foram collocados novos na locomotiva n.º 313 "Pacific".

Instalação de aparelhos nas locomotivas para queimarem oleo — combustivel

Nas locomotivas, 200 e 201 "Mikado"	2
Na locomotiva, 308 "Pacific"	<u>1</u>
Total	3

Instalação de aparelhos de velocimetros nas locomotivas delles desprovidas

Nas locomotivas "Americanas pequenas" ns. 56, 57, 58 e 59	4
Na locomotiva, 602-"Mallet"	<u>1</u>
Total	5

Vehiculos reparados nas officinas de Mayrink

Da Estrada:

Carros de passageiros	4
Vagões de mercadorias	<u>10</u>
Total	14

De Estradas extranhas:

Vagões de mercadorias da Noroeste	1
" " " " Mogyana	1
" " " " S. Paulo-R. Grande	<u>1</u>
Total	3
Total geral	17

OFFICINAS DE SOROCABA

Pessoal do quadro

Em 31 de dezembro de 1925, existiam	405
Em 31 de dezembro de 1926, existiam	439

Pessoal fóra do quadro

Em serviço por conta de capital:

Em 31 de dezembro de 1925, existiam	281
Em 31 de dezembro de 1927, „	101

Melhoramentos realizados

Installaram-se as seguintes machinas operatrizes:

- 1 plaina n.º 132.768 de fabricação de "J. A. Fay Egan";
- 1 torno monopolia de fabricação de "Nielsen Winther";
- 1 serra traçadeira pendular n.º 501 de fabricação de "J. A. Fay Egan".
- 1 tupia dupla n.º 452 A. de fabricação de "J. A. Fay Egan";
- 1 machina de encaixe n.º 274 de fabricação de "J. A. Fay Egan".

Machinas e ferramentas

Conservaram-se em perfeito estado as machinas operatrizes e demais ferramentas das Officinas.

Vagões de Estradas extranhas

Além dos carros e vagões da Estrada, reparados nas officinas de Sorocaba, fizeram-se mais as seguintes:

Da São Paulo-Rio Grande

Reparação grande-gaiola, 1058	1
„ „ gondola, 4161	1
Total	2

Indústrias Reunidas de Francisco Mattarazzo

Reparação média-frigoríficos, 203 e 204	2
Total	2
Total geral	4

Construção de carros

Nas oficinas de Sorocaba:

Restaurantes ns. 8, 10, 11, 12 e 13 R.	5
„ da Administração n.º 1 — A. R.	1
Inspeção de inspectores, 8 e 9 — A.	2
Inspeção de chefes de serviço, 12 — A.	1
Dormitorios de luxo, 3 e 4 — D. L.	2
Bagagem — correio e chefe de trem	3
Total	<u>14</u>

Em oficinas estranhas

No Lyceu de Artes e Officios:

Carro Pulman, 1	1
---------------------------	---

Nas Oficinas de Fox Drumond & Cia., em Osasco:

Bagagem — correio chefe de trem, 16 — E. F.	<u>1</u>
Total geral	16

Transformação de carros

Nas Oficinas de Sorocaba:

Em frigorifico de leite n.º 1 E. o n.º 5 E.	1
„ „ „ „ „ 2 E. „ „ 10 S.	1
Em dormitorio de luxo, 1 D. L. e 92 C. „ „ „ „ „ 93 „ „	<u>1</u>
Total	4

Modificação de carros

Nas oficinas de Sorocaba:

Em 1.ª classe, 45, B. o — Mixto 216	1
„ 1.ª „ 49, „ „ „ 212	1
„ 2.ª „ 61, C. „ „ „ 217	<u>1</u>
Total	3

Reparação de carros em oficinas estranhas

Não houve neste anno.

Montagem de carros "Allemaes"

Nas Officinas de Sorocaba:

De 1. ^a classe	10
„ 2. ^a „	25
Total	<u>35</u>

Instalação electrica em carros della desprovidos

Especiaes ns. 8-9 A. — 1 A. R. e 12 A. (carros construidos)	4
Dormitorios de luxo ns. 3 e 4 (construidos)	2
Restaurantes ns. 8, 10, 11, 12 e 13 (construidos)	5
Bagagem-correios, chefe de trem, ns. 11, 12, 14, 16	4
1. ^a classe ns. 25 e 45 B. (carros antigos)	2
2. ^a classe ns. 2, 4, 5, 9, 10, 11, 23, 24, 28, 29, 32, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59 e 60 - C. (antigos)	30
Mixtos ns. 1, 2, 5 B. C. (antigos)	3
Correio n.º 1 S. (antigo)	1
Bagagem e chefe de trem ns. 3, 10 F. (antigos)	2
Bagagem-correio ns. 2, e 6 E. S. (antigo)	2
Bagagem-correio e chefe de trem ns. 8, 10, 15 - E. F. (antigos)	3
Especial n.º 11 A. (antigo)	1
Total	<u>59</u>

Parachoques automaticos "M. Junior"

Foram collocados durante o anno:

Nas Officinas de Sorocaba	66
„ „ „Fox Drumond & Cia." em Osasco	144
Nas Officinas de Soares Sampaio em Osasco	4
Total	<u>214</u>

Montagens de vagões

Nas Oficinas de Sorocaba:	
Fechados de 28 e 30 tons.	21
Gondolas de 28 e 31 tons.	151
Nas Oficinas de Fox Drumond:	
Fechados de 28 e 30 tons.	85
Gondolas de 28 e 31 tons.	75
Nas Oficinas de Soares Sampaio, em Osasco e Paraguassú:	
Fechados de 28 e 30 tons.	81
Gondolas de 28 e 31 tons.	205
Nas Oficinas de J. Monteiro, em Candido Motta:	
Gondolas de 28 e 31 tons.	145
Total de vehiculos montados.	
	763
Resumo:	
Vagões fechados.	187
Gondolas.	576
Total	
	763

Reconstrucções de vagões :

Aproveitando-se as ferragens e outros materiaes de vagões avariadas em accidentes, foram construidos pelas Oficinas de Fox Drumond, 32 gondolas de lastro para transporte de pedra britada.

Transformações em outros typos, nas officinas de Sorocaba:

Em vagões dormitorios para pessoal:

O	Ł.	B.	n.º	1070	em	V.	D.	25,
„	Ł.	B.	„	1192	„	V.	D.	26,
„	Ł.	B.	„	4	„	V.	D.	27,
„	V.	P.	„	3	„	V.	D.	28,
„	V.	P.	„	50	„	V.	D.	29,
„	Ł.	B.	„	1164	„	V.	D.	30,
„	Ł.	B.	„	952	„	V.	D.	31;
„	Ł.	B.	„	900	„	V.	D.	32,
„	V.	P.	„	28	„	V.	D.	33,
„	V.	P.	„	36	„	V.	D.	34,
„	V.	P.	„	129	„	V.	D.	35,
Total								11

Em vagões cabooses para pessoal:

O Caboose	5013	em	V. C.	1	
„ L. B.	959	„	V. C.	2	
„ L. B.	993	„	V. C.	3	
„ L. B.	1106	„	V. C.	4	
„ V. P.	103	„	V. C.	5	
„ V. P.	126	„	V. C.	7	
„ V. P.	139	„	V. C.	19	
„ V. P.	136	„	V. C.	10	
„ V. P.	149	„	V. C.	11	
„ V. P.	13	„	V. C.	15	Total . . . 10

Modificação de gaiolas de animaes em gaiolas para transporte de fructas

O H. n.º	235	em	H. F.	1	
„ H. „	30	„	H. F.	2	
„ H. „	228	„	H. F.	3	
„ H. „	303	„	H. F.	4	
„ H. „	35	„	H. F.	5	
„ H. „	112	„	H. F.	5	
„ H. „	326	„	H. F.	7	
„ H. „	388	„	H. F.	8	
„ H. „	80	„	H. F.	9	
„ H. „	226	„	H. F.	10	
„ H. „	195	„	H. F.	11	
„ H. „	273	„	H. F.	12	
„ H. „	124	„	H. F.	13	
„ H. „	128	„	H. F.	14	
„ H. „	193	„	H. F.	15	
„ H. „	312	„	H. F.	16	
„ H. „	82	„	H. F.	17	
„ H. „	43	„	H. F.	18	Total . . . 18

Vehiculos avariados por incendios:

Carro-correio S. 8	1
Fechado, série V. ns. 151, 152, 230, 313, 361, 479, 682, 710 e 862	9
Gaiola, série H. 271 e 302	2
Gondola, série G. M. n.º 48	1
Gondolas, série G. ns. 257, 470 e 655	3
Total	16

Vehiculos avariados em accidentes

Carros de diversos typos	46
Vagões de diversos typos	450
Total	<u>496</u>

Vehiculos demolidos

Carros:

De 1. ^a classe ns. 8 e 42	2
„ 2. ^a classe ns. 103, 109 e 116	3
Mixto n.º 201	1
Bagagem-correio e chefe de trem ns. 440 e 447	2
Bagagem e chefe de trem n.º 4 F.	1
Total	<u>9</u>

Vagões:

Fechado de 28 tons. antigo automovel, 3508	1
Fechado de 28 tons. antigo, 2129	1
Fechados de 12 tons. 31, 35, 48, 89, 925 e 1.056 V. P.	6
Total	<u>8</u>

Resumo dos vehiculos reparados, transformados e modificados:

Carros de passageiros (nas officinas de Sorocaba)	296
Vagões de mercadorias „ „ „ „	1138
Carros de passageiros (em officinas extranhas)	—
Vagões de mercadorias „ „ „	165
Total	<u>1599</u>

Adiante apresentamos diversos quadros dando circumstanciados detalhes sobre os serviços feitos nos vehiculos.

Quadro demonstrativo das reparações de locomotivas executadas nos ultimos 12 annos

Designação	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Montadas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	69	10
Reparações grandes	39	47	60	64	48	62	68	53	54	60	56	76
, medias	50	59	47	58	25	99	7	9	10	18	60	52
, pequenas	29	48	38	34	85	92	91	135	170	72	148	76
, correntes	102	85	46	25	47	25	67	37	48	42	75	72
Total	220	239	191	181	205	278	233	234	277	202	408	286

NOTA. — As montagens effectuadas nos annos anteriores a 1928, não figuram no presente quadro. Seguindo a praxe adoptada nos annos anteriores, figuram neste quadro as locomotivas reparadas em Officinas extranhas (reparações grandes), em numero de 14.

85

Quadro demonstrativo das locomotivas que sofreram reparações grandes, reparadas nas officinas de Mayrink e em officinas extranhas, durante o anno de 1926

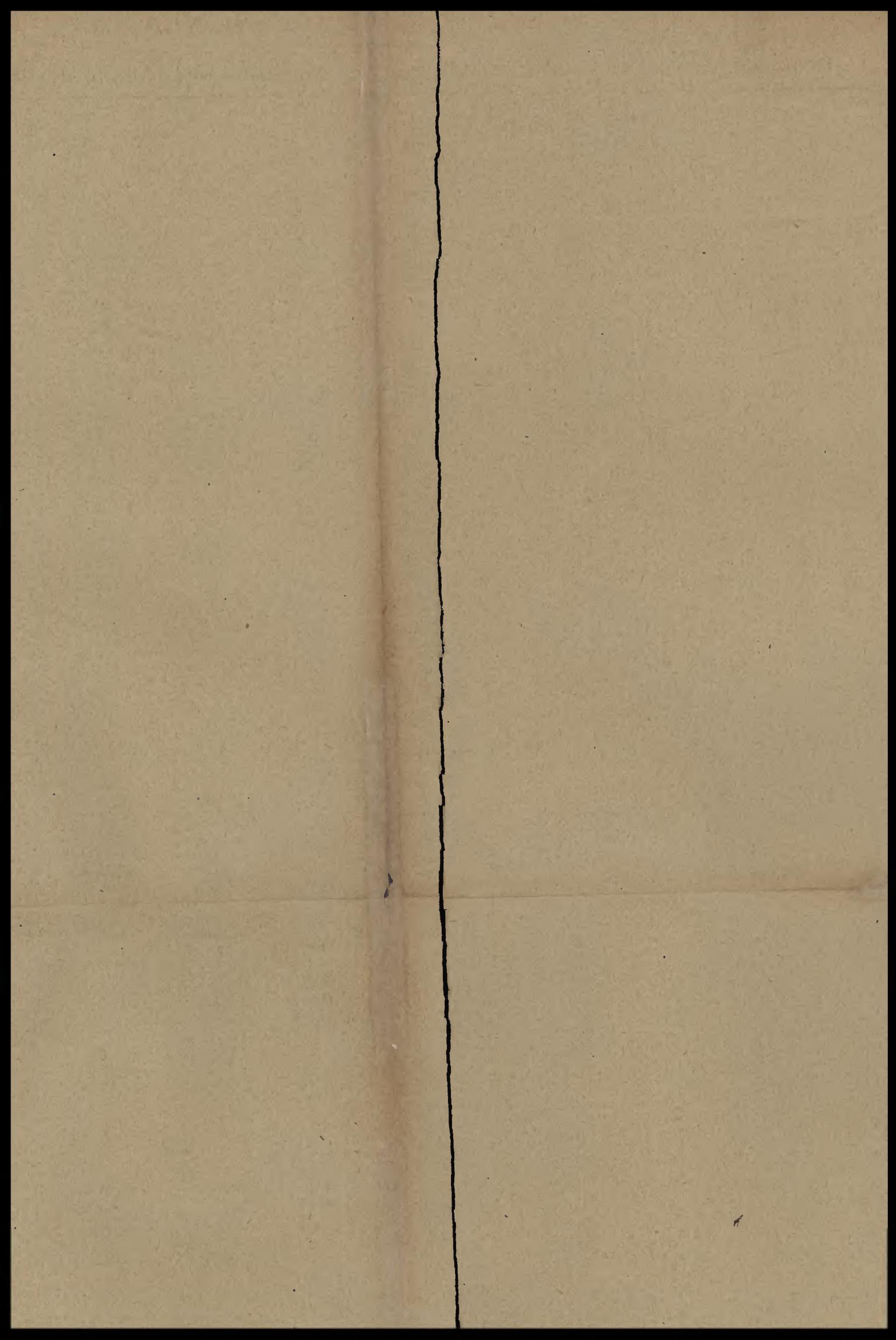
Numero das locomotivas	Tipo	Procedencia	Percurso	Custo das reparações		Observações
				Material	Pessoal	
				TOTAL		
2	/ 00000	E. U. America	13.753	3:644\$000	4:943\$900	8:587\$900
11	/ 0000	Inglaterra	105.144	2:233\$600	3:369\$300	5:602\$900
16	/ 0000	"	282.079	5:578\$000	9:701\$100	15:279\$100
18	/ 0000	"	233.082	5:670\$600	4:342\$900	10:013\$500
22	/ 0000	"	155.388	2:793\$500	5:135\$100	7:928\$600
23	/ 0000	"	235.140	2:951\$000	5:015\$500	7:966\$500
52	/ 0000	E. U. America	96.651	5:926\$400	8:869\$300	14:795\$700
53	/ 0000	"	316.840	11:795\$800	12:919\$800	24:715\$600
60	/ 0000	"	298.318	11:906\$900	10:132\$000	22:038\$900
62	/ 0000	"	288.646	10:076\$500	9:644\$800	19:721\$300
100	/ 00000	"	427.001	5:200\$600	7:955\$900	13:156\$500
109	/ 00000	"	106.173	9:470\$100	10:843\$500	20:313\$600
127	/ 00000	"	315.214	9:495\$700	9:335\$500	18:831\$200
130	/ 00000	"	258.024	10:138\$300	13:234\$400	23:372\$700
131	/ 00000	"	196.846	9:912\$000	10:931\$000	20:843\$000
132	/ 00000	"	64.926	6:730\$800	7:030\$700	13:761\$500
205	/ 000000	"	110.159	9:193\$600	7:679\$300	16:872\$900
209	/ 000000	"	324.171	26:628\$400	12:971\$800	39:600\$200
211	/ 000000	"	106.146	5:441\$400	9:966\$900	15:408\$300

Número das locomotivas	Tipo	Procedencia	Percurso	Custo das reparações			Observações
				Material	Fossor	TOTAL	
214	/ 0.0000	E. U. America	78.274	9.261\$900	8.169\$800	17.431\$700	
219	/ 0.0000	»	250.976	7.102\$800	11.191\$800	18.294\$600	
223	/ 0.0000	»	71.247	14.374\$800	11.687\$900	26.062\$700	
224	/ 0.0000	»	175.425	6.888\$600	8.964\$600	15.855\$200	
226	/ 0.0000	»	62.761	12.102\$900	5.554\$200	17.656\$500	
227	/ 0.0000	»	173.761	10.805\$500	11.465\$800	22.271\$300	
230	/ 0.0000	»	111.817	10.278\$900	12.496\$300	22.775\$200	
231	/ 0.0000	»	204.726	14.632\$800	11.298\$100	25.980\$900	
233	/ 0.0000	»	98.201	4.108\$300	7.579\$500	11.687\$900	
234	/ 0.0000	»	135.603	9.642\$900	10.850\$300	20.493\$200	
238	/ 0.0000	»	92.716	8.319\$000	8.608\$000	16.927\$000	
241	/ 0.0000	»	116.519	8.116\$900	7.233\$000	15.349\$900	
240	/ 0.0000	»	103.454	15.050\$400	12.114\$300	27.164\$700	
277	/ 0.0000	Allemanha	68.923	473\$300	7.059\$700	7.533\$000	
279	/ 0.0000	»	15.037	6.928\$300	15.886\$100	22.814\$400	
283	/ 0.0000	»	78.621	4.805\$200	9.154\$500	13.959\$700	
292	/ 0.0000	»	42.664	4.662\$400	5.044\$100	9.706\$500	
293	/ 0.0000	»	59.192	7.479\$300	11.093\$400	18.572\$200	
297	/ 0.0000	»	61.346	4.881\$900	4.424\$600	9.306\$500	
301	/ 0.0000	E. U. America	63.454	10.299\$300	9.741\$000	20.040\$300	

Numero das locomotivas	Tipo	Procedencia	Percurso	Custo das reparações			Observações
				Material	Pessoal	TOTAL	
303	/ 00,0000	E. U. America	139.864	13.143\$600	14.264\$300	27.407\$900	
308	/ 00,0000	"	92.542	10.595\$000	13.253\$800	23.848\$800	
313	/ 00,0000	"	3.847	17.117\$100	7.525\$300	24.642\$400	
314	/ 00,0000	"	62.325	7.841\$000	10.020\$000	17.861\$000	
318	/ 00,0000	Allemanha	116.452	2.289\$600	3.969\$500	6.259\$100	
321	/ 00,0000	"	99.638	3.228\$700	3.091\$200	6.319\$900	
324	/ 00,0000	"	83.541	4.164\$600	5.039\$800	9.204\$400	
409	/ 00,0000	E. U. America	129.753	10.479\$800	11.457\$800	21.937\$500	
412	/ 00,0000	"	110.134	7.799\$600	6.531\$500	14.331\$100	
414	/ 00,0000	"	180.043	7.421\$700	9.374\$500	16.796\$200	
460	/ 00,0000	"	146.089	20.199\$400	17.028\$500	37.227\$900	
461	/ 00,0000	"	200.468	8.225\$600	10.111\$000	18.336\$600	
502	/ 00,0000	"	198.797	12.365\$700	17.246\$200	29.611\$900	
506	/ 00,0000	"	202.768	17.009\$900	13.851\$100	30.861\$000	
602	/ 00,000000	"	158.618	18.403\$100	20.806\$000	39.208\$100	
604	/ 00,000000	"	103.822	16.142\$600	16.115\$800	32.258\$400	
607	/ 00,000000	Allemanha	73.446	12.791\$700	22.284\$400	35.076\$200	
610	/ 00,000000	"	70.846	18.081\$700	13.489\$000	31.570\$700	
611	/ 00,000000	"	62.980	11.010\$500	16.571\$100	27.581\$600	
613	/ 00,000000	E. U. America	198.346	26.862\$500	21.136\$300	47.998\$800	

Numero das locomotivas	Tipo	Procedencia	Percorso	Custo das reparações			Observações
				Material	Pessoal	TOTAL	
616	/,o000000o	E. U. America	97.098	11:098\$700	16:048\$200	27:146\$900	
705	/,o000000o	Allemanha	701.405	17:460\$400	22:021\$100	39:481\$500	
706	/,o000000o	»	243.943	16:569\$000	23:003\$200	39:572\$200	
NAS OFFICINAS EXTRANHAS							
De Teixeira Mendes							
119	/,o0000	E. U. America	—	—	—	37:215\$538	
De João Bottene — Piracicaba							
41	/000	Inglaterra	—	—	—	24:690\$250	
42	/000	»	—	—	—	11:795\$500	
43	/000	»	—	—	—	20:357\$600	
51	/oo00	E. U. America	—	—	—	20:147\$250	
116	/,o0000	»	—	—	—	27:560\$950	
117	/,o0000	»	—	—	—	31:540\$875	
123	/,o0000	»	—	—	—	32:658\$087	
124	/,o0000	»	—	—	—	34:755\$000	
128	/,o0000	»	—	—	—	24:885\$100	
218	/,o0000o	»	—	—	—	31:424\$470	
401	/oo000	»	—	—	—	28:883\$350	

Numero das locomotivas	Tipo	Procedencia	Percurso	Custo das reparações			Observações
				Material	Pessoal	TOTAL	
Da Cia. Brasileira Material Rodante — Rio de Janeiro							
126	/,0000	E. U. America	—	—	—	} 241.123\$181	
606	/,00000000	»	—	—	—		
609	/,00000000	Allemanha	—	—	—		



Quadro demonstrativo do movimento de carros e vagões nas oficinas de Sorocaba, durante o anno

Designação dos serviços	CARROS									VAGÕES								
	1a. classe	2a. classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bag. - Correo	Correio	Carolas - animaes	Frigoriferos p. leite	TOTAL	5 toneladas	10 e 12 toneladas	20 toneladas	24 toneladas	28 e 80 toneladas	81 toneladas	TOTAL
Construções	—	—	—	2	6	3	3	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—
Montagens	10	25	—	—	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—
Reconstruções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	151	172
Transformações	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	4	—	21	—	—	—	—	21
Modificações	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	18	—	—	—	—	18
Reparações grandes	29	35	3	11	6	7	18	8	5	—	122	1	128	37	146	50	—	362
Reparações médias	37	55	1	15	10	8	26	3	2	—	157	—	207	62	349	115	—	733
Reparações pequenas	4	3	—	—	1	1	1	—	—	—	10	—	—	2	2	—	—	4
Totaes	82	119	4	30	23	19	48	11	7	2	345	1	374	101	518	316	—	1310

NOTA. — Não estão incluídos neste numero os vehiculos de estradas extranhas, reparadas nestas officinas, sendo: da S. Paulo Rio Grande 2 e das Industrias Reunidas Matarazzo 2. Total 4

Quadro demonstrativo do movimento de carros e vagões nas oficinas de Mayrink durante o anno

Designação dos serviços	VAGÕES									CARROS									
	1.a classe	2.a classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bag. - Correo	Correio	Carolas - Animaes	Frigoriferos p. leite	TOTAL	5 toneladas	12 toneladas	20 toneladas	24 toneladas	28 e 80 toneladas	81 toneladas	TOTAL	
Construções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montagens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reconstruções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Transformações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modificações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reparações grandes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	—	10
Reparações médias	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Reparações pequenas	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	1	9	—	10

NOTA. — Neste numero não estão incluídos os vehiculos de estradas extranhas, reparados nestas officinas: da E. F. Noroeste do Brasil, 1 gondola; da E. F. Mogyana, 1 gondola e da E. F. S. Paulo Rio Grande, 1 gondola. Total 3.

Quadro demonstrativo do movimento de carros e vagões nas Oficinas de Fox Drumond, de Osasco, durante o anno

Designação dos serviços	CARROS								VAGÕES									
	1.a classe	2.a classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bag. e Correo	Correo	Gaiolas animaes	Frigorif. p. Leite	TOTAL	5 toneladas	12 toneladas	20 toneladas	24 toneladas	28 e 30 toneladas	31 toneladas	TOTAL
Construcções	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	32	—	32
Montagens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	75	160
Reconstrucções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Transformações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modificações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reparações grandes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	22	3	39	—	89
» medias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	8	—	10	—	52
» pequenas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	59	30	3	166	75	333

Quadro demonstrativo do movimento de carros e vagões nas Oficinas de Soares Sampaio & Cia. em Osasco e Paraguassú — durante o anno

Designação dos serviços	CARROS								VAGÕES									
	1.a classe	2.a classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bag. e Correo	Correo	Gaiolas p. an.	Frigorif. p. Leite	TOTAL	5 toneladas	12 toneladas	20 toneladas	24 toneladas	28 e 30 toneladas	31 toneladas	TOTAL
Construcções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montagens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	205	286
Reconstrucções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Transformações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modificações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reparações grandes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	14	4	24
» medias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» pequenas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	95	209	310

Quadro demonstrativo do movimento de carros e vagões nas oficinas de J. Monteiro & Cia., de Candido Motta, durante o anno.

Designação dos serviços	CARROS										VAGÕES							
	1.ª classe	2.ª classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bag. e correio	Correios	Caioas p. animaes	Frigorificos	TOTAL	5 toneladas	12 toneladas	20 toneladas	24 toneladas	28 e 30 toneladas	31 toneladas	TOTAL
Construcções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145	—
Montagens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145
Reconstrucções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Transformações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modificações	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reparações grandes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» médias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» pequenas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145	145

Quadro demonstrativo do movimento geral de carros e vagões nas oficinas de Sorocaba, Lyceu de artes e officios, Mayrink, Fox Drumond, Soares Sampaio & Cia. e J. Monteiro e Cia., durante o anno.

Designação dos serviços	CARROS										VAGÕES							
	1.ª classe	2.ª classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Especiaes	Bag. e correio	Correios	Caioas animaes	Frigorificos leite	TOTAL	5 toneladas	12 toneladas	20 toneladas	24 toneladas	28 e 30 toneladas	31 toneladas	TOTAL
Construcções	—	—	—	3	6	3	4	—	—	16	—	—	—	—	—	32	—	32
Montagens	10	25	—	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	187	576	763
Reconstrucções	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Transformações	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	21
Modificações	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	18	—	—	—	—	—	18
Reparações grandes	29	35	3	11	6	7	18	8	5	122	1	133	85	3	200	63	—	485
» médias	39	55	1	15	10	8	26	3	2	159	—	207	104	—	359	115	—	785
» pequenas	4	2	—	1	2	1	1	—	—	12	—	—	2	—	2	—	—	4
Totaes	84	119	4	32	24	19	49	11	7	2 351	1 379	191	3 780	754	2 108	—	—	—

NOTA. — Neste quadro está incluido 1 Carro Pulman construido no Lyceu de Artes e Officios em S. Paulo.

Quadro demonstrativo das reparações feitas em carros e vagões nos ultimos 12 annos, nas officinas de Mayrink, Sorocaba e extranhas

CLASSE REPARAÇÃO	1915		1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926	
	Carros	Vagões																						
Grandes	66	166	80	243	48	258	49	384	44	119	47	90	52	58	63	109	86	208	111	353	186	239	129	524
Médias	19	138	9	165	3	141	34	181	22	236	34	176	35	325	50	423	46	266	55	410	26	711	159	785
Pequenas	26	574	27	123	18	187	60	526	32	959	56	713	44	605	58	382	42	319	18	272	16	39	12	4
Total	111	878	116	531	69	586	143	1091	98	1314	137	979	131	988	171	914	174	793	184	1035	228	989	300	1313

Nota: Não estão incluídos neste quadro os vehiculos montados.

Quadro demonstrativo das construções de carros e vagões, a partir de 1919

Annos	Carros		Vagões		Total
	Carros	Vagões	Carros	Vagões	
1919	1	—	—	—	1
1920	10	60	—	—	70
1921	12	—	—	—	12
1922	21	—	—	—	21
1923	7	—	—	—	7
1924	—	—	—	—	—
1925	—	—	—	—	—
1926	16	—	—	—	16
Total.	67	60	60	—	127

Importancia total despendida com as reparações de carros e vagões, e a custo médio a partir de 1918, subdividido em material, pessoal e diversos, para a unidade de carro-kilometro e vagão-kilometro

C A R R O S :

Annos	Importancia total despendida com as reparações				Kilometragem		Importancia média do custo da reparação, para a unidade - kilometro			
	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL	TOTAL	TOTAL	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL
1918	164.539\$731	186.595\$400	55.529\$256	406.658\$987	13.567.664	\$012,1	\$013,8	\$004,1	\$030,0	
1919	172.662\$378	178.562\$300	66.989\$545	418.164\$223	15.233.737	\$011,3	\$011,7	\$004,4	\$027,4	
1920	233.679\$614	211.172\$200	101.183\$457	546.035\$271	17.065.833	\$013,8	\$012,2	\$005,0	\$031,0	
1921	205.446\$434	216.158\$200	84.306\$700	505.911\$384	18.207.013	\$011,3	\$011,9	\$004,6	\$027,8	
1922	271.965\$256	235.574\$900	84.292\$233	591.852\$389	14.585.234	\$018,6	\$016,2	\$005,8	\$040,6	
1923	589.526\$996	356.917\$122	129.951\$721	1.076.395\$839	15.814.808	\$037,3	\$022,6	\$008,2	\$068,1	
1924	622.611\$554	425.244\$100	135.305\$845	1.183.161\$499	14.255.770	\$043,7	\$029,8	\$009,5	\$089,0	
1925	829.742\$398	526.863\$642	—	1.356.576\$040	17.157.954	\$048,3	\$030,7	—	\$079,0	
1926	715.865\$325	447.204\$300	—	1.163.099\$625	20.082.457	\$035,6	\$022,2	—	\$057,8	

V A G Õ E S :

1918	356.785\$926	275.088\$900	69.480\$704	701.355\$550	23.580.300	\$015,1	\$011,7	\$002,9	\$029,7
1919	497.066\$182	344.421\$400	147.228\$725	988.716\$307	28.329.542	\$017,5	\$012,2	\$005,2	\$034,9
1920	623.158\$020	297.427\$000	96.981\$720	1.017.566\$740	29.166.024	\$021,0	\$010,0	\$003,0	\$034,0
1921	528.914\$140	303.393\$850	120.284\$670	952.592\$660	29.595.660	\$017,9	\$010,3	\$003,2	\$031,4
1922	596.925\$810	246.725\$600	102.153\$926	945.805\$336	36.617.013	\$016,3	\$006,7	\$002,8	\$025,8
1923	636.152\$796	330.209\$727	107.488\$728	1.073.851\$251	41.349.289	\$015,4	\$008,0	\$002,6	\$026,0
1924	685.791\$746	500.981\$050	156.140\$551	1.342.913\$347	31.536.515	\$021,8	\$015,9	\$005,0	\$042,7
1925	1.634.327\$415	584.761\$234	—	2.219.088\$649	38.391.738	\$042,5	\$015,2	—	\$057,8
1926	858.051\$340	441.797\$800	—	1.299.849\$141	43.805.888	\$019,5	\$010,0	—	\$029,5

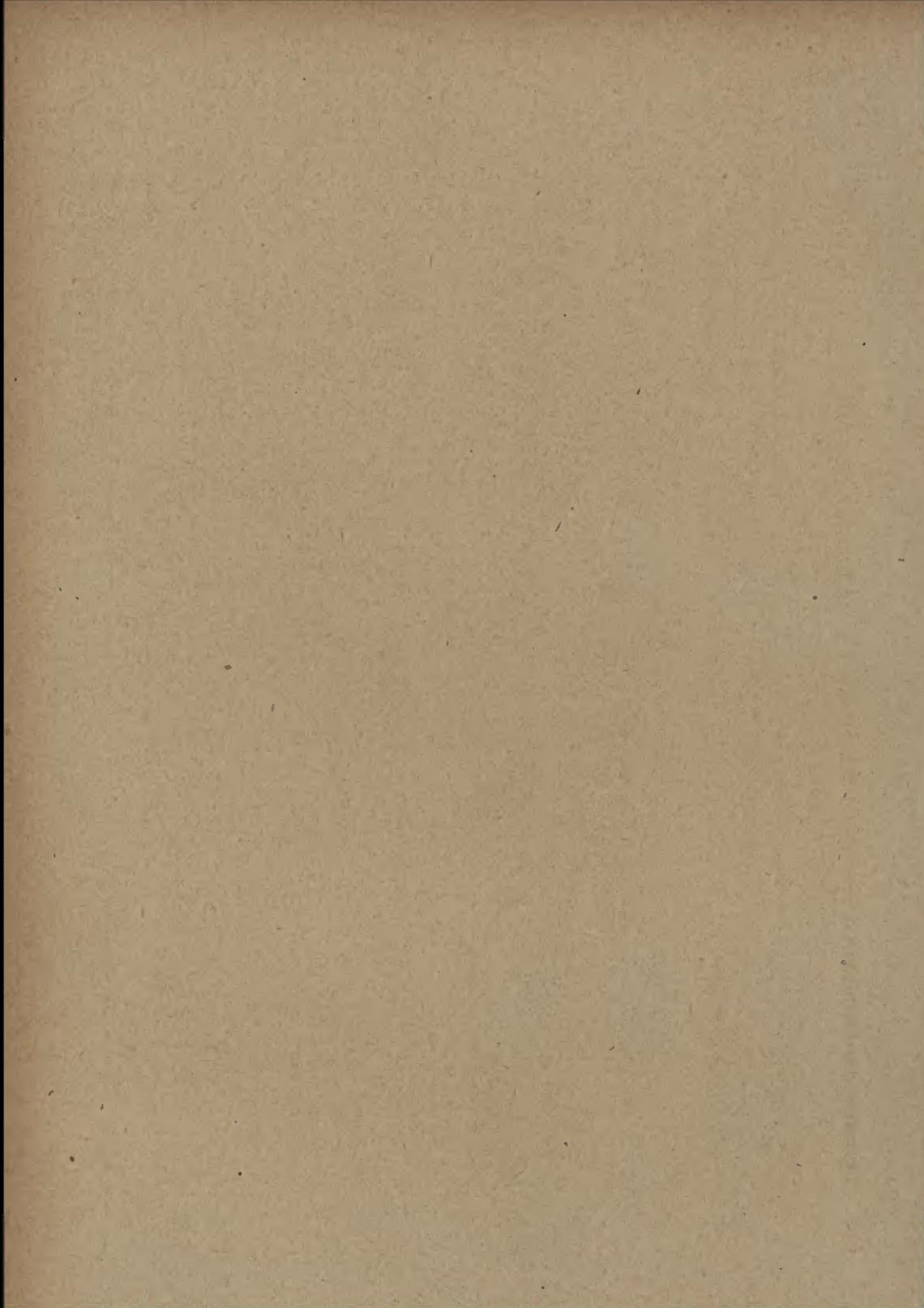
NOTA. - As ferramentas etc., que figuravam nos annos anteriores na columna "Diversos", passaram em 1925 a figurar com os "Materiaes".

Quadro demonstrativo do movimento de carros

Discriminação	1.a classe	2.a classe	Mixtos	Dormitorios	Restaurantes	Espaciaes	Bagagens simples	Correios	Bagagem-correio e chefe de trem	Bagagem e chefe de trem	Bagagens e correios	Frigorificos para leite	Gaiolas p. trens de passageiros	PARA MAIS	PARA MENOS	TOTAL
Existencia em 31 de dezembro de 1925	51	67	15	15	9	20	4	10	14	12	12	—	15	—	—	244
Demolidos e não inventariados em 1926	2	3	1	—	—	—	—	—	2	1	5	—	2	—	16	—
Transformados em outros typos em 1926	—	—	3	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	5	—
TOTAL	49	64	11	15	9	20	3	9	12	11	7	—	13	—	21	223
Inventariados, construidos e montados em 1926	10	23	—	6	6	1	—	—	9	—	—	—	—	55	—	—
Transformados de outros typos 1926	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—	—
Existencia em 31 de dezembro de 1926	61	89	11	21	15	21	3	9	21	11	7	2	13	61	—	284
Em reparação ou reconstrucção	4	7	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	15	—
Esperando reparação ou reconstrucção	—	1	—	—	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	5	—
Em serviço no dia 31 de dezembro de 1926	57	81	11	19	14	21	3	9	17	11	6	2	13	—	20	264

Quadro demonstrativo dos carros existentes em 31 de dezembro de 1926

DISCRIMINAÇÃO	Numero e Séries		Numero de lugares e lotação		Taras	Fabricantes	Procedencias	Quantidade
	Numero	Séries	Lugares	Lotação				
Carros de 1. ^a Classe	1 a 69	B.	26-32-34-44-54	28 e 31 Ts.	Diversas	Sorocabana Americanos do Norte e Allemaes	{ Brasil-America do Norte e Allemanha	61
» de 2. ^a »	1 a 94	C.	40-48-60-66-80	28 e 31 Ts.	Diversas	Sorocabana Americanos e Allemaes	—	89
» Mixtos	1 a 11	B. C.	20-26 e 32	12 Ts.	Diversas	Sorocabana Ingleza e Franca	{ Brasil-Inglater- e Franca	11
» Dormitorios	{ 1 a 16 1 a 4 1	D. D. L. B. D. L.	{ 14-16 14 9	{ 28 Ts. — —	{ 28 e 30 Tonels.	{ Americanos e Sorocabana	{ America do Norte e Brasil	21
» Restaurantes	1 a 15	R.	22-30 e 32	28 Ts.	Diversas	{ Americanos e Sorocabana	{ America do Norte e Brasil	15
» Especies typos diver- sos	{ 1 a 12 204 a 290 Associação	A. Antigs.	{ 2-4-8 — —	{ 28 Ts. 5 Ts. 28 Ts.	Diversas	{ Americanos e Sorocabana	{ America do Norte e Brasil	21
» Bagagem Simples	1 a 3	E.	. . . . .	12 Ts.	8000-9000 e 10.000	Sorocabana	Brasil	3
» Correios	1 a 9	S.	. . . . .	28 Ts.	{ 17.500 9.200	{ Americanos e Sorocabana	{ America do Norte e Brasil	9
» Bgem. Cor. e Ch. de Trem (carros).	{ 1 a 17 402 a 406	E. F. Antigs.	. . . . .	{ 12 Ts. 28 Ts.	Diversas	{ Americanos e Sorocabana	{ America do Norte e Brasil	21
» Bgem. e Ch. de Trem.	1 a 11	F.	. . . . .	10 e 12 Ts.	Diversas	Sorocabana	Brasil	11
» Bagagem e Correios	{ 1 a 6 447	E. S. Antigs.	. . . . .	12 Ts.	Diversas	Sorocabana	Brasil	7
» Frigorificos pr. Leite	1 a 2	E. F.	. . . . .	12 Ts.	8.000	Sorocabana	Brasil	2
» Gaiolas para trens de passageiros	1 a 14	H. V.	. . . . .	12 Ts.	7.000	Sorocabana	Brasil	13
							Total	284



Quadro demonstrativo do custo da produção industrial das oficinas de Mayrink e Sorocaba, durante o anno de 1926

MATERIAES	Produção		CUSTO	Custo médio da obra por unidade	Data da Produção
	Unidade	Quantidade			
Ferro fundido em bruto	Kilos	568, 997	298.684\$222	\$524	Janeiro a Dezembro
Bronze fundido em bruto	»	135, 707	491.308\$451	3\$620	» » »
Sellos de chumbo fundido	Numer.	958, 000	21.216\$000	\$022	» » »
Enchimentos p. carros e vagões (Prep.)	Kilos	93, 208	128.261\$308	1\$376	» » »
Chaminés balão para locomots. (Conf.)	Numer.	8	1.944\$900	243\$112	» » »
Bronzes para carros e vagões	»	11, 314	61.379\$221	5\$425	» » »
Vasilhames (Confecção)	»	796	5.605\$362	7\$041	» » »
Molas para carros e vagões (Conf.)	»	789	41.087\$114	52\$074	» » »
Correntes de segurança (Conf.)	»	625	10.035\$940	16\$057	» » »
Parachoques "Trajano" (Conf.)	»	566	25.695\$067	45\$397	» » »
Limpa-trilhos (Confecção)	»	40	11.524\$200	288\$105	» » »
Descansos para mangueiras (Conf.)	»	219	1.625\$116	7\$420	» » »
Molas para locomotivas (Conf.)	»	692	37.781\$080	54\$596	» » »
Braçadeiras para parachoques M. Jr. (Confecção)	»	137	6.547\$988	47\$795	» » »
Braçadeiras para mangueiras (Conf.)	»	4, 053	6.211\$766	1\$532	» » »
Travessas de breakts (Conf.)	»	591	20.377\$794	34\$480	» » »
Pulias para dynamos (Conf.)	»	105	11.639\$300	110\$850	» » »
Rodreios p. carros e vagões (Preparo)	»	1, 038	251.691\$752	242\$477	» » »
Pinos p. engates de vagões (Conf.)	»	3, 423	4.168\$744	1\$217	» » »
Garfos p. gradação de ireios (Conf.)	»	194	1.964\$000	2\$037	» » »
Puxadores p. desengate de parachoques (Conf.)	»	900	3.918\$463	4\$358	» » »
Varões de breakts p. trucks (Conf.)	»	363	5.888\$886	16\$222	» » »
Alavancas de breakts (Conf.)	»	282	1.345\$200	4\$770	» » »

93

MATERIAES	Produção		CUSTO	Custo médio de obra por unidade	Data da Produção
	Unidade	Quantidade			
Suspensórios para sapatas de breakes (Confecção)	Numer.	1.218	4:797\$048	3\$938	Janeiro a Dezembro
Aventaes sob. parachoques (Conf.)	»	308	7:406\$151	24\$046	» » »
Dados p. columnas de freios (Conf.)	»	165	555\$996	3\$369	» » »
Boccaes p. mangueiras (Preparo)	»	2.616	4:774\$864	1\$825	» » »
Cachimbos p. mangueiras (Preparo)	»	190	568\$080	2\$989	» » »
Garras de parachoques (Preparo)	»	391	446\$800	1\$349	» » »
Pinos p. gradação freios (Conf.)	Kilos	5.376	2:606\$760	\$484	» » »
Tirantes p. trucks (Conf.)	Numer.	56	419\$700	7\$494	» » »
Caixas para carvão (Conf.)	»	94	1:164\$900	13\$392	» » »
Metal patente fundido.	Kilos	7.692	21:337\$781	2\$774	» » »
Chapas p. apoio de trucks (Conf.)	Numer.	348	406\$200	1\$167	» » »
Parafusos com porcas (Conf.)	Kilos	1.421	2:526\$826	1\$778	» » »
Peroba, preparo de madeira	M 3	1.525.459	203:322\$824	133\$679	» » »
Cedro serrado, preparo de madeira	»	117.600	17:847\$278	151\$762	» » »
Cabreua serrada, preparo de madeira.	»	32.700	4:320\$200	132\$116	» » »
Imbuia serrada, preparo de madeira.	»	70.950	20:351\$000	286\$835	» » »
Madeiras diversas serradas (Preparo).	»	10.210	1:295\$800	126\$914	» » »
Gachetas metalicas (Conf.)	Jogos	58	1:199\$076	20\$673	» » »
Espigas p. parachoques (Conf.)	Numer.	104	2:502\$300	24\$060	» » »
Paralletes p. parachoques M. Junior (Preparo)	»	24	309\$600	12\$900	» » »
Hastes p. tambores B. C. (Conf.)	»	31	904\$200	29\$167	» » »
Lanternas p. caudas de trens (Conf.)	»	45	283\$080	6\$290	» » »
Canos p. agua de injectores de calds. (Confecção)	»	15	2:764\$498	184\$299	» » »
Chapas p. painéis de carros (Conf.)	Kilos	630	925\$500	1\$469	» » »
Pecas de bronzes diversas (Preparo).	»	450	1:991\$020	4\$424	» » »
Tanques de ferro p. agua e ar comp. carrs. (Conf.)	Jogos.	2	2:441\$600	1:220\$800	» » »

Officinas de electricidade

Pessoal

Existencia em 31 de dezembro de 1925 . . .	36	homens
„ „ 31 de „ „ 1926 . . .	36	„

Melhoramentos realizados

As Officinas de Barra Funda foram mudadas para a estação de São Paulo, onde foram installados novos apparatus para fabricação e manutenção de accumuladores para carros, ficando as mesmas com capacidade para conservação de 350 carros, aproximadamente

Iluminação de carros

Foram conservadas e reparadas as installações electricas em 224 carros, constante de dynamos, accumuladores, ventiladores, campainhas, lampeões electricos de cauda de trem, cabos, chaves, motores, compressores para elevação d'agua, etc.

Iluminação de locomotivas

Foi reparado todo o material electrico, empregando neste serviço, em 201 locomotivas, armaduras—bobinas de excitação e peças de turbo—geradores.

Produção industrial

Foram fabricados 3.500 accumuladores para carros, sendo 450 de 150 ampéres—hora e 3.050 de 100 ampéres—hora.

Montagem de carros Allemães

Foram montados e carregados 840 accumuladores para 35 carros novos.

Reparações diversas

Reparados 16 motores electricos de diversas capacidades.

Reparado 1 trasformador.

„ 1 controller.

Reparados 3 magneticos para automoveis.

Guindaste electrico de B. Funda

Com a mudança das Officinas para São Paulo, o guindaste electrico foi entregue ao Deposito.

Instalações novas em carros

Foram equipados 50 carros velhos com iluminação própria, ficando supprimido o systema de toma-corrente.

A despesa com os acumuladores para esses carros, assim como, para mais 11 construidos pelas officinas de Sorocaba, importou em 102:053\$485.

Despesas:— As despesas geraes da Locomoção elevaram-se a Rs. 6.827:810\$814 e constam discriminadamente do quadro seguinte:

Numero das contas	DISCRIMINAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
41	Escritorio Central	151:122\$400	16:422\$481	167:544\$881
55	Chefia de Officinas	61:667\$600	3:426\$900	65:094\$500
56	Despesas geraes Officinas Mayrink	227:182\$542	408:768\$680	635:951\$222
57	Despesas geraes Officinas Sorocaba	186:218\$199	199:389\$087	385:607\$286
58	Reparação de locomotivas em Officinas	1.203:253\$402	1.574:149\$476	2.777:402\$878
59	Reparação de carros em Officinas	448:798\$639	715:895\$325	1.164:693\$964
60	Reparação de vagões em Officinas	443:078\$138	858:052\$340	1.301:130\$478
61	Officinas de Electricidade	10:915\$400	5\$419	10:920\$819
62	Iluminação de locomotivas	44:186\$925	27:480\$427	71:667\$352
63	„ „ carros	80:974\$375	95:014\$831	175:989\$206
64	Navegação fluvial	15:375\$700	35:169\$190	50:544\$890
65	Rep. do material fluctuante	19:542\$950	7:352\$688	26:895\$638
	Total	2.892:316\$270	3.941:126\$844	6.833:443\$114
	Credito	—	6:432\$300	6:432\$300
	Total da despesa consider.	2.892:316\$270	3.934:694\$544	6.827:010\$814

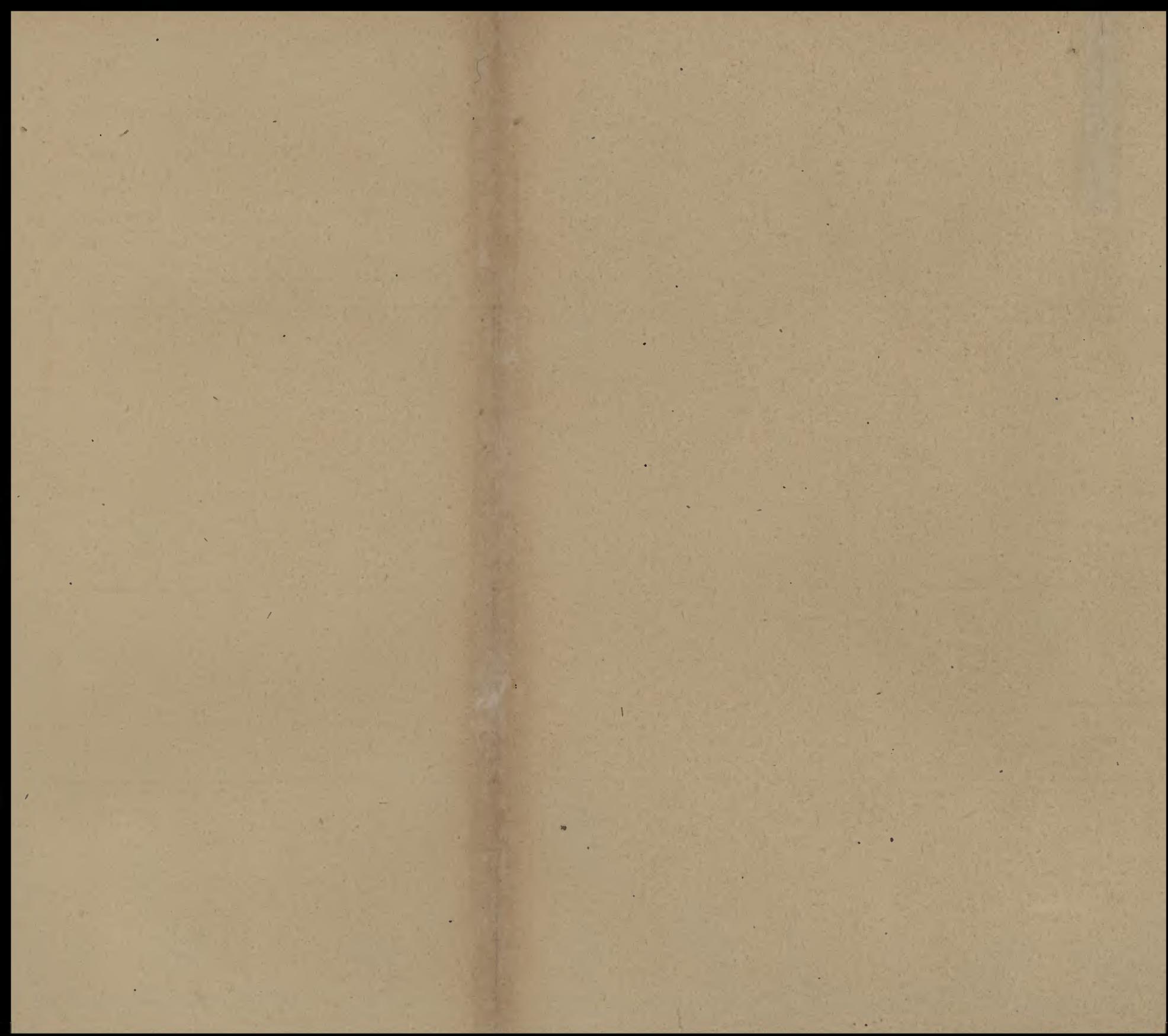
Pessoal

O Pessoal da Locomoção existente em 31 de dezembro de 1926, era o seguinte, assim distribuido:

Escritorio Central	17
Officina de Mayrink	579
„ „ Sorocaba	439
„ „ Electricidade	36
Total	1.071

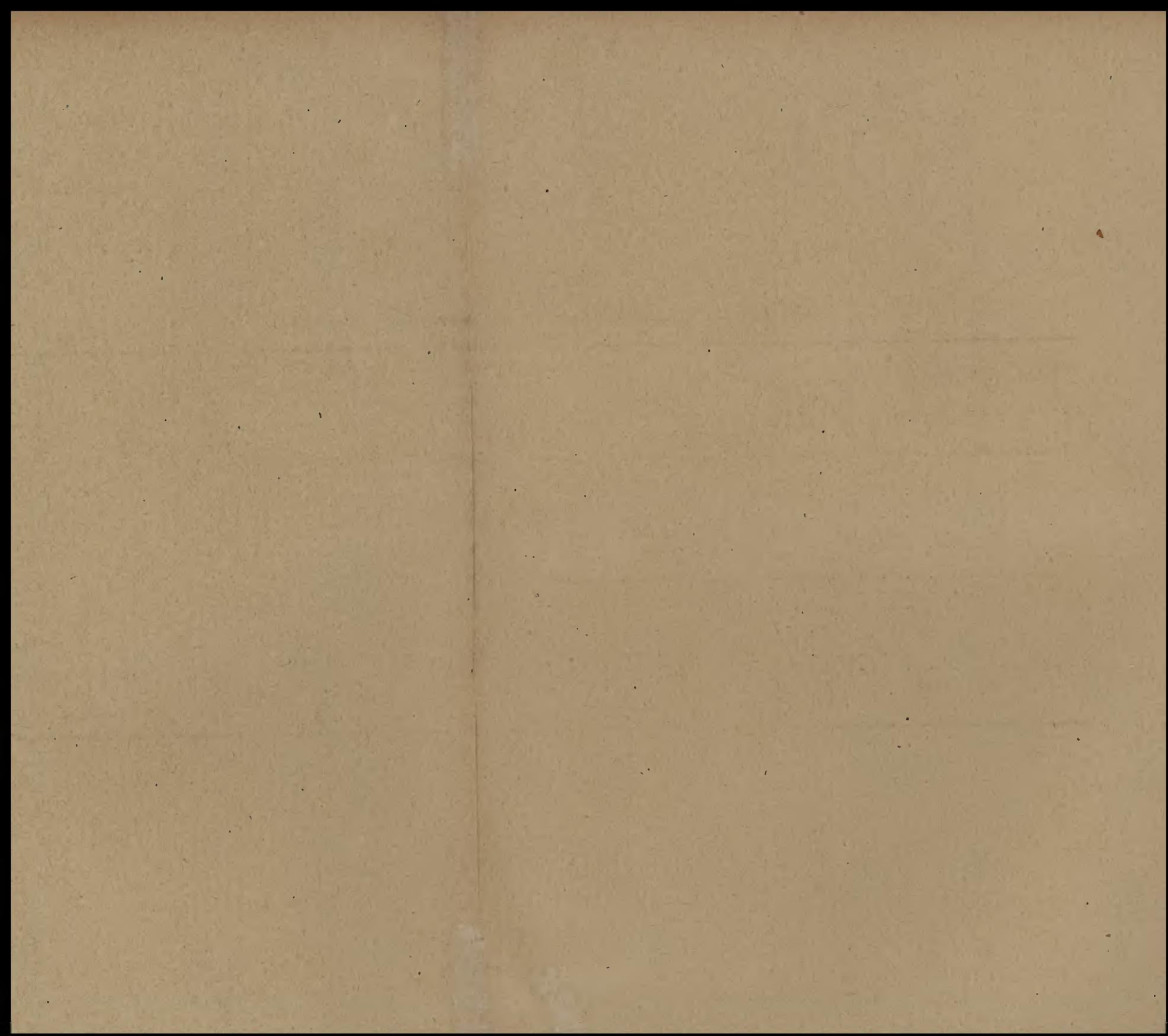
Inventario e movimento de vagões no anno de 1926

Discriminação	Gondolas							Vagões fechados (diversos)							Gaiolas					TOTAL		
	De 5 e 7,500 Tons.	De 10 e 12 Ts. G. P.	De 20 e 24 Ts. G. M.	D. 28 Ts. G.	De 28 Ts. T.	De 30 e 31 Ts. G.	De 28 Ts. p. pedra britada-lastro Serie I.	De 6, 10 e 12 Ts. V. P.	De 20 e 24 Ts. V. M.	De 28 Ts e 80 V.	De 28 Ts. V. A.	De 28 Ts. frigorificos V. O.	De 10 e 12 Ts. caboose V. C.	De 10 e 12 Ts. Dormitorios V. D.	De 10 e 12 Ts. Socorro	De 12 Ts. H.	De 12 Ts. H. S.	De 12 Ts. H. F.	De 28 Ts. tipo. 6.000, antigo.		PARA MENOS	PARA MAIS
Existencia em 31-12-25	13	107	77	313	—	592	24	270	188	774	117	11	28	23	24	366	36	—	7	—	—	2.970
Transformados em outros tipos em 1926	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	14	4	—	—	39	—	—	—
Destruidos, vendidos, etc. em 1926	—	1	8	76	—	—	—	91	18	1	4	—	—	—	7	—	20	—	6	232	—	—
TOTAES	13	106	69	237	—	592	24	158	170	773	113	11	28	23	17	352	12	—	1	271	2.699	—
Construidos, montados e não inventariados em 1926	—	—	—	—	414	276	30	—	—	189	—	—	2	16	—	—	—	—	—	—	927	—
Transformados de outros tipos e séries 1926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	18	—	—	—	29	—
Existencia em 31-12-26	13	106	69	237	414	868	54	158	170	962	113	11	30	50	17	352	12	18	1	—	956	3.655
Em reparação ou reconstrução 31-12-26	—	2	1	12	1	9	—	6	1	7	2	1	1	1	—	6	—	—	—	50	—	—
Esperando reparação ou reconstrução em 31 de dezembro 1926	—	4	1	8	4	16	—	9	3	10	2	—	—	—	16	—	—	—	—	73	—	—
Em serviço no dia 31 de dezembro de 1926	13	100	67	217	409	843	54	143	166	945	109	10	29	49	17	330	12	18	1	123	—	3.532



Existencia de vagões em 31 de dezembro de 1926

DISCRIMINAÇÃO	Numeros e Séries		DIMENSÕES APROXIMADAS				Tara	Fabricante	Pro- cedencia	Existencia em 31-12-1926
	Numeros	Séries	Comprimento	Largura	Altura	Toneladas				
Gondolas rasas, plataformas e de bordas	Diversos	{ G. G. P. G. M. e T.	Diversas	Diversas	Diversas	5, 10, 12, 20, 24, 28, 30 e 31	2.500-5.400 7.500-8.000 10.000-10.500	Edificadora Sorocabana C. C. Constr.	Brasil e Belgica	1.761
Vagões fechados	„	V. P.	{ 7,70 8,00	2,20 2,20	1,80 1,80	{ 10 e 12	7.500-8.000	{ Sorocabana T. Medeiros	Brasil	158
Vagões fechados	„	V. M.	9,45-9,80	2,17-2,20	1,80-1,94	20 e 24	9.500-10.200	„	„	170
Vagões fechados	„	V. A.-V. G.	11,18	2,14-2,20	1,93	{ 28 e 30	13.500 14.000 16.000	Sorocabana e C. C. Constr.	Brasil e Belgica	1.086
Vagões fechados	1 a 30	V. C.	7,73-8,00	2,22	1,82	12	7.500-8.000	Sorocabana	Brasil	30
Vagões fechados	1 a 50	V. D.	7,73-8,00	2,22	1,82	12	7.500-8.000	„	„	50
Vagões fechados	Diversos	Socorro	7,70-8,00	2,20	1,80	12 e 20	9.800-10.000	„	„	17
Gaiolas para animaes	„	H.	10,00-11,80	2,18-2,20	1,80	12	9.000-9.500	{ Sorocabana C. C. Constr.	„ e Belgica	364
Gaiolas para animaes	„	6.000	11,70	2,03	1,93	28	13.500	„	„	1
Gaiolas para fructas	1 a 18	H. F.	11,80	2,20	1,80	12	9.500	Sorocabana	Brasil	18
Total										3.655



TRACÇÃO

Pessoal de corrida

Existencia	Mestres machinistas	Machinistas	Foguistas	Graxeiros	Total
Em 31 de dezembro de 1925	1	295	345	160	801
Em 31 de dezembro de 1926	1	295	345	82	723

Conservação de Vehiculos

Mantiveram-se em franca actividade os concertadores, nos diversos pontos da Estrada, sendo satisfactorios os esforços empregados pelos mesmos na manutenção e conservação dos vehiculos, em transito. Conforme se verifica pelo quadro abaixo, foram feitas 130.848 reparações nos diversos Depósitos.

DEPOSITOS	CARROS				VAGÕES				TOTAL					
	Grandes	Médias	Pequenas	Total	Grandes	Médias	Pequenas	Total	Grandes	Médias	Pequenas	Total	Correntes	Total
São Paulo	—	—	—	10	—	—	56	5.882	—	—	56	5.888	—	5.842
Barra Funda	—	—	77	838	—	—	108	33.937	—	—	108	34.045	—	34.775
São João	—	—	—	124	—	—	22	9.716	—	—	22	9.738	—	9.840
Sorocaba	—	—	—	290	—	—	210	16.984	—	—	210	17.194	—	17.274
Boituva	—	—	—	55	—	—	2	3.310	—	—	2	3.312	—	3.365
Itapetininga	—	—	—	228	—	—	160	4.317	—	—	160	4.477	—	4.705
Itararé	—	—	—	82	—	—	60	4.790	—	—	60	4.850	—	4.932
Laranjal	—	—	—	88	—	—	74	10.868	—	—	74	10.942	—	11.030
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	273	—	—	—	273	—	273
Botucatu	—	—	—	924	—	—	—	9.048	—	—	—	9.048	—	9.972
Bauriú	—	—	—	216	—	—	—	4.108	—	—	—	4.108	—	4.324
B. Campos	—	—	—	268	—	—	—	4.707	—	—	—	4.707	—	4.975
Assis	—	—	28	184	—	—	132	3.093	—	—	132	3.225	—	3.277
Indiana	—	—	3	170	—	—	112	1.661	—	—	112	1.773	—	1.831
S. Anastacio	—	—	15	333	—	—	38	1.688	—	—	38	1.726	—	1.946
Ytú	—	—	4	341	—	—	8	2.610	—	—	8	2.618	—	2.071
Itacy	—	—	—	57	—	—	59	1.362	—	—	59	1.421	—	2.951
Jundiaby	—	—	—	74	—	—	7	1.152	—	—	7	1.159	—	1.419
Piracicaba	—	—	—	159	—	—	68	713	—	—	68	786	—	1.239
Cosmopolis	1	—	—	907	—	—	11	2.685	—	—	11	2.705	—	3.592
Campinas	—	—	—	93	—	—	—	1.223	—	—	—	1.223	—	1.316
Totales	1	—	138	5.491	8	6	1.127	124.077	125.218	9	6	1.265	129.568	130.848

Reparação de locomotivas

Nos diversos depositos foram executadas durante o anno 47.450 reparações, conforme discrimina o quadro abaixo:

DEPOSITOS	Grandes	Médias	Pequenas	Correntes	Total
Barra Funda	—	1	23	5.210	5.234
Sorocaba	17	104	219	11.390	11.730
Itapetininga	31	24	119	3.266	3.440
Itararé	—	—	1	1.477	1.478
Botucatu	16	21	107	6.891	7.035
B. Campos	—	—	—	2.040	2.040
Assis	9	19	1.056	4.649	5.733
Indiana	—	—	339	2.156	2.495
S. Anastacio	—	3	578	2.543	3.124
Itú	—	—	3	2.024	2.027
Piracicaba	—	2	11	2.932	2.945
Cosmopolis	15	3	6	145	169
Totales	88	177	2.462	44.723	47.450

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1925 existiam . 163 homens
 » 31 » » » 1926 » . 162 »

Abastecimento de lenha e carvão ás locomotivas

Este serviço foi regularmente executado.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1925 existiam . 313 homens
 » 31 » » » 1926 » . 295 »

Trens de lenha — Abastecimento dos Depositos

Os depositos foram abastecidos em ordem.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1925 existiam .	288	homens
» 31 » » » 1926 » .	271	»

Baldeação de carvão — Barra Funda

Os serviços correram em boa ordem.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1925 existiam .	40	homens
» 31 » » » 1926 » .	53	»

Abastecimento d'agua

Foi desempenhado a contento.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1925 existiam .	50	homens
» » 31 » » 1926 » .	65	»

Depositos

Durante o anno de 1926, ficando concluidos varios melhoramentos nos depositos, a sua producção augmentou consideravelmente, sendo grande o numero de locomotivas nelles reparadas.

Com a installação dos fornos para fundição de bronze, ficou a Tracção com elementos para satisfazer todo o seu consumo de bronze, sem outro auxilio.

Todo o bronze consumido actualmente na Tracção é fundido nos depositos de Sorocaba, Assis ou Itapetininga.

MELHORAMENTOS REALIZADOS

Em Barra Funda:

Foram construidos varios barracões, 1 valla para revista de locomotivas e 1 valla falsa.

Em Sorocaba:

Neste deposito foram installados dois fornos a oleo, para fundição, com ventillador e motor, 1 machina tarracha e collocado 1 macaco hydraulico na valla falsa.

Em Itú:

Foi feita a installação de 4 tanques com bombas Gilbert, para distribuição de oleos lubrificantes.

Em Cosmopolis:

Foram construidas 2 vallas com 70 metros de comprimento, e 1 valla falsa, um desvio para lenha, com 180 metros.

Procedeu-se a installação dos tanques e bombas para lubrificantes.

Em Bernardino de Campos:

O deposito de 2.^a classe que vinha sendo construido, foi inaugurado no decorrer do anno.

O amplo edificio possui 2 vallas, escriptorio para o chefe, armazem e outras accomodações.

Fazem parte destes melhoramentos um amplo pernoite para o pessoal de machinas, casas de moradia para o Chefe do deposito, escripturario e truckeiros.

Uma caixa d'agua de 120.000 litros attende actualmente ás necessidades do deposito e das casas de moradia do pessoal.

Em Itapetininga:

No dia 12 de setembro de 1926, foi inaugurado o depósito de 1.ª classe em Itapetininga, com os mais indispensáveis elementos, para atender o serviço da Tracção na parte referente ás reparações e conservações das locomotivas, cujo prédio com 2 fachadas sendo uma destinada a reparação, outra ao serviço de revista e conservação de locomotivas, tendo em cada uma das partes quatro vallas com 64 metros ou sejam 8 vallas com 512 metros; 1 valla falsa abrangendo a extensão da largura do depósito onde está montado o torno de rodas.

No corpo do depósito estão installadas as Officinas onde encontram-se montadas machinas operatrizes com seus motores electricos.

Em Itararé:

Os melhoramentos feitos neste depósito consistem na construcção de uma caixa d'agua de cimento armado com a capacidade de 50.000 litros e tres casas para truckeiros.

Em Assis:

Foi inaugurado o novo depósito construido nos mesmos moldes do de Itapetininga, acima descripto.

Reparações de locomotivas

Além das reparações correntes — CONSERVAÇÃO — executadas pelos diversos depósitos, foram feitas 112 reparações em locomotivas, em 3.743 dias, como auxilio á Locomoção, conforme vão discriminadas no quadro abaixo:

Locomotivas	TYPO	DATA DA ENTRADA	DATA DA SAHIDA	Dias em reparação	DEPOSITOS	OBSERVAÇÕES
19	Avonside	14- 3-926	24- 4-626	39	Itapetininga	
20	"	15- 7-926	21- 8-926	35	Cosmopolis	
31	"	3- 4-926	2- 6-926	58	"	
31	"	16-12-926	25-12-926	57	Botucatu	
57	Americano	8- 3-926	16- 3-926	6	Cosmopolis	
61	"	29- 7-926	29- 9-926	61	Botucatu	
63	"	4-11-926	17-11-926	11	"	
63	"	1-12-926	18-12-926	16	"	
105	Consolid.	30-11-926	29-12-926	29	Cosmopolis	
111	"	15- 2-926	25- 3-926	36	"	
111	"	4-12-926	12-12-926	7	Botucatu	
112	"	5- 4-926	1- 7-926	55	Cosmopolis	
113	"	17-12-926	25-12-926	7	Assis	
114	"	23-10-925	25- 1-926	92	Sorocaba	
115	"	29- 9-926	28-10-925	27	Assis	
115	"	29-10-926	29-11-926	30	"	
116	"	13-12-926	20-12-926	6	Botucatu	
120	"	8- 1-926	13- 2-926	34	Cosmopolis	
121	"	14- 7-926	4- 9-926	50	"	
122	"	29- 9-926	18-10-926	18	Botucatu	
124	"	24-11-926	5-12-926	9	"	
129	"	6- 4-926	15- 7-926	99	Cosmopolis	
131	"	22- 7-926	28- 9-926	66	Assis	
134	"	8- 6-926	8- 9-926	90	Itapetininga	
202	Mikado	10- 2-926	31- 3-926	47	Assis	
202	"	1- 4-926	8- 4-926	6	"	
204	"	8- 8-926	28- 8-926	17	Botucatu	
204	"	30- 8-926	7- 9-926	7	"	
206	"	23- 6-926	9- 7-926	14	Assis	
207	"	14- 7-926	10- 9-926	56	"	
208	"	22-11-926	15- 1-927	53	Botucatu	Em reparação
209	"	29- 9-926	29-10-926	28	Sorocaba	
210	"	31- 8-926	16-10-926	44	Assis	
212	"	3- 4-926	17- 4-926	12	"	
216	"	1-12-926	29-12-926	27	"	
220	"	5- 3-926	25- 3-926	18	"	
220	"	29-10-926	25-11-926	26	"	
227	"	30-12-926	29- 1-927	29	Botucatu	Em reparação
228	"	13- 3-926	25- 3-926	10	Assis	
228	"	10- 5-926	19- 6-926	36	"	
230	"	6- 7-926	5- 8-926	29	"	

Locomotivas	TYPO	DATA DA ENTRADA	DATA DA SAHIDA	Dias em reparação	DEPOSITOS	OBSERVAÇÕES
232	Mikado	9 7-926	29- 9-926	16	Assis	
236	"	6- 4-926	18- 4-926	10	"	
242	"	29- 9-926	28-10-926	27	Sorocaba	
247	"	29- 9-926	24-10-926	23	"	
248	"	5- 5-926	1- 6-926	26	Itapetininga	
249	"	16- 1-926	31- 1-926	13	"	
252	"	8- 9-926	19- 9-926	9	Botucatu	
254	"	19- 1-926	28- 1-926	7	"	
257	"	30-10-926	19-11-926	19	"	
258	"	29- 7-926	17- 8-926	18	"	
260	"	1-12-926	28-12-926	26	"	
264	"	15-11-926	21-12-926	34	"	
280	"	17- 9-926	27-10-926	37	Sorocaba	
286	"	29-10-926	29-11-926	30	"	
290	"	29-10-926	29-11-926	30	"	
291	"	29- 9-926	27-10-926	26	"	
296	"	29- 9-926	29-10-926	28	"	
298	"	1- 9-926	21- 9-926	19	"	
299	"	4- 8-926	21- 8-926	16	"	
299	"	29- 9-926	29-10-926	28	"	
300	Pacific	8- 3-926	28- 3-926	26	Assis	
302	"	18- 2-926	6- 3-926	14	"	
302	"	11- 6-926	6- 7-926	23	"	
305	"	19- 2-926	17- 3-926	24	"	
305	"	9- 7-926	15- 8-926	35	"	
305	"	29- 9-926	29-12-926	87	"	
306	"	15- 2-926	26- 3-926	37	"	
306	"	8- 5-926	19- 8-926	101	"	
307	"	22- 3-926	20- 7-926	118	"	
309	"	29- 9-926	29-10-926	28	Sorocaba	
323	"	12- 8-926	20- 9-926	38	"	
325	"	29- 9-926	24-10-926	23	"	
327	"	29- 8-926	12- 9-926	13	"	
329	"	15-10-926	23-11-926	38	Botucatu	
330	"	29- 8-926	2-10-926	33	"	
331	"	1-10-926	16-10-926	14	"	
332	"	8- 8-926	28- 8-926	17	"	
401	Ten-wheel	29- 9-926	23-10-926	23	Cosmopolis	
403	"	4- 9-926	28- 9-926	26	"	
404	"	13- 7-926	28- 4-926	40	Assis	
405	"	29- 4-926	25- 5-926	25	Cosmopolis	
407	"	12- 2-926	12- 4-926	57	"	
408	"	13- 7-926	5- 8-926	22	"	
410	"	12- 7-926	27- 8-926	44	Assis	
410	"	29- 9-926	17-12-926	76	"	
413	"	22-11-926	10-12-926	16	Cosmopolis	
415	"	14- 4-926	30- 4-926	15	"	
416	"	24- 7-926	28-10-926	93	Assis	
417	"	29- 4-926	2- 8-926	93	"	

Locomotivas	TYP0	DATA DA ENTRADA	DATA DA SAHIDA	Dias em reparação	DEPOSITOS	OBSERVAÇÕES
418	Ten-wheel	15- 4-926	20- 5-926	33	Cosmopolis	
419	"	30- 5-926	22- 6-926	22	Assis	
420	"	6- 5-926	11- 6-926	34	"	
450	"	17- 4-926	13- 6-926	55	Cosmopolis	
451	"	22- 2-926	18- 3-926	22	"	
452	"	20-11-925	11- 1-926	50	"	
453	"	13-13-925	14-12-926	61	"	
454	"	2-10-926	21-11-926	47	"	
501	"	13- 1-926	20- 3-926	64	Itapetininga	
501	"	14- 9-926	23- 9-926	8	"	
504	"	30- 5-926	18- 7-926	48	"	
507	"	1- 1-926	16- 1-926	13	"	
507	"	29- 7-926	15- 8-926	16	"	
508	"	2- 4-926	11- 5-926	37	"	
509	"	1- 7-926	28- 9-926	87	"	
601	Mallet	30- 7-926	17- 8-926	17	"	
603	"	10- 5-926	17- 5-926	7	"	
603	"	15- 9-926	22- 9-926	6	"	
607	"	31- 9-926	20-10-926	19	"	
612	"	29- 7-926	9- 8-926	9	"	
703	"	29- 9-266	23-10-926	22	Sorocaba	
704	"	29- 9-926	29-10-926	28	"	
112	locomotivas			3.743		

NUMERO	QUANTIDADE	PROCE- DENCIA	FABRICANTES	NUMEROS DE FABRICAÇÃO	Numero de rodas		CYLINDROS		Pressão caldeira Librs.	Peso adherente Toneladas	Peso total Toneladas	Força de tração em kilogrammas	
					Motizes	Total	Dia- metro	Curso				Loc.	Total
Transporte	53												247.283
118	1	Brasil	E. F. Central		8	10	0,950	0,406	160	32,0	36,0	8,440	8.440
119 a 131	13	»	Sorocabana	1 a 13	8	10	0,950	0,406	160	32,0	36,0	8,440	109.720
132 e 133	2	E. U. A.	Baldwin	30406-30431	8	10	0,950	0,406	180	32,0	36,0	9,500	19.000
134 e 135	2	Brasil	Sorocabana	14 e 15	8	10	0,950	0,406	180	32,0	36,0	9,500	19.000
200 a 205	6	E. U. A.	Am. Locs. Co.	65991-59129 a 59133	8	12	1,060	0,483	200	45,8	60,6	13.335	80.010
206 a 213	8	»	»	61588 a 61594	8	12	1,060	0,483	200	44,3	58,6	13.335	106.680
214 a 221	8	»	Baldwin	55011 a 55018	8	12	1,060	0,483	200	43,6	57,6	13.335	106.680
222 a 231	10	»	Am. Locs. Co.	63467 a 63476	8	12	1,060	0,483	200	43,6	57,6	13.335	106.680
232 a 241	10	Belgica	H. St. Pierre	1420 a 1424-1960 a 1964	8	12	1,060	0,483	200	43,6	57,1	13.335	133.350
242 a 249	8	E. U. A.	Am. Locs. Co.	65983 a 65990	8	12	1,060	0,483	200	45,3	58,9	13.335	133.350
250 a 264	15	»	Baldwin	58121 a 58135	8	12	1,060	0,483	200	45,3	58,9	13.335	106.680
272 a 299	28	Allemanha	Krupp	850 a 877	8	12	1,060	0,483	200	48,2	61,0	13.335	200.025
300	1	Belgica	H. St. Pierre	1275	6	12	1,250	0,400	185	51,3	65,7	13.335	373.380
301 a 303	3	E. U. A.	Am. Locs. Co.	29126 a 29128	6	12	1,140	0,445	180	33,2	51,4	9,440	28.320
304 a 307	4	»	»	61723 a 61726	6	12	1,140	0,457	180	37,0	52,2	10.000	40.000
308 a 315	8	»	Baldwin	58151 a 58155-58692- 58694	6	12	1,140	0,457	180	40,7	57,3	10.000	80.000
316 a 327	12	Allemanha	Krupp	878 a 889	6	12	1,140	0,457	180	40,3	56,6	10.000	120.000
328 a 335	8	E. U. A.	Baldwin	58695 a 58702	6	12	1,140	0,457	180	40,7	57,3	10.000	80.000
401 a 414	14	»	»	27527 a 27529-30444- 30531-30550-30605- 39047 a 39053	6	12	1,140	0,406	180	27,4	34,4	7.250	101.500
A transportar	214												2.101.343

Percurso total das locomotivas

O percurso total das locomotivas, durante o anno de 1926, foi de 13.348.487 kilometros, conforme o quadro abaixo, ou mais 1.710.221 kilometros do que anno passado.

DESIGNAÇÃO	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Passageiros . . .	2.349.684	2.608.146	2.706.107	2.050.173	2.682.064	2.869.071
Especiaes passag. " forças . . .	10.420	33.783	27.835	37.005	20.284	28.969
Mixtos	396.326	416.271	420.060	375.841	669.070	781.590
Cargas	2.405.078	2.524.746	2.637.339	2.211.667	2.809.737	3.341.394
Animaes	39.753	60.129	108.867	91.069	145.559	167.429
Serviço da Estrada	419.068	442.865	519.069	407.144	958.300	917.326
Conta de Capital	—	19.744	77.484	41.274	35.177	124.984
Via Permanente	191.100	245.006	167.602	164.947	214.643	184.814
Manobras	2.462.015	3.237.046	3.475.155	3.467.627	4.028.019	4.919.902
Total	8.273.444	9.587.736	10.139.518	9.058.050	11.638.266	13.348.487

Os percursos nos ultimos 20 annos, foram os seguintes:

Annos	Passageiros	Mixtos	Cargas e animaes	Serviço da Estrada	Manobras	Via Permanente	Total	Incluindo percurso do-brado-Mallet
1907	1.205.205	174.577	1.377.224	—	1.195.870	404.846	3.177.722	—
1908	1.047.295	272.536	1.343.052	—	203.885	493.546	3.360.314	—
1909	1.059.847	393.704	1.402.601	—	190.801	503.218	3.550.171	—
1910	1.198.412	446.801	1.288.692	—	198.355	406.886	3.539.146	—
1911	1.375.981	332.579	1.336.094	—	232.624	477.889	3.685.167	—
1912	1.595.671	300.346	1.453.184	—	308.438	663.061	4.320.700	4.808.866
1913	1.757.417	297.563	1.780.808	—	430.269	837.257	5.103.314	5.736.483
1914	1.651.946	257.815	1.372.403	130.323	1.225.371	119.778	4.757.636	5.340.358
1915	1.399.152	415.976	1.256.251	67.485	859.282	29.776	4.027.925	4.509.442
1916	1.693.287	455.744	1.576.663	78.511	1.062.777	60.238	4.927.220	5.614.472
1917	1.696.132	462.149	1.909.266	153.876	1.290.904	95.714	5.608.041	6.509.298
1918	1.682.520	467.206	2.020.625	227.611	1.346.038	121.204	5.865.204	6.920.987
1919	1.790.958	435.685	2.325.132	315.134	1.566.779	113.587	6.547.275	7.797.176
1920	2.286.415	375.981	2.300.874	356.206	1.867.302	136.310	7.323.088	8.562.575
1921	2.360.104	396.326	2.444.831	419.068	2.462.015	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	596.553	3.475.155	167.602	10.139.518	11.429.486
1924	2.298.481	375.841	2.302.736	448.418	3.467.627	164.947	9.058.050	10.151.555
1925	2.777.761	669.070	2.955.296	993.477	4.028.019	214.643	11.638.266	12.542.255
1926	2.911.048	781.590	3.508.823	1.042.310	4.919.902	184.814	13.348.487	14.308.323

No quadro acima estão incluídos os annos de 1907 a 1926 (inclusive),

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

Na columna "Cargas" os trens feitos pelas locomotivas em experiencia.

Na columna "Serviço da Estrada" os trens em conducção de lenha, conta de capital e o percurso feito pelas locomotivas escoteiras.

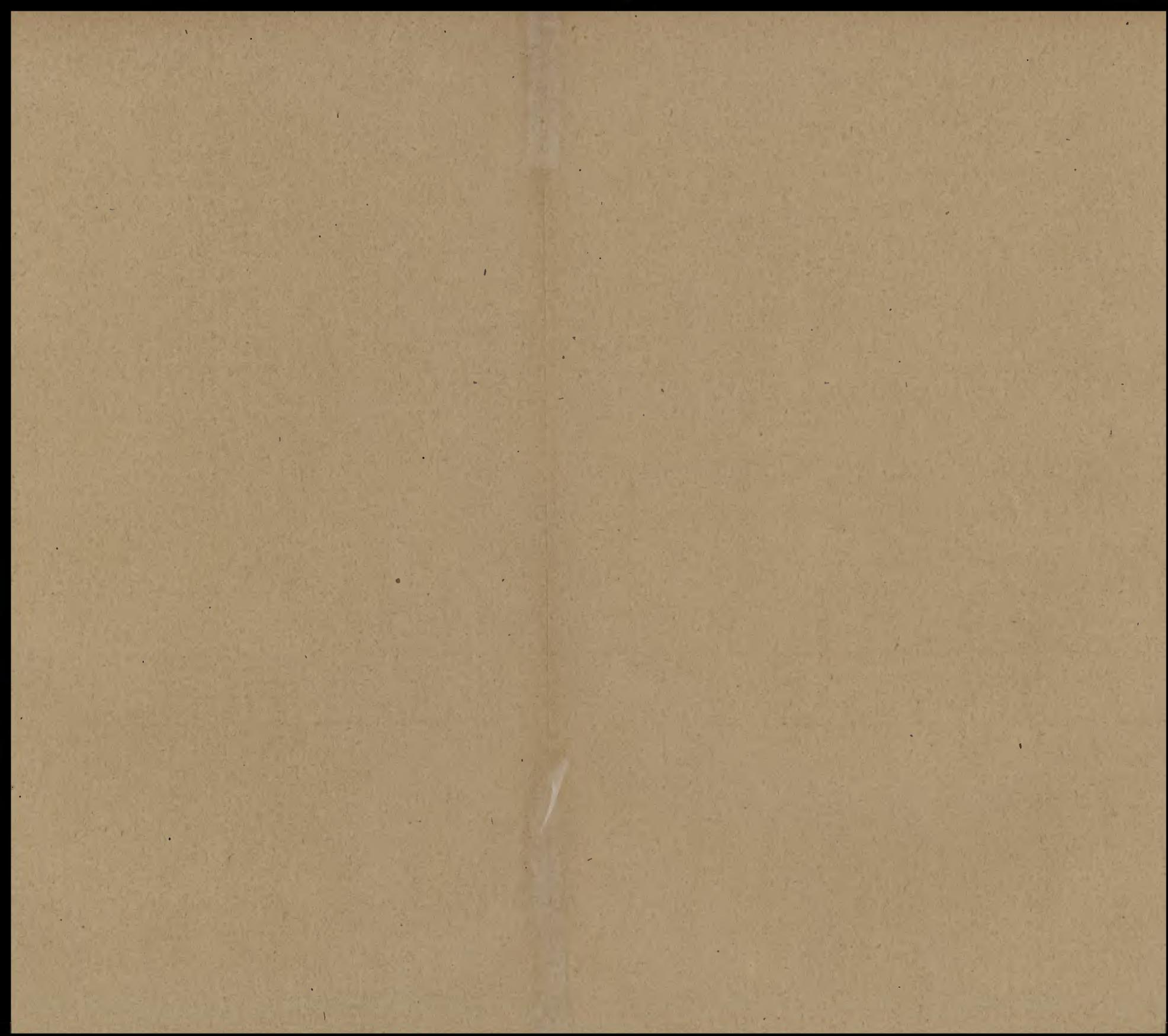
Tomando-se por base o numero de locomotivas em serviço activo durante o anno, obtem-se um resultado médio de 49.808 kilometros, por conseguinte, 5.263 a mais, comparado com o anno anterior.

O quadro abaixo demonstra a distribuição do percurso feito pelas 268 locomotivas que estiveram em serviço activo durante o anno.

PERCURSO EM KILOMETROS	Quantidade de Locomotiva	PERCURSO TOTAL	Maximo atingido pela Locomotiva	Locomotiva que fez o percurso maximo	
				N.º	TYPO
De 100 a 10.000 .	2	278	150	609	Mallet
» 10.000 » 20.000 .	14	228.705	19.742	606	„
» 20.000 » 30.000 .	15	395.610	29.738	406	Ten-wheel
» 30.000 » 40.000 .	42	1.511.926	39.993	277	Mikado
» 40.000 » 50.000 .	52	2.351.379	49.650	61	Americano
» 50.000 » 60.000 .	66	3.528.119	59.986	210	Mikado
» 60.000 » 70.000 .	51	3.281.194	69.546	461	Kraus
» 70.000 » 80.000 .	16	1.198.521	79.505	304	Pacific
» 80.000 » 90.000 .	9	761.057	89.847	331	„
» 90.000 » 100.000 .	1	91.698	91.698	335	„
Superior a 100.000 .	—	—	—	—	—
Total	268	13.348.487			

No quadro abaixo estão incluídos os aumentos porcentuaes dos percursos de locomotivas, desde o anno de 1919.

Designação	ANNO	ANNO	Diferença % sobre o anno an- terior		ANNO	Diferença % sobre o anno an- terior		ANNO	Diferença % sobre o anno an- terior		ANNO	Diferença % sobre o anno an- terior		ANNO	Diferença % sobre o anno an- terior		ANNO	Diferença % sobre o anno an- terior						
	DE 1919	DE 1920	+	-	DE 1921	+	-	DE 1922	+	-	DE 1923	+	-	DE 1924	+	-	DE 1925	+	-	DE 1926	+	-	+	-
Percorso effectivo	4.880.496	5.455.786	+	11,79	5.811.429	+	6,52	6.350.690	+	9,28	6.664.363	+	4,94	5.590.423	-	16,11	7.610.247	+	36,13	8.428.585	+	10,75	+	72,69
Percorso supple- mentar	1.566.779	1.867.302	+	19,18	2.462.015	+	31,85	3.237.046	+	31,48	3.475.155	+	7,36	3.467.627	-	0,02	4.028.019	+	16,16	4.919.902	+	22,14	+	214,01
Percorso total . . .	6.547.275	7.323.088	+	11,85	8.273.444	+	12,92	9.587.736	+	15,69	10.139.518	+	5,75	9.058.050	-	10,67	11.638.266	+	28,49	13.348.487	+	14,69	+	103,87
Porcentagem do percurso effec- tivo sobre o per- curso total	74,54	74,50	-	0,04	70,24	-	4,26	66,24	-	4,00	65,73	-	0,51	61,72	-	4,01	65,38	-	3,66	63,14	-	2,24	-	11,40



O quadro abaixo demonstra o consumo de combustível, lubrificantes e estopa feito pelas locomotivas durante o anno de 1926.

Designação	Unidades	Quantidades	Consumo médio por Loc.-Kilometro	
			Excluindo percurso dobrado das locomotivas Mallets	Incluindo percurso dobrado das locomotivas Mallets
Carvão	Kilos	76.577,820	5,7368	5,3519
Lenha	M. ³	962.110	0,0720	0,0672
Valve (Cylindro)	Litros	120.701,00	0,0090	0,0084
Engine (Machina)	„	119.504,00	0,0089	0,0083
Car (Tender, etc.)	„	80.757,75	0,0060	0,0056
Estopa	Kilos	59.997,50	0,0044	0,0041

Como a maior parte das locomotivas consumiu conjunctamente carvão e lenha, damos abaixo o consumo por locomotiva-kilometro, convertendo-se a lenha em carvão, nas bases 7,0, 7,3, 8,0 e 9,0 mts. cubicos por uma tonelada de carvão.

Designação	CONSUMO MÉDIO POR LOC.-KILOMETRO			
	Kilos			
	Metros cubicos de lenha			
	7,0	7,3	8,0	9,0
Por locomotiva-kilometro (exceptuando-se o percurso dobrado das locomotivas Mallet)	16,033	15,610	14,746	13,745
Por locomotiva-kilometro (incluindo-se o percurso dobrado das locomotivas Mallet)	14,957	14,563	13,757	12,823

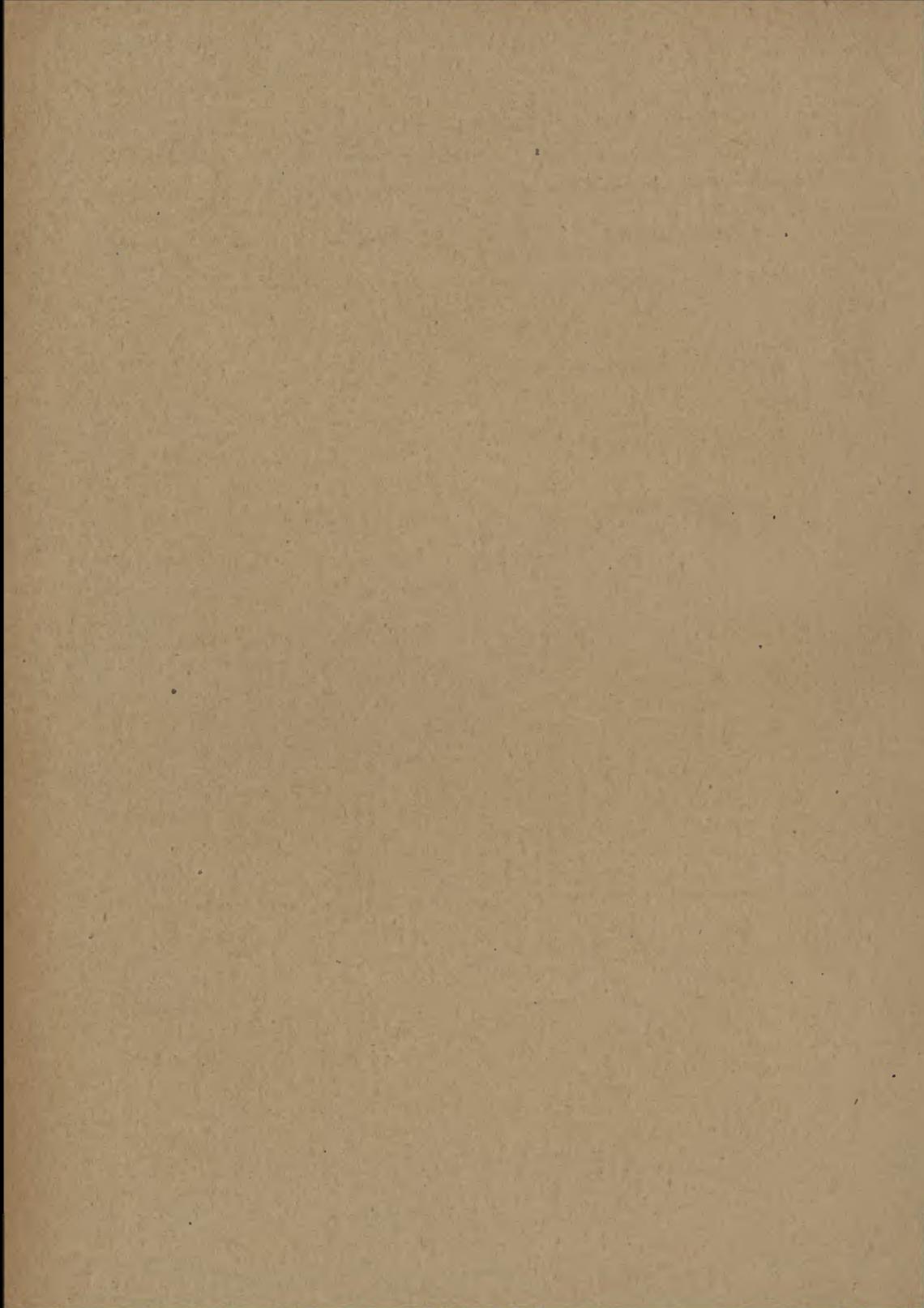
Pessoal

O quadro abaixo demonstra a existencia do pessoal da Tracção em dezembro de 1925 e 1926.

D A T A	Escritorio Central	Corrida	Conservação vehiculos	Abasteci- mento lenha	Trens de lenha	Baldeação de carvão	Abasteci- mento d'agua	Depositos	TOTAL
Em dezembro de 1925	19	801	163	313	288	40	50	606	2.280
Em dezembro de 1926	21	723	162	295	271	53	65	684	2.274

Despesas — As despesas totaes da Tracção elevaram-se a Rs. 24.371:081\$817 e constam discriminadamente do quadro abaixo:

Contas	Pessoal	Material	Papelaria	Diversos	Total
42	96:899\$000	12:518\$129	3:787\$774	1:194\$300	114:399\$203
43	118:589\$903	11:187\$459	—	761\$500	130:538\$862
44-A	1:492:274\$360	184\$983	42\$837	2:612\$000	1:495:113\$680
44-B	1:057:688\$805	—	—	2:634\$000	1:060:322\$805
44-C	328:450\$683	—	—	933\$600	329:390\$283
45	605:658\$000	—	—	1\$100	605:659\$100
45-A	—	8:714:523\$936	—	—	8:714:523\$936
45-B	—	7:236:019\$400	—	—	7:236:019\$400
45-C	—	89:317\$364	—	—	89:317\$364
46	—	478:056\$942	—	—	478:056\$942
46-A	—	35:871\$216	—	—	35:871\$216
47	—	81:606\$041	4:953\$831	—	86:564\$872
48	165:956\$996	148:925\$158	—	213\$148	315:095\$302
49	140:108\$179	252:978\$571	—	83:530\$007	476:616\$757
50	—	—	—	—	—
51	410:574\$984	350:178\$616	—	33:693\$276	794:446\$876
52	523:202\$644	567:325\$870	—	48\$700	1:090:577\$214
53	322:998\$502	15:268\$972	—	—	338:266\$874
54	72:521\$363	105:323\$919	—	—	237:847\$282
55	219:307\$485	396:524\$082	—	9:715\$653	625:547\$220
66	—	67:020\$900	—	—	67:020\$900
67	39:232\$599	10:599\$130	—	55\$000	49:886\$729
	5.593:463\$503	18.633:431\$088	8:788\$942	135:398\$284	24.371:081\$817



5.^a DIVISÃO — ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

No correr do anno de 1926, cuidou a 5.^a Divisão de varios serviços, cujo andamento consta das linhas abaixo.

a) — Variante entre Pyramboia e Rubião Junior

Completados, no anno anterior, os trabalhos relativos á variante directa entre Pyramboia e Rubião Junior, procurou-se desde logo, no inicio do anno de 1926, estudar uma variante parcial na serra de Botucatú, de modo a obrigar o novo traçado ás estações de Botucatú e Rubião Junior, de que o projecto anterior não havia cogitado.

Com esse objectivo foram, como se disse, feitos os trabalhos de campo e de escriptorio, tendo-se afinal, conseguido, sempre nas mesmas condições technicas anteriores, com 1,6% para rampa maxima e 250 metros para raio mínimo, uma linha com o desenvolvimento total de 50 klm. 087, entre os seus pontos extremos, Pyramboia e Rubião Junior, o que significa um encurtamento de 18 klm. 330 sobre a linha actual em trafego.

Representa isso, na verdade, uma grande victoria, pois, esse encurtamento de 26,7% foi obtido com melhoria muito notavel nas condições technicas da linha em trafego que se póde, com segurança, affirmar, vão além de 3% para rampas e a 90 metros para os raios.

Não seria surpresa, portanto, que linha dessa natureza fosse de elevado custo, não só pelo volume da sua terraplenagem, como tambem pelo vulto das suas obras de arte. Não obstante, isso ter se dado realmente, procurámos melhorar, fazendo correr, algumas variantes parciaes no trecho da serra, justamente onde mais accidentado se nos apresenta o terreno. Não ficaram elles concluidos durante o anno, podendo, comtudo, prever-se nos tragam sensiveis beneficios no orçamento.

Em consequencia dessa nova linha, que acarretaria a supressão de diversos trechos da actual linha em trafego, para promover o escoamento do ramal de Porto Martins, cuidou-se de uma ligação entre pontos mais convenientes. Foram elles: a estação de Alambary e o km. 20 mais ou menos do nova linha.

b) — Projecto de modificação do pateo de Rubião Junior

Não comportando o actual pateo da estação de Rubião Junior as ampliações necessarias e indispensaveis para attender ao grande movimento que para lá será transferido de Botucatú, com a nova variante que vem de Pyramboia, foi a divisão incumbida pela Directoria da organização de um projecto para ampliação de desvios, e deposito de locomotivas. Isso foi feito após os necessarios trabalhos de campo, tendo, finalmente, sido adoptado o projecto para cuja execução se tornou necessaria a aquisição de varios terrenos, conforme as indicações abaixo exaradas:

PROPRIETARIOS	áreas m2.	Preços
Francisco Pereira Leite de Mello	18.391,00	2.278\$645
D. Brazilia Vasconcellos Leite	8.004,00	1.500\$000
José Dias de Castro	112.642,05	23.316\$904
Natale e Floriano Frederico	18.897,00	3.911\$679
Manoel Affonso Martins Costa	6.182,00	Doação

c) — Ligação da Funilense á Sorocabana em Campinas

Em 1926 apenas se tratou da aquisição de alguns terrenos necessario á travessia da nova linha de ligação. Foram adquiridos regularmente pela Fazenda do Estado cerca de 18 terrenos. Tendo surgido difficuldades quanto á compra de alguns delles, foram requeridas as competentes accões de desapropriação judicial, que igualmente, foram posteriormente suspensas.

d) — Reconhecimento para a determinação de uma linha ferrea ligando a Sorocabana a São Sebastião, no littoral

Procedeu-se a uma longa viagem de reconhecimento, para o fim de determinar o melhor traçado para o prolongamento da

Sorocabana até São Sebastião, no littoral do Estado. Esse reconhecimento, que durou cerca de 25 dias do mez de novembro do anno anterior, concluiu pela possibilidade de um bom traçado, em linha dupla, para bitola de um metro, rampa maxima de 2 % e raio minimo de 250 metros, com o desenvolvimento total de 210 kilometros, a partir do klm. 9 desta Estrada. Pelo que nos foi dado observar das condições locais e attendendo a que se trata apenas de um reconhecimento, conseguimos apresentar, já em principio de 1926, um orçamento no valor total de 146.046:600\$000 para a construcção de uma linha dupla.

e) — Reconhecimento para uma linha ferrea entre Boreby e Quatá

Pracedeu-se, igualmente, durante o mez de março, ao reconhecimento para a determinação do melhor traçado entre Boreby e Quatá. Chegou-se á conclusão de que a nova linha deveria atingir Santa Lina, cerca de 7 kilometros aquem de Quatá, onde o terreno se apresenta mais apropriado.

E' de presumir-se que a nova linha dará um encurtamento de 41 kilometros sobre o trajecto até São Paulo, devendo custar cerca de 38.000:000\$000 para um linha singela com o desenvolvimento de 230,500 km.

f) — Cachoeira do rio Capivary

Mantivemos um Zelador junto á cachoeira do rio Capivary, situada na serra de Santos, em terrenos devolutos sob a nossa guarda desde os tempos do Decreto N.º 3.791 de 16 de janeiro de 1925.

Com difficuldade, têm sido mantidos e conservados os caminhos de accesso á residencia do Guarda, por nós construida em 1925. Esse Guarda incumbiu-se da leitura das reguas, collocadas á montante daquella cachoeira.

g) — Duplicação da linha entre Sorocaba e a nova estação de Santo Antonio — Variante, em linha singela, entre esta e o Km. 178,295 do ramal de Itararé.

Concluidos no anno anterior os projectos dessas linhas, calcadas nos estudos rapidamente feitos, iniciou-se o anno quando se procedia aos trabalhos de locação.

Notada na variante além de Santo Antonio a conveniencia da modificação do traçado, foram feitos os estudos de duas variantes, dos quaes resultaram reaes vantagens.

Pela locação entre o eixo da estação de Sorocaba e o ponto extremo da nova linha no klm. 178,295 do ramal de Itararé é de 50 klm. 802,60, com encurtamento, portanto, de 18 klm. 857,4 sobre a actual linha em trafego.

Igualmente para o tronco o encurtamento será de 6 klm. 809,54, pois a nova linha, entre Sorocaba e o Klm. 152,220 tem um desenvolvimento total de 36 klm. 775,40.

Pelo projecto são construidas esplanadas completamente novas para as estações de Lopes de Oliveira, Ipanema e Bacaetava, sendo consideravelmente alargada a de George Oetterer, Santo Antonio, transferida para outra margem do rio Sorocaba e a klm. 35,349 da estação de Sorocaba, foi projectada em proporções bastante amplas para comportar, como futura estação de entroncamento, todo o grande movimento de concentração e formação de trens. Segundo o projecto organizado por esta Divisão, esse grande pateo, o mais vasto da Sorocabana, tem 14 desvios com 7.700 metros de extensão, podendo conter cerca de 588 vagões e com possibilidade de ser grandemente ampliado, para o que já foi adquirida, aliás, por modico preço, área de terreno sufficiente. Nessa estação, e collocada em outra encosta, ficará a esplanada para deposito de locomotivas, com triangulo ao lado.

Ficam supprimidas as estações de Coronel Mursa, desnecessaria pela redução de distancia entre Ipanema e Bacaetava, e Americana que fica transferida para local não muito distante, a 12 klm. 176 m. da nova estação de Santo Antonio.

Note-se bem que o trecho entre Sorocaba e Santo Antonio (nova) é em linha dupla, com 2 % de rampa maxima e dahi em diante, em linha singela com 1,6 % e com 245 metros de raio minimo.

Concluidos os trabalhos de locação, já em janeiro foram lavrados os contractos de construcção das novas linhas com 8 tarefeiros. Esses contractos lavrados a 16 de janeiro de 1926, marcaram o prazo até 31 de dezembro de 1926 para a definitiva conclusão dos trabalhos.

Embóra, conduzidos com toda a firmeza, não foi possivel senão a um desses tarefeiros, os Srs. Gracho Costa Rodrigues e Alexandre Portella Passos, dar por concluidos os trabalhos dentro daquelle prazo.

Pelo quadro adiante se vê claramente o serviço feito e o que restava fazer a partir de 31 de dezembro. Na realidade tratava-se de um volume bastante elevado, e, mesmo assim, a simples in-

dicação da cifra indicativa do cubo a excavar, não dava com clareza idéa das difficuldades a vencer, por isso que em grande numero de casos concentravam-se os grandes volumes em alguns cortes, muitas vezes em rocha. Comtudo, foi grande o trabalho realizado, tendo sido executados como se deprehe de do quadro seguinte, só em terraplenagem 1.006 166,575 metros cubicos na linha dupla e 303.635,931 metros cubicos na linha singela, ao todo 1.309.742,506 metros cubicos.

Em obras de arte foram igualmente construidas com todo o esmero, cerca de 75 obras, com o emprego de 12.173 m³ de alvenaria. Isso na linha dupla. Na linha singela são 19 obras de arte com o emprego de 3.198 m³ de alvenaria.

Pois bem, com esses trabalhos despendeu a Estrada, cerca de 9.388:750\$180 sendo que, só em pagamentos aos tarefeiros, por obras contractuaes, se pagou 8.538:738\$367 como mostra o quadro adiante.

h) Aquisição de terrenos

Para a execução das linhas anteriormante tratadas, foram adquiridos no correr do anno 22 terrenos, pertencentes a diversos particulares. Foi despendido com isso a importancia de 158:869\$469, sendo de notar que as compras foram feitas amigavelmente e por preços convenientes.

Para toda a linha será necessaria a aquisição de 48 terrenos, dos quaes todas as negociações já estão entaboladas, esperando-se liquidar todas ellas sem a interferencia de desapropriações judiciaes. Foi organizado o cadastro completo de toda a faixa.

O Escritorio Technico da 5.^a Divisão e sua Chefia custaram aos cofres da Estrada 212:355\$538, tendo sido as diversas verbas distribuidas proporcionalmente por todos os serviços executados durante o anno.

Demonstração do serviço de terraplenagem em 31 de dezembro de 1926

1.a Parte: Linha dupla entre Sorocaba e Santo Antonio (nova estação)

Tarefeiros	Trecho	Volumes calculados	Volumes excavados			Serviço feito %	A excavar
			Até novembro	Em dezembro	Total		
Graccho & Portella Passos	1.º	137.850,834	—	—	126.645,421	—	—
Augusto Ramos	2.º	161.028,150	126.710,508	10.432,802	137.193,317	85,2°	23.834,833
João Zeferino Velloso	3.º	126.371,224	123.141,688	9.479,504	132.621,192	—	—
Penteadó Maciel & Zozimo	4.º	390.928,136	275.404,206	2.979,578	272.424,628	69,7	118.503,508
Moraes Barros Filho & Cia.	5.º	143.284,560	126.634,767	27.461,081	154.095,848	—	—
Bucchianeri & Berti	6.º	162.567,490	162.611,264	20.514,905	183.126,169	—	—
Totais		1.122.030,394	—	—	1.006.106,575	—	—

2.a Parte: Variante entre Santo Antonio (nova estação) e o km. 178,295 Ramal de Itararé — Linha singela

Bucchianeri & Berti	6.º	100.000,322	68.396,485	7.200,546	75.597,031	75,6	24.403,291
Oscar Guimarães I	7.º	119.698,230	96.089,113	3.719,296	99.808,409	83,4	19.889,821
Alvaro A. Barrozo	8.º	145.010,070	114.545,013	13.685,578	128.230,491	88,4	16.779,579
Totais		364.708,622	—	—	303.635,931	—	—

RESUMO: —

Total das duas linhas 1.486.739,016

1.309.742,506