

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Nº 385  
E 821

RELATORIO

APRESENTADO AO

ANNO DE 1930

APRESENTADO AO EXMO. SR.

Secretario da Viação e Obras Publicas

PELO

Director da Estrada de Ferro Sorocabana



SÃO PAULO

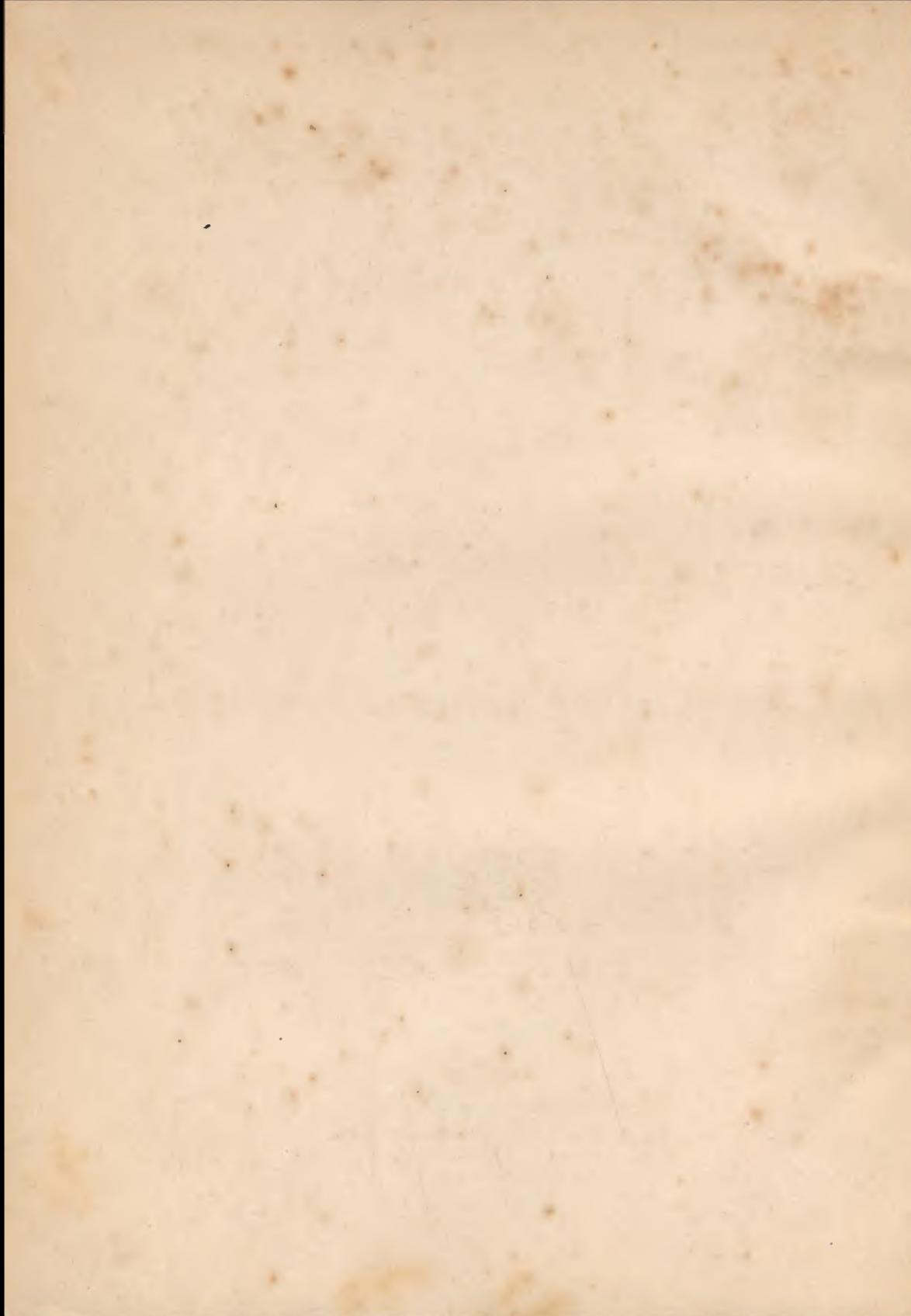


RELATORIO

ANNO BEATO

PIETRO DA VENEZIA

CONFERMATA DAL SANTO PADRE PIAZZA



# ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

## **RELATORIO**

REFERENTE AO

**INTRODUÇÃO**

**ANNO DE 1930**

APRESENTADO AO EXMO. SNR.

**SECRETARIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS**

PELO

**DIRECTOR DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA**

*Revisão da Reunião*

O Conselho diretor da estrada de ferro Sorocabana divulgou ofícios para autorizar a construção de uma ferrovia entre Sorocaba e Itapetininga.



**SÃO PAULO**

Typographia Brazil de Rothschild & Cia.

Rua 15 de Novembro N. 25

1931



19 NOV 1973

ESTRADA DE FERRO SOROCABA

# RELATÓRIO

ANNO DE 1930

SECRETARÍO DA AVIÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

LETRA

DIRETOR DA ESTRADA DE FERRO SOROCABA

1930  
REFS  
dupl.

SÃO PAULO  
ESTRADA DE FERRO SOROCABA  
1930



## **INTRODUCÇÃO**

*Exmo. Snr. Secretario de Viação e Obras Publicas  
do Estado de São Paulo.*

Temos a honra de apresentar a V. Excia. o relatorio dos trabalhos executados na Estrada de Ferro Sorocabana e Linha Santos Juquiá, no anno de 1930.

### **Movimento financeiro**

O resultado financeiro do exercicio de 1930, foi intensamente affectado pela crise financeira que ainda assoberba o País e, no fim do anno, pelas perturbações de trafego resultantes do movimento revolucionario.

A lei Estadoal n.º 2401 de 31 de Dezembro de 1929, fixou a despesa da Estrada em 1930 em 61.000:000\$000 e orçou a receita em 84.000:000\$000.

A renda da Estrada que foi de 72.479:836\$380, soffreu em relação ao anno anterior, uma diminuição de 10.616:575\$493 não tendo, pois, attingido á receita orçada.

Com a depressão do trafego da Estrada, tudo se fez por reduzir a despesa que foi de 54.595:990\$248, apresentando sobre a do anno anterior, uma diferença para menos de 5.480:933\$233 e uma economia de 5.316:812\$207 sobre a dotação legal.

O saldo importou em 17.883:846\$132 tendo sido o coefficiente de tráfego de 75,33 %.

Com a contribuição de 1.087:197\$545 (1,5 % da sua renda bruta) para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, fica o saldo líquido do exercício de 1930 reduzido a 16.796:648\$587, com o coefficiente de tráfego de 76,47 %.

Houve grande diminuição no tráfego da Estrada, tendo sido o trabalho realizado até menor que o do ano de 1927, apresentando uma diferença para menos em relação ao ano anterior, de 83.091.450 tons. km. de peso útil retribuído em geral, conforme se verifica pelos algarismos abaixo, referentes aos últimos cinco anos.

|                |  |
|----------------|--|
| Anno de 1926 — | 411.977.937 tons. km. peso útil retribuído |
| » » 1927 —     | 480.529.214 » » » » »                      |
| » » 1928 —     | 534.864.221 » » » » »                      |
| » » 1929 —     | 547.237.838 » » » » »                      |
| » » 1930 —     | 464.146.388 » » » » »                      |

Houve, pois, um decrescimo de 15,18 % em relação ao ano de 1929.

A intensidade do tráfego diminuiu em relação ao ano anterior de 10,52 %, conforme mostram os números abaixo, que indicam as tons.-km. de peso bruto rebocado por quilometro de linha.

|             |                   |
|-------------|-------------------|
| Anno 1929 — | 950.597 tons.-km. |
| Anno 1930 — | 850.566 »         |

Conforme se verifica pelo quadro A, pag. 8, todos os elementos do tráfego, com exceção dos que se referem ao transporte de bagagens-encomendas e de café, apresentaram notável decrescimo na receita do exercício de 1930, em relação ao ano anterior.

Como no ano de 1929, o producto que contribuiu com maior receita foi o café, com 16.447:341\$920, contra 12.455:240\$140 no ano anterior.

Abaixo indicamos, a receita, despeza e saldo para a unidade «tonelada-kilometro de peso util retribuido», nos annos de 1929 e 1930:

| Annos         | Ton.-km.<br>peso<br>util retribuido | Receita<br>por<br>ton.-km. | Despeza<br>por<br>ton.-km. | Saldo<br>por<br>ton.-km. |
|---------------|-------------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| 1929. . . . . | 547.237.838                         | \$151,8                    | \$109,8                    | \$042,0                  |
| 1930. . . . . | 464.146.388                         | \$156,1                    | \$117,6                    | \$038,5                  |

E' interessante comparar-se o custo da ton.-km. de peso util transportado na Sorocabana com as duas outras principaes Estradas do Estado, a Paulista e a Mogyana.

Feita essa comparação, que consta do quadro seguinte, verifica-se que o trabalho realizado pela Sorocabana nestes ultimos 3 annos, foi maior que nas duas outras Estradas, tendo sido, entretanto, menor o custo médio dos transportes que effectuou.

| Annos | Número de tons.-kilometros de peso util transportado, retribuido |             |             | Despeza total de custeio |                 |                 | Custo médio da ton.-km. de peso util transportado, retribuido |          |         |
|-------|--|-------------|-------------|--------------------------|-----------------|-----------------|---|----------|---------|
|       | Sorocabana   | Paulista*   | Mogyana     | Sorocaba                 | Paulista        | Mogyana         | Sorocabana  | Paulista | Mogyana |
| 1928  | 534.864.221  | 519.955.729 | 237.697.411 | 54.823:231\$353          | 68.283:658\$904 | 39.825:227\$303 | 102,5   | 131,3    | 167,5   |
| 1929  | 549.237.838  | 542.819.470 | 236.275.259 | 60.076:923\$481          | 66.823:495\$881 | 43.239:499\$794 | 109,8   | 123,1    | 183,0   |
| 1930  | 464.146.388  | 427.203.841 | 203.571.877 | 54.595:990\$248          | 57.300:580\$178 | 37.178:331\$704 | 117,6   | 134,1    | 182,6   |

## ESTATISTICA ECONOMICA DAS ESTRADAS

ANNOS DE

| Designação  | 1925        |             |             | 1926        |             |             | 1927        |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|   | Sorocabana  | Mogyana     | Paulista    | Sorocabana  | Mogyana     | Paulista    |             |
| <b>PERCURSOS MÉDIOS:</b>  |             |             |             |             |             |             |             |
| Por passageiro . . . . .  | 84,0        | 47          | 72,5        | 76,4        | 51          | 71,3        | 80,4        |
| » ton. de encomenda e bagagem . . . . .   | 255,4       | 91          | 133,8       | 185,4       | 89          | 123,6       | 205,9       |
| »   » mercadoria . . . . .  | 250,2       | 121         | 173,6       | 268,0       | 124         | 177,1       | 284,3       |
| » animal em trens de passageiros . . . . .  | 196,8       | 78          | 134,7       | 187,8       | 56          | 117,6       | 188,9       |
| »   »   »   » carga . . . . .   | 229,2       | 155         | 328,3       | 248,2       | 154         | 330,0       | 243,4       |
| <b>PRODUCTOS MÉDIOS:</b>  |             |             |             |             |             |             |             |
| Por passageiro-kilometro . . . . .  | \$047,5     | \$069,8     | \$053,4     | \$049,1     | \$069,5     | \$053,5     | \$047,5     |
| » ton.-klm. <sup>o</sup> de passageiro . . . . .  | \$679,2     | \$997,8     | \$765,4     | \$701,2     | \$994,0     | \$764,0     | \$679,2     |
| »   »   » encom. e bagagens . . . . .   | \$594,4     | \$985,1     | \$694,2     | \$667,7     | \$993,8     | \$697,4     | \$635,7     |
| » animal-klm. <sup>o</sup> em trens de passag. . . . .  | \$069,1     | —           | \$055,0     | \$068,3     | —           | \$054,8     | \$070,6     |
| » ton.-klm. <sup>o</sup> de animal em trens de passageiros . . . . .  | \$283,0     | —           | \$214,1     | \$279,7     | —           | \$219,3     | \$288,5     |
| » animal-klm. <sup>o</sup> em trens de cargas . . . . .   | \$028,2     | —           | \$081,4     | \$028,9     | —           | \$082,1     | \$028,6     |
| » ton.-klm. <sup>o</sup> de animal em trens de cargas . . . . .   | \$131,3     | —           | \$081,8     | \$146,6     | —           | \$084,3     | \$126,6     |
| » ton.-klm. <sup>o</sup> de mercadoria (exclusivamente) . . . . .   | \$123,9     | \$193,3     | \$149,0     | \$110,1     | \$207,7     | \$150,0     | \$112,9     |
| » ton.-klm. <sup>o</sup> de peso util em geral (receita do transporte) . . . . .  | \$167,7     | \$250,6     | \$181,7     | \$147,4     | \$258,5     | \$181,6     | \$142,1     |
| » ton.-klm. <sup>o</sup> de peso util em geral (receita geral) . . . . .  | \$181,6     | \$258,2     | \$189,4     | \$161,6     | \$266,2     | \$189,2     | \$154,5     |
| <b>RECEITA GERAL MÉDIA:</b>   |             |             |             |             |             |             |             |
| Por kilometro em trafego . . . . .  | 36:559\$378 | 29:921\$343 | 64:561\$062 | 35:711\$054 | 29:456\$442 | 64:194\$460 | 39:817\$226 |
| » trem-kilometro . . . . .  | 10\$589     | 8\$866      | 12\$178     | 9\$088      | 9\$065      | 12\$282     | 9\$688      |
| » veículo-kilometro . . . . .   | 1\$347      | 1\$226      | \$907       | 1\$132      | 1\$306      | 1\$076      | 1\$159      |
| » unidade de trafego . . . . .  | \$068,5     | \$126       | \$103,6     | \$088,9     | \$134       | \$105,5     | \$092,1     |
| N.º médio de passag.-klm. <sup>o</sup> por trem-klm. <sup>o</sup> de passageiros e mixtos . . . . .                             | 74          | 61          | 83          | 67          | 58          | 77          | 64          |
| N.º médio de ton-klm. <sup>o</sup> de mercadoria (exclusivamente por trem-klm. <sup>o</sup> de mercadorias e animais) . . . . . | 108,6       | 77,1        | 105,9       | 100,9       | 78,9        | 117,8       | 112         |
| <b>DESPESA MÉDIA:</b>   |             |             |             |             |             |             |             |
| Por kilometro em trafego . . . . .  | 25:197\$430 | 18:655\$171 | 44:583\$791 | 37:701\$628 | 20:541\$258 | 44:367\$417 | 30:784\$391 |
| » trem-kilometro . . . . .  | 7\$298      | 5\$840      | 8\$410      | 7\$813      | 6\$321      | 8\$489      | 7\$490      |
| » veículo-kilometro . . . . .   | \$928       | \$827       | \$626       | \$974       | \$911       | \$744       | \$896       |
| » unidade de trafego . . . . .  | \$061,0     | \$083       | \$071,6     | \$076,4     | \$093       | \$072,9     | \$071,2     |
| » tonelada-kilometro de peso util transportado . . . . .  | \$125,1     | \$170       | \$130,8     | \$138,9     | \$185,6     | \$130,8     | \$119,4     |

ESTATISTICA ECONOMICA DAS ESTRADAS SOROCABA, MOGIANA E PAULISTA

1925 A 1930

| 27          |             | 1928        |             |             |             | 1929        |             |             |             | 1930        |   |  |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|--|
| Mogyana     | Paulista    | Sorocabana  | Mogyana     | Paulista    | Sorocabana  | Mogyana     | Paulista    | Sorocabana  | Mogyana     | Paulista    |   |  |
| 50          | 72,8        | 87,6        | 48          | 77,2        | 89,2        | 51          | 78,2        | 85,6        | 53          | —           |   |  |
| 100         | 134,4       | 206,5       | 98          | 133,6       | 218,0       | 100         | 137,7       | 245,1       | 99          | —           |   |  |
| 126         | 178,2       | 300,8       | 120         | 177,3       | 322,0       | 120         | 215,6       | 337,4       | 127         | —           |   |  |
| 71          | 125,6       | 68,2        | 80          | 144,8       | 226,3       | 83          | 141,7       | 218,0       | 84          | —           |   |  |
| 153         | 313,9       | 251,6       | 149         | 318,1       | 231,2       | 148         | 275,4       | 221,7       | 150         | —           |   |  |
| \$068,2     | \$053,6     | \$046,1     | \$069,0     | \$053,4     | \$044,8     | \$066,1     | \$053,7     | \$043,2     | \$065,3     | —           |   |  |
| \$975,0     | \$768,7     | \$659,1     | \$986,5     | \$762,8     | \$640,4     | \$941,8     | \$766,9     | \$617,6     | \$932,9     | —           |   |  |
| \$876,3     | \$696,0     | \$659,2     | \$941,1     | \$704,5     | \$688,0     | \$800,8     | \$670,2     | \$557,7     | \$710,7     | —           |   |  |
| —           | \$057,4     | \$068,2     | —           | \$060,9     | \$073,1     | —           | \$063,4     | \$064,3     | —           | —           |   |  |
| —           | \$230,0     | \$262,3     | —           | \$244,4     | \$280,6     | —           | \$215,3     | \$235,2     | —           | —           |   |  |
| —           | \$082,3     | \$028,2     | —           | \$082,2     | \$028,7     | —           | \$034,2     | \$028,3     | —           | —           |   |  |
| —           | \$085,7     | \$121,7     | —           | \$084,0     | \$124,7     | —           | \$087,6     | \$127,1     | —           | —           |   |  |
| \$201,8     | \$164,0     | \$107,2     | \$198,2     | \$157,6     | \$109,6     | \$203,7     | \$156,1     | \$113,4     | \$211,2     | —           |   |  |
| \$241,9     | \$192,9     | \$137,6     | \$236,0     | \$187,8     | \$138,9     | \$246,7     | \$195,1     | \$143,4     | \$241,5     | \$198,6     | — |  |
| \$250,1     | \$199,7     | \$151,7     | \$244,2     | \$195,8     | \$151,8     | \$256,0     | \$196,2     | \$156,1     | \$249,0     | \$200,7     | — |  |
| 29:980\$968 | 68:105\$183 | 48:432\$149 | 29:465\$609 | 69:670\$813 | 44:491\$259 | 30:705\$492 | 72:206\$935 | 39:130\$994 | 25:734\$995 | 58:014\$209 | — |  |
| 84757       | 138237      | 9\$704      | 85770       | 12815       | 9\$886      | 9\$233      | 13\$990     | 9\$470      | 68734       | —           |   |  |
| 13262       | 1\$253      | 1\$091      | 1\$214      | 1\$269      | 1\$140      | 1\$297      | 1\$259      | 1\$119      | 1\$233      | —           |   |  |
| \$135       | \$118,2     | \$088,1     | \$132       | \$109,5     | \$085,1     | \$134       | \$108,5     | \$087,8     | \$141       | —           |   |  |
| 55          | 78          | 71          | 53          | 80          | 68          | 58          | —           | 61          | 47          | —           |   |  |
| 70,7        | 115,1       | 111         | 64,0        | 111,4       | 124         | 64,9        | —           | 127,1       | 66,7        | —           |   |  |
| 21:014\$119 | 43:771\$131 | 29:353\$306 | 20:215\$851 | 46:786\$049 | 32:166\$226 | 21:948\$984 | 45:299\$642 | 24:475\$721 | 18:872\$250 | 38:844\$059 | — |  |
| 63138       | \$8508      | 68558       | 6\$016      | \$8597      | 7\$147      | 6\$599      | \$8776      | 7\$133      | 6\$405      | —           |   |  |
| \$885       | \$805       | \$738       | \$833       | \$851       | \$524       | \$927       | \$790       | \$843       | \$904       | —           |   |  |
| \$095       | \$072,8     | \$059,6     | \$090       | \$073,5     | \$063,7     | \$095       | \$068,1     | \$066,1     | \$104       | —           |   |  |
| \$175,4     | \$128,3     | \$102,5     | \$167,5     | \$181,3     | 109,8       | \$188,0     | \$123,1     | \$117,6     | \$182,6     | \$134,1     | — |  |
| 8:966\$249  | 24:334\$052 | 14:078\$841 | 9:249\$758  | 22:984\$764 | 12:325\$033 | 8:759\$508  | 26:909\$293 | 9:655\$273  | 6:862\$745  | 19:170\$150 | — |  |
| 26619       | 4\$729      | 3\$146      | 2\$754      | 4\$218      | 2\$739      | 2\$634      | 5\$214      | 2\$337      | 1\$329      | —           |   |  |
| \$377       | \$448       | \$358       | \$381       | \$418       | \$316       | \$370       | \$469       | \$276       | \$329       | —           |   |  |
| \$040       | \$040,4     | \$028,5     | \$042       | \$036,0     | \$024,4     | \$039       | \$040,4     | \$021,7     | \$037       | —           |   |  |
| \$074,6     | \$071,4     | \$049,2     | \$076,7     | \$064,4     | \$042,0     | \$073,0     | \$073,1     | \$038,5     | \$066,4     | \$066,6     | — |  |
| 70,09 %     | 64,27 %     | 67,58 %     | 68,61 %     | 67,08 %     | 72,30 %     | 71,48 %     | 62,73 %     | 75,33 %     | 73,33 %     | 67,01%      | — |  |

*Quadro A*COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS FINANCEIROS DA ESTRADA  
ANNOS DE 1929-1930

|   | Designação      |                 |                   | Estatistica                         |            |
|---|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------------------------|------------|
|   |                 | 1929            | 1930              | Diferença + — sobre<br>ano anterior | Quantidade |
| <i>Receita:</i>   |                 |                 |                   |                                     |            |
| Passageiros . . . . .   | 13.523:030\$450 | 11.221:751\$110 | — 2.301:279\$340  | 17,02                               |            |
| Bagagens — Encomen-<br>das . . . . .                                    | 5.180:653\$290  | 5.523:633\$260  | + 342:979\$970    | 6,62                                |            |
| Animaes em trens de pas-<br>sageiros . . . . .                          | 181:198\$520    | 154:472\$340    | — 26:726\$180     | 14,75                               |            |
| Animaes em trens de car-<br>gas . . . . .                               | 3.550:161\$920  | 2.626:211\$590  | — 923:950\$330    | 26,05                               |            |
| Café. . . . .   | 12.455:240\$140 | 16.447:341\$920 | + 3.992:101\$780  | 32,05                               |            |
| Outras mercadorias . . .  | 41.144:438\$420 | 30.590:838\$415 | — 10.553:600\$005 | 25,65                               |            |
| Telegrammas . . . . .   | 847:112\$647    | 610:261\$919    | — 236:850\$728    | 27,96                               |            |
| Armazenagens . . . . .  | 420:648\$370    | 276:774\$790    | — 143:873\$580    | 34,20                               |            |
| Rendas diversas . . . . .   | 5.793:928\$116  | 5.028:551\$036  | — 765:377\$080    | 15,02                               |            |
| Totaes . . . . .  | 83.096:411\$873 | 72.479:836\$380 | — 10.616:575\$493 | 12,78                               |            |
| <i>Despeza:</i>   |                 |                 |                   |                                     |            |
| 1. <sup>a</sup> Divisão — Adminis-<br>tração . . . . .                  | 2.348:152\$771  | 2.347:646\$004  | + 506\$767        | 0,02                                |            |
| 2. <sup>a</sup> Divisão — Trafego. . .                                  | 13.038:154\$747 | 11.884:140\$885 | — 1.154:007\$862  | 8,85                                |            |
| 3. <sup>a</sup> Divisão — Linha . . .                                   | 10.609:943\$519 | 9.372:472\$297  | — 1.237:471\$222  | 11,66                               |            |
| 4. <sup>a</sup> Divisão — Locomoção<br>e Tracção . . . . .              | 32.163:108\$545 | 29.461:444\$787 | — 2.701:663\$758  | 8,40                                |            |
| Despezas diversas . . . . .   | 1.917:563\$899  | 1:530:280\$275  | — 387:283\$624    | 20,20                               |            |
| Totaes . . . . .  | 60.076:923\$481 | 54.595:990\$248 | — 5.480:933\$233  | 9,12                                |            |
| Saldos . . . . .  | 23.019:488\$392 | 17.883:846\$132 | — 5.135:642\$260  | 22,31                               |            |
| Coefficientes de trafego . .  | 72,30           | 75,33           | + 3,03            | 4,19                                |            |
| <i>Nota</i>   |                 |                 |                   |                                     |            |
| Saldo de trafego . . . . .  | 23.019:488\$392 | 17.883:846\$132 | — 5.135:642\$260  | 22,31                               |            |
| Contribuição da Estrada<br>para a Caixa de Apo-<br>sentadoria e Pensões | 1.246:446\$178  | 1.087:197\$545  | — 159:248\$633    | 12,78                               |            |
| Saldos líquidos. . . . .  | 21.773:042\$214 | 16.796:648\$587 | — 4.976:393\$627  | 22,86                               |            |

*Quadro B*COMPARAÇÃO DOS TRANSPORTES DA ESTRADA, RETRIBUIDOS,  
NOS ANNOS DE 1929-1930

| Designação                                  | Annos         |               | Diferença + - sobre<br>ano anterior |       |
|---|---------------|---------------|-------------------------------------|-------|
|   | 1929          | 1930          | Quantidade                          | %     |
| <i>Quantidades:</i>                         |               |               |                                     |       |
| Passageiros . . . . .                       | 3.381.285     | 3.031.500     | — 349.785                           | 10,34 |
| Animaes em trens de passageiros.            | 10.951        | 11.021        | + 70                                | 0,64  |
| Animaes em trens de cargas                  | 534.104       | 418.523       | — 115.581                           | 21,64 |
| <i>Kilogrammas:</i>                         |               |               |                                     |       |
| Passageiros (na base de 70 kilos) . . . . . | 236.689.950   | 212.205.000   | — 24.484.950                        | 10,34 |
| Encommendas — Bagagens                      | 34.536.856    | 40.407.418    | + 5.870.562                         | 17,00 |
| Animaes em trens de passageiros. . . . .    | 2.470.600     | 2.760.500     | + 289.900                           | 11,73 |
| Animaes em trens de cargas                  | 133.666.400   | 105.734.300   | — 27.932.100                        | 20,09 |
| Café. . . . .                               | 173.388.352   | 1.221.386.113 | + 47.997.761                        | 27,68 |
| Café (n.º de saccas) . . . . .              | 2.889.806     | 3.689.769     | + 799.963                           | 27,68 |
| Outras mercadorias . . . . .                | 1.345.967.771 | 1.007.737.804 | — 338.229.967                       | 32,34 |
| Totaes . . . . .                            | 1.926.719.929 | 1.590.231.135 | — 336.488.794                       | 17,46 |
| <i>Percursos:</i>                           |               |               |                                     |       |
| Passageiros . . . . .                       | 301.677.432   | 259.568.252   | — 42.109.180                        | 13,96 |
| Animaes em trens de passageiros. . . . .    | 2.477.763     | 2.402.390     | — 75.373                            | 3,04  |
| Animaes em trens de cargas                  | 123.436.843   | 92.793.783    | — 30.693.060                        | 24,86 |
| <i>Toneladas-kilometro</i>                  |               |               |                                     |       |
| Passageiros (na base de 70 kilos). . . . .  | 21.117.420    | 18.169.778    | — 2.947.642                         | 13,96 |
| Encommendas — Bagagens                      | 7.530.409     | 9.903.648     | + 2.373.239                         | 31,51 |
| Animaes em trens de passageiros. . . . .    | 645.847       | 656.650       | + 10.803                            | 1,67  |
| Animaes em trens de cargas                  | 28.458.903    | 20.660.184    | — 7.798.719                         | 27,40 |
| Café. . . . .                               | 67.202.875    | 91.904.487    | + 24.701.612                        | 36,76 |
| Outras mercadorias . . . . .                | 422.282.384   | 322.851.641   | — 99.430.743                        | 23,55 |
| Totaes . . . . .                            | 547.239.838   | 464.146.388   | — 83.093.450                        | 15,18 |

## COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS FINANCEIROS

| Mezes            | Receita         |                 |                             |       | Despesa         |                 |
|------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|-------|-----------------|-----------------|
|                  |                 |                 | Diferença + - sobre<br>1929 |       | 1929            | 1930            |
|                  | 1929            | 1930            | Réis                        | %     |                 |                 |
| Janeiro . . .    | 4.188:824\$345  | 6.956:776\$638  | + 2.767:952\$293            | 66,08 | 4.204:266\$010  | 5.142:548\$774  |
| Fevereiro . . .  | 3.363:775\$875  | 5.947:053\$894  | + 2.583:278\$019            | 76,80 | 4.022:237\$452  | 4.582:380\$441  |
| Março . . . .    | 5.686:596\$521  | 6.513:697\$905  | + 827:101\$384              | 14,54 | 4.993:135\$326  | 4.713:127\$377  |
| Abril . . . .    | 6.819:108\$595  | 8.102:949\$845  | + 1.283:241\$250            | 18,83 | 5.258:069\$841  | 4.690:558\$464  |
| Maio. . . . .    | 6.359:351\$411  | 5.378:257\$951  | - 981:093\$460              | 15,43 | 5.540:869\$876  | 4.650:340\$994  |
| Junho . . . . .  | 6.628:415\$228  | 4.979:380\$859  | - 1.649:034\$369            | 24,88 | 5.425:161\$940  | 4.792:434\$162  |
| Julho . . . . .  | 7.502:695\$554  | 5.268:831\$050  | - 2.233:864\$504            | 29,77 | 5.410:958\$091  | 4.544:515\$617  |
| Agosto . . . . . | 8.463:532\$292  | 6.046:046\$531  | - 2.417:485\$761            | 28,56 | 5.214:886\$399  | 4.542:794\$272  |
| Setembro . . . . | 8.588:279\$416  | 6.631:606\$808  | - 1.956:672\$608            | 22,78 | 5.112:276\$304  | 4.567:633\$191  |
| Outubro . . . .  | 9.124:442\$979  | 4.645:535\$863  | - 4.478:907\$116            | 49,09 | 5.066:105\$930  | 3.696:807\$822  |
| Novembro . . .   | 8.255.883\$957  | 5.873:184\$748  | - 2.382:699\$209            | 28,86 | 4.670:734\$516  | 4.225:057\$971  |
| Dezembro . . .   | 8.115:505\$700  | 6.136:514\$288  | - 1.978:991\$412            | 24,39 | 5.158:221\$796  | 4.447:791\$163  |
| Total . . . . .  | 83.096.411\$873 | 72.479:836\$380 | - 10.616:575\$493           | 12,78 | 60.076:923\$481 | 54.595:990\$248 |

Saldo da receita de tráfego . . .

Contribuição da Estrada para a Caixa de Aposentadoria e Pensões (2 1/2 % da receita) . . . .

1930 — Outubro e Novembro: Revolução.

Saldo líquido. . . . .

## DA ESTRADA — ANNOS DE 1929-1930

Estatística

| Diferença + - sobre<br>1929 | Saldos ou déficits |                 |                 |                  | Coefficients de tráfego     |        |       |         |         |
|-----------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------------------|--------|-------|---------|---------|
|                             | 1929               |                 | 1930            |                  | Diferença + - sobre<br>1929 |        | 1929  |         |         |
|                             | Réis               | %               | Réis            | %                | Réis                        | %      | N.º   | %       |         |
| + 938:282\$764              | 22,32              | D) 15.441\$665  | 1.814:227\$864  | + 1.829:669\$529 | —                           | 100,37 | 73,92 | - 26,45 | - 26,35 |
| + 560:142\$989              | 13,93              | D) 658:461\$577 | 1.364:673\$453  | + 2.023:135\$030 | --                          | 119,58 | 77,05 | - 42,53 | - 35,57 |
| - 280:007\$949              | 5,61               | 693:461\$195    | 1.800:570\$528  | + 1.107:109\$333 | 159,65                      | 87,81  | 72,36 | - 15,45 | - 17,59 |
| - 567:511\$377              | 10,79              | 1.561:038\$754  | 3.412:391\$381  | + 1.851:352\$627 | 118,60                      | 77,11  | 57,89 | - 19,22 | - 24,92 |
| - 890:528\$882              | 16,06              | 818:481\$535    | 727:916\$957    | - 90:564\$578    | 11,06                       | 87,13  | 86,47 | - 0,66  | - 0,76  |
| - 632:727\$778              | 11,66              | 1.203:253\$288  | 186:946\$697    | - 1.016:306\$591 | 84,46                       | 81,85  | 98,25 | + 16,40 | + 20,04 |
| - 866:442\$474              | 16,01              | 2.091:737\$463  | 724:315\$433    | - 1.367:422\$030 | 65,37                       | 72,12  | 86,25 | + 14,13 | + 19,59 |
| - 672:092\$127              | 12,89              | 3.248:635\$893  | 1.503:252\$259  | - 1.745:393\$634 | 53,73                       | 61,62  | 75,14 | + 13,52 | + 21,94 |
| - 544:643\$113              | 10,65              | 3.476:003\$112  | 2.063:973\$617  | - 1.412:029\$495 | 40,62                       | 59,53  | 68,88 | + 9,35  | + 15,71 |
| - 1.369:298\$108            | 27,03              | 4.058:337\$049  | 948:728\$041    | - 3.109:609\$008 | 76,62                       | 55,52  | 79,58 | + 24,06 | + 43,34 |
| - 445:676\$545              | 9,54               | 3.585:149\$441  | 1.648:126\$777  | - 1.936:922\$664 | 54,03                       | 56,57  | 71,94 | + 15,37 | + 27,17 |
| - 710:427\$633              | 13,77              | 2.957:283\$904  | 1.688:723\$125  | - 1.268:560\$779 | 42,90                       | 63,56  | 72,48 | + 8,92  | + 14,11 |
| - 5.480:933\$263            | 9,12               | 23.019:488\$392 | 17.883:846\$132 | - 5.135:642\$260 | 22,31                       | 72,30  | 75,33 | + 3,03  | + 4,19  |

. . . . . 23.069:488\$392 17.883:846\$132

. . . . . 1.246:446\$178 1.087:197\$545

. . . . . 21.773:042\$214 16.796:748\$587

COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS DAS TONS-KLM.  
RECEITA DOS TRANSPORTES E RECEITA TOTAL. — RECEITA, DESPEZA DE  
ANNOS DE

| Mezes       | Toneladas-kilometro de peso util retribuido |             |                          |        | Receita                      |                 |                          |       |
|-------------|---|-------------|--------------------------|--------|------------------------------|-----------------|--------------------------|-------|
|             |   |             | Diferença + — sobre 1929 |        | Exclusivamente do transporte |                 |                          |       |
|             | 1929  | 1930        | Quantidade               | %      | 1929                         | 1930            | Diferença + — sobre 1929 | Réis  |
| Janeiro .   | 25.172.533                                  | 41.476.378  | + 16.303.845             | 64,77  | 3.753:199\$020               | 6.337:178\$670  | + 2.593:979\$650         | 68,85 |
| Fevereiro . | 16.833.337                                  | 34.333.892  | + 17.500.555             | 103,96 | 3.059:329\$940               | 5.360:905\$510  | + 2.301:575\$570         | 75,23 |
| Março .     | 33.243.262                                  | 39.942.150  | + 6.698.888              | 20,15  | 5.284:786\$430               | 5.929:122\$390  | + 644:335\$960           | 12,19 |
| Abril .     | 45.954.250                                  | 51.579.223  | + 5.624.973              | 12,24  | 6.241:243\$470               | 7.544:856\$257  | + 1.303:612\$787         | 20,89 |
| Maio .      | 45.368.264                                  | 36.363.973  | - 9.004.291              | 19,85  | 5.781:037\$370               | 4.931:409\$915  | - 849:627\$455           | 14,70 |
| Junho .     | 46.453.075                                  | 37.287.469  | - 9.165.606              | 19,73  | 5.948:609\$170               | 4.529:431\$150  | - 1.419:178\$020         | 23,86 |
| Julho .     | 56.129.137                                  | 38.701.735  | - 17.427.402             | 31,05  | 6.853:819\$090               | 4.724:093\$730  | - 2.129:725\$360         | 31,07 |
| Agosto .    | 55.299.169                                  | 44.329.480  | - 10.969.689             | 19,84  | 7.688:120\$120               | 5.608:835\$290  | - 2.079:284\$830         | 27,05 |
| Setembro .  | 52.640.437                                  | 44.551.357  | - 8.089.080              | 15,37  | 7.898:252\$710               | 6.217:290\$410  | - 1.680:962\$300         | 21,28 |
| Outubro .   | 61.859.555                                  | 24.525.549  | - 37.334.006             | 60,35  | 8.543:208\$130               | 4.270:467\$353  | - 4.272:740\$777         | 50,01 |
| Novembro .  | 55.847.864                                  | 33.134.720  | - 22.713.144             | 38,47  | 7.662:250\$890               | 5.543:802\$890  | - 2.118:448\$000         | 27,65 |
| Dezembro .  | 52.436.955                                  | 37.920.462  | - 14.516.493             | 27,68  | 7.320:866\$400               | 5.566:855\$070  | - 1.754:011\$330         | 23,96 |
| Total .     | 547.237.838                                 | 464.146.388 | - 83.091.450             | 15,18  | 76.034:722\$740              | 66.564:248\$635 | - 9.470:474\$105         | 12,46 |

DE PESO UTIL RETRIBUIDO TRANSPORTADO,  
CUSTEIO E SALDO, MÉDIOS, POR TONS-KLM. DE PESO UTIL RETRIBUIDO  
1929-1930

Quadro D

|  | Total           |                 |                          |       | Despeza de custeio |                 |                          |       |
|--|-----------------|-----------------|--------------------------|-------|--------------------|-----------------|--------------------------|-------|
|  |                 |                 | Diferença + — sobre 1929 |       |                    |                 | Diferença + — sobre 1929 |       |
|  | 1929            | 1930            | Réis                     | %     | 1929               | 1930            | Réis                     | %     |
|  | 4.188:824\$345  | 6.956:776\$638  | + 2.767:952\$293         | 66,08 | 4.204:266\$010     | 5.142:548\$774  | + 938:282\$764           | 22,32 |
|  | 3.363:775\$875  | 5.947:053\$894  | + 2.583:278\$019         | 76,80 | 4.022:237\$452     | 4.582:380\$441  | + 560:142\$989           | 13,93 |
|  | 5.686:596\$521  | 6.513:697\$905  | + 827:101\$384           | 14,54 | 4.993:135\$326     | 4.713:127\$377  | - 280:007\$949           | 5,61  |
|  | 6.819:108\$595  | 8.102:949\$845  | + 1.283:841\$250         | 18,83 | 5.258:069\$841     | 4.690:558\$464  | - 567:511\$377           | 10,79 |
|  | 6.359:351\$411  | 5.378:257\$951  | - 981:093\$460           | 15,43 | 5.540:869\$876     | 4.650:340\$994  | - 890:528\$882           | 16,07 |
|  | 6.628:415\$228  | 4.979:380\$859  | - 1.649:034\$369         | 24,88 | 5.425:161\$940     | 4.792:434\$162  | - 632:727\$778           | 11,66 |
|  | 7.502:695\$554  | 5.268:831\$050  | - 2.233:864\$504         | 29,77 | 5.410:958\$091     | 4.544:515\$617  | - 866:442\$474           | 16,01 |
|  | 8.463:532\$292  | 6.046:046\$531  | - 2.417:485\$761         | 28,56 | 5.214:886\$399     | 4.542:794\$272  | - 672:092\$127           | 12,89 |
|  | 8.588:279\$416  | 6.631:606\$808  | - 1.956:672\$608         | 22,78 | 5.112:276\$304     | 4.567:633\$191  | - 544:643\$113           | 10,65 |
|  | 9.124:442\$979  | 4.645:535\$863  | - 4.478:907\$116         | 49,09 | 5.066:105\$930     | 3.696:807\$822  | - 1.369:298\$108         | 27,03 |
|  | 8.255:883\$957  | 5.873:184\$748  | - 2.382:699\$209         | 28,86 | 4.670:734\$516     | 4.225:057\$971  | - 445:676\$545           | 9,54  |
|  | 8.115:505\$700  | 6.136:514\$288  | - 1.978:991\$412         | 24,39 | 5.158:221\$796     | 4.447:791\$163  | - 710:430\$633           | 13,77 |
|  | 83.096:411\$873 | 72.479:836\$380 | - 10.616:575\$493        | 12,78 | 60.076:923\$481    | 54.595:990\$248 | - 5.480:933\$233         | 9,12  |

## RESULTADOS

| Mezes           | Por tonelada-kilometro de peso util retribuido, transportado |         |                         |       |                       |         |                         |       |                     |            |                         |        |
|-----------------|--|---------|-------------------------|-------|-----------------------|---------|-------------------------|-------|---------------------|------------|-------------------------|--------|
|                 | Da receita exclusivamente do transporte                      |         |                         |       | Da despesa de custeio |         |                         |       | Do saldo ou deficit |            |                         |        |
|                 | 1929   | 1930    | Diferença +— sobre 1929 | Réis  | 1929                  | 1930    | Diferença +— sobre 1929 | Réis  | 1992                | 1930       | Diferença +— sobre 1929 | Réis   |
|                 |  |         | %                       |       |                       |         | %                       |       |                     |            | %                       |        |
| Janeiro . . .   | \$149,1  | \$152,8 | + \$003,7               | 2,48  | \$167,0               | \$124,0 | — \$043,0               | 25,75 | 0) \$017,7          | \$028,8    | + \$046,5               |        |
| Fevereiro . . . | \$181,7  | \$156,1 | — \$025,6               | 14,09 | \$238,9               | \$133,5 | — \$105,4               | 44,12 | 0) \$057,2          | \$022,6    | + \$079,8               |        |
| Março . . . .   | \$159,0  | \$148,4 | — \$010,6               | 6,67  | \$150,2               | \$118,0 | — \$032,2               | 21,54 | \$008,8             | \$030,4    | + \$021,6               | 245,45 |
| Abril . . . .   | \$135,8  | \$146,3 | + \$010,5               | 7,73  | \$114,4               | \$090,0 | — \$024,4               | 21,33 | \$021,4             | \$055,4    | + \$034,0               | 158,88 |
| Maio . . . .    | \$127,4  | \$135,6 | + \$008,2               | 6,44  | \$122,1               | \$127,9 | + \$005,8               | 4,75  | \$005,3             | \$007,7    | + \$002,4               | 45,28  |
| Junho . . . .   | \$128,1  | \$121,5 | — \$006,6               | 5,15  | \$116,8               | \$128,5 | + \$011,7               | 10,01 | \$011,3             | 0) \$004,7 | — \$012,0               | —      |
| Julho . . . .   | \$122,1  | \$121,8 | — \$000,3               | 0,25  | \$096,4               | \$117,4 | + \$021,0               | 21,78 | \$025,7             | \$004,4    | — \$021,3               | —      |
| Agosto . . . .  | \$139,0  | \$126,5 | — \$012,5               | 8,99  | \$094,3               | \$102,5 | + \$008,2               | 8,70  | \$044,7             | \$024,0    | — \$020,7               | 82,88  |
| Setembro . . .  | \$150,0  | \$139,6 | — \$010,4               | 6,93  | \$097,1               | \$102,5 | + \$005,4               | 5,56  | \$052,9             | \$037,1    | — \$015,8               | 46,31  |
| Outubro . . . . | \$138,1  | \$174,1 | + \$036,0               | 26,7  | \$081,9               | \$150,7 | + \$068,8               | 84,00 | \$049,2             | \$023,4    | — \$015,8               | 29,87  |
| Novembro . . .  | \$137,1  | \$167,3 | + \$030,2               | 22,3  | \$083,6               | \$127,5 | + \$043,9               | 52,51 | \$053,6             | \$039,8    | — \$013,8               | 52,44  |
| Dezembro . . .  | \$139,6  | \$146,8 | + \$007,2               | 5,16  | \$098,3               | \$117,3 | + \$019,0               | 19,33 | \$041,3             | \$029,5    | — \$011,8               | 25,75  |
| Total . . . .   | \$138,9  | \$143,4 | + \$004,5               | 3,24  | \$109,8               | \$117,6 | + \$007,8               | 7,10  | \$029,1             | \$025,8    | — \$003,3               | 31,55  |

## MÉDIOS

(Continuação)

|  | Por tonelada-kilometro de peso util retribuido, transportado |         |         |                         |                       |         |                         |           |                     |                         |         |           |                         |
|--|--|---------|---------|-------------------------|-----------------------|---------|-------------------------|-----------|---------------------|-------------------------|---------|-----------|-------------------------|
|  | Da receita total   |         |         |                         | Da despesa de custeio |         |                         |           | Do saldo ou deficit |                         |         |           |                         |
|  | +— 1929  | 1929    | 1930    | Diferença +— sobre 1929 | 1929                  | 1930    | Diferença +— sobre 1929 | 1929      | 1930                | Diferença +— sobre 1929 | 1929    | 1930      | Diferença +— sobre 1929 |
|  |  |         |         |                         |                       |         |                         |           |                     |                         |         |           |                         |
|  | —  | \$166,3 | \$167,7 | + \$001,3               | 0,78                  | \$167,0 | \$124,0                 | — \$043,0 | 25,75               | 0) \$000,6              | \$043,7 | + \$044,3 | —                       |
|  | —  | \$199,8 | \$173,2 | — \$026,6               | 13,31                 | \$238,0 | \$133,5                 | — \$105,4 | 44,12               | ) \$039,1               | \$039,7 | + \$078,2 | —                       |
|  | 245,45   | \$171,1 | \$163,1 | — \$008,0               | 4,68                  | \$150,2 | \$118,0                 | — \$032,2 | 21,54               | \$020,9                 | \$045,1 | + \$024,2 | 115,79                  |
|  | 158,88   | \$148,4 | \$157,1 | + \$008,7               | 5,86                  | \$114,4 | \$090,0                 | — \$024,4 | 21,33               | \$034,0                 | \$066,2 | + \$032,2 | 94,71                   |
|  | 45,28  | \$140,2 | ~ 7,9   | + \$007,7               | 5,49                  | \$122,1 | \$127,0                 | + \$005,8 | 4,75                | \$018,1                 | \$020,0 | + \$001,9 | 10,50                   |
|  | —  | \$142,7 | \$133,5 | — \$009,2               | 6,45                  | \$116,8 | \$128,5                 | + \$011,7 | 10,01               | \$025,9                 | \$005,0 | — \$020,9 | 80,69                   |
|  | 82,88  | \$133,7 | \$136,1 | + \$002,4               | 1,80                  | \$096,4 | \$117,4                 | + \$021,0 | 21,78               | \$037,1                 | \$018,7 | — \$018,4 | 49,60                   |
|  | 46,31  | \$153,0 | \$136,4 | — \$016,6               | 10,85                 | \$094,3 | \$102,5                 | + \$008,2 | 8,70                | \$058,7                 | \$033,9 | — \$024,8 | 42,25                   |
|  | 29,87  | \$163,1 | \$148,9 | — \$014,2               | 8,71                  | \$097,0 | \$102,5                 | + \$005,5 | 5,56                | \$066,0                 | \$046,4 | — \$019,6 | 2,97                    |
|  | 52,44  | \$147,1 | \$189,4 | + \$042,3               | 28,76                 | \$081,9 | \$150,7                 | + \$068,8 | 84,00               | \$065,6                 | \$028,7 | — \$036,9 | 56,55                   |
|  | 25,75  | \$147,8 | \$177,3 | + \$029,5               | 19,96                 | \$083,6 | \$127,5                 | + \$043,9 | 52,51               | \$064,2                 | \$049,8 | — \$014,4 | 22,43                   |
|  | 31,55  | \$154,7 | \$161,8 | + \$007,1               | 4,59                  | \$098,3 | \$117,3                 | + \$019,0 | 19,33               | \$056,4                 | \$034,5 | — \$021,9 | 38,83                   |
|  | 11,34  | \$151,8 | \$156,1 | + \$004,2               | 2,77                  | \$109,8 | \$117,6                 | + \$007,8 | 7,10                | \$042,0                 | \$038,5 | — \$003,5 | 8,10                    |

DESPEZAS EFFECTUADAS POR CONTA DE CAPITAL  
DA ESTRADA — ANNO DE 1930

| Discriminação  | Importancia          |
|--|----------------------|
| Acquisição e montagem apparelho freio a vacuo . . . . .  | 24:252\$000          |
| Officinas novas de Sorocaba . . . . .                    | 867:643\$146         |
| Nova estação de São Paulo . . . . .                      | 2.465:970\$577       |
| Novas est. p. dup. linha São Paulo — Sorocaba . . . . .  | 16:962\$641          |
| Novas linhas teleg. postes «Bates» S. Paulo — S. Antonio | 41:657\$707          |
| Obras em S. Antonio . . . . .                            | 389:678\$384         |
| Reparação estação de Sorocaba . . . . .                  | 41:954\$884          |
| Postos e desvio Kilometro 253 . . . . .                  | 276\$489             |
| Desvio para lavagem gaiolas, kilometro 18 . . . . .      | 112\$146             |
| Construcão de abrigo para carros, em Barra Funda.        | 1:848\$000           |
| Novo deposito de locomotivas em Baurú . . . . .          | 8:622\$172           |
| Vallas para locomotivas em Baurú . . . . .               | 6:541\$940           |
| Construcão de desvio no Km.º 172 — Ituana . . . . .      | 12:166\$680          |
| Acquisição ramal Albano Souza . . . . .                  | 46:580\$945          |
| Armazem de café em Barra Funda . . . . .                 | 12:000\$000          |
| Obras em Presidente Prudente . . . . .                   | 157\$000             |
| Casas para portadores, em Maylasky . . . . .             | 10:997\$251          |
| Construcão passagem superior Km.º 59,117 . . . . .       | 24:370\$456          |
| Abastecimento d'agua em Inhayba . . . . .                | 85:068\$237          |
| Construcão linha dupla D. Moraes — Sorocaba . . . . .    | 445:532\$870         |
| Asst.º linha dupla D. Moraes — S. Antonio . . . . .      | 766:858\$043         |
| Variante entre nova est. S. Antonio e o Km.º 178,295     | 12:658\$510          |
| Modificação da linha até o Km.º 2 . . . . .              | 32:296\$394          |
| Linha de Araquá a Egualdade . . . . .                    | (c.o) 522\$562       |
| Total . . . . .  | Rs. 5.313:683\$910   |
| Dispendido até o anno anterior . . . . .                 | 170.228:727\$225     |
| Total . . . . .  | Rs. 175.542:411\$135 |

Quadro F

SERVIÇOS EXECUTADOS POR CONTA DO FUNDO ESPECIAL  
DE 10 %

No quadro abaixo figuram os empenhos existentes ao terminar o anno de 1930 e as importâncias dispendidas até essa data:

| Designação  | Importânci<br>do<br>empenho | Importânci<br>a<br>dispendida |
|---|-----------------------------|-------------------------------|
| Acq. de 80 kilometros de trilhos . . . . .              | 3.342:698\$501              | 3.342:698\$501                |
| Acq. de 5 locomotivas «Montanha», American Sales        | 1.830:791\$400              | 1.830:791\$400                |
| Acq. de 10 locomotivas «Montanha», American Sales       | 4.353:334\$689              | 4.353:334\$689                |
| Assentamento de 228 apparelhos staff electricos . .     | 1.123:362\$000              | 1.111:424\$157                |
| Construcção de 8 carros dormitorios de luxo . . . .     | 873:168\$637                | 873:168\$637                  |
| Augmento plataforma de Chavantes . . . . .              | 34:032\$628                 | 34:032\$628                   |
| Construcção de 3 casas em Rubião Junior . . . .         | 22:080\$111                 | 22:080\$111                   |
| Fechamento pateo Elias Fausto . . . . .                 | 2:622\$116                  | —                             |
| Obras em Botucatú . . . . .                             | 1.559:757\$171              | 1.559:757\$171                |
| Casas para empregados em Itaicy . . . . .               | 8:850\$000                  | —                             |
| Abastecimento d'agua em Rubião Junior . . . .           | 7:675\$101                  | —                             |
| Armazem de cargas em S. Anastacio . . . . .             | 135:179\$324                | 135:179\$324                  |
| » » » Sapezal . . . . .                                 | 81:959\$570                 | 81:959\$570                   |
| » » » P. Wenceslau . . . . .                            | 89:820\$943                 | 89:820\$943                   |
| » » » A. Machado . . . . .                              | 81:350\$000                 | —                             |
| Acquisição de 300gondolas com bordas . . . . .          | 3.646:629\$850              | 3.634:678\$176                |
| Transformação de carros de 1.ª em dormitorios . .       | 297:423\$400                | 297:423\$400                  |
| Acq. assent. de machinas operatrizes officinas Sorocaba | 10.224:849\$114             | 7.771:569\$996                |
| Construcção das novas officinas de Sorocaba . . .       | 2.483:390\$000              | —                             |
| Construcção da nova estação de São Paulo . . . .        | 7.526:750\$000              | 87:645\$500                   |
| Lastramento da linha pedra britada . . . . .            | 5.055:886\$099              | 5.055:886\$099                |
| Construcção de uma casa em Itaicy . . . . .             | 37:827\$803                 | 37:827\$803                   |
| A transportar . . . . .                                 | 42.819:438\$457             | 30.319:278\$105               |

| Designação   | Importancia<br>do<br>empenho | Importancia<br>dispendida |
|--|------------------------------|---------------------------|
| Transporte   | 42.819:438\$457              | 30.319:278\$105           |
| Signalisação da linha . . . . .                      | 512:120\$285                 | 512:120\$285              |
| Desvio para madeira em Sorocaba . . . . .            | 4:863\$000                   | 4:863\$000                |
| Linha telegraphica Botucatú-Baurú . . . . .          | 15:172\$680                  | 15:172\$680               |
| Acquisição de 22 vagões F. Siqueira . . . . .        | 298:753\$100                 | 298:753\$100              |
| Construcção armazem S. Bartholomeu . . . . .         | 87:096\$695                  | 87:096\$695               |
| Montagem guindaste carro socorro . . . . .           | 257:018\$900                 | 257:018\$900              |
| Ponte metalica sobre o rio Laranjal . . . . .        | 13:454\$600                  | 13:454\$600               |
| Construcção do reservatorio de Inhayba . . . . .     | 2:160\$000                   | 2:160\$000                |
| Construcção da ponte sobre o rio do Peixe . . . . .  | 41:767\$495                  | 41:767\$495               |
| Acquisição e montagem de 5 locomotivas Ten Coupled   | 3.157:300\$000               | 20:493\$500               |
| Construcção de casas em Paraguassú . . . . .         | 11:287\$274                  | 11:287\$274               |
| Abastecimento d'agua em Mandaguary . . . . .         | 24:844\$364                  | 24:844\$364               |
| Acq. e mont. 1 locomotiva Santa Fé . . . . .         | 400:000\$000                 | 12:117\$100               |
| Acq. e mont. 1 locomotiva Santa Fé . . . . .         | 400:000\$000                 | —                         |
| Passagem no kilometro 201 . . . . .                  | 57:380\$297                  | 57:380\$297               |
| Passagem no kilometro 205 . . . . .                  | 24:284\$970                  | 24:284\$970               |
| Agua em S. Adelaide . . . . .                        | 18:929\$904                  | 18:929\$904               |
| Abastecimento d'agua para carros, em Assis . . . . . | 7:779\$132                   | 7:779\$132                |
| Girador em Barra Funda . . . . .                     | 12:592\$400                  | 12:592\$400               |
| Construcção casas em Quatá . . . . .                 | 12:035\$300                  | 12:035\$300               |
| Construcção casas em Fortuna . . . . .               | 20:785\$271                  | 20:785\$271               |
| Casas adquiridas da Comissão Saneamento . . . . .    | 15:070\$359                  | 15:070\$359               |
| Estructura metalica para vagões . . . . .            | 252:661\$900                 | 252:661\$900              |
| Desvio de Segurança em Victoria . . . . .            | 18:047\$625                  | 18:047\$625               |
| Construcção armazem em Rancharia . . . . .           | 82:676\$316                  | 82:676\$316               |
| Construcção armazem para baldeação em Barra Funda    | 284:634\$393                 | 284:634\$393              |
| A transportar . . . . .                              | 48.852:154\$717              | 32.427:304\$965           |

| Designação  | Importancia<br>do<br>empenho | Importancia<br>dispendida |
|---|------------------------------|---------------------------|
| Transporte . . .  | 48.852:154\$717              | 32.427:304\$965           |
| Passagem superior em Regente Feijó . . . . .                  | 3:242\$500                   | 3:242\$500                |
| Tapis rolantes — Porto Martins . . . . .                      | 5:020\$000                   | 5:020\$000                |
| Adapt. do deposito de Sorocaba . . . . .                      | 207:213\$030                 | 207:213\$030              |
| Construcão de casas de madeira em estações . . . . .          | 62:003\$807                  | 62:003\$807               |
| Casas para a turma 16 da 7. <sup>a</sup> residencia . . . . . | 12:202\$431                  | 12:202\$431               |
| Casas para a turma 13 da 7. <sup>a</sup> residencia . . . . . | 8:988\$480                   | 8:988\$480                |
| Melhoramentos no pateo de S. Anastacio . . . . .              | 15:879\$310                  | 15:879\$310               |
| Melhoramentos no pateo de Sorocaba . . . . .                  | 1:023\$286                   | 1:023\$286                |
| Melhoramentos na linha 5. <sup>a</sup> residencia . . . . .   | 83:584\$901                  | 83:584\$901               |
| Melhoramentos no pateo de Itapetininga . . . . .              | 1:152\$000                   | 1:152\$000                |
| Agua em Laranjal . . . . .                                    | 1:939\$722                   | 1:939\$722                |
| Motor a gaz, no deposito de Assis . . . . .                   | 20:500\$000                  | 20:500\$000               |
| Construcão barracão para enchimentos . . . . .                | 7:934\$700                   | 7:934\$700                |
| Variante no kilometro 299 . . . . .                           | 71:025\$150                  | 71:025\$150               |
| Desvio em Presidente Prudente . . . . .                       | 4:130\$278                   | 4:130\$278                |
| Armazem para baldeação, em Santo Antonio . . . . .            | 6:433\$992                   | 6:433\$992                |
| Substituição de trilhos em Botucatú . . . . .                 | 1:420\$080                   | 3:475\$920                |
| Total . . . . . Rs.   | 49.365:848\$384              | 32.943:054\$472           |

PORMENORES SOBRE O MOVIMENTO DE DINHEIRO RECEBIDO PELA THE  
DO ESTADO POR INTERMÉDIO

| Designação  | Debito                 |
|---|------------------------|
| <i>Receita da Sorocabana:</i>   |                        |
| Estações . . . . .  | 61.705:144\$886        |
| Contadoria Central . . . . .  | 7.616:686\$950         |
| Contas Correntes . . . . .  | 11.220:939\$605        |
| Repartições do Estado . . . . .   | 137:238\$436           |
|   | <u>80.680:009\$877</u> |
| <i>Receita da Juquiá:</i>   |                        |
| Arrecadada em Santos . . . . .  | 2.014:216\$081         |
| Idem, em S. Paulo . . . . .   | 40.983\$500            |
|   | <u>2.055:199\$581</u>  |
| <i>Thesouro do Estado:</i>  |                        |
| Adeantamentos recebidos . . . . .   | —                      |
|   | <u>33.757:081\$629</u> |
| <i>Cauções:</i>   |                        |
| Recebidas durante o anno . . . . .  | —                      |
|   | <u>1.945:224\$570</u>  |
| <i>Fundo especial para melhoramentos:</i>   |                        |
| Importancia retirada do Banco do Brasil referente<br>taxa de 10 % dos Ramaes Federaes . . . . . | —                      |
|   | <u>6.200:000\$000</u>  |
| <i>Saldos em 1 de Janeiro de 1930:</i>  |                        |
| Thesouraria — dinheiro em cofre . . . . .   | 1.370:904\$832         |
| Banco do Brasil — deposito . . . . .  | 88:367\$050            |
| Banco do Estado — deposito . . . . .  | 211:724\$791           |
|   | <u>1.670:996\$673</u>  |
| Rs. . . . .   | 126.308:512\$330       |

Quadro G

SOURARIA E LIQUIDAÇÃO DE CONTAS DE DIVERSOS DEPARTAMENTOS  
DO THESOURO, NO EXERCICIO DE 1930.

| Designação  | Credito                |
|---|------------------------|
| Dispensado por conta da verba orçamentaria — Lei<br>n.º 2401, de 31 de Dezembro de 1929, a saber: |                        |
| Pessoal . . . . .   | 30.457:116\$218        |
| Material . . . . .  | 19.095:987\$230        |
| Despesas Diversas . . . . .   | 2.995:638\$879         |
| Linha Santos-Juquiá . . . . .   | <u>52.548:742\$327</u> |
| Obras Novas . . . . .   | <u>1.871:469\$914</u>  |
|   | <u>2.986:849\$355</u>  |
|   | <u>57.407:061\$596</u> |
| <i>Receita da Sorocabana — Delegacia Fiscal:</i>  |                        |
| Imposto de transporte . . . . .   | 1.747:506\$000         |
| Taxa Viação . . . . .   | <u>1.138:394\$000</u>  |
|   | <u>2.885:900\$000</u>  |
| <i>Thesouro do Estado:</i>  |                        |
| Imposto de transporte . . . . .   | 3.807:305\$909         |
| Taxa ouro . . . . .   | <u>461:642\$100</u>    |
|   | <u>4.268:948\$009</u>  |
| <i>Fundo especial taxa 10 % add.:</i>   |                        |
| Banco do Brasil . . . . .   | 2.345:667\$000         |
| Thesouro do Estado . . . . .  | <u>2.927:010\$490</u>  |
|   | <u>5.272:677\$490</u>  |
| <i>Contas correntes:</i>  |                        |
| Por conta de terceiros . . . . .  | <u>11.969:062\$571</u> |
|   | <u>24.396:588\$070</u> |
| <i>Receita da Juquiá — Delegacia Fiscal:</i>  |                        |
| Imposto de transporte . . . . .   | 91:679\$350            |
| Taxa viação . . . . .   | <u>85:141\$100</u>     |
|   | <u>176:820\$450</u>    |
| <i>Thesouro do Estado:</i>  |                        |
| Imposto de transporte. . . . .  | 59:889\$700            |
| Taxa ouro . . . . .   | <u>28:184\$900</u>     |
|   | <u>88:074\$600</u>     |
| <i>Fundo especial taxa 10 % add.:</i>   |                        |
| Thesouro do Estado . . . . .  | <u>124:421\$930</u>    |
| <i>Contas correntes:</i>  |                        |
| Por conta de terceiros . . . . .  | <u>190:415\$488</u>    |
|   | <u>579:732\$468</u>    |
| <i>Repartições do Estado:</i>   |                        |
| Diversas Secretarias. . . . .   | —                      |
|   | <u>137:238\$436</u>    |
| A transportar . . . . .   | —                      |
|   | <u>82.520:620\$570</u> |



*Continuação*

| Designação                                  | Credito          |
|---|------------------|
| Transporte . . . . .                        | 82.520:620\$570  |
| <i>Cauções:</i>                             |                  |
| Restituição durante o anno . . . . .        | 1.168:657\$876   |
| <i>Despezas por conta do Fundo</i>          |                  |
| <i>Especial 10 %:</i>                       |                  |
| Despezas effectuadas . . . . .              | 4.460:942\$999   |
| <i>Thesouro do Estado:</i>                  |                  |
| Recolhimento das rendas da Juquiá . . . . . | 2.055:199\$581   |
| <i>Linha Mayrink Santos:</i>                |                  |
| Despezas effectuadas . . . . .              | 33.085:008\$180  |
| <i>Saldos em 31-12-1930:</i>                |                  |
| Thesouraria — dinheiro em cofre . . . . .   | 1.019:259\$634   |
| Banco do Brasil — deposito . . . . .        | 62\$820          |
| Banco do Estado — deposito . . . . .        | 1.998:760\$670   |
|   | 3.018:083\$124   |
| Rs. . . . .                                 | 126.308:512\$330 |

| Saldo de 31-12-1930 | Extrato de 31-12-1930 | Saldo de 31-12-1930 | Extrato de 31-12-1930 | Saldo de 31-12-1930 | Extrato de 31-12-1930 |
|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| D.P.                | 260.120,8             | 260,1               | 100,3                 | 259                 | 259,1                 |
| D.E.                | 1.019:259\$634        | 996,1               | 805,3                 | 1.019:259\$634      | 996,1                 |
| D.I.                | 62\$820               | 100,1               | 98,3                  | 62\$820             | 100,1                 |
| D.C.                | 1.998:760\$670        | 100,1               | 98,3                  | 1.998:760\$670      | 100,1                 |

O serviço do trafego fez-se regularmente em toda a rede, com uma extensão total de 1.852,236 kms., sendo 139,832 kms. em linha dupla.

Em consequencia do movimento revolucionario de Outubro, viu-se a Estrada a braços com um formidavel transporte de forças e material bellico, tendo a Administração, como todo o seu pessoal, muito se esforçado para que esse extraordinario transporte se fizesse com a maior facilidade e regularidade possiveis. Cumpre-nos salientar que todos esses transportes se fizeram sem accidentes e sem prejuizos para os demais serviços communs da Estrada.

No anno de 1930, foram empedrados 138,480 kms. de linha, attingindo o total de 929,823 kms. que corresponde á porcentagem de 50,20 % da extensão total das linhas em trafego.

Na conservação da Via Permanente foram empregados 518.764 dormentes, contra 537.298 no anterior. Foram essas duas maiores quotas de substituição até hoje realizadas pela Estrada, o que mostra bem o empenho da Administração em melhorar o estado de suas linhas.

Nos ultimos 4 annos, tendo se prestado maior assistencia á conservação da linha e também devido a outros factores, vem diminuindo o numero de descarrilamentos, conforme está demonstrado no quadro abaixo.

| Annos        | Choques e collisões | Descarrilamentos | Total de accidentes | Trens-kilometros em geral | Numero de accidentes verificados para um milhão de trans-kilometros |
|--------------|---------------------|------------------|---------------------|---------------------------|---|
| 1927 . . . . | 122                 | 1.510            | 1.623               | 8.431.095                 | 193   |
| 1928 . . . . | 101                 | 1.308            | 1.409               | 9.210.938                 | 153   |
| 1929 . . . . | 4                   | 1.380            | 1.384               | 9.288.556                 | 149   |
| 1930 . . . . | 39                  | 728              | 767                 | 8.116.375                 | 95  |

O material rodante da Estrada em 31/12/30, era composto de 276 locomotivas, com esforço total de tracção de 3.051.633 kilos; 230 carros e 3.921 vehiculos entre vagões gondolas e gaiolas.

Procedeu-se n'este anno a mudança das Officinas para reparação de locomotivas de Mayrink para Sorocaba, achando-se ao fim do anno as Novas Officinas de Sorocaba, já功用ando normalmente.

Durante o anno foram feitas nas Officinas e Depositos:

127 reparações grandes,

49 médias,

332 pequenas e

51.460 correntes,

tendo sido o percurso médio das locomotivas de 46.372 kilo-metros.

O consumo de combustivel no anno de 1930 foi de

85.435.885 toneladas de carvão extrangeiro,

1.609.258 toneladas de carvão nacional e

711.896 metros cubicos de lenha, com uma despesa total de 15.289:685\$276, que corresponde á porcentagem de 51,90 % sobre a despesa da Locomoção e de 22,51 % sobre a despesa total da Estrada.

O consumo específico médio, em toda a Estrada, no anno de 1930, foi de 112 grammas de carvão — por tonelada-km. de peso bruto rebocado, apresentando, pois, uma diminuição de 0<sup>k</sup>,007 sobre o consumo do anno anterior, que foi de 0<sup>k</sup>,119.

Durante o anno de 1930 foram liquidadas 365 reclamações, tendo sido de 44:926\$440 o pagamento feito por conta da Estrada. Esse pagamento foi o seguinte, durante o ultimo quinquenio:

Anno 1926 . . . . . 269:537\$000

» 1927 . . . . . 188:060\$850

» 1928 . . . . . 86:530\$755

» 1929 . . . . . 65:633\$490

» 1930 . . . . . 44:926\$440

### Linha Mayrink-Santos

Proseguiram os trabalhos da linha Mayrink-Santos, embora com menor intensidade que nos annos anteriores, achando-se ao terminar o anno, quasi que concluido o serviço de terraplenagem. Procedeu-se no anno de 1930 ao desmonte de 2.669.012 metros cubicos de material, attingindo-se desse modo a um total de 11.221.611,094 metros cubicos, que representa 90,3 % do volume total avaliado de 12.426.988,000.

Quanto ás obras de arte e especies, entre as quaes, tunneis e viaductos, era a seguinte a situação dos trabalhos em 31 de Dezembro de 1930:

445 obras de arte correntes (79,8 % do total). 51 obras de arte especiaes, entre as quaes, 40 muros de arrimo e 10 viaductos, alguns ainda por concluir.

4.884 metros de galerias perfuradas de tunneis.

A situação referente á excavação em secção plena e revestimento dos tunneis, era a seguinte:

|                           |   |              |              |
|---------------------------|---|--------------|--------------|
| Excavação em secção plena | { | Abobadas     | — 889 metros |
|                           |   | Pés direitos | — 622 »      |
| Revestimento . . . . .    | { | Abobadas     | — 618 metros |
|                           |   | Pés direitos | — 606 »      |

Tivemos que reduzir de muito os serviços da Linha Mayrink-Santos em vista das difficuldades criadas pela crise financeira que affectou o nosso Estado, não permittindo maiores despezas. O dispendio com esses serviços no anno de 1930 foi de 44.034:028\$293, attingindo ao total de 136.827:491\$104, com a despesa feita até o anno anterior.

Os creditos concedidos pela Lei n.<sup>o</sup> 2.124, de 30 de dezembro de 1925, para esses serviços, foram os seguintes:

Decreto n.<sup>o</sup> 4.446 de 22-8-1929 — 50.000:000\$000

Decreto n.<sup>o</sup> 4.649 de 4-9-1929 — 50.000:000\$000

Decreto n.<sup>o</sup> 4.727 de 4-6-1930 — 50.000:000\$000

### Linha Santos-Juquiá

Foram os seguintes, os resultados financeiros da Linha Santos-Juquiá, no anno de 1930:

|                              |                     |
|------------------------------|---------------------|
| Receita do trafego . . . . . | 1.758:987\$220      |
| Despesa de custeio . . . . . | 1.935:844\$823      |
| Defficit . . . . .           | <u>176:857\$603</u> |
| Coefficiente . . . . .       | 110,05 %            |

Pela Lei n.<sup>o</sup> 2.401 de 31-12-29, foi a despesa para essa Linha, fixada em 2.000:000\$000, tendo sido a receita orçada em 1.250:000\$000.

Vemos, pois, que os resultados apresentados não só em relação á despesa como á receita foram favoraveis, tendo esta apresentado uma diferença a mais de 508:987\$220, sobre a receita prevista ou orçada, resultando, quanto á despesa, um saldo de 64:155\$177.

A Linha Santos Juquiá, que foi incorporada á rête da Sorocabana em Dezembro de 1927, depois que passou a ser administrada pela Directoria da Sorocabana, vem apresentando um accrescimo de receita de anno para anno, sendo a receita em 1930 de 600:151\$181, superior á de 1927, o que corresponde um aumento de 52 %, conforme se verifica pelos dados seguintes:

|             |                |
|-------------|----------------|
| Anno 1927 — | 1.158:836\$039 |
| » 1928 —    | 1.559:969\$018 |
| » 1929 —    | 1.702:850\$649 |
| » 1930 —    | 1.758:987\$220 |

Temos, senhor Secretario a honra de apresentar a V. Exc. a segurança da nossa profunda estima e mais alta consideração.

*Gaspar Ricardo Junior  
Director*

União Soviética

este é um dos momentos mais difíceis da história da Rússia. A crise econômica que se desenrola no país é muito maior do que o que se passou na União Soviética nos anos 1920-1930. O governo tem que tomar medidas drásticas para controlar a inflação e a recessão. O presidente da Rússia, Vladimir Putin, afirmou que o governo está fazendo o que é necessário para garantir a estabilidade econômica.

Quando os países da União Soviética se separaram, cada um deles recebeu uma parte da economia soviética. No entanto, os países que se separaram da Rússia receberam uma parte menor da economia soviética. Isso significa que a Rússia tem que lidar com a recessão econômica que se desenrola no país.

O Brasil é um exemplo de como os países que se separaram da Rússia lidaram com a recessão econômica. O Brasil é um país que se separou da Rússia em 1991. Depois de se separar da Rússia, o Brasil teve que lidar com a recessão econômica que se desenrolou no país. O Brasil conseguiu lidar com a recessão econômica através de políticas econômicas que foram implementadas pelo governo brasileiro. O Brasil conseguiu lidar com a recessão econômica através de políticas econômicas que foram implementadas pelo governo brasileiro.

Portugal é outro exemplo de como os países que se separaram da Rússia lidaram com a recessão econômica. Portugal é um país que se separou da Rússia em 1991. Depois de se separar da Rússia, o Portugal teve que lidar com a recessão econômica que se desenrolou no país. O Portugal conseguiu lidar com a recessão econômica através de políticas econômicas que foram implementadas pelo governo português.

Portugal conseguiu lidar com a recessão econômica através de políticas econômicas que foram implementadas pelo governo português. O Portugal conseguiu lidar com a recessão econômica através de políticas econômicas que foram implementadas pelo governo português. O Portugal conseguiu lidar com a recessão econômica através de políticas econômicas que foram implementadas pelo governo português.

O Brasil é um exemplo de como os países que se separaram da Rússia lidaram com a recessão econômica. O Brasil é um país que se separou da Rússia em 1991. Depois de se separar da Rússia, o Brasil teve que lidar com a recessão econômica que se desenrolou no país. O Brasil conseguiu lidar com a recessão econômica através de políticas econômicas que foram implementadas pelo governo brasileiro.

Domingo, 26 de junho de 2023 - 10:00 horas

Brasília, Distrito Federal - Brasil

Domingo, 26 de junho de 2023 - 10:00 horas

# I DIVISÃO - ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

## Extensão de linhas em trafego

Em 31 de Dezembro de 1930, possuia a Estrada em linhas trafegadas (excluindo desvios) a extensão total de . . . . . 1.852,236 klms.

O trecho comprendido entre Barra Funda (klm. 3,150) e o klm. 19,630 achava-se dotado de um terceiro trilho, para bitola de 1,60, destinado a dar accesso do material rodante de bitola larga, na extensão de . . . . . 32,960 klms.

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

## Do pessoal existente

Em 31 de Dezembro de 1930, tinha a Estrada 9.197 empregados, contra 9.441 no anno anterior, ou sejam menos 244, distribuidos pelas varias divisões, como demonstramos no quadro abaixo:

| Divisões  | Quantidade |       | Por kilometro de linha |       |
|---|------------|-------|------------------------|-------|
|   | Parcial    | Total | Parcial                | Total |
| 1. <sup>a</sup> Divisão — Administração:<br>Directoria e Secretaria . . . . . | 35         | —     | 0,01                   | —     |
| Contabilidade . . . . .   | 248        | —     | 0,13                   | —     |
| Almoxarifado . . . . .  | 88         | —     | 0,06                   | —     |
| Edificio Central . . . . .  | 22         | 393   | 0,01                   | 0,21  |
| 2. <sup>a</sup> Divisão — Trafego . . . . .                                   | —          | 3.327 | —                      | 1,79  |
| 3. <sup>a</sup> Divisão — Linha . . . . .                                     | —          | 2.047 | —                      | 1,11  |
| 4. <sup>a</sup> Divisão — Locomoção . . . . .                                 | —          | 3.430 | —                      | 1,85  |
| Total . . . . .   | —          | 9.197 | —                      | 4,96  |

BALANCETE DA RECEITA E

| Receita  |                 |                 |                 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| Designação   | Parcial         | Total           | % sobre o total |
| Passageiros . . . . .  | 11.221:751\$110 | —               | 15,48           |
| Bagagens — Encommendas . . .   | 5.523:633\$260  | —               | 7,62            |
| Café . . . . .   | 16.447:341\$920 | —               | 22,70           |
| Outras mercadorias . . . . .   | 30.590:838\$415 | —               | 42,21           |
| Animaes em trens de passageiros . .  | 154:472\$340    | —               | 0,21            |
| Animaes em trens de cargas. . . . .  | 2.626:211\$590  | —               | 3,62            |
| Telegrammas . . . . .  | 610:261\$919    | —               | 0,84            |
| Armazenagens . . . . .   | 276:774\$790    | —               | 0,38            |
| <i>Rendas diversas</i>   |                 |                 |                 |
| Comissão sobre arrecadação de impostos Estadual e Federal . . . .  | 257:930\$600    | —               | 0,36            |
| Alugueis de casas, botequins e de material rodante; annuncios, recibos, ingressos, venda de tarifas, de objectos abandonados e de material velho; taxas de cargas e descargas, de expediente e de entrega de volumes a domicilio, etc. | 4.546:363\$976  | 72.255:579\$920 | 6,27            |
| <i>Outras rendas</i>   |                 |                 |                 |
| Venda de trilhos e accessorios . .   | —               | 224:256\$460    | 0,31            |
| Somma Rs. . . . .  | —               | 72.479:836\$380 | 100,00          |

DESPEZA, NO ANNO DE 1930

| Despesa                                 |                 |                 |  |
|---|-----------------|-----------------|--|
| Divisões                                | Total           | % sobre o total |  |
| 1.a — Divisão — Administração . . . . . | 2.347:646\$004  | 4,30            |  |
| 2.a — » Trafego . . . . .               | 11.884:146\$885 | 21,77           |  |
| 3.a — » Linha . . . . .                 | 9.372:472\$297  | 17,17           |  |
| 4.a — » Locomoção e Tracção . . . . .   | 29.461:444\$787 | 53,96           |  |
| Despezas diversas . . . . .             | 1.530:280\$275  | 2,80            |  |
| Total Rs. . . . .                       | 54.595:990\$248 | 100,00          |  |
| Saldo a favor da Receita . . . . .      | 17.883:846\$132 | —               |  |
| Somma Rs. . . . .                       | 72.479:836\$380 | —               |  |

Saldo da receita de trafego. . . . . 17.883:846\$132

Contribuição da Estrada para a Caixa de Aposentadoria e Pensões . . . . . 1.087:197\$545

Saldo liquido . . . . . 16.796:648\$587

### RESULTADOS FINANCEIROS

Passamos a demonstrar no quadro abaixo quae foram os resultados financeiros da Estrada no exercicio de 1930, comparando-os com igual periodo do anno precedente:

| Designação                        | Annos           |                 | Diferença para + — sobre 1929 |     |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------|-----|
|                                   | 1929            | 1930            | Réis                          | %   |
| Receita . . . .                   | 83.096:411\$873 | 72.479:836\$380 | 10.616:575\$493               | — — |
| Despesa . . . .                   | 60.076:923\$481 | 54.595:990\$248 | 5.480:933\$233                | — — |
| Saldo . . . .                     | 23.019:488\$392 | 17.883:846\$132 | 15.135:642\$260               | — — |
| Coefficiente de<br>trafego. . . . | 72,30 %         | 75,33 %         | 3,03 %                        | — — |

### DADOS ESTATISTICOS

Apresentamos a seguir 16 quadros sobre estatistica, que, por seus dizeres, dispensam esclarecimentos:

| Numero<br>de<br>ordem | Designação  |
|-----------------------|---|
| 1                     | Balancete da Receita e despesa — annos de 1929-1930   |
| 2                     | Comparação da despesa de custeio, subdividida em pessoal,<br>material e outras despezas — annos de 1929-1930. |
| 3                     | Receita — Despesa — Saldo e Coefficiente de trafego, a partir<br>de 1892.                                     |
| 4                     | Estatistica economica da Estrada — annos de 1929-1930.  |

(Continuação)

| Numero<br>de<br>ordem   | Designação  |
|---|---|
| <i>Comparação da receita e transportes — annos de 1929-1930</i> |   |
| 5   | Passageiros.  |
| 6   | Encommendas — Bagagens.   |
| 7   | Animaes em trens de passageiros.  |
| 8   | Animaes em trens de cargas.   |
| 9   | Mercadorias.  |
| 10  | Outras receitas.  |
| 11  | Demonstração do movimento da Estrada — annos de 1929-1930.  |
| 12  | Demonstração do movimento da renda das estações da Estrada — anno de 1930.  |
| 13  | Demonstração dos despachos de café — annos de 1929-1930.  |
| 14  | Demonstração do movimento em trafego mutuo entre as outras Estradas — annos de 1929-1930.                               |
| 15  | Resultados geraes dos trens — Annos de 1929-1930.   |
| 16  | Percorso total feito pelas locomotivas e toneladas-kilometro de peso bruto rebocadas pelas mesmas — Annos de 1929-1930. |

## BALANCETE DA RECEITA E

| Verbas                                    | Receita         |                 | c/c sobre o total |        |
|---|-----------------|-----------------|-------------------|--------|
|   | 1929            | 1930            | 1929              | 1930   |
| Passageiros . . . . .                     | 13.523:030\$450 | 11.221:751\$110 | 16,27             | 15,48  |
| Bagagens e encommendas . . . . .          | 5.180:653\$290  | 5.523:633\$260  | 6,23              | 7,62   |
| Animaes em trens de passageiros . . . . . | 181:198\$520    | 154:472\$340    | 0,22              | 0,21   |
| Animaes em trens de cargas . . . . .      | 3.550:161\$920  | 2.626:211\$590  | 4,27              | 3,62   |
| Café . . . . .                            | 12.455:240\$140 | 16.447:341\$920 | 14,99             | 22,70  |
| Outras mercadorias . . . . .              | 41.144:438\$420 | 30.590:838\$415 | 49,52             | 42,21  |
| Telegrammas . . . . .                     | 847:112\$647    | 610:261\$919    | 1,02              | 0,84   |
| Armazenagens . . . . .                    | 420:648\$370    | 276:774\$790    | 0,51              | 0,38   |
| Diversos . . . . .                        | 5.728:983\$992  | 4.804:294\$576  | 6,89              | 6,63   |
| Totaes . . . . .                          | 83.031:467\$749 | 72.255:579\$920 | 99,92             | 99,69  |
| Eventuaes . . . . .                       | 64:944\$124     | 224:256\$460    | 0,08              | 0,31   |
| Totaes geraes . . . . .                   | 83.096:411\$873 | 72.479:836\$380 | 100,00            | 100,00 |

## Observações:

Receita com as taxas addicionaes de

10 % e 2 % . . . . . 92.410:915\$103 80.574:646\$860

Receita com a taxa adicional de 10 % 90.807:004\$553 79.180:735\$720

Despeza de custeio . . . . . 60.076:923\$481 54.592:990\$248

Saldos . . . . . 30.730:081\$072 24.587:745\$472

Coefficiente de trafego . . . . . 66,16 % 68,95 %

Quadro N.º 1

DESPEZA — ANNOS DE 1929-1930

| Divisões                                    | Despesa         |                 | c/c sobre a receita |        | c/c sobre a despesa |        |
|---|-----------------|-----------------|---------------------|--------|---------------------|--------|
|   | 1929            | 1930            | 1929                | 1930   | 1929                | 1930   |
| 1.ª Divisão — Administração . . . . .       | 2.348:152\$771  | 2.347:646\$004  | 2,83                | 3,24   | 3,91                | 4,30   |
| 2.ª Divisão — Trafego . . . . .             | 13.038:154\$747 | 11.884:146\$885 | 15,69               | 16,40  | 21,70               | 21,77  |
| 3.ª Divisão — Linha . . . . .               | 10.609:943\$519 | 9.372:472\$297  | 12,77               | 12,93  | 17,66               | 17,17  |
| 4.ª Divisão — Locomoção e Tracção . . . . . | 32.163:108\$545 | 29.461:444\$787 | 38,70               | 40,65  | 53,54               | 53,96  |
| Despezas diversas . . . . .                 | 1.917:563\$899  | 1.530:280\$275  | 2,31                | 2,11   | 3,19                | 2,80   |
| Totaes . . . . .                            | 60.076:923\$481 | 54.595:990\$248 | 72,30               | 75,33  | 100,00              | 100,00 |
| Saldos . . . . .                            | 23.019:488\$392 | 17.883:846\$132 | 27,70               | 24,67  | —                   | —      |
| Totaes geraes . . . . .                     | 83.096:411\$873 | 72.479:836\$380 | 100,00              | 100,00 | —                   | —      |

Saldo da receita de trafego . . . 23.019:488\$392 17.883:846\$132

Menos a contribuição da Estrada para a Caixa de Aposentadoria e Pensões . . . . . 1.246:446\$178 1.087:197\$545

Saldos liquidos . . . . . 21.773:042\$214 16.796:648\$587

QUADRO COMPARATIVO DA DESPEZA DE CUSTEIO,  
ANNOS DE

| Designação                                       | Pessoal         |                 |                         |
|--|-----------------|-----------------|-------------------------|
|  | 1929            | 1930            | Diferença +— sobre 1929 |
| <i>1.ª Divisão — Administração</i>               |                 |                 |                         |
| Directoria e Secretaria . . . . .                | 249:227\$075    | 260:625\$699    | + 11:398\$624           |
| Contabilidade . . . . .                          | 194:696\$100    | 172:973\$250    | - 21:722\$850           |
| Contadoria . . . . .                             | 890:644\$275    | 896:174\$775    | + 5:530\$500            |
| Estatística . . . . .                            | 191:429\$400    | 194:946\$430    | + 3:517\$030            |
| Thesouraria. . . . .                             | 140:472\$976    | 146:567\$555    | + 6:094\$579            |
| Almoxarifado . . . . .                           | 402:340\$750    | 392:028\$687    | - 10:312\$063           |
| Edificio . . . . .                               | 69:854\$193     | 69:238\$300     | - 615\$893              |
| Totaes. . . . .                                  | 2.138:664\$769  | 2.132:554\$696  | - 6:110\$073            |
| <i>2.ª Divisão — Trafego</i>                     |                 |                 |                         |
| Administração. . . . .                           | 855:711\$950    | 878:409\$110    | + 22:697\$160           |
| Estações. . . . .                                | 8.215:940\$991  | 7.889:591\$908  | - 326:349\$083          |
| Trens. . . . .                                   | 2.106:441\$372  | 1.750:618\$148  | - 353:823\$224          |
| Navegação Fluvial . . . . .                      | 144:258\$200    | 97:181\$800     | - 47:076\$400           |
| Uniformes . . . . .                              | —               | —               | —                       |
| Despezas extraordinarias . . . . .               | —               | —               | —                       |
| Totaes. . . . .                                  | 11.322:352\$513 | 10.617:800\$966 | - 704:551\$547          |
| <i>3.ª Divisão — Linha</i>                       |                 |                 |                         |
| Administração. . . . .                           | 733:474\$237    | 753:561\$773    | + 20:087\$536           |
| Conservação da linha . . . . .                   | 5.457:690\$314  | 4.800:294\$621  | - 657:395\$693          |
| Dormentes substituidos . . . . .                 | —               | —               | —                       |
| Edificios, cercas, pontes e abastecimento d'agua | 528:581\$968    | 494:023\$359    | - 34:558\$609           |
| Telegrapho, telephone e illuminação . . . . .    | 179:142\$050    | 170:619\$697    | - 8:522\$353            |
| Despezas extraordinarias . . . . .               | 12:171\$400     | 14:316\$194     | + 2:144\$794            |
| Totaes . . . . .                                 | 6.911:059\$969  | 6.232:815\$644  | - 678:244\$325          |

Quadro n.º 2

SUBDIVIDIDA EM PESSOAL, MATERIAL E OUTRAS DESPEZAS  
1929-1930

|  | Material e outras despezas |                |                         | Total           |                 |                         |
|--|----------------------------|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------|
|  | 1929                       | 1930           | Diferença +— sobre 1930 | 1929            | 1930            | Diferença +— sobre 1930 |
|  | 39:716\$701                | 41:007\$034    | + 1:290\$333            | 288:943\$776    | 301:632\$733    | + 12:688\$957           |
|  | 8:185\$797                 | 6:299\$378     | - 1:886\$419            | 202:881\$897    | 179:272\$628    | - 23:609\$269           |
|  | 44:820\$450                | 54:308\$795    | + 9:488\$345            | 935:464\$725    | 950:483\$570    | + 15:018\$845           |
|  | 12:632\$094                | 10:661\$806    | - 1:970\$288            | 204:061\$494    | 205:608\$236    | + 1:546\$742            |
|  | 19:484\$512                | 22:741\$318    | + 3:256\$806            | 159:957\$488    | 169:308\$873    | + 9:351\$385            |
|  | 29:371\$174                | 27:688\$777    | - 1:682\$397            | 431:711\$924    | 419:717\$464    | - 11:994\$460           |
|  | 55:277\$274                | 52:384\$200    | - 2:893\$074            | 125:131\$467    | 121:622\$500    | - 3:508\$967            |
|  | 209:188\$002               | 215:091\$303   | + 5.603\$306            | 2.348:152\$771  | 2.317:646\$004  | - 506\$767              |
|  | 119:861\$085               | 97:898\$287    | - 21:962\$798           | 975:573\$035    | 976:307\$397    | + 734\$362              |
|  | 1.211:093\$425             | 925:684\$208   | - 285:409\$217          | 9.427:034\$416  | 8.815:276\$116  | - 611:758\$300          |
|  | 323:281\$188               | 185:190\$419   | - 138:090\$769          | 2.429:722\$560  | 1.937:808\$567  | - 491:913\$993          |
|  | 9:843\$336                 | 8:001\$405     | - 1:841\$931            | 154:101\$536    | 105:183\$205    | - 48:918\$331           |
|  | 47:594\$800                | 45:160\$600    | - 2:434\$200            | 47:594\$800     | 45:160\$600     | - 2:434\$200            |
|  | 4:128\$400                 | 4:411\$000     | + 282\$600              | 4:128\$400      | 4:411\$000      | + 232\$600              |
|  | 1.715:802\$234             | 1.266:345\$919 | - 449:456\$315          | 13.038:154\$747 | 11.884:146\$885 | - 1.154:007\$862        |
|  | 78:086\$390                | 63:636\$707    | - 14:449\$683           | 811:560\$627    | 817:198\$490    | + 5:637\$853            |
|  | 671:621\$108               | 420:101\$552   | - 251:519\$556          | 6.129:311\$422  | 5.220:396\$173  | - 908:915\$249          |
|  | 2.527:103\$468             | 2.314:092\$370 | - 213:011\$098          | 2.527:103\$468  | 2.314:092\$370  | - 213:011\$098          |
|  | 346:830\$141               | 292:553\$253   | - 54:276\$888           | 875:412\$109    | 786:576\$612    | - 88:835\$497           |
|  | 63:532\$003                | 44:643\$586    | - 18:888\$417           | 242:674\$053    | 215:263\$233    | - 27:410\$770           |
|  | 11:710\$440                | 4:629\$185     | - 7:081\$255            | 23:881\$840     | 18:945\$379     | - 4:936\$461            |
|  | 3.698:883\$550             | 3.139:656\$653 | - 559:226\$897          | 10.609:943\$519 | 9.372:472\$297  | - 1.237:471\$222        |

| Designação  | Pessoal         |                 |                         |
|---|-----------------|-----------------|-------------------------|
|   | 1929            | 1930            | Diferença +— sobre 1929 |
| <i>4.ª Divisão — Locomoção e Tracção</i>                                |                 |                 |                         |
| Administração . . . . .   | 437:808\$056    | 449:439\$756    | + 11:631\$700           |
| Reparação de locomotivas . . . . .                                      | 2.693:947\$197  | 2.695:997\$858  | + 2:050\$661            |
| Reparação de carros e vagões . . . . .                                  | 1.662:725\$074  | 1.584:318\$550  | - 78:406\$624           |
| Condução de trens . . . . .   | 5.019:368\$027  | 4.749:226\$879  | - 270:141\$148          |
| Combustiveis . . . . .  | —               | —               | —                       |
| Navegação Fluvial . . . . .   | 65:596\$493     | 38:860\$968     | - 26:735\$525           |
| Uniformes . . . . .   | —               | —               | —                       |
| Despezas extraordinarias . . . . .                                      | 23:793\$478     | 6:459\$478      | - 17:334\$000           |
| Totaes . . . . .  | 9.903:238\$325  | 9.524:303\$489  | - 378:934\$836          |
| <i>Despezas diversas</i>  |                 |                 |                         |
| Indemnizações por mercadorias extraviadas. . . . .                      | —               | —               | —                       |
| Indemnizações por acidentes no trabalho . . . . .                       | —               | —               | —                       |
| Indemnizações decorrentes de incendio, premios de seguros, etc. . . . . | —               | —               | —                       |
| Indemnizações por causas não classificadas                              | —               | —               | —                       |
| Contadoria Central e Comissão de Tarifas                                | —               | —               | —                       |
| Aluguel de material rodante . . . . .                                   | —               | —               | —                       |
| Repartição do Pessoal . . . . .   | —               | 31:265\$925     | + 31:265\$925           |
| Serviço Rodoviario . . . . .  | —               | 32:833\$200     | + 32:833\$200           |
| Instrução Profissional . . . . .  | —               | 2:664\$000      | + 2:664\$000            |
| Diversos . . . . .  | 600\$000        | 7:509\$900      | + 6:909\$900            |
| Totaes . . . . .  | 600\$000        | 74:273\$025     | + 73:673\$025           |
| Totaes geraes . . . . .   | 30.275:915\$576 | 28.581:747\$820 | - 1.694:167\$756        |

(Continuação)

| Material e outras despesas |                 |                          | Total           |                 |                          |
|----------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| 1929                       | 1930            | Diferença + - sobre 1930 | 1929            | 1930            | Diferença + - sobre 1930 |
| 54:102\$791                | 31:786\$408     | - 22:316\$383            | 491:910\$847    | 481:226\$164    | - 10:684\$683            |
| 2.595:676\$393             | 2.623:889\$614  | + 28:213\$221            | 5.289:623\$590  | 5.319:887\$472  | + 30:263\$882            |
| 1.495:871\$440             | 1.279:708\$738  | - 216:162\$702           | 3.158:596\$514  | 2.864:027\$288  | - 294:569\$226           |
| 2.274:384\$372             | 2.012:857\$242  | - 261:527\$130           | 7.293:752\$399  | 6.762:084\$121  | - 531:668\$278           |
| 15.681:393\$003            | 13.925:069\$647 | - 1.756:323\$356         | 15.681:393\$003 | 13.925:069\$647 | - 1.756:323\$356         |
| 119:159\$946               | 44:323\$424     | -- 74:836\$522           | 184:756\$439    | 83:184\$392     | -- 101:572\$047          |
| 22:025\$500                | 6:379\$700      | -- 15:645\$800           | 22:025\$500     | 6:379\$700      | -- 15:645\$800           |
| 17:256\$775                | 13:126\$525     | -- 4:130\$250            | 41:050\$253     | 19:586\$003     | -- 21:464\$250           |
| 22.259:870\$220            | 19.937:141\$298 | - 2.322:728\$922         | 32.163:108\$545 | 29.461:444\$787 | - 2.701:663\$758         |
| 59:109\$261                | 47:649\$832     | -- 11:459\$429           | 59:109\$261     | 47:649\$832     | -- 11:459\$429           |
| 342:276\$010               | 302:667\$440    | -- 39:608\$570           | 342:276\$010    | 302:667\$440    | -- 39:608\$570           |
| 309:793\$338               | 263:625\$180    | - 46:168\$158            | 309:793\$338    | 263:625\$180    | - 46:168\$158            |
| 19:421\$280                | 2:671\$000      | - 16:750\$280            | 19:421\$280     | 2:671\$000      | - 16:750\$280            |
| 46:731\$590                | 47:104\$400     | + 372\$810               | 46:731\$590     | 47:104\$400     | + 372\$812               |
| 859:954\$070               | 537:213\$475    | - 322:740\$595           | 859:954\$070    | 537:213\$475    | - 322:740\$595           |
| —                          | 11:156\$890     | + 11:156\$890            | —               | 42:422\$815     | + 42:422\$815            |
| —                          | 123:602\$671    | + 123:602\$671           | —               | 156:435\$871    | + 156:435\$871           |
| —                          | 40\$000         | + 40\$000                | —               | 2:704\$000      | + 2:704\$000             |
| 279:678\$350               | 120:276\$362    | - 159:401\$988           | 280:278\$350    | 127:786\$262    | - 152:492\$088           |
| 1.916:963\$899             | 1.456:007\$250  | -- 460:956\$649          | 1.917:563\$899  | 1.530:280\$275  | -- 387:283\$624          |
| 29.801:007\$905            | 26.014:242\$428 | - 3.786:765\$477         | 60.076:923\$481 | 54.595:990\$248 | - 5.480:933\$233         |

Quadro n.º 3

(MOVIMENTO FINANCEIRO, A PARTIR DO ANNO DE 1892

Estatistica

| Exercicios | Extensão<br>kilometrica<br>em tráfego | Receita         | Despeza         | Saldo          | Coefficiente<br>de tráfego |
|------------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------------------|
| 1892 . . . | 576                                   | 3.195:641\$760  | 1.993:131\$855  | 1.202:509\$905 | 62,37                      |
| 1893 . . . | 636                                   | 3.851:268\$530  | 2.786:764\$320  | 1.064:504\$210 | 72,35                      |
| 1894 . . . | 636                                   | 5.013:069\$400  | 2.825:191\$160  | 2.187:878\$240 | 56,35                      |
| 1895 . . . | 704                                   | 5.915:806\$000  | 3.309:191\$370  | 2.606:614\$630 | 55,93                      |
| 1896 . . . | 790                                   | 6.717:786\$980  | 3.984:167\$931  | 2.733:619\$049 | 59,30                      |
| 1897 . . . | 852                                   | 8.532:950\$900  | 4.761:668\$813  | 3.771:282\$087 | 55,80                      |
| 1898 . . . | 893                                   | 8.787:913\$470  | 4.609:926\$655  | 4.177:986\$815 | 52,45                      |
| 1899 . . . | 905                                   | 9.484:639\$090  | 5.992:663\$970  | 3.491:975\$120 | 63,18                      |
| 1900 . . . | 905                                   | 9.675:541\$780  | 6.069:986\$820  | 3.605:554\$960 | 62,73                      |
| 1901 . . . | 905                                   | 10.394:663\$595 | 5.130:050\$523  | 5.263:713\$072 | 49,36                      |
| 1902 . . . | 905                                   | 10.195:906\$380 | 5.369:345\$085  | 4.826:561\$295 | 52,66                      |
| 1903 . . . | 913                                   | 10.215:470\$508 | 6.563:943\$699  | 3.651:526\$809 | 64,25                      |
| 1904 . . . | 928                                   | 9.955:683\$773  | 6.509:166\$449  | 3.446:517\$324 | 65,48                      |
| 1905 . . . | 940                                   | 10.144:079\$003 | 6.595:371\$145  | 3.548:707\$858 | 65,02                      |
| 1906 . . . | 987                                   | 12.736:715\$070 | 7.019:207\$386  | 5.717:507\$684 | 55,11                      |
| 1907 . . . | 1.040                                 | 12.696:598\$863 | 7.629:310\$431  | 5.067:288\$432 | 60,09                      |
| 1908 . . . | 1.144                                 | 12.319:958\$277 | 6.930:095\$019  | 5.389:863\$258 | 56,25                      |
| 1909 . . . | 1.310                                 | 14.506:105\$609 | 6.769:454\$294  | 7.736:651\$315 | 46,67                      |
| 1910 . . . | 1.310                                 | 13.784:961\$934 | 6.773:694\$850  | 7.011:267\$084 | 49,14                      |
| 1911 . . . | 1.310                                 | 14.938:526\$789 | 6.850:628\$593  | 8.087:898\$196 | 45,86                      |
| 1912 . . . | 1.310                                 | 15.936:964\$880 | 8.582:914\$722  | 7.354:050\$158 | 53,85                      |
| 1913 . . . | 1.323                                 | 18.639:883\$432 | 10.689:279\$719 | 7.950:603\$713 | 57,35                      |
| 1914 . . . | 1.438                                 | 15.748:726\$990 | 9.228:886\$876  | 6.519:840\$114 | 58,60                      |
| 1915 . . . | 1.465                                 | 18.019:888\$824 | 8.228:140\$797  | 9.791:748\$027 | 45,66                      |
| 1916 . . . | 1.555                                 | 10.480:846\$597 | 10.247:253\$142 | 9.233:593\$455 | 52,69                      |
| 1917 . . . | 1.616                                 | 21.263:337\$373 | 12.770:338\$325 | 8.492:999\$048 | 60,06                      |

(Continuação)

| Exercícios | Extensão<br>kilométrica<br>em tráfego | Receita          | Despesa          | Saldo            | Coefficiente<br>de tráfego |
|------------|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------|
| 1918 . . . | 1.616                                 | 21.996:132\$693  | 15.540:170\$206  | 6.455:962\$487   | 70,65                      |
| 1919 . . . | 1.671                                 | 24.845:003\$067  | 20.027:313\$638  | 4.817:689\$429   | 80,61                      |
| 1920 . . . | 1.707                                 | 34.201:875\$441  | 21.853:113\$805  | 12.348:961\$636  | 63,89                      |
| 1921 . . . | 1.737                                 | 36.858:582\$625  | 24.332:995\$298  | 12.525:587\$327  | 66,02                      |
| 1922 . . . | 1.770                                 | 36.351:073\$143  | 24.740:621\$289  | 11.610:451\$854  | 68,06                      |
| 1923 . . . | 1.770                                 | 42.061:206\$793  | 30.774:881\$279  | 11.286:325\$514  | 73,17                      |
| 1924 . . . | 1.770                                 | 43.499:694\$949  | 34.800:287\$027  | 8.699:407\$922   | 80,00                      |
| 1925 . . . | 1.863                                 | 68.161:969\$692  | 46.978:289\$473  | 21.183:680\$219  | 68,92                      |
| 1926 . . . | 1.863                                 | 66.579:975\$379  | 57.240:360\$448  | 9.339:614\$931   | 85,97                      |
| 1927 . . . | 1.863                                 | 74.235:554\$783  | 57.394:664\$139  | 16.840:890\$644  | 77,31                      |
| 1928 . . . | 1.868                                 | 81.118:312\$494  | 54.823:231\$353  | 26.295:081\$141  | 67,58                      |
| 1929 . . . | 1.868                                 | 83.096:411\$873  | 60.076:923\$481  | 23.019:488\$392  | 72,30                      |
| 1930 . . . | 1.849                                 | 72.479:836\$380  | 54.595:990\$248  | 17.883:846\$132  | 75,33                      |
| Totaes.    | —                                     | 987.638:565\$119 | 671.399:515\$633 | 316.239.049\$486 | 67,98                      |

MÉDIA NOS 39 ANNOS

|                                     |                 |
|-------------------------------------|-----------------|
| Da receita . . . . .                | 25.324:065\$772 |
| » despesa . . . . .                 | 17.215:372\$195 |
| Do saldo . . . . .                  | 8.108:693\$577  |
| » coefficiente do tráfego . . . . . | 67,98 %         |

## Estatística

## Designação

|    |   | 1929          | 1930          |
|----|---|---------------|---------------|
| 1  | Extensão total em tráfego   | 3.381.285     | 3.852.236     |
| 2  | Número de passageiros-embarcados  | 301.677.432   | 3.031.500     |
| 3  | Número de passageiros-kilometro   | 259.568.252   |               |
| 4  | Produto médio por passageiro-kilometro  | \$044,8       | \$043,2       |
| 5  | Percorso médio por passageiro   | 89,2          | 85,6          |
| 6  | Número de toneladas-kilometro de bagagens e encommendas   | 34.537        | 40.407        |
| 7  | Produto médio por tonelada-kilometro de bagagens e encommendas  | 7.530.409     | 9.903.648     |
| 8  | Percorso médio por tonelada de bagagens e encommendas   | 218,0         | 245,1         |
| 9  | Número de animais-kilometro   | 10.951        | 11.021        |
| 10 | Produto médio por animal-kilometro  | 2.477.763     | 2.402.390     |
| 11 | Percorso médio por animal-kilometro   | \$064,3       |               |
| 12 | Número de animais-embarcados  | 534.104       | 418,0         |
| 13 | Produto médio por animal  | 226,3         | 218,0         |
| 14 | Número de animais-kilometro   | 123.486.843   | 92.793.783    |
| 15 | Numero de toneladas de mercadorias-embarcadas   | \$028,7       | \$028,3       |
| 16 | Numero de toneladas-kilometro de mercadorias  | 489.485.259   | 414.756.128   |
| 17 | Percorso médio por tonelada de mercadorias  | \$109,5       | \$113,4       |
| 18 | Número de passageiros (na base de 70 kilos por passageiro)  | 322,2         | 337,4         |
| 19 | Bagagens e encommendas  | 7.530.409     | 9.903.648     |
| 20 | Animais em trens de passageiros   | 645.847       | 656.650       |
| 21 | Mercadorias   | 28.458.903    | 20.660.184    |
| 22 | Total de toneladas-kilometro de peso util-retribuido  | 489.485.259   | 414.756.128   |
| 23 | Número de toneladas-kilometro de peso morto-retribuido  | 547.237.838   | 464.146.388   |
| 24 | Número de unidades de trafigo   | 1.054.226.128 | 964.186.963   |
| 25 | Número de trans-kilometro de passageiros e mixtos   | 1.601.463.966 | 1.428.333.351 |
| 26 | Número de trans-kilometro de mercadorias (inclusive animais)  | 943.268.455   | 825.345.093   |
| 27 | Número de veículos-kilometro  | 4.454.357     | 4.258.853     |
| 28 | Número médio de passageiros-kilometro por trem-kilometro de passageiros e mixtos                      | 3.951.439     | 3.396.672     |
| 29 | Número médio de toneladas-kilometro de mercadorias por trem-kilometro de mercadorias (exclusivamente) | 72.906.695    | 64.781.722    |
| 30 | Número médio de toneladas-kilometro de mercadorias por trem-kilometro de mercadorias (exclusivamente) | 68            | 61            |
| 31 | Número médio de toneladas-kilometro de mercadorias por trem-kilometro de mercadorias (exclusivamente) | 124           | 122           |

*Número de toneladas-kilometro de peso util-retribuido:*

|    |   |               |               |
|----|---|---------------|---------------|
| 22 | Passageiros (na base de 70 kilos por passageiro)  | 21.117.420    | 18.169.778    |
| 23 | Bagagens e encommendas  | 7.530.409     | 9.903.648     |
| 24 | Animais em trens de passageiros   | 645.847       | 656.650       |
| 25 | Animais em trens de cargas  | 28.458.903    | 20.660.184    |
| 26 | Mercadorias   | 489.485.259   | 414.756.128   |
| 27 | Total de toneladas-kilometro de peso util-retribuido  | 547.237.838   | 464.146.388   |
| 28 | Número de toneladas-kilometro de peso morto-bruto-retribuido  | 1.054.226.128 | 964.186.963   |
| 29 | Número de unidades de trafigo   | 1.601.463.966 | 1.428.333.351 |
| 30 | Número de trans-kilometro de passageiros e mixtos   | 943.268.455   | 825.345.093   |
| 31 | Número de trans-kilometro de mercadorias (inclusive animais)  | 4.454.357     | 4.258.853     |
| 32 | Número médio de passageiros-kilometro por trem-kilometro de passageiros e mixtos                      | 3.951.439     | 3.396.672     |
| 33 | Número médio de veículos-kilometro  | 72.906.695    | 64.781.722    |
| 34 | Número médio de toneladas-kilometro de mercadorias por trem-kilometro de mercadorias (exclusivamente) | 68            | 61            |
| 35 | Número médio de toneladas-kilometro de mercadorias por trem-kilometro de mercadorias (exclusivamente) | 124           | 122           |

*Produtos médios recebidos:*

|    |  |              |              |
|----|--|--------------|--------------|
| 36 | Por passageiro-kilometro   | \$044,8      | \$043,2      |
| 37 | Por tonelada-kilometro de passageiros e encommendas                  | \$640,4      | \$617,6      |
| 38 | Por animal-kilometro em trem de passageiros                          | \$688,0      | \$557,7      |
| 39 | Por tonelada-kilometro de peso util-bruto-retribuido                 | \$073,1      | \$064,3      |
| 40 | Por tonelada-kilometro de animal em trem de passageiros              | \$280,6      | \$235,2      |
| 41 | Por animal-kilometro em trens de cargas                              | \$028,7      | \$028,3      |
| 42 | Por tonelada-kilometro de animal em trens de cargas (exclusivamente) | \$124,7      | \$127,1      |
| 43 | Por tonelada-kilometro de mercadorias (inclusive animais)            | \$109,5      | \$113,4      |
| 44 | Por tonelada-kilometro de peso util da receita do transporte         | \$138,9      | \$143,4      |
| 45 | Por tonelada-kilometro de peso util da receita geral                 | \$151,8      | \$156,0      |
| 46 | Por kilometro em trafigo   | 44.491 \$259 | 39.130 \$994 |
| 47 | Por trem-kilometro   | 9 \$886      | 9 \$470      |
| 48 | Por veículo-kilometro  | 1 \$140      | 1 \$119      |
| 49 | Por unidade de trafigo   | \$151,8      | \$156,0      |
| 50 | Por passageiro-kilometro   | \$078,8      | \$075,2      |
| 51 | Por tonelada-kilometro de peso morto                                 | \$051,9      | \$050,7      |
| 52 | Por unidade de trafigo.  | \$088,1      | \$087,8      |

*Despesa média geral:*

|    |   |                  |                  |
|----|---|------------------|------------------|
| 53 | Por kilometro em trafigo  | 32.166 \$226     | 29.475 \$721     |
| 54 | Por trem-kilometro  | 7 \$147          | 7 \$133          |
| 55 | Por veículo-kilometro   | 824              | 843              |
| 56 | Por unidade de trafigo  | \$063,7          | \$066,1          |
| 57 | Por passageiro-kilometro  | \$045,3          | \$044,9          |
| 58 | Por tonelada-kilometro de mercadoria (exclusivamente)                       | \$079,4          | \$083,5          |
| 59 | Por tonelada-kilometro de peso util   | \$109,8          | \$117,6          |
| 60 | Por tonelada-kilometro de peso morto  | \$057,0          | \$056,6          |
| 61 | Por tonelada-kilometro de peso bruto  | \$037,5          | \$038,2          |
| 62 | Por kilometro em trafigo  | 12.325 \$033     | 9.655 \$273      |
| 63 | Por trem-kilometro  | 2 \$739          | 2 \$337          |
| 64 | Por veículo-kilometro   | \$316            | \$276            |
| 65 | Por unidade de trafigo  | \$024,4          | \$021,7          |
| 66 | Por tonelada-kilometro de peso util (exclusivamente da renda do transporte) | \$029,1          | \$025,8          |
| 67 | Por tonelada-kilometro de peso util   | \$042,0          | \$038,6          |
| 68 | Por tonelada-kilometro de peso morto  | \$021,8          | \$018,6          |
| 69 | Por tonelada-kilometro de peso bruto  | \$014,4          | \$012,5          |
| 70 | Receita total   | 83.096.411 \$873 | 72.479.836 \$380 |
| 71 | Despesa de custeio  | 60.076.923 \$481 | 54.595.990 \$248 |
| 72 | Saldo   | 23.019.488 \$392 | 17.883.846 \$132 |
| 73 | Relação % da despesa de custeio sobre a receita                             | 72,30            | 75,33            |

Quadro n.º 5

COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS — ANNOS DE  
1929-1930

Estatistica

| Designação                                     | Annos           |                 | Diferença<br>+—<br>sobre 1929 |
|--|-----------------|-----------------|-------------------------------|
|  | 1929            | 1930            |                               |
| <i>Receita:</i>                                |                 |                 |                               |
| De 1.ª classe . . . .                          | 5.683:268\$980  | 4.829:154\$700  | — 854:114\$280                |
| » 2.ª » . . . .                                | 7.839:761\$470  | 6.392:596\$410  | — 1.447:165\$060              |
| Totaes . . . .                                 | 13.523:030\$450 | 11.221:751\$110 | — 2.301:279\$340              |
| <i>Número de passageiros:</i>                  |                 |                 |                               |
| De 1.ª classe . . . .                          | 598.519         | 525.823         | — 72.696                      |
| » 2.ª » . . . .                                | 2.782.766       | 2.505.677       | — 277.089                     |
| Totaes . . . .                                 | 3.381.285       | 3.031.500       | — 349.785                     |
| <i>Passageiros-kilometro:</i>                  |                 |                 |                               |
| De 1.ª classe . . . .                          | 91.809.091      | 80.504.578      | — 11.304.513                  |
| » 2.ª » . . . .                                | 209.868.341     | 179.063.674     | — 30.804.667                  |
| Totaes . . . .                                 | 301.677.432     | 259.568.252     | — 42.109.180                  |
| <i>Receita média por passageiro:</i>           |                 |                 |                               |
| De 1.ª classe . . . .                          | 9\$496          | 9\$184          | — \$312                       |
| » 2.ª » . . . .                                | 2\$817          | 2\$551          | — \$266                       |
| Totaes . . . .                                 | 3\$999          | 3\$702          | — \$297                       |
| <i>Receita média por passageiro-kilometro:</i> |                 |                 |                               |
| De 1.ª classe . . . .                          | \$061,9         | \$060,0         | — \$001,9                     |
| » 2.ª » . . . .                                | \$037,4         | \$035,7         | — \$001,7                     |
| Totaes . . . .                                 | \$044,8         | \$043,2         | — \$001,6                     |
| <i>Percorso médio por passageiro:</i>          |                 |                 |                               |
| De 1.ª classe . . . .                          | 153,4           | 153,1           | — 0,3                         |
| » 2.ª » . . . .                                | 75,4            | 71,5            | — 3,9                         |
| Totaes . . . .                                 | 89,2            | 85,6            | — 3,6                         |

Quadro n.º 6

## COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS — ANNOS DE 1929-1930

Estatística

| Designação                                     | Annos          |                | Diferença +— sobre 1929 |
|--|----------------|----------------|-------------------------|
|  | 1929           | 1930           |                         |
| Receita . . . . .                              | 5.180.653\$290 | 5.523.633\$260 | + 342.970\$970          |
| Kilogrammas . . . . .                          | 34.536.856     | 40.407\$418    | + 5.870.562             |
| Toneladas-kilometro . . . . .                  | 7.530.409      | 9.903\$648     | + 2.373.239             |
| Receita média por tonelada-kilometro . . . . . | 150\$003       | 136\$698       | - 14\$305               |
| Percuso médio tonelada-kilometro . . . . .     | \$689,0        | \$557,7        | - \$131,3               |
| Percuso médio . . . . .                        | 218,0          | 245,1          | + 27,1                  |

Quadro n.º 7

## COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE ANIMAIS EM TRENS DE PASSAGEIROS — ANNOS DE 1929-1930

| Designação<br>de animais<br>transportados | Annos        |              | Diferença +—<br>sobre 1929 |
|---|--------------|--------------|----------------------------|
|   | 1929         | 1930         |                            |
| Receita                                   | 181.198\$520 | 154.472\$340 | - 26.726\$180              |
| Número                                    | 10.951       | 11.021       | + 070                      |
| Kilogrammas                               | 2.470.600    | 2.760.500    | + 289.900                  |
| Percorso                                  | 2.477.763    | 2.470.763    | - 75.373                   |
| Toneladas-kilometro                       | 645.847      | 656.650      | + 10.803                   |
| Receita média por animal                  | 16\$546      | 14\$016      | - 23530                    |
| » » animal-kilometro                      | \$073,1      | \$064,3      | - \$008,8                  |
| » » tonelada de animal                    | 73\$341      | 55\$958      | - 17\$383                  |
| » » tonelada-kilometro do animal          | 280,6        | \$025,2      | - \$045,4                  |
| Percorso médio                            | 226,3        | 218,3        | - 8,3                      |

Quadro n.º 8

## COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE ANIMAIS EM TRENS DE CARGAS — ANOS DE 1929-1930

*Estatística*

| Discriminação                    | Anos            |                 | Diferença +— sobre 1929 |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------|
|                                  | 1929            | 1930            |                         |
| Receita                          | 3.550.161 \$920 | 2.626.211 \$590 | — 923.950 \$330         |
| Número                           | 534.104         | 418.523         | — 115.581               |
| Kilogrammas                      | 133.666.400     | 105.734.300     | — 27.932.100            |
| Percorso                         | 123.486.843     | 92.793.783      | — 30.693.060            |
| Toneladas-kilometro              | 28.458.903      | 20.660.184      | — 7.798.719             |
| Receita média por animal         | 6\$647          | 6\$275          | — \$369                 |
| » » animal-kilometro             | \$028,7         | \$028,3         | — \$000,4               |
| » » tonelada de animal           | 26\$560         | 24\$838         | — 1\$722                |
| » » tonelada-kilometro do animal | \$134,7         | \$127,1         | — \$007,6               |
| Percorso médio                   | 231,2           | 195,4           | 35,8                    |

Quadro n.º 9

COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS — ANNOS DE 1929-1930  
Estatística

| Discriminação                        | Annos           |                 | Diferença + —<br>sobre 1929 |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|
|                                      | 1929            | 1930            |                             |
| <i>Café:</i>                         |                 |                 |                             |
| Receita.                             | 12.455:240\$140 | 16.447:341\$920 | + 3.992:101\$780            |
| Número de saccas                     | 2.889 906       | 3.689 769       | + 799 863                   |
| Kilogrammas                          | 173.388.352     | 221.386.113     | + 47.997.761                |
| Toneladas-kilometro                  | 67.202.875      | 91.904.487      | + 24.701.612                |
| Receita média por saccada            | 4\$310          | 4\$458          | + \$148                     |
| »                                    | 71\$834         | 74\$293         | + 2\$459                    |
| »                                    | \$185,3         | \$179,0         | - \$006,3                   |
| Percuso médio                        | 387,6           | 415,1           | + 27,5                      |
| <i>Outras mercadorias:</i>           |                 |                 |                             |
| Receita.                             | 41.144:438\$420 | 30.590:838\$415 | - 10.553:600\$005           |
| Kilogrammas                          | 1.345.967.771   | 1.007.737.804   | - 338.229.967               |
| Toneladas-kilometro                  | 422.282.380     | 322.851.641     | - 99.430.743                |
| Receita média por tonelada           | 30\$369         | 30\$360         | - \$009                     |
| Percuso médio por tonelada-kilometro | \$097,4         | \$073,8         | - \$023,6                   |
| Percuso médio                        | 313,7           | 411,6           | + 97,9                      |
| <i>Total de mercadorias:</i>         |                 |                 |                             |
| Receita.                             | 53.599:678\$560 | 47.038:180\$335 | - 6.561:498\$225            |
| Kilogrammas                          | 1.519.356.123   | 1.229.123.917   | - 290.232.206               |
| Toneladas-kilometro                  | 489.485.259     | 414.756.128     | - 74.729.131                |
| Receita média por tonelada           | 35\$278         | 38\$270         | + \$2992                    |
| Receita média por tonelada-kilometro | \$109,5         | \$113,4         | + \$003,9                   |
| Percuso médio                        | 322,2           | 382,7           | + 60,5                      |

Quadro n.º 10

COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE OUTRAS RECEITAS — ANNOS DE 1929-1930  
Estatística

| Discriminação                | Annos          |                | Differença +—<br>sobre 1929 |
|------------------------------|----------------|----------------|-----------------------------|
|                              | 1929           | 1930           |                             |
| <i>Telegrammas:</i>          |                |                |                             |
| Receita.                     | \$47.112\$647  | 610.261\$919   | — 236.850\$728              |
| Número de telegrammas        | 379.558        | 174.951        | — 204.607                   |
| Número de palavras.          | 5.469.104      | 2.356.995      | — 3.112.109                 |
| Receita média por telegramma | 2\$232         | 3\$488         | + 1\$256                    |
| <i>Armazens:</i>             |                |                |                             |
| Receita.                     | 420.648\$370   | 276.774\$790   | — 143.873\$580              |
| <i>Diversas e eventuais:</i> |                |                |                             |
| Receita.                     | 5.793.928\$116 | 5.028.551\$036 | — 765.377\$080              |
| Total das outras receitas    | 7.061.689\$133 | 5.915.537\$745 | — 1.146.101\$388            |

## DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DA ESTRADA,

| Discriminação                                    | Quantidades |            | Percursos   |             | Percursos<br>Anos |  |
|--|-------------|------------|-------------|-------------|-------------------|--|
|  | Anos        |            | Anos        |             |                   |  |
|  | 1929        | 1930       | 1929        | 1930        |                   |  |
| <i>Passageiros — Em 1.ª classe:</i>              |             |            |             |             |                   |  |
| Serviço público . . . . .                        | 480.492     | 430.914    | 84.218.043  | 67.820.487  | 175,3             |  |
| Por conta do Governo Federal . . . . .           | 29.606      | 55.307     | 1.326.110   | 5.351.896   | 44,8              |  |
| » » » Estadual . . . . .                         | 23.919      | 39.499     | 4.295.580   | 7.323.236   | 179,6             |  |
| » » de capital da Estrada . . . . .              | 42          | 5          | 10.311      | 369         | 245,5             |  |
| Por conta do Fundo especial de 10% . . . . .     | 64.314      | —          | 1.942.691   | —           | 30,2              |  |
| Por conta da Linha de Mayrink a Santos . . . . . | 146         | 98         | 16.356      | 8.590       | 112,0             |  |
| Totaes . . . . .                                 | 598.519     | 525.823    | 91.809.091  | 80.504.578  | 153,4             |  |
| <i>Passageiros — Em 2.ª classe:</i>              |             |            |             |             |                   |  |
| Serviço público . . . . .                        | 2.190.076   | 2.305.048  | 175.991.167 | 141.408.686 | 80,4              |  |
| Por conta do Governo Federal . . . . .           | 65.599      | 120.785    | 3.376.467   | 11.150.310  | 51,5              |  |
| » » » Estadual . . . . .                         | 50.529      | 79.482     | 18.200.672  | 26.469.865  | 362,3             |  |
| » » de capital da Estrada . . . . .              | 408         | —          | 53.471      | —           | 131,1             |  |
| Por conta do Fundo especial de 10% . . . . .     | 471.540     | —          | 11.070.708  | —           | 23,5              |  |
| Por conta da Linha de Mayrink a Santos . . . . . | 4.614       | 362        | 1.175.856   | 34.813      | 254,8             |  |
| Totaes . . . . .                                 | 2.782.766   | 2.505.677  | 209.868.341 | 179.063.674 | 75,4              |  |
| Totaes geraes de passageiros . . . . .           | 3.381.285   | 3.031.500  | 301.677.432 | 259.568.252 | 89,2              |  |
| <i>Bagagens e encommendas (kilogrammas):</i>     |             |            |             |             |                   |  |
| Serviço público . . . . .                        | 33.061.585  | 25.394.573 | —           | —           | 213,1             |  |
| Por conta do Governo Federal . . . . .           | 127.777     | 12.118.444 | —           | —           | 254,4             |  |
| » » » Estadual . . . . .                         | 1.147.398   | 2.857.615  | —           | —           | 367,4             |  |
| » » de capital da Estrada . . . . .              | 180.381     | 34.142     | —           | —           | 140,2             |  |
| Por conta do Fundo especial de 10% . . . . .     | —           | —          | —           | —           | —                 |  |
| Por conta da Linha de Mayrink a Santos . . . . . | 19.715      | 2.644      | —           | —           | 201,7             |  |
| Totaes de bagagens e encommendas . . . . .       | 34.536.856  | 40.407.418 | —           | —           | 218,0             |  |
| <i>Animaes em trens de passageiros:</i>          |             |            |             |             |                   |  |
| Serviço público . . . . .                        | 9.432       | 6.110      | 2.138.385   | 1.251.067   | 226,7             |  |
| Por conta do Governo Federal . . . . .           | 870         | 3.873      | 149.966     | 801.418     | 172,4             |  |
| » » » Estadual . . . . .                         | 630         | 982        | 184.391     | 345.603     | 292,7             |  |
| » » de capital da Estrada . . . . .              | 12          | —          | 3.168       | —           | 264,0             |  |
| A transportar . . . . .                          | 10.944      | 10.965     | 2.475.910   | 2.398.083   | —                 |  |

## DURANTE OS ANNOS DE 1929-1930

Quadro n.º 11

Estatística

| médios<br>nos | Toneladas-kilometro |            | Receita produzida |                 |                      |          |                                  |      |                                     |       |
|---------------|---------------------|------------|-------------------|-----------------|----------------------|----------|----------------------------------|------|-------------------------------------|-------|
|               | Annos               |            | Total             |                 | Média por<br>unidade |          | Média por uni-<br>dade-kilometro |      | Média por tonela-<br>dade-kilometro |       |
|               | 1930                | 1929       | 1930              | 1929            | 1930                 | 1929     | 1930                             | 1929 | 1930                                |       |
| 157,4         | 5.895.263           | 4.747.434  | 5.252.238\$760    | 4.191:143\$960  | 10\$931              | 9\$726   | 62,4                             | 61,8 | 890,9                               | 882,8 |
| 96,8          | 92.827              | 374.633    | 54.957\$880       | 237:354\$840    | 1\$856               | 4\$291   | 41,4                             | 44,3 | 592,0                               | 633,6 |
| 185,4         | 300.691             | 512.627    | 231:268\$520      | 400:196\$800    | 9\$669               | 10\$132  | 53,8                             | 54,6 | 769,1                               | 780,7 |
| 73,2          | 722                 | 26         | 348\$700          | 21\$100         | 8\$302               | 4\$220   | 33,8                             | 57,2 | 483,0                               | 811,5 |
| —             | 135.988             | —          | 143:859\$120      | 438\$000        | 2\$237               | —        | 74,1                             | —    | 1.057,9                             | —     |
| 87,7          | 1.145               | 601        | 596\$000          | —               | 4\$089               | 4\$469   | 36,5                             | 51,0 | 479,5                               | 728,8 |
| 153,1         | 6.426.636           | 5.635.321  | 5.683:268\$980    | 4.829:154\$700  | 9\$496               | 9\$184   | 61,9                             | 60,0 | 884,3                               | 857,0 |
| 61,3          | 12.319.381          | 9.898.608  | 6.937:451\$820    | 5.559:631\$170  | 3\$168               | 2\$412   | 39,4                             | 39,3 | 563,1                               | 561,7 |
| 92,3          | 236.353             | 780.522    | 45:507\$020       | 214:454\$090    | 693                  | 1\$775   | 13,5                             | 19,2 | 192,5                               | 274,8 |
| 333,0         | 1.274.017           | 1.852.890  | 426:601\$480      | 617:629\$850    | 8\$488               | 7\$770   | 23,4                             | 25,2 | 334,8                               | 333,3 |
| —             | 3.743               | —          | 983\$500          | —               | 2\$111               | —        | 18,4                             | —    | 262,8                               | —     |
| —             | 774.950             | —          | 405:740\$750      | —               | 860                  | —        | 30,6                             | —    | 523,6                               | —     |
| 96,2          | 82.310              | 2.437      | 23:476\$900       | 881\$300        | 5\$088               | 2\$435   | 20,0                             | 25,3 | 285,2                               | 361,7 |
| 71,5          | 14.690.784          | 12.531.457 | 7.839:761\$470    | 6.392:596\$410  | 2\$817               | 2\$551   | 37,4                             | 35,7 | 536,6                               | 510,0 |
| 85,6          | 21.117.420          | 18.169.778 | 13.523:030\$450   | 11.221:751\$110 | 3\$999               | 3\$702   | 44,8                             | 43,2 | 640,4                               | 617,6 |
| 209,1         | 7.045.805           | 5.309.112  | 4.875:408\$240    | 3.262:722\$140  | 147\$464             | 128\$481 | —                                | —    | 692,0                               | 614,6 |
| 290,6         | 33.787              | 3.521.901  | 15.428\$750       | 1.576:572\$610  | 120\$747             | 130\$097 | —                                | —    | 456,6                               | 447,6 |
| 374,0         | 421.552             | 1.058.666  | 279:599\$200      | 681:703\$210    | 243\$681             | 238\$558 | —                                | —    | 663,3                               | 638,0 |
| 108,1         | 25.288              | 3.690      | 8:132\$400        | 2:476\$100      | 45\$084              | 72\$524  | —                                | —    | 321,6                               | 671,0 |
| 105,5         | 3.977               | 279        | 2:084\$700        | 154\$200        | 105\$741             | 58\$321  | —                                | —    | 524,2                               | 552,7 |
| 245,1         | 7.530.409           | 9.903.648  | 5.180:653\$290    | 5.523:633\$260  | 150\$003             | 136\$698 | —                                | —    | 688,0                               | 557,7 |
| 204,8         | 542.667             | 310.279    | 158:575\$380      | 89.456\$000     | 16\$812              | 14\$641  | 74,2                             | 71,5 | 292,2                               | 288,3 |
| 207,0         | 46.834              | 241.402    | 9.094\$990        | 45:538\$030     | 10\$454              | 11\$759  | 60,6                             | 56,8 | 194,2                               | 188,6 |
| 352,0         | 54.840              | 103.678    | 13.182\$050       | 18.916\$610     | 20\$923              | 19\$263  | 71,5                             | 54,7 | 240,4                               | 182,5 |
| —             | 950                 | —          | 232\$300          | —               | 19\$358              | —        | 73,3                             | —    | 244,5                               | —     |
| —             | 645.291             | 655.359    | 181:084\$720      | 153:910\$640    | —                    | —        | —                                | —    | —                                   | —     |

| Discriminação                             | Quantidades |         | Percursos   |            | Percursos<br>Anos |  |
|---|-------------|---------|-------------|------------|-------------------|--|
|   | Annos       |         | Annos       |            |                   |  |
|   | 1929        | 1930    | 1929        | 1930       |                   |  |
| Transporte                                | 10.944      | 10.965  | 2.475.910   | 2.398.088  | —                 |  |
| Por conta do Fundo especial de 10%        | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Por conta da Linha de Mayrink a Santos    | 7           | 56      | 1.853       | 4.302      | 264,7             |  |
| Totaes de animaes em trens de Passageiros | 10.951      | 11.021  | 2.477.763   | 2.402.390  | 226,3             |  |
| Animaes em trens de cargas:               |             |         |             |            |                   |  |
| Serviço publico:                          |             |         |             |            |                   |  |
| Vaccum                                    | 265.631     | 207.915 | 53.080.266  | 36.338.321 | 199,8             |  |
| Cavallar.                                 | 750         | 623     | 224.866     | 151.471    | 299,8             |  |
| Carneiros, porcos, etc.                   | 265.854     | 203.373 | 69.528.546  | 54.130.919 | 261,5             |  |
| Por conta do Governo Federal:             |             |         |             |            |                   |  |
| Vaccum                                    | —           | 120     | —           | 15.180     | —                 |  |
| Cavallar.                                 | 1.234       | 5.705   | 490.332     | 1.942.887  | 397,3             |  |
| Carneiros, porcos, etc.                   | —           | 5       | —           | 2.145      | —                 |  |
| Por conta do Governo Estadual:            |             |         |             |            |                   |  |
| Vaccum                                    | 429         | 495     | 105.300     | 133.132    | 245,5             |  |
| Cavallar.                                 | 136         | 287     | 36.588      | 79.728     | 269,0             |  |
| Carneiros, porcos, etc.                   | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Por conta de capital da Estrada:          |             |         |             |            |                   |  |
| Vaccum                                    | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Cavallar.                                 | 2           | —       | 944         | —          | 472,0             |  |
| Carneiros, porcos, etc.                   | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Por conta da Linha de Mayrink a Santos:   |             |         |             |            |                   |  |
| Vaccum                                    | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Cavallares                                | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Carneiros, porcos, etc.                   | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Por conta do Fundo especial de 10%        |             |         |             |            |                   |  |
| Vaccum                                    | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Cavallares                                | 68          | —       | 20.001      | —          | 294,1             |  |
| Carneiros, porcos, etc.                   | —           | —       | —           | —          | —                 |  |
| Totaes de animaes em trens de cargas      | 534.104     | 418.523 | 123.486.843 | 92.793.783 | 231,2             |  |
| Totaes geraes de animaes                  | 545.055     | 429.544 | 125.964.606 | 95.196.173 | 231,1             |  |

(Continuação)

| médios | Toneladas-kilometros |            |                | Receita produzida |         |         |                   |             |                             |
|--------|----------------------|------------|----------------|-------------------|---------|---------|-------------------|-------------|-----------------------------|
|        | Annos                |            |                | Total             |         |         | Média por unidade |             | Média por unidade-kilometro |
|        | 1930                 | 1929       | 1930           | 1929              | 1930    | 1929    | 1930              | 1929        | 1930                        |
| —      | 645.291              | 655.359    | 181:034\$720   | 153:910\$640      | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| 76,8   | 556                  | 1.291      | 113\$800       | 561\$700          | 16\$257 | 10\$030 | 61,4 180,6        | 204,7 435,1 | —                           |
| 218,0  | 645.847              | 656.650    | 181:198\$520   | 154:472\$340      | 16\$546 | 14\$016 | 73,1 64,3         | 280,6 235,2 | —                           |
| 174,8  | 21.232.106           | 14.535.328 | 1.703:684\$010 | 1.217:693\$780    | 6\$414  | 5\$857  | 32,1 33,5         | 80,2 83,8   | —                           |
| 243,1  | 67.459               | 45.441     | 13:323\$100    | 13:146\$490       | 16\$430 | 2\$111  | 54,8 86,8         | 182,7 289,3 | —                           |
| 266,1  | 6.952.858            | 5.413.091  | 1.816:401\$790 | 1.352:768\$780    | 6\$832  | 6\$652  | 26,1 25,0         | 261,2 247,9 | —                           |
| 126,5  | —                    | 6.072      | —              | 745\$710          | —       | 6\$214  | — 49,1            | —           | 122,8                       |
| 340,6  | 147.100              | 582.866    | 7:571\$510     | 34:621\$050       | 6\$135  | 6\$069  | 15,4 17,8         | 51,5 59,4   | —                           |
| 429,0  | —                    | 215        | —              | 30\$370           | —       | 6\$070  | — 14,1            | —           | 141,2                       |
| 269,0  | 42.120               | 53.253     | 6:849\$550     | 4:904\$370        | 15\$966 | 9\$908  | 65,0 36,8         | 162,6 92,1  | —                           |
| 277,8  | 10.976               | 23.918     | 1:449\$460     | 2:301\$060        | 10\$658 | 8\$018  | 39,6 28,9         | 132,1 96,2  | —                           |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| —      | 283                  | —          | 38\$900        | —                 | 19\$450 | —       | 41,2              | —           | 137,5                       |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| —      | —                    | —          | —              | —                 | —       | —       | —                 | —           | —                           |
| 221,7  | 28.458.903           | 20.660.184 | 3.550:161\$920 | 2.626:211\$590    | 6\$647  | 6\$275  | 28,7 28,3         | 124,7 127,1 | —                           |
| 221,6  | 29.104.750           | 21.316.834 | 3.731:360\$440 | 2.780:683\$930    | 6\$846  | 6\$474  | 29,6 29,2         | 128,2 130,4 | —                           |

| Discriminação                                    | Quantidades   |               | Percursos |      | Anos  |  |
|--|---------------|---------------|-----------|------|-------|--|
|  | Anos          |               | Anos      |      |       |  |
|  | 1929          | 1930          | 1929      | 1930 |       |  |
| <i>Mercadorias:</i>                              |               |               |           |      |       |  |
| Serviço publico:                                 |               |               |           |      |       |  |
| Algodão em rama . . . . .                        | 7.291.176     | 6.235.530     | —         | —    | 210,6 |  |
| Algodão em carócos . . . . .                     | 2.432.490     | 1.174.672     | —         | —    | 194,5 |  |
| Arroz . . . . .                                  | 25.507.193    | 33.295.334    | —         | —    | 248,3 |  |
| Assucar . . . . .                                | 40.942.108    | 36.673.660    | —         | —    | 190,8 |  |
| Bebidas . . . . .                                | 23.095.774    | 14.868.560    | —         | —    | 338,2 |  |
| Carócos de algodão . . . . .                     | 10.984.072    | 8.789.799     | —         | —    | 125,6 |  |
| Café . . . . .                                   | 173.388.352   | 221.386.113   | —         | —    | 387,6 |  |
| Cal e cimento . . . . .                          | 83.296.173    | 63.934.333    | —         | —    | 165,0 |  |
| Couros . . . . .                                 | 8.056.666     | 7.692.291     | —         | —    | 44,8  |  |
| Feijão . . . . .                                 | 22.379.183    | 21.831.267    | —         | —    | 583,4 |  |
| Farinhas. . . . .                                | 49.404.177    | 41.753.669    | —         | —    | 339,0 |  |
| Fumo . . . . .                                   | 809.789       | 651.737       | —         | —    | 340,0 |  |
| Fructas . . . . .                                | 9.021.192     | 13.053.278    | —         | —    | 179,3 |  |
| Kerozene e gazolina . . . . .                    | 14.192.466    | 9.909.449     | —         | —    | 487,0 |  |
| Lenha. . . . .                                   | 79.745.413    | 84.226.496    | —         | —    | 68,5  |  |
| Milho. . . . .                                   | 66.396.883    | 79.691.052    | —         | —    | 627,1 |  |
| Madeiras. . . . .                                | 380.998.311   | 212.432.531   | —         | —    | 495,6 |  |
| Outros cereaes (incl. batata) . . . . .          | 15.570.537    | 24.958.460    | —         | —    | 335,2 |  |
| Sal. . . . .                                     | 23.675.835    | 15.536.156    | —         | —    | 223,4 |  |
| Tecidos do paiz . . . . .                        | 6.418.292     | 4.073.143     | —         | —    | 285,0 |  |
| Diversas. . . . .                                | 428.779.484   | 295.656.032   | —         | —    | 187,3 |  |
| Totaes . . . . .                                 | 1.472.385.566 | 1.197.823.562 | —         | —    | 326,5 |  |
| Por conta do Governo Federal. . . . .            | 5.556.524     | 12.227.753    | —         | —    | 382,4 |  |
| Por conta do Governo Estadual . . . . .          | 18.721.623    | 8.014.865     | —         | —    | 192,3 |  |
| Por conta de capital da Estrada . . . . .        | 10.466.281    | 3.649.450     | —         | —    | 88,9  |  |
| Por conta do Fundo especial de 10% . . . . .     | —             | —             | —         | —    | —     |  |
| Por conta da Linha de Mayrink a Santos . . . . . | 11.926.129    | 7.408.287     | —         | —    | 170,4 |  |
| Totaes geraes de mercadorias . . . . .           | 1.519.356.123 | 1.229.123.917 | —         | —    | 322,2 |  |
| <i>Telegrammas:</i>                              |               |               |           |      |       |  |
| Em serviço publico:                              |               |               |           |      |       |  |
| Palavras:  |               |               |           |      |       |  |
| 1929 . . . . .                                   | 5.469.104     | 379.558       | 174.951   | —    | —     |  |
| 1930 . . . . .                                   | 2.356.995     | —             | —         | —    | —     |  |

(Continuação)

| médios | Toneladas-kilometros |             |                 | Receita produzida |          |          |                   |      |                             |       |                              |  |
|--------|----------------------|-------------|-----------------|-------------------|----------|----------|-------------------|------|-----------------------------|-------|------------------------------|--|
|        | Anos                 |             |                 | Total             |          |          | Média por unidade |      | Média por unidade-kilometro |       | Média por tonelada-kilometro |  |
|        | 1930                 | 1929        | 1930            | 1929              | 1930     | 1929     | 1930              | 1929 | 1930                        | 1929  | 1930                         |  |
| 191,0  | 1.535.677            | 1.190.966   | 361.490\$700    | 291.668\$930      | 49\$579  | 46\$775  | —                 | —    | 235,3                       | 245,0 |                              |  |
| 178,6  | 473.165              | 209.852     | 103.994\$620    | 46.200\$560       | 42\$752  | 39\$331  | —                 | —    | 219,8                       | 220,1 |                              |  |
| 318,2  | 6.333.392            | 11.592.804  | 556.551\$070    | 864.090\$550      | 21\$819  | 25\$952  | —                 | —    | 87,9                        | 74,5  |                              |  |
| 351,6  | 13.104.437           | 12.894.368  | 4.264.504\$360  | 3.986.544\$790    | 114\$159 | 108\$703 | —                 | —    | 325,4                       | 309,2 |                              |  |
| 319,3  | 7.809.926            | 4.747.083   | 2.716.915\$660  | 1.663.291\$470    | 117\$637 | 111\$866 | —                 | —    | 347,9                       | 350,4 |                              |  |
| 224,7  | 2.901.620            | 1.975.032   | 244.519\$140    | 172.616\$970      | 40\$531  | 19\$638  | —                 | —    | 84,3                        | 87,4  |                              |  |
| 415,1  | 67.202.875           | 91.904.487  | 12.455.240\$140 | 16.447.341\$920   | 71\$834  | 74\$293  | —                 | —    | 185,3                       | 179,0 |                              |  |
| 176,3  | 13.740.976           | 11.269.297  | 799.166\$450    | 640.787\$640      | 9\$594   | 10\$023  | —                 | —    | 58,1                        | 48,0  |                              |  |
| 39,9   | 361.002              | 307.166     | 104.909\$600    | 84.480\$070       | 13\$021  | 10\$982  | —                 | —    | 290,6                       | 275,0 |                              |  |
| 576,0  | 13.055.951           | 12.573.953  | 713.721\$160    | 689.942\$940      | 31\$892  | 31\$603  | —                 | —    | 54,7                        | 54,9  |                              |  |
| 349,3  | 16.747.770           | 14.583.056  | 1.286.404\$320  | 1.106.288\$860    | 26\$038  | 26\$496  | —                 | —    | 76,8                        | 75,8  |                              |  |
| 335,5  | 275.323              | 218.662     | 105.197\$000    | 82.883\$490       | 129\$906 | 127\$173 | —                 | —    | 382,1                       | 379,0 |                              |  |
| 185,4  | 1.617.562            | 2.419.654   | 116.455\$710    | 163.952\$270      | 12\$909  | 12\$560  | —                 | —    | 72,0                        | 67,8  |                              |  |
| 528,5  | 6.939.531            | 5.237.147   | 2.606.308\$490  | 1.919.330\$760    | 183\$640 | 193\$687 | —                 | —    | 375,6                       | 366,5 |                              |  |
| 68,6   | 5.461.611            | 5.781.714   | 323.315\$790    | 341.921\$550      | 4\$054   | 4\$060   | —                 | —    | 59,2                        | 59,1  |                              |  |
| 628,8  | 41.635.734           | 50.113.365  | 2.177.098\$710  | 2.605.798\$580    | 32\$789  | 32\$699  | —                 | —    | 52,3                        | 52,0  |                              |  |
| 606,4  | 188.818.433          | 107.572.328 | 10.444.352\$550 | 5.900.201\$090    | 27\$413  | 27\$774  | —                 | —    | 55,3                        | 54,8  |                              |  |
| 348,8  | 5.219.748            | 8.705.735   | 368.925\$440    | 574.974\$820      | 23\$694  | 23\$037  | —                 | —    | 70,7                        | 66,0  |                              |  |
| 325,0  | 5.293.675            | 5.049.002   | 709.328\$950    | 638.661\$400      | 29\$960  | 41\$108  | —                 | —    | 134,0                       | 126,5 |                              |  |
| 308,9  | 1.828.799            | 1.258.002   | 690.901\$570    | 467.667\$530      | 107\$646 | 114\$817 | —                 | —    | 358,2                       | 371,8 |                              |  |
| 196,8  | 80.326.635           | 58.198.720  | 11.879.658\$920 | 7.800.780\$335    | 27\$706  | 26\$385  | —                 | —    | 147,9                       | 149,3 |                              |  |
| 340,5  | 480.683.842          | 407.802.393 | 53.028.960\$350 | 46.489.426\$625   | 36\$016  | 38\$812  | —                 | —    | 110,3                       | 114,0 |                              |  |
| 355,5  | 2.239.545            | 4.346.656   | 126.654\$520    | 261.494\$060      | 21\$626  | 21\$385  | —                 | —    | 56,6                        | 60,2  |                              |  |
| 152,5  | 3.599.442            | 1.222.007   | 265.922\$190    | 182.574\$950      | 14\$204  | 22\$780  | —                 | —    | 73,9                        | 149,4 |                              |  |
| 128,0  | 930.605              | 467.035     | 41.762\$000     | 15.679\$400       | 3\$990   | 4\$296   | —                 | —    | 44,0                        | 35,6  |                              |  |
| 128,0  | 2.031.825            | 918.037     | 136.379\$500    | 89.005\$300       | 11\$435  | 12\$014  | —                 | —    | 67,1                        | 97,0  |                              |  |
| 337,4  | 489.485.259          | 414.756.128 | 53.599.678\$560 | 47.038.180\$335   | 35\$278  | 38\$270  | —                 | —    | 109,5                       | 113,4 |                              |  |
| —      | —                    | —           | 847.112\$647    | 610.261\$919      | 2\$238   | 3\$488   | —                 | —    | —                           | —     |                              |  |

| Discriminação  | Quantidades   |               | Percursos   |             | Anos  |  |
|--|---------------|---------------|-------------|-------------|-------|--|
|  | Annos         |               | Total       |             |       |  |
|  | 1929          | 1930          | 1929        | 1930        |       |  |
| Rendas diversas:   |               |               |             |             |       |  |
| Armazenagens.  | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Comissão sobre arrecadação de imposto Federal.               | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Comissão sobre arrecadação do Imposto Estadual               | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Diversos . . . . .   | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Totaes geraes de rendas diversas .                           | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Rendas eventuaes . . . . .                                   | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Recapitulação:   |               |               |             |             |       |  |
| Passageiros N.º  | 3.381.285     | 3.031.500     | 301.677.432 | 259.568.252 | 89,2  |  |
| Bagagens e encomendas Kilogrms.                              | 34.536.856    | 40.407.418    | —           | —           | 218,0 |  |
| Animaes em trens de passags. N.º                             | 10.951        | 11.021        | 2.477.763   | 2.402.390   | 226,3 |  |
| Animaes em trens de cargas N.º                               | 534.104       | 418.523       | 123.486.843 | 92.793.783  | 231,2 |  |
| Mercadorias Kilogrms.  | 1.519.356.123 | 1.229.123.917 | —           | —           | 322,2 |  |
| Telegrammas N.º  | 379.558       | 174.951       | —           | —           | —     |  |
| Rendas diversas . . . . .                                    | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Rendas eventuaes . . . . .                                   | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Totaes geraes . . . . .                                      | —             | —             | —           | —           | —     |  |
| Materiaes transportados por conta da Estrada . . . Kilogrms. | 699.393.602   | 680.717.587   | —           | —           | 99,0  |  |
| Rendas totaes da Estrada . . .                               | —             | —             | —           | —           | —     |  |

NOTA — Para se obter a tonelada-kilometro foram convertidos em peso os passageiros cavallares 300 kilogrammas, carneiros, porcos, etc. 100 kilogrammas.

(Continuação)

| médios | Toneladas-kilometros |             |                 | Receita produzida |                |                   |      |                             |       |                              |      |
|--------|----------------------|-------------|-----------------|-------------------|----------------|-------------------|------|-----------------------------|-------|------------------------------|------|
|        | Annos                |             |                 | Total             |                | Média por unidade |      | Média por unidade-kilometro |       | Média por tonelada-kilometro |      |
|        | 1930                 | 1929        | 1930            | Anos              | 1929           | 1930              | 1929 | 1930                        | 1929  | 1930                         | 1929 |
| —      | —                    | —           | —               | 420.648\$370      | 276.774\$790   | —                 | —    | —                           | —     | —                            | —    |
| —      | —                    | —           | —               | 82.584\$600       | 56.556\$500    | —                 | —    | —                           | —     | —                            | —    |
| —      | —                    | —           | —               | 165.895\$200      | 201.374\$100   | —                 | —    | —                           | —     | —                            | —    |
| —      | —                    | —           | —               | 5.480.504\$192    | 4.546.363\$976 | —                 | —    | —                           | —     | —                            | —    |
| —      | —                    | —           | —               | 6.149.632\$362    | 5.081.069\$366 | —                 | —    | —                           | —     | —                            | —    |
| —      | —                    | —           | —               | 64.944\$124       | 224.256\$460   | —                 | —    | —                           | —     | —                            | —    |
| 85,6   | 21.117.420           | 18.169.778  | 13.523.030\$450 | 11.221.751\$110   | 3\$999         | 3\$702            | 44,8 | 43,2                        | 640,4 | 617,6                        |      |
| 245,1  | 7.530.409            | 9.903.648   | 5.180.653\$290  | 5.523.633\$260    | 150\$003       | 136\$698          | —    | —                           | 688,0 | 557,7                        |      |
| 218,0  | 645.847              | 656.650     | 181.198\$520    | 154.472\$340      | 16\$546        | 14\$016           | 73,1 | 64,3                        | 280,6 | 235,2                        |      |
| 221,7  | 28.458.903           | 20.660.184  | 3.550.161\$920  | 2.626.211\$590    | 6\$647         | 6\$275            | 28,7 | 28,3                        | 124,7 | 127,1                        |      |
| 337,4  | 459.485.259          | 414.756.128 | 53.599.678\$560 | 47.038.180\$335   | 35\$278        | 38\$270           | —    | —                           | 109,5 | 113,4                        |      |
| —      | —                    | —           | 847.112\$647    | 610.261\$919      | 2\$232         | 8\$488            | —    | —                           | —     | —                            |      |
| —      | —                    | —           | 6.149.632\$362  | 5.081.069\$366    | —              | —                 | —    | —                           | —     | —                            |      |
| —      | —                    | —           | 64.944\$124     | 224.256\$460      | —              | —                 | —    | —                           | —     | —                            |      |
| —      | 547.237.838          | 464.146.388 | 83.096.411\$873 | 72.479.836\$380   | —              | —                 | —    | —                           | —     | —                            |      |
| 83,3   | 69.234.495           | 60.103.895  | —               | —                 | —              | —                 | —    | —                           | —     | —                            |      |
| —      | —                    | —           | 83.096.411\$873 | 72.479.836\$380   | —              | —                 | —    | —                           | —     | —                            |      |

à razão de 70 kilogrammas, e os animaes em trens de cargas: vacum 400 kilogrammas,

## DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO E RENDA DAS

| Estações                     | Passageiros |            |         |                |                |                | Bagagens e encomendas |                |
|------------------------------|-------------|------------|---------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|----------------|
|                              | Quantidade  |            |         | Renda          |                |                | Kilo-grammas          | Renda          |
|                              | 1.ª classe  | 2.ª classe | Total   | 1.ª classe     | 2.ª classe     | Total          |                       |                |
| São Paulo . . . . .          | 158.680     | 414.366    | 573.046 | 1.664:490\$440 | 1.363:154\$060 | 3.027:644\$500 | 14.195.789            | 3.031:532\$550 |
| Barra Funda . . . . .        | 1.404       | 12.780     | 14.184  | 31:190\$820    | 11:975\$560    | 15:174\$880    | —                     | —              |
| Domingos de Moraes . . . . . | 1.030       | 20.436     | 21.466  | 1:441\$980     | 13:478\$930    | 14:920\$910    | —                     | —              |
| Presidente Altino . . . . .  | 4.936       | 45.077     | 50.013  | 6:885\$860     | 24:331\$150    | 31:217\$8010   | 103.206               | 7:010\$970     |
| Osasco . . . . .             | 12.591      | 84.846     | 97.437  | 20:044\$890    | 53:092\$830    | 73:137\$190    | 364.970               | 49:011\$430    |
| Carapicuhyba . . . . .       | 3.893       | 67.967     | 71.800  | 5:258\$280     | 47:213\$910    | 52:467\$140    | 602.654               | 8:958\$800     |
| Paruery . . . . .            | 5.573       | 43.004     | 48.667  | 10:516\$700    | 38:975\$270    | 49:191\$970    | 88.511                | 2:284\$550     |
| Cotia . . . . .              | 1.450       | 19.797     | 21.247  | 4:811\$940     | 23:697\$890    | 28:539\$830    | 77.080                | 2:007\$600     |
| São João . . . . .           | 1.372       | 19.615     | 20.987  | 3:411\$820     | 20:272\$740    | 23:684\$660    | 108.423               | 2:550\$970     |
| Maylasky . . . . .           | 392         | 8.750      | 9.142   | 893\$840       | 10:326\$120    | 11:219\$960    | 226.737               | 4:731\$820     |
| Gabriel Piza . . . . .       | 44          | 2.469      | 2.513   | 133\$840       | 3:286\$860     | 3:420\$820     | 319.587               | 5:205\$460     |
| São Roque . . . . .          | 5.954       | 49.902     | 55.856  | 25:537\$180    | 83:270\$550    | 110:168\$730   | 1.285.273             | 31:210\$700    |
| Mayrink . . . . .            | 4.426       | 36.224     | 40.650  | 11:092\$640    | 41:573\$860    | 52:466\$500    | 306.810               | 29:710\$480    |
| Pantojo . . . . .            | 140         | 2.676      | 2.816   | 757\$610       | 2:276\$320     | 2:683\$930     | 19.788                | 568\$860       |
| Rodovalho . . . . .          | 324         | 5.711      | 6.085   | 793\$870       | 5:339\$520     | 6:187\$390     | 32.499                | 942\$100       |
| Pyragibú . . . . .           | 37          | 1.481      | 1.518   | 538\$090       | 1:482\$830     | 1:533\$400     | 3.347                 | 438\$560       |
| Inhayba . . . . .            | 148         | 3.126      | 3.274   | 728\$150       | 2:931\$590     | 3:650\$740     | 17.585                | 514\$100       |
| Brigadeiro Tobias . . . . .  | 213         | 6.706      | 6.919   | 979\$580       | 11:751\$820    | 12:731\$850    | 40.099                | 1:674\$880     |
| Sorocaba . . . . .           | 19.030      | 88.021     | 107.051 | 161:424\$060   | 270:408\$490   | 431:820\$550   | 900.993               | 68:819\$060    |
| Lopes de Oliveira . . . . .  | 64          | 1.278      | 1.342   | 131\$160       | 813\$480       | 941\$640       | 1.563                 | 418\$100       |
| George Oetterer . . . . .    | 242         | 3.278      | 3.520   | 440\$560       | 2:720\$910     | 3:161\$470     | 7.663                 | 226\$700       |
| Ipanema . . . . .            | 1.196       | 7.960      | 9.156   | 5:331\$490     | 10:779\$400    | 16:110\$890    | 13.865                | 1:146\$020     |
| Coronel Murça . . . . .      | —           | —          | —       | —              | —              | —              | —                     | —              |
| Pacaetava . . . . .          | 191         | 3.692      | 3.883   | 496\$420       | 5:581\$620     | 6:078\$040     | 36.431                | 1:154\$920     |
| Santo Antonio . . . . .      | 1.525       | 16.587     | 18.112  | 6:361\$890     | 22:356\$160    | 28:737\$900    | 28.550                | 1:338\$570     |
| Batituva . . . . .           | 2.170       | 18.157     | 20.327  | 11:015\$120    | 23:702\$810    | 34:171\$960    | 321.793               | 9:105\$270     |
| Anisio de Moraes . . . . .   | 149         | 3.019      | 3.168   | 356\$810       | 2:932\$670     | 3:288\$980     | 12.146                | 362\$690       |
| Cerquilho . . . . .          | 2.039       | 12.075     | 14.114  | 16:011\$630    | 24:006\$600    | 40:047\$630    | 201.987               | 9:871\$750     |
| Juré-Mirim . . . . .         | 251         | 1.958      | 2.209   | 830\$760       | 4:601\$030     | 5:431\$790     | 70.810                | 3:585\$020     |
| Laranjal . . . . .           | 2.311       | 8.145      | 10.456  | 19:380\$630    | 29:831\$400    | 49:212\$080    | 508.284               | 24:513\$550    |
| Maristella . . . . .         | 175         | 1.698      | 1.873   | 1:627\$820     | 3:958\$450     | 5:622\$670     | 25.939                | 1:909\$890     |
| Pereiras . . . . .           | 388         | 2.749      | 3.137   | 3:963\$860     | 8:067\$770     | 12:031\$130    | 203.111               | 10:490\$990    |
| Conchas . . . . .            | 2.257       | 7.961      | 10.221  | 17:901\$100    | 27:102\$010    | 45:003\$110    | 246.176               | 13:017\$8610   |
| Luiz Gama . . . . .          | 48          | 329        | 377     | 89\$860        | 726\$820       | 816\$680       | 2.342                 | 186\$700       |
| Salgado . . . . .            | 382         | 3.201      | 3.588   | 1:889\$720     | 5:978\$440     | 7:368\$160     | 81.427                | 3:660\$000     |
| Pyramboa . . . . .           | 1.804       | 6.885      | 7.639   | 11:316\$140    | 17:482\$580    | 28:798\$720    | 80.269                | 6:837\$140     |
| Remedios . . . . .           | 120         | 2.247      | 2.367   | 915\$300       | 4:023\$840     | 4:989\$140     | 30.594                | 2:707\$680     |
| Alambari . . . . .           | 464         | 2.674      | 3.138   | 2:227\$270     | 6:068\$450     | 8:295\$720     | 44.888                | 3:022\$780     |
| City . . . . .               | 65          | 522        | 587     | 307\$300       | 958\$290       | 1:265\$590     | 8.627                 | 198\$930       |
| Victoria . . . . .           | 951         | 8.179      | 9.130   | 4:174\$820     | 15:983\$810    | 20:158\$130    | 29.599                | 2:655\$240     |
| Fotucatú . . . . .           | 21.605      | 50.027     | 71.632  | 251:977\$990   | 179:200\$050   | 434:178\$040   | 735.696               | 108:797\$660   |
| Rubião Juíor . . . . .       | 1.967       | 14.628     | 16.595  | 10:536\$280    | 28:931\$520    | 39:467\$800    | 16.481                | 2:446\$960     |
| Americo de Campos . . .      | —           | —          | —       | —              | —              | —              | —                     | —              |
| Paula Souza . . . . .        | 176         | 2.798      | 2.974   | 1:082\$340     | 4:604\$590     | 5:666\$370     | 14.216                | 731\$520       |
| Miranda de Azevedo . . .     | 79          | 1.216      | 1.295   | 200\$130       | 1:604\$670     | 1:804\$800     | —                     | —              |
| Lobo . . . . .               | 728         | 4.816      | 5.544   | 2:830\$000     | 8:105\$430     | 10:955\$430    | 24.038                | 1:072\$120     |
| Andrades . . . . .           | 942         | 5.630      | 6.572   | 5:072\$360     | 11:065\$170    | 16:137\$530    | 29.468                | 1:556\$060     |
| Ezequiel Ramos . . . . .     | 185         | 7.244      | 7.429   | 657\$240       | 11:398\$260    | 12:055\$500    | 13.102                | 499\$650       |
| Avaré . . . . .              | 9.204       | 29.221     | 33.425  | 99:663\$300    | 89:603\$960    | 189:267\$260   | 267.374               | 33:657\$520    |

## ESTAÇÕES, DURANTE O EXERCÍCIO DE 1930

| Estações | Animaes                    |         |                       |             | Mercadorias      |              | Tele-<br>grammas | Armaz-<br>enagens | Rendas<br>diversas e<br>eventuais | Total geral<br>da renda da<br>Estrada |  |  |  |  |
|----------|----------------------------|---------|-----------------------|-------------|------------------|--------------|------------------|-------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|--|--|--|--|
|          | Em trens<br>de passageiros |         | Em trens<br>de cargas |             | Kilo-<br>grammas | Renda        |                  |                   |                                   |                                       |  |  |  |  |
|          | N.º                        | Renda   | N.º                   | Renda       |                  |              |                  |                   |                                   |                                       |  |  |  |  |
| 2.804    | 36:678\$770                | 2.451   | 15:383\$570           | 192.176.255 | 13.287:169\$585  | 677:080\$440 | 272:672\$979     | 15:965\$100       | 3.112:190\$476                    | 10.189:148\$385                       |  |  |  |  |
| —        | —                          | 129.330 | 131:413\$950          | 892.530     | 4:463\$980       | 238\$000     | 304\$700         | 157:068\$190      | 286:930\$200                      | 13.981:756\$705                       |  |  |  |  |
| —        | —                          | 2       | 61\$610               | 66.865.526  | 273:828\$060     | 288\$000     | 25:407\$800      | 310:846\$940      | 51:055\$750                       | 29:402\$790                           |  |  |  |  |
| 26       | 202\$140                   | 503     | 2.864\$110            | 7.728.094   | 41:572\$8010     | 2:180\$8710  | 1:983\$400       | 22:885\$600       | 267:467\$400                      | 113:884\$310                          |  |  |  |  |
| 420      | 3:505\$040                 | 67.115  | 73:162\$020           | —           | —                | 792\$030     | 368\$500         | 4:877\$800        | 81:506\$840                       | 77:886\$400                           |  |  |  |  |
| 230      | 818\$510                   | —       | 6.789.744             | 13:525\$260 | 4:248\$900       | 485\$000     | 7:778\$000       | —                 | —                                 | —                                     |  |  |  |  |
| 72       | 468\$750                   | —       | 7.230.125             | 17:006\$530 | 4:086\$000       | 368\$600     | —                | —                 | —                                 | —                                     |  |  |  |  |
| 41       | 536\$510                   | 16      | 87\$140               | 10.497.937  | 35:069\$100      | 572\$350     | 459\$600         | 19:404\$800       | 86:677\$830                       | —                                     |  |  |  |  |
| 31       | 305\$350                   | —       | —                     | 9.385.354   | 33:594\$180      | 272\$720     | 238\$100         | 10:720\$600       | 71:361\$830                       | —                                     |  |  |  |  |
| 10       | 108\$000                   | —       | —                     | 2.451.219   | 10:270\$510      | 578\$000     | 201\$600         | 2:907\$500        | 29:402\$790                       | —                                     |  |  |  |  |
| 7        | 178\$410                   | —       | —                     | —           | —                | 178\$700     | 488\$500         | 587\$100          | 9:296\$450                        | —                                     |  |  |  |  |
| 52       | 3178\$510                  | —       | —                     | 2.061.033   | 27:510\$830      | 858\$770     | 1:167\$700       | 6:987\$800        | 178:850\$040                      | —                                     |  |  |  |  |
| 283      | 3:208\$740                 | —       | —                     | 2.183.426   | 22:495\$070      | 1:248\$920   | 154\$400         | 4:410\$200        | 113:884\$310                      | —                                     |  |  |  |  |
| 1        | 14\$460                    | —       | —                     | 5.209.844   | 39:117\$770      | 39\$300      | 19\$400          | 1:459\$200        | 43:849\$420                       | —                                     |  |  |  |  |
| 8        | 455\$30                    | —       | —                     | 6.145.885   | 40:126\$890      | 75\$000      | 408\$000         | 4:713\$500        | 52:378\$510                       | —                                     |  |  |  |  |
| —        | —                          | —       | —                     | 449.783     | 2:152\$760       | 45\$000      | 358\$000         | 4:194\$720        | —                                 | —                                     |  |  |  |  |
| 9        | 88\$210                    | 53      | 422\$230              | 9.208.456   | 81:241\$660      | 237\$800     | 49\$000          | 4:072\$500        | 90:191\$340                       | —                                     |  |  |  |  |
| 5        | 84\$100                    | 2       | 408\$180              | 875.362     | 9.669\$170       | 166\$450     | 100\$600         | 861\$200          | 25:317\$880                       | —                                     |  |  |  |  |
| 121      | 1:299\$650                 | 30      | 163\$890              | 46.631.997  | 595:290\$270     | 7.322\$800   | 4:102\$800       | 60:843\$040       | 1.170:001\$560                    | —                                     |  |  |  |  |
| 2        | 12\$250                    | —       | —                     | —           | —                | 45\$000      | 13\$900          | —                 | 1:008\$300                        | 7:035\$980                            |  |  |  |  |
| 9        | 11\$250                    | —       | —                     | 1.227.681   | 2:140\$110       | 29\$250      | 7\$400           | 1:459\$800        | 7:035\$980                        | —                                     |  |  |  |  |
| 8        | 24\$720                    | —       | —                     | 6.716.012   | 47:578\$190      | 379\$950     | 35\$500          | 1:718\$100        | 66:993\$370                       | —                                     |  |  |  |  |
| —        | —                          | —       | —                     | 343.741     | 2:909\$740       | 58\$950      | 31\$200          | 599\$600          | 10:896\$670                       | —                                     |  |  |  |  |
| 23       | 88\$580                    | —       | —                     | 1.067.292   | 10:116\$230      | 987\$530     | 131\$200         | 3:037\$100        | 44:422\$170                       | —                                     |  |  |  |  |
| 37       | 248\$670                   | 10      | 18\$750               | 3.075.888   | 48:745\$160      | 761\$500     | 207\$00          | 4:977\$300        | 99:085\$810                       | —                                     |  |  |  |  |
| 3        | 110\$980                   | 914     | 8:101\$520            | 405.616     | 15:499\$880      | 594\$000     | 388\$000         | 383\$100          | 27:846\$050                       | —                                     |  |  |  |  |
| 22       | 172\$140                   | 35      | 71\$870               | 698.449     | 12:675\$660      | 224\$450     | 63\$800          | 1:083\$000        | 25:225\$210                       | —                                     |  |  |  |  |
| 11       | 134\$550                   | 12.797  | 1                     |             |                  |              |                  |                   |                                   |                                       |  |  |  |  |

(Continuação)

| Estações             | Passageiros |            |        |              |              |              | Bagagens e encomendas |              |
|----------------------|-------------|------------|--------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------|
|                      | Quantidade  |            |        | Renda        |              |              | Kilo-grammas          | Renda        |
|                      | 1.ª classe  | 2.ª classe | Total  | 1.ª classe   | 2.ª classe   | Total        |                       |              |
| Barra Grande         | 473         | 7.592      | 8.065  | 1:312\$220   | 11:409\$600  | 12:721\$920  | 61.468                | 2:118\$940   |
| Oliveira Coutinho    | 158         | 2.975      | 3.133  | 3:638\$460   | 6:341\$120   | 9:979\$680   | 11.084                | 1:631\$140   |
| Cerqueira Cesar      | 2.615       | 13.082     | 15.697 | 18:546\$610  | 34:519\$700  | 53:066\$910  | 132.765               | 14:717\$760  |
| São Bartholomeu      | 279         | 4.111      | 4.390  | 1:497\$680   | 8:812\$120   | 10:339\$900  | 21.791                | 3:013\$290   |
| Mandury              | 3.360       | 16.102     | 19.452 | 19:550\$420  | 36:576\$700  | 56:127\$120  | 79.419                | 9:286\$120   |
| Baptista Botelho     | 956         | 12.606     | 13.592 | 6:974\$470   | 20:814\$430  | 27:788\$900  | 36.007                | 4:656\$880   |
| Bernardino de Campos | 5.611       | 34.742     | 40.358 | 42:652\$470  | 79:810\$240  | 122:492\$710 | 136.815               | 12:434\$730  |
| Luiz Pinto           | 192         | 8.631      | 8.823  | 1:916\$950   | 11:572\$980  | 13:489\$880  | 13.396                | 1:622\$480   |
| Ipaussú              | 3.863       | 25.586     | 29.459 | 35:446\$630  | 66:799\$260  | 102:215\$390 | 108.041               | 15:230\$060  |
| Chavantes            | 6.485       | 28.165     | 34.650 | 66:732\$320  | 84:190\$220  | 150:925\$110 | 152.952               | 24:806\$680  |
| Fortuna              | 563         | 10.833     | 11.396 | 3:064\$140   | 15:258\$460  | 18:322\$600  | 35.888                | 6:885\$100   |
| Ourinhos             | 13.873      | 44.788     | 58.656 | 191:919\$790 | 248:585\$710 | 440:455\$440 | 2 073.662             | 336:939\$810 |
| Salto Grande         | 4.029       | 15.274     | 19.303 | 21:907\$570  | 40:558\$870  | 62:461\$440  | 61.333                | 7:475\$480   |
| Pau d'Alho           | 2.362       | 12.086     | 14.448 | 17:632\$770  | 33:783\$610  | 51:116\$410  | 86.280                | 12:244\$400  |
| Palmital             | 3.992       | 18.598     | 22.590 | 31:413\$380  | 58:715\$540  | 90:128\$920  | 162.223               | 22:872\$630  |
| Sussuhy              | 758         | 5.699      | 6.457  | 3:367\$110   | 10:637\$070  | 14:004\$180  | 14.834                | 1:419\$580   |
| Candido Motta        | 2.350       | 13.308     | 15.658 | 15:473\$310  | 45:879\$960  | 61:585\$270  | 91.477                | 13:416\$400  |
| Assis                | 10.812      | 30.755     | 41.567 | 113:417\$040 | 182:191\$330 | 245:600\$290 | 203.179               | 25:973\$130  |
| Cervinho             | 180         | 4.349      | 4.509  | 536\$630     | 6:588\$350   | 7:074\$980   | 7.118                 | 607\$020     |
| Cardoso de Almeida   | 1.133       | 6.187      | 7.320  | 4:178\$890   | 17:421\$210  | 21:600\$090  | 107.182               | 13:894\$860  |
| Paraguassu           | 5.016       | 21.080     | 26.096 | 46:407\$910  | 82:971\$010  | 129:381\$920 | 135.368               | 19:303\$620  |
| Sapezal              | 1.375       | 8.496      | 9.871  | 9:035\$970   | 26:733\$820  | 35:769\$790  | 52.234                | 6:196\$120   |
| Santa Lina           | 235         | 8.838      | 4.073  | 2:689\$530   | 13:250\$970  | 15:940\$500  | 15.357                | 2:156\$960   |
| Quatá                | 3.963       | 24.514     | 28.577 | 30:471\$850  | 78:728\$960  | 109:200\$810 | 135.354               | 16:299\$010  |
| João Ramalho         | 927         | 14.387     | 15.314 | 7:098\$980   | 30:933\$000  | 37:971\$980  | 33.095                | 3:999\$200   |
| Rancharia            | 1.530       | 13.347     | 14.877 | 13:631\$410  | 48:619\$730  | 62:281\$140  | 46.013                | 6:567\$300   |
| Bartyra              | 193         | 2.588      | 2.781  | 1:214\$700   | 5:982\$190   | 7:196\$690   | 11.913                | 1:101\$320   |
| Laranja Doce         | 117         | 3.399      | 3.516  | 805\$620     | 7:289\$650   | 8:095\$270   | 9.588                 | 657\$220     |
| José Theodoro        | 1.601       | 12.877     | 14.478 | 10:489\$690  | 45:710\$190  | 56:199\$880  | 83.247                | 3:800\$360   |
| Indiana              | 1.524       | 11.848     | 13.372 | 8:400\$420   | 26:434\$120  | 34:834\$540  | 26.988                | 2:793\$790   |
| Regente Feijó        | 3.734       | 25.121     | 28.855 | 24:321\$360  | 77:959\$170  | 102:275\$630 | 126.090               | 14:304\$810  |
| Presidente Prudente  | 13.795      | 56.678     | 7.0473 | 140:303\$840 | 186:368\$790 | 326:672\$630 | 602.883               | 49:970\$180  |
| Alvares Machado      | 1.698       | 19.521     | 21.219 | 10:006\$330  | 38:313\$640  | 48:321\$970  | 75.197                | 5:780\$490   |
| Presidente Bernardes | 3.372       | 16.802     | 20.174 | 20:554\$290  | 51:008\$110  | 71:652\$900  | 197.691               | 22:445\$700  |
| Santo Anastacio      | 7.561       | 24.861     | 32.425 | 57:590\$810  | 93:242\$720  | 150:833\$530 | 207.822               | 25:341\$900  |
| Fiqueroby            | 817         | 7.210      | 8.027  | 3:166\$390   | 12:756\$830  | 15:923\$220  | 20.362                | 2:335\$130   |
| Presidente Wenceslau | 4.059       | 16.443     | 20.502 | 40:150\$760  | 79:416\$830  | 119:567\$590 | 285.268               | 74:967\$250  |
| Caiuá                | 1.184       | 6.511      | 7.695  | 8:208\$860   | 21:123\$620  | 29:332\$480  | 25.011                | 4:174\$510   |
| Presidente Epitacio  | 1.098       | 4.695      | 5.793  | 16:471\$750  | 15:780\$500  | 32:252\$250  | 181.079               | 15:656\$290  |
| Jupyra               | 48          | 2.625      | 2.673  | 160\$480     | 2:532\$320   | 2:692\$800   | 63.089                | 971\$520     |
| Porto Feliz          | 716         | 7.468      | 8.184  | 3:949\$200   | 18:641\$810  | 22:591\$010  | 41.689                | 3:451\$940   |
| Americana            | 17          | 2.227      | 244    | 165\$610     | 444\$480     | 610\$090     | 68                    | 572\$000     |
| Tatuhy               | 4.804       | 18.727     | 23.531 | 40:777\$130  | 51:977\$640  | 92:751\$770  | 300.271               | 21:885\$340  |
| Santa Adelaide       | 171         | 4.399      | 4.570  | 583\$580     | 4:073\$490   | 4:637\$070   | 11.327                | 510\$520     |
| Morro Alto           | 283         | 4.553      | 4.836  | 91:850       | 6:661\$110   | 7:602\$960   | 29.268                | 1:367\$660   |
| Peixoto Gomide       | 155         | 1.424      | 1.579  | 243\$660     | 1:629\$350   | 1:873\$010   | 1.971                 | 1:349\$990   |
| Itapetininga         | 10.653      | 33.660     | 44.818 | 124:105\$530 | 142:920\$640 | 267:325\$870 | 1.180.758             | 153:202\$040 |
| Cesario              | 91          | 2.368      | 2.459  | 416\$170     | 2:659\$280   | 3:075\$450   | 9.612                 | 263\$020     |
| Rezhan               | 314         | 2.947      | 3.261  | 1:982\$530   | 6:136\$360   | 8:118\$890   | 10.310                | 642\$030     |
| Angatuba             | 879         | 3.022      | 3.901  | 5:699\$570   | 8:701\$910   | 14:401\$480  | 49.910                | 4:932\$910   |
| Engenheiro Hermillo  | 387         | 3.342      | 3.729  | 3:268\$940   | 9:907\$180   | 13:176\$070  | 56.333                | 4:736\$570   |
| Aracassu             | 372         | 4.989      | 5.361  | 1:966\$590   | 11:052\$120  | 13:018\$710  | 150.268               | 3:713\$910   |
| Victorino Carmillo   | 36          | 657        | 693    | 389\$090     | 1:598\$110   | 1:987\$500   | 14.397                | 988\$840     |
| Bury                 | 1.080       | 8.498      | 9.578  | 7:637\$160   | 24:949\$110  | 32:586\$270  | 52.366                | 5:981\$420   |
| Rondinha             | 39          | 1.456      | 1.195  | 137\$040     | 1:805\$390   | 1:942\$430   | 5.671                 | 456\$180     |
| Engenheiro Bacellar  | 23          | 1.124      | 1.147  | 108\$020     | 1:704\$620   | 1:812\$640   | 3.988                 | 372\$510     |

| N.º | Animaes                 |       |                    |            | Mercadorias  |             | Tele-grammas | Armazé-nagens | Rendas diversas e eventuais | Total geral da renda da Estrada |  |  |  |  |
|-----|-------------------------|-------|--------------------|------------|--------------|-------------|--------------|---------------|-----------------------------|---------------------------------|--|--|--|--|
|     | Em trens de passageiros |       | Em trens de cargas |            | Kilo-grammas | Renda       |              |               |                             |                                 |  |  |  |  |
|     | N.º                     | Renda | N.º                | Renda      |              |             |              |               |                             |                                 |  |  |  |  |
| 11  | 303\$180                | 883   | 11:344\$200        | 745.069    | 35:254\$240  | 934\$170    | 54\$000      | 1:149\$800    | 63:607\$350                 |                                 |  |  |  |  |
| 23  | 395\$110                | —     | —                  | 733.460    | 48:885\$210  | 417\$800    | 25\$200      | 2:220\$800    | 63:567\$190                 |                                 |  |  |  |  |
| 61  | 1:179\$000              | 22    | 130\$570           | 2,102.130  | 99:041\$240  | 3:660\$720  | 539\$500     | 8:008\$300    | 180:049\$400                |                                 |  |  |  |  |
| 15  | 171\$790                | —     | —                  | 1,282.687  | 89:452\$540  | 372\$350    | 144\$200     | 595\$400      | 104:059\$370                |                                 |  |  |  |  |
| 62  | 1:171\$710              | 1.600 | 21:458\$290        | 2,123.486  | 153:187\$560 | 2:072\$610  | 438\$000     | 9:039\$800    | 252:781\$300                |                                 |  |  |  |  |
| 16  | 180\$190                | —     | —                  | 2,171.207  | 162:201\$560 | 1:298\$400  | 1:040\$500   | 1:575\$200    | 198:741\$630                |                                 |  |  |  |  |
| 50  | 883\$220                | 76    | 1:062\$780         | 4,653.298  | 335:454\$340 | 5:859\$670  | 612\$400     | 85:375\$600   | 564:100\$450                |                                 |  |  |  |  |
| 25  | 628\$480                | 54    | 805\$180           | 1,907.670  | 102:021\$160 | 518\$650    | 49\$200      | 1:828\$900    | 120:607\$290                |                                 |  |  |  |  |
| 131 | 3:058\$660              | 32    | 812\$180           | 8,466.808  | 554:826\$610 | 5:096\$180  | 1:070\$800   | 7:925\$400    | 689:215\$800                |                                 |  |  |  |  |
| 55  | 1:159\$450              | 1.297 | 14:538\$290        | 13,916.346 | 765:103\$610 | 10:683\$710 | 3:826\$800   | 16:380\$080   | 987:715\$160                |                                 |  |  |  |  |
| 24  | 312\$580                | 25    | 250\$140           | 2,068.501  | 106:813\$290 | 537\$900    | 34\$000      | 1:140\$400    | 133:826\$210                |                                 |  |  |  |  |
| 477 | 7:020\$700              | 3.671 | 34:714\$260        | 19,581.056 | 822:177\$200 | 21:643\$770 | 4:625\$200   | 68:077\$200   | 173:638\$280                |                                 |  |  |  |  |
| 64  | 1:036\$870              | 86    | 996\$520           | 6,789.144  | 272:803\$810 | 3:209\$650  | 532\$800     | 8:213\$010    | 356:681\$380                |                                 |  |  |  |  |
| 76  | 1:025\$980              | 2:042 | 28:048\$110        | 2,470.127  | 110:642\$480 | 2:499\$350  | 729\$000     | 6:340\$600    | 212:946\$830                |                                 |  |  |  |  |
| 63  | 1:177\$940              | 2.514 | 29:043\$710        | 7,535.940  | 388:842\$310 | 4:892\$350  | 616\$300     | 10:025\$100   | 547:629\$290                |                                 |  |  |  |  |
| 51  | 610\$440                | 12    | 918\$0             | 3,431.927  | 103:620\$610 | 444\$550    | 153\$700     | 3:168\$100    | 123:512\$240                |                                 |  |  |  |  |
| 26  | 417\$810                | 1.402 | 16:392\$250        | 13,050.512 | 416:821\$210 | 2:321\$910  | 715\$700     | 13:195\$900   | 524:663\$950                |                                 |  |  |  |  |
| 99  | 1:437\$310              | 4.558 | 54:937\$940        | 8,714.319  | 336:299\$220 | 17:065\$710 | 3:802\$300   | 30:074\$770   | 764:718\$570                |                                 |  |  |  |  |
| 8   | 58\$210                 | 81    | 318\$300           | 662.691    | 20:010\$890  | 538\$300    | 29\$900      | 7:53\$100     | 28:916\$120                 |                                 |  |  |  |  |
| 39  | 505\$620                | 4.795 | 61:938\$600        | 6,481.986  | 204:427\$040 | 1:419\$520  | 1:347\$500   | 7:217\$780    | 312:381\$010                |                                 |  |  |  |  |
| 29  | 258\$750                | 1.111 | 19:79\$560         | 19,130.444 | 793:255\$560 | 7:792\$070  | 4:426\$500   | 24:536\$100   | 998:748\$180                |                                 |  |  |  |  |
| 10  | 475\$320                |       |                    |            |              |             |              |               |                             |                                 |  |  |  |  |

(Continuação)

| Estações                          | Passageiros |            |        |              |              |              | Bagagens e encomendas |              |
|-----------------------------------|-------------|------------|--------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------|
|                                   | Quantidade  |            |        | Renda        |              |              | Kilo-grammas          | Renda        |
|                                   | 1.ª classe  | 2.ª classe | Total  | 1.ª classe   | 2.ª classe   | Total        |                       |              |
| Jaó . . . . .                     | 15          | 783        | 798    | 33\$240      | 1:019\$620   | 1:052\$660   | 2.088                 | 113\$620     |
| Faxina . . . . .                  | 4.689       | 10.025     | 14.714 | 50:301\$630  | 89:131\$990  | 89:438\$620  | 194.513               | 34:470\$620  |
| Itanguá . . . . .                 | 104         | 1.017      | 1.121  | 508\$920     | 1:588\$500   | 2:097\$510   | 3.493                 | 430\$360     |
| Muniz de Souza . . . . .          |             |            |        |              |              |              |                       |              |
| Engenheiro Maia . . . . .         | 236         | 3.669      | 3.905  | 1:729\$690   | 8:208\$940   | 9:938\$620   | 14.488                | 1:219\$730   |
| Gorita . . . . .                  | 36          | 263        | 299    | 184\$290     | 535\$770     | 720\$660     |                       |              |
| Rio Verde . . . . .               | 10          | 151        | 161    | 39\$510      | 434\$730     | 474\$240     |                       |              |
| Ibity . . . . .                   | 25          | 355        | 380    | 283\$530     | 1:401\$590   | 1:685\$120   | 11.811                | 1:990\$620   |
| Itararé . . . . .                 | 11.875      | 14.693     | 26.568 | 261:711\$170 | 144:356\$370 | 406:067\$340 | 897.479               | 184:362\$730 |
| Tieté . . . . .                   | 2.564       | 8.052      | 10.616 | 24:071\$980  | 24:325\$320  | 48:397\$300  | 902.686               | 37:684\$930  |
| Treze de Maio . . . . .           | 15          | 828        | 838    | 87\$100      | 1:334\$240   | 1:371\$340   | 2.015                 | 307\$400     |
| Araquá . . . . .                  | 61          | 1.506      | 1.567  | 360\$530     | 8:285\$530   | 3:389\$060   | 12.711                | 1:330\$190   |
| Porto Martins . . . . .           | 91          | 1.307      | 1.908  | 547\$190     | 3:967\$240   | 4:514\$180   | 9.733                 | 910\$350     |
| Toledo . . . . .                  | 245         | 7.825      | 8.070  | 1:367\$910   | 10:558\$300  | 11:916\$210  | 14.126                | 1:216\$950   |
| Equaldade . . . . .               | 386         | 6.960      | 7.316  | 1:820\$520   | 6:876\$620   | 8:697\$140   | 11.428                | 1:784\$280   |
| São Manoel . . . . .              | 7.108       | 48.090     | 50.198 | 68:113\$470  | 94:036\$390  | 162:119\$960 | 367.318               | 29:498\$180  |
| Rodrigues Alves . . . . .         | 857         | 14.601     | 15.458 | 6:987\$880   | 23:457\$990  | 30:395\$870  | 170.373               | 23:408\$200  |
| Ignacio Pupo . . . . .            | 552         | 10.964     | 10.916 | 1:555\$370   | 14:270\$180  | 15:825\$550  | 22.312                | 3:445\$950   |
| Paranhos . . . . .                | 433         | 8.769      | 9.202  | 2:201\$500   | 14:343\$180  | 16:544\$660  | 24.559                | 2:107\$960   |
| Alfredo Guedes . . . . .          | 810         | 11.711     | 12.521 | 3:690\$710   | 15:310\$150  | 19:000\$890  | 32.861                | 2:018\$220   |
| Lençóis . . . . .                 | 3.089       | 16.085     | 19.174 | 27:285\$240  | 35:552\$290  | 62:837\$530  | 168.057               | 9:957\$550   |
| Virgilio Rocha . . . . .          | 38          | 1.753      | 1.791  | 93\$230      | 2:430\$520   | 2:523\$750   | —                     | —            |
| Bom Jardim . . . . .              | 38          | 1.427      | 1.465  | 133\$260     | 1:779\$430   | 1:913\$050   | 3.670                 | 321\$780     |
| Aguados . . . . .                 | 4.904       | 17.857     | 22.761 | 40:765\$120  | 61:962\$580  | 102:727\$700 | 133.811               | 16:121\$140  |
| Conceição . . . . .               | 182         | 4.183      | 4.315  | 1:238\$500   | 4:615\$040   | 5:853\$990   | 18.978                | 807\$420     |
| Bauru . . . . .                   | 17.607      | 31.645     | 52.252 | 323:320\$270 | 301:532\$580 | 627:852\$850 | 1.022.744             | 184:396\$650 |
| Foreby . . . . .                  | 398         | 3.386      | 3.779  | 4:028\$760   | 8:921\$290   | 13:004\$050  | 25.806                | 2:049\$960   |
| Coronel Leite . . . . .           | 86          | 1.626      | 1.712  | 1:416\$410   | 5:540\$630   | 6:957\$040   | 12.308                | 1:672\$860   |
| Itatinga . . . . .                | 1.093       | 6.120      | 7.213  | 8:914\$200   | 25:083\$270  | 33:997\$470  | 65.668                | 7:204\$560   |
| Ataliba Leonel . . . . .          | 147         | 2.274      | 2.421  | 555\$190     | 2:741\$860   | 3:299\$850   | 4.501                 | 297\$850     |
| Piraju . . . . .                  | 5.129       | 10.841     | 15.970 | 73:983\$620  | 60:552\$640  | 134:536\$260 | 107.358               | 19:276\$620  |
| Francisco Sodré . . . . .         | 945         | 10.810     | 11.755 | 2:690\$560   | 12:633\$070  | 15:328\$630  | 52.381                | 6:566\$950   |
| Santa Cruz do Rio Pardo . . . . . | 4.446       | 16.189     | 20.635 | 56:013\$840  | 60:678\$120  | 116:691\$960 | 85.433                | 13:430\$850  |
| Moreiras . . . . .                | 62          | 1.417      | 1.479  | 119\$920     | 1:287\$160   | 1:407\$380   | 39.476                | 491\$130     |
| Dona Catharina . . . . .          | 608         | 3.403      | 4.011  | 2:192\$100   | 8:365\$100   | 10:557\$200  | 71.735                | 2:510\$360   |
| Pirapitinguy . . . . .            | 171         | 1.399      | 1.570  | 832\$630     | 2:747\$250   | 3:579\$880   | 5.520                 | 380\$130     |
| Ytu . . . . .                     | 7.023       | 31.772     | 33.795 | 47:324\$190  | 77:071\$550  | 124:395\$740 | 751.917               | 40:967\$430  |
| Salto . . . . .                   | 2.173       | 24.680     | 26.853 | 10:108\$260  | 40:222\$700  | 50:330\$960  | 197.170               | 9:006\$120   |
| Pimenta . . . . .                 | 594         | 7.309      | 7.708  | 1:104\$030   | 7:870\$840   | 9:011\$150   | 17.808                | 736\$690     |
| Itaicy . . . . .                  | 1.342       | 11.038     | 12.975 | 2:447\$930   | 11:105\$460  | 13:853\$930  | 62.459                | 1:205\$230   |
| Indaiatuba . . . . .              | 2.068       | 15.896     | 17.964 | 6:056\$750   | 20:508\$920  | 26:563\$070  | 319.967               | 8:350\$910   |
| Cardenal . . . . .                | 182         | 5.912      | 6.094  | 340\$150     | 7:536\$700   | 7:577\$150   | 28.442                | 1:051\$290   |
| Elias Fausto . . . . .            | 826         | 9.912      | 10.738 | 2:471\$050   | 18:518\$490  | 21:008\$440  | 331.490               | 8:096\$780   |
| Tiburcio . . . . .                | 151         | 2.965      | 3.116  | 293\$880     | 2:288\$770   | 2:577\$650   | 15.075                | 607\$960     |
| Capivary . . . . .                | 4.876       | 24.832     | 29.268 | 17:646\$950  | 39:566\$550  | 57:213\$500  | 232.216               | 11:301\$580  |
| Villa Raffard . . . . .           | 2.128       | 11.988     | 14.116 | 3:531\$930   | 12:557\$360  | 16:089\$290  | 182.150               | 6:020\$880   |
| Mumbuca . . . . .                 | 443         | 10.095     | 10.588 | 1:493\$740   | 16:006\$910  | 17:500\$650  | 637.754               | 19:365\$990  |
| Rio das Pedras . . . . .          | 1.672       | 9.627      | 11.209 | 4:368\$420   | 16:241\$290  | 20:603\$650  | 204.315               | 7:645\$360   |
| Piracicaba . . . . .              | 4.836       | 22.754     | 27.500 | 31:937\$540  | 50:380\$380  | 82:317\$920  | 296.078               | 31:332\$310  |
| Barão de Rezende . . . . .        | 191         | 7.819      | 8.040  | 960\$320     | 9:561\$010   | 10:521\$330  | 33.701                | 1:684\$200   |
| Clave . . . . .                   | —           | 509        | 509    | —            | 511\$650     | 511\$650     | —                     |              |
| Costa Pinto . . . . .             | 10          | 2.876      | 2.836  | 19\$900      | 2:088\$370   | 2:108\$770   | 9.181                 | 345\$150     |
| Recreio . . . . .                 | 165         | 4.993      | 5.158  | 475\$850     | 6:237\$090   | 6:712\$240   | 86.465                | 2:508\$580   |
| Paraiso . . . . .                 | 71          | 3.681      | 3.752  | 236\$790     | 4:881\$090   | 5:117\$370   | 23.316                | 736\$230     |
| Xarqueada . . . . .               | 346         | 2.821      | 3.167  | 1:440\$930   | 5:525\$170   | 6:966\$400   | 52.125                | 2:787\$020   |
| São Pedro . . . . .               | 563         | 3.370      | 3.933  | 8:133\$200   | 11:568\$120  | 16:001\$620  | 47.790                | 4:323\$830   |

| Nº  | Animaes                    |        |                       |              | Mercadorias      |              | Tele-<br>grammas | Armaz-<br>engagens | Rendas<br>diversas e<br>eventuais | Total geral<br>da renda da<br>Estrada |  |  |  |  |
|-----|----------------------------|--------|-----------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|--|--|--|--|
|     | Em trens<br>de passageiros |        | Em trens<br>de cargas |              | Kilo-<br>grammas | Renda        |                  |                    |                                   |                                       |  |  |  |  |
|     | Nº                         | Renda  | Nº                    | Renda        |                  |              |                  |                    |                                   |                                       |  |  |  |  |
| 6   | 16\$520                    | —      | 28.691                | 286:828\$170 | 3.453.345        | 92:994\$900  | 23\$250          | \$900              | 54\$800                           | 1:644\$140                            |  |  |  |  |
| 60  | 1:163\$760                 | —      | —                     | —            | 2.492.060        | 21:502\$770  | 3:087\$650       | 2:304\$800         | 14:324\$910                       | 524:608\$180                          |  |  |  |  |
| 4   | 53\$930                    | —      | —                     | —            | —                | —            | 10\$600          | 20\$300            | 541\$760                          | 24:760\$570                           |  |  |  |  |
| 13  | 78\$210                    | 311    | 3:960\$710            | 3:251.169    | 29:589\$900      | 218\$550     | 100\$500         | 80\$200            | 1:758\$000                        | 46:858\$930                           |  |  |  |  |
| —   | —                          | —      | —                     | —            | —                | —            | 10\$800          | —                  | 6\$000                            | 826\$560                              |  |  |  |  |
| —   | —                          | —      | —                     | —            | —                | —            | —                | —                  | 2\$000                            | 487\$040                              |  |  |  |  |
| 1   | 2\$410                     | —      | 65.442                | 607:468\$900 | 117.125.325      | 3:413\$970   | 3:190\$500       | 2:309\$570         | 2:0945\$700                       | 4.711:073\$670                        |  |  |  |  |
| 344 | 7:483\$220                 | 65.442 | 607:468\$900          | 7.468.878    | 194:830\$700     | 2:668\$470   | 782\$400         | 6:537\$600         | 6:35:875\$490                     | 292:295\$490                          |  |  |  |  |
| 89  | 1:394\$190                 | —      | —                     | —            | 512.716          | 34:723\$120  | 18\$350          | 7\$600             | 58\$100                           | 36:50\$180                            |  |  |  |  |
| 6   | 18\$570                    | —      | —                     | —            | 1.422.768        | 94:817\$910  | 130\$350         | 8\$300             | 465\$900                          | 100:234\$630                          |  |  |  |  |
| 5   | 62\$780                    | —      | —                     | —            | 3.015.501        | 27:773\$420  | 212\$650         | 16\$600            | 2:028\$400                        | 35:427\$890                           |  |  |  |  |
| 3   | 8\$040                     | —      | —                     | —            | 2.032.212        | 134:658\$500 | 161\$550         | 270\$500           | 911\$400                          | 149:443\$590                          |  |  |  |  |
| 15  | 278\$130                   | —      | —                     | —            | —                | —            | —                | —                  | —                                 | —                                     |  |  |  |  |
| 24  | 518\$370                   | —      | —                     | —            | 907.216          | 64:300\$320  | 258\$550         | 40\$100            | 1:009\$600                        | 76:638\$360                           |  |  |  |  |
| 92  | 1:944\$120                 | —      | —                     | —            | 9.603.086        | 634:385\$260 | 6:187\$550       | 8:83\$600          | 24:606\$900                       | 859:608\$470                          |  |  |  |  |
| 93  | 2:625\$630                 | 6      | 68\$570               | —            | 4.133.924        | 205:527\$780 | 683\$000         | 199\$300           | 2:969\$200                        | 355:877\$550                          |  |  |  |  |
| 35  | 586\$680                   | —      | —                     | —            | 1.917.793        | 188:265\$690 | 293\$050         | 212\$500           | 527\$100                          | 159:156\$550                          |  |  |  |  |
| 83  | 620\$610                   | —      | —                     | —            | 3.018.473        | 121:577\$000 | 463\$250         | 77\$600            | 997\$200                          | 145:390\$280                          |  |  |  |  |
| 25  | 336\$150                   | —      | —                     | —            | 2.167.429        | 126:195\$330 | 319\$050         | 156\$900           | 1:816\$200                        | 150:197\$740                          |  |  |  |  |
| 46  | 1:314\$550                 | —      | —                     | —            | 4.332.945        | 225:679\$000 | 4:183\$110       | 1:104\$000         | 10:368\$100                       | 315:143\$840                          |  |  |  |  |
| —   | —                          | —      | —                     | —            | —                | —            | —                | —                  | —                                 | —                                     |  |  |  |  |
| 3   | 2\$940                     | —      | —                     | —            | 759.013          | 18:361\$000  | 109\$650         | 72\$900            | 5\$400                            | 21:295\$100                           |  |  |  |  |
| 33  | 656\$040                   | 5      | 33\$210               | —            | 6.010.650        | 242:007\$730 | 3:137\$750       | 515\$600           | 13:824\$200                       | 3:9:                                  |  |  |  |  |

(Continuação)

| Estações                  | Passageiros |            |           |                |                |                 | Bagagens e encommendas |                |
|---------------------------|-------------|------------|-----------|----------------|----------------|-----------------|------------------------|----------------|
|                           | Quantidade  |            |           | Renda          |                |                 | Kilo-grammas           | Renda          |
|                           | 1.ª classe  | 2.ª classe | Total     | 1.ª classe     | 2.ª classe     | Total           |                        |                |
| Quilombo                  | 424         | 5.976      | 6.400     | 1:581\$330     | 7:187\$140     | 8:769\$270      | 151.746                | 2:282\$210     |
| Monte Serrat              | 295         | 8.268      | 8.583     | 498\$520       | 9:095\$680     | 9:594\$200      | 89.760                 | 1:444\$720     |
| Itupeva.                  | 622         | 7.488      | 8.110     | 1:144\$610     | 8:249\$390     | 9:394\$000      | 139.280                | 1:762\$550     |
| Cesario Motta             | 17          | 882        | 899       | 33\$030        | 882\$820       | 915\$850        | —                      | —              |
| Ermida                    | 93          | 4.980      | 5.073     | 154\$520       | 8:829\$600     | 8:984\$120      | 6.947                  | 173\$640       |
| Jundiahy                  | 6.432       | 27.007     | 33.439    | 83:773\$330    | 68:306\$990    | 102:050\$820    | 610.778                | 89:236\$840    |
| Francisco Quirino         | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| Helvetia                  | 52          | 2.393      | 2.445     | 229\$920       | 3:123\$720     | 3:353\$640      | 26.878                 | 1:318\$290     |
| Descampado                | 30          | 1.024      | 1.064     | 48\$750        | 1:711\$190     | 1:755\$180      | 6.327                  | 353\$730       |
| Sete Quedas               | 53          | 2.069      | 2.122     | 90\$950        | 2:257\$670     | 2:348\$620      | 2.378                  | 199\$450       |
| Campinas                  | 4.286       | 23.932     | 27.618    | 29:033\$760    | 63:590\$600    | 92:624\$360     | 1.216.271              | 152:799\$10    |
| Instituto                 | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| Barão Geraldo             | 353         | 5.501      | 5.857     | 470\$990       | 4:189\$140     | 4:660\$430      | 4.628                  | 76\$980        |
| Ethel                     | 166         | 8.586      | 8.762     | 293\$460       | 2:949\$450     | 3:242\$810      | 14.223                 | 289\$370       |
| Santa Therezinha          | 17          | 499        | 516       | 30\$780        | 322\$390       | 353\$170        | —                      | —              |
| José Paulino              | 461         | 4.854      | 5.815     | 1:037\$760     | 4:170\$260     | 5:208\$020      | 103.269                | 1:034\$000     |
| Funchal                   | 115         | 596        | 711       | 248\$050       | 573\$870       | 821\$920        | —                      | —              |
| João Aranha               | 173         | 2.360      | 2.533     | 363\$050       | 2:045\$720     | 2:408\$770      | 18.102                 | 334\$010       |
| Guatemosim                | 189         | 3.361      | 3.550     | 418\$660       | 3:152\$470     | 3:571\$130      | 20.806                 | 306\$600       |
| Usina Esther              | —           | 1.572      | 1.572     | —              | 1:716\$090     | 1:716\$090      | —                      | —              |
| Cosmopolis                | 1.505       | 10.638     | 12.143    | 8:855\$580     | 12:416\$190    | 16:272\$070     | 145.043                | 3:823\$390     |
| Arthur Nogueira           | 328         | 6.457      | 6.785     | 1:074\$730     | 8:750\$340     | 9:825\$070      | 75.140                 | 1:971\$600     |
| Engenheiro Coelho         | 69          | 3.228      | 3.297     | 295\$600       | 3:581\$130     | 3:876\$730      | 15.761                 | 484\$100       |
| Tujuguaba                 | 106         | 3.291      | 3.396     | 234\$660       | 4:981\$230     | 5:215\$890      | 9.758                  | 378\$470       |
| Conchal                   | 285         | 4.729      | 5.013     | 1:388\$060     | 6:994\$070     | 8:333\$030      | 53.063                 | 2:377\$160     |
| Padua Salles              | 65          | 2.092      | 2.157     | 472\$330       | 2:112\$350     | 2:534\$680      | 13.873                 | 955\$800       |
| Porto João Alfredo        | 151         | 2.302      | 2.453     | 470\$030       | 3:386\$140     | 3:856\$170      | 25.345                 | 1:616\$410     |
| » Rosario                 | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| Porto Villa Maria         | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| » Itaúna                  | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| » Mauricio Machado        | 6           | —          | 6         | 88570          | —              | 88570           | 183                    | 4\$390         |
| » Barra Bonita            | 87          | 52         | 139       | 328\$640       | 153\$050       | 481\$690        | 1.486                  | 159\$510       |
| » Elyzeu                  | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| » Ribeiro                 | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| Guayanã. { Linha de       | 43          | 261        | 304       | 60\$800        | 141\$190       | 202\$290        | 43.383                 | 883\$480       |
| Canguera { Mayrink-Santos | 75          | 1.219      | 1.294     | 272\$930       | 927\$570       | 1:200\$500      | 28.446                 | 951\$260       |
| Totais                    | 525.823     | 2.505.677  | 3.031.500 | 4.829:154\$700 | 6.392:596\$410 | 11.221:751\$110 | 40.407.418             | 5.523:633\$260 |
| Eventuais                 | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |
| Totais gerais             | —           | —          | —         | —              | —              | —               | —                      | —              |

| N.º    | Animaes                 |         |                    |               | Mercadorias     |              | Tele-grammas | Armaz-nagens   | Rendas diversas e eventuais | Total geral da renda da Estrada |  |  |  |  |
|--------|-------------------------|---------|--------------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|----------------|-----------------------------|---------------------------------|--|--|--|--|
|        | Em trens de passageiros |         | Em trens de cargas |               | Kilo-grammas    | Renda        |              |                |                             |                                 |  |  |  |  |
|        | N.º                     | Renda   | N.º                | Renda         |                 |              |              |                |                             |                                 |  |  |  |  |
| 37     | 250\$610                | 396     | 3:310\$890         | 6.737.139     | 48:368\$650     | 600\$050     | 89\$600      | 5:129\$900     | 68:781\$180                 |                                 |  |  |  |  |
| 47     | 235\$350                | —       | —                  | 1.642.186     | 12:576\$630     | 110\$700     | 240\$300     | 1:701\$800     | 25:903\$700                 |                                 |  |  |  |  |
| 37     | 250\$710                | —       | —                  | 6.483.808     | 38:501\$140     | 231\$200     | 365\$600     | 4:582\$200     | 55:087\$130                 |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | —             | —               | —            | —            | —              | 959\$300                    |                                 |  |  |  |  |
| 5      | 4\$550                  | —       | —                  | 2.239.867     | 17:856\$600     | 42\$150      | 59\$850      | 93\$100        | 32\$800                     |                                 |  |  |  |  |
| 317    | 8:572\$010              | 130     | 1:344\$440         | 18.701.883    | 409:067\$490    | 1:588\$630   | 836\$680     | 999\$100       | 4:921\$600                  |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | —             | —               | —            | —            | —              | 617:079\$280                |                                 |  |  |  |  |
| 12     | 200\$160                | —       | —                  | 1.015.919     | 15:948\$030     | 155\$250     | 108\$400     | 514\$200       | 21:689\$970                 |                                 |  |  |  |  |
| 13     | 170\$530                | —       | —                  | 926.597       | 21:158\$560     | 119\$700     | 118\$000     | 166\$800       | 28:735\$000                 |                                 |  |  |  |  |
| 7      | 88\$570                 | —       | —                  | 1.606.548     | 8:121\$940      | 70\$700      | 134\$700     | 368\$000       | 10:878\$980                 |                                 |  |  |  |  |
| 351    | 6:361\$790              | 3.236   | 21:545\$060        | 26.708.611    | 1.661:958\$070  | 2:325\$800   | 7:985\$400   | 1.980:239\$140 | —                           |                                 |  |  |  |  |
| 9      | 23\$740                 | —       | —                  | 126.107       | 1:362\$680      | 43\$350      | 10\$500      | 151\$200       | 6:328\$880                  |                                 |  |  |  |  |
| 5      | 8\$130                  | —       | —                  | 663.409       | 7:310\$410      | 93\$150      | 28\$400      | 942\$500       | 11:920\$800                 |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | —             | —               | —            | —            | —              | —                           |                                 |  |  |  |  |
| 19     | 145\$280                | 7       | 40\$620            | 26.022        | 36\$240         | 36\$600      | —            | 36\$200        | 429\$210                    |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | 587.276       | 7:568\$860      | 202\$950     | 36\$400      | 1:028\$000     | 15:264\$130                 |                                 |  |  |  |  |
| 2      | 11\$510                 | —       | —                  | 364.750       | 688\$800        | —            | —            | 8900           | 1:511\$120                  |                                 |  |  |  |  |
| 10     | 40\$530                 | —       | —                  | 1.236.310     | 2:89\$760       | 45\$500      | 10\$100      | 902\$700       | 6:570\$350                  |                                 |  |  |  |  |
| 50     | 355\$370                | —       | —                  | 3.483.025     | 9:905\$880      | 33\$800      | 16\$000      | 1:333\$200     | 15:206\$840                 |                                 |  |  |  |  |
| 4      | 18\$570                 | —       | —                  | 3.920.619     | 101:854\$800    | 300\$200     | 18000        | 18000          | 103:572\$090                |                                 |  |  |  |  |
| 2      | 31\$850                 | —       | —                  | 3.935.733     | 17:595\$620     | 758\$930     | 190\$400     | 4:576\$000     | 48:711\$530                 |                                 |  |  |  |  |
| 4      | 158\$440                | —       | —                  | —             | —               | —            | —            | —              | —                           |                                 |  |  |  |  |
| 6      | 28\$300                 | —       | —                  | 4.694.402     | 37:343\$640     | 348\$750     | 69\$600      | 3:817\$500     | 52:367\$980                 |                                 |  |  |  |  |
| 9      | 174\$290                | —       | —                  | 1.109.015     | 6:788\$830      | 253\$050     | 65\$600      | 771\$600       | 11:503\$850                 |                                 |  |  |  |  |
| 3      | 53\$630                 | —       | —                  | 6.167.905     | 38:776\$840     | 350\$950     | 147\$300     | 3:958\$500     | 48:711\$530                 |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | —             | —               | —            | —            | —              | —                           |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | 10.600        | 776\$070        | 21\$300      | 1\$100       | \$500          | 798\$970                    |                                 |  |  |  |  |
| 2      | 1\$070                  | —       | —                  | 100.949       | 7:210\$710      | —            | —            | —              | 7:210\$710                  |                                 |  |  |  |  |
| 6      | 5\$360                  | —       | —                  | 329.940       | 3:326\$330      | —            | —            | 162\$800       | 3:508\$160                  |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | 3.711.911     | 188:660\$440    | 486\$100     | 32\$800      | 3:009\$500     | 192:835\$430                |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | 1.740.513     | 108:807\$020    | —            | —            | 107\$000       | 268\$500                    |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | 2.207.402     | 168:558\$180    | 47\$700      | —            | 54\$600        | 168:617\$480                |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | 1.700.581     | 8:597\$600      | 82\$800      | 56\$600      | 1:463\$100     | 11:234\$960                 |                                 |  |  |  |  |
| 2      | 9\$010                  | 12      | 144\$640           | 3.242.058     | 18:809\$540     | 525\$500     | 46\$000      | 3:548\$200     | 24:761\$650                 |                                 |  |  |  |  |
| 11.021 | 154:472\$340            | 418.523 | 2.626:211\$590     | 1.229.123.917 | 47.038:180\$835 | 610:261\$919 | 276:774\$790 | 4.804:294\$576 | 72.255:579\$920             |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | —             | —               | —            | —            | 224:256\$460   | 224:256\$460                |                                 |  |  |  |  |
| —      | —                       | —       | —                  | —             | —               | —            | —            | 5.028:551\$086 | 72.479:836\$880             |                                 |  |  |  |  |

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DO CAFÉ DESPACHADO PELAS ESTAÇÕES  
ANOS DE 1929-1930

Estatistica

| Estações                    | Kilogrammas |           | Renda       |              |
|-----------------------------|-------------|-----------|-------------|--------------|
|                             | Annos       |           | Annos       |              |
|                             | 1929        | 1930      | 1929        | 1930         |
| São Paulo . . . . .         | 121         | 90.060    | 3\$310      | 7:084\$380   |
| Barra Funda . . . . .       | 590.566     | 4.920.896 | 45:714\$320 | 375:871\$070 |
| Domingos de Moraes . .      | —           | —         | —           | —            |
| Presidente Altino . . . . . | —           | 21.000    | —           | 78\$750      |
| Osasco . . . . .            | —           | —         | —           | —            |
| Carapicuhya. . . . .        | —           | —         | —           | —            |
| Baruery . . . . .           | —           | —         | —           | —            |
| Cotia . . . . .             | —           | —         | —           | —            |
| São João . . . . .          | —           | —         | —           | —            |
| Maylasky . . . . .          | —           | —         | —           | —            |
| Gabriel Piza . . . . .      | —           | —         | —           | —            |
| São Roque . . . . .         | —           | —         | —           | —            |
| Mayrink . . . . .           | —           | 27.620    | —           | 2:009\$370   |
| Pantojo . . . . .           | —           | —         | —           | —            |
| Rodovalho . . . . .         | —           | —         | —           | —            |
| Pyragibú . . . . .          | —           | —         | —           | —            |
| Inhayba . . . . .           | —           | —         | —           | —            |
| Brigadeiro Tobias . . . .   | —           | —         | —           | —            |
| Sorocaba . . . . .          | 29.092      | 7.091     | 1:056\$640  | 370\$880     |
| Lopes de Oliveira . . . .   | —           | —         | —           | —            |
| George Oetterer . . . . .   | —           | —         | —           | —            |
| Ipanema . . . . .           | —           | —         | —           | —            |
| Coronel Mursa . . . . .     | —           | —         | —           | —            |
| Bacaetava . . . . .         | —           | —         | —           | —            |
| Santo Antonio . . . . .     | —           | —         | —           | —            |
| Boituva . . . . .           | 166.444     | 287.493   | 8:854\$090  | 13:181\$330  |
| Anisio de Moraes . . . .    | 269.300     | 301.110   | 12:927\$500 | 14:361\$340  |
| Cerquilho. . . . .          | 809.036     | 1.620.270 | 39:732\$240 | 79:880\$740  |
| Jurú-Mirim . . . . .        | 775.198     | 466.163   | 40:275\$160 | 24:197\$880  |
| Laranjal . . . . .          | 1.741.100   | 1.965.857 | 95:139\$750 | 108:637\$980 |

(Continuação)

| Estações                   | Kilogrammas |           | Renda        |              |
|----------------------------|-------------|-----------|--------------|--------------|
|                            | Annos       |           | Annos        |              |
|                            | 1929        | 1930      | 1929         | 1930         |
| Maristella . . . . .       | 304.725     | 561.010   | 16:936\$130  | 31:175\$820  |
| Pereiras . . . . .         | 367         | —         | 20\$890      | —            |
| Conchas . . . . .          | 95.651      | 97.472    | 5:683\$320   | 5:581\$880   |
| Luiz Gama . . . . .        | —           | —         | —            | —            |
| Salgado. . . . .           | —           | 120       | —            | \$620        |
| Pyramboaia . . . . .       | 44.407      | 366.366   | 2:562\$500   | 22:401\$710  |
| Remedios . . . . .         | 184.024     | 286.460   | 11:680\$710  | 18:919\$210  |
| Alambary . . . . .         | —           | —         | —            | —            |
| Oity . . . . .             | 36.703      | 46.440    | 2:399\$460   | 3:035\$360   |
| Victoria . . . . .         | 675.069     | 651.668   | 44:905\$800  | 43:339\$970  |
| Botucatú . . . . .         | 4.965.557   | 5.412.934 | 334:151\$720 | 367:815\$390 |
| Rubião Junior . . . . .    | 291.318     | 151.268   | 18:718\$480  | 9:967\$400   |
| Americo de Campos . . .    | —           | —         | —            | —            |
| Paula Souza . . . . .      | 238.168     | 295.584   | 16:694\$650  | 20:721\$690  |
| Andrades . . . . .         | —           | —         | —            | —            |
| Miranda de Azevedo . . .   | —           | —         | —            | —            |
| Lobo . . . . .             | 181.907     | 154.154   | 13:388\$750  | 11:222\$740  |
| Ezequiel Ramos . . . . .   | 277.380     | 301.483   | 20:407\$940  | 22:124\$810  |
| Avaré . . . . .            | 3.189.084   | 3.508.764 | 229:126\$720 | 261:639\$460 |
| Barra Grande . . . . .     | 422.100     | 370.140   | 32:109\$820  | 28:157\$230  |
| Oliveira Coutinho . . . .  | 1.182.700   | 609.386   | 90:948\$820  | 46:850\$350  |
| Cerqueira Cesar . . . . .  | 452.356     | 548.462   | 35:059\$150  | 42:506\$680  |
| São Bartholomeu . . . . .  | 677.255     | 1.105.757 | 53:031\$240  | 86:674\$610  |
| Mandury . . . . .          | 1.960.776   | 1.848.171 | 155:146\$060 | 146:051\$490 |
| Baptista Botelho . . . . . | 1.796.284   | 1.949.539 | 141:069\$440 | 155:733\$120 |
| Bernardino de Campos . . . | 2.583.741   | 3.824.341 | 206:965\$080 | 309:617\$600 |
| Luiz Pinto . . . . .       | 700.800     | 1.217.171 | 57:443\$020  | 99:765\$630  |
| Ipaussú. . . . .           | 5.228.623   | 6.171.858 | 432:102\$040 | 509:728\$055 |
| Chavantes . . . . .        | 6.271.727   | 7.478.726 | 530:146\$380 | 627:374\$590 |
| Fortuna . . . . .          | 794.984     | 949.980   | 66.793\$580  | 79:815\$520  |
| Ourinhos (1) . . . . .     | 6.381.153   | 3.895.323 | 579:590\$880 | 343:225\$440 |
| Salto Grande . . . . .     | 716.095     | 1.664.668 | 61:977\$840  | 142:970\$430 |
| Pau d'Alho . . . . .       | 295.542     | 554.502   | 25:802\$920  | 48:211\$070  |
| Palmital . . . . .         | 1.012.639   | 2.677.128 | 89:723\$200  | 236:506\$850 |
| Sussuhy . . . . .          | —           | —         | —            | —            |

(Continuação)

| Estações                       | Kilogrammas |           | Renda        |              |
|--------------------------------|-------------|-----------|--------------|--------------|
|                                | Annos       |           | Annos        |              |
|                                | 1929        | 1930      | 1929         | 1930         |
| Candido Motta . . . . .        | 88.733      | 124.116   | 7:976\$600   | 11:160\$800  |
| Assis . . . . .                | 535.138     | 1.701.732 | 48:557\$730  | 154:662\$260 |
| Cervinho . . . . .             | —           | —         | —            | —            |
| Cardoso de Almeida . . . . .   | —           | 191.380   | —            | 17:86\$300   |
| Paraguassú . . . . .           | 702.311     | 2.662.917 | 64:855\$180  | 248:659\$670 |
| Sapezal . . . . .              | 115.797     | 449.647   | 10:845\$790  | 42:447\$140  |
| Santa Lina . . . . .           | —           | —         | —            | —            |
| Quatá . . . . .                | 746.873     | 2.420.300 | 70:026\$020  | 230:313\$010 |
| João Ramalho . . . . .         | —           | 53        | —            | 1\$070       |
| Rancharia . . . . .            | 120         | 230.386   | 1\$430       | 22:298\$940  |
| Bartyra. . . . .               | 466         | 44.884    | 27\$320      | 4:392\$860   |
| Laranja Doce . . . . .         | —           | —         | —            | —            |
| José Theodoro . . . . .        | —           | 19.614    | —            | 1:947\$320   |
| Indiana . . . . .              | —           | 99.721    | —            | 9:918\$750   |
| Regente Feijó . . . . .        | 995.964     | 2.602.814 | 93:054\$210  | 255:584\$940 |
| Presidente Prudente . . . . .  | 2.528.944   | 4.451.272 | 254:448\$990 | 453:942\$420 |
| Alvares Machado . . . . .      | 237.067     | 739.419   | 24:335\$270  | 78:888\$020  |
| Presidente Bernardes . . . . . | 500.247     | 1.714.355 | 51:434\$380  | 176:935\$350 |
| Santo Anastacio . . . . .      | 1.123.198   | 2.646.128 | 116:696\$590 | 272:676\$480 |
| Piqueruby . . . . .            | —           | —         | —            | —            |
| Presidente Wenceslau . . . . . | 480         | 390.596   | 3\$300       | 41:469\$100  |
| Caiuá . . . . .                | —           | —         | —            | —            |
| Presidente Epitacio . . . . .  | —           | —         | —            | —            |
| Jupyra . . . . .               | —           | —         | —            | —            |
| Porto Feliz . . . . .          | 410         | 11.940    | 3\$310       | 615\$540     |
| Americana . . . . .            | —           | —         | —            | —            |
| Tatuhy . . . . .               | 605.165     | 577.377   | 31:969\$170  | 31:418\$840  |
| Santa Adelaide . . . . .       | —           | —         | —            | —            |
| Morro Alto . . . . .           | 23.760      | 49.593    | 1:330\$180   | 2:797\$510   |
| Peixoto Gomide . . . . .       | —           | —         | —            | —            |
| Itapetininga . . . . .         | 213.434     | 49.368    | 11:997\$540  | 2:810\$600   |
| Cesario . . . . .              | —           | —         | —            | —            |
| Rechan . . . . .               | —           | —         | —            | —            |
| Angatuba . . . . .             | 248.891     | 296.148   | 14:856\$670  | 18:824\$730  |
| Engenheiro Hermillo . . . . .  | 11.760      | 33.165    | 472\$490     | 1:237\$670   |

(Continuação)

| Estações                      | Kilogrammas |            | Renda          |                |
|-------------------------------|-------------|------------|----------------|----------------|
|                               | Annos       |            | Annos          |                |
|                               | 1929        | 1930       | 1929           | 1930           |
| Aracassú . . . . .            | —           | 60         | —              | \$360          |
| Victorino Carmillo . . . . .  | —           | —          | —              | —              |
| Bury . . . . .                | 915         | —          | 12\$720        | —              |
| Rondinha . . . . .            | —           | —          | —              | —              |
| Engenheiro Bacellar . . . . . | —           | —          | —              | —              |
| Jaó . . . . .                 | —           | —          | —              | —              |
| Faxina . . . . .              | 239.369     | 540        | 7:600\$890     | 5\$970         |
| Itanguá . . . . .             | —           | —          | —              | —              |
| Muniz de Souza . . . . .      | —           | —          | —              | —              |
| Engenheiro Maia . . . . .     | 227.828     | —          | 7:086\$430     | —              |
| Gorita . . . . .              | —           | —          | —              | —              |
| Rio Verde . . . . .           | —           | —          | —              | —              |
| Ibity . . . . .               | —           | —          | —              | —              |
| Itararé . . . . .             | 502.502     | 3.507      | 24:667\$040    | 266\$070       |
| Tieté . . . . .               | 1.467.950   | 2.137.435  | 75:537\$350    | 107:626\$580   |
| Treze de Maio . . . . .       | 878.162     | 509.067    | 59:590\$890    | 34:545\$800    |
| Araquá . . . . .              | 1.373.762   | 1.377.810  | 93:970\$350    | 94:198\$460    |
| Porto Martins . . . . .       | 91.050      | 57.491     | 6:293\$830     | 3:972\$590     |
| Toledo . . . . .              | 1.408.201   | 1.911.322  | 98:196\$700    | 133:574\$110   |
| Egualdade . . . . .           | 1.180.761   | 890.961    | 84:002\$030    | 62.850\$150    |
| São Manoel . . . . .          | 7.590.402   | 8.480.349  | 538:790\$300   | 603:126\$540   |
| Rodrigues Alves . . . . .     | 3.703.295   | 4.025.040  | 266:053\$170   | 290:098\$600   |
| Ignacio Pupo . . . . .        | 2.311.862   | 1.897.384  | 167:677\$480   | 137:188\$810   |
| Paranhos . . . . .            | 1.817.657   | 1.570.170  | 132:232\$680   | 114:508\$630   |
| Alfredo Guedes . . . . .      | 1.494.467   | 1.753.719  | 103:764\$200   | 121:748\$900   |
| Lençóis . . . . .             | 3.822.220   | 1.638.554  | 269:624\$160   | 116:680\$230   |
| Virgilio Rocha . . . . .      | —           | —          | —              | —              |
| Bom Jardim . . . . .          | —           | —          | —              | —              |
| Agudos . . . . .              | 4.017.366   | 2.552.691  | 292:536\$680   | 185:728\$470   |
| Conceição . . . . .           | 406.979     | 138.591    | 30:083\$120    | 10:246\$340    |
| Baurú (?) . . . . .           | 42.154.294  | 48.923.776 | 3.158:611\$950 | 3.680:640\$920 |
| Boreby . . . . .              | 656.451     | 636.245    | 50:217\$660    | 48:797\$650    |
| Coronel Leite . . . . .       | 1.818.548   | 2.005.527  | 139:152\$030   | 153:981\$970   |
| Itatinga . . . . .            | 2.374.118   | 3.031.275  | 170:888\$420   | 218:530\$020   |
| Ataliba Leonel . . . . .      | 383.799     | 571.548    | 30:673\$750    | 45:677\$590    |

(Continuação)

| Estações                    | Kilogrammas |           | Renda        |              |
|-----------------------------|-------------|-----------|--------------|--------------|
|                             | Annos       |           | Annos        |              |
|                             | 1929        | 1930      | 1929         | 1930         |
| Pirajú . . . . .            | 6.219.514   | 8.893.206 | 501:210\$090 | 723:065\$320 |
| Francisco Sodré . . . . .   | 562.980     | 1.841.280 | 46:045\$430  | 150:591\$320 |
| Santa Cruz do Rio Pardo     | 3.436.028   | 4.792.332 | 283:828\$630 | 396:933\$000 |
| Moreiras . . . . .          | —           | —         | —            | —            |
| Dona Catharina . . . ; .    | 270.595     | 438.411   | 7:536\$490   | 12:302\$850  |
| Pirapitinguy . . . . .      | 81.613      | 84.112    | 2:624\$020   | 2:704\$210   |
| Ytú . . . . .               | 3.727.132   | 4.188.436 | 110:799\$210 | 129:034\$970 |
| Salto . . . . .             | 104.886     | 89.916    | 2:918\$130   | 2:543\$210   |
| Pimenta . . . . .           | 985.372     | 830.750   | 23:758\$630  | 20:342\$880  |
| Itaicy . . . . .            | 63.246      | 43.248    | 1:454\$910   | 1:101\$700   |
| Indaiatuba . . . . .        | 342.557     | 586.695   | 7:930\$220   | 14:329\$810  |
| Cardeal . . . . .           | 79.660      | 30.818    | 2:234\$650   | 886\$700     |
| Elias Fausto . . . . .      | 85.652      | 290.402   | 2:552\$680   | 9:093\$140   |
| Tiburcio . . . . .          | —           | —         | —            | —            |
| Capivary . . . . .          | 973.929     | 1.360.776 | 35:065\$830  | 49:343\$280  |
| Villa Raffard . . . . .     | 91.224      | 457.593   | 3:395\$450   | 16:119\$980  |
| Mumbuca . . . . .           | 212.094     | 340.867   | 8:313\$610   | 13.543\$470  |
| Rio das Pedras . . . . .    | 1.401.510   | 1.935.467 | 62:348\$570  | 82:501\$880  |
| Piracicaba . . . . .        | 3.002.747   | 2.896.759 | 147:971\$480 | 142:928\$890 |
| Barão de Rezende . . . . .  | 20.073      | 34.080    | 1:003\$040   | 1:384\$550   |
| Chave . . . . .             | —           | —         | —            | —            |
| Costa Pinto . . . . .       | 42.333      | 2.420     | 2:234\$720   | 128\$390     |
| Recreio . . . . .           | 29.364      | 30.976    | 1:612\$430   | 1:652\$410   |
| Paraizo . . . . .           | 263.025     | 789.673   | 14:687\$770  | 44:959\$540  |
| Xerqueada . . . . .         | 339.731     | 488.248   | 19:487\$850  | 29:401\$680  |
| São Pedro . . . . .         | 1.319.929   | 1.096.853 | 80:794\$270  | 69:070\$450  |
| Quilombo . . . . .          | 549.032     | 402.722   | 10:940\$450  | 7:996\$090   |
| Monte Serrat . . . . .      | 621.803     | 577.351   | 11:288\$120  | 9:723\$640   |
| Itupeva . . . . .           | 1.341.106   | 1.512.883 | 24:466\$710  | 28:186\$690  |
| Cesario Motta . . . . .     | —           | —         | —            | —            |
| Ermida . . . . .            | —           | 51.060    | —            | 269\$190     |
| Jundiahy . . . . .          | 8.372       | 47.227    | 480\$870     | 2:880\$890   |
| Francisco Quirino . . . . . | —           | —         | —            | —            |
| Helvetica . . . . .         | 277.001     | 571.007   | 6:591\$970   | 14:179\$740  |
| Descampado . . . . .        | 1.159.229   | 745.009   | 31:890\$260  | 20:670\$720  |

(Continuação)

| Estações                         | Kilogrammas |             | Renda           |                 |
|----------------------------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------|
|                                  | Annos       |             | Annos           |                 |
|                                  | 1929        | 1930        | 1929            | 1930            |
| Sete Quedas . . . . .            | 480.022     | 183.203     | 14:197\$590     | 5:451\$070      |
| Campinas (3) . . . . .           | 972.378     | 16.873.637  | 74:003\$770     | 1.385:686\$500  |
| Instituto . . . . .              | —           | —           | —               | —               |
| Barão Geraldo . . . . .          | —           | 43.593      | —               | 136\$430        |
| Bethel . . . . .                 | —           | —           | —               | —               |
| Santa Therezinha . . . . .       | —           | —           | —               | —               |
| José Paulino . . . . .           | 365         | 50.423      | 13\$840         | 769\$910        |
| Funchal . . . . .                | —           | —           | —               | —               |
| João Aranha . . . . .            | —           | —           | —               | —               |
| Guathemozim. . . . .             | —           | 40.114      | —               | 433\$930        |
| Usina Esther . . . . .           | —           | —           | —               | —               |
| Cosmopolis . . . . .             | —           | —           | —               | —               |
| Arthur Nogueira . . . . .        | 350         | 499.331     | 4\$730          | 7:893\$390      |
| Engenheiro Coelho . . . . .      | 17.640      | 88.903      | 355\$980        | 1:794\$750      |
| Tujuguaba. . . . .               | 26.983      | 86.459      | 665\$440        | 2:136\$420      |
| Conchal . . . . .                | —           | 730.071     | —               | 3:501\$430      |
| Padua Salles . . . . .           | —           | 1.220       | —               | 34\$640         |
| Porto João Alfredo . . . . .     | 50.137      | 33.338      | 2:790\$180      | 1:863\$040      |
| Porto Rosario . . . . .          | —           | —           | —               | —               |
| Porto Villa Maria . . . . .      | 60.876      | 10.600      | 4:458\$670      | 776\$070        |
| Porto Itaúna . . . . .           | 125.802     | 100.949     | 8:986\$430      | 7:210\$710      |
| Porto Mauricio Machado . . . . . | 19.920      | 37.207      | 1:433\$570      | 2:680\$350      |
| Porto Barra Bonita . . . . .     | 6.698.132   | 2.223.971   | 504:811\$160    | 168:254\$090    |
| Porto Elyzeu. . . . .            | 1.829.362   | 1.354.958   | 139:328\$640    | 103:744\$530    |
| Porto Ribeiro . . . . .          | 1.551.936   | 2.174.171   | 120:278\$020    | 168:529\$520    |
| Totaes . . . . .                 | 173.388.352 | 221.386.113 | 12.455:240\$140 | 16.447:341\$920 |

NOTA : — (1) Inclue o recebido da S. Paulo-Paraná  
(2) Inclue o recebido da Estrada de Ferro Noroeste  
(3) Inclue o recebido da Companhia Mogiana

## QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO EM TRAFEGO

| Estradas                  |                                  | Quantidade  |             |             |            |                 |                 |
|---------------------------|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|-----------------|-----------------|
|                           |                                  | Despachado  |             | Rendas      |            |                 |                 |
|                           |                                  | Annos       |             | Recebido    |            | Despachado      |                 |
|                           |                                  | 1929        | 1930        | Annos       | 1929       | 1930            | 1929            |
| São Paulo Railway . . .   | Passageiros . . . . .            | 17.306      | 14.553      | 15.401      | 12.626     | 69.053\$810     | 56.315\$570     |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 1.940.075   | 2.177.371   | 1.045.869   | 741.338    | 86.218\$920     | 83.446\$730     |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 4.392       | 2.279       | 9.392       | 5.187      | 10.322\$150     | 7.931\$100      |
|                           | Animaes . . . . .                | 67.104      | 60.591      | 985         | 10.093     | 280.718\$710    | 234.782\$100    |
|                           | Café . . . . .                   | 127.381.998 | 144.102.117 | 395         | 56.990     | 9.226.726\$000  | 10.314.367\$300 |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 159.904.069 | 141.434.264 | 117.661.705 | 85.468.344 | 1.511.897\$060  | 1.991.620\$970  |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —           | —           | —          | 11.184.936\$650 | 15.893.463\$770 |
| Paulista . . . . .        | Passageiros . . . . .            | —           | 35          | 232         | 279        | 83\$460         | 380\$570        |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 147.128     | 104.259     | 234.017     | 141.451    | 21.383\$110     | 16.365\$520     |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 4.405       | 2.009       | 5.252       | 2.218      | 10.048\$200     | 6.696\$300      |
|                           | Animaes . . . . .                | 627         | 426         | 105.853     | 74.544     | 2.003\$100      | 1.510\$170      |
|                           | Café . . . . .                   | 3.402       | 642         | 8.078       | 69.376     | 179\$750        | 47\$680         |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 20.964.212  | 17.572.995  | 4.690.811   | 5.393.814  | 253.387\$500    | 203.021\$110    |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —           | —           | —          | 286.998\$660    | 227.726\$240    |
| Mogyana . . . . .         | Passageiros . . . . .            | —           | 26          | —           | —          | 28\$660         | 105\$000        |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 87.154      | 68.009      | 257.167     | 95.158     | 19.567\$920     | 13.441\$360     |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 2.782       | 1.174       | 2.480       | 903        | 6.365\$100      | 3.860\$200      |
|                           | Animaes . . . . .                | 162         | 48          | 36.974      | 41.512     | 3.346\$300      | 666\$710        |
|                           | Café . . . . .                   | 357         | 180         | 724.640     | 13.924.233 | 31\$180         | 14\$370         |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 12.587.436  | 10.656.835  | 8.314.334   | 3.030.082  | 188.157\$930    | 188.049\$100    |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —           | —           | —          | 188.049\$100    | 150.936\$780    |
| E. Ferro Araraquara . . . | Passageiros . . . . .            | —           | —           | —           | —          | 217.468\$430    | 206.760\$400    |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 41.032      | 20.022      | 52          | 51         | —               | 90\$720         |
|                           | Animaes . . . . .                | 1.017       | 525         | 67.107      | 30.389     | 6.566\$460      | 3.104\$660      |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 12          | 50          | 1.092       | 543        | 2.108\$400      | 1.443\$700      |
|                           | Café . . . . .                   | —           | 180         | 4.408       | 3.623      | 113\$040        | 382\$770        |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 2.684.171   | 1.968.490   | 759         | 563        | —               | 16\$670         |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —           | 1.166.252   | 1.034.186  | 33.962\$910     | 25.627\$560     |
| Dourado . . . . .         | Passageiros . . . . .            | —           | —           | —           | —          | 42.750\$810     | 30.575\$360     |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 10.771      | 8.711       | 12.052      | 4.996      | 1.522\$870      | 1.450\$930      |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 329         | 167         | 392         | 144        | 698\$300        | 430\$500        |
|                           | Animaes . . . . .                | 1           | 2           | 4.016       | 590        | 33\$120         | 87\$500         |
|                           | Café . . . . .                   | 112         | —           | 4.111       | 45.309     | 6\$340          | —               |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 1.401.638   | 734.377     | 638.114     | 123.804    | 13.407\$830     | 9.563\$450      |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —           | —           | —          | 15.668\$460     | 11.532\$380     |

## MUTUO ENTRE AS OUTRAS ESTRADAS — ANNOS DE 1929-1930

Quadro n.º 14

Estatistica

| Estradas                  |                                  | Quantidades |            | Renda           |                 |                |                |
|---------------------------|----------------------------------|-------------|------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
|                           |                                  | Recebido    |            | Despachado      |                 | Recebido       |                |
|                           |                                  | Annos       |            | Annos           |                 | Annos          |                |
|                           |                                  | 1929        | 1930       | 1929            | 1930            | 1929           | 1930           |
| São Paulo Railway . . .   | Passageiros . . . . .            | 15.401      | 12.626     | 69.053\$810     | 56.315\$570     | 62.658\$320    | 50.082\$640    |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 1.045.869   | 741.338    | 86.218\$920     | 83.446\$730     | 204.468\$700   | 128.220\$510   |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 9.392       | 5.187      | 10.322\$150     | 7.931\$100      | 23.024\$200    | 17.599\$400    |
|                           | Animaes . . . . .                | 985         | 10.093     | 280.718\$710    | 234.782\$100    | 6.489\$680     | 17.832\$160    |
|                           | Café . . . . .                   | 395         | 56.990     | 9.226.726\$000  | 10.314.367\$300 | 13\$070        | 4.474\$560     |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 117.661.705 | 85.468.344 | 1.511.897\$060  | 1.991.620\$970  | 5.410.473\$360 | 3.787.776\$390 |
| Paulista . . . . .        | Totaes . . . . .                 | —           | —          | 11.184.936\$650 | 15.893.463\$770 | 5.707.127\$330 | 4.005.985\$660 |
| Mogyana . . . . .         | Passageiros . . . . .            | —           | 35         | 232             | 279             | 83\$460        | 380\$570       |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 147.128     | 104.259    | 234.017         | 141.451         | 21.383\$110    | 16.365\$520    |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 4.405       | 2.009      | 5.252           | 2.218           | 10.048\$200    | 6.696\$300     |
|                           | Animaes . . . . .                | 627         | 426        | 105.853         | 74.544          | 2.003\$100     | 1.510\$170     |
|                           | Café . . . . .                   | 3.402       | 642        | 8.078           | 69.376          | 179\$750       | 47\$680        |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 20.964.212  | 17.572.995 | 4.690.811       | 5.393.814       | 253.387\$500   | 203.021\$110   |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —          | —               | —               | 203.021\$110   | 181.249\$690   |
| E. Ferro Araraquara . . . | Totaes . . . . .                 | —           | —          | —               | —               | 203.021\$110   | 181.249\$690   |
| Dourado . . . . .         | Passageiros . . . . .            | —           | —          | —               | —               | 217.468\$430   | 206.760\$400   |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 41.032      | 20.022     | 52              | 51              | —              | 90\$720        |
|                           | Animaes . . . . .                | 1.017       | 525        | 67.107          | 30.389          | 6.566\$460     | 3.104\$660     |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 12          | 50         | 1.092           | 543             | 2.108\$400     | 1.443\$700     |
|                           | Café . . . . .                   | —           | 180        | 4.408           | 3.623           | 113\$040       | 382\$770       |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 2.684.171   | 1.968.490  | 759             | 563             | —              | 16\$670        |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —          | 1.166.252       | 1.034.186       | 33.962\$910    | 25.627\$560    |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —          | —               | —               | 42.750\$810    | 30.575\$360    |
|                           | Passageiros . . . . .            | —           | —          | 12.052          | 4.996           | 1.522\$870     | 1.450\$930     |
|                           | Encommendas e bagagens . . . . . | 10.771      | 8.711      | 392             | 144             | 698\$300       | 430\$500       |
|                           | Telegrammas . . . . .            | 329         | 167        | 4.016           | 590             | 33\$120        | 87\$500        |
|                           | Animaes . . . . .                | 1           | 2          | 4.111           | 45.309          | 6\$340         | —              |
|                           | Café . . . . .                   | 112         | —          | 638.114         | 123.804         | 13.407\$830    | 9.563\$450     |
|                           | Outras mercadorias . . . . .     | 1.401.638   | 734.377    | —               | —               | 15.668\$460    | 11.532\$380    |
|                           | Totaes . . . . .                 | —           | —          | —               | —               | 15.668\$460    | 11.532\$380    |

|                               | Estradas  | Quan  |   |
|-------------------------------|---|---|---|
|                               |   | Despachado                                  |   |
|                               |   | Annos                                       |   |
|                               |   | 1929  | 1930                                    |
| Bragantina . . . . .          | Passageiros . . . . .<br>Encommendas e bagagens . . . . .<br>Telegrammas . . . . .<br>Animaes . . . . .<br>Café . . . . .<br>Outras mercadorias . . . . . | —<br>1.897<br>—<br>1.163<br>30<br>1.400.654 | —<br>—<br>1.266<br>241<br>878.692       |
| Itatibense . . . . .          | Passageiros . . . . .<br>Encommendas e bagagens . . . . .<br>Telegrammas . . . . .<br>Animaes . . . . .<br>Café . . . . .<br>Outras mercadorias . . . . . | —<br>5.112<br>57<br>21<br>—<br>2.815.904    | —<br>2.434<br>36<br>2<br>—<br>1.886.924 |
| Ramal F. Campineira . . . . . | Passageiros . . . . .<br>Encommendas e bagagens . . . . .<br>Telegrammas . . . . .<br>Animaes . . . . .<br>Café . . . . .<br>Outras mercadorias . . . . . | —<br>1.779<br>14<br>2<br>—<br>2.137.212     | —<br>1.002<br>14<br>19<br>—<br>855.401  |
| São Paulo Minas . . . . .     | Passageiros . . . . .<br>Encommendas e bagagens . . . . .<br>Telegrammas . . . . .<br>Animaes . . . . .<br>Café . . . . .<br>Outras mercadorias . . . . . | —<br>129<br>13<br>—<br>—<br>3.198           | —<br>—<br>—<br>—<br>—<br>—              |
| São Paulo Goyaz . . . . .     | Passageiros . . . . .<br>Encommendas e bagagens . . . . .<br>Telegrammas . . . . .<br>Animaes . . . . .<br>Café . . . . .<br>Outras mercadorias . . . . . | —<br>2.215<br>156<br>—<br>—<br>518.498      | —<br>1.447<br>54<br>—<br>—<br>199.633   |

*(Continuação)*

| dades            |                  | Renda                    |                          |                       |                     |
|------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------|
| Recebido         |                  | Despachado               |                          | Recebido              |                     |
| Annos            |                  | Annos                    |                          | Annos                 |                     |
| 1929             | 1930             | 1929                     | 1930                     | 1929                  | 1930                |
| 43<br>31.723     | —<br>16.537      | —<br>219\$540            | —<br>—                   | 48\$480<br>5:116\$510 | 2:384\$690          |
| —<br>2.193       | —<br>213         | 1:282\$860<br>2\$500     | 3:420\$270<br>20\$360    | 2:225\$420<br>—       | 1:513\$840<br>—     |
| 318.101          | 354.897          | 31:714\$620              | 12:571\$930              | 31:454\$240           | 28:994\$450         |
| —                | —                | 33:219\$520              | 16:012\$560              | 38:844\$650           | 32:892\$980         |
| 4<br>5.006       | 2<br>2.959       | —<br>564\$900            | —<br>267\$690            | 6\$600<br>634\$540    | 1:790<br>315\$090   |
| 53<br>9          | 20<br>4          | 98\$000<br>57\$310       | 90\$300<br>7\$320        | 98\$500<br>25\$980    | 49\$200<br>28\$030  |
| 120<br>290.603   | —<br>309.238     | —<br>55:858\$670         | —<br>32:438\$400         | 2\$320<br>20:811\$960 | —<br>18:319\$190    |
| —                | —                | 56:579\$880              | 32:803\$710              | 21:579\$900           | 18:713\$300         |
| 4.842<br>22<br>6 | 1.190<br>9<br>6  | —<br>150\$710<br>26\$100 | —<br>105\$500<br>49\$100 | 1:016\$960<br>58\$300 | 249\$840<br>29\$400 |
| —<br>18.000      | —<br>220.233     | —<br>5\$530              | —<br>177\$140            | 211\$870              | 164\$100            |
| —<br>—           | —<br>12:239\$020 | —<br>17:252\$570         | —<br>17:884\$310         | —<br>3:027\$670       | —<br>3:583\$800     |
| —<br>126<br>14   | —<br>—           | —<br>47\$770             | —<br>—                   | —<br>20\$180          | —<br>—              |
| —<br>60          | —<br>—           | —<br>19\$700             | —<br>—                   | —<br>10\$800          | —<br>—              |
| —<br>—           | —<br>—           | —<br>—                   | —<br>—                   | —<br>5\$620           | —<br>—              |
| —<br>—           | —<br>—           | 128\$500                 | —<br>—                   | —<br>—                | —<br>—              |
| —<br>—           | —<br>—           | 195\$970                 | —<br>—                   | 36\$600               | —<br>—              |
| —<br>14.149      | —<br>4.995       | —<br>484\$470            | —<br>303\$490            | —<br>6:911\$880       | —<br>1:459\$900     |
| —<br>167         | —<br>62          | —<br>323\$700            | —<br>141\$100            | —<br>343\$600         | —<br>151\$100       |
| —<br>44          | —<br>4           | —<br>—                   | —<br>—                   | —<br>668\$030         | —<br>118\$380       |
| —<br>60          | —<br>42.713      | —<br>—                   | —<br>—                   | —<br>3\$660           | —<br>199\$190       |
| —<br>76.203      | —<br>10.828      | —<br>5:475\$730          | —<br>2:766\$900          | —<br>2:967\$670       | —<br>1:280\$530     |
| —<br>—           | —<br>—           | 6:283\$900               | 3:211\$490               | 10:894\$840           | 3:209\$100          |

| Estradas   |                  | Quantidade                       |            |
|--|------------------|----------------------------------|------------|
|  |                  | Despachado                       |            |
|  |                  | Anos                             |            |
|  |                  | 1929                             | 1930       |
| Melhoram. Monte Alto . . . . .                   | {                | Passageiros . . . . .            |            |
|  |                  | Encommendas e bagagens . . . . . | 1.475      |
|  |                  | Telegrammas . . . . .            | 78         |
|  |                  | Animaes. . . . .                 | —          |
|  |                  | Café. . . . .                    | —          |
|  |                  | Outras mercadorias . . . . .     | 109.051    |
|  | Totaes . . . . . | —                                | 93.910     |
| Noroeste . . . . .                               | {                | Passageiros . . . . .            | 3.396      |
|  |                  | Encommendas e bagagens . . . . . | 502.393    |
|  |                  | Telegrammas . . . . .            | 6.815      |
|  |                  | Animaes. . . . .                 | 858        |
|  |                  | Café. . . . .                    | 1.769.298  |
|  |                  | Outras mercadorias . . . . .     | 17.151.927 |
|  | Totaes . . . . . | —                                | 12.850.404 |
| Linha de Santos-Juquiá . . . . .                 | {                | Passageiros . . . . .            | 3.962      |
|  |                  | Encommendas e bagagens . . . . . | —          |
|  |                  | Telegrammas . . . . .            | —          |
|  |                  | Animaes. . . . .                 | —          |
|  |                  | Café. . . . .                    | —          |
|  |                  | Outras mercadorias . . . . .     | 248.953    |
|  | Totaes . . . . . | —                                | 2.359.302  |
| São Paulo-Rio Grande . . . . .                   | {                | Passageiros . . . . .            | 10.551     |
|  |                  | Encommendas e bagagens . . . . . | 566.709    |
|  |                  | Animaes. . . . .                 | 240        |
|  |                  | Café. . . . .                    | 1.265.344  |
|  |                  | Outras mercadorias . . . . .     | 19.418.381 |
|  | Totaes . . . . . | —                                | 13.330.640 |
| Rêde de Viação, Paraná-Santa Catharina . . . . . | {                | Passageiros . . . . .            | 7.542      |
|  |                  | Encommendas e bagagens . . . . . | 549.297    |
|  |                  | Animaes. . . . .                 | 1.422      |
|  |                  | Café. . . . .                    | 2.257.952  |
|  |                  | Outras mercadorias . . . . .     | 3.654.502  |
|  | Totaes . . . . . | —                                | 5.781.844  |
| E. F. Paraná . . . . .                           | {                | Passageiros . . . . .            | 4.220      |
|  |                  | Encommendas e bagagens . . . . . | 250.457    |
|  |                  | Animaes. . . . .                 | 29         |
|  |                  | Café. . . . .                    | —          |
|  |                  | Outras mercadorias . . . . .     | 10.822.764 |
|  | Totaes . . . . . | —                                | 6.411.031  |

(Continuação)

| dades       | Renda      |                |                |                |                |         |
|-------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------|
|             | Recebido   |                | Despachado     |                | Recebido       |         |
|             | Anos       |                | Anos           |                | Anos           |         |
| 1929        | 1930       | 1929           | 1930           | 1929           | 1930           | 1929    |
| 5.329       | 2.173      | 398\$760       | 241\$590       | 2:159\$560     | 893\$380       |         |
| 104         | 38         | 151\$950       | 86\$100        | 165\$600       | 86\$400        |         |
| 8           | 7          | —              | —              | 333\$300       | 303\$750       |         |
| 60          | 1.106      | —              | —              | —              | 1\$610         | 89\$550 |
| 14.774      | 2.316      | 1:310\$260     | 1:677\$460     | 1:803\$300     | 423\$560       |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| —           | —          | 1:860\$970     | 2:005\$150     | 4:463\$370     | 1:796\$640     |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| 7.042       | 7.852      | 59:714\$720    | 87:520\$470    | 121:530\$090   | 137:120\$670   |         |
| 297.844     | 355.855    | 164:405\$010   | 100:305\$560   | 60:659\$970    | 56:598\$760    |         |
| 17.577      | 9.833      | 17:039\$000    | 11:847\$900    | 50:241\$300    | 36:702\$500    |         |
| 1.524       | 2.307      | 9:200\$830     | 4:799\$870     | 12:907\$930    | 25:686\$780    |         |
| 37.076.184  | 45.835.149 | 112:162\$490   | 13:486\$870    | 2.777:014\$190 | 3.438:934\$080 |         |
| 22.002.482  | 21.435.020 | 766:587\$660   | 551:905\$610   | 589:657\$330   | 601:738\$160   |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| —           | —          | 1.129:115\$710 | 769:866\$280   | 3.612:010\$810 | 4.296:780\$950 |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| 3.760       | 4.938      | 960\$280       | 1:174\$520     | 1:239\$790     | 1:140\$450     |         |
| 83          | 63         | —              | —              | 85\$300        | 72\$700        |         |
| —           | —          | —              | 72\$410        | —              | —              |         |
| 30.328      | 14.786     | 7:596\$950     | 42:616\$070    | 1:190\$620     | 676\$190       |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| —           | —          | 8:557\$230     | 43:863\$000    | 2:515\$710     | 1:889\$340     |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| 5.595       | 4.878      | 112:635\$570   | 96:618\$800    | 112:749\$260   | 100:255\$450   |         |
| 642.140     | 356.318    | 229:391\$580   | 176:409\$700   | 136:542\$330   | 71:323\$580    |         |
| 24.138      | 16.149     | 2.954\$960     | 432\$670       | 254:036\$920   | 171:118\$360   |         |
| 3.753       | 60         | 106:399\$700   | 291:317\$210   | 333\$120       | 4\$550         |         |
| 151.084.869 | 82.204.077 | 787:266\$580   | 586:099\$010   | 4.434:253\$420 | 2.445:287\$880 |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| —           | —          | 1.238:648\$390 | 1.150:877\$390 | 4.937:915\$050 | 2.787:989\$820 |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| 4.220       | 4.024      | 92:456\$360    | 87:823\$110    | 96:921\$720    | 89:937\$880    |         |
| 250.457     | 198.689    | 213:311\$210   | 180:717\$950   | 47:414\$820    | 40:490\$950    |         |
| 29          | 14         | 19:851\$140    | 2:721\$500     | 891\$150       | 384\$620       |         |
| —           | —          | 200:242\$430   | 481:133\$460   | —              | —              |         |
| 10.822.764  | 6.043.229  | 359:183\$830   | 318:035\$760   | 349:115\$040   | 213:768\$500   |         |
|             |            |                |                |                |                |         |
| —           | —          | 885:044\$970   | 1.070:431\$780 | 494:342\$730   | 344:581\$960   |         |

(Continuação)

| Estradas                     |   | Quantidade                       |           | Rendas    |      |
|------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------|------|
|                              |   | Despachado                       |           | Recebido  |      |
|                              |   | Anos                             |           | Anos      |      |
|                              |   | 1929                             | 1930      | 1929      | 1930 |
| V. F. Rio Grande do Sul      | { | Passageiros . . . . .            | 4.107     | 1.671     |      |
|                              |   | Encommendas e bagagens . . . . . | 305.669   | 242.482   |      |
|                              |   | Animaes. . . . .                 | 1         | 1.029     |      |
|                              |   | Café. . . . .                    | 300.351   | 473.463   |      |
|                              |   | Outras mercadorias . . . . .     | 953.831   | 765.165   |      |
|                              |   | Totaes . . . . .                 | —         | —         |      |
| São Paulo-Paraná . . . . .   | { | Passageiros . . . . .            | —         | —         |      |
|                              |   | Encommendas e bagagens . . . . . | 326.445   | 187.709   |      |
|                              |   | Telegrammas . . . . .            | 1.963     | 1.280     |      |
|                              |   | Animaes. . . . .                 | 122       | 48        |      |
|                              |   | Café. . . . .                    | 628       | —         |      |
|                              |   | Outras mercadorias . . . . .     | 9.549.089 | 4.266.912 |      |
|                              |   | Totaes . . . . .                 | —         | —         |      |
| E. F. Barra Bonita . . . . . | { | Passageiros . . . . .            | —         | —         |      |
|                              |   | Encommendas e bagagens . . . . . | 52        | 783       |      |
|                              |   | Telegrammas . . . . .            | —         | 6         |      |
|                              |   | Animaes. . . . .                 | —         | —         |      |
|                              |   | Café. . . . .                    | —         | —         |      |
|                              |   | Outras mercadorias . . . . .     | 9.822     | 21.488    |      |
|                              |   | Totaes . . . . .                 | —         | —         |      |
| E. F. Morro Agudo . . . . .  | { | Passageiros . . . . .            | —         | —         |      |
|                              |   | Encommendas e bagagens . . . . . | —         | 44        |      |
|                              |   | Telegrammas . . . . .            | —         | 4         |      |
|                              |   | Animaes. . . . .                 | —         | —         |      |
|                              |   | Café. . . . .                    | —         | —         |      |
|                              |   | Outras mercadorias . . . . .     | 14.823    | 20.119    |      |
|                              |   | Totaes . . . . .                 | —         | —         |      |

| dades | Recebido  |           | Despachado   |              | Recebido     |              |
|-------|-----------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|       | Anos      |           | Anos         |              | Anos         |              |
|       | 1929      | 1930      | 1929         | 1930         | 1929         | 1930         |
|       | 2.783     | 2.016     | 43:223\$830  | 37:181\$510  | 58:130\$410  | 40:569\$850  |
|       | 55.680    | 48.611    | 126:720\$740 | 100:307\$220 | 18:040\$250  | 16:777\$200  |
|       | 1         | 10        | 29\$020      | 14:442\$420  | 13\$300      | 385\$540     |
|       | 765       | 55        | 24:757\$080  | 37:203\$760  | 64\$460      | 4\$730       |
|       | 7.606.533 | 7.690.917 | 120:743\$470 | 85:225\$020  | 255:338\$810 | 253:288\$010 |
|       | —         | —         | 315:474\$140 | 274:359\$930 | 331:587\$230 | 311:025\$330 |
|       | 1         | —         | —            | —            | —            | 7\$590       |
|       | 60.151    | 50.792    | 117:725\$020 | 64:702\$100  | 14:241\$270  | 12:449\$350  |
|       | 3.227     | 2.153     | 5:376\$050   | 4:306\$800   | 9:279\$300   | 7:381\$500   |
|       | 10        | 17        | 2:988\$910   | 1:475\$990   | 312\$230     | 259\$100     |
|       | 5.192.740 | 1.958.525 | 33\$840      | —            | 470:405\$470 | 178:848\$410 |
|       | 5.442.716 | 7.325.232 | 540:831\$290 | 276:146\$170 | 172:185\$850 | 231:375\$560 |
|       | —         | —         | 666:955\$110 | 346:631\$060 | 666:431\$710 | 430:313\$920 |
|       | 168       | 1.074     | —            | —            | —            | —            |
|       | —         | 29        | 6\$540       | 109\$820     | 15\$900      | 115\$710     |
|       | —         | —         | —            | 18\$400      | —            | 72\$900      |
|       | —         | 501       | 126\$330     | 307\$680     | —            | 7\$410       |
|       | —         | —         | 132\$870     | 435\$900     | 15\$900      | 196\$020     |
|       | 651       | 17        | —            | —            | —            | —            |
|       | —         | 2         | —            | 5\$360       | 312\$620     | 3\$750       |
|       | 2         | 10        | —            | 11\$100      | —            | 5\$000       |
|       | —         | —         | —            | —            | 86\$960      | 334\$640     |
|       | 456       | 289.403   | 214\$380     | 281\$850     | 127\$950     | 826\$960     |
|       | —         | —         | 214\$380     | 298\$310     | 527\$530     | 1:170\$350   |

## RESULTADOS GERAES DOS

| Trens  | N.º do trem |        | Percuso   |           | Carros     |
|--|-------------|--------|-----------|-----------|------------|
|  | 1929        | 1930   | 1929      | 1930      |            |
| <i>Serviço retribuido:</i>   |             |        |           |           |            |
| Passageiros . . . . .  | 18.625      | 17.245 | 3.367.437 | 2.977.891 | 19.366.282 |
| Especiaes de passageiros . . .   | 260         | 167    | 13.364    | 16.662    | 33.048     |
| Especiaes de militares . . .   | 48          | 830    | 4.635     | 119.924   | 10.749     |
| Mixtos . . . . .   | 18.054      | 18.850 | 1.068.921 | 1.144.476 | 2.674.537  |
| Mercadorias . . . . .  | 40.597      | 33.243 | 3.647.895 | 2.942.041 | 135.810    |
| Por conta capital da Estrada . .   | 3.450       | 6.488  | 103.960   | 277.430   | 2.783      |
| Animaes. . . . .   | 2.488       | 2.056  | 199.584   | 175.101   | 321        |
| Totaes . . . . .   | 83.522      | 78.879 | 8.405.796 | 7.653.525 | 22.223.530 |
| <i>Serviço não retribuido:</i>   |             |        |           |           |            |
| Serviço da Estrada . . . . .   | 10.290      | 8.808  | 458.719   | 366.972   | 166.517    |
| Serviço de Via permanente . .  | 9.684       | 1.893  | 424.044   | 95.878    | 2.195      |
| Totaes . . . . .   | 19.974      | 10.701 | 882.760   | 462.850   | 168.712    |
| Totaes geraes . . . . .  | 103.496     | 89.580 | 9.288.556 | 8.116.375 | 22.392.242 |
| Por c/ Estrada, em serviço retribuido, já incluidos acima, nas colunmas «vagões» . . . . . | —           | —      | —         | —         | 70.722     |

Quadro 15

Estatistica

## TRENS — ANNOS DE 1929-1930

| ros        | Vehiculos-kilometros |            |             | Toneladas-kilometro de peso morto |             |             |      |
|------------|----------------------|------------|-------------|-----------------------------------|-------------|-------------|------|
|            | Vagões               |            | Carros      | Vagões                            |             | 1929        | 1930 |
|            | 1930                 | 1929       |             | 1929                              | 1930        |             |      |
| 17.287.976 | 94.665               | 318.588    | 432.231.907 | 393.366.643                       | 1.644.566   | 5.720.594   |      |
| 52.859     | 12.979               | 11.568     | 721.052     | 1.378.107                         | 210.680     | 158.819     |      |
| 577.500    | 32.441               | 854.611    | 224.484     | 10.122.862                        | 411.379     | 9.901.048   |      |
| 3.050.011  | 5.400.669            | 5.853.471  | 40.029.407  | 46.357.411                        | 61.691.145  | 68.602.279  |      |
| 127.874    | 42.884.194           | 33.986.950 | 2.436.521   | 2.286.431                         | 491.177.490 | 399.074.381 |      |
| 257        | 504.370              | 1.505.641  | 31.633      | 3.568                             | 5.515.354   | 15.864.011  |      |
| 2.188      | 3.178.349            | 2.791.580  | 7.302       | 31.100                            | 32.658.877  | 29.626.914  |      |
| 21.098.665 | 52.107.667           | 45.322.409 | 475.682.306 | 453.546.122                       | 593.309.491 | 528.948.046 |      |
| 168.731    | 2.579.073            | 2.036.533  | 3.234.348   | 2.974.784                         | 25.486.281  | 20.080.873  |      |
| 923        | 1.578.751            | 303.324    | 33.624      | 11.490                            | 17.025.079  | 3.011.772   |      |
| 169.654    | 4.157.824            | 2.339.857  | 3.267.972   | 2.986.274                         | 42.511.360  | 3.092.645   |      |
| 21.268.319 | 56.265.491           | 47.662.266 | 478.950.278 | 456.532.396                       | 635.820.851 | 532.040.691 |      |
| 77.119     | 1.383.780            | 1.562.233  | 1.297.254   | 1.341.649                         | 13.468.415  | 16.965.556  |      |

PERCURSO TOTAL FEITO PELAS LOCOMOTIVAS E TONELADAS  
KILOMETRO DE PESO BRUTO REBOCADAS PELAS MESMAS  
ANNOS 1929-1930

Estatística

| Mezes                        | Percuso    |            | Toneladas-kilometro de peso<br>bruto rebocadas (1) |               |
|------------------------------|------------|------------|--|---------------|
|                              | 1929       | 1930       | 1929   | 1930          |
| Janeiro . . . . .            | 990.612    | 1.213.032  | 90.129.465   | 149.348.059   |
| Fevereiro . . . . .          | 867.392    | 1.034.409  | 70.146.154   | 120.621.752   |
| Março . . . . .              | 1.204.080  | 1.096.509  | 132.240.555  | 131.927.015   |
| Abri . . . . .               | 1.285.072  | 1.091.187  | 152.026.923  | 137.494.814   |
| Maio. . . . .                | 1.320.634  | 1.085.061  | 156.831.196  | 135.682.884   |
| Junho . . . . .              | 1.270.076  | 1.090.419  | 155.784.754  | 134.728.379   |
| Total 1.º semestre . . . . . | 6.937.866  | 6.610.617  | 757.159.047  | 809.802.903   |
| Julho . . . . .              | 1.357.306  | 1.067.573  | 169.505.300  | 133.211.280   |
| Agosto . . . . .             | 1.329.461  | 1.048.256  | 164.831.630  | 138.790.989   |
| Setembro . . . . .           | 1.257.974  | 1.059.237  | 160.313.399  | 138.242.089   |
| Outubro . . . . .            | 1.341.972  | 1.020.316  | 179.709.418  | 107.963.149   |
| Novembro . . . . .           | 1.277.031  | 986.578    | 172.528.956  | 121.454.971   |
| Dezembro . . . . .           | 1.319.793  | 1.028.876  | 171.386.028  | 125.983.550   |
| Total 2.º semestre . . . . . | 7.883.537  | 6.197.436  | 1.018.374.734                                      | 765.646.028   |
| Anno . . . . .               | 14.821.403 | 12.808.053 | 1.775.433.778                                      | 1.575.448.931 |

(1) Estes resultados foram organisados com elementos extraídos do TF 49 D I (boletim da composição dos trens) da 2.ª Divisão.

## REPARTIÇÃO DE PESSOAL

### Por que foi creada a Repartição de Pessoal

A dispersão do registro de pessoal pelas varias Divisões da Estrada, era natural que trouxesse sempre imperfeições e embaraços, senão faltas ou omissões prejudiciaes aos serviços, acarretando, com isso sensiveis vicios em sua finalidade. Tornára-se, pois, uma necessidade imperiosa crear-se uma Repartição que, orientada por uma só directriz, pudesse reorganisar esses registos, com melhores resultados e maiores vantagens para a Estrada e para o empregado, de maneira a que a sua folha corrida viesse a representar verdadeiramente, com todas as minucias, a vida publica do empregado. Se imperiosa se tornára a creação de um departamento naquelles moldes, ella chegou a ser imprescindivel com a conquista, de alta finalidade social e beneficente, que foi, para os ferroviarios, a lei que instituiu as Caixas de Aposentadorias e Pensões.

Com estas, e para estas, têm as Estradas de Ferro a obrigação, a necessidade, o dever de primar pela perfeição dos registos de seu pessoal. Por isso, diziamos, a dispersão desses registos poderia acarretar — pela falta de coordenação — prejuizos de real monta, uma vez deixada no olvido uma Repartição que delles assumisse o encargo e a responsabilidade pelo seu acerto. Esse um dos principaes pontos que levaram a Directoria da Estrada a reorganisar, centralisando-os, os serviços de registo de todo o seu pessoal.

Mas, não só ahí a sua importancia. Ha varios interesses da Estrada e da Caixa de Aposentadorias e Pensões, defendidos

pela Repartição de Pessoal, no plano traçado para a sua organisação, plano esse que esta Directoria delineou visando destacar, desde logo, quatro grandes pontos:

- 1.º) Evitar a entrada de empregados já demittidos por faltas commettidas em outra Divisão ou mesmo em outras Estradas.
- 2.º) Apuração do tempo de serviços já prestados á Sorocabana ou em outras Estradas.
- 3.º) Impedir que qualquer nomeação se faça definitivamente sem previa autorisação da Directoria, tendo principalmente em vista evitar-se o aumento de pessoal fóra dos quadros approvados, ou mesmo, admissões ou creações de turmas provisórias, sem prazos prefixados pela Directoria.
- 4.º) Providenciar junto á Contabilidade, para a retenção de vencimentos ou salarios a qualquer individuo que não tenha preenchido todas as formalidades exigidas para a admissão de pessoal.

Eis, resumidos, os principaes pontos do grande programma. E grande dizemos, porque os seus detalhes são em avultado numero.

Esses detalhes constam das 2 circulares, n.os 375 e 376, respectivamente, de 12 de Fevereiro de 1930 e 31 de Maio do mesmo anno.

A primeira delineou os serviços da Repartição, em suas linhas geraes; a segunda corporificou as suas atribuições, dilatando-as de modo a que pudesse, com mais liberdade, preencher os fins para que foi creada.

#### Installação da Repartição

A Repartição de Pessoal foi installada no dia 1.º de Junho de 1930, com o pessoal previsto na exposição apresentada á Directoria, em 6 de Maio daquelle anno. Como na occasião se fez sentir, serviço de tão grande relevancia qual seja o registo de pessoal, estava, em algumas Divisões, sendo feito

á medida do possivel, o que quer dizer que, nessas Repartições, não havia empregado incumbido inteiramente desse serviço, mas o executavam em suas horas de mais folga, pratica que redundava sempre em atraso não pequeno. Dos 13 empregados incumbidos do serviço de pessoal nas varias Divisões e Repartições, sómente 5 foram designados para a Repartição de Pessoal, sendo que um delles, transferido do Almoxarifado, alli desempenhava outro mistér, inteiramente differente. A Directoria transferiu para a Repartição de Pessoal 8.334 processos individuaes, ficando incumbido do serviço de archivo, o então auxiliar de archivista da Directoria. Foi tambem transferida do Almoxarifado uma dactylographa de 3.<sup>a</sup> classe. Mais tarde, foram transferidos 2 praticantes da 2.<sup>a</sup> Divisão e 1 escripturario de 3.<sup>a</sup> classe, da 4.<sup>a</sup> Divisão. Com esse pessoal poude-se, até agora, levar a bom termo os serviços da Repartição.

### O material

Precizou ser remodelado o material recebido das Divisões para a guarda dos livros tombo e dos livros technicos e literarios, e que servirá este para a constituição da futura Bibliotheca da Estrada de Ferro Sorocabana, que irá ficar, por disposição de circular da Directoria, a cargo da Repartição. Esse material, além de antiquado, não estava mais em ponto de guardar livros, que reclamavam, pela sua importancia, maior segurança. Foi porisso que, já em Agosto de 1930, se ventilou a substituição dos armarios imprestaveis mandados pelas Divisões, por archivos de aço.

### O serviço de fichas e de cadernetas

Anteriormente á installação da Repartição, esse serviço não apresentava a efficiencia que era de esperar.

Reconheceu-se que, apezar de toda a dedicação do funcionario que delle se incumbia, não lhe seria possivel alcançar os resultados que essa Repartição tem alcançado, dada a falta de organisação que nesse serviço se notava, pois, antigamente para que fosse encontrada uma ficha seria preciso recorrer-se — ver-

dadeiro contrasenso — a um indice geral de todos os empregados e, por esse indice, procurar-se em um armario inadaptavel ao fim para que foi destinado a ficha de que se precisasse. Não existia, pois, a simplificação do serviço, mas o complicado das buscas em livros para obter-se a ficha. Desde logo, modificando o serviço, collecionou mais de 10.000 fichas, pela ordem alphabetica e por Divisões, de maneira a ter-se fichas de todos os empregados da Estrada ao alcance da mão, em poucos segundos, sem indice absolutamente algum, senão a propria inicial do nome do empregado. Serviço pratico e porque pratico, rapido.

E' indiscutivel a vantagem desse serviço assim organisado. Num dos ficheiros tem-se, tambem em ordem alphabetica, as fichas, devidamente annotadas, de todos os empregados:

a) demittidos, b) fallecidos, c) aposentados, o que se permite prestar, com segurança, quaesquer informações sobre cada um delles, se fôr necessario.

Essas fichas não saem dessa Repartição e as ordens nesse sentido são severas.

### O arquivo dos processos individuaes

A Repartição recebeu 8.334 processos individuaes. No fim de Dezembro de 1930, já tinham sido registados 11.117 nomes, portanto, mais 2.783 processos. Esse serviço tambem está sendo por ella reorganisado, de modo a tornal-o mais efficiente, mais seguro e mais pratico. Idéou-se uma ficha para os processos individuaes, ficha que indicará rapidamente o logar onde se acha o processo, o nome do empregado, a sua categoria, o numero do processo, o numero do livro-tombo e da pagina do livro, onde consta o nome do empregado. Com a revisão dos processos individuaes que estamos fazendo, trocando ao mesmo tempo as pastas antigas por outras mais fortes e com dizeres appropriados, estamos organisando as *fichas dos processos individuaes*. Todos os processos já reorganizados, vão tendo suas folhas numeradas e rubricadas, de maneira a offerecerem garantia imprescindivel e não esta-

rem sujeitos os seus documentos a qualquer extravio, facil de se verificar, não estando sujeito áquellas formalidades.

Falta fazer revisão em cerca de doze mil processos.

### **Modificação de varios impressos**

Estamos estudando a modificação nos dizeres de varios impressos que, por serem antigos, não se adaptam ao serviço actual.

Entre esses impressos, salientamos os X-44 e o X-51 (pedidos de licença e folha corrida), que necessitam fundas alterações. Logo ficarão promptos os novos modelos.

### **Candidatos a emprego**

Registrámos, no segundo semestre de 1930, 376 pedidos de emprego, sendo 204 para qualquer logar na Estrada, 31 para o logar de dactylographo e 141 para praticantes de escripturarios.

### **Concursos**

A Directoria adoptou, em 1930, a salutar medida de preencher as vagas por meio de concursos, nos quaes a capacidade do individuo, posta á prova, faz prevêr a bôa qualidade do futuro empregado, medida que vae abolindo, por si só, o máo vêzo das recomendações politicas e de pessoas de representação social, como se a Estrada dispuzesse de sinecuras e não fosse, como é, um centro de grande actividade, onde se devem exigir até exames psychotechnicos para os que pretendem fazer parte do quadro de seu pessoal.

Dois foram os concursos havidos:

Um, para dactylographo, na 2.<sup>a</sup> Divisão e um para praticantes, na Contadoria.

Os resultados foram os mais satisfactorios possiveis, o que prova a necessidade de adoptar tambem, para as promoções, o mesmo criterio.

### Bibliotheca

Está em inicio a Bibliotheca da Estrada, prevista na circular que creou a Repartição.

Paulatinamente, com o cuidado que exige tal assumpto, ella surgirá para prestar a todo o pessoal os serviços que uma Bibliotheca organisada pôde prestar aos estudiosos. A medida é de real alcance, pois a par dos melhoramentos materiaes, não devemos esquecer de cultivar a intelligencia do pessoal e, por meio de varias campanhas sãs, despertar-lhe o amôr pela vida e pela sociedade, tornando aquella verdadeiramente util a esta.

Para mais de duas centenas de livros já se tem para a catalogação geral.

### Quadros de pessoal para 1931

Pelos quadros anteriores, foram elaborados, com algumas modificações, os quadros de quadros de pessoal para 1931 e remettidos á Secretaria da Viação.

### Outros serviços

A Repartição de Pessoal extrahiu, em 1930, varios attestados de tempo de serviço prestado á Estrada, a pedido de interessados; inumeras folhas corridas, por solicitação das varias Divisões; elaborou circulares sobre movimento de pessoal; procedeu a varias buscas em folhas de pagamento; redigiu oficios á Secretaria da Viação, principalmente apôs a victoria da Revolução, quando elementos indesejaveis, que foram eliminados da Estrada por faltas graves de dishonestidade e de indisciplina, pretendiam valer-se das disposições do Decreto 19.395, de 8 de Novembro de 1930, para de novo nella ingressar. Encontraram, porém, a Repartição de Pessoal na estacada e só reingressaram no serviço aquelles que, indiscutivelmente, estavam amparados pela amnistia.

São estas as notas mais interessantes sobre os serviços desta Repartição, no 2.º semestre do anno de 1930.

por quem seja designado e despesas direcionadas ao seu  
serviço para o mesmo.

|                |                |
|----------------|----------------|
| 27.0102.500    | 27.0102.500    |
| 5.951:340\$240 | 5.951:340\$240 |
| 3.002.600\$250 | 3.002.600\$250 |
| Total          |                |

## ALMOXARIFADO

O Almoxarifado, pelo qual correram todas as aquisições de materiaes, não sómente para custeio da Estrada, como tambem para a sua remodelação, effectuou durante o anno de 1930 compra na importancia de 24.307:331\$165.

O valor dos materiaes adquiridos no paiz attingiu a um total de 13.635:216\$231 e os adquiridos no estrangeiro a 10.672:114\$934

### No Paiz:

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Lenha . . . . .              | 5.608:563\$640        |
| Carvão nacional . . . . .    | 111:163\$400          |
| Dormentes . . . . .          | 1.585:661\$800        |
| Papelaria. . . . .           | 441:653\$866          |
| Materiaes diversos . . . . . | <u>5.888:173\$525</u> |
| Total . . . . .              | 13.635:216\$231       |

### No Estrangeiro:

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Carvão . . . . .             | 8.253:379\$269        |
| Lubrificantes . . . . .      | 755:724\$668          |
| Materiaes diversos . . . . . | <u>1.663:010\$997</u> |
| Total . . . . .              | 10.672:114\$934       |

O Almoxarifado tambem adquiriu no estrangeiro materiaes no valor de 3.958:960\$290, que não passaram pelo seu stock,

por terem sido encaminhados e debitados directamente ás seguintes obras:

|                                |                       |
|--------------------------------|-----------------------|
| Linha Mayrink-Santos . . . . . | 74:410\$700           |
| Conta de Capital . . . . .     | <u>3.884:549\$590</u> |
| Total . . . . .                | 3.958:960\$290        |

Os fornecimentos feitos pelo Almoxarifado aos varios departamentos da Estrada e a diversos, attingiram a 24.691:859\$197, a saber:

|  |                     |
|--|---------------------|
| Administração . . . . .                            | 97:984\$313         |
| Trafego . . . . .                                  | 536:703\$181        |
| Linha . . . . .                                    | 3.739:061\$982      |
| Locomoção . . . . .                                | 3.690:010\$735      |
| Tracção . . . . .                                  | 15.665:484\$746     |
| Construcção da Linha Mayrink<br>a Santos . . . . . | 176:400\$133        |
| Conta de Capital . . . . .                         | 413:257\$064        |
| Diversos . . . . .                                 | <u>372:957\$043</u> |
| Total . . . . .                                    | 24.691:859\$197     |

Demonstramos no quadro abaixo o stock de lubrificantes, papelaria e materiaes diversos em 1.<sup>o</sup> de Janeiro de 1930 e 31 de Dezembro de 1930:

| Designação                   | Stock em<br>1/1/1930  | Stock em<br>31/12/1930 | Diferença<br>+ -      |
|------------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|
| Lubrificantes . . . . .      | 66:511\$200           | 105:446\$524           | + 38:935\$324         |
| Papelaria . . . . .          | 293:518\$737          | 211:718\$582           | - 81:800\$155         |
| Materiaes diversos . . . . . | <u>3.601:922\$755</u> | <u>3.260:259\$554</u>  | <u>- 341:663\$201</u> |
| Total . . . . .              | 3.961:952\$692        | 3.577:424\$660         | 384:528\$032          |

NOTA: — No quadro acima não figuram os stocks de carvão, lenha, dormentes, os quaes se acham sob a guarda, respectivamente, da Tracção e da Linha.

O saldo Almoxarifado será accrescido da importancia de 334:800\$387 referente á transferencia dos materiaes existentes no Armazem da Santos-Juquiá, conforme inventario procedido em 31 de Dezembro de 1930.

Assim sendo, o saldo do Almoxarifado a ser escripturado em 1.<sup>o</sup> de Janeiro de 1931, será de 3.912:225\$047.

No quadro abaixo consta a comparação das aquisições de carvão cardiff, lenha e dormentes, feitas durante os anos de 1929 e 1930:

| Designação   | Espécie        | Quantidades |            | Importâncias   |                | Diferença + - |         | Importâncias |                | Diferença + - |         |
|--------------|----------------|-------------|------------|----------------|----------------|---------------|---------|--------------|----------------|---------------|---------|
|              |                | 1929        | 1930       | 1929           | 1930           | A mais        | A menos | A mais       | A menos        | A mais        | A menos |
| Carvão . . . | Kilo           | 109.142.080 | 87.282.320 | 7.981.128\$923 | 8.253.379\$269 | 21.859.760    | —       | 272.750\$336 | —              | —             | —       |
| Lenha . . .  | M <sup>3</sup> | 882.303     | 730.930    | 6.970.941\$000 | 5.608.563\$540 | —             | 151.373 | —            | 1.362.377\$360 | —             | —       |
| Dormentes .  | Unid.          | 826.890     | 366.512    | 3.916.163\$340 | 1.585.661\$800 | —             | 460.378 | —            | 2.330.501\$740 | —             | —       |

No quadro infra, passamos a demonstrar qual foi a importancia dispendida com o fornecimento de papelaria e material, feito ás divisões, durante o anno de 1930:

| Divisões   | Papelaria    | Material        | Total           |
|--|--------------|-----------------|-----------------|
| 1. <sup>a</sup> Divisão — Administração . . . . .              | 69.583\$248  | 28.401\$065     | 97.984\$313     |
| 2. <sup>a</sup> » Trafego . . . . .                            | 281.928\$649 | 254.774\$532    | 536.703\$181    |
| 3. <sup>a</sup> » Linha . . . . .                              | 44.058\$368  | 3.695.003\$614  | 3.739.061\$982  |
| 4. <sup>a</sup> » Locomoção . . . . .                          | 15.627\$894  | 3.674.382\$841  | 3.690.010\$735  |
| 4. <sup>a</sup> » Tracção. . . . .                             | 27.203\$161  | 15.638.281\$585 | 15.665.484\$746 |
| Conta de capital . . . . .                                     | 26\$175      | 413.230\$889    | 413.257\$064    |
| Estudos e construção da linha<br>de Mayrink a Santos . . . . . | 5.246\$098   | 171.154\$035    | 176.400\$133    |
| Diversos . . . . .   | 79.780\$328  | 293.176\$715    | 372.957\$043    |
| Totaes . . . . .   | 523.453\$921 | 24.168.405\$276 | 24.691.859\$197 |

O movimento financeiro do Almoxarifado, durante o anno de 1930, foi o seguinte:

Saldo em 1.<sup>o</sup> de Janeiro de 1930 . . . . . 3.961.952\$692

*Acquisições:*

|   |                 |
|---|-----------------|
| Papelaria. . . . .                        | 441.653\$866    |
| Materiaes . . . . .                       | 16.671.451\$859 |
| Lenha . . . . .                           | 5.608.563\$640  |
| Dormentes . . . . .                       | 1.585.661\$800  |
| Total . . . . .                           | 24.307.331\$165 |
| Sahida . . . . .                          | 24.691.859\$197 |
| Saldo em 31 de Dezembro de 1930 . . . . . | 3.577.424\$660  |

obrigado a pagar os salários de empregados que não possam ser pagos a tempo de concorrência dos mesmos e encarregos a 5% sobre veículos.

A direção da estrada, a cuja organização, com regularidade e honestidade, tem feito, sempre, os devidos serviços, tem feito, sempre, o seu melhor para o bem da comunidade.

## ARMAZENS DE ABASTECIMENTO

Entrando em vigor a lei ferroviária e estabelecida a Caixa de Aposentadorias e Pensões, a antiga Cooperativa dos empregados da E. F. Sorocabana, mantida pela Associação de Auxílios Mutuos, foi substituída pelos Armazens de Abastecimento, por conta da Estrada, com o fito de conservar e facilitar o fornecimento ao pessoal a preços reduzidos, mediante desconto mensal em folhas de pagamento, principalmente não foi permitido pelo Conselho Nacional do Trabalho, anexar-se á Caixa, esse serviço de armazens, cujos resultados beneficiariam sem dúvida nenhuma o seu patrimônio.

Foi então, creada uma Comissão dirigente que, obedecendo ás instruções da Directoria da Estrada, organizou um serviço de armazens e de Contabilidade — mantendo em regular funcionamento, durante o anno, os armazens de S. Paulo, Sorocaba, Botucatú, Assis e Santos (este ultimo na linha Santos-Juquiá).

Adquirindo generos por meio de concurrenceia publica, prevalecendo, portanto, para preferencia na compra o preço e a qualidade respectivos, as vendas effectuadas pelos armazens (gravadas apenas de 5% para generos de primeira necessidade e de 10% para os demais artigos) tem sido bastante favoraveis ao pessoal da Estrada, que, assim, vem gozando dessas vantagens e dando preferencia aos nossos armazens, como se vê da relação dos totaes de vendas realizadas no anno a que se refere o presente relatorio.

A diferença de preços dos generos de primeira necessidade, a sua qualidade e o rigor das medidas feitas, repre-

senta para os empregados da Estrada um verdadeiro aumento de vencimentos, que em determinadas regiões attingiria a cerca de 8 a 10 %.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Janeiro . . . . .           | 398:057\$700         |
| Fevereiro . . . . .         | 434:391\$200         |
| Março . . . . .             | 445:910\$500         |
| Abril . . . . .             | 488:296\$800         |
| Maio . . . . .              | 497:465\$100         |
| Junho . . . . .             | 522:708\$300         |
| Julho . . . . .             | 526:936\$500         |
| Agosto . . . . .            | 541:092\$900         |
| Setembro . . . . .          | 549:446\$100         |
| Outubro . . . . .           | 620:644\$105         |
| Novembro . . . . .          | 585:330\$112         |
| Dezembro . . . . .          | 581:039\$715         |
| Total . . . . .             | <hr/> 6.191:319\$032 |
| Realisadas em 1929. . . . . | 3.501:102\$630       |
| A mais em 1930. . . . .     | 2.690:216\$402       |

A porcentagem de 5 % e 10 % acima indicada e o desconto dado pelas firmas fornecedoras, para prompto pagamento das facturas, tem sido sufficiente para cobrir as despezas proprias dos armazens, deixando ainda apreciavel saldo, como se verifica do balanço geral seguinte, e que deverá ser destinado á construcção de edificios para os armazens, em geral, deficiente installados, com especialidade o de Sorocaba.

Pelos balanços apresentados por empregados da Estrada extranhos aos armazens, comissionados para tal fim, se evidencia a bôa ordem que têm notado nos armazens de abastecimento.

Pela demonstração da conta «Lucros e Perdas» referente aos armazens, que consta adeante, a renda liquida foi, no 2.º semestre, de 71:306\$034, que accrescida de 11:827\$755 do primeiro semestre, dá um total de 83:133\$789, para o anno de 1930.

Foram levados em conta de despezas deste anno, o valor do aluguel de casa do anno de 1929, num total de 18:000\$000 e mais 10% de depreciação em moveis e utensilios, e 30% sobre vehiculos.

As medidas de segurança dadas a esses armazens, com relação á saída de empregados, sem terem saldado seus debitos para com os mesmos, tem dado magnifico resultado. E' bem significativo o valor encontrado no anno de 1930, de 3:055\$500 para os descontos perdidos, ou seja a infima porcentagem de 0,05 %, sobre o total das vendas.

BALANÇO GERAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1930

| ACTIVO   | Saldo          |
|--|----------------|
| <i>Vehiculos:</i>                              |                |
| Valor de 2 auto-caminhões . . . . .            | 8:260\$504     |
| <i>Moveis e utensilios:</i>                    |                |
| Valor dos existentes . . . . .                 | 13:252\$950    |
| <i>Contas correntes:</i>                       |                |
| Saldos devedores nesta data . . . . .          | 8:708\$400     |
| <i>Consumidores:</i>                           |                |
| Importancias a descontar . . . . .             | 544:111\$261   |
| <i>Armazem de S. Paulo, conta mercadorias:</i> |                |
| Mercadorias em stock . . . . .                 | 152:298\$527   |
| <i>Armazem de Sorocaba, conta mercadorias:</i> |                |
| Mercadorias em stock . . . . .                 | 96:532\$503    |
| <i>Armazem de Botucatú, conta mercadorias:</i> |                |
| Mercadorias em stock . . . . .                 | 100:870\$911   |
| <i>Armazem de Assis, conta mercadorias:</i>    |                |
| Mercadorias em stock . . . . .                 | 94:460\$623    |
| <i>Armazem de Santos, conta mercadorias:</i>   |                |
| Mercadorias em stock . . . . .                 | 7:979\$548     |
|  | 1.026:475\$227 |

Foram realizados arrebitamentos por descontos das Estadas administrativas das Arrecadas consumidoras para tal fim, no valor de R\$ 1.026,475,00 que não foram nos arrebitados de abertura.

Pela descontagem da conta abertura e fechamento realizada nas empresas que constam aliante, a contabilidade da Companhia de Eletricidade, que fornecida de informações do primeiro setembro, o qual total de R\$ 1.026,475,00 para o ano de 1930.

| PASSIVO                                 |                |
|---|----------------|
| <i>Lucros e perdas:</i>                 |                |
| Saldo desta conta . . . . .             | 152:285\$045   |
| <i>Estrada de Ferro Sorocabana:</i>     |                |
| Credito desta conta . . . . .           | 856:031\$922   |
| <i>Fornecedores:</i>                    |                |
| Contas em processo . . . . .            | 8:102\$560     |
| <i>Armazem de Santos, conta lucros:</i> |                |
| Saldo desta conta . . . . .             | 10:055\$700    |
|   | 1.026:475\$227 |

| Dívida<br>corrente | Dívida<br>não corrente | Capital<br>acumulado | Reserva<br>de lucro | Reserva<br>de capital |
|--------------------|------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|
|                    |                        |                      |                     |                       |
|                    |                        |                      |                     |                       |
|                    |                        |                      |                     |                       |

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA  
2.º semestre

| DEBITO                                       |                |                |
|--|----------------|----------------|
| <i>Armazem São Paulo, conta mercadorias:</i> |                |                |
| Stock em 30-6-930 . . . . .                  | 90:153\$377    |                |
| Mercad. compradas n/semestre . . . . .       | 2.819:514\$482 | 2.909:667\$859 |
| Remessas para as filiaes . . . . .           | 1.990:484\$948 |                |
| Vendas neste semestre . . . . .              | 788:052\$925   |                |
| Mercadorias existentes . . . . .             | 152:298\$527   | 2.930:836\$400 |
|  |                | 21:168\$541    |
| <i>Armazem de Sorocaba:</i>                  |                |                |
| Stock em 30-6-930 . . . . .                  | 62:144\$185    |                |
| Remessa de S. Paulo . . . . .                | 743:418\$816   | 904:748\$601   |
| Compras em Sorocaba . . . . .                | 99:185\$600    |                |
| Vendas neste semestre . . . . .              | 866:727\$448   |                |
| Mercadorias existentes . . . . .             | 96:532\$503    | 963:259\$951   |
|  |                | 58:511\$350    |
| <i>Armazem Botucatú, conta mercadorias:</i>  |                |                |
| Stock em 30-6-930 . . . . .                  | 83:419\$452    |                |
| Remessa de S. Paulo . . . . .                | 764:286\$202   | 931:817\$604   |
| Compras em Botucatú . . . . .                | 84:111\$950    |                |
| Vendas neste semestre . . . . .              | 886:294\$245   |                |
| Mercadorias existentes . . . . .             | 100:870\$911   | 987:165\$156   |
|  |                | 55:347\$552    |
| <i>Armazem de Assis, conta mercadorias:</i>  |                |                |
| Stock em 30-6-930 . . . . .                  | 127:573\$078   |                |
| Remessa de S. Paulo . . . . .                | 474:855\$560   | 649:107\$198   |
| Compras em Assis . . . . .                   | 46:678\$560    |                |
| Vendas neste semestre . . . . .              | 592:154\$756   |                |
| Mercadorias existentes . . . . .             | 94:460\$623    | 686:615\$379   |
|  |                | 37:508\$181    |
| <i>Armazem Santos, conta mercadorias:</i>    |                |                |
| Stock em 30-6-930 . . . . .                  | 7:864\$840     |                |
| Remessa de S. Paulo . . . . .                | 7:816\$370     | 112:221\$010   |
| Compras em Santos . . . . .                  | 96:539\$800    |                |
| Vendas neste semestre . . . . .              | 111:483\$670   |                |
| Mercadorias existentes . . . . .             | 7:979\$548     | 119:463\$218   |
|  |                | 7:242\$208     |
| <i>Comissões e descontos:</i>                |                |                |
| Descontos obtidos neste semestre . . . . .   |                | —              |
|  |                | 75:612\$550    |
| Somma . . . . .                              | Rs.            | 255:390\$382   |

DE LUCROS E PERDAS  
de 1930

| CREDITO                                  |     |              |
|--|-----|--------------|
| <i>Premio de seguro:</i>                 |     |              |
| Liquidiação desta conta . . . . .        |     | 329\$400     |
| <i>Administração dos armazens:</i>       |     |              |
| Idem, idem . . . . .                     |     | 51:532\$873  |
| <i>Armazem S. Paulo, conta despezas:</i> |     |              |
| Idem, idem . . . . .                     |     | 53:945\$377  |
| <i>Armazem Sorocaba, conta despezas:</i> |     |              |
| Idem, idem . . . . .                     |     | 18:656\$802  |
| <i>Armazem Botucatú, conta despezas:</i> |     |              |
| Idem, idem . . . . .                     |     | 28:344\$795  |
| <i>Armazem de Assis, conta despezas:</i> |     |              |
| Idem, idem . . . . .                     |     | 17:979\$197  |
| <i>Armazem Santos, conta despezas:</i>   |     |              |
| Idem, idem . . . . .                     |     | 5:227\$638   |
| <i>Contas correntes:</i>                 |     |              |
| Saldos incobraveis . . . . .             |     | 3:055\$500   |
| <i>Vehiculos:</i>                        |     |              |
| Desvalorização 30 % . . . . .            |     | 3:540\$216   |
| <i>Moveis e utensilios:</i>              |     |              |
| Desvalorização 10 % . . . . .            |     | 1:472\$550   |
| Lucro liquido neste semestre . . . . .   |     | 184:084\$348 |
|  |     | 71:306\$034  |
| Somma . . . . .                          | Rs. | 255:390\$382 |

RESUMO DA CONTA

2.º Semestre

DEBITO

|                                      |              |              |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Premio de seguros . . . . .          | 329\$400     |              |
| Administração dos armazens . . . . . | 51:532\$873  |              |
| Despezas dos armazens . . . . .      | 124:153\$809 |              |
| Contas correntes . . . . .           | 3:055\$500   |              |
| Vehiculos . . . . .                  | 3:540\$216   |              |
| Moveis e utensilios . . . . .        | 1:472\$550   |              |
| Saldo para 1931 . . . . .            | 152:285\$045 | 336:369\$393 |
| Somma . . . . .                      |              | 336:369\$393 |
|                                      |              |              |

RESUMO DO BALANÇO

DEBITO

|                               |              |                |
|-------------------------------|--------------|----------------|
| Vehiculos . . . . .           | 8:260\$504   |                |
| Moveis e utensilios . . . . . | 13:252\$950  |                |
| Contas correntes . . . . .    | 8:708\$400   |                |
| Consumidores . . . . .        | 544:111\$261 |                |
| Mercadorias . . . . .         | 452:142\$112 | 1.026:475\$227 |
| Somma . . . . .               |              | 1.026:475\$227 |
|                               |              |                |

DE LUCROS E PERDAS

de 1930

CREDITO

|                                  |                |                |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| Saldo do 1.º semestre . . . . .  | —              | 80:979\$011    |
| <i>Mercadorias:</i>              |                |                |
| Stock em 30-6-930 . . . . .      | 371:154\$932   |                |
| Compras neste semestre . . . . . | 3.145:922\$392 |                |
| Total . . . . .                  | 3.517:077\$324 |                |
| Vendas neste semestre . . . . .  | 3.244:713\$044 |                |
| Mercadorias existentes . . . . . | 452:142\$112   | 3.696:855\$156 |
| Comissões e descontos . . . . .  | —              | 179:777\$832   |
| Somma . . . . .                  |                | 75:612\$550    |
| Somma . . . . .                  |                | 336:369\$393   |
|                                  |                |                |

EM 31-12-1930

CREDITO

|   |              |                |
|---|--------------|----------------|
| Lucros e perdas . . . . .                 | 152:285\$045 |                |
| Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .     | 856:031\$922 |                |
| Fornecedores . . . . .                    | 8:102\$560   |                |
| Armazem de Santos, conta lucros . . . . . | 10:055\$700  | 1.026:475\$227 |
| Somma . . . . .                           |              | 1.026:475\$227 |
|   |              |                |

PARISIENNSISCHE BUCHDRUCKER UND VERLEGER

1805

CONTENU

|              |            |              |                           |
|--------------|------------|--------------|---------------------------|
| INTRODUCTION | INTRODUCE  | INTRODUCTION | INTRODUCTION DE L'EDITION |
| DISCUSSION   | DISCUSSION | DISCUSSION   | DISCUSSION                |
| THEORY       | THEORY     | THEORY       | THEORY                    |
| PRINCIPLES   | PRINCIPLES | PRINCIPLES   | PRINCIPLES                |
| SUMMARY      | SUMMARY    | SUMMARY      | SUMMARY                   |
| APPENDIX     | APPENDIX   | APPENDIX     | APPENDIX                  |
| NOTES        | NOTES      | NOTES        | NOTES                     |
| REFERENCES   | REFERENCES | REFERENCES   | REFERENCES                |
| INDEX        | INDEX      | INDEX        | INDEX                     |

REPRINTED 1880 - CALIFORNIA

CONTENU

|              |              |              |              |
|--------------|--------------|--------------|--------------|
| INTRODUCTION | INTRODUCTION | INTRODUCTION | INTRODUCTION |
| DISCUSSION   | DISCUSSION   | DISCUSSION   | DISCUSSION   |
| THEORY       | THEORY       | THEORY       | THEORY       |
| PRINCIPLES   | PRINCIPLES   | PRINCIPLES   | PRINCIPLES   |
| SUMMARY      | SUMMARY      | SUMMARY      | SUMMARY      |
| APPENDIX     | APPENDIX     | APPENDIX     | APPENDIX     |
| NOTES        | NOTES        | NOTES        | NOTES        |
| REFERENCES   | REFERENCES   | REFERENCES   | REFERENCES   |
| INDEX        | INDEX        | INDEX        | INDEX        |

PRINTED IN U.S.A.

BY THE AUTHOR

## II DIVISÃO - TRAFEGO

### Movimento de passageiros

Em 1930, foram conduzidos a seus destinos 3.031.500 passageiros, contra 3.381.285 no anno anterior, havendo pois uma diminuição de 349.785 passageiros, como se verifica do seguinte quadro:

| Anno | 1.ª classe | 2.ª classe | Total     | Diminuição<br>relativa ao anno<br>de 1929 |
|------|------------|------------|-----------|---|
| 1929 | 598.519    | 2.782.756  | 3.381.285 |   |
| 1930 | 525.823    | 2.505.677  | 3.031.500 | 10,3 %                                    |

O quadro seguinte demonstra o movimento mensal de passageiros no anno de 1930:

| Mezes               | 1.ª classe | 2.ª classe | Total     |
|---------------------|------------|------------|-----------|
| Janeiro . . . . .   | 54.533     | 251.588    | 306.121   |
| Fevereiro . . . . . | 45.637     | 201.963    | 247.600   |
| Março . . . . .     | 50.476     | 232.820    | 283.296   |
| Abril . . . . .     | 42.670     | 227.577    | 270.247   |
| Maio. . . . .       | 43.177     | 219.460    | 262.637   |
| Junho . . . . .     | 51.260     | 250.734    | 301.994   |
| Julho . . . . .     | 39.604     | 195.789    | 235.393   |
| Agosto . . . . .    | 36.146     | 200.563    | 236.709   |
| Setembro . . . . .  | 41.852     | 199.325    | 241.177   |
| Outubro . . . . .   | 35.732     | 157.502    | 193.234   |
| Novembro . . . . .  | 41.753     | 178.445    | 220.198   |
| Dezembro . . . . .  | 42.983     | 189.911    | 232.894   |
| Total . . . . .     | 525.823    | 2.505.677  | 3.031.500 |

O movimento de passageiros, do anno de 1930, comparado com o dos 4 annos anteriores, é o seguinte:

| Annos | Número de passageiros |            |           | Augmento relativo ao anno anterior | Diminuição relativa ao anno anterior |
|-------|-----------------------|------------|-----------|------------------------------------|--------------------------------------|
|       | 1.ª classe            | 2.ª classe | Total     |                                    |                                      |
| 1926  | 604.822               | 2.620.834  | 3.225.656 | —                                  | —                                    |
| 1927  | 558.089               | 2.430.392  | 2.988.481 | —                                  | 7,35 %                               |
| 1928  | 597.568               | 2.704.450  | 3.302.018 | 10,49 %                            | —                                    |
| 1929  | 598.519               | 2.782.766  | 3.381.285 | 2,40 %                             | —                                    |
| 1930  | 525.823               | 2.505.677  | 3.031.800 | —                                  | 10,3 %                               |

### Receita de passageiros

Attingiu a 11.221:751\$110 a receita de passageiros, no anno de 1930. No anno anterior, havia sido de 13.523:030\$450, havendo, pois, em relação áquelle anno, uma diminuição de 2.301:279\$340, como se verifica do seguinte quadro, que contém, tambem, a comparação com os 4 annos anteriores:

| Annos | Importâncias   |                |                 | Augmento relativo ao anno anterior | Diminuição relativa ao anno anterior |
|-------|----------------|----------------|-----------------|------------------------------------|--------------------------------------|
|       | 1.ª classe     | 2.ª classe     | Total           |                                    |                                      |
| 1926  | 5.303:637\$960 | 6.821:952\$950 | 12.125:580\$910 | —                                  | —                                    |
| 1927  | 4.916:227\$540 | 6.509:518\$990 | 11.425:746\$530 | —                                  | 5,77 %                               |
| 1928  | 5.676:440\$840 | 7.670:076\$590 | 13.346:517\$430 | 16,81 %                            | —                                    |
| 1929  | 5.683:268\$980 | 7.839:761\$470 | 13.523:030\$450 | 1,32 %                             | —                                    |
| 1930  | 4.829:154\$700 | 6.392:596\$410 | 11.221:751\$110 | —                                  | 18,88 %                              |

Em 1930, o numero de passageiros embarcados na estação de São Paulo attingiu a 588.370 e o de desembarcados a

422.993, ou sejam 1.011.363 passageiros, como consta do quadro abaixo. Em 1929, esse total foi de 1.011.654, d'onde se verifica a diminuição de 291 passageiros.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE S. PAULO, EM 1930

| Mezes           | Embarcados |         | Desembarcados |         | Total      |               |
|-----------------|------------|---------|---------------|---------|------------|---------------|
|                 | 1.ª        | 2.ª     | 1.ª           | 2.ª     | Embarcados | Desembarcados |
| Janeiro . . .   | 17.916     | 46.927  | 10.321        | 30.176  | 64.843     | 40.497        |
| Fevereiro . . . | 12.040     | 25.724  | 10.233        | 27.480  | 37.764     | 37.713        |
| Março . . . .   | 17.457     | 46.742  | 9.268         | 25.395  | 64.199     | 34.663        |
| Abril . . . .   | 11.898     | 34.371  | 9.533         | 28.600  | 46.269     | 38.133        |
| Maio . . . .    | 11.111     | 32.790  | 10.220        | 27.886  | 43.901     | 38.106        |
| Junho . . . .   | 18.294     | 52.719  | 10.006        | 28.585  | 71.013     | 38.591        |
| Julho. . . .    | 9.757      | 31.446  | 8.745         | 25.063  | 41.203     | 33.808        |
| Agosto . . . .  | 8.839      | 21.625  | 7.967         | 17.673  | 30.464     | 25.640        |
| Setembro . . .  | 15.971     | 38.890  | 8.143         | 25.587  | 54.861     | 33.730        |
| Outubro. . . .  | 9.291      | 30.678  | 7.667         | 21.890  | 39.969     | 29.557        |
| Novembro . . .  | 13.988     | 32.209  | 9.696         | 24.259  | 46.197     | 33.955        |
| Dezembro . . .  | 12.168     | 35.519  | 10.596        | 28.004  | 47.687     | 38.600        |
| Total . . .     | 158.730    | 429.640 | 112.395       | 310.598 | 588.370    | 422.993       |

A estação de São Paulo emitiu, para os trens nocturnos que dali partiram em 1930, 21.219 leitos, contra 21.392 no anno anterior, notando-se, em 1930, uma diminuição de 173 leitos.

Demonstramos abaixo a quantidade annual da venda de leitos na referida estação de São Paulo, a partir de 1926:

| Annos          | Quantidade |
|----------------|------------|
| 1926 . . . . . | 13.532     |
| 1927 . . . . . | 20.998     |
| 1928 . . . . . | 20.265     |
| 1929 . . . . . | 21.392     |
| 1930 . . . . . | 21.219     |

Apresentamos em seguida um quadro demonstrativo da quantidade de leitos vendidos pelas estações de São Paulo e do interior, durante o anno de 1930:

ESTAÇÃO DE SÃO PAULO

| Designação            | Quantidade |        |        | Renda        |              |              |
|-----------------------|------------|--------|--------|--------------|--------------|--------------|
|                       | Altos      | Baixos | Total  | Altos        | Baixos       | Total        |
| Simples . . . . .     | 8.051      | 10.182 | 18.233 | 122.953\$020 | 209.662\$920 | 332.615\$940 |
| Luxo . . . . .        | 1.071      | 1.384  | 2.455  | 25.036\$460  | 48.477\$320  | 73.513\$780  |
| Addicionaes . . . . . | —          | 531    | 531    | —            | 7.538\$610   | 7.538\$610   |
| Totaes . . . . .      | 9.122      | 12.097 | 21.219 | 147.989\$480 | 265.678\$850 | 413.668\$330 |

SÃO PAULO E INTERIOR

| Designação              | Quantidade |        |        | Renda total  |
|-------------------------|------------|--------|--------|--------------|
|                         | Altos      | Baixos | Total  |              |
| Simples . . . . .       | 19.825     | 24.175 | 44.000 | —            |
| Luxo . . . . .          | 2.325      | 2.973  | 5.298  | —            |
| Addicionaes . . . . .   | —          | 974    | 974    | —            |
| Totaes geraes . . . . . | 22.150     | 28.122 | 50.272 | 951.931\$350 |

Movimento do trafego de mercadorias

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo do transporte de animaes, café e outras mercadorias, durante o anno de 1930.

Em resumo, esse movimento foi o seguinte:

|                                      |               |
|--------------------------------------|---------------|
| Numero de animaes . . . . .          | 418.523       |
| Café (saccas) . . . . .              | 3.689.769     |
| Café (kilos) . . . . .               | 221.386.113   |
| Outras mercadorias (kilos) . . . . . | 1.007.737.804 |
| Total de kilogrammas . . . . .       | 1.229.123.917 |

Em 1929, foi o seguinte:

|                                      |               |
|--------------------------------------|---------------|
| Numero de animaes . . . . .          | 534.104       |
| Café (saccas) . . . . .              | 2.889.806     |
| Café (kilos) . . . . .               | 173.388.352   |
| Outras mercadorias (kilos) . . . . . | 1.345.967.771 |
| Tota! de kilogrammas . . . . .       | 1.519.356.123 |

| Mezes               | Numero<br>de<br>animaes | Mercadorias |             |                                | Total<br>kilos |  |
|---------------------|-------------------------|-------------|-------------|--------------------------------|----------------|--|
|                     |                         | Café        |             | Outras<br>mercadorias<br>Kilos |                |  |
|                     |                         | Saccas      | Kilos       |                                |                |  |
| Janeiro . . . . .   | 47.884                  | 447.618     | 26.857.101  | 84.749.441                     | 111.606.542    |  |
| Fevereiro . . . . . | 43.920                  | 370.170     | 22.210.186  | 72.472.780                     | 94.682.966     |  |
| Março . . . . .     | 34.710                  | 469.433     | 28.165.993  | 83.373.014                     | 111.539.007    |  |
| Abril . . . . .     | 37.402                  | 753.956     | 45.237.347  | 91.792.251                     | 137.029.598    |  |
| Maio. . . . .       | 30.492                  | 105.849     | 6.350.921   | 97.264.818                     | 103.615.739    |  |
| Junho . . . . .     | 28.374                  | 17.580      | 1.054.807   | 102.909.379                    | 103.964.186    |  |
| Julho . . . . .     | 28.774                  | 91.760      | 5.505.629   | 101.369.701                    | 106.875.330    |  |
| Agosto . . . . .    | 26.587                  | 299.835     | 17.990.045  | 96.889.953                     | 114.879.998    |  |
| Setembro . . . . .  | 28.941                  | 480.205     | 28.812.274  | 85.542.323                     | 114.354.597    |  |
| Outubro . . . . .   | 19.379                  | 214.823     | 12.889.412  | 53.490.802                     | 66.380.214     |  |
| Novembro . . . . .  | 40.757                  | 220.406     | 13.224.348  | 62.215.036                     | 75.439.384     |  |
| Dezembro . . . . .  | 51.303                  | 218.134     | 13.088.050  | 75.668.306                     | 88.756.356     |  |
| Total . . . . .     | 418.523                 | 3.689.769   | 221.386.113 | 1.007.737.804                  | 1.229.123.917  |  |

Pelo quadro seguinte, poderá ser apreciada melhor a diferença entre o movimento dos annos de 1929 e 1930:

| Especificação       | Anno de<br>1930 | Anno de<br>1929 | Diferença em 1930 |             | %     |
|---------------------|-----------------|-----------------|-------------------|-------------|-------|
|                     |                 |                 | Para mais         | Para menos  |       |
| Animaes (numero)    | 418.523         | 534.104         | —                 | 115.581     | 21,64 |
| Café (saccas) . . . | 3.689.769       | 2.889.806       | 799.963           | —           | 27,68 |
| Café (kilos) . . .  | 221.386.113     | 173.388.352     | 47.997.761        | —           | 27,68 |
| Outras mercad. (k)  | 1.007.737.804   | 1.345.967.771   | —                 | 338.229.964 | 33,56 |
| Total mercad. (k)   | 1.229.123.917   | 1.519.356.123   | —                 | 338.345.548 | 22,25 |

### Renda das principaes mercadorias

O quadro seguinte contém a indicação da renda das principaes mercadorias transportadas por esta Estrada, em 1930, em comparação com o anno anterior:

| Especies                | Anno de 1929    | Anno de 1930    | Differenca sobre 1929 |
|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|
| Algodão em rama . . .   | 361:490\$700    | 291:668\$930    | — 69:821\$770         |
| >      > caroço . . .   | 103:994\$620    | 46:200\$560     | — 57:794\$060         |
| Arroz. . . . .          | 556:551\$070    | 864:090\$550    | + 307:539\$480        |
| Assucar . . . . .       | 4.264:504\$360  | 3.986:544\$790  | — 277:959\$570        |
| Bebidas . . . . .       | 2.716:915\$660  | 1.663:291\$470  | — 1.053:624\$190      |
| Café . . . . .          | 12.455:240\$140 | 16.447:341\$920 | + 3.992:101\$780      |
| Cal e cimento . . . .   | 799:166\$450    | 640:787\$640    | — 158:378\$810        |
| Carócos de algodão . .  | 244:519\$140    | 46:200\$560     | — 198:318\$580        |
| Couros . . . . .        | 104:909\$600    | 84:480\$070     | — 20:429\$530         |
| Farinhas . . . . .      | 1.286:404\$320  | 1.106:288\$860  | — 180:115\$460        |
| Feijão . . . . .        | 713:721\$160    | 689:942\$940    | — 23:779\$220         |
| Fructas . . . . .       | 116:455\$710    | 163:952\$270    | + 47:496\$560         |
| Fumos . . . . .         | 105:197\$000    | 82:883\$490     | — 22:313\$510         |
| Kerosene e gazolina . . | 2.606:308\$490  | 1.919:330\$760  | — 686:977\$730        |
| Lenha . . . . .         | 323:315\$790    | 341:921\$550    | + 18:605\$760         |
| Madeiras . . . . .      | 10.444:352\$550 | 5.900:201\$090  | — 4.544:151\$460      |
| Milho . . . . .         | 2.177:099\$710  | 2.605:798\$580  | + 428:699\$870        |
| Outros cereaes . . . .  | 368:925\$440    | 574:974\$820    | + 206:049\$380        |
| Sal . . . . .           | 709:328\$950    | 683:601\$400    | — 70:727\$550         |
| Tecidos do Paiz . . .   | 690:901\$570    | 467:667\$530    | — 223:234\$040        |

Apresentaram augmento as rendas das seguintes mercadorias:

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Arroz. . . . .       | 307:539\$480   |
| Café . . . . .       | 3.992:101\$780 |
| Fructas . . . . .    | 47:496\$560    |
| Lenha . . . . .      | 18:605\$760    |
| Milho. . . . .       | 428:699\$870   |
| Outros cereaes . . . | 206:049\$380   |

Apresentaram diminuição as rendas das seguintes mercadorias:

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| Assucar . . . . .            | 277:959\$570   |
| Algodão em rama. . . . .     | 69:821\$770    |
| Algodão em caroço . . . . .  | 57:794\$060    |
| Bebidas . . . . .            | 1.053:624\$190 |
| Cal e cimento. . . . .       | 158:378\$810   |
| Caroços de algodão . . . . . | 198:318\$580   |
| Couros . . . . .             | 20:429\$530    |
| Farinhas . . . . .           | 180:115\$460   |
| Feijão. . . . .              | 23:779\$220    |
| Fumos . . . . .              | 22:313\$510    |
| Kerozene e gazolina. . . . . | 686:977\$730   |
| Madeiras. . . . .            | 4.544:151\$460 |
| Sal. . . . .                 | 70:727\$550    |
| Tecidos do Paiz . . . . .    | 223:234\$040   |

Damos adiante um quadro demonstrando qual tem sido a tonelagem de mercadorias, destacando o café, nos annos de 1926 a 1930, e, especificadamente, a quantidade de animaes transportados nesses annos, com indicação dos fretes correspondentes:

| Annos          | Toneladas de mercadorias | Toneladas de café | Quantidade de animaes | Receita destas tres parcelas |
|----------------|--------------------------|-------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1926 . . . . . | 1.258.311                | 109.568           | 400.163               | 43.273:801\$700              |
| 1927 . . . . . | 1.332.752                | 187.069           | 426.795               | 51.758:869\$900              |
| 1928 . . . . . | 1.452.192                | 122.887           | 545.383               | 54.651:867\$100              |
| 1929 . . . . . | 1.345.967                | 143.388           | 534.104               | 57.149 840\$780              |
| 1930 . . . . . | 1.229.124                | 221.386           | 418.523               | 49.664:391\$925              |

#### Movimento das estações de São Paulo e Barra Funda

Foram as seguintes a importação e exportação das estações de São Paulo e Barra Funda, no anno de 1930:

ESTAÇÃO DE SÃO PAULO — EXPORTAÇÃO

| Especificação       | Para a Noroeste | Para a S. P. R. Gr. | Para a Sorocabana | Para a Ituana |
|---------------------|-----------------|---------------------|-------------------|---------------|
| Varios . . . . .    | 745.172         | 22.995              | 5.688.892         | 249.960       |
| Materiaes . . . . . | 94.709          | —                   | 903.185           | 137.562       |
| Total . . . . .     | 839.881         | 22.995              | 6.592.077         | 387.522       |

ESTAÇÃO DE SÃO PAULO — IMPORTAÇÃO

| Especificação       | Para a Noroeste | Para a S. P. R. Gr. | Para a Sorocabana | Para a Ituana |
|---------------------|-----------------|---------------------|-------------------|---------------|
| Varios . . . . .    | —               | 2.123.851           | 1.100.684         | 1.350.000     |
| Materiaes . . . . . | —               | 1.297.565           | 2.065.873         | 60.000        |
| Total . . . . .     | —               | 3.421.416           | 3.166.557         | 1.410.000     |

ESTAÇÃO DE BARRA FUNDA — EXPORTAÇÃO

| Especificação      | Para a Noroeste | Para a S. P. R. G. | Para a Sorocabana | Para outros destinos | Animaes |
|--------------------|-----------------|--------------------|-------------------|----------------------|---------|
| Varios . . . . .   | 4.387.956       | 7.779.839          | 72.240.651        | 1.843.040            | 464     |
| Materiaes. . . . . | 1.039.236       | 1.104.895          | 36.451.601        | 2.539.577            | —       |
| Total              | 5.427.192       | 8.884.734          | 108.692.252       | 4.382.617            | 464     |

ESTAÇÃO DE BARRA FUNDA — IMPORTAÇÃO

| Especificação      | Da Noroeste | Da S. P. R. G. | Da Sorocabana | De outros destinos | Animaes |
|--------------------|-------------|----------------|---------------|--------------------|---------|
| Varios . . . . .   | 8.139.359   | 13.391.232     | 92.773.151    | 4.788.258          | 399     |
| Materiaes. . . . . | 3.068.550   | 69.480.760     | 148.481.739   | 2.295.840          | —       |
| Total              | 11.207.909  | 82.871.992     | 241.254.890   | 7.084.098          | 399     |

Apresentamos adiante um resumo desse movimento, relativo aos annos de 1929 e 1930.

ESTAÇÃO DE SÃO PAULO — EXPORTAÇÃO

| Annos          | Para a Noroeste | Para a S. P. R G. | Para a Sorocabana | Para a Ituana |
|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|---------------|
| 1929 . . . . . | 2.245.480       | 2.237.953         | 8.285.524         | 1.024.512     |
| 1930 . . . . . | 839.881         | 22.995            | 6.592.077         | 387.522       |
| Diferença —    | 1.405.599       | 2.214.958         | 1.693.447         | 636.990       |

ESTAÇÃO DE SÃO PAULO — IMPORTAÇÃO

| Annos         | Da Noroeste | Da S. P. R. Grande | Da Sorocabana | De outras Estradas |
|---------------|-------------|--------------------|---------------|--------------------|
| 1929          | 441.442     | 3.353.678          | 19.426.683    | —                  |
| 1930          | —           | 3.421.416          | 3.166.557     | 1.410.000          |
| Diferença . . | — 441.442   | + 67.738           | — 16.260.126  | + 1.410.000        |

A diminuição sensível que se nota no movimento da estação de São Paulo, em relação ao anno anterior, provêm de que esta estação serve actualmente apenas ao serviço de passageiros e ao de algumas chaves particulares, estando centralizado em Barra Funda todo o serviço de mercadorias.

ESTAÇÃO DE BARRA FUNDA — IMPORTAÇÃO

| Annos   | Da Noroeste | Da S. P. R. Grande | Da Sorocabana | De outros destinos | Animaes |
|---------|-------------|--------------------|---------------|--------------------|---------|
| 1929    | 12.493.716  | 126.867.273        | 306.642.783   | 10.628.900         | 421     |
| 1930    | 11.207.909  | 82.871.992         | 241.254.890   | 7.084.098          | 399     |
| Diff. — | 1.285.807   | 43.995.281         | 65.387.893    | 3.544.802          | 22      |

ESTAÇÃO DE BARRA FUNDA — EXPORTAÇÃO

| Annos                | Para a Noroeste | Para a S. P. R. Grande | Para a Sorocabana | Para outros destinos | Animes |
|----------------------|-----------------|------------------------|-------------------|----------------------|--------|
| 1929                 | 4.653.805       | 6.891.519              | 133.647.193       | 8.961.691            | 743    |
| 1930                 | 5.427.192       | 8.884.734              | 108.692.252       | 4.382.617            | 464    |
| Differ. <sup>a</sup> | + 773.387       | + 1.993.215            | - 24.954.941      | - 4.579.074          | 279    |

RESUMO

| Annos     | Importação  | Exportação  |
|-----------|-------------|-------------|
| 1929      | 479.854.475 | 167.947.677 |
| 1930      | 350.416.862 | 135.229.270 |
| Differ. — | 129.437.613 | 32.718.407  |

Descarga de vagões em São Paulo, Barra Funda e nos Reguladores

Apresentamos em seguida um quadro demonstrativo da quantidade de vagões descarregados durante o anno de 1930, em São Paulo, Barra Funda e nos Reguladores:

| Annos  | Para a Noroeste | Para a S. P. R. Grande | Para a Sorocabana | Para outros destinos | Animes |
|--------|-----------------|------------------------|-------------------|----------------------|--------|
| 1929   | 698.207         | 1.071.400              | 1.121.201         | 317.209              | 469    |
| 1930   | 800.897         | 1.074.400              | 1.011.100         | 300.715              | 480    |
| Difer. | 102.690         | 1.000.000              | 110.100           | 83.506               | 11     |

WAGÖES CARREGADOS E DESCARREGADOS EM SAO PAULO, BARRA FUNDA E REGULADORES

| Mezes               | Número de vagões descarregados |            |               |               |            |               |                      |                |        |                |                |       | Carregados         |            |
|---------------------|--------------------------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|----------------------|----------------|--------|----------------|----------------|-------|--------------------|------------|
|                     | Mercadorias de armazém         |            |               |               |            |               | Mercadorias de pateo |                |        |                |                |       |                    |            |
|                     | Algodão                        |            |               | Café          |            |               | Aflaria              |                |        | Varíos         |                |       | Madeiras           | Alimentaes |
|                     | Do Sul e Ira-                  | Do Tíbaga- | Do mal Istra- | Do Sul e Ira- | Do Tíbaga- | Do mal Istra- | De outros portos     | Para a Estrada | Total  | Para o público | Para a Estrada | Total | Total descarregado | Carrados   |
| Janeiro . . . . .   | 932                            | 2          | 141           | 374           | 569        | 429           | 60                   | 3              | 1.061  | 513            | 11             | 61    | 3.095              | 1.155      |
| Fevereiro . . . . . | 659                            | 3          | 88            | 357           | 300        | 343           | 69                   | —              | 712    | 526            | 2              | 23    | 2.310              | 972        |
| Março . . . . .     | 722                            | —          | 208           | 342           | 397        | 402           | 94                   | 1              | 894    | 532            | —              | 23    | 2.721              | 1.165      |
| Abri . . . . .      | 955                            | —          | 139           | 424           | 448        | 446           | 101                  | 8              | 1.003  | 543            | —              | 68    | 3.132              | 1.225      |
| Maio . . . . .      | 578                            | 7          | 113           | 471           | 422        | 472           | 91                   | 8              | 993    | 563            | —              | 63    | 2.788              | 1.247      |
| Junho . . . . .     | 420                            | 68         | 202           | 545           | 510        | 527           | 82                   | 3              | 1.122  | 574            | —              | 77    | 3.008              | 1.430      |
| Julho . . . . .     | 410                            | 68         | 136           | 635           | 464        | 503           | 120                  | —              | 1.087  | 580            | 3              | 47    | 2.966              | 1.244      |
| Agosto . . . . .    | 512                            | 45         | 133           | 666           | 366        | 375           | 101                  | —              | 842    | 569            | —              | 106   | 2.873              | 1.229      |
| Setembro . . . . .  | 839                            | 20         | 174           | 644           | 406        | 342           | 98                   | —              | 846    | 534            | —              | 62    | 3.119              | 1.007      |
| Outubro . . . . .   | 806                            | 5          | 110           | 401           | 140        | 200           | 49                   | 6              | 395    | 383            | 2              | 36    | 2.138              | 549        |
| Novembro . . . . .  | 371                            | 5          | 146           | 405           | 186        | 241           | 30                   | 2              | 459    | 552            | —              | 133   | 2.071              | 653        |
| Dezembro . . . . .  | 463                            | 1          | 115           | 588           | 386        | 278           | 23                   | —              | 687    | 696            | —              | 110   | 2.660              | 1.057      |
| Total . . . . .     | 7.667                          | 224        | 1.705         | 5.852         | 4.594      | 4.558         | 918                  | 31             | 10.101 | 6.565          | 18             | 809   | 32.941             | 12.842     |

### Entrada de animaes na Capital

A entrada de animaes, nesta Capital, attingiu a 309.965 cabeças, no anno de 1930, estando incluidos nesse numero os que entraram por intermedio das estações de Domingos de Moraes, Presidente Altino e Osasco.

O quadro seguinte especifica as quantidades mensalmente:

| Mezes               | Suinos  | Vaccum  |
|---------------------|---------|---------|
| Janeiro . . . . .   | 18.042  | 17.041  |
| Fevereiro . . . . . | 14.334  | 18.282  |
| Marco . . . . .     | 9.035   | 16.855  |
| Abriô . . . . .     | 8.344   | 18.615  |
| Maio. . . . .       | 7.058   | 15.877  |
| Junho . . . . .     | 7.429   | 13.036  |
| Julho . . . . .     | 9.542   | 13.944  |
| Agosto . . . . .    | 8.621   | 12.453  |
| Setembro . . . . .  | 13.681  | 7.893   |
| Outubro . . . . .   | 8.409   | 6.401   |
| Novembro . . . . .  | 20.584  | 9.131   |
| Dezembro . . . . .  | 21.368  | 13.990  |
| Total . . . . .     | 146.447 | 163.518 |

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

| Annos          | Suinos  | Vaccum  | Total   |
|----------------|---------|---------|---------|
| 1929 . . . . . | 186.405 | 184.831 | 371.236 |
| 1930 . . . . . | 146.447 | 163.518 | 309.965 |
| Diferença —    | 39.958  | 21.313  | 61.271  |

### Movimento de café

Apresentamos adiante uma variedade de quadros dando minuciosas informações sobre o transporte de café, durante o anno de 1930, cuja renda representa uma parcella saliente em nossa receita bruta.

Durante o anno de 1930, foram despachadas por esta Estrada (incluidos os despachos feitos por outras Estradas, via Sorocabana), 3.689.769 saccas de café, contra 2.889.806 no anno anterior, havendo, assim, em 1930, uma diferença de 799.963 saccas, para mais.

A renda proveniente do transporte de café, no anno de 1930, attingiu a 16.447:341\$920, contra 12.455:240\$140 no anno anterior, apresentando, assim, um aumento de 3.992:101\$780.

Damos adiante um quadro comparativo da quantidade de café despachada nestes ultimos 5 annos, com indicação da respectiva renda:

|  | Annos          | Número de saccas | Renda           |
|--|----------------|------------------|-----------------|
|  | 1926 . . . . . | 1.827.641        | 7.455:568\$700  |
|  | 1927 . . . . . | 3.117.822        | 12.885:945\$320 |
|  | 1928 . . . . . | 2.048.116        | 9.115:614\$330  |
|  | 1929 . . . . . | 2.889.806        | 12.455:240\$140 |
|  | 1930 . . . . . | 3.689.769        | 16.447:341\$920 |

Em relação ao total de mercadorias transportadas pela Sorocabana, durante o anno de 1930, o café concorreu com uma porcentagem de 18,01 quanto á tonelagem e de 34,96 quanto á renda, como demonstra o quadro seguinte:

| Annos      | Total transportado (T) | Café (T) | %     | Renda total de mercadorias | Renda do café   | %     |
|------------|------------------------|----------|-------|----------------------------|-----------------|-------|
| 1926 . . . | 1.367.970              | 109.658  | 8,01  | 40.361:398\$500            | 7.455:568\$700  | 18,47 |
| 1927 . . . | 1.519.821              | 187.069  | 12,30 | 48.793:118\$070            | 12.885:945\$320 | 26,40 |
| 1928 . . . | 1.575.099              | 122.887  | 7,80  | 50.780:081\$460            | 9.115:614\$330  | 17,95 |
| 1929 . . . | 1.519.356              | 173.388  | 11,41 | 53.599:678\$560            | 12.455:240\$140 | 23,23 |
| 1930 . . . | 1.229.123              | 221.386  | 18,01 | 47.038:180\$335            | 16.447:341\$920 | 34,96 |

O quadro que adiante apresentamos demonstra a relação existente entre o total de café despachado na Sorocabana e tributarias e as entradas desse producto no porto de Santos, sendo que, em 1930, 42,23 %, desse total deram entrada naquelle localidade:

| Annos          | Total<br>despachado<br>(Saccas) | Baldeadas<br>com destino<br>a Santos | Total<br>das entradas<br>em Santos | Relação entre a quan-<br>tidade procedente da<br>Sorocabana, chegada a<br>Santos, e o total das<br>entradas naquelle porto |
|----------------|---------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|--|
| 1926 . . . . . | 1.827.641                       | 1.388.122                            | 8.982.968                          | 15,45 %  |
| 1927 . . . . . | 3.117.822                       | 1.546.492                            | 10.285.361                         | 15,03  |
| 1928 . . . . . | 2.048.116                       | 1.063.760                            | 8.693.639                          | 11,82  |
| 1929 . . . . . | 2.889.806                       | 1.296.278                            | 9.172.482                          | 14,13  |
| 1930 . . . . . | 3.689.769                       | 1.558.283                            | 10.785.043                         | 14,35  |

O movimento de baldeação para a São Paulo Railway e a entrega dessa mercadoria á Companhia Mogyana e a seus consignatarios em Barra Funda, foi a seguinte:

|  | Saccas        |
|--|---------------|
| Café entregue á S. Paulo Railway, em Barra Funda     | 1.535.145     |
| Café entregue á S. Paulo Railway, em Jundiahay . . . | 5.245         |
| Café entregue á Cia. Mogyana, em Guanabara . . . .   | <u>17.893</u> |
| Somma . . . . .                                      | 1.558.283     |
| Café entregue em Barra Funda . . . . .               | <u>42.781</u> |
| Total . . . . .                                      | 1.601.064     |

O transporte de café, em cada um dos mezes do anno de 1930, para entrega immediata em Barra Funda e às estradas de ferro em trafego mutuo, foi o seguinte:

| Mezes               | Baldeado para Santos |                 |                 | Baldeado<br>para<br>Noroeste<br>Baurú | Descarre-<br>gado em<br>B. Funda |
|---------------------|----------------------|-----------------|-----------------|---------------------------------------|----------------------------------|
|                     | Em<br>Barra<br>Funda | Em<br>Jundiahay | Em<br>Guanabara |                                       |                                  |
| Janeiro . . . . .   | 106.226              | 1.677           | 2.498           | 1.498                                 | 2.534                            |
| Fevereiro . . . . . | 117.897              | 6               | 1.028           | 700                                   | 6.653                            |
| Março . . . . .     | 76.414               | —               | 3.170           | 500                                   | 2.087                            |
| AbriL . . . . .     | 110.046              | 112             | 2.353           | 1.010                                 | 6.307                            |
| Maio. . . . .       | 105.969              | 2.846           | 1.963           | —                                     | 9.495                            |
| Junho . . . . .     | 42.603               | 396             | 828             | —                                     | 833                              |
| Julho . . . . .     | 128.002              | 2               | —               | 395                                   | 694                              |
| Agosto . . . . .    | 155.654              | —               | —               | —                                     | 537                              |
| Setembro . . . . .  | 167.572              | 100             | 650             | 105                                   | 7.255                            |
| Outubro . . . . .   | 151.654              | —               | 1.628           | —                                     | 3.622                            |
| Novembro . . . . .  | 184.550              | 2               | 1.869           | —                                     | 1.543                            |
| Dezembro . . . . .  | 188.558              | 104             | 1.906           | —                                     | 1.221                            |
| Total . . . . .     | 1.535.145            | 5.245           | 17.893          | 4.208                                 | 42.781                           |

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo do numero de saccas de café transportadas com destino a São Paulo e Santos nos annos de 1926 a 1930:

| Annos          | Descarregados em B. Funda | Encaminhadas a Santos |                          |           | Total     |
|----------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------|-----------|
|                |                           | Por Barra Funda       | Por Jundiahy e Guanabara | Somma     |           |
| 1926 . . . . . | 99.961                    | 1.376.180             | 11.942                   | 1.388.122 | 1.488.083 |
| 1927 . . . . . | 75.194                    | 1.433.158             | 113.334                  | 1.546.492 | 1.621.686 |
| 1928 . . . . . | 56.237                    | 1.037.844             | 25.916                   | 1.063.760 | 1.119.997 |
| 1929 . . . . . | 62.367                    | 1.277.606             | 18.672                   | 1.296.278 | 1.358.645 |
| 1930 . . . . . | 42.781                    | 1.535.145             | 23.138                   | 1.558.283 | 1.601.064 |

Os quadros que adiante apresentamos contêm a comparação do movimento de saccas de café com destino a Santos (baldeação) e São Paulo (entrega em Barra Funda), durante os diversos meses do anno de 1926 a 1930:

| Mezes               | 1926      | 1927      | 1928      | 1929      | 1930      |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Janeiro . . . . .   | 161.629   | 70.888    | 107.313   | 108.493   | 112.935   |
| Fevereiro . . . . . | 173.882   | 99.830    | 90.921    | 54.395    | 125.584   |
| Março . . . . .     | 183.914   | 96.595    | 108.859   | 76.557    | 81.671    |
| Abril . . . . .     | 151.591   | 107.826   | 81.761    | 107.791   | 118.818   |
| Maio. . . . .       | 143.307   | 128.202   | 82.604    | 165.242   | 120.273   |
| Junho . . . . .     | 145.256   | 134.139   | 101.155   | 235.114   | 44.660    |
| Julho . . . . .     | 100.691   | 156.878   | 82.981    | 119.497   | 128.698   |
| Agosto . . . . .    | 99.529    | 173.308   | 70.093    | 109.262   | 156.191   |
| Setembro . . . . .  | 113.755   | 147.768   | 85.389    | 132.711   | 175.577   |
| Outubro . . . . .   | 88.484    | 182.922   | 104.606   | 34.301    | 156.904   |
| Novembro . . . . .  | 56.491    | 201.703   | 108.525   | 92.416    | 187.964   |
| Dezembro . . . . .  | 69.554    | 121.627   | 95.790    | 122.866   | 191.789   |
| Total . . . . .     | 1.488.083 | 1.621.686 | 1.119.997 | 1.358.645 | 1.601.064 |

O numero de saccas de café transportadas com destino a Santos e São Paulo, constante do quadro supra, foi o seguinte, por semestre, nos annos de 1926 a 1930:

| Annos          | 1.º semestre | 2.º semestre | Total     |
|----------------|--------------|--------------|-----------|
| 1926 . . . . . | 959.579      | 528.504      | 1.488.083 |
| 1927 . . . . . | 637.480      | 984.206      | 1.621.686 |
| 1928 . . . . . | 572.613      | 547.384      | 1.119.997 |
| 1929 . . . . . | 747.492      | 611.153      | 1.358.645 |
| 1930 . . . . . | 603.941      | 997.123      | 1.601.064 |

### Existencia nos Armazens Reguladores

Em 31 de dezembro de 1929, existiam nos Reguladores e nos diversos armazens do interior 2.878.842 saccas de café.

Foram recebidas, durante o anno de 1930, 3.188.840 saccas e carregadas 2.041.231, ficando armazenadas, nas estações de procedencia e nos Reguladores da Sorocabana, em 31 de dezembro de 1930, 4.026.451 saccas, como se verifica pela especificação seguinte:

|   |                  |
|---|------------------|
| Existencia em 31-12-1929 . . . . .                            | 2.878.842        |
| Recebidas no anno de 1930 . . . . .                           | <u>3.188.840</u> |
| Carregadas durante o anno de 1930 . . . . .                   | <u>2.041.231</u> |
| Existencia em 31-12-1930, em poder da<br>Sorocabana . . . . . | 4.026.451        |

No quadro seguinte, apresentamos uma demonstração dos despachos de café effectuados nesta Estrada, no anno de 1930, incluida a quantidade recebida das estradas tributarias:

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE CAFE', DURANTE O ANNO DE 1930

### Trafego mutuo

Continuamos a manter com regularidade as relações de trafeço mutuo com as estradas de ferro com as quaes já o mantinhamos no anno anterior.

Apresentamos adiante uma variedade de quadros dando o movimento de baldeação nos diversos pontos de contacto com as estradas em questão:

#### DA SOROCABANA PARA A COMPANHIA PAULISTA

| Especificação         | Jundiahy |            | Agudos  |         |
|-----------------------|----------|------------|---------|---------|
|                       | Volumes  | Peso       | Volumes | Peso    |
| Varios . . . . .      | 57.720   | 3.747.714  | 3.263   | 84.317  |
| Materiaes . . . . .   | 88.554   | 9.146.070  | —       | —       |
| Encommendas . . . . . | 11.189   | 200.087    | 1.993   | 33.174  |
| Total . . . . .       | 157.463  | 13.093.871 | 5.256   | 117.491 |

#### DA COMPANHIA PAULISTA PARA A SOROCABANA

| Especificação         | Jundiahy |           | Agudos  |         |
|-----------------------|----------|-----------|---------|---------|
|                       | Volumes  | Peso      | Volumes | Peso    |
| Varios . . . . .      | 50.048   | 2.437.083 | 9.910   | 367.876 |
| Materiaes . . . . .   | 893      | 53.287    | —       | —       |
| Encommendas . . . . . | 9.258    | 175.088   | 1.945   | 32.463  |
| Total . . . . .       | 60.199   | 2.665.458 | 11.855  | 400.339 |

#### DA SOROCABANA PARA A E. F. NOROESTE

| Especificação         | Para a Noroeste |            | Da Noroeste |            |
|-----------------------|-----------------|------------|-------------|------------|
|                       | Volumes         | Peso       | Volumes     | Peso       |
| Café . . . . .        | 4.208           | 252.480    | 761.839     | 45.710.340 |
| Varios . . . . .      | 306.229         | 9.174.957  | 330.573     | 14.756.027 |
| Materiaes . . . . .   | 128             | 1.700.577  | 377         | 5.486.436  |
| Encommendas . . . . . | 18.966          | 344.572    | 16.922      | 278.940    |
| Total . . . . .       | 329.531         | 11.472.586 | 1.109.711   | 66.231.743 |

DA SOROCABANA PARA A S. P. PARANA'

| Especificação         | Para S. P. Paraná |            | Da S. P. Paraná |           |
|-----------------------|-------------------|------------|-----------------|-----------|
|                       | Volumes           | Peso       | Volumes         | Peso      |
| Varios . . . . .      | 165.097           | 6.667.224  | 110.515         | 5.354.888 |
| Materiaes . . . . .   | 127.087           | 8.911.921  | 2.806           | 877.778   |
| Encommendas . . . . . | 16.959            | 119.402    | 13.342          | 76.058    |
| Animaes . . . . .     | 4                 | —          | —               | —         |
| Café . . . . .        | —                 | —          | 19.626          | 1.177.560 |
| Total . . . . .       | 309.147           | 15.698.547 | 146.289         | 7.486.284 |

DA SOROCABANA PARA A COMPANHIA MOGYANA

| Especificação         | Para a Mogyana |            | Da Mogyana |            |
|-----------------------|----------------|------------|------------|------------|
|                       | Volumes        | Peso       | Volumes    | Peso       |
| Café . . . . .        | 17.893         | 973.580    | 231.182    | 13.870.920 |
| Varios . . . . .      | 220.087        | 6.288.906  | 353.154    | 71.083.021 |
| Materiaes . . . . .   | 1.304          | 21.095.965 | 398        | 6.386.676  |
| Encommendas . . . . . | 9.776          | 276.455    | 9.710      | 218.517    |
| Animaes . . . . .     | 155            | —          | 1.831      | —          |
| Total . . . . .       | 249.215        | 28.634.906 | 596.275    | 91.559.134 |

DA SOROCABANA PARA A SÃO PAULO RAILWAY E  
E. F. C. DO BRASIL

| Especificação         | São Paulo |           | Barra Funda |             | Jundiahyl |            |
|-----------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|-----------|------------|
|                       | Volumes   | Peso      | Volumes     | Peso        | Volumes   | Peso       |
| Café. . . . .         | —         | —         | 1.535.145   | 92.108.700  | 5.245     | 314.700    |
| Varios. . . . .       | 80.057    | 4.150.686 | 80.981      | 18.171.254  | 245.534   | 17.107.920 |
| Animaes. . . . .      | 97        | —         | 15.314      | —           | —         | —          |
| Encommendas . . . . . | 932       | 17.421    | —           | —           | 87.841    | 1.544.398  |
| Materiaes . . . . .   | —         | —         | 42.038      | 49.641.678  | 25.729    | 2.681.113  |
| Total . . . . .       | 81.086    | 4.168.107 | 1.673.478   | 159.921.632 | 364.349   | 21.648.131 |

DA SÃO PAULO RAILWAY E E. F. C. DO BRASIL PARA A  
SOROCABANA

| Especificação   | São Paulo |            | Barra Funda |            | Jundiahys |            |
|-----------------|-----------|------------|-------------|------------|-----------|------------|
|                 | Volumes   | Peso       | Volumes     | Peso       | Volumes   | Peso       |
| Varios . . .    | 814.325   | 26.934.854 | 19.900      | 6.335.786  | 266.800   | 19.384.200 |
| Animaes . . .   | 105       | —          | 35          | —          | —         | —          |
| Encommendas     | 932       | 18.385     | —           | —          | 19.511    | 315.016    |
| Materiaes . . . | —         | —          | 51.451      | 70.802.253 | 6.202     | 1.740.000  |
| Total . . .     | 815.362   | 26.953.239 | 71.386      | 77.138.039 | 292.513   | 21.439.216 |

Custo da baldeação

A despeza com o pessoal empregado na baldeação de e para as Companhias estranhas, nas estações de São Paulo, Barra Funda, Jundiahys, Agudos e Baurú, no anno de 1930, importou em 132:150\$750, como se verifica abaixo:

| Pontos de baldeação   | Despeza      |
|-----------------------|--------------|
| São Paulo. . . . .    | 51:673\$250  |
| Barra Funda . . . . . | 39:690\$000  |
| Jundiahys . . . . .   | 36:960\$000  |
| Agudos. . . . .       | 1:411\$700   |
| Baurú . . . . .       | 2:415\$800   |
| Total . . . . .       | 132:150\$750 |

Intercambio de vehiculos

Continuou a Estrada a manter durante o anno de 1930, o intercambio de vehiculos com a Rêde Viação Paraná-Santa Catharina, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Companhia Mogyana.

Além disso, continuou a receber, em suas linhas de 1<sup>m</sup>,60 de bitola, o material de transporte da São Paulo Railway Company e outras, e a permitir a entrada, em linhas da São Paulo Paraná, dos seus vagões, tudo nos termos dos convenios em vigôr.

O quadro seguinte contém a demonstração das estadias pagas e recebidas:

| Estradas                                     | Recebidas<br>pela Sorocabana | Pagas<br>pela Sorocabana |
|--|------------------------------|--------------------------|
| Rêde Viação Paraná-Santa Catharina . . . . . | 568:860\$000                 | 221:870\$000             |
| Estrada de Ferro Noroeste . . . . .          | 73:305\$000                  | 200:650\$000             |
| Companhia Mogiana . . . . .                  | 28:245\$697                  | 54:495\$675              |
| Estrada de Ferro São Paulo Paraná . . . . .  | 13:965\$000                  | —                        |
| São Paulo Railway . . . . .                  | —                            | 4:952\$400               |
| Diversos . . . . .                           | 1:364\$600                   | —                        |
| Somma . . . . .                              | 685:740\$297                 | 481:968\$075             |
| Saldo a favor da Sorocabana . . . . .        | —                            | 203:772\$222             |
| Rs. . . . .                                  | 685:740\$297                 | 685:740\$297             |

Em 1930, pagou a Sorocabana 481:968\$075 e recebeu 685:740\$297. Em 1929, pagou 915:244\$070 e recebeu 755:912\$044.

O quadro seguinte contém a comparação do pagamento e recebimento de estadias nos annos de 1928 a 1930:

DEMONSTRAÇÃO DAS ESTADIAS PAGAS E RECEBIDAS NOS ANNOS DE 1928 A 1930

| Estradas                          | Recebidas    | Pagas          | Credito      | Debito       |
|-----------------------------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| <i>Anno de 1928:</i>              |              |                |              |              |
| R. V. P. S.ta Catharina . . . . . | 343:890\$000 | 858:650\$000   | —            | 514:760\$000 |
| E. F. Noroeste . . . . .          | 100:655\$000 | 145:088\$600   | —            | 44:433\$600  |
| Companhia Mogiana . . . . .       | 121:857\$559 | 39:128\$976    | 82:728\$583  | —            |
| E. F. S. P. Paraná . . . . .      | 28:180\$000  | —              | 28:180\$000  | —            |
| S. P. Railway . . . . .           | —            | 7:240\$200     | —            | 71:240\$200  |
| Diversos . . . . .                | 11.030\$000  | —              | 11:030\$000  | —            |
| Total . . . . .                   | 605:612\$559 | 1.050:107\$776 | 121:938\$583 | 566:433\$800 |
| <i>Anno de 1929:</i>              |              |                |              |              |
| R. V. P. S.ta Catharina . . . . . | 401:933\$100 | 789:468\$000   | —            | 387:534\$900 |
| E. F. Noroeste . . . . .          | 230:675\$000 | 97:525\$000    | 133:150\$000 | —            |
| Companhia Mogiana . . . . .       | 82:213\$944  | 22:760\$870    | 59:453\$074  | —            |
| E. F. S. P. Paraná . . . . .      | 39:470\$000  | —              | 39:470\$000  | —            |
| S. P. Railway . . . . .           | —            | 5:438\$000     | —            | 5:438\$000   |
| Diversos . . . . .                | 1:620\$000   | 52\$200        | 1:567\$800   | —            |
| Total . . . . .                   | 755:912\$044 | 915:244\$070   | 233:640\$874 | 392:972\$900 |
| <i>Anno de 1930:</i>              |              |                |              |              |
| R. V. P. S.ta Catharina . . . . . | 568:860\$000 | 221:870\$000   | 346:990\$000 | —            |
| E. F. Noroeste . . . . .          | 73:305\$000  | 200:650\$000   | —            | 127:345\$000 |
| Companhia Mogiana . . . . .       | 28:245\$697  | 54:495\$675    | —            | 26:249\$978  |
| E. F. S. P. Paraná . . . . .      | 13:965\$000  | —              | 13:965\$000  | —            |
| S. P. Railway . . . . .           | —            | 4:952\$400     | —            | 4:952\$400   |
| Diversos . . . . .                | 1:364\$600   | —              | 1:364\$600   | —            |
| Total . . . . .                   | 685:740\$297 | 481:968\$075   | 362:319\$600 | 158:547\$388 |

Considerando, em particular, o intercambio de vehiculos com a Rêde Viação Paraná-Santa Catharina, que é o mais importante, convém assignalar que, em 1930, até outubro, tivemos o apreciavel saldo, a nosso favor, de 291:700\$000, com probabilidade de se elevar a mais de 400 contos, ao contrario dos annos anteriores, em que a Sorocabana dispendeu importantes sommas nessa verba, como se vê do seguinte resumo:

| Annos                | Pago pela Sorocabana | Recebido pela Sorocabana | Differença     |
|----------------------|----------------------|--------------------------|----------------|
| 1928 . . . . .       | 858:650\$000         | 343:890\$000             | — 514:760\$000 |
| 1929 . . . . .       | 789:468\$000         | 401:933\$000             | — 387:535\$000 |
| 1930 até Outubro . . | 277:160\$000         | 568:860\$000             | + 291:700\$000 |

Apresentamos em seguida um quadro demonstrativo da quantidade de estadias e multas pagas pela Sorocabana á Rêde Viação Paraná-Santa Catharina e vice-versa, nos diversos mezes do anno de 1930:

| Mezes               | E. F. S. na R. V. P. S. C. |        |              | R. V. P. S. C. na E. F. S. |        |              |
|---------------------|----------------------------|--------|--------------|----------------------------|--------|--------------|
|                     | Estadias                   | Multas | Importancia  | Estadias                   | Multas | importancia  |
| Janeiro . . . . .   | 9.148                      | 3.296  | 125:860\$000 | 3.428                      | 30     | 90:930\$000  |
| Fevereiro . . . . . | 9.645                      | 5.259  | 149:880\$000 | 1.880                      | 10     | 20:130\$000  |
| Março . . . . .     | 9.478                      | 5.926  | 154:770\$000 | 2.044                      | 48     | 22:130\$000  |
| Abril . . . . .     | 1.859                      | 292    | 22:650\$000  | 2.661                      | 24     | 28:000\$000  |
| Maio. . . . .       | 1.633                      | 143    | 18:700\$000  | 1.322                      | 31     | 14:550\$000  |
| Junho . . . . .     | 1.355                      | 48     | 15:420\$000  | 1.972                      | —      | 20:710\$000  |
| Julho . . . . .     | 1.773                      | 25     | 19:020\$000  | 1.978                      | 4      | 20:780\$000  |
| Agosto . . . . .    | 2.682                      | 17     | 28:220\$000  | 2.694                      | 63     | 28:390\$000  |
| Setembro . . . . .  | 3.242                      | 116    | —            | 3.028                      | 88     | —            |
| Outubro . . . . .   | —                          | —      | 34:340\$000  | —                          | —      | 31:540\$000  |
| Novembro . . . . .  | —                          | —      | —            | —                          | —      | —            |
| Dezembro . . . . .  | —                          | —      | —            | —                          | —      | —            |
| Total . . .         | 40.815                     | 15.122 | 568:860\$000 | 21.007                     | 298    | 277:160\$000 |

Não tendo sido ainda encerradas as contas de estadias e multas, relativas aos meses de novembro e dezembro de 1930, em virtude da situação anormal do tráfego nos últimos meses do anno, deixaram de figurar no quadro anterior os elementos relativos a esses meses.

#### Numero e percurso de trens

Durante o anno de 1930, circularam nesta Estrada 89.580 trens, fazendo o percurso total de 8.116.375 kilometros. O percurso médio, por trem, foi de 90,6 kilometros e o percurso médio, por dia, de 22.237 kilometros. Em relação ao anno anterior, notam-se as seguintes diferenças:

| Annos           | Número de trens | Percorso total | Percorso médio |         |
|-----------------|-----------------|----------------|----------------|---------|
|                 |                 |                | Por trem       | Por dia |
| 1929 . . . . .  | 103.496         | 9.288.556      | 89,7           | 25.448  |
| 1930 . . . . .  | 89.580          | 8.116.375      | 90,6           | 22.237  |
| Diferença . . . | — 13.916        | — 1.172.181    | + 0,9          | — 3.211 |

O quadro seguinte especifica o percurso relativo ao anno de 1930:

| Especies                     | Número de trens | Percorso total | Percorso médio |         |
|------------------------------|-----------------|----------------|----------------|---------|
|                              |                 |                | Por trem       | Por dia |
| <i>Serviço retribuido</i>    |                 |                |                |         |
| Passageiros . . . . .        | 17.245          | 2.977.891      | 172,7          | 8.159   |
| Especiaes de passageiros . . | 167             | 16.662         | 99,8           | 46      |
| Especiaes militares . . . .  | 830             | 119.924        | 144,5          | 328     |
| Mixtos. . . . .              | 18.850          | 1.144.476      | 60,7           | 3.136   |
| Mercadorias . . . . .        | 33.243          | 2.942.041      | 88,5           | 8.060   |
| P/c capital da Estrada . .   | 6.488           | 277.430        | 42,8           | 760     |
| Animaes . . . . .            | 2.056           | 175.101        | 85,2           | 480     |
| Somma . . . . .              | 78.879          | 7.653.525      | 97,0           | 20.969  |

(Continuação)

| Especies                         | Número de trens | Percorso total | Percorso médio |         |
|----------------------------------|-----------------|----------------|----------------|---------|
|                                  |                 |                | Por trem       | Por dia |
| <i>Serviço não retribuido</i>    |                 |                |                |         |
| Serviço da Estrada . . . . .     | 8.808           | 366.972        | 41,7           | 1.005   |
| Serviço Via Permanente . . . . . | 1.893           | 95.878         | 50,6           | 363     |
| Somma . . . . .                  | 10.701          | 462.850        | 43,3           | 1.268   |
| Totaes geraes . . . . .          | 89.580          | 8.116.375      | 90,6           | 22.237  |

De 1926 a 1930, o numero de trens e o respectivo percurso, têm sido os seguintes:

| Annos          | Número de trens | Percorso  |
|----------------|-----------------|-----------|
| 1926 . . . . . | 86.175          | 8.018.059 |
| 1927 . . . . . | 95.375          | 8.431.095 |
| 1928 . . . . . | 104.311         | 9.210.938 |
| 1929 . . . . . | 103.496         | 9.288.556 |
| 1930 . . . . . | 89.580          | 3.116.375 |

QUADRO DISCRIMINATIVO DA QUANTIDADE E PERCURSO DOS TRENS NOS ANNOS DE 1926 A 1930

| Especificação                      | 1926   |           |        | 1927      |         |           | 1928    |           |        | 1929      |       |          | 1930  |          |       |
|------------------------------------|--------|-----------|--------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|--------|-----------|-------|----------|-------|----------|-------|
|                                    | Trens  | Percorso  | Trens  | Percorso  | Trens   | Percorso  | Trens   | Percorso  | Trens  | Percorso  | Trens | Percorso | Trens | Percorso | Trens |
| Trens de passageiros . . . . .     | 14.960 | 2.869.071 | 15.563 | 2.955.888 | 19.181  | 3.074.313 | 18.625  | 3.367.437 | 17.245 | 2.977.891 |       |          |       |          |       |
| Especiais de passageiros . . . . . | 426    | 28.969    | 333    | 23.404    | 266     | 19.916    | 260     | 13.364    | 167    | 16.662    |       |          |       |          |       |
| Especiais militares . . . . .      | 94     | 13.008    | 153    | 19.543    | 82      | 9.087     | 48      | 4.635     | 830    | 119.924   |       |          |       |          |       |
| Trens mixtos . . . . .             | 17.556 | 781.590   | 17.226 | 778.066   | 18.139  | 984.056   | 18.054  | 1.068.921 | 18.850 | 1.144.476 |       |          |       |          |       |
| Trens de mercadorias . . . . .     | 35.990 | 3.341.394 | 40.338 | 3.579.301 | 42.758  | 3.896.003 | 40.597  | 3.647.895 | 32.243 | 2.942.041 |       |          |       |          |       |
| Trens de animais . . . . .         | 1.771  | 167.429   | 2.290  | 211.219   | 2.778   | 243.762   | 2.488   | 199.584   | 2.056  | 175.101   |       |          |       |          |       |
| P/ c capital da Estrada . . . . .  | 2.548  | 124.984   | 3.094  | 95.142    | 3.740   | 132.504   | 3.450   | 103.960   | 6.488  | 277.430   |       |          |       |          |       |
| Serviço Via Permanente . . . . .   | 3.912  | 184.814   | 7.465  | 301.338   | 7.760   | 366.727   | 9.684   | 424.044   | 1.893  | 95.878    |       |          |       |          |       |
| Serviço da Estrada . . . . .       | 8.918  | 506.800   | 8.913  | 467.194   | 9.607   | 484.570   | 10.290  | 458.716   | 8.808  | 366.972   |       |          |       |          |       |
| Total . . . . .                    | 86.175 | 8.018.059 | 95.375 | 8.431.095 | 104.311 | 9.210.938 | 103.496 | 9.288.556 | 89.580 | 8.116.375 |       |          |       |          |       |

### Percorso de carros e vagões

Os vehiculos movimentados por esta Estrada, durante o anno de 1930, alcançaram uma kilometragem total de 68.930.585 kilometros.

No anno anterior, essa kilometragem foi de 78.657.733, notando-se, pois, uma diminuição de 9.727.148 kilometros, ou sejam 12,36 %.

Discriminamos abaixo o percurso dos carros e vagões em 1930:

|  |            |
|--|------------|
| Carros de passageiros e bagagens . . . . .                                   | 21.098.665 |
| Vagões de animaes . . . . .  | 31.094.405 |
| Vagões de mercadorias. . . . .   | 31.094.405 |
| Vagões de animaes . . . . .  | 12.588.652 |
| Vagões de mercadorias. . . . .   | 12.588.652 |
| Carros e vagões em serviço da Estrada (carregados e vazios). . . . .         | 3.844.616  |
| Carros e vagões em serviço da Via Permanente (carregados e vazios) . . . . . | 304.247    |
| Total . . . . .  | 68.930.585 |

Apresentamos adiante um quadro demonstrativo da kilometragem dos carros e vagões, nos annos de 1926 a 1930:

### QUADRO DEMONSTRATIVO DA KILOMETRAGEM DOS CARROS E VAGÕES, A PARTIR DE 1926.

| Especificação  | 1926       | 1927       | 1928       | 1929       | 1930       |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Carros de passageiros e bagagem. . . . .                             | 19.556.526 | 19.141.277 | 20.403.621 | 22.223.530 | 21.098.665 |
| Vagões de animaes e mercad. carregados .                             | 28.571.490 | 31.832.463 | 38.096.399 | 36.982.529 | 31.094.405 |
| Vagões de animaes e mercadorias, vazios .                            | 10.646.853 | 13.105.949 | 15.821.027 | 13.700.636 | 12.588.652 |
| Carros e vagões em serviço da Estrada, carregados e vazios . . . . . | 4.497.817  | 4.939.144  | 4.615.965  | 4.170.092  | 3.844.616  |
| Carros e vagões em serviço da Via Permanente, carregados e vazios    | 645.659    | 1.011.648  | 1.430.738  | 1.580.946  | 304.247    |
| Total . . . . .  | 63.918.345 | 70.030.481 | 80.367.750 | 78.657.733 | 68.930.585 |

### Serviço de reclamações

Durante o anno de 1930, foram registradas 17.346 irregularidades no encaminhamento de mercadorias e encommendas a seus destinos, assim classificadas:

|   |        |
|---|--------|
| Liquidadas sem pagamento aos interessados . . . . . | 15.589 |
| Liquidadas com pagamento aos interessados . . . . . | 365    |
| Em processo, em 31 de dezembro de 1930 . . . . .    | 1.392  |
| Total . . . . .                                     | 17.346 |

Os casos de irregularidades liquidadas com pagamento ás partes interessadas estão assim distribuidos:

| Especie de irregularidade  | N.º de casos | Pagamento efectuado |
|----------------------------|--------------|---------------------|
| Extravios . . . . .        | 260          | 40:318\$800         |
| Avarias . . . . .          | 37           | 5:188\$100          |
| Violações . . . . .        | 30           | 3:224\$890          |
| Incendios . . . . .        | 26           | 55:686\$520         |
| Acidentes . . . . .        | 9            | 13:760\$500         |
| Animaes apanhados na linha | 3            | 220\$000            |
| Total . . . . .            | 365          | 118:398\$810        |

O pagamento dessas indemnizações correu pelas seguintes contas:

|  |              |
|--|--------------|
| Por conta de empregados . . . . .        | 7:092\$750   |
| Por conta da Sorocabana . . . . .        | 44:926\$440  |
| Por conta de outras Estradas. . . . .    | 56:876\$900  |
| Por conta das Cias. de Seguros . . . . . | 9:502\$720   |
| Total . . . . .                          | 118:398\$810 |

Pelos salvados de incendio, vendidos por esta Estrada, foi apurada a importancia de 115\$900, que se creditou ás Companhias de Seguros, não estando, entretanto, deduzida da importancia total paga por incendios, constante do quadro anterior.

### Renda apurada

Durante o anno de 1930 foram effectuados 3 leilões de mercadorias incursas no art.º 159 do Regulamento Geral de Transportes e que produziram a importancia de 33:309\$300.

Com a venda de varreduras, apurou-se a importancia de 19:768\$300.

As vendas «ex-officio», de mercadorias incursas nos artigos 44, 154, 157 e 159 do Regulamento Geral de Transportes, attingiram a 11:605\$000.

Pela venda de 698 saccos de café aos Armazens de Abastecimento, obteve-se a importancia de 22:500\$000.

As sobras de madeiras e as mercadorias entregues ao Almoxarifado, produziram a renda de 7:001\$893.

A venda de fueiros, ripas e lenha, á 4.<sup>a</sup> Divisão dest. Estrada, produziu a quantia de 6:678\$900.

Foram destinados á liquidação de faltas de mercadorias, 190 saccos de café de varreduras. O valor desse café, tomando-se por base a ultima venda effectuada por concurrencia, que foi de \$458 por kilo, poderá ser arbitrado em 5:221\$200.

O movimento economico dos serviços de reclamações foi, pois, em resumo, o seguinte:

|   | Receita      | Despesa      |
|---|--------------|--------------|
| Renda apurada em 1930                         | 101:863\$393 | —            |
| Indemnizações pagas durante o anno 1930 . . . | —            | 44:926\$440  |
| Saldo a favor da Estrada                      | —            | 56:936\$953  |
| Total . . . . .                               | 101:863\$393 | 101:863\$393 |

Em 31 de dezembro de 1930, ficaram no Deposito das Reclamações, para serem vendidos ou utilizados como pagamento de indemnizações, 1.360 saccos de café, cujo valor, tomando-se por base o preço da ultima venda feita, é de 16:544\$000.

Assim pois, o saldo dos Serviços de Reclamações, em 31 de dezembro de 1930, foi o seguinte:

|   |             |
|---|-------------|
| Saldo da renda de 1930 . . . . .        | 56:936\$953 |
| Valor de mercadorias em stock . . . . . | 16:544\$000 |
| Total . . . . .                         | 73:480\$953 |

O numero de reclamações processadas nestes ultimos 5 annos tem sido o seguinte:

| Natureza             | 1926  | 1927  | 1928 | 1929 | 1930 |
|----------------------|-------|-------|------|------|------|
| Incendios . . . . .  | 25    | 65    | 90   | 62   | 26   |
| Extravios . . . . .  | 1.120 | 738   | 451  | 393  | 260  |
| Violações . . . . .  | 241   | 111   | 53   | 33   | 30   |
| Avarias . . . . .    | 145   | 153   | 86   | 90   | 37   |
| Accidentes . . . . . | —     | —     | —    | —    | 9    |
| Animaes apanhados    | --    | --    | --   | --   | 3    |
| Total . . . . .      | 1.531 | 1.067 | 680  | 578  | 365  |

Os pagamentos ás partes interessadas foram os seguintes:

| Natureza     | 1926         | 1927         | 1928         | 1929         | 1930         |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Incendios .  | 48:984\$300  | 29:410\$950  | 91:875\$300  | 40:555\$270  | 55:686\$520  |
| Extravios .  | 201:487\$420 | 139:883\$600 | 81:170\$030  | 73:238\$590  | 40:318\$800  |
| Violações .  | 21:338\$200  | 3:827\$950   | 3:379\$100   | 2:073\$000   | 3:224\$890   |
| Accidentes . | 21:241\$300  | 34:526\$000  | 35:045\$670  | 6:479\$500   | 13:760\$500  |
| Avarias .    | 35:037\$700  | 36:870\$800  | 6:749\$000   | 23:995\$300  | 5:188\$100   |
| Animaes .    | 11:125\$600  | 6:140\$000   | 1:070\$000   | 840\$000     | 220\$000     |
| Total . . .  | 339:214\$520 | 250:659\$300 | 219:289\$100 | 147:181\$660 | 118:398\$810 |

Os pagamentos das indemnizações a que se refere o quadro anterior, foram effectuados por conta das seguintes verbas, o que diminuiu sensivelmente o prejuizo da Estrada, como se vê adiante:

| Verbas             | 1926         | 1927         | 1928         | 1929         | 1930         |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Comp. de Seguros.  | 24:672\$100  | 25:000\$700  | 85:327\$300  | 40:555\$270  | 9:502\$720   |
| Outras Estradas .  | 31:064\$920  | 25:146\$550  | 33:181\$270  | 20:955\$200  | 56:876\$900  |
| Empregados . . .   | 13:940\$500  | 12:451\$200  | 14:249\$777  | 20:037\$700  | 7:092\$750   |
| Somma . . . . .    | 69:677\$520  | 62:598\$450  | 132:758\$345 | 81:548\$170  | 73:472\$370  |
| Total pago . . . . | 339:214\$520 | 250:659\$300 | 219:289\$100 | 147:181\$660 | 118:398\$810 |
| PRE JUIZO . . . .  | 269:537\$000 | 188:060\$850 | 86:530\$755  | 65:633\$490  | 44:926\$440  |

### Transportes fluviaes

Mantivemos em serviço, no rio Tieté, no anno de 1930, os vapores «Souza Queiroz», «Visconde de Ytú» e «Piracicaba», que fizeram o percurso total de 12.175 kilometros, como se verifica do quadro seguinte:

| Designação dos vapores    | Kilome-<br>etros | Lanchas    |        |
|---------------------------|------------------|------------|--------|
|                           |                  | Carregadas | Vazias |
| Souza Queiroz . . . . .   | 10.320           | 18.991     | 7.724  |
| Visconde de Ytú . . . . . | 1.801            | 3.245      | 1.417  |
| Piracicaba . . . . .      | 54               | 108        | —      |
| Total . . . . .           | 12.175           | 22.344     | 9.141  |

Os caracteristicos dos vapores em serviço são os seguintes:

| Designação                | Força<br>em<br>caballos | Comprimento | Largura | Calado<br>em ordem<br>de marcha |
|---------------------------|-------------------------|-------------|---------|---------------------------------|
| Visconde de Ytú . . . . . | 45                      | 29,5        | 4,60    | 0,70                            |
| Souza Queiroz . . . . .   | 45                      | 33,7        | 3,60    | 0,70                            |
| Piracicaba . . . . .      | 35                      | 26,7        | 3,70    | 0,55                            |

O percurso dos vapores, a partir de 1926, tem sido o seguinte:

| Annos         | Kilometros |
|---------------|------------|
| 1926. . . . . | 16.764     |
| 1927. . . . . | 19.679     |
| 1928. . . . . | 18.918     |
| 1929. . . . . | 23.033     |
| 1930. . . . . | 12.175     |

Dispendeu a Estrada com o custeio da seção fluvial, no anno de 1930, a importancia de 105:183\$205, como se acha especificado adiante:

|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| Salarios . . . . .             | 97:181\$800       |
| Materiaes e diversos . . . . . | <u>8:001\$405</u> |
| Total . . . . .                | 105:183\$205      |

### Despezas de custeio do Trafego

As despezas do Trafego, no anno de 1930, attingiram a 11.884:146\$885, contra 13.038:154\$747, no anno anterior, tendo havido uma diminuição de 1.154:007\$862.

Nos ultimos 5 annos, essa despeza tem sido a seguinte:

| Annos          | Despeza         | Augmento | Diminuição |
|----------------|-----------------|----------|------------|
| 1926 . . . . . | 11.488:488\$529 | —        | —          |
| 1927 . . . . . | 10.798:420\$139 | —        | 6,00       |
| 1928 . . . . . | 11.231:274\$164 | 4,04     | —          |
| 1929 . . . . . | 13.038:154\$747 | 16,00    | —          |
| 1930 . . . . . | 11.884:146\$885 | —        | 8,85       |

As despezas com salarios e materiaes, nos ultimos 5 annos, têm sido as seguintes:

| Annos          | Salarios        | Materiaes e Diversos | Total           |
|----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| 1926 . . . . . | 9.528:454\$057  | 1.960:024\$472       | 11.488:378\$529 |
| 1927 . . . . . | 9.169:680\$387  | 1.628:739\$752       | 10.798:420\$139 |
| 1928 . . . . . | 9.610:923\$252  | 1.620:350\$912       | 11.231:274\$164 |
| 1929 . . . . . | 11.322:352\$513 | 1.715:802\$234       | 13.038:154\$747 |
| 1930 . . . . . | 10.617:800\$966 | 1.266:345\$919       | 11.884:146\$885 |

### Estações e postos telegraphicos

Durante o anno de 1930, houve as seguintes alterações no regimen das estações e postos telegraphicos:

*GUAYANA e CANGUERA.* Em 25 de janeiro foram abertos ao trafego estes dois postos telegraphicos, situados na linha Mayrink a Santos.

*GUAYRA.* Este posto telegraphico teve a sua denominação mudada para o de *JAO*, em 1.<sup>o</sup> de junho.

*HUNGRIA.* Sob esta denominação, foi aberto ao trafego um posto telegraphico, em 13 de fevereiro, entre Cerquilho e Anizio de Moraes.

*DESERTO.* O posto telegraphico Deserto, situado no ramal de Campinas, teve a sua denominação mudada, em 15 de agosto, para a de Santa Therezinha.

*JANDYRA.* Em 5 de setembro, foi dada esta denominação ao posto telegraphico do kilometro 32 do tronco.

*POSTO KIL. 127.* Em 1.<sup>o</sup> de setembro, foi fechado este posto telegraphico.

#### Pessoal do Trafego

Em 31 de dezembro de 1930, dispunha o trafego de 3.327 empregados, assim distribuidos:

|                         |       |
|-------------------------|-------|
| Administração . . . . . | 93    |
| Estações . . . . .      | 2.696 |
| Movimento . . . . .     | 513   |
| Fluvial . . . . .       | 25    |
| Total . . . . .         | 3.327 |

O quadro seguinte contém a distribuição do pessoal do Trafego nos ultimos 5 annos.

| Datas                | Adminis-tração | Estações | Movi-mento | Fluvial | Total |
|----------------------|----------------|----------|------------|---------|-------|
| 31-12-1926 . . . . . | 51             | 2.542    | 663        | 40      | 3.296 |
| 31-12-1927 . . . . . | 54             | 2.671    | 678        | 40      | 3.443 |
| 31-12-1928 . . . . . | 81             | 2.608    | 656        | 36      | 3.381 |
| 31-12-1929 . . . . . | 84             | 2.665    | 615        | 46      | 3.410 |
| 31-12-1930 . . . . . | 93             | 2.696    | 513        | 25      | 3.327 |

### Considerações geraes

**HORARIOS.** — Como medida economica, resultante da diminuição accentuada do transporte de passageiros, os trens de luxo, N-5 e N-6, que circulavam entre São Paulo e Ourinhos, foram supprimidos em data de 15 de janeiro, passando os carros de luxo, que serviam nesses trens, a fazer parte da composição dos trens N1/P3 e P4/N2, entre os mesmos pontos acima mencionados. Continuou-se, assim, a offerecer ao publico o mesmo conforto em suas viagens entre as duas estações citadas, sem maiores despezas para a Estrada.

Ainda em virtude da depressão nos transportes de passageiros e, para attender ás novas necessidades do serviço, os horarios dos trens, de 24 de fevereiro de 1929, foram substituidos, em 10 de agosto, pelos horarios ainda em vigôr.

As principaes modificações contidas nos horarios de 10 de agosto são a fusão dos trens PO1 e PO2 com, respectivamente, os trens P1 e P2, entre São Paulo e Botucatú, a substituição dos trens P3, P4, P5 e P6, entre São Paulo e Sorocaba, pelos mixtos M,1 M,2, M,3 e M,4, afim de permittir melhor aproveitamento das locomotivas e dar-se maior rapidez aos transportes de fructas despachadas como carga, e a criação de um trem mixto, em cada sentido, entre Botucatú e Bernardino de Campos.

**LINHA DUPLA.** — Em 13 de maio de 1930, a circulação dos trens, entre São Paulo e Barra Funda, passou a ser feita pela linha dupla. Com a inauguração desse trecho, ficou concluida a linha dupla entre São Paulo e Santo Antonio.

**RESULTADOS DE TRAFEGO.** — A crise que atravessa o paiz não podia deixar de se reflectir nos transportes realizados pela Sorocabana e, dahi, a diminuição que, á excepção do café, se nota em todas as parcellas da receita de 1930, como se verifica do quadro A, pag. 8 constante neste relatorio.

Para fazer face a essa diminuição das rendas da Estrada, empregámos medidas energicas no sentido de se reduzirem as despezas de custeio, já determinando a mais rigorosa economia

no consumo de materiaes, já reduzindo o quadro do pessoal ao estrictamente necessário, conseguindo, assim, que a relação da despesa da II Divisão, no anno de 1930, para a receita de tráfego da Estrada se conservasse sensivelmente igual á verificada em 1929.

O quadro seguinte demonstra essa asserção:

| Annos        | Receita total<br>da Estrada | Despesa da<br>2.ª Divisão | Diminuição<br>de despesa | Relação<br>% com a<br>receita |
|--------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1929 . . . . | 83.096:411\$873             | 13.038:154\$747           | —                        | 15,70                         |
| 1930 . . . . | 72.479:836\$380             | 11.884:146\$885           | 8,85 %                   | 16,40                         |

Convém explicar que, si maior redução de despezas não se conseguiu, foi porque, apesar do decrescimo do tráfego, em geral, o transporte do café, em quantidade vultosa, (como mostra o quadro n.º 13, pagina 66 deste relatorio) exigia que as nossas estações estivessem devidamente apparelhadas para attender, com pessoal e material sufficientes, ao recebimento desse producto, o mesmo acontecendo com a equipagem dos trens, devendo-se notar, além disso, que não só procurámos evitar, quanto possivel, dispensa de pessoal afim de não concorrermos para o augmento do numero de desempregados neste Estado, como tambem procurámos deixar a Estrada a coberto de difficuldades futuras, consequentes da falta de empregados habilitados quando os seus serviços retomassem a intensidade e o desenvolvimento anteriores.

**INAUGURAÇÕES.** — Em 25 de janeiro de 1930, foram inauguradas as cabines de signalização de Domingos de Moraes e do kilometro 11 do tronco. Ficou assim estabelecido o serviço de signalização no trecho de Barra Funda ao kilometro 11, de onde foram removidos os guarda-chaves, passando o serviço de chaves a ser feito directamente pelas cabines.

No mesmo mez, foi inaugurada a cabine de emergencia, de Victoria, destinada a assegurar o movimento de trens na serra de Botucatú.

Em dezembro de 1930, foi inaugurada a cabine de sinalização de Guarahuva.

Entre as inaugurações de maior vulto, no anno de 1930, destaca-se a da nova estação de São Paulo, levada a effeito em 13 de maio.

Em 10 de dezembro de 1930 foi inaugurado o novo armazem de baldeação, em Barra Funda.

### Serviço rodoviario

Um dos emprehendimentos levados a effeito no anno de 1930, nesta Estrada, foi o estabelecimento do serviço rodoviario, inaugurado em 23-6-30 com o fim não só de se evitar o desvio de suas rendas pela concurrence que, nos transportes de certas mercadorias, lhe faziam os automoveis, pelas estradas de rodagem, como tambem permitir á Estrada e ao Governo fazer uma idéa das despezas realmente acarretadas por esse sistema de transportes.

Ficar-se-á, assim, em condições de bem se avaliar o alcance da concorrência rodoviaria pelo conhecimento das taxas minímas, limite com que poderá aparecer a concorrência; em summa, todos os elementos que permittam, desde já, perceber-se quaes as providencias a serem tomadas, quer pela Estrada, quer pelo Governo, quando tiver de regularizar a actual situação da concorrência e controle, por parte das autoridades competentes.



### III DIVISÃO - LINHA

A extensão total das linhas conservadas, durante o anno de 1930, foi a seguinte:

| Designação                | 1.º de Janeiro<br>de 1930<br>Kms. | 31 de Dezembro<br>de 1930<br>Kms. | Diminuições no<br>decorrer do anno<br>Kms. |
|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| Linha principal . . . . . | 1.852,236,00                      | 1.852,236,00                      | —  |
| Desvios . . . . .         | 332,699,82                        | 319,655,65                        | 13,044,17                                  |
| Total . . . . .           | 2.184,935,82                      | 2.171,891,65                      | 13,044,17                                  |

(\*) Pelo relatorio annual de 1929 se verificou, que as extensões da linha principal e dos desvios, 31-12-929, eram de 1.867,702 e 304,861,70, respectivamente, extensões essas que neste anno passaram a ser de 1.852,236 e 332,699,82, de acordo com a nova medição feita pelos Engenheiros residentes.

#### DESVIOS

|                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| Construidos . . . . .       | 2.380,65 mts.  |
| Augmentados . . . . .       | 1.488,00 mts.  |
|                             | 3.868,65 mts.  |
| Retirados . . . . .         | 16.912,82 mts. |
| Diminuições em 31/12/1930 . | 13.044,17 mts. |

#### *Modificações nos desvios da Estrada:*

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| Existentes em 1-1-1930 . . . . .      | 256.419,36 mts. |
| Construidos, durante o anno . . . . . | 1.923,55 mts.   |
| Augmentados, durante o anno . . . . . | 472,00 mts.     |
|                                       | 258.814,91 mts. |
| Arrancados, durante o anno . . . . .  | 5.683,92 mts.   |
| Extensão em 31/12/1930 . . . . .      | 253.130,99 mts. |

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

|                                 |                 |                    |
|---------------------------------|-----------------|--------------------|
| 1 no km. 18 . . . . .           | Tronco          | 866,15 mts.        |
| 1 no pateo de Mayrink . . . . . | Tronco          | 400,00 mts.        |
| 1 em Rancharia . . . . .        | Tronco          | 220,00 mts.        |
| 1 em S. Anastacio . . . . .     | Tronco          | 134,00 mts.        |
| 1 em P. Prudente . . . . .      | Tronco          | <u>303,40</u> mts. |
|                                 | Total . . . . . | 1.923,55 mts.      |

Foram retirados os seguintes:

|                    |                 |                   |
|--------------------|-----------------|-------------------|
| Botucatú . . . . . | Tronco          | 326,00 mts.       |
| Indiana . . . . .  | Tronco          | <u>66,00</u> mts. |
|                    | Total . . . . . | 392,00 mts.       |

Foram arrancados os seguintes:

|                       |                 |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|
| São Roque . . . . .   | Tronco          | 130,00 mts.          |
| Km. 127 . . . . .     | Tronco          | 600,00 mts.          |
| Laranjal . . . . .    | Tronco          | 164,00 mts.          |
| S. Grande . . . . .   | Tronco          | 1.165,52 mts.        |
| P. Prudente . . . . . | Tronco          | 20,40 mts.           |
| Km. 191 . . . . .     | Ituana          | 64,00 mts.           |
| Km. 343 . . . . .     | R. Itararé      | <u>3.540,00</u> mts. |
|                       | Total . . . . . | 5.683,92 mts.        |

#### Modificações nos desvios particulares:

|                                       |                       |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Existentes em 1/1/1930 . . . . .      | 76.280,46 mts.        |
| Construidos, durante o anno . . . . . | 457,10 mts.           |
| Augmentados, durante o anno . . . . . | <u>1.016,00</u> mts.  |
|                                       | 77.753,56 mts.        |
| Retirados, durante o anno . . . . .   | <u>11.228,90</u> mts. |
| Extensão em 31/12/1930 . . . . .      | 66.524,66 mts.        |

Foram construidos, durante o anno, os seguintes desvios particulares:

|                  |                         |             |                    |
|------------------|-------------------------|-------------|--------------------|
| 1 no km. 1       | — D. Cerqueira . . .    | Tronco      | 82,00 mts.         |
| 1 no km. 102,376 | — Packing-House . . .   | Tronco      | 135,10 mts.        |
| 1 no km. 886     | — Guimaro & Irmão . . . | Tronco      | <u>240,00</u> mts. |
|                  |                         | Total . . . | 457,10 mts.        |

Foi aumentado o seguinte:

|                                  |        |               |
|----------------------------------|--------|---------------|
| Km. 275 — J. M. Galvão . . . . . | Tronco | 1.016,00 mts. |
|----------------------------------|--------|---------------|

Foram retirados os seguintes:

|                                    |                 |                      |
|------------------------------------|-----------------|----------------------|
| Osasco — Comaf . . . . .           | Tronco          | 535,00 mts.          |
| Km. 29 — T. Maciel . . . . .       | Tronco          | 1.550,00 mts.        |
| Km. 126 — Marnito. . . . .         | Tronco          | 179,60 mts.          |
| Km. 126 — F. F. Ipanema . . . . .  | Tronco          | 473,00 mts.          |
| Km. 415 — J. Contrucci . . . . .   | Tronco          | 213,00 mts.          |
| Km. 492 — L. & Cintra . . . . .    | Tronco          | 141,60 mts.          |
| Km. 545 — J. M. Galvão. . . . .    | Tronco          | 140,60 mts.          |
| Km. 240 — P. Moretti. . . . .      | Ituana          | 52,10 mts.           |
| Km. 280 — Irmãos de Vivo . . . . . | R. Itararé      | <u>7.864,00</u> mts. |
|                                    | Total . . . . . | 11.148,90 mts.       |

EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1930

— 142 —

| Designação das linhas           | Extensão                               |                 |                               | Total<br>Kms. |
|---------------------------------|--|-----------------|-------------------------------|---------------|
|                                 | Linha<br>principal<br>Kms.             | Estrada<br>Kms. | Desvios<br>Particular<br>Kms. |               |
| <i>Tronco</i> . . . . .         | S. Paulo - P. Epitacio . . . . .       | 890,562,00      | 167,453,64                    | 46,752,01     |
| <i>Ramal Itararé</i> . . . . .  | S. Antonio - Itararé . . . . .         | 268,256,00      | 35,914,70                     | 1,104,767,65  |
| <i>Ramal P. Feliz</i> . . . . . | Boituva - P. Feliz . . . . .           | 24,207,00       | 822,00                        | 306,127,80    |
| <i>Ramal Tietê</i> . . . . .    | Cerquilho - Tietê . . . . .            | 8,218,00        | 2,000,00                      | 32,833,00     |
| <i>R. P. Martins e Araçá</i> {  | Victoria - P. Martins . . . . .        | 30,177,00       | 751,00                        | 10,218,00     |
|                                 | { 13 de Maio - Araçá . . . . .         | 7,107,00        | 758,00                        | 30,928,00     |
| <i>Ramal Boreby</i> . . . . .   | Virgilio Rocha - Cel. Leite . . . . .  | 19,412,00       | 783,00                        | 7,865,00      |
| <i>Ramal Bauru</i> . . . . .    | Rubião Junior - Bauru . . . . .        | 122,901,00      | 10,655,00                     | 20,195,00     |
| <i>Ramal Pirají</i> . . . . .   | Manduri - Pirají . . . . .             | 25,843,00       | 1,400,15                      | 1,244,55      |
| <i>Ramal Santa Cruz</i> . . .   | B. de Campos - S. Cruz Rio-Pardo . . . | 24,569,00       | 1,100,00                      | 134,800,55    |
| <i>Ramal Itatinga</i> . . . . . | M. Azevedo - Itatinga . . . . .        | 13,256,00       | 220,00                        | 27,342,15     |
|                                 | { Mayrink - S. Pedro . . . . .         | 227,301,00      | 13,567,10                     | 99,00         |
|                                 | { Itaicy - Jundiahy . . . . .          | 43,152,00       | 7,219,40                      | 2,956,00      |
|                                 | { Chave - J. Alfredo . . . . .         | 17,994,00       | 522,00                        | 5,132,30      |
|                                 | { F. Quirino - Campinas . . . . .      | 34,560,00       | 2,030,30                      | 243,824,10    |
| <i>Funilense</i> . . . . .      |  | 94,721,00       | 7,934,70                      | 55,503,70     |
|                                 |  |                 |                               | 18,756,70     |
|                                 |  |                 |                               | 36,929,30     |
|                                 |  |                 |                               | 102,655,70    |
|                                 |  |                 |                               |               |
|                                 |  |                 |                               | 2,171,891,65  |
|                                 |  |                 |                               |               |
|                                 | Total . . . . .                        | 1,852,236,00    | 253,130,99                    | 66,524,66     |

EXTENSÃO DO 3.º TRILHO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1930

| Designação                | 1.º de Janeiro<br>de 1930<br>Kms. | 31 de Dezem-<br>bro de 1930<br>Kms. | Acrecimos<br>no decorrer<br>do anno<br>Kms. |
|---------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|
| Linha principal . . . . . | (*) 30,968.00                     | 32,960.00                           | 1,992.00                                    |
| Desvios . . . . .         | 7,251.00                          | 8,040.10                            | 789.10                                      |
| Total . . . . .           | 38,219.00                         | 41,000.10                           | 2,781.10                                    |

(\*) De acordo com a nova medição procedida, o 3.º trilho começa no km. 3,150 e termina no km 19,630, sendo portanto sua extensão de 32,960 e não 30,968, como consta dos relatórios anteriores. D'ahi resulta o acrecimo de 1,992.

*Desvios:*

Assentamento do 3.º trilho no desvio do km.

7-Brasital . . . . . 484,10 mts.  
Construcção do desvio do km. 15-Continental . . 305,00 mts.  
Total . . . . . 789.10 mts.

*Resumo*

|                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| Linha principal . . . . .     | 32.960,00 mts.       |
| Desvios da Estrada . . . . .  | 4.882,00 mts.        |
| 4.º trilho . . . . .          | 1.442,00 mts.        |
| Desvios particulares. . . . . | <u>1.716,10</u> mts. |
| Total . . . . .               | 41.000,10 mts.       |

*Movimento de dormentes*

Foram empregados durante o anno de 1930, em diversos serviços da linha, 546.679 dormentes, conforme a discriminação abaixo:

|                                 |                |
|---------------------------------|----------------|
| Custeio . . . . .               | 518.764        |
| Conta de capital . . . . .      | <u>24.373</u>  |
| Diversos . . . . .              | <u>3.542</u>   |
| Total . . . . .                 | 546.679        |
| Saldo do anno de 1929 . . . . . | 352.380        |
| Entrados em 1930. . . . .       | <u>376.626</u> |
| Total . . . . .                 | 729.006        |
| Empregados em 1930. . . . .     | <u>546.679</u> |
| Saldo para 1931 . . . . .       | 182.327        |

### Lastramento de linha

Durante o anno de 1930, foi feito o seguinte:

|                   |                           |                 |
|-------------------|---------------------------|-----------------|
| Empedramento      | — Linha singela . . . . . | 116.639,12 mts. |
| Empedramento      | — Linha dupla . . . . .   | 21.840,00 mts.  |
| Empedregulhamento | — Linha singela . . . . . | 4.854,00 mts.   |

### Reforço

|                   |                           |                |
|-------------------|---------------------------|----------------|
| Empedramento      | — Linha singela . . . . . | 10.824,50 mts. |
| Empedramento      | — Linha dupla . . . . .   | 12.799,00 mts. |
| Empedregulhamento | — Linha singela . . . . . | 6.125,00 mts.  |

### Resumo

|                         |                          |          |
|-------------------------|--------------------------|----------|
| De pedra . . . . .      | 929.823,37 mts.          | — 46,7 % |
| De pedregulho . . . . . | 28.555,00 mts.           | — 1,4 %  |
| De terra . . . . .      | <u>1.030.899,63</u> mts. | — 51,9 % |
| Total . . . . .         | 1.989.278,00 mts.        |          |

*Nota.* 8.<sup>a</sup> Residencia — Linha encaixada 1.450,00 mts.

### LASTRAMENTO DE LINHA, POR RESIDENCIA

| Residencias                  | Empedramento     |                | Linha<br>singela | Reforço      |                  |            |  |
|------------------------------|------------------|----------------|------------------|--------------|------------------|------------|--|
|                              | Pedregulho       |                |                  | Empedramento | Linha<br>singela | Pedregulho |  |
|                              | Linha<br>singela | Linha<br>dupla |                  |              |                  |            |  |
| 1. <sup>a</sup> Residencia . | 4.657,00         | 21.840,00      | —                | 1.940,00     | 12.799,00        | —          |  |
| 2. <sup>a</sup> Residencia . | 7.479,00         | —              | —                | —            | —                | —          |  |
| 3. <sup>a</sup> Residencia . | 554,00           | —              | 4.375,00         | 212,00       | —                | 5.940,00   |  |
| 4. <sup>a</sup> Residencia . | 21.135,02        | —              | —                | 1.394,00     | —                | —          |  |
| 5. <sup>a</sup> Residencia . | —                | —              | —                | 170,00       | —                | —          |  |
| 6. <sup>a</sup> Residencia . | 23.111,00        | —              | —                | 640,00       | —                | —          |  |
| 7. <sup>a</sup> Residencia . | 25.597,90        | —              | —                | 841,00       | —                | —          |  |
| 8. <sup>a</sup> Residencia . | 20.558,00        | —              | —                | 4.095,00     | —                | 185,00     |  |
| 9. <sup>a</sup> Residencia . | 13.547,20        | —              | 479,00           | 1.532,50     | —                | —          |  |
| Total . . . . .              | 116.639,12       | 21.840,00      | 4.854,00         | 10.824,50    | 12.799,00        | 6.125,00   |  |

Damos em seguida qual foi o numero de metros de linha empedrada desde o inicio:

Extensão total de linha singela empedrada até

31/12/1929 . . . . . 706.000,00 mts.

Extensão empedrada durante o anno de 1930 . . . . . 116.639,12 mts.

Extensão até 31/12/1930 . . . . . 822.639,12 mts.

Extensão total de linha dupla empedrada até

31/12/1929 . . . . . 85.344,25 mts.

Extensão empedrada durante o anno de 1930 . . . . . 21.840,00 mts.

Extensão até 31/12/1930 . . . . . 107.184,25 mts.

Extensão total de linha singela e  
dupla até 31/12/1930. . . . . 929.823,37 mts.

Extensão total de linha singela empedregulha-  
da até 31/12/1929. . . . . 23.701,00 mts.

Extensão empedregulhada durante o anno de  
1930 . . . . . 4.854,00 mts.

Extensão até 31/12/1930 . . . . . 28.555,00 mts.

*Reforço:*

Reforço de linha singela empedrada em 1930 . . . . . 10.824,50 mts.

Reforço de linha dupla empedrada em 1930 . . . . . 12.799,00 mts.

Reforço de linha singela empedregulhada em  
1930 . . . . . 6.125,00 mts.

MATERIAES GASTOS NA CONSERVAÇÃO ORDINARIA  
EM 1929 E 1930

| Designação                     | Quantidade |           | Média para kilometro<br>em tráfego |        |
|--------------------------------|------------|-----------|------------------------------------|--------|
|                                | 1929       | 1930      | 1929                               | 1930   |
| Dormentes . . . . .            | 538.098    | 518.764   | 288,10                             | 279,91 |
| Trilhos . . . . .              | 59.030,54  | 81.434,91 | 31,60                              | 43,96  |
| Talas de juncção . . . . .     | 8.244      | 13.668    | 4,41                               | 7,37   |
| Pregos de linha . . . . .      | 470.246    | 323.188   | 251,77                             | 174,48 |
| Parafusos . . . . .            | 312.380    | 298.903   | 167,25                             | 161,36 |
| Tirefonds . . . . .            | 111.798    | 114.798   | 59,85                              | 61,97  |
| Arruellas . . . . .            | 48.128     | 30.258    | 25,76                              | 16,33  |
| Jacarés . . . . .              | 160        | 126       | 0,08                               | 0,06   |
| Contra-trilhos . . . . .       | 101        | 45        | 0,06                               | 0,02   |
| Agulhas . . . . .              | 107        | 52        | 0,06                               | 0,02   |
| Apparelho de manobra . . . . . | 31         | 3         | 0,01                               | 0,001  |
| Encostos-agulhas . . . . .     | 84         | 16        | 0,04                               | 0,008  |
| Desvios completos . . . . .    | 9          | 7         | 0,004                              | 0,003  |

CERCAS E PORTEIRAS

| Mezes               | Cercas              |                     | Porteiras           |                   |
|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------|
|                     | Construidas<br>mts. | Concertadas<br>mts. | Substituidas<br>n.o | Collocadas<br>n.o |
| Janeiro . . . . .   | 6.298,00            | 70.625,00           | 2                   | 5                 |
| Fevereiro . . . . . | 2.000,00            | 47.236,00           | 10                  | 17                |
| Março . . . . .     | 2.070,00            | 39.885,00           | 19                  | 6                 |
| Abri. . . . .       | 962,80              | 98.572,20           | 6                   | 4                 |
| Maio. . . . .       | 1.270,00            | 99.390,00           | 10                  | 7                 |
| Junho. . . . .      | 430,00              | 78.875,00           | 6                   | 1                 |
| Julho. . . . .      | 1.270,00            | 89.342,00           | —                   | —                 |
| Agosto . . . . .    | 1.550,00            | 146.494,00          | 6                   | 15                |
| Setembro . . . . .  | 8.409,00            | 119.980,00          | 8                   | 2                 |
| Outubro . . . . .   | 610,00              | 116.163,00          | 12                  | 7                 |
| Novembro . . . . .  | 2.545,00            | 148.205,00          | 7                   | 3                 |
| Dezembro . . . . .  | 3.260,00            | 166.387,00          | 6                   | 1                 |
| Total . . . . .     | 30.674,80           | 1.221.154,20        | 92                  | 68                |

PESSOAL EXISTENTE EM 31 DE DEZEMBRO  
DE 1929-1930

| Annos                 | Pessoal technico<br>e administrativo | Pessoal<br>operario | Total |
|-----------------------|--------------------------------------|---------------------|-------|
| Em dezembro de 1929 . | 100                                  | 1.978               | 2.078 |
| Em dezembro de 1930 . | 100                                  | 1.947               | 2.047 |

Despeza de custeio da Linha

A despeza de custeio da Linha, durante o anno de 1930, importou em 9.372:472\$357, assim subdividida:

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Pessoal . . . . .  | 6.232:815\$644 |
| Material . . . . . | 3.139:656\$653 |
| Total . . . . .    | 9.372:472\$297 |

SERVIÇOS EXECUTADOS PELA SECÇÃO TECHNICA

| Designação                                     | Quantidade      | Importancia     |
|--|-----------------|-----------------|
| Memoriaes de calculos justificativos . . . . . | 27              |                 |
| <i>Desenhos:</i>                               |                 |                 |
| Edificios. . . . .                             | 48              |                 |
| Pateos, desvios, postos, etc. . . . .          | 14              |                 |
| Obras de arte . . . . .                        | 21              |                 |
| Abastecimento de agua . . . . .                | 7               |                 |
| Diversos . . . . .                             | 160             |                 |
| <i>Orçamentos:</i>                             | Total . . . . . | 250             |
| Edificios. . . . .                             |                 | 10.327:604\$044 |
| Desvios . . . . .                              |                 | 480:691\$571    |
| Desvios particulares . . . . .                 |                 | 90:193\$704     |
| Obras de arte . . . . .                        |                 | 619:853\$369    |
| Abastecimento de agua . . . . .                |                 | 488:770\$228    |
| Postos telegraphicos . . . . .                 |                 | 223:874\$573    |
| Diversos . . . . .                             |                 | 3.004:701\$009  |
| Total . . . . .                                |                 | 15.235:688\$498 |

LINHAS E APPARELHOS EM FUNCIONAMENTO EM 1929 E 1930

| Discriminação                                | Existentes em |            |
|--|---------------|------------|
|  | 31/12/1929    | 31/12/1929 |
| Metros                                       | Metros        | Metros     |
| Linhas telegraphicas . . . . .               | 6.120,075     | 6.120,075  |
| Linhas de retorno. . . . .                   | 99,020        | 99,020     |
| Linhas telephonicas simples. . . . .         | 91,583        | 91,583     |
| Linhas telephonicas duplas . . . . .         | 2.893,836     | 2.893,836  |
| Linhas de signal . . . . .                   | 15,481        | 15,481     |
| Linhas do Telegrapho Nacional. . . . .       | 510,075       | 510,075    |
| Desenvolvimento total. . . . .               | 9.730,070     | 9.730,070  |
| Numero                                       | Numero        | Numero     |
| Apparelhos Morse . . . . .                   | 2             | 2          |
| Apparelhos Spagnolettis. . . . .             | 314           | 271        |
| Apparelhos telephonicos simples . . . . .    | 178           | 191        |
| Apparelhos telephonicos selectivos . . . . . | 191           | 186        |
| Apparelhos de staffs . . . . .               | 194           | 236        |
| Pilhas secas . . . . .                       | —             | 1.422      |
| Pilhas Somsão. . . . .                       | 13.213        | 12.383     |
| Centros selectivos . . . . .                 | 4             | 5          |
| Centros telephonicos simples . . . . .       | —             | 6          |

(Continuação)

| Discriminação                                   | Existencia em |            |
|---|---------------|------------|
|   | 31/12/1929    | 31/12/1929 |
| Centros telephonicos automaticos . . . . .      | —             | Numero 1   |
| Telephones automaticos . . . . .                | —             | 7          |
| Campainhas de porteiras . . . . .               | 38            | 40         |
| Campainhas de plataforma . . . . .              | —             | 51         |
| Chaves para exame de linhas . . . . .           | —             | 162        |
| Magnetos para campainhas de signal . . . . .    | —             | 15         |
| Commutadores de 2 polos . . . . .               | —             | 56         |
| Tomas-correntes para exame, portateis . . . . . | 16            | 16         |

**DADOS ESTATISTICOS REFERENTES AOS RAMAIS FEDERAES  
ITARARE' E TIBAGY**

| Discriminação   | Itararé     |             | Tibagy      |             |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
|   | 1929        | 1930        | 1929        | 1930        |
| Apparelhos telegraphicos . . . . .                          | 26          | 21          | 72          | 41          |
| Postes telegraphicos . . . . .                              | 4.698       | 4.698       | 11.300      | 11.300      |
| Isoladores . . . . .  | 23.680      | 23.680      | 56.079      | 56.079      |
| Linhas . . . . .  | 5           | 5           | 4 e 5       | 4 e 5       |
| Extensão kilometrica das linhas . . . . .                   | 250,047     | 250,047     | 588,835     | 588,835     |
| Systemas adoptados. . . . .                                 | Spagnoletti | Spagnoletti | Spagnoletti | Spagnoletti |
| Apparelhos telephonicos . . . . .                           | 37          | 39          | 93          | 87          |
| Signaes opticos: fixos e moveis . . . . .                   | —           | —           | —           | —           |
| Signaes acusticos . . . . .                                 | —           | —           | —           | —           |
| Signaes: systemas empregados . . . . .                      | —           | —           | —           | —           |
| Quantidade dos postes retirados . . . . .                   | 11          | 2           | 19          | 8           |
| Duração média dos postes retirados . . . . .                | 30 annos    | 30 annos    | 30 annos    | 30 annos    |
| Quantidade de fios retirados . . . . .                      | —           | —           | —           | —           |
| Duração média dos fios retirados . . . . .                  | —           | —           | —           | —           |
| Quantidade de isoladores retirados . . . . .                | 312         | 257         | 824         | 937         |
| Duração média dos isoladores retirados . . . . .            | 10 annos    | 10 annos    | 10 annos    | 10 annos    |
| Quantidade dos apparelhos telegraphicos retirados . . . . . | —           | 2           | 1           | 2           |
| Duração média dos apparelhos retirados . . . . .            | 5 annos     | 5 annos     | 5 annos     | 5 annos     |
| Quantidade dos apparelhos telephonicos retirados . . . . .  | —           | 4           | —           | 5           |
| Duração média dos apparelhos retirados . . . . .            | 4 annos     | 4 annos     | 5 annos     | 4 annos     |
| Staffs electricos . . . . .                                 | 56          | 56          | 104         | 104         |

ALTIITUDE E POSIÇÃO KILOMETRICA DAS ESTAÇÕES

| Estações                     | Altitude<br>metros | Posição<br>kilometrica |
|------------------------------|--------------------|------------------------|
| São Paulo . . . . .          | 737,500            | 0.                     |
| Barra Funda. . . . .         | 721                | 2,790                  |
| Domingos de Moraes . . . . . | 723,800            | 9,264                  |
| Presidente Altino . . . . .  | 726,200            | 14,019                 |
| Osasco . . . . .             | 721                | 15,886                 |
| Carapicuhyba. . . . .        | 717,800            | 22,304                 |
| Baruerý . . . . .            | 719                | 26,950                 |
| Posto klm. 32 . . . . .      | 726                | 31,900                 |
| Cotia . . . . .              | 735,500            | 36,114                 |
| Fernão Dias . . . . .        | 767                | 42,556                 |
| São João . . . . .           | 826                | 48,350                 |
| Maylasky . . . . .           | 898                | 53,794                 |
| Gabriel Piza . . . . .       | 838,200            | 58,570                 |
| São Roque . . . . .          | 797                | 63,318                 |
| Posto 65 Britador . . . . .  | 797                | 65,038                 |
| Mayrink . . . . .            | 832,400            | 69,310                 |
| Pantójo . . . . .            | 791,600            | 73,745                 |
| Rodovalho . . . . .          | 780                | 79,114                 |
| Piragibú. . . . .            | 778                | 83,249                 |
| Inhayba . . . . .            | 667                | 89,776                 |
| Brigadeiro Tobias . . . . .  | 603                | 93,554                 |
| Posto 98 . . . . .           | 611                | 97,717                 |
| Sorocaba. . . . .            | 550,400            | 104,702                |
| Lopes de Oliveira . . . . .  | 560                | 112,371                |
| G. Oetterer . . . . .        | 599                | 120,145                |
| Ipanema . . . . .            | 555                | 124,111                |
| Coronel Murça . . . . .      | 564                | 129,800                |
| Bacaetava . . . . .          | 533,900            | 133,932                |
| Santo Antonio Novo . . . . . | 535                | 139,832                |
| Boituva . . . . .            | 638                | 148,732                |
| Anisio de Moraes . . . . .   | 610                | 156,745                |
| Cerquilho . . . . .          | 571                | 165,145                |
| Verêda. . . . .              | 574                | 171,635                |
| Jurú-Mirim. . . . .          | 551                | 177,129                |
| Laranjal . . . . .           | 527                | 186,698                |
| Maristella . . . . .         | 573                | 193,210                |
| Pereiras . . . . .           | 490                | 199,880                |
| Conchas . . . . .            | 472                | 208,480                |
| Luiz Gama . . . . .          | 530                | 213,863                |
| Salgado . . . . .            | 468                | 223,122                |
| Tapijára. . . . .            | 460                | 230,496                |
| Pyramboia . . . . .          | 472                | 234,962                |
| Remedios. . . . .            | 592                | 245,316                |
| Alambary. . . . .            | 564                | 257,510                |
| Oity. . . . .                | 571                | 266,906                |
| Imbaúba . . . . .            | 471                | 273,336                |
| Victoria . . . . .           | 526                | 279,050                |
| Itantan. . . . .             | 653                | 284,402                |

(Continuação)

| Estações                       | Altitude<br>metros | Posição<br>kilometrica |
|--------------------------------|--------------------|------------------------|
| Alcantis . . . . .             | 720                | 287,770                |
| Botucatú. . . . .              | 777                | 295,430                |
| Rubião Junior . . . . .        | 876                | 302,859                |
| Americo de Campos . . . . .    | 800                | 311,499                |
| Paula Souza . . . . .          | 766                | 320,506                |
| Miranda de Azevedo . . . . .   | 752                | 331,024                |
| Lobo. . . . .                  | 761                | 333,698                |
| Macedonia. . . . .             | 767                | 343,264                |
| Andradas. . . . .              | 709                | 351,135                |
| Ezequiel Ramos . . . . .       | 728                | 360,914                |
| Avaré . . . . .                | 752                | 372,375                |
| Ouro Branco . . . . .          | 771                | 382,648                |
| Barra Grande . . . . .         | 762                | 390,113                |
| Oliveira Coutinho . . . . .    | 741                | 399,575                |
| Cerqueira Cesar . . . . .      | 715                | 406,374                |
| São Bartholomeu . . . . .      | 698                | 418,534                |
| Mandury. . . . .               | 692,600            | 427,215                |
| Baptista Botelho . . . . .     | 669,600            | 438,785                |
| Bernardino de Campos . . . . . | 675,400            | 450,675                |
| Luiz Pinto. . . . .            | 612                | 462,606                |
| Ipaussú . . . . .              | 566,500            | 470,725                |
| Chavantes . . . . .            | 541                | 479,636                |
| Fortuna . . . . .              | 488,500            | 488,858                |
| Ourinhos. . . . .              | 459,400            | 500,451                |
| Guarahuva. . . . .             | 423,600            | 510,662                |
| Salto Grande . . . . .         | 370                | 519,492                |
| Saguaragy . . . . .            | 445                | 529,951                |
| Pau d'Alho . . . . .           | 464                | 536,594                |
| Céres . . . . .                | 410                | 549,331                |
| Palmital . . . . .             | 494                | 559,318                |
| Sussuhy . . . . .              | 370                | 573,266                |
| Candido Motta . . . . .        | 464                | 585,909                |
| Assis. . . . .                 | 555                | 601,411                |
| Cervinho . . . . .             | 518                | 613,358                |
| Cardoso de Almeida . . . . .   | 443                | 628,489                |
| Paraguassú. . . . .            | 481                | 643,869                |
| Sapezal. . . . .               | 528                | 655,536                |
| Santa Lina . . . . .           | 525                | 666,699                |
| Quatá . . . . .                | 519                | 674,114                |
| João Ramalho . . . . .         | 529                | 684,983                |
| Rancharia . . . . .            | 503                | 700,835                |
| Bartyra . . . . .              | 516                | 717,987                |
| Laranja Doce . . . . .         | 475                | 731,040                |
| José Theodoro . . . . .        | 475                | 744,073                |
| Indiana. . . . .               | 461                | 758,275                |
| Regente Feijó . . . . .        | 479                | 769,166                |
| Mandaguary . . . . .           | 443                | 776,362                |
| Presidente Prudente . . . . .  | 461                | 786,135                |
| Alvares Machado . . . . .      | 451                | 799,722                |
| Presidente Bernardes . . . . . | 422                | 813,060                |
| Santo Anastacio . . . . .      | 430                | 827,365                |
| Piqueroby . . . . .            | 421                | 841,532                |

(Continuação)

|                                     | Estações |   | Altitude<br>metros | Posição<br>kilometrica |
|-------------------------------------|----------|---|--------------------|------------------------|
| Presidente Wenceslau                | .        | . | 405                | 857,234                |
| Caiuá                               | .        | . | 296                | 875,322                |
| Presidente Epitacio                 | .        | . | 261                | 890,109                |
| Fim da Linha                        | .        | . | —                  | 890,562                |
| <i>Ramal Porto Feliz</i>            |          |   |                    |                        |
| Boituva                             | .        | . | 638                | 148,732                |
| Jupyra                              | .        | . | 528                | 163,749                |
| Porto Feliz                         | .        | . | 532                | 172,736                |
| Fim da linha                        | .        | . | —                  | 172,939                |
| <i>Ramal de Tieté:</i>              |          |   |                    |                        |
| Cerquinho                           | .        | . | 571                | 165,145                |
| Tieté                               | .        | . | 492                | 173,203                |
| Fim da linha                        | .        | . | —                  | 173,363                |
| <i>Ramal Porto Martins e Araquá</i> |          |   |                    |                        |
| Victoria                            | .        | . | 526                | 279,050                |
| Treze de Maio                       | .        | . | 550                | 294,391                |
| Araquá                              | .        | . | 460                | 301,294                |
| Porto Martins                       | .        | . | 433                | 309,075                |
| Fim do ramal de Araquá              | .        | . | —                  | 301,498                |
| Fim do ramal de Porto Martins       | .        | . | —                  | 309,227                |
| <i>Ramal Boreby:</i>                |          |   |                    |                        |
| Virgilio Rocha                      | .        | . | 597                | 380,322                |
| Boreby                              | .        | . | 585                | 396,250                |
| Coronel Leite                       | .        | . | 604                | 399,532                |
| Fim da linha                        | .        | . | —                  | 399,734                |
| <i>Ramal Baurú:</i>                 |          |   |                    |                        |
| Rubião Junior                       | .        | . | 876                | 302,859                |
| Toledo                              | .        | . | 822                | 316,630                |
| Egualdade                           | .        | . | 790                | 323,455                |
| São Manoel                          | .        | . | 675                | 330,386                |
| Rodrigues Alves                     | .        | . | 598                | 341,928                |
| Ignacio Pupo                        | .        | . | 554                | 345,941                |
| Paranhos                            | .        | . | 565                | 354,567                |
| Alfredo Guedes                      | .        | . | 511                | 360,841                |
| Lençóes                             | .        | . | 535                | 371,649                |
| Virgilio Rocha                      | .        | . | 597                | 380,322                |
| Bom Jardim                          | .        | . | 595                | 384,153                |
| Agudos                              | .        | . | 594                | 398,038                |
| Conceição                           | .        | . | 606                | 413,668                |
| Baurú                               | .        | . | 499                | 424,530                |
| Fim da linha                        | .        | . | —                  | 424,760                |
| <i>Ramal Itatinga:</i>              |          |   |                    |                        |
| Miranda Azevedo                     | .        | . | 752                | 331,024                |
| Itatinga                            | .        | . | 763                | 344,209                |
| Fim da linha                        | .        | . | —                  | 344,280                |

| Estações                       | Altitude<br>metros | Posição<br>kilometrica |
|--------------------------------|--------------------|------------------------|
| <i>Ramal Santa Cruz:</i>       |                    |                        |
| Bernardino de Campos . . . . . | 675,4              | 450,675                |
| Francisco Sodré . . . . .      | 614                | 461,586                |
| Santa Cruz . . . . .           | 469                | 474,664                |
| Fim da linha . . . . .         | —                  | 475,244                |
| <i>Ramal Pirajú:</i>           |                    |                        |
| Mandury . . . . .              | 692,6              | 427,215                |
| Ataliba Leonel . . . . .       | 567                | 437,258                |
| Pirajú . . . . .               | 591                | 452,733                |
| Fim da linha . . . . .         | —                  | 453,058                |
| <i>Secção Ituana:</i>          |                    |                        |
| Mayrink . . . . .              | 832,400            | 69,310                 |
| Moreiras . . . . .             | 836                | 80,327                 |
| Dona Catharina . . . . .       | 811                | 92,099                 |
| Pirapitinguy . . . . .         | 664                | 106,594                |
| Ytú . . . . .                  | 552                | 121,902                |
| Salto . . . . .                | 521                | 129,119                |
| Pimenta . . . . .              | 546                | 140,554                |
| Itaicy . . . . .               | 556                | 146,502                |
| Indaiatuba . . . . .           | 601                | 151,943                |
| Cardeal . . . . .              | 631                | 164,237                |
| Elias Fausto . . . . .         | 564                | 173,781                |
| Tiburcio . . . . .             | 524                | 180,021                |
| Capivary . . . . .             | 512                | 191,371                |
| Villa Raffard . . . . .        | 508                | 194,845                |
| Mombuca . . . . .              | 531                | 206,189                |
| Rio das Pedras . . . . .       | 613                | 221,003                |
| Piracicaba . . . . .           | 527                | 237,174                |
| Barão de Rezende . . . . .     | 521                | 240,561                |
| Chave . . . . .                | 486                | 244,366                |
| Costa Pinto . . . . .          | 492                | 250,612                |
| Recreio . . . . .              | 509                | 259,879                |
| Paraizo . . . . .              | 519                | 266,410                |
| Xarqueada . . . . .            | 603                | 274,621                |
| São Pedro . . . . .            | 580                | 295,538                |
| Fim da linha . . . . .         | —                  | 295,611                |
| <i>Ramal de Jundiah:</i>       |                    |                        |
| Itaicy . . . . .               | 556                | 146,502                |
| Quilombo . . . . .             | 598                | 155,695                |
| Monte Serrat . . . . .         | 642                | 161,771                |
| Itupeva . . . . .              | 663                | 165,630                |
| Cesario Motta . . . . .        | 678                | 175,024                |
| Totó Fonseca . . . . .         | 685                | 177,869                |
| Jundiah . . . . .              | 705                | 189,631                |
| Fim da linha . . . . .         | —                  | 189,654                |
| <i>Ramal de Campinas:</i>      |                    |                        |
| Francisco Quirino . . . . .    | 567                | 148,441                |
| Helvetia . . . . .             | 623                | 154,686                |

(Continuação)

|                               | Estações | Altitude<br>metros | Posição<br>kilometrica |
|-------------------------------|----------|--------------------|------------------------|
| Descampado . . . . .          | 650      | 161,653            |                        |
| Sete Quedas . . . . .         | 580      | 169,507            |                        |
| Campinas . . . . .            | 689      | 182,411            |                        |
| Fim da linha . . . . .        | —        | 182,599            |                        |
| <i>Ramal de João Alfredo</i>  |          |                    |                        |
| Chave . . . . .               | 486      | 244,366            |                        |
| João Alfredo . . . . .        | 469      | 261,118            |                        |
| Fim da linha . . . . .        | —        | 261,360            |                        |
| <i>Ramal de Itararé:</i>      |          |                    |                        |
| Santo Antonio . . . . .       | 535      | 139,832            |                        |
| Americana . . . . .           | 535      | 151,936            |                        |
| Tatuhy . . . . .              | 590      | 158,407            |                        |
| Santa Adelaide . . . . .      | 552      | 172,086            |                        |
| Morro Alto . . . . .          | 658      | 183,049            |                        |
| Peixoto Gomide . . . . .      | 741      | 192,463            |                        |
| Itapetininga . . . . .        | 636      | 201,240            |                        |
| Marabá . . . . .              | 620      | 209,604            |                        |
| Cesario . . . . .             | 606      | 218,312            |                        |
| Jurity . . . . .              | 613      | 224,662            |                        |
| Rechan. . . . .               | 590      | 236,034            |                        |
| Angatuba . . . . .            | 598      | 244,412            |                        |
| Engenheiro Hermillo . . . . . | 579      | 254,582            |                        |
| Lygiana . . . . .             | 575      | 264,215            |                        |
| Aracassú. . . . .             | 603      | 271,690            |                        |
| Victorino Carmillo . . . . .  | 653      | 283,200            |                        |
| Bury . . . . .                | 588      | 291,254            |                        |
| Rondinha . . . . .            | 658      | 304,821            |                        |
| Engenheiro Bacellar . . . . . | 685      | 316,986            |                        |
| Jaó . . . . .                 | 608      | 326,721            |                        |
| Faxina. . . . .               | 639      | 339,399            |                        |
| Taquary . . . . .             | 649      | 348,259            |                        |
| Itanguá . . . . .             | 719      | 356,357            |                        |
| Muniz de Souza . . . . .      | 675      | 363,676            |                        |
| Engenheiro Maia . . . . .     | 660      | 373,312            |                        |
| Gorita. . . . .               | 690      | 387,976            |                        |
| Rio Verde . . . . .           | 673      | 392,904            |                        |
| Ibity. . . . .                | 782      | 402,310            |                        |
| Itararé. . . . .              | 715      | 408,072            |                        |
| Fim da linha . . . . .        | —        | 408,088            |                        |
| <i>Funilense:</i>             |          |                    |                        |
| Campinas . . . . .            | 689      | 182,411            |                        |
| Guanabara . . . . .           | 668      | 184,555            |                        |
| Instituto. . . . .            | 682      | 187,560            |                        |
| Barão Geraldo . . . . .       | 608      | 192,714            |                        |
| Bethel . . . . .              | 604      | 198,168            |                        |
| Santa Therezinha . . . . .    | 586      | 201,640            |                        |
| José Paulino . . . . .        | 564      | 205,575            |                        |

(Continuação)

|                             | Estações | Altitude<br>metros | Posição<br>kilometrica |
|-----------------------------|----------|--------------------|------------------------|
| Funchal . . . . .           | 540      | 208,464            |                        |
| João Aranha . . . . .       | 580      | 210,558            |                        |
| Guathemosim . . . . .       | 578      | 217,506            |                        |
| Usina Esther . . . . .      | 534      | 222,825            |                        |
| Cosmopolis . . . . .        | 556      | 225,776            |                        |
| Arthur Nogueira . . . . .   | 640      | 235,443            |                        |
| Engenheiro Coelho . . . . . | 632      | 248,846            |                        |
| Tujuguaba . . . . .         | 590      | 263,798            |                        |
| Conchal . . . . .           | 578      | 270,334            |                        |
| Padua Salles . . . . .      | 582      | 276,973            |                        |
| Fim da linha . . . . .      | —        | 277,132            |                        |

### Inaugurações

Em 13 de Maio foi inaugurada a gare da nova estação de São Paulo.

Em 13 de Maio — inaugurado o trecho de linha duplicada entre São Paulo e Barra Funda, isto é, do km. 0,360 ao km. 2.790, numa extensão de 2,430 kms., ficando assim terminada a duplicação da linha entre São Paulo e S. Antonio Novo, numa extensão de 139,472 kms..

### Criação de residencia

Em 1.º de Junho foi installada a nova residencia, com séde em Laranjal, sob a denominação de 5.<sup>a</sup> Residencia», passando as 5.<sup>a</sup>, 6.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup> e 8.<sup>a</sup> residencias, a denominarem-se 6.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup>, 8.<sup>a</sup> e 9.<sup>a</sup> residencias, respectivamente.

### Estações e postos telegraphicos que mudaram de nome

A estação Paraguassú passou a denominar-se Presidente Washington, em 23 de Maio.

### Accidentes

Damos abaixo o quadro dos descarrilamentos ocorridos desde 1924 a 1930:

| Mezes               | Annos |      |       |       |       |       |      |
|---------------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|------|
|                     | 1924  | 1925 | 1926  | 1927  | 1928  | 1929  | 1930 |
| Janeiro . . . . .   | 52    | 42   | 185   | 140   | 100   | 173   | 121  |
| Fevereiro . . . . . | 39    | 42   | 130   | 143   | 117   | 131   | 103  |
| Marco . . . . .     | 34    | 43   | 120   | 175   | 213   | 175   | 78   |
| Abril . . . . .     | 45    | 52   | 188   | 120   | 152   | 113   | 70   |
| Maio . . . . .      | 43    | 58   | 155   | 103   | 109   | 130   | 51   |
| Junho . . . . .     | 36    | 106  | 122   | 107   | 134   | 118   | 43   |
| Julho . . . . .     | 18    | 74   | 159   | 83    | 78    | 68    | 44   |
| Agosto . . . . .    | 21    | 78   | 141   | 92    | 89    | 76    | 38   |
| Setembro . . . . .  | 17    | 86   | 172   | 200   | 77    | 93    | 41   |
| Outubro . . . . .   | 30    | 72   | 146   | 130   | 64    | 94    | 36   |
| Novembro . . . . .  | 36    | 101  | 103   | 120   | 57    | 84    | 43   |
| Dezembro . . . . .  | 33    | 128  | 121   | 113   | 127   | 99    | 44   |
| Total . . . . .     | 404   | 882  | 1.742 | 1.526 | 1.317 | 1.354 | 712  |

### CONTA DE CAPITAL

#### Obras novas concluidas durante o anno de 1930

- 1) Passagem superior em R. Feijó.
- 2) Casas em Paraguassú.
- 3) Casas em Quatá.
- 4) Casas em Fortuna.
- 5) Casas adquiridas da Comissão Saneamento.
- 6) Armazem em S. Anastacio.
- 7) Desvio de segurança em Victoria.
- 8) Passagem do km. 261 — Itararé.
- 9) Ponte sobre o rio do Peixe.
- 10) Armazem em Rancharia.
- 11) Armazem de baldeação em Barra Funda.
- 12) Casas para a turma 16 — 7.<sup>a</sup> residencia.
- 13) Casas para a turma 13 — 7.<sup>a</sup> residencia.

- 14) Melhoramento em Sorocaba.
- 15) Melhoramentos em Itapetininga.
- 16) Água em Laranjal.
- 17) Ramal do km. 299.
- 18) Abrigo para carros em Barra Funda.
- 19) Modificação da linha até o km. 2.
- 20) Valla para deposito de Baurú.
- 21) Desvio no km. 172.

#### Telegrapho e illuminação

##### Instalações de luz:

- Na nova estação de S. Paulo.
- Na cabina n.º 3 de Barra Funda.
- Na cabina n.º 2 de Barra Funda.
- Na cabina da Lapa.
- Nas taboletas luminosas, em Sorocaba.
- Nas taboletas luminosas, na estação de S. Paulo.
- No armazém de café, de Agudos.
- Na estação, plataforma e agencia de Sorocaba.

##### Instalações de telegraphos:

- Na nova estação de S. Paulo.
- Na estação de Caucaia (linha Mayrink a Santos).
- Na estação de Aguassahy (linha Mayrink a Santos).
- Na estação nova de Canguéra (linha Mayrink a Santos).
- Na estação de Guayaná (linha Mayrink a Santos).
- Na estação de Sorocaba.
- Na cabina n.º 2 de Barra Funda.

##### Instalações de telephones:

- Na nova estação de S. Paulo.
- Na cabina n.º 3 de Barra Funda.
- Na cabina n.º 2 de Barra Funda.
- Na cabina da Lapa.

Na cabina do Cortume.  
No deposito de Mayrink.  
Na bomba de agua de Mayrink.  
No escriptorio do Inspector da Tracção, em Mayrink.  
No pateo da lavagem de gaiolas, em Osasco.  
Na estação de Osasco.  
Na estação de Sorocaba.

*Installações de telephones selectivos:*

Na nova estação de S. Paulo.  
Na cabina n.º 2 de Barra Funda.  
No armazem de café do km. 17.  
No escriptorio do Inspector da Tracção, em Mayrink.  
No armazem de café, em R. Junior.  
Na estação de Sorocaba.

*Installações de relogios electricos:*

Foi durante o anno, feita a installação de um centro de relogios electricos na nova estação de S. Paulo, tendo um relojio mestre, auxiliado por um de precisão e quatro secundarios, com circuitos para 150 relogios, tendo sido installados dois de 2 metros de diametro, um de 1,50 metros de diametro e sete de 0,50 metros de diametro, todos ligados nos 4 circuitos citados.

*Installações de centro telephone automatico:*

Foi durante o anno, feita a installação de um centro telephone automatico, com um centro e mais 10 apparelhos telephonicos, ligados ao mesmo e distribuido cada um pelas Repartições da nova estação de S. Paulo, podendo, todos os 10 telephones, se communicarem mutuamente por intermedio do centro citado.

*Construcão de linhas para a signalisação:*

Foram durante o anno continuadas as construcções de linhas telegraphicais, telephonicas, de signalisação e de luz para as cabinas, nos pateos e passagens, seguintes:

No pateo de Barra Funda.

Na cabina n.º 3 de Barra Funda.

Na cabina n.º 2 de Barra Funda.

Na cabina da Lapa.

Na cabina do Cortume.

Na cabina de Victoria.

*Instalação de campainhas:*

Na nova estação de S. Paulo.

Na estação de Sorocaba.

*Linhas primarias construidas:*

Para a bomba de Mayrink.

Para a bomba de Campinas.

Para a bomba de Piracicaba.

Para a bomba de C. Cesar.

Para a bomba da estação de S. Paulo.

Para a residencia do Inspector do Horto.

*Linhas telegraphicas de postes «Bates»:*

A construcção da linha telegraphica de postes «Bates» foi interrompida em agosto de 1929, tendo sido entregue ao Trafego os trechos de S. Antonio a Rodovalho; Britador a Maylasky e e de Osasco a B. Funda.

Ha, porém, trechos em que a posteação já foi feita, faltando sómente puxar as linhas de Rodovalho ao Britador e de Maylasky a S. João Novo, a um kilometro adeante de Osasco; faltando, portanto, todo o serviço no trecho de S. João Novo a um kilometro antes de chegar em Osasco.

*Signalisação:*

Foram durante o anno, feitas as installações de luz, telephone selectivo e telegrapho, nas cabinas de signalisação, bem

como a construcção de linhas de luz para os semaphoros installados ao longo da via permanente, a saber:

Cabina n.º 3 de Barra Funda.

Cabina n.º 2 de Barra Funda.

Cabina da Lapa.

As linhas para a signalisação das porteiras e cabinas foram puxadas na posteação «Bates», addicionando-se cruzetas de ferro de 4 e de 2 linhas; em vista da quantidade das mesmas e do numero de signaes.

#### *Linha telegraphica Mayrink-Santos:*

Durante o anno de 1930, foram reiniciados os serviços da construcção da linha telegraphica Mayrink-Santos, no km. 13, tendo sido feitos já 25 kilometros que sommados aos do anno anterior, perfazem 38 kilometors.

Os serviços estão sendo feitos em postes de trilhos pixados e escorados, tendo uma cruzeta de madeira de 4 linhas e no topo do poste um pino com o respectivo isolador.

As linhas construidas para a linha Mayrink-Santos passam por 4 estações que são: Guayaná, Canguéra, Aguassahy e Caucaia, com seus respectivos apparelhos telegraphicos em cada, em franco funcionamento.

### **DUPLICAÇÃO DA LINHA**

#### **Serviços executados**

##### *Estações, edificios e dependencias:*

S. Paulo — Reparação das portas da nova estação. — Montagem da casa do agente e collocação de vidros.

— Pintura a duco das privadas da nova estação.

- B. Funda — Montagem da casa de madeira. — Construcção do novo armazem de baldeação. — Cobertura da casa de madeira e collocação de vidros.
- P. Altino — Montagem da casa do agente. — Cobertura da casa de madeira da turma 4.
- F. Dias — Montagem e pintura da casa de madeira, para o agente.
- Maylasky — Construcção da plataforma da estação. — Construcção da casa para o portador.
- Mayrink — Construcção de casa para a bomba. — Demolição de um barranco para deposito de locomotivas. — Adaptação das officinas para deposito de locomotivas.
- Sorocaba — Remodelação da estação.
- S. Antonio — Construcção de deposito. — Construcção do armazem de baldeação. — Construcção de barracão para deposito de materiaes. — Construcção do sub-deposito para locomotivas.

*Abastecimento de agua:*

- S. Paulo — Construcção de encanamento para o jardim da nova estação.
- Inhayba — Installação de 2 hydrantes com encanamentos.
- Mayrink — Installação do novo abastecimento de agua. — Construcção de poço para o deposito de locomotivas. — Assentamento dos hydrantes para o deposito de locomotivas.
- Km. 116 — Installação de encanamentos.
- S. Antonio — Installação de agua nas casas. — Montagem de uma bomba para o excavador. — Pintura das caixas de agua. — Installação de agua na estação e botequim. — Construcção do reservatorio de concreto armado.

*Obras de arte:*

- S. Paulo — Pintura do pontilhão da passagem da Alameda Nothmann.

- Km. 41 — Construcção de muro de arrimo.  
Mayrink — Augmento do boeiro do pateo. — Construcção de boeiro no pateo.  
Km. 70 — Construcção de boeiro.  
Sorocaba — Pintura da ponte metallica do pateo.  
Km. 112 — Construcção de boeiro.  
Km. 132 — Construcção de muro de arrimo.  
Km. 141 — Pintura da ponte metallica. — Montagem da ponte.  
S. Antonio — Construcção de boeiro na rua de accesso para vehiculos.  
Km. 164 — Pintura da ponte metallica.

*Diversos:*

Remodelação dos pateos de P. Altino-F. Dias-Maylasky-Piragibú-Osasco-B. Funda Mayrink.

Arrancamento da linha velha de Bacaetava a S. Antonio.

Collocação do 3.º trilho no pateo de D. de Moraes.

Modificação da linha do km. 0 ao km. 2.

Construcção de linhas definitivas para as novas officinas de Sorocaba.

Construcção de cercas de F. Dias a Maylasky e no km. 52.

Limpeza do pateo de Osasco.

Construcção de linhas na nova estação de S. Paulo.

Construcção dos desvios para armazem de baldeação com a S. P. R., em S. Antonio.

Rampando os cortes de S. João a Maylasky e km. 58.

Arrancamento da linha velha no trecho do triangulo até a antiga ponte do rio Sorocaba, em Sorocaba.

Remodelação das linhas das officinas de Mayrink, para receber o deposito de Sorocaba.

Montagem de 2 semaphoros em S. Antonio.

Construcção das linhas para o sub-deposito de S. Antonio.

Confecção de para-choques para a nova estação de S. Paulo.

Construcção de um gyrador em Mayrink.

Instalação de 2 semaphoros em Mayrink.

Confecção de para-choques em P. Altino.

*Empedramento de linha:*

Foram empedrados durante o anno 21.840 metros de linha corrida, transformadas as chaves e juntas em extensão ao equivalente de linha corrida.

Foram tambem reforçados 12.799 metros de linha corrida, com pedra britada.

**Serviços executados pelas officinas de signalisação,  
durante o anno de 1930**

Durante o anno de 1930, na Officina de signalisação, em Barra Funda, foram confeccionadas, montadas e entregues ao Trafego, sete cabinas de signalisação electro-mechanicas, sistema «Bertacin», nos seguintes pontos:

*Barra Funda — Cabina de nr. 2:*

Com 40 alavancas mechanicas e 14 alavancas electricas.

*Barra Funda — Cabina de nr. 3:*

Com 3 alavancas mechanicas e 3 alavancas electricas.

*Lapa — (Intercambio da S. P. R.):*

Com 16 alavancas mechanicas e 2 alavancas electricas.

*Santu Marina:*

Com 5 alavancas mechanicas e 2 alavancas electricas, bloqueando 1 chave e 3 cancellas.

*Cortume:*

Com 5 alavancas mechanicas e 2 alavancas electricas, bloqueando 1 cancella e 3 desvios.

*Guarayuva:*

Com 4 alavancas mechanicas, bloqueando pateo, chave de entrada e 2 semaphoros.

*Victoria:*

Com 4 alavancas, chave de segurança, 2 semaphoros e 1 ferrolho.

Nas cabinas de Barra Funda (de nr. 2), Lapa e Victoria, o movimento das agulhas é feito com ligação rígida por meio de encanamento. Na de Barra Funda, nr. 3, o movimento é todo electrico.

|  |              |
|--|--------------|
| Vencimentos pagos ao pessoal, durante o anno . . . . . | 114:207\$150 |
| Material em stock em 30/12/1929 . . . . .              | 43:996\$317  |
| Facturas pagas durante o anno de 1930 . . . . .        | 107:853\$850 |
| Somma total dos materiaes . . . . .                    | 151:850\$167 |

|  |             |
|--|-------------|
| Material gasto, durante o anno, na confecção de sete cabinas, inclusive edificio, material me- chanico-electrico e mobilia para as cabinas . . . . . | 92:489\$975 |
| Material existente em stock em 31/12/1930 . . . . .  | 59:360\$192 |

A importancia dispendida durante o anno com as cabinas, installadas em diversos pontos da Estrada, consta do quadro abaixo:

| Local                     | Materiaes   | Mão de obra  | Totais       |
|---------------------------|-------------|--------------|--------------|
| Kl. 11 (D. de Moraes) (1) | —           | 10:407\$150  | 10:407\$150  |
| Victoria . . . . .        | 6:179\$336  | 2:500\$000   | 8:679\$336   |
| Guarayuva . . . . .       | 2:641\$987  | 1:800\$000   | 4:441\$987   |
| Cortume . . . . .         | 5:900\$000  | 12:000\$000  | 17:900\$000  |
| Santa Marina . . . . .    | 5:200\$000  | 7:000\$000   | 12:200\$000  |
| Barra Funda n.º 3 . . .   | 5:000\$000  | 9:500\$000   | 14:500\$000  |
| Lapa . . . . .            | 12:346\$000 | 6:000\$000   | 18:346\$000  |
| Barra Funda n.º 2 . . .   | 55:222\$652 | 65:000\$000  | 120:222\$652 |
| Somma total . . . . .     | 92:489\$975 | 114:207\$150 | 206:697\$125 |

(1) Acabamento em Janeiro de 1930.

#### NOVA ESTAÇÃO DE SÃO PAULO

Proseguiram, durante o anno de 1930, os trabalhos de construcção, iniciados no anno anterior pela Companhia Constructora Nacional S/A, de accordo com o contracto de empreitada, firmado a 19 de abril de 1929, entre a mesma e a Estrada de Ferro Sorocabana.

Ainda, de accordo com o mesmo, executou a 3.<sup>a</sup> Divisão os trabalhos de terraplenagem para a formação das plataformas e aterro de outras partes do edifício, também tendo feito a montagem da estructura metalica da «Concourse».

Tiveram as obras andamento intensificado, a partir da primeira quinzena de Fevereiro, o que permittiu que se fizesse a inauguração dos serviços de tráfego da nova estação a 13 de Maio.

Nessa data estavam virtualmente terminados os serviços contractados, mas a Companhia Constructora continuou a trabalhar na correccão de alguns defeitos e imperfeições e, para concluir os que por escassez de tempo deixaram de ser feitos e que, aliás, eram de carácter secundario.

Aproveitando o facto da permanencia, além do referido dia 13 de Maio, das instalações de serviços da Companhia Constructora, resolveu-se entregar-lhe mais algumas obras que se faziam necessarias para complemento das instalações inauguradas. Foram por ella executadas as construcções para o compartimento do barbeiro e banhos, o salão de refeições e a ampliação das instalações do «bar» para a adaptação e restaurante, o pavilhão sanitario e abrigo para vigias, no extremo da estação. Taes serviços foram executados em sua maior parte por tarefa, sendo o restaurante por administração.

Durante a vigencia do contracto de empreitada e paralelamente ás obras empreitadas, foram executadas as que a Estrada reservou para sua directa administração. Referem-se, de um modo geral, os serviços de instalação da agencia e suas dependencias.

Por tal regimen, executou-se os fechos de grades de ferro para as plataformas e pateo, os portões e «marquises» de ferro forjado, as bandeiras do mesmo material e bem assim as portas de cortina de aço ondulado. Os dois grandes vitraes das vidraças do «Concourse» com desenhos allegoricos e vistas de alguns trechos da Estrada, foram também de sua directa administração. Forneceu tambem a Estrada os balcões e divisões de madeira para os armazens de bagagem e para as bilheterias,

o mobiliario da sala de espera, as grades de balaustrada de «granulite» para as bilheterias.

A Inspectoria dos telegraphos e illuminação, além de fiscalizar a execução dos serviços de circuitos de luz e força a cargo da Companhia Constructora, fez a installação das rôdes telegraphica, telephonica e de campainhas, com os respectivos apparelhos.

Os apparelhos de illuminação foram tambem installados por aquella Inspectoria.

Na parte do predio em construcção e por necessidades da citada Inspectoria, foram preparadas algumas salas para installação da gabinete do relojoeiro (com os apparelhos de controle electrico dos relogios), officina de electricidade, salas de baterias para o telegrapho e cabine para o serviço de força electrica de alta tensão.

## LOCOMOÇÃO

### Administração Central

#### Projeto

Edifício em 31 de Dezembro de 1929. 30 imóveis  
Edifício em 31 de Dezembro de 1930. 35 imóveis

— o —

No quadro que se segue demonstramos que foi a despesa efectuada pelas administrativas das duas etapas — Locomoção e Transporte.

| Nº | Designação          | Pesado   | Materiais                      | Direcção   | Total |
|----|---------------------|----------|--------------------------------|------------|-------|
| 47 | Câmara da Locomoção | 14579000 | 9349064 - 10000000             | 47.2754000 |       |
| 48 | Trem                | 12000000 | 2420000 - 8572800 - 13646697   |            |       |
|    | Total               | 26579000 | 11769064 - 18572800 - 13646697 |            |       |

ab abundância de águas da foz do Rio Grande e os resultados da exploração de terras ecológicas e de minérios que se encontra no seu leito. A exploração das águas é realizada por meio de usinas hidrelétricas que fornecem energia elétrica para o consumo doméstico, industrial e agrícola, e também para a geração de energia destinada ao abastecimento dos serviços de trânsito da rodovia federal que liga São Paulo ao Paraná.

Neste caso, devemos particularmente destacar a elaboração da planta hidrelétrica de Itaipu, cuja capacidade instalada é de 12 mil MW, que supre a demanda total da Argentina, Uruguai, Paraguai e Brasil, além de exportar para o exterior, fornecendo sob certos aspectos uma ajuda ao exterior e ao seu próprio país a superar o seu déficit de abastecimento de energia elétrica.

Aproveitando a foz do Rio Paraná para sua utilização no Túnel do Paraná, que possibilita o acesso ao Canal do Paraná, construído mais algumas obras que se fizeram necessárias para transformar as instalações transgênicas. Fazem parte dela, ademais, as obras de reabertura para o comércio internacional de tremos e bambus, a obra de reformas e ampliação das instalações da obra para a indústria e transformadora, o pavilhão das artes - atinge parte civil, na estrada paranaense, Túnel e estradas ferroviárias que fazem parte da rede ferroviária e portuária por administrável.

Durante a vigência da administração da antiga e popular presidente Jânio Quadros, foram realizadas em que a Estrada de Ferro Paraná era administrada diretamente, de um modo geral, de serviços de administração de empresas e suas dependências.

Por tal motivo, constitui-se os fechos de grades de ferro para as plataformas e patins, as poldres e assoreadores de ferro fundido, as barreiras de ferro e madeira e ferro e madeira no porto da vila de São José do Norte, das vias de circulação de «Carrancas» com «carrancas» albergares e casas de alguma medida de altura, foram clausurados os escritórios e das autorizações. No mesmo sentido a estrada de ferro deve dividir de madeira para a armazenagem e para as bibliotecas,

para elas, que são destinadas ao serviço, para  
serviços de escritórios, transformador para reduzir energia da  
área ferroviária eletrostática para corte de liga e a transformação  
para transformar de liga. Tais as operações são feitas no maior  
estudo e com grande eficiência.

Foram construídos 2 conjuntos de trens de passageiros, 1 trem  
de mercadorias e 1 trem de passageiros, 1 trem de mercadorias e 1 trem  
de passageiros, todos os quais estão em uso.

## IV DIVISÃO - LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO

### LOCOMOÇÃO

#### Administração Central

##### Pessoal:

Existiam em 31 de Dezembro de 1929. . . . 36 empregados  
Existiam em 31 de Dezembro de 1930. . . . 35 empregados

No quadro que se segue demonstramos qual foi a despesa  
effectuada pelos escriptorios das duas chefias — Locomoção e  
Tracção:

| Numero das contas | Designação          | Pessoal      | Materiaes   | Diversos   | Total        |
|-------------------|---------------------|--------------|-------------|------------|--------------|
| 41                | Chefia da Locomoção | 161:872\$900 | 9:583\$354  | 1:868\$750 | 173:325\$004 |
| 42                | » » Tracção         | 122:404\$900 | 2:423\$467  | 3:537\$300 | 128:365\$667 |
|                   | Totaes . .          | 284:277\$800 | 12:006\$821 | 5:406\$050 | 301:690\$671 |

### Officinas de electricidade de São Paulo

#### *Pessoal:*

|  |           |
|--|-----------|
| Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . . . . . | 25 homens |
| Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . . . . . | 23 homens |

#### *Illuminação de carros:*

Foram conservadas e reparadas as installações electricas em 275 carros, referentes a cabos, dynamos, accumuladores, ventiladores, campainhas, chaves diversas, lampeões de signal, de cauda e de trens, etc.

#### *Illuminação de locomotivas:*

Foi reparado todo o material electrico de 249 locomotivas, referente a enrolamentos de armaduras, bobinas de excitação e peças para turbo-geradores.

#### *Secção industrial:*

Foram confeccionados 850 accumuladores para a illuminação de carros, respectivamente, de 727 de 100 amperes-hora e 123 de 150 amperes-hora.

#### *Secção de enrolamentos:*

Foram enrolados 16 motores electricos das seguintes capacidades:

2 de 1 HP — 1 de 3 HP — 2 de 5 HP — 1 de 12,5 HP —  
1 de 1,5 HP — 3 de 2 — HP — 2 de 6 HP — 1 de 23 HP —  
1 de 1,75 HP — 1 de 2,5 HP — 1 de 9 HP e 1 armadura 8 HP.

#### *Confecções:*

Foram confeccionados 4 transformadores de 40 watts para o serviço de radio-telegraphia.

#### *Reparações:*

Foram reparadas 4 bobinas para motores de explosão, 1 gerador para automovel, 2 medidores de kilowatt-hora, 2 relais

para chave automatica, 1 machina de furar, 4 magnetos para motores de explosão, 1 transformador para radio-telegraphia, 34 lampeões electricos para cauda de trens e 4 accumuladores para automovel de linha.

*Serviço de radio-telegraphia:*

Foram montadas 2 estações de radio em Botucatú e Assis e conservadas as já existentes em São Paulo, Santos, MS-5 Capivary e MS-2 Mãe Maria.

\* \* \*

O Mestre das Officinas inspecionou periodicamente todo o serviço de illuminação de carros e locomotivas nas Inspectorias e executou a installação electrica das novas officinas em Sorocaba.

\* \* \*

Em 1.º de Outubro de 1930, foi transferida para as novas officinas de Sorocaba a secção de enrolamentos.

DESPEZAS DE CUSTEIO DAS OFICINAS DE ELECTRICIDADE

| Numero das contas | Designação                           | Pessoal      | Materiaes    | Diversos        | Total        |
|-------------------|--------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|
| 61                | Administração das oficinas . . . . . | 30:997\$741  | 4:319\$649   | (Cred.) 12\$000 | 35:305\$390  |
| 62                | Illuminação de locomotivas . . . . . | 44:037\$717  | 28:842\$574  | —               | 72:880\$291  |
| 63                | Illuminação de carros . . . . .      | 67:635\$970  | 130:278\$627 | —               | 197:914\$597 |
|                   | Total . . . . .                      | 142:671\$428 | 163:440\$950 | (Cred.) 12\$000 | 306:100\$278 |

### Officinas de Mayrink e Sorocaba

#### Chejia:

|  |          |
|--|----------|
| Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . . . . . | 9 homens |
| Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . . . . . | 9 homens |

#### Officinas de reparação de locomotivas:

|  |            |
|--|------------|
| Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . . . . . | 582 homens |
| Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . . . . . | 577 homens |

#### Melhoramentos realizados:

Mudança das officinas de reparação de locomotivas para as novas instalações de Sorocaba, as mais completas da America do Sul e que representam grande melhoria dos serviços da Locomoção nesta Estrada. Com estas instalações a Estrada agora conseguirá os melhores resultados, de modo a se economizar na reparação, por meio da maior produção, combinada com o seu menor custo.

#### Serviços effectuados:

Durante o anno de 1930 foi o seguinte o movimento de locomotivas nas Officinas de reparação:

#### De Mayrink:

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Montadas . . . . .           | 5  |
| Reparação grande . . . . .   | 16 |
| Reparação média . . . . .    | —  |
| Reparação pequena . . . . .  | 17 |
| Reparação corrente . . . . . | 44 |
| Total . . . . .              | 82 |

#### De Sorocaba:

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Montadas . . . . .           | —  |
| Reparação grande . . . . .   | 72 |
| Reparação média . . . . .    | 9  |
| Reparação pequena . . . . .  | 17 |
| Reparação corrente . . . . . | 1  |
| Total . . . . .              | 99 |

Foram ainda reparadas nas officinas particulares de João Bottene, em Piracicaba, as locomotivas Consolidation de n.os 109, 124, 125 e 134, as quaes sofreram reparação grande.

As officinas de reparação de locomotivas attenderam, como sempre, ao fornecimento de peças para as locomotivas em reparação nos depositos da Tracção.

Foram installados velocimetros «Hasler» nas seguintes locomotivas: 102, 110, 107, 111, 112, 121, 125, 130, 133 e 134, num total de 10.

Substituiram-se os 2 cylindros da locomotiva n.º 507.

Foram collocados apparelhos «Pyle» para illuminação, nas seguintes locomotivas: 102, 107, 110, 111, 112, 121, 125, 130, 133 e 134, num total de 10.

Substituiram-se longerões por outros reforçados nas seguintes locomotivas: 129 e 401, num total de 2.

Collocaram-se apparelhos «Limpador superior», nas seguintes locomotivas: 205, 228, 229, 231, 234, 247, 285, 286, 289, 297, 801, 815 e 820, num total de 13.

Foram substituidos apparelhos «Ejectores» de 1 para 2 conicos, nas seguintes locomotivas: 702, 703, 704, 705, 706 e 901, num total de 6.

Foi adquirida, durante o anno, e montada nas officinas em Mayrink a locomotiva typo «Santa Fé» n.º 902. As quatro locomotivas restantes, montadas naquellas officinas são as de n.os 701, 702, 703 e 704 — typo «Montanha», pertencentes á Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

A mudança das officinas de reparação de locomotivas, de Mayrink para Sorocaba, foi iniciada em Janeiro e terminada em Setembro de 1930.

A remoção do respectivo pessoal foi feita por turmas, de forma que os serviços concernentes ás officinas não fossem prejudicados, na medida do possível, tanto na producção propria, como para attender aos depositos.

Do mesmo modo foi procedido quanto a mudança dos machinismos, que, parcelladamente, foram sendo assentados nas novas officinas.

Durante o periodo da mudança, as officinas de Mayrink e Sorocaba repararam 144 locomotivas e montaram 5, conforme discriminação abaixo:

| Mezes               | Officinas de Mayrink |           | Offs. Sorocaba<br>Reparadas | Total |
|---------------------|----------------------|-----------|-----------------------------|-------|
|                     | Montadas             | Reparadas |                             |       |
| Janeiro . . . . .   | 4                    | 30        | —                           | 34    |
| Fevereiro . . . . . | 1                    | 25        | 2                           | 28    |
| Marco . . . . .     | —                    | 21        | 2                           | 23    |
| Abril . . . . .     | —                    | 1         | 5                           | 6     |
| Maio . . . . .      | —                    | —         | 12                          | 12    |
| Junho . . . . .     | —                    | —         | 9                           | 9     |
| Julho . . . . .     | —                    | —         | 9                           | 9     |
| Agosto . . . . .    | —                    | —         | 14                          | 14    |
| Setembro. . . . .   | —                    | —         | 14                          | 14    |
| Total . . .         | 5                    | 77        | 67                          | 149   |

Pelo que acabamos de expor, nota-se que a mudança attingiu á sua parte mais intensa no mez de Abril, durante o qual conseguimos ainda reparar uma locomotiva nas officinas de Mayrink e cinco nas de Sorocaba, por não estarem ainda installadas todas as machinas-ferramentas, conclusão do edificio, aberturas de vallas e pavimentação, o que difficultou, sobre-modo, o regular andamento dos serviços normaes. O que aqui nos referimos pode ser apreciado pelo progresso da produçao a partir do mez referido.

*Locomotivas em reparação no dia 31 de Dezembro de 1930:*

|                      |   |    |
|----------------------|---|----|
| Typo «Diversos»      | — 61. . . . .   | 1  |
| Typo «Consolidation» | — 115 e 127 . . . . .                                       | 2  |
| Typo «Mikado»        | — 215, 229, 234, 240, 241, 283, 285,<br>289 e 297 . . . . . | 9  |
| Typo «Mikado»        | — 314 da S. P. R. G. . . . .                                | 1  |
|                      | A transportar . . . . .                                     | 13 |

|                  |                         |                      |           |
|------------------|-------------------------|----------------------|-----------|
|                  |                         | Transporte . . . . . | 13        |
| Tipo «Pacific»   | — 310                   |                      | 1         |
| Tipo «Ten-wheel» | — 461 e 507             |                      | 2         |
| Tipo «Mallet»    | — 603 da E. F. S. P. P. |                      | 1         |
| Tipo «Mallet»    | — 612                   |                      | 1         |
| Tipo «Montanha»  | — 809 e 820             |                      | 2         |
|                  |                         | Total . . . . .      | <u>20</u> |

*Locomotivas esperando reparação em 31 de Dezembro de 1930:*

|                      |             |                 |          |
|----------------------|-------------|-----------------|----------|
| Tipo «Consolidation» | — 105       |                 | 1        |
| Tipo «Mikado»        | — 236 e 260 |                 | 2        |
| Tipo «Montanha»      | — 805       |                 | 1        |
|                      |             | Total . . . . . | <u>4</u> |

*Officinas de reparação de carros e vagões:*

|   |            |
|---|------------|
| Existiam em 31 de Dezembro de 1929. . . . . | 610 homens |
| Existiam em 31 de Dezembro de 1930. . . . . | 557 homens |

*Melhoramentos realizados:*

Foram construídos 2 barracões, sendo um de  $5 \times 35$  metros para a secção de fabrico de enchimentos e mais outro de  $4 \times 4$  metros para abrigar a caldeira, em serviço da mesma secção.

*Serviços executados:*

#### CARROS

*Construidos:*

Não houve.

*Reconstruidos:*

O carro de 1.<sup>a</sup> classe B-86.

Transformados:

Carro-buffet BF-4 em 1.<sup>a</sup> classe B-60.  
Carro-bagagem E-2 em correio S-9.  
Vagão VP-151 em bagagem-chefe de trem F-12.  
Carro C-72 em carro «Hospital».  
Carro C-75 em carro «Hospital».  
Carro C-81 em carro «Hospital».  
Carro B-63 em carro «Hospital».  
Carro B-82 em carro «Hospital».  
Carro D- 1 em carro «Hospital».  
Carro-bagagem E-1 em correio S-12  
Carro-bagagem E-3 em correio S-13  
Carro «Hospital» em C-72, 75, 81, B-63, 82 e D-1.

Reparações:

|                    |     |
|--------------------|-----|
| Grandes . . . . .  | 10  |
| Médias . . . . .   | 201 |
| Pequenas . . . . . | 8   |
| Total . . . . .    | 219 |

Officinas de Sorocaba

VAGÕES:

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Montados . . . . .           | 15    |
| Construidos . . . . .        | —     |
| Reconstruidos . . . . .      | 4     |
| Transformados . . . . .      | 39    |
| Modificados . . . . .        | 77    |
| Reparações grandes . . . . . | 327   |
| Reparações médias . . . . .  | 899   |
| Reparações pequenas. . . . . | 2     |
| Total . . . . .              | 1.363 |

DESPEZAS DE CUSTEIO EFFECTUADAS PELAS OFFICINAS DE MAYRINK E SOROCABA  
EM 1930

| Número<br>das<br>contas | Designação   | Pessoal        | Materias                   | Diversos     | Total          |
|-------------------------|--|----------------|----------------------------|--------------|----------------|
| 55                      | Chefia das oficinas . . . . .                        | 59:731\$200    | 3:547\$100 (c.o)6:454\$600 |              | 56:823\$700    |
| 56                      | Oficinas para reparação de locomotivas . . . . .     | 322:370\$024   | 155:445\$192               | 255:455\$186 | 733:270\$402   |
| 57                      | Oficinas para reparação de carros e vagões . . . . . | 225:312\$700   | 93:336\$398                | 14:472\$117  | 333:121\$215   |
| 58                      | Reparação de locomotivas . . . . .                   | 1.197:078\$400 | 1.018:339\$600             | 73:626\$300  | 2.289:044\$307 |
| 53 e 59                 | Reparação de carros . . . . .                        | 620:755\$100   | 455:005\$827               | —            | 1.075:760\$929 |
| 54 e 60                 | Reparação de vagões . . . . .                        | 738:250\$750   | 697:838\$236               | 19:056\$160  | 1.455:145\$146 |
| 67                      | Despezas extraordinárias (Soccorros) . . . . .       | 2:195\$000     | 36\$000                    | —            | 2:231\$000     |
|                         | Total . . . . .                                      | 3.165:693\$174 | 2.423:548\$362             | 356.155\$163 | 5.945:396\$699 |

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS REPARAÇÕES DE LOCOMOTIVAS,  
DURANTE OS ÚLTIMOS 11 ANOS

| Designação                 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Montadas . . . . .         | —    | —    | —    | —    | 10   | 69   | 10   | 10   | —    | 6    | 5    |
| Reparações grandes . . .   | 62   | 68   | 53   | 54   | 60   | 56   | 76   | 87   | 86   | 92   | 92   |
| Reparações médias . . .    | 99   | 5    | 9    | 10   | 18   | 60   | 52   | 15   | 24   | 8    | 9    |
| Reparações pequenas . . .  | 92   | 91   | 135  | 170  | 72   | 148  | 76   | 75   | 68   | 77   | 34   |
| Reparações correntes . . . | 25   | 69   | 37   | 43   | 42   | 75   | 72   | 67   | 83   | 147  | 45   |
| Totaes . . .               | 278  | 233  | 234  | 277  | 202  | 408  | 286  | 254  | 261  | 330  | 185  |

Figuram no presente quadro, 4 locomotivas de reparação grande, feitas pelas oficinas «Bottene» de Piracicaba.

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS LOCOMOTIVAS QUE SOFRERAM REPARAÇÕES GRANDES, NAS OFFICINAS DE MAYRINK E SOROCABA, DURANTE O ANNO DE 1930

| Número de locom. | Typo          | Procedencia   | Custo das reparações |             | Total       |
|------------------|---------------|---------------|----------------------|-------------|-------------|
|                  |               |               | Material             | Pessoal     |             |
| 2                | Americana     | E. U. America | 8:000\$200           | 8:629\$700  | 16:629\$900 |
| 41               | Kerr Stuart   | Inglaterra    | 1:614\$900           | 3:707\$500  | 5:322\$400  |
| 61               | Baldwin       | E. U. America | 5:706\$700           | 7:713\$700  | 13:420\$400 |
| 62               | »             | »             | 6:693\$500           | 8:190\$300  | 14:883\$800 |
| 102              | Consolidation | »             | 11:084\$300          | 10:019\$400 | 21:103\$700 |
| 104              | »             | »             | 8:501\$400           | 9:347\$900  | 17:849\$300 |
| 107              | »             | »             | 6:569\$200           | 10:316\$200 | 16:885\$400 |
| 110              | »             | »             | 10:814\$600          | 12:024\$400 | 22:839\$000 |
| 112              | »             | »             | 3:424\$200           | 4:496\$000  | 7:920\$200  |
| 114              | »             | »             | 4:753\$700           | 9:113\$600  | 13:867\$300 |
| 117              | »             | »             | 7:691\$500           | 13:407\$000 | 21:098\$500 |
| 129              | »             | Brasil        | 18:485\$400          | 17:481\$100 | 35:966\$500 |
| 205              | Mikado        | E. U. America | 3:728\$700           | 10:466\$800 | 14:195\$500 |
| 213              | »             | »             | 7:728\$300           | 9:130\$000  | 16:858\$300 |
| 221              | »             | »             | 6:640\$100           | 10:541\$700 | 17:181\$800 |
| 223              | »             | »             | 14:384\$900          | 6:547\$200  | 20:932\$100 |
| 224              | »             | »             | 6:927\$800           | 8:934\$200  | 15:862\$000 |
| 228              | »             | »             | 10:389\$400          | 15:251\$400 | 25:640\$800 |
| 229              | »             | »             | 6:899\$000           | 9:463\$800  | 16:362\$800 |
| 231              | »             | »             | 7:241\$500           | 10:844\$700 | 18:086\$200 |
| 232              | »             | Belgica       | 8:642\$200           | 10:679\$600 | 19:321\$800 |
| 234              | »             | »             | 9:653\$200           | 11:252\$300 | 20:905\$500 |
| 235              | »             | »             | 8:024\$300           | 12:595\$300 | 20:619\$600 |
| 236              | »             | »             | 11:462\$700          | 14:776\$500 | 26:239\$200 |
| 240              | »             | »             | 4:881\$200           | 7:323\$600  | 12:204\$800 |
| 241              | »             | »             | 6:652\$900           | 11:053\$400 | 17:706\$300 |
| 242              | »             | E. U. America | 3:113\$000           | 8:477\$000  | 11:590\$000 |
| 244              | »             | »             | 7:315\$100           | 9:747\$000  | 17:062\$100 |
| 246              | »             | »             | 3:146\$700           | 9:712\$100  | 12:858\$800 |
| 247              | »             | »             | 8:282\$100           | 10:585\$300 | 18:867\$400 |
| 248              | »             | »             | 7:075\$700           | 8:233\$600  | 15:309\$300 |
| 249              | »             | »             | 8:975\$000           | 10:904\$900 | 19:879\$900 |
| 258              | »             | »             | 5:355\$400           | 8:177\$300  | 13:532\$700 |
| 261              | »             | »             | 9:306\$700           | 9:809\$700  | 19:116\$400 |
| 273              | »             | Allemanha     | 5:136\$300           | 11:657\$600 | 16:793\$900 |
| 276              | »             | »             | 13:148\$200          | 8:369\$700  | 21:517\$900 |

| Número<br>de<br>locom. | Typo           | Procedencia   | Custo das reparações |             | Total       |
|------------------------|----------------|---------------|----------------------|-------------|-------------|
|                        |                |               | Material             | Pessoal     |             |
| 277                    | Mikado         | Allemanha     | 2:569\$000           | 2:701\$100  | 5:270\$100  |
| 278                    | "              | "             | 17:866\$600          | 9:303\$100  | 27:169\$700 |
| 282                    | "              | "             | 2:593\$200           | 7:542\$000  | 10:135\$200 |
| 284                    | "              | "             | 7:677\$000           | 12:524\$700 | 20:201\$700 |
| 285                    | "              | "             | 9:501\$700           | 7:556\$200  | 17:057\$900 |
| 286                    | "              | "             | 8:908\$500           | 14:197\$000 | 23:105\$500 |
| 288                    | "              | "             | 10:185\$100          | 11:287\$100 | 21:472\$200 |
| 289                    | "              | "             | 13:142\$100          | 11:817\$300 | 24:959\$400 |
| 290                    | "              | "             | 11:288\$400          | 13:220\$400 | 24:508\$800 |
| 297                    | "              | "             | 11:149\$500          | 11:257\$100 | 22:406\$600 |
| 299                    | "              | "             | 6:218\$300           | 8:676\$700  | 14:895\$000 |
| 303                    | Pacific        | E. U. America | 14:662\$200          | 11:780\$800 | 26:443\$000 |
| 307                    | "              | "             | 3:984\$800           | 4:655\$800  | 8:640\$600  |
| 310                    | "              | "             | 7:663\$300           | 10:413\$500 | 18:076\$800 |
| 312                    | "              | "             | 13:334\$600          | 10:407\$900 | 23:742\$500 |
| 313                    | "              | "             | 9:388\$600           | 8:546\$600  | 17:935\$200 |
| 316                    | "              | Allemanha     | 8:510\$000           | 11:351\$200 | 19:861\$200 |
| 319                    | "              | "             | 3:449\$400           | 7:343\$000  | 10:792\$400 |
| 321                    | "              | "             | 9:256\$900           | 11:984\$400 | 21:241\$300 |
| 322                    | "              | "             | 12:789\$500          | 15:919\$600 | 28:709\$100 |
| 325                    | "              | "             | 4:470\$900           | 11:435\$200 | 15:906\$100 |
| 327                    | "              | "             | 4:079\$600           | 7:713\$000  | 11:792\$600 |
| 401                    | Ten-wheel      | E. U. America | 9:461\$600           | 12:414\$000 | 21:875\$600 |
| 407                    | "              | "             | 12:078\$100          | 11:469\$000 | 23:547\$100 |
| 411                    | "              | "             | 4:069\$100           | 4:445\$800  | 8:514\$900  |
| 415                    | "              | "             | 9:070\$200           | 12:232\$600 | 21:302\$800 |
| 418                    | "              | "             | 6:294\$200           | 11:189\$000 | 17:483\$200 |
| 452                    | "              | "             | 1:722\$900           | 1:386\$400  | 3:109\$300  |
| 454                    | "              | Allemanha     | 5:170\$900           | 8:518\$800  | 13:689\$700 |
| 507                    | "              | E. U. America | 12:372\$900          | 9:141\$900  | 21:514\$800 |
| 604                    | Mallet. peq.   | "             | 12:948\$200          | 16:730\$100 | 29:678\$300 |
| 606                    | "              | "             | 12:915\$100          | 14:112\$400 | 27:027\$500 |
| 609                    | "              | Allemanha     | 8:757\$200           | 17:728\$400 | 26:485\$600 |
| 616                    | "              | E. U. America | 1:606\$900           | 8:003\$600  | 9:610\$500  |
| 702                    | Mallet. grand. | "             | 10:700\$100          | 19:208\$800 | 29:908\$900 |
| 703                    | "              | "             | 11:698\$900          | 17:698\$700 | 29:387\$600 |
| 704                    | "              | "             | 8:966\$300           | 7:240\$000  | 16:206\$300 |
| 706                    | "              | Allemanha     | 22:675\$600          | 16:201\$900 | 38:877\$500 |
| 801                    | Mountain       | E. U. America | 14:688\$300          | 13:565\$500 | 28:253\$800 |
| 802                    | "              | "             | 14:684\$300          | 14:679\$400 | 29:363\$700 |
| 803                    | "              | "             | 9:643\$200           | 13:537\$100 | 23:180\$300 |

(Continuação)

| Número<br>de<br>locom. | Typo     | Procedencia              | Custo das reparações |              | Total          |
|------------------------|----------|--------------------------|----------------------|--------------|----------------|
|                        |          |                          | Material             | Pessoal      |                |
| 804                    | Mountain | E. U. America            | 11:798\$800          | 12:445\$400  | 24:244\$200    |
| 805                    | »        | »                        | 11:281\$200          | 13:123\$800  | 24:405\$000    |
| 807                    | »        | »                        | 7:643\$500           | 13:341\$300  | 20:984\$800    |
| 809                    | »        | »                        | 5:256\$100           | 8:140\$000   | 13:396\$100    |
| 811                    | »        | »                        | 1:812\$000           | 2:738\$500   | 4:550\$500     |
| 813                    | »        | »                        | 11:192\$200          | 11:791\$700  | 22:983\$900    |
| 814                    | »        | »                        | 8:827\$000           | 14:286\$500  | 23:113\$500    |
| 815                    | »        | »                        | 6:423\$700           | 12:953\$000  | 19:376\$700    |
| 816                    | »        | »                        | 6:285\$200           | 11:057\$900  | 17:343\$100    |
| 820                    | »        | »                        | 7:719\$700           | 10:810\$300  | 18:530\$000    |
| 901                    | Santa Fé | Allemanha                | 8:805\$900           | 7:705\$900   | 16:511\$800    |
|                        |          | Total . . .              | 746:698\$500         | 928:512\$900 | 1.675:211\$400 |
|                        |          | Média de uma reparação . | 8:485\$200           | 10:551\$300  | 19:036\$500    |

## NAS OFFICINAS DE J. BOTTEENE — PIRACICABA

|     |               |               |   |   |   |             |
|-----|---------------|---------------|---|---|---|-------------|
| 109 | Consolidation | E. U. America | — | — | — | 21:041\$400 |
| 124 | »             | Brasil        | — | — | — | 22:263\$400 |
| 125 | »             | »             | — | — | — | 21:764\$100 |
| 134 | »             | »             | — | — | — | 23:934\$000 |
|     |               | Total . . .   | — | — | — | 89:002\$900 |

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DAS MONTAGENS E REPARAÇÕES DE LOCOMOTIVAS,  
DURANTE O ANNO DE 1930

| Mezes           | Montadas | Rep. grande | Rep. média | Rep. pequena | Rep. corrente | Total | Observações              |
|-----------------|----------|-------------|------------|--------------|---------------|-------|--------------------------|
| Janeiro.        | 4        | 5           | --         | 8            | 17            | 34    | 1 rep. grande «Bottene»  |
| Fevereiro.      | 1        | 7           | --         | 6            | 14            | 28    | —                        |
| Marco.          | —        | 7           | --         | 3            | 13            | 23    | 1 rep. grande «Bottene»  |
| Abrial.         | —        | 4           | --         | 2            | --            | 6     | —                        |
| Maio.           | —        | 8           | --         | 4            | --            | 12    | —                        |
| Junho.          | —        | 8           | --         | 1            | --            | 9     | 1 rep. grande «Bottene»  |
| Julho.          | —        | 8           | 1          | --           | --            | 9     | 1 " " "                  |
| Agosto.         | —        | 8           | 3          | 3            | --            | 14    | —                        |
| Setembro.       | —        | 9           | 2          | 2            | --            | 14    | —                        |
| Outubro.        | —        | 8           | --         | 2            | 1             | 10    | —                        |
| Novembro.       | —        | 8           | 1          | --           | --            | 9     | —                        |
| Dezembro.       | —        | 8           | 2          | 3            | --            | 13    | —                        |
| Total . . . . . | 5        | 88          | 9          | 34           | 45            | 181   | 4 rep. grandes «Bottene» |

RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DOS CARROS EM 1930

De 1.ª classe: de 2 a 24, 26 a 47 e 49 a 92 — Série «B»

| N.º | Procedencia | Fabricantes  | Data da fabricação | Dimensões   |         |        | Lotação Kilogramas | Tara Kilogramas | Existência Em 1/1/30 | Observações |
|-----|-------------|--------------|--------------------|-------------|---------|--------|--------------------|-----------------|----------------------|-------------|
|     |             |              |                    | Comprimento | Largura | Altura |                    |                 |                      |             |
| 2   | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 19.450               | 1           |
| 3   | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 4   | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 5   | "           | G. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 6   | Belgica     | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 7   | E. Unidos   | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 10  | Belgica     | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 12  | E. Unidos   | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 13  | Belgica     | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 14  | E. Unidos   | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 19.000               | 1           |
| 15  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 16  | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 17  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 18  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 19  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 19.000               | 1           |
| 20  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 19.000               | 1           |
| 21  | Brasil      | Sorocabana   | 1923               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 40              | 17.650               | 1           |
| 23  | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 17.650               | 1           |
| 24  | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 19.450               | 1           |
| 26  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.000               | 1           |
| 27  | Brasil      | Sorocabana   | 1923               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 17.650               | 1           |
| 28  | "           | "            | 1923               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 37              | 19.000               | 1           |
| 29  | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,60       | 2,60    | 3,70   | —                  | 26              | 17.500               | 1           |
| 31  | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 17.000               | 1           |
| 32  | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 17.000               | 1           |
| 33  | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 17.000               | 1           |
| 34  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 18.000               | 1           |
| 35  | Brasil      | Sorocabana   | 1922               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 18.800               | 1           |

| N.º | Procedencia | Fabricantes  | Data da fabricação | Dimensões   |         |        | Lotação Kilogramas | Tara Kilogramas | Existência Em 1/1/30 | Observações |
|-----|-------------|--------------|--------------------|-------------|---------|--------|--------------------|-----------------|----------------------|-------------|
|     |             |              |                    | Comprimento | Largura | Altura |                    |                 |                      |             |
| 36  | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 38  | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 40  | "           | "            | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 18.000               | 1           |
| 41  | Brasil      | Fundileiro   | 1912               | 12,05       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 17.000               | 1           |
| 43  | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 40              | 17.650               | 1           |
| 44  | Brasil      | Sorocabana   | 1923               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 17.450               | 1           |
| 45  | Belgica     | C. C. Const. | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 18.800               | 1           |
| 46  | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1912               | 13,66       | 2,60    | 3,70   | —                  | 34              | 19.450               | 1           |
| 47  | Brasil      | Sorocabana   | 1923               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 44              | 19.450               | 1           |
| 49  | "           | "            | 1926               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 31.000             | 54              | 32.000               | —           |
| 60  | Allemânia   | B. Bautzian  | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 62  | "           | "            | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 63  | "           | "            | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 64  | "           | "            | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 66  | "           | "            | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 67  | "           | "            | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 68  | "           | "            | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 69  | "           | "            | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 31.000               | 1           |
| 70  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 71  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 72  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 73  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 74  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 75  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 77  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 78  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 79  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 80  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 81  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 82  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 84  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 85  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 89  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 90  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 38.000               | 1           |
| 91  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
| 92  | "           | "            | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | 28.000             | 54              | 33.000               | 1           |
|     |             |              |                    |             |         |        |                    |                 |                      | Especial    |
|     |             |              |                    |             |         |        | Total . . .        | 63              | 64                   | —           |

Ex. BF-4

RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DOS CARROS EM 1930

De 2.ª classe, de 1 a 104 -- Série «C»

| N.º | Procedencia            | Fabricantes                            | Data da fabricação | Dimensões   |         |        | Lotação Kilogramas | Tara kilogramas | Existência Em 1/1/30 | Existência Em 1/1/31 | Observações    |
|-----|------------------------|--|--------------------|-------------|---------|--------|--------------------|-----------------|----------------------|----------------------|----------------|
|     |                        |  |                    | Couprimento | Largura | Altura |                    |                 |                      |                      |                |
| 1   | Brasil                 | Sorocabana                             | 1913               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 50              | 11.500               | 1                    | —              |
| 2   | »                      | »                                      | 1905               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 50              | 11.500               | 1                    | —              |
| 5   | »                      | C. Metalurgica Sorocabana              | 1914               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 50              | 11.500               | 1                    | —              |
| 7   | »                      | »                                      | 1886               | 11,52       | 2,46    | 3,70   | —                  | 50              | 10.500               | 1                    | —              |
| 8   | »                      | »                                      | 1921               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 9   | »                      | »                                      | 1922               | 14,56       | 2,60    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 11  | »                      | Dyle Bacalan C. Edificadora Sorocabana | 1922               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 12  | »                      | »                                      | 1922               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 50              | 11.800               | 1                    | —              |
| 13  | Francia Brasil         | Dyle Bacalan C. Edificadora Sorocabana | 1912               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 48              | 12.650               | 1                    | —              |
| 14  | »                      | »                                      | 1922               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 48              | 11.800               | 1                    | —              |
| 15  | »                      | Dyle Bacalan C. Edificadora Sorocabana | 1913               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 50              | 18.100               | 1                    | —              |
| 16  | »                      | »                                      | 1921               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 60              | 17.500               | 1                    | —              |
| 17  | »                      | »                                      | 1913               | 11,46       | 2,50    | 3,70   | —                  | 47              | 12.600               | 1                    | —              |
| 18  | »                      | »                                      | 1921               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 50              | 11.800               | 1                    | —              |
| 19  | Francia Brasil         | Dyle Bacalan Sorocabana                | 1889               | 11,46       | 2,50    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 20  | »                      | »                                      | 1914               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 50              | 18.100               | 1                    | —              |
| 21  | »                      | »                                      | 1913               | 13,71       | 2,50    | 3,70   | —                  | 60              | 17.500               | 1                    | —              |
| 23  | »                      | »                                      | 1918               | 11,46       | 2,50    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 24  | »                      | »                                      | 1921               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 47              | 12.600               | 1                    | —              |
| 27  | »                      | »                                      | 1921               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 50              | 11.800               | 1                    | —              |
| 30  | »                      | »                                      | 1920               | 12,15       | 2,65    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 31  | »                      | »                                      | 1920               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 64              | 10.500               | 1                    | —              |
| 32  | »                      | »                                      | 1922               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 33  | »                      | »                                      | 1920               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 34  | »                      | »                                      | 1913               | 11,46       | 2,70    | 3,70   | —                  | 47              | 11.800               | 1                    | —              |
| 35  | »                      | »                                      | 1920               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 36  | »                      | »                                      | 1920               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 37  | »                      | »                                      | 1920               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 56              | 17.600               | 1                    | —              |
| 39  | Funilense              | —                                      | 13,15              | 2,46        | 3,70    | 3,70   | —                  | 56              | 17.600               | 1                    | —              |
| 41  | »                      | »                                      | 1921               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 44              | 11.800               | 1                    | Transf. Juquiá |
| 42  | »                      | »                                      | 1920               | 11,76       | 2,45    | 3,70   | —                  | 56              | 11.800               | 1                    | —              |
| 44  | »                      | »                                      | 1920               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —              |
| 45  | »                      | »                                      | 1920               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 48              | 11.800               | 1                    | —              |
| 46  | »                      | »                                      | 1914               | 12,96       | 2,45    | 3,70   | —                  | 47              | 17.800               | 1                    | —              |
| 47  | »                      | »                                      | 1912               | 11,76       | 2,50    | 3,70   | —                  | 48              | 10.500               | 1                    | —              |
| 48  | T. Medeiros Sorocabana | 1893                                   | 11,76              | 2,50        | 3,10    | —      | —                  | 66              | 18.300               | 1                    | —              |
|     |                        |  | 1922               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  |                 |                      |                      |                |

Transf. Juquiá

| N.º | Procedencia | Fabricantes | Data da fabricação | Dimensões   |         |        | Lotação Kilogramas | Tara kilogramas | Existência Em 1/1/30 | Existência Em 1/1/31 | Observações |
|-----|-------------|-------------|--------------------|-------------|---------|--------|--------------------|-----------------|----------------------|----------------------|-------------|
|     |             |             |                    | Couprimento | Largura | Altura |                    |                 |                      |                      |             |
| 49  | »           | »           | 1918               | 11,56       | 2,50    | 3,70   | —                  | 47              | 12.050               | 1                    | —           |
| 50  | »           | »           | 1913               | 10,10       | 2,30    | 2,20   | —                  | 66              | 15.200               | 1                    | —           |
| 52  | »           | »           | 1912               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 47              | 10.500               | 1                    | —           |
| 53  | »           | »           | 1897               | 11,96       | 2,50    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —           |
| 54  | »           | »           | 1922               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 52              | 12.000               | 1                    | —           |
| 55  | »           | »           | 1913               | 14,56       | 2,65    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —           |
| 56  | »           | »           | 1922               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 66              | 17.600               | 1                    | —           |
| 57  | »           | »           | 1921               | 14,56       | 2,66    | 3,70   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 58  | »           | B. Bautzan  | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 70  | Allemanha   | —           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 71  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 72  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 73  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 74  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 75  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 76  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 77  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 78  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 79  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 80  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 81  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 82  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 83  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 84  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 85  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 86  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 87  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 88  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 89  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 90  | »           | »           | 1925               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 91  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 92  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 93  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 94  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 95  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 96  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 97  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 98  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 99  | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 100 | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 102 | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 103 | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |
| 104 | »           | »           | 1927               | 16,50       | 2,72    | 3,73   | —                  | 80              | 31.000               | 1                    | —           |

Total. . . . .

81

80

RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DOS CARROS EM 1930  
Especias de 1 a 13 — SÉRIE «A»

| Nº                 | Designação    | Proce-<br>dência | Fabricantes     | Data da<br>fabrica-<br>ção | Dimensões   |         |        | Locação          |      |             | Tara<br>Kilogram-<br>mas | Existencia<br>Em<br>1/1/31 |
|--------------------|---------------|------------------|-----------------|----------------------------|-------------|---------|--------|------------------|------|-------------|--------------------------|----------------------------|
|                    |               |                  |                 |                            | Comprimento | Largura | Altura | Kilogram-<br>mas | Cab. | Leitos      |                          |                            |
| 1                  | Directoria    | Belgica          | B. et Marft     | 1913                       | 14,62       | 2,66    | 3,75   | 28.000           | 1    | 8           | 22.400                   | 1                          |
| 2                  | Do Estado     | Brasil           | Traj. Medeiros  | 1906                       | 15,57       | 2,55    | 3,27   | 28.000           | 2    | 2           | 21.000                   | 1                          |
| 3                  | Inspecção     | Belgica          | B. et Marft     | 1913                       | 14,60       | 2,60    | 3,27   | 28.000           | 1    | 7           | 23.050                   | 1                          |
| 5                  | Pagador       | Brasil           | Rec. Sorocabana | 1927                       | 11,76       | 2,48    | 3,20   | 28.000           | 2    | 4           | 17.650                   | 1                          |
| 6                  | Cos. Pagador  | »                | »               | 1905                       | 7,57        | 2,06    | 1,93   | 12.000           | —    | 4           | 10.500                   | 1                          |
| 7                  | E. Residente  | França           | C. Mat. C. Fer. | 1876                       | 4,45        | 2,30    | 2,64   | 12.000           | 1    | 2           | 5.000                    | 1                          |
| 8                  | Inspectores   | Brasil           | Sorocabana      | 1926                       | 8,46        | 2,60    | 3,20   | 12.000           | 1    | 2           | 5.000                    | 1                          |
| 9                  | »             | »                | »               | 1926                       | 8,46        | 2,60    | 3,20   | 12.000           | 1    | 2           | 5.000                    | 1                          |
| 10                 | Presidencial  | »                | »               | 1923                       | 14,67       | 2,60    | 3,71   | 28.000           | 2    | 4           | 22.700                   | 1                          |
| 11                 | Inspecção     | »                | Rec. Sorocabana | 1921                       | 7,21        | 2,67    | 2,40   | 12.000           | 2    | 4           | 7.000                    | 1                          |
| 12                 | Chef. Serviço | »                | Sorocabana      | 1926                       | 8,46        | 2,67    | 3,20   | 12.000           | 1    | 2           | 5.000                    | 1                          |
| 13                 | Reservado     | »                | »               | 1927                       | 12,15       | 2,30    | 2,51   | 28.000           | —    | 2           | 5.000                    | 1                          |
|                    |               |                  |                 |                            |             |         |        |                  |      | Total . . . | 12                       | 12                         |
| Especial n. 1 — AR |               |                  |                 |                            |             |         |        |                  |      |             |                          |                            |
| 1                  | Rest. Direct  | Brasil           | Sorocabana      | 1926                       | 13,80       | 2,72    | 3,73   | 28.000           | 12   | Lugares     | 17.000                   | 1                          |
|                    |               |                  |                 |                            |             |         |        |                  |      | Total . . . | 1                        | 1                          |

BAGAGEM SIMPLES = SÉRIE « E »

| N.º | Procedência | Fabricação | Data da fabr. | Dimensões |         |        | Tara kilogs. | Existencia | Observações |           |
|-----|-------------|------------|---------------|-----------|---------|--------|--------------|------------|-------------|-----------|
|     |             |            |               | Comp.     | Largura | Altura |              |            | Em 1/1/30   | Em 1/1/31 |
| 1   | Brasil      | Sorocabana | 1912          | 11,49     | 2,48    | 3,10   | 12.000       | 10.250     | 1           | —         |
| 2   |             |            | 1913          | 11,49     | 2,48    | 3,10   | 12.000       | 9.000      | 1           | —         |
| 3   |             |            | 1912          | 11,16     | 2,60    | 3,10   | 12.000       | 9.000      | 1           | —         |
| 4   |             |            | 1913          | 8,60      | 2,48    | 3,10   | 12.000       | 8.000      | 1           | 1         |
|     |             |            | "             |           |         |        |              |            |             | —         |
|     |             |            |               |           |         |        |              |            | Total . . . | 4 1       |

RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DOS CARROS EM 1930  
Bagagem, correio e chefe do trem — SÉRIE «E F»

| N. <sup>o</sup> | Procedencia | Fabricantes  | Data da fabricação | Dimensões |       |        |         |       |        | Existência |      |        |             |        |        |   |
|-----------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|-------|--------|---------|-------|--------|------------|------|--------|-------------|--------|--------|---|
|                 |             |              |                    | Bagagem   |       |        | Correio |       |        |            |      |        |             |        |        |   |
|                 |             |              |                    | Comp.     | Larg. | Altura | Comp.   | Larg. | Altura |            |      |        |             |        |        |   |
| 1               | Brasil      | T. Medeiros  | 1908               | 7,60      | 2,30  | 3,70   | 4,00    | 2,30  | 3,70   | 1,20       | 2,30 | 3,70   | 28.000      | 17.800 | 1      |   |
| 2               | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1911               | 4,70      | 2,40  | 3,70   | 5,98    | 2,40  | 3,70   | 1,23       | 2,40 | 3,70   | 28.000      | 17.800 | 1      |   |
| 3               | Brasil      | C. Metalurg. | 1890               | 6,15      | 2,21  | 3,70   | 2,36    | 2,21  | 3,70   | 1,19       | 2,21 | 3,70   | 12.000      | 12.100 | 1      |   |
| 4               | França      | D. Bacalan   | 1890               | 6,15      | 2,21  | 3,70   | 2,36    | 2,21  | 3,70   | 1,19       | 2,21 | 3,70   | 12.000      | 10.500 | 1      |   |
| 5               | Brasil      | C. Edific.   | 1902               | 6,15      | 2,21  | 3,70   | 2,36    | 2,21  | 3,70   | 1,19       | 2,21 | 3,70   | 12.000      | 10.500 | 1      |   |
| 6               | »           | Sorocabana   | 1908               | 6,50      | 2,25  | 3,40   | 2,25    | 2,25  | 3,40   | 1,25       | 2,25 | 3,40   | 28.000      | 10.500 | 1      |   |
| 7               | »           | »            | 1926               | 5,80      | 2,42  | 3,70   | 5,50    | 2,42  | 3,70   | —          | —    | —      | 3,70        | 28.000 | 10.500 | 1 |
| 8               | »           | C. Metalurg. | 1897               | 6,15      | 2,21  | 3,10   | 2,36    | 2,21  | 3,10   | 1,19       | 2,21 | 3,70   | 12.000      | 12.100 | 1      |   |
| 9               | »           | T. Medeiros  | 1907               | 7,60      | 2,30  | 3,70   | 4,00    | 2,30  | 3,70   | 1,20       | 2,30 | 3,70   | 28.000      | 17.800 | 1      |   |
| 10              | »           | C. Metalurg. | 1889               | 6,15      | 2,21  | 3,10   | 2,36    | 2,21  | 3,10   | 1,19       | 2,21 | 3,10   | 12.000      | 12.100 | 1      |   |
| 11              | »           | Sorocabana   | 1926               | 5,80      | 2,42  | 3,70   | 5,50    | 2,42  | 3,70   | —          | —    | —      | 3,70        | 28.000 | 12.000 | 1 |
| 12              | »           | »            | 1926               | 5,80      | 2,42  | 3,70   | 5,50    | 2,42  | 3,70   | —          | —    | —      | 3,70        | 28.000 | 12.000 | 1 |
| 13              | »           | »            | 1926               | 6,15      | 2,21  | 3,40   | 2,36    | 2,21  | 3,40   | 1,19       | 2,21 | 3,40   | 12.000      | 9.200  | 1      |   |
| 14              | »           | »            | 1926               | 5,80      | 2,42  | 3,70   | 2,42    | 3,70  | 5,50   | —          | —    | —      | 3,70        | 28.000 | 30.000 | 1 |
| 15              | »           | C. Edificad. | 1901               | 6,50      | 2,25  | 3,40   | 2,25    | 2,25  | 3,40   | 1,25       | 2,25 | 3,40   | 12.000      | 12.100 | 1      |   |
| 16              | »           | Sorocabana   | 1926               | 5,85      | 2,42  | 3,73   | 5,50    | 2,42  | 3,73   | —          | —    | —      | 3,73        | 28.000 | —      | 1 |
| 17              | »           | »            | 1926               | 5,85      | 2,42  | 3,73   | 5,50    | 2,42  | 3,73   | —          | —    | —      | 3,73        | 28.000 | —      | 1 |
| 18              | Funilense   | 1911         | 4,70               | 2,40      | 3,70  | 5,98   | 2,40    | 3,70  | 1,23   | 2,40       | 3,70 | 28.000 | 17.800      | 1      |        |   |
| 19              | E. Unidos   | Amer. Car.   | 1911               | 4,70      | 2,40  | 3,70   | 5,98    | 2,40  | 3,70   | 1,23       | 2,40 | 3,70   | 28.000      | 17.800 | 1      |   |
|                 |             |              |                    |           |       |        |         |       |        |            |      |        | Total . . . | 19     | 19     |   |

Em 1/1/31

## RESTAURANTES — SÉRIE «R»

| N.º | Procedencia      | Fabricantes           | Data da fabricação | Dimensões |         |        | Locação  |         | Tara Kilogr. | Existência |
|-----|------------------|-----------------------|--------------------|-----------|---------|--------|----------|---------|--------------|------------|
|     |                  |                       |                    | Comp.     | Largura | Altura | Kilogrs. | Lugares |              |            |
| 1   | E. Unidos Brasil | Amer. Car. Sorocabana | 1912               | 14,56     | 2,39    | 3,80   | 28.000   | 22      | 19.350       | 1 1        |
| 2   | »                | 1922                  | 14,56              | 2,59      | 3,80    | 28.000 | 22       | 20.150  | 1 1          |            |
| 3   | »                | 1922                  | 14,56              | 2,59      | 3,80    | 28.000 | 22       | 24.000  | 1 1          |            |
| 4   | »                | 1922                  | 14,56              | 2,59      | 3,80    | 28.000 | 22       | 24.000  | 1 1          |            |
| 5   | »                | 1922                  | 14,56              | 2,59      | 3,80    | 28.000 | 22       | 18.000  | 1 1          |            |
| 6   | »                | 1922                  | 14,56              | 2,59      | 3,80    | 28.000 | 22       | 19.000  | 1 1          |            |
| 7   | E. Unidos Brasil | Amer. Car. Sorocabana | 1912               | 14,56     | 2,59    | 3,80   | 28.000   | 22      | 22.000       | 1 1        |
| 8   | E. Unidos Brasil | Amer. Car. Sorocabana | 1926               | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 28.000   | 30      | 32.000       | 1 1        |
| 9   | E. Unidos Brasil | Amer. Car. Sorocabana | 1912               | 14,56     | 2,72    | 3,73   | 28.000   | 22      | 19.000       | 1 1        |
| 10  | E. Unidos Brasil | Sorocabana            | 1926               | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 28.000   | 30      | 32.000       | 1 1        |
| 11  | »                | 1926                  | 16,50              | 2,72      | 3,73    | 28.000 | 30       | 32.000  | 1 1          |            |
| 12  | »                | 1926                  | 16,50              | 2,72      | 3,73    | 28.000 | 30       | 32.000  | 1 1          |            |
| 13  | »                | 1926                  | 16,50              | 2,72      | 3,73    | 28.000 | 30       | 32.000  | 1 1          |            |
| 14  | E. Unidos Brasil | Amer. Car. Sorocabana | 1912               | 14,56     | 2,59    | 3,80   | 28.000   | 22      | 32.000       | 1 1        |
| 15  | E. Unidos Brasil | Sorocabana            | 1926               | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 28.000   | 30      | 32.000       | 1 1        |
|     |                  | Total . . .           |                    |           |         |        | 15       | 15      |              |            |

RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DE CARROS EM 1930  
CORREIOS — SÉRIE «S».

| Nº | Proce-<br>dência | Fabricantes | Data<br>da<br>fabricação | Dimensões |         |        | Tara<br>kilogs. | Locação     | Existencia    |               | Observações |
|----|------------------|-------------|--------------------------|-----------|---------|--------|-----------------|-------------|---------------|---------------|-------------|
|    |                  |             |                          | Comp.     | Largura | Altura |                 |             | E.m<br>1/1/30 | E.m<br>1/1/31 |             |
| 1  | Brasil           | T. Medeiros | 1907                     | 14,56     | 2,66    | 3,70   | 17.500          | 28.000      | 1             | 1             | —           |
| 2  | »                | Sorocabana  | 1921                     | 14,56     | 2,66    | 3,70   | 17.500          | 28.000      | 1             | 1             | —           |
| 3  | »                | »           | 1921                     | 14,56     | 2,66    | 3,70   | 17.500          | 28.000      | 1             | 1             | —           |
| 4  | »                | »           | 1921                     | 14,56     | 2,66    | 3,70   | 17.500          | 28.000      | 1             | 1             | —           |
| 5  | »                | »           | 1920                     | 14,56     | 2,66    | 3,70   | 17.500          | 28.000      | 1             | 1             | —           |
| 6  | »                | »           | 1921                     | 14,56     | 2,66    | 3,70   | 17.500          | 28.000      | 1             | 1             | —           |
| 7  | »                | »           | 1919                     | 14,56     | 2,66    | 3,70   | 17.500          | 28.000      | 1             | 1             | —           |
| 8  | C. Edifcad.      | »           | 1901                     | 8,80      | 2,45    | 3,10   | 9.200           | 12.000      | 1             | 1             | Ex E-2      |
| 9  | Sorocabana       | 1913        | 11,49                    | 2,48      | 3,10    | 9.000  | 12.000          | 1           | 1             | —             | Ex E-1      |
| 10 | »                | 1908        | 8,80                     | 2,45      | 3,10    | 9.200  | 12.000          | 1           | 1             | —             | Ex E-3      |
| 11 | »                | 1921        | 9,30                     | 2,36      | 3,10    | 7.500  | 12.000          | 1           | 1             | —             | Ex E-1      |
| 12 | »                | 1912        | 11,49                    | 2,48      | 3,10    | 10.250 | 12.000          | 1           | 1             | —             | Ex E-1      |
| 13 | »                | 1913        | 11,16                    | 2,66      | 3,10    | 9.000  | 12.000          | 1           | 1             | —             | Ex E-3      |
|    |                  |             |                          |           |         |        |                 | Total . . . | 13            | 13            |             |

**RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DE CARROS EM 1930**

TRANSPORTE DE LEITE 1 E 2 — SÉRIE «E I»

Total

TRANSPORTE DE PEIXE — SÉRIE « E P »

|   |        |           |   |      |      |   |       |        |             |   |   |
|---|--------|-----------|---|------|------|---|-------|--------|-------------|---|---|
| 1 | Brasil | Funilense | — | 9,00 | 2,38 | — | 7,100 | 12.000 | 1           | 1 | — |
|   |        |           |   |      |      |   |       |        | Total . . . | 1 | 1 |

BAGAGEM CORREIO — SÉRIE «ES»

**RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DOS CARROS EM 1930**

**Dormitório de luxo — Série «B DL»**

| N.º                  | Procedencia | Fabricantes    | Data da fabr. | Dimensões |         |        | Lotação |            |        | Tara Kilogr. | Existencia Em 1/1/31 | Observações      |
|----------------------|-------------|----------------|---------------|-----------|---------|--------|---------|------------|--------|--------------|----------------------|------------------|
|                      |             |                |               | Compr.    | Largura | Altura | Kilogr. | Cab.       | Leitos |              |                      |                  |
| 1                    | Brasil      | L. A. Officíos | 1926          | 16,50     | 2,72    | 3,72   | 21.000  | 4          | 9      | 33.000       | 1                    | 1                |
| 2                    | Brasil      | Sorocabana     | 1929          | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 30.000  | 4          | 9      | 32.000       | 1                    | 1                |
| 3                    | Brasil      | Sorocabana     | 1929          | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 30.000  | 4          | 9      | 32.000       | 1                    | 1                |
| 4                    | Brasil      | Sorocabana     | 1929          | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 30.000  | 4          | 9      | 32.000       | 1                    | 1                |
| 5                    | Brasil      | Sorocabana     | 1929          | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 30.000  | 4          | 9      | 32.000       | 1                    | 1                |
| Total                |             |                |               |           |         |        |         |            |        | 5            | 5                    |                  |
| Buffet — Série «B F» |             |                |               |           |         |        |         |            |        |              |                      |                  |
| 2                    | Est. Unidos | Amer. Car.     | 1912          | 13,66     | 2,60    | 3,70   | 28.000  | 30 lugares | 17.000 | 1            | 1                    | Transf. p. B. 60 |
| 3                    | Allemânia   | B. Bautzan     | 1926          | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 31.000  | 50 lugares | 33.000 | 1            | 1                    |                  |
| 4                    | Brasil      | Sorocabana     | 1926          | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 31.000  | 50 lugares | 32.000 | 1            | —                    |                  |
| 5                    | Brasil      | Sorocabana     | 1929          | 16,50     | 2,72    | 3,73   | 31.000  | 50 lugares | 32.000 | 1            | 1                    |                  |
| Total                |             |                |               |           |         |        |         |            |        | 4            | 3                    |                  |

**RELAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DOS CARROS EM 1930**

Bagagem e chefe do trem — Série «E»

— 195 —

| N.º                            | Procedência | Fabricantes | Data da fabr. | Dimensões internas |       |        | Lotação kilogr. | Tara kilogr. | Existência Em 1/1/30 | Observações              |
|--------------------------------|-------------|-------------|---------------|--------------------|-------|--------|-----------------|--------------|----------------------|--------------------------|
|                                |             |             |               | Compr.             | Larg. | Altura |                 |              |                      |                          |
| 1                              | Brasil      | Sorocabana  | 1920          | 10,45              | 2,34  | 2,18   | 1,50            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 16.450 1 1        |
| 2                              | »           | »           | 1920          | 10,45              | 2,34  | 2,18   | 1,50            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 16.450 1 1        |
| 3                              | »           | »           | 1922          | 10,45              | 2,34  | 2,18   | 1,50            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 12.000 1 1        |
| 5                              | »           | »           | 1922          | 10,45              | 2,34  | 2,18   | 1,50            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 10.000 1 1        |
| 6                              | »           | »           | 1922          | 10,45              | 2,34  | 2,18   | 1,50            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 16.450 1 1        |
| 7                              | »           | »           | 1913          | 8,22               | 2,34  | 2,18   | 1,25            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 11.700 1 1        |
| 8                              | »           | »           | 1912          | 10,45              | 2,34  | 2,18   | 1,50            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 16.450 1 1        |
| 9                              | »           | »           | 1909          | 9,47               | 2,20  | 2,10   | —               | 2,20         | 2,10                 | 12.000 11.000 1 1        |
| 10                             | »           | »           | 1920          | 8,79               | 2,08  | 2,30   | 1,20            | 2,08         | 2,30                 | 12.000 11.700 1 1        |
| 11                             | »           | »           | 1920          | 10,45              | 2,34  | 2,18   | 1,50            | 2,34         | 2,18                 | 28.000 11.700 1 1        |
| 12                             | »           | »           | —             | 7,75               | 2,20  | 1,80   | —               | —            | —                    | 12.000 — 1 1 Ex. VP. 151 |
|                                |             |             |               |                    |       |        |                 |              | Total . . .          | 11 11 —                  |
| <i>Operários — Série «C P»</i> |             |             |               |                    |       |        |                 |              |                      |                          |
| 1                              | Brasil      | Sorocabana  | 1919          | 12,00              | 2,55  | 3,37   | —               | Lug. 72      | 28.000 13.500 1 1    | —                        |
| 2                              | »           | »           | 1919          | 12,00              | 2,55  | 3,37   | —               | Lug. 72      | 28.000 13.500 1 1    | —                        |
|                                |             |             |               |                    |       |        |                 | Total . . .  | 2 2                  | —                        |

## DORMITÓRIOS — SÉRIE «D»

| Nº | Proce-<br>dencia | Fabricantes | Data<br>da<br>fabr. | Dimensões |         |        | Lotação  |      |        | Tara<br>Kilogrs. | Existencia |
|----|------------------|-------------|---------------------|-----------|---------|--------|----------|------|--------|------------------|------------|
|    |                  |             |                     | Compr.    | Largura | Altura | Kilogrs. | Cab. | Leitos |                  |            |
| 1  | E. Unidos        | Amer. Car.  | 1911                | 13,66     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 1    | 16     | 20.000           | 1          |
| 2  | Brasil           | Sorocabana  | 1926                | 14,76     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 5    | 10     | 19.000           | 1          |
| 3  | E. Unidos        | Amer. Car.  | 1912                | 13,66     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 1    | 16     | 20.000           | 1          |
| 4  | »                | »           | 1911                | 13,66     | 2,64    | 2,70   | 28.000   | 1    | 16     | 20.000           | 1          |
| 5  | »                | »           | 1910                | 14,54     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 1    | 16     | 20.000           | 1          |
| 6  | Brasil           | Sorocabana  | 1926                | 13,66     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 5    | 10     | 20.000           | 1          |
| 7  | E. Unidos        | Amer. Car.  | 1910                | 13,56     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 7    | 14     | 20.000           | 1          |
| 8  | Brasil           | Sorocabana  | 1923                | 14,56     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 7    | 14     | 20.000           | 1          |
| 9  | »                | »           | 1923                | 14,56     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 7    | 14     | 20.000           | 1          |
| 10 | »                | »           | 1925                | 14,56     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 7    | 14     | 20.000           | 1          |
| 11 | E. Unidos        | Amer. Car.  | 1911                | 13,66     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 1    | 16     | 20.000           | 1          |
| 12 | Brasil           | Sorocabana  | 1925                | 14,56     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 5    | 10     | 20.000           | 1          |
| 13 | E. Unidos        | Amer. Car.  | 1911                | 13,66     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 1    | 16     | 20.000           | 1          |
| 14 | Brasil           | Sorocabana  | 1922                | 14,56     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 7    | 14     | 20.000           | 1          |
| 15 | E. Unidos        | Amer. Car.  | 1910                | 13,66     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 1    | 16     | 20.000           | 1          |
| 16 | Brasil           | Sorocabana  | 1923                | 14,56     | 2,64    | 3,70   | 28.000   | 7    | 14     | 20.000           | 1          |
|    |                  |             |                     |           |         |        |          |      |        | Total . . .      | 16 16      |

SERVIÇO DE ESTADOCÍCIO DO CUBOS ETC

DORMITORIOS DE LUXO — SÉRIE «DL»

## EXISTENCIA DE VAGÕES

| Designação                | Taras (toneladas) |      |      |      |       |      |      |      |      |  |
|---------------------------|-------------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|--|
|                           | 14,0              | 13,5 | 13,0 | 12,8 | 12,0  | 11,0 | 10,7 | 10,5 | 10,3 |  |
|                           | Quantidade        |      |      |      |       |      |      |      |      |  |
| <i>Gondolas</i>           |                   |      |      |      |       |      |      |      |      |  |
| De 31 toneladas . . . . . | —                 | —    | —    | —    | 889   | —    | —    | 6    | —    |  |
| » 30 » . . . . .          | —                 | —    | —    | 30   | 300   | 300  | —    | —    | —    |  |
| » 28 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | 113  | 65   | —    |  |
| » 28 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | 22   |  |
| » 24 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | 170  |  |
| » 12 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | 11   | —    |  |
| » 10 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | 7    | —    |  |
| Total . . . . .           | —                 | —    | —    | 30   | 1.189 | 300  | 113  | 89   | 192  |  |
| <i>Vagões</i>             |                   |      |      |      |       |      |      |      |      |  |
| De 12 toneladas . . . . . | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| » 12 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| » 20 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | 50   | —    |  |
| » 24 » . . . . .          | —                 | —    | 189  | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| » 28 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | 43    | —    | —    | —    | —    |  |
| » 28 » . . . . .          | 217               | 301  | 37   | —    | 9     | —    | —    | —    | —    |  |
| » 31 » . . . . .          | —                 | 2    | —    | 20   | 372   | —    | —    | —    | —    |  |
| Total . . . . .           | 217               | 303  | 226  | 20   | 424   | —    | —    | 50   | —    |  |
| <i>Gaiolas</i>            |                   |      |      |      |       |      |      |      |      |  |
| De 12 toneladas . . . . . | —                 | —    | —    | —    | 19    | —    | —    | —    | —    |  |
| » 12 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| » 12 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| » 24 » . . . . .          | —                 | —    | 34   | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| Total . . . . .           | —                 | —    | 34   | —    | 19    | —    | —    | —    | —    |  |
| <i>Cobertos</i>           |                   |      |      |      |       |      |      |      |      |  |
| De 10 toneladas . . . . . | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| » 12 » . . . . .          | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| Total . . . . .           | —                 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    |  |
| Totais geraes . . . . .   | 217               | 303  | 260  | 50   | 1.632 | 300  | 113  | 139  | 192  |  |

## EM 31 DE DEZEMBRO 1930

|  | Total geral | Dimensões |         |        |       |         |        | Fabricante | Anno     |          |  |
|--|-------------|-----------|---------|--------|-------|---------|--------|------------|----------|----------|--|
|  |             | Externas  |         |        | Uteis |         |        |            |          |          |  |
|  |             | Comp.     | Largura | Altura | Comp. | Largura | Altura |            |          |          |  |
|  |             |           |         |        |       |         |        |            |          |          |  |
|  | 895         | 12,00     | 2,51    | 1,59   | 11,54 | 2,26    | 5,80   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 630         | 12,00     | 2,33    | 2,41   | 11,43 | 2,26    | 7,00   | C. C. C.   | 1925     |          |  |
|  | 178         | 13,00     | 2,53    | 1,90   | 12,40 | 2,26    | 9,00   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 22          | 10,30     | 2,40    | 1,70   | 9,50  | 2,13    | 6,20   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 170         | 13,10     | 2,33    | 2,51   | 12,40 | 2,20    | 1,50   | C. C. C.   | 1922     |          |  |
|  | 11          | 10,10     | 2,31    | 1,60   | 9,60  | 2,30    | 1,33   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 7           | 9,70      | 2,38    | 2,67   | 8,70  | 2,30    | 1,70   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 1.913       | —         | —       | —      | —     | —       | —      | —          | —        |          |  |
|  |             |           |         |        |       |         |        |            |          |          |  |
|  | 110         | 8,60      | 2,34    | 3,20   | 7,75  | 2,20    | 1,80   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 104         | 8,60      | 2,34    | 3,20   | 7,75  | 2,20    | 1,20   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 50          | 10,00     | 2,53    | 3,30   | 9,47  | 2,19    | 2,10   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 189         | 12,00     | 2,53    | 3,36   | 11,13 | 2,11    | 1,93   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 43          | 12,00     | 2,37    | 2,48   | 11,15 | 2,10    | 2,20   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 564         | 12,00     | 2,53    | 3,21   | 11,62 | 2,28    | 1,90   | C. C. C.   | 1925     |          |  |
|  | 394         | 12,00     | 5,53    | 3,21   | 11,62 | 2,28    | 1,90   | C. C. C.   | 1925     |          |  |
|  | 214         | —         | 1.454   | —      | —     | —       | —      | —          | —        |          |  |
|  |             |           |         |        |       |         |        |            |          |          |  |
|  | 24          | 43        | 10,70   | 2,41   | 3,10  | 9,60    | 2,23   | 1,85       | E. F. S. | 1922     |  |
|  | 322         | 322       | 13,00   | 2,41   | 2,99  | 11,84   | 2,29   | 1,85       | E. F. S. | 1926     |  |
|  | 23          | 23        | 9,10    | 2,40   | 3,10  | 8,20    | 2,30   | 1,98       | E. F. S. | 1918     |  |
|  | 34          | 12,00     | 2,34    | 2,36   | 11,35 | 2,03    | 2,14   | E. F. S.   | Diversos |          |  |
|  | 24          | 422       | —       | —      | —     | —       | —      | —          | —        |          |  |
|  |             |           |         |        |       |         |        |            |          |          |  |
|  | 21          | 21        | 7,80    | 2,25   | 2,90  | 7,35    | 2,37   | 1,80       | E. F. S. | Diversos |  |
|  | 59          | 59        | 8,60    | 2,43   | 3,20  | 7,75    | 2,20   | 1,80       | E. F. S. | Diversos |  |
|  | 80          | 80        | —       | —      | —     | —       | —      | —          | —        |          |  |
|  | 322         | 318       | 23      | 3.869  | —     | —       | —      | —          | —        |          |  |

## INVENTARIO E MOVIMENTO DOS VAGÕES NO ANNO DE 1930

| Discriminação  | Vagões |     |     |     |    |    |    |    |     |     |    |    | Gondolas |     |    |     |            |     | Gaiolas |    |    | Cobertos | Total    |     |       |
|--|--------|-----|-----|-----|----|----|----|----|-----|-----|----|----|----------|-----|----|-----|------------|-----|---------|----|----|----------|----------|-----|-------|
|  | V      | VA  | VCA | VDA | VE | VI | VF | VG | VM  | VP  | VS | EP | G        | GM  | GP | T   | S/S<br>EFF | H   | HF      | HQ | HS | HV       | V<br>EFF | S/S |       |
| Existencia em 31/12/1929 .                             | 785    | 115 | 53  | 35  | 10 | 2  | 1  | 7  | 319 | 111 | 17 | 1  | 972      | 177 | 24 | 762 | 37         | 324 | 32      | 34 | 24 | 22       | 24       | 66  | 3.954 |
| Transf. de outras séries .                             | 8      | 1   | 18  | —   | —  | —  | —  | 2  | 60  | 2   | 7  | —  | 2        | 11  | —  | —   | —          | —   | —       | 15 | —  | —        | 4        | 1   | 131   |
| Transf. para outras séries .                           | 65     | 1   | —   | —   | —  | —  | —  | 7  | 11  | 12  | —  | —  | 10       | —   | —  | 1   | —          | —   | —       | —  | —  | —        | 9        | 7   | 123   |
| Vendidos ou transferidos para outras Estradas. . . . . | —      | —   | —   | —   | —  | —  | —  | —  | —   | —   | —  | —  | —        | 29  | 13 | —   | 21         | 8   | —       | 23 | —  | 1        | —        | 96  |       |
| Reconstruídos . . . . .                                | —      | —   | —   | —   | —  | —  | —  | —  | —   | —   | —  | —  | —        | —   | —  | —   | 1          | 1   | —       | 1  | —  | —        | —        | 3   |       |
| Existencia em 31/12/1930 .                             | 728    | 115 | 71  | 35  | 10 | 2  | 1  | 2  | 368 | 100 | 24 | 1  | 964      | 159 | 12 | 762 | 16         | 317 | 32      | 49 | 1  | 22       | 18       | 60  | 3.869 |

**QUADRO DEMONSTRATIVO DAS REPARAÇÕES FEITAS EM CARROS E VAGÕES, NOS ÚLTIMOS  
11 ANOS, PELAS OFFICINAS DE MAYRINK, SOROCABA E EXTRANHAS**

| Classe<br>da<br>reparação | 1920 |      | 1921 |      | 1922 |      | 1923 |      | 1924 |       | 1925 |      | 1926 |       | 1927 |      | 1928 |       | 1929 |       |     |       |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|-------|-----|-------|
|                           | Car. | Vag.  | Car. | Vag. | Car. | Vag.  | Car. | Vag. | Car. | Vag.  | Car. | Vag.  |     |       |
| Grande.                   | 47   | 90   | 52   | 58   | 63   | 109  | 86   | 208  | 111  | 353   | 186  | 239  | 129  | 524   | 35   | 425  | 9    | 709   | 10   | 454   | 17  | 326   |
| Média.                    | 34   | 176  | 35   | 325  | 50   | 423  | 46   | 266  | 55   | 410   | 26   | 711  | 159  | 785   | 191  | 526  | 197  | 313   | 229  | 940   | 193 | 977   |
| Pequena                   | 56   | 713  | 44   | 605  | 58   | 382  | 42   | 319  | 18   | 272   | 16   | 39   | 12   | 4     | 23   | 14   | 7    | 6     | 3    | 1     | 8   | 2     |
| Total                     | 137  | 979  | 131  | 988  | 171  | 914  | 174  | 793  | 184  | 1.035 | 228  | 989  | 300  | 1.313 | 249  | 965  | 213  | 1.028 | 242  | 1.395 | 218 | 1.305 |

**QUADRO DEMONSTRATIVO DA CONSTRUÇÃO  
DE CARROS E VAGÕES, A PARTIR DE 1920**

| Anno | Carros | Vagões | Total | 1920   |        | 1921   |        | 1922   |        | 1923   |        | 1924   |        | 1925   |        | 1926   |        | 1927   |        | 1928   |        |
|------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|      |        |        |       | Carros | Vagões |
| 1920 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | 60     | —      | 70     | —      | —      | —      |
| 1921 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | 12     | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1922 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | 21     | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1923 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | 7      | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1924 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | —      | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1925 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | —      | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1926 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | 16     | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1927 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | —      | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1928 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | 9      | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1929 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | 2      | —      | —      | —      | —      | —      |
| 1930 | .      | .      | .     | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | .      | —      | —      | —      | —      | —      | —      |
|      |        |        |       | 77     | —      | 60     | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | 137    | —      |

Balanço demonstrativo  
Produção de  
Carros e  
Vagões

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE CARROS E VAGOES NAS OFFICINAS DE SOROCABA,  
DURANTE O ANNO DE 1930

|                               | Carros     |            |       |                        |                       |            |             |         |         |        |         |          | Vagoes                    |                       |       |                   |              |                   |       |     |     |       |    |    |
|-------------------------------|------------|------------|-------|------------------------|-----------------------|------------|-------------|---------|---------|--------|---------|----------|---------------------------|-----------------------|-------|-------------------|--------------|-------------------|-------|-----|-----|-------|----|----|
|                               | 1.ª classe | 2.ª classe | Mixto | Dormitório<br>no salão | Dormitório<br>no luxo | Restauante | Especifical | Bagagem | Correio | Buffet | Correio | Operatio | Transporte de passageiros | Transporte de animais | Total | 10 a 12 toneladas | 20 toneladas | 28 a 31 toneladas | Total |     |     |       |    |    |
| Construções . . . . .         | .          | .          | .     | .                      | .                     | .          | .           | .       | .       | .      | .       | .        | .                         | .                     | .     | .                 | .            | .                 | .     | .   | .   | .     | .  | .  |
| Montagens . . . . .           | —          | —          | —     | —                      | —                     | —          | —           | —       | —       | —      | —       | —        | —                         | —                     | —     | —                 | —            | —                 | —     | —   | —   | —     | —  | —  |
| Reconstruções . . . . .       | 1          | —          | —     | —                      | —                     | —          | —           | —       | —       | —      | —       | —        | —                         | —                     | —     | —                 | —            | —                 | —     | 1   | 4   | —     | —  | 4  |
| Transformações . . . . .      | 4          | 6          | —     | —                      | 2                     | —          | —           | —       | 1       | 3      | —       | 1        | —                         | —                     | —     | —                 | —            | —                 | —     | 17  | 23  | 4     | 12 | 39 |
| Reparações grandes . . . . .  | 3          | 5          | 1     | —                      | 2                     | 3          | —           | —       | 2       | 2      | 1       | —        | 2                         | —                     | —     | 10                | 31           | 154               | 103   | 70  | 327 |       |    |    |
| Reparações medianas . . . . . | 42         | 49         | 7     | 3                      | 9                     | 8          | 15          | 5       | 4       | 4      | 8       | 15       | 6                         | 4                     | —     | 1                 | 180          | 109               | 129   | 738 | 976 |       |    |    |
| Reparações pequenas . . . . . | —          | —          | —     | 4                      | —                     | —          | 2           | —       | —       | —      | —       | —        | —                         | —                     | —     | 1                 | 1            | 8                 | —     | —   | 2   | 2     |    |    |
| Total . . . . .               | 50         | 60         | 8     | 7                      | 9                     | 12         | 18          | 7       | 4       | 5      | 13      | 17       | 8                         | 4                     | 2     | 1                 | 12           | 237               | 290   | 236 | 837 | 1.363 |    |    |

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DAS MONTAGENS E REPARAÇÕES DE CARROS,  
DURANTE O ANNO DE 1930

| Mezes                  | Montados | Recons-truídos | Trans-formados | Modi-ficados | Reparação grande | Reparação media | Reparação pequena | Total      |
|------------------------|----------|----------------|----------------|--------------|------------------|-----------------|-------------------|------------|
| Janeiro . . . . .      | —        | —              | —              | —            | 2                | 10              | 3                 | 15         |
| Fevreiro . . . . .     | —        | —              | —              | —            | 1                | 16              | —                 | 17         |
| Março. . . . .         | —        | —              | —              | —            | 1                | 8               | —                 | 9          |
| AbriL . . . . .        | —        | —              | —              | 1            | —                | 3               | 26                | —          |
| MaiO . . . . .         | —        | —              | —              | —            | —                | 1               | 12                | —          |
| Junho. . . . .         | —        | —              | —              | —            | —                | 2               | 21                | —          |
| Julho. . . . .         | —        | —              | —              | —            | —                | —               | 30                | —          |
| Agosto . . . . .       | —        | —              | —              | —            | —                | —               | 20                | 4          |
| Setembro . . . . .     | —        | —              | —              | —            | —                | —               | 17                | —          |
| Outubro . . . . .      | —        | —              | —              | 2            | —                | —               | 15                | 1          |
| Novembro . . . . .     | —        | —              | —              | 8            | —                | —               | 7                 | —          |
| Dezembro . . . . .     | —        | —              | —              | 6            | —                | —               | 19                | —          |
| <b>Total</b> . . . . . | <b>—</b> | <b>1</b>       | <b>17</b>      | <b>—</b>     | <b>10</b>        | <b>201</b>      | <b>8</b>          | <b>237</b> |

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS MONTAGENS E REPARAÇÕES DE VAGÕES,  
DURANTE O ANNO DE 1930

| Descrição<br>por mês | Meses | Montados | Recons-<br>truidos | Trans-<br>formados | Modi-<br>ficados | Reparação<br>grande                | Reparação<br>média | Reparação<br>pequena | Total |
|----------------------|-------|----------|--------------------|--------------------|------------------|------------------------------------|--------------------|----------------------|-------|
| Janeiro              |       | 15       | —                  | 3                  | —                | 35                                 | 109                | —                    | 162   |
| Fevereiro            |       | —        | —                  | 2                  | —                | 42                                 | 85                 | —                    | 129   |
| Março                |       | —        | —                  | —                  | —                | 49                                 | 83                 | —                    | 132   |
| Abril                |       | —        | —                  | —                  | —                | 48                                 | 78                 | —                    | 126   |
| Maio                 |       | —        | —                  | 1                  | —                | 77                                 | 79                 | —                    | 157   |
| Junho                |       | —        | —                  | 1                  | 2                | —                                  | 16                 | 96                   | —     |
| Julho                |       | —        | —                  | —                  | 4                | —                                  | 11                 | 108                  | —     |
| Agosto               |       | —        | —                  | —                  | 17               | —                                  | 12                 | 67                   | —     |
| Setembro             |       | —        | —                  | —                  | 4                | —                                  | 7                  | 68                   | —     |
| Outubro              |       | —        | —                  | 3                  | 1                | —                                  | 4                  | 82                   | 1     |
| Novembro             |       | —        | —                  | —                  | —                | total 4<br>vagões<br>transformados | 25                 | 44                   | —     |
| Dezembro             |       | —        | —                  | —                  | 1                | —                                  | 1                  | 77                   | 1     |
| Total                |       | 15       | 4                  | 39                 | —                | 327                                | 976                | 2                    | 1.363 |

IMPORTÂNCIA MÉDIA DISPENDIDA COM A REPARAÇÃO DE CARROS E VAGÕES,  
A PARTIR DE 1923, PARA A UNIDADE DE CARRO-KILOMETRO E VAGÃO-KILOMETRO, SUBDIVIDIDA  
EM MATERIAL E PESSOAL

CARROS

| Anno | Importâncias totaes dispendidas com as reparações |              |              | Kilometragem Total | Importâncias médias do custo das reparações para a unidade-kilometro |         |          |
|------|---|--------------|--------------|--------------------|--|---------|----------|
|      | Material  | Pessoal      | Diversos     |                    | Material   | Pessoal | Diversos |
| 1923 | 589.526\$996                                      | 356.917\$122 | 129.951\$721 | 1.076.395\$839     | 15.814.808   | \$037,3 | \$022,6  |
| 1924 | 622.611\$554                                      | 425.244\$100 | 135.305\$845 | 1.183.161\$499     | 14.255.770   | \$043,7 | \$029,8  |
| 1925 | 829.712\$398                                      | 526.863\$642 | —            | 1.356.576\$040     | 17.157.954   | \$048,3 | \$030,7  |
| 1926 | 715.895\$325                                      | 447.204\$300 | —            | 1.163.093\$625     | 20.082.457   | \$035,6 | \$022,2  |
| 1927 | 644.746\$173                                      | 516.796\$776 | —            | 1.161.542\$949     | 20.018.237   | \$033,2 | \$025,8  |
| 1928 | 573.065\$412                                      | 578.700\$017 | —            | 1.151.765\$429     | 20.660.061   | \$027,7 | \$028,0  |
| 1929 | 375.638\$006                                      | 685.968\$900 | —            | 1.066.606\$906     | 22.390.242   | \$016,8 | \$030,6  |
| 1930 | 455.005\$827                                      | 620.926\$900 | —            | 1.075.932\$727     | 21.268.319   | \$021,4 | \$029,2  |

VAGÕES

| Anno | Importâncias totaes dispendidas com as reparações |              |              | Kilometragem Total | Importâncias médias do custo das reparações para a unidade-kilometro |         |          |
|------|---|--------------|--------------|--------------------|--|---------|----------|
|      | Material  | Pessoal      | Diversos     |                    | Material   | Pessoal | Diversos |
| 1923 | 636.152\$796                                      | 330.209\$727 | 107.488\$728 | 1.073.851\$251     | 41.349.289   | \$015,4 | \$008,0  |
| 1924 | 685.791\$746                                      | 500.981\$050 | 156.140\$551 | 1.342.913\$347     | 31.536.515   | \$021,8 | \$015,9  |
| 1925 | 1.634.327\$415                                    | 584.761\$234 | —            | 2.219.088\$549     | 38.391.738   | \$042,5 | \$005,0  |
| 1926 | 838.051\$340                                      | 441.793\$801 | —            | 1.299.849\$141     | 43.825.888   | \$019,5 | —        |
| 1927 | 597.029\$265                                      | 403.530\$751 | —            | 1.000.500\$016     | 50.012.144   | \$010,0 | —        |
| 1928 | 695.158\$126                                      | 422.655\$900 | —            | 1.117.814\$026     | 59.727.689   | \$008,1 | —        |
| 1929 | 926.246\$512                                      | 725.816\$674 | —            | 1.652.063\$186     | 56.267.491   | \$012,9 | —        |
| 1930 | 697.915\$336                                      | 738.582\$250 | 19.056\$160  | 1.453.553\$746     | 47.662.266   | \$014,6 | \$029,4  |

### Organização do ensino profissional ferroviario na Estrada de Ferro Sorocabana, em 1930

Em Julho de 1930 foram iniciados os estudos para a organização do Ensino Profissional Ferroviario na Estrada e especialmente do destinado aos aprendizes das grandes Officinas de Sorocaba.

Era natural que uma Escola Profissional Estadual, como o é a de Sorocaba, prestasse seu concurso em primeiro lugar ás empresas industriaes estadaues, portanto, á Estrada de Ferro Sorocabana.

Cooperando pois a Escola Profissional de Sorocaba com a Estrada de Ferro Sorocabana, ficaram estabelecidas as bases para a instituição nessa Escola de um «*Curso de Ferroviarios*» destinado aos aprendizes dos diversos officios de officina ferroviaria, sendo as aulas theoricas ministradas na Escola Profissional de Sorocaba e os trabalhos praticos realizados em Officina de aprendizagem, annexa ás officinas geraes da Estrada. O «*Curso de Ferroviarios*» devia ser custeado e orientado pela Estrada de Ferro Sorocabana.

Essa combinação mereceu a approvação do Sr. Secretario do Interior, tendo sido autorisada sua realização no mez de Setembro.

Estabelecidos o regulamento e os programmas para as diversas secções especialisadas de que se compõe o «*Curso de Ferroviarios*» foi organisado um «*Curso Preparatorio*», no intuito de homogenisar os conhecimentos basicos dos candidatos á matricula, enquanto de outro lado se cuidava da construcção e installação da officina de aprendizagem no recinto das officinas geraes da Estrada.

Apezar da situação anormal do paiz em Outubro de 1930 e das consequentes difficuldades para a realização deste projecto, em 22 de Outubro abriu-se o «*Curso Preparatorio*», com 34 alumnos matriculados, e que foi mantido em funcionamento regular até 22 de Dezembro.

Já sob o novo Governo, por accordo com o Sr. Director Geral do Ensino, foram modificadas ligeiramente as bases para manutenção do «*Curso de Ferroviarios*», ficando esta-

belecidio que a Escola Profissional de Sorocaba se encarregaria do custeio de todas as aulas de caracter geral, ficando a cargo da Estrada a parte referente ás aulas technicas especialisadas e á Officina de aprendizagem. Accedeu mais o Sr. Director Geral do Ensino em se destinar uma Secção das Aulas nocturnas da Escola Profissional de Sorocabá, ao aperfeiçoamento dos operários da officina da Estrada.

Instituiu-se assim, ao lado do «Curso de Ferroviarios» que visa formar novos elementos aptos para o serviço da Estrada, o «Curso de Aperfeiçoamento» cujo objectivo é melhorar os conhecimentos basicos e profissionaes dos operarios em geral. Esse «Curso de Aperfeiçoamento», com programma especial, é considerado obrigatorio para todos os aprendizes já pertencentes ao quadro.

O inicio dos dois cursos: «*Curso de Ferroviarios*» e «*Curso de Aperfeiçoamento*» foi fixado para Fevereiro de 1931, epoca de reabertura das aulas da Escola Profissional de Sorocaba.

Com a criação desse Ensino Profissional Ferroviario, baseado na cooperação da Escola Profissional de Sorocaba com a Estrada de Ferro Sorocabana, advém beneficios evidentes para ambas. A Escola Profissional realisa uma industrialização immediata e concreta do seu ensino. A Estrada, por sua vez, vem a possuir um centro de formação profissional e de aperfeiçoamento do seu pessoal, elementos esses indispensaveis para garantir a manutenção economica, acurada e racional dos seus serviços de officina ferroviaria moderna.

No que diz respeito á orientação geral do regulamento, programmas, horario e methodos de trabalho do «*Curso de Ferroviarios*», convem notar, que nelles foram observados os processos modernos de ensino profissional, como por exemplo seriação methodica — todavia de valor industrial — que muito concorre para a rapida e segura educação profissional.

A' formação do caracter dos aprendizes dedicou-se o maximo cuidado, tendo-se em mira formar homens conscientes dos seus deveres e de suas responsabilidades profissionaes, assumpto de summa importancia nas emprezas de viação.

Além disso, no intuito de cooperar para o bem estar social e para o melhor aproveitamento profissional, consta do

regulamento a realização de *Testes Psychotechnicos* para selecção profissional, o que permitirá escolher os candidatos que mais aptidão possuem para determinado officio, proporcionando-lhes assim maior probabilidade de exito no exercicio de sua profissão.

Esses estudos foram iniciados em 1930, para que em 1931 possam ser applicados os Testes Psychotechnicos em maior numero possivel para conclusões estatisticas.

A applicação da Psychotechnica, inicialmente restricta a alguns officios das profissões mecanicas, poderá ser paulatinamente ampliada para abranger cargos de alta responsabilidade na segurança do Trafego.

## TRACÇÃO

Durante o anno de 1930 foram realisadas 1.575.448,931 toneladas kilometros de peso bruto rebocado, percorrendo as locomotivas 12.808.053 kilometros. Tendo attingido a 29.461:444\$787 as despezas de custeio da IV Divisão, durante o anno de 1930, foi o custo médio da tonelada-kilometro de \$018,70 e da locomotiva-kilometro de 2\$300,23.

O consumo total de combustivel foi o seguinte:

|                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| Carvão estrangeiro . . . . . | 84.716.155 kgs. |
| Carvão nacional . . . . .    | 1.609.258 kgs.  |
| Lenha . . . . .              | 669.199 mts.    |

Nestes totaes não estão incluidos 719.730 kgs. de carvão estrangeiro e 42.787 mts. de lenha, referentes ao consumo nos trens de carvão e lenha, porquanto essas quantidades já foram computadas para a obtenção dos preços médios que se seguem:

| Combustiveis                | Quantidades     | Preço médio | Importancias    |
|-----------------------------|-----------------|-------------|-----------------|
| Carvão estrangeiro. . . . . | 84.716.155 Kgs. | \$097,95    | 8.297.934\$740  |
| Carvão nacional . . . . .   | 1.609.258 Kgs.  | \$067,93    | 109.311\$133    |
| Lenha . . . . .             | 669.199 Mts.    | 10\$284,59  | 6.882.439\$403  |
| Total . . . . .             | —               | —           | 15.289.685\$276 |

|  |               |
|--|---------------|
| Toneladas-kilometro realisadas . . . . .         | 1.575.448,931 |
| Locomotivas-kilometros realisadas . . . . .      | 12.808.053    |
| Preço do combustivel por ton-kilometro . . . . . | \$009,70      |
| Preço do combustivel por loc-kilometro . . . . . | 1\$193,75     |

|   |                |
|---|----------------|
| Despesa do anno com pessoal de machinas em condução de trens (inclusive trens de lastro, cuja despesa de pessoal foi de 235:391\$159) . . . . . | 2.957.745\$614 |
| Preço do pessoal por ton-kilometro . . . . .  | \$001,88       |
| Preço do pessoal por loc-kilometro . . . . .  | \$230,93       |

*Custo médio da tonelada-kilometro:*

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| Combustiveis . . . . . | \$009,70        |
| Pessoal . . . . .      | <u>\$001,88</u> |
| Total . . . . .        | <u>\$011,58</u> |

*Custo médio da locomotiva-kilometro:*

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| Combustiveis . . . . . | 1\$193,75       |
| Pessoal . . . . .      | <u>\$230,93</u> |
| Total . . . . .        | 1\$424,68       |

*Consumo de combustivel:*

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Lenha reduzida a carvão na base de 8 mts.<br>cubicos por 1.000 kgs. de carvão . . . . . | 88.998.250 kgs.       |
| Carvão estrangeiro. . . . .   | 85.435.885 kgs.       |
| Carvão nacional. . . . .  | <u>1.609.258 kgs.</u> |
| Total . . . . .   | 176.043.393 kgs,      |

Deste total constam os consumos totaes, isto é, estão incluidos os dos trens de lenha e carvão.

|   |        |
|---|--------|
| Consumo especifico por tonelada-kilometro . . . . .   | 0,112  |
| Consumo especifico por locomotiva-kilometro . . . . . | 13,744 |

PESSOAL DA CORRIDA

| Existencia                          | Mestre<br>machinistas | Machi-<br>nistas | Foguistas | Graxeiros | Total |
|-------------------------------------|-----------------------|------------------|-----------|-----------|-------|
| Em 31 de Dezembro de 1929 . . . . . | 5                     | 315              | 365       | 90        | 775   |
| Em 31 de Dezembro de 1930 . . . . . | 5                     | 315              | 365       | 85        | 770   |

QUADRO DO ESTADO DAS LOCOMOTIVAS  
EM 31 DE DEZEMBRO DE 1930

| Estado              | Descriminação |            |     |     |     |     |     |     |     |     |     | Total | Porcen-tagens |        |
|---------------------|---------------|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|---------------|--------|
|                     | 1 a<br>53     | 54 a<br>65 | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000  |               |        |
| Bom . . . . .       | 5             | 4          | 11  | 27  | 8   | 11  | 3   | 5   | —   | 7   | —   | 1     | 82            | 29,71  |
| Regular . . . . .   | 6             | 5          | 16  | 38  | 10  | 11  | 5   | 6   | 3   | 5   | —   | —     | 105           | 38,04  |
| Mau . . . . .       | 2             | 1          | 3   | 13  | 12  | 3   | 2   | 2   | 1   | 6   | 2   | 4     | 51            | 18,48  |
| Officinas . . . . . | —             | 1          | 5   | 12  | 2   | 1   | --  | 3   | 2   | 2   | —   | —     | 28            | 10,15  |
| Depositos. . . . .  | 3             | —          | 1   | 3   | 2   | —   | —   | —   | —   | —   | —   | —     | 9             | 3,26   |
| Alugadas . . . . .  | 1             | —          | —   | —   | —   | —   | —   | —   | —   | —   | —   | —     | 1             | 0,36   |
| Totaes. . . . .     | 17            | 11         | 36  | 93  | 34  | 26  | 10  | 16  | 6   | 20  | 2   | 5     | 276           | 100,00 |

Conservação de vehiculos

Mantiveram-se em franca actividade os concertadores nos varios postos da Estrada, satisfazendo plenamente os seus esforços no sentido de manter e conservar os vehiculos em transito.

Durante o anno de 1930, foram effectuadas 214.465 reparações nos diversos depósitos, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Depositos               | Carros  |         |           | Vagões    |        |          | Total   |           |           |         |
|-------------------------|---------|---------|-----------|-----------|--------|----------|---------|-----------|-----------|---------|
|                         | Ban-das | Mé-dias | Pague-nas | Correntes | Total  | Gran-des | Mé-dias | Pague-nas | Correntes | Total   |
| São Paulo . . . . .     | —       | —       | 225       | 17.250    | 17.475 | —        | —       | —         | —         | 17.475  |
| Barra Funda . . . . .   | —       | —       | —         | 92        | 92     | —        | —       | 20.977    | —         | 20.980  |
| Cotia . . . . .         | —       | —       | —         | 209       | 209    | —        | —       | 659       | —         | 868     |
| São João . . . . .      | —       | —       | —         | 186       | 186    | —        | —       | 3.965     | —         | 4.151   |
| Mayrink . . . . .       | —       | —       | —         | 78        | 78     | —        | —       | 7.645     | —         | 7.723   |
| Sorocaba . . . . .      | —       | —       | —         | 260       | 260    | —        | —       | 9.859     | —         | 10.119  |
| Santo Antônio . . . . . | —       | —       | —         | 74        | 74     | —        | —       | 5.848     | —         | 5.922   |
| Boituva . . . . .       | —       | —       | —         | —         | —      | —        | —       | —         | —         | —       |
| Itapetininga . . . . .  | —       | —       | —         | 212       | 212    | —        | —       | 4.408     | —         | 4.620   |
| Bury . . . . .          | —       | —       | —         | 24        | 24     | —        | —       | 1.084     | —         | 1.108   |
| Itararé . . . . .       | —       | —       | —         | 254       | 254    | —        | —       | 3.946     | —         | 4.200   |
| Laranjal . . . . .      | —       | —       | —         | 57        | 57     | —        | —       | 3.575     | —         | 3.632   |
| Victoria . . . . .      | —       | —       | —         | 2.108     | 2.108  | —        | —       | 5.590     | —         | 7.698   |
| Botucatu . . . . .      | —       | —       | —         | 4.580     | 4.580  | —        | —       | 17.800    | —         | 22.380  |
| Rubião Junior . . . . . | —       | —       | —         | 1.549     | 1.549  | —        | —       | 18.780    | —         | 20.329  |
| Baurú . . . . .         | —       | —       | —         | 3.433     | 3.433  | —        | —       | 16.335    | —         | 19.768  |
| B. Campos . . . . .     | —       | —       | —         | 5.428     | 5.428  | —        | —       | —         | —         | —       |
| Ourinhos . . . . .      | —       | —       | —         | 101       | 101    | —        | —       | 18.762    | —         | 24.190  |
| Assis . . . . .         | —       | —       | —         | 4.317     | 4.317  | —        | —       | 1.032     | —         | 1.133   |
| Indiana . . . . .       | —       | —       | —         | 531       | 531    | —        | —       | 5.578     | —         | 9.895   |
| S. Anastacio . . . . .  | —       | —       | —         | 11.692    | 11.692 | —        | —       | 792       | —         | 1.323   |
| Ytú . . . . .           | —       | —       | —         | 4         | 287    | 291      | —       | 4.106     | —         | 15.798  |
| Itaícy . . . . .        | —       | —       | —         | —         | 307    | 307      | —       | —         | —         | —       |
| Jundiahy . . . . .      | —       | —       | —         | —         | 336    | 336      | —       | —         | —         | —       |
| Piracicaba . . . . .    | —       | —       | —         | 1.848     | 1.848  | —        | —       | 2.530     | —         | 4.378   |
| Compolis . . . . .      | —       | —       | —         | 1         | 7      | 27       | 30      | 475       | 580       | 607     |
| Campinas . . . . .      | —       | —       | —         | 158       | 158    | —        | —       | 478       | 478       | 636     |
| Totaes . . . . .        | —       | 1       | 236       | 55.390    | 55.627 | 30       | 55      | 109       | 158.644   | 158.838 |
|                         |         |         |           |           |        |          |         |           | 30        | 56      |
|                         |         |         |           |           |        |          |         |           | 345       | 214.034 |
|                         |         |         |           |           |        |          |         |           |           | 214.465 |

### Reparação de locomotivas

Nos diversos depositos da Estrada, conforme demonstra o quadro abaixo, foram effectuadas, em 1930, 51.788 reparações em locomotivas:

| Depositos                | Grandes | Médias | Peque-nas | Correntes | Total  |
|--------------------------|---------|--------|-----------|-----------|--------|
| Barra Funda . . . . .    | —       | —      | —         | 5.975     | 5.975  |
| Sorocaba . . . . .       | —       | 1      | 92        | 10.935    | 11.028 |
| Itapetininga . . . . .   | 7       | 12     | 96        | 2.672     | 2.787  |
| Itararé . . . . .        | —       | —      | —         | 953       | 953    |
| Botucatú . . . . .       | 2       | 13     | 98        | 5.856     | 5.969  |
| Bernardino de Campos . . | —       | —      | —         | 4.012     | 4.012  |
| Assis . . . . .          | 9       | 13     | 4         | 7.377     | 7.403  |
| Indiana . . . . .        | —       | —      | —         | 2.846     | 2.846  |
| S. Anastacio . . . . .   | —       | —      | —         | 3.848     | 3.848  |
| Ytú . . . . .            | —       | —      | —         | 2.452     | 2.452  |
| Piracicaba . . . . .     | 1       | —      | 2         | 4.226     | 4.229  |
| Cosmopolis . . . . .     | 16      | 1      | 6         | 263       | 286    |
| Totaes . . .             | 35      | 40     | 298       | 51.415    | 51.788 |

### CONSERVAÇÃO DE VEHICULOS:

*Pessoal* — Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . 174 homens  
Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . 174 homens

*ABASTECIMENTO DE LENHA E CARVÃO NAS LOCOMOTIVAS.* — As locomotivas foram abastecidas com regularidade.

*Pessoal* — Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . 328 homens  
Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . 332 homens

*TRENS DE LENHA — ABASTECIMENTO DOS DEPOSITOS.* — Este serviço correu em bôa ordem.

*Pessoal* — Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . 191 homens  
Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . 191 homens

*BALDEAÇÃO DE CARVÃO — BARRA FUNDA.* — Este serviço correu sem anormalidade.

*Pessoal* — Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . 53 homens  
Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . 49 homens

*ABASTECIMENTO DE AGUA.* — Foi desempenhado a contento.

*Pessoal* — Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . 62 homens  
Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . 61 homens

*DEPOSITOS.* — Prestaram os diversos depositos valioso concurso nas reparações de locomotivas e vehiculos, auxiliando as officinas.

Salientaram-se nesses serviços os depositos de Sorocaba, Itapetininga, Botucatú, Assis e Cosmopolis.

*Pessoal* — Existiam em 31 de Dezembro de 1929 . 722 homens  
Existiam em 31 de Dezembro de 1930 . 682 homens

#### Melhoramentos realizados

*DEPOSITO DE MAYRINK.* — Foi installado um grupo composto de uma bomba typo «Sulzer» de aspiração 2", recalque 2", accionada por um motor de 12.1/2 HP — marca Marelly.

*DEPOSITO SANTO ANTONIO.* — Foi installado um gazonio typo «Sorocabana», alimentando um motor de 7 HP marca «Otto» que acciona uma bomba typo «Sulzer» de aspiração de 2" e recalque de 3".

*DEPOSITO DE COSMOPOLIS.* — Foram installadas uma plaina dupla de cabeçote, uma machina de furar radial, uma machina de furar de columnas e uma tarracha dupla, sendo retiradas duas plainas de cabeçote e duas machinas de furar de columnas.

*DEPOSITO DE YTÚ.* — Foi construida uma casa de madeira para moradia do Chefe do Deposito.

*DEPOSITO DE ITAPETININGA.* — Foram construidas uma casa de tijolos, coberta de telhas francezas para o armazenamento de ferros, um quarto para deposito de areia e um quarto para serviços de pintura.

*DEPOSITO DE ASSIS.* — Foi assentado um motor Deutz destinado ao fornecimento de illuminação.

*DEPOSITO DE INDIANA.* — Foi assentado um apparelho para lavagem de caldeiras de locomotivas, a agua fria.

*DEPOSITO DE SANTO ANASTACIO.* — Foram assentados um motor Deutz de 15 HP para abastecimento de agua e duas caixas para reservatorio de agua.

## ESPECIFICAÇÕES DAS LOCOMOTIVAS

VAS EXISTENTES EM 31-12-1930

| Numero        | Quant. | Procedencia   | Fabricantes   | Numero de fabricação  |
|---------------|--------|---------------|---------------|---|
| 1-F           | 1      | —             | —             | —   |
| 2             | 1      | E. U. America | Baldwin       | 28542   |
| 11-14-16 a 20 | 7      | Inglaterra    | Nasmyth       | 250-317-339-348 e 351   |
| 21 e 22       | 2      | Inglaterra    | Avonside      | 1048 e 1046   |
| 31 e 32       | 2      | Inglaterra    | Avonside      | 1380 e 1381   |
| 41 a 44       | 4      | Inglaterra    | Kerr-Stuart   | 120 a 123   |
| 54 a 59       | 6      | E. U. America | Baldwin       | 11809-810-815-823-824-827                                       |
| 60 a 63       | 4      | E. U. America | Baldwin       | 14525-14526-14631 e 14632                                       |
| 65            | 1      | Inglaterra    | Leslie        | 2244  |
| 100           | 1      | Inglaterra    | Dubs          | 2167  |
| 101           | 1      | E. U. America | Baldwin       | 10144   |
| 102 e 103     | 2      | E. U. America | Baldwin       | 9870 e 10097  |
| 104 e 105     | 2      | E. U. America | Baldwin       | 12126 e 13818   |
| 106 a 117     | 12     | E. U. America | Baldwin       | 12056-12052-14119 a 14122<br>15761-15885-15934-30404 e<br>30405 |
| 118           | 1      | Brasil        | E. F. Central | —   |
| 119 a 131     | 13     | Brasil        | Sorocabana    | 1 a 13  |
| 132 e 133     | 2      | E. U. America | Baldwin       | 30406 e 30431   |
| 134 e 135     | 2      | Brasil        | Sorocabana    | 14 e 15   |
| 200 a 205     | 6      | E. U. America | American L.   | 65991-59129 e 29133   |
| 206 a 213     | 8      | E. U. America | American L.   | 61588 a 61594   |
| 214 a 221     | 8      | E. U. America | Baldwin       | 55011 a 55018   |
| 222 a 231     | 10     | E. U. America | American L.   | 63467 a 63476   |
| 232 a 241     | 10     | Belgica       | H. St. Pierre | 1420 a 1424 e 1960 a 1964                                       |
| 242 a 249     | 8      | E. U. America | American L.   | 65983 a 65990   |
| 250 a 264     | 15     | E. U. America | Baldwin       | 58121 a 58135   |
| 272 a 299     | 28     | Allemanha     | Krupp         | 850 a 877   |
| 301 a 302     | 2      | E. U. America | American L.   | 29126 a 29127   |

*(Continuação)*

| Numero      | Quant. | Procedencia   | Fabricantes  | Numero de fabricação                                   |
|-------------|--------|---------------|--------------|--|
| Transporte  | 159    | —             | —            | —  |
| 304 a 307   | 4      | E. U. America | American L.  | 61723 a 61726  |
| 303 a 315   | 8      | E. U. America | Baldwin      | 58151 a 58155-58692-58694                              |
| 316 a 327   | 12     | Allemanha     | Krupp        | 878 a 889  |
| 328 a 335   | 8      | E. U. America | Baldwin      | 58695 a 58702  |
| 401 a 414   | 14     | E. U. America | Baldwin      | 27527 a 27529-30444-30531<br>39047 a 39053-30550-30605 |
| 415 a 420   | 6      | E. U. America | Lima Loc. C. | 1289 a 1290 e 1295 a 1298                              |
| 450 a 453   | 4      | E. U. America | Baldwin      | 33209-37509 a 37511                                    |
| 460 a 461   | 2      | Allemanha     | Krauss       | 2826 e 2827  |
| 501 a 509   | 9      | E. U. America | Baldwin      | 34775 a 34780-31129-35163<br>35131                     |
|             | 510    | 1             | H. & Sohn    | 11062  |
| 601 a 606   | 6      | E. U. America | Baldwin      | 35925 a 35930  |
| 607 a 612   | 6      | Allemanha     | H. & Sohn    | 11041 a 11046  |
| 613 a 616   | 4      | E. U. America | American L.  | 52999 a 53002  |
| 701 a 704   | 4      | E. U. America | Baldwin      | 33977 a 33979 e 34200                                  |
| 705 a 706   | 2      | Allemanha     | H. & Sohn    | 11033 a 11034  |
| 801 a 805   | 5      | E. U. America | Baldwin      | 59310 a 59314  |
| 806 a 820   | 15     | E. U. America | American L.  | 66979 a 66983 e 67400 a<br>67409                       |
|             | 901    | 1             | Schwartzkopf | 9586   |
|             | 902    | 1             | H. & Sohn    | 21577  |
| 1001 a 1005 | 5      | E. U. America | American L.  | 67996 a 68000  |
| Total       | 276    | —             | —            | —  |

Em 1930 houve um percurso médio a menos, sobre 1929, de 6.942 kilometros, pois, tomando-se por base o numero de locomotivas em serviço activo durante o anno, obteve-se um resultado médio de 46.372 kilometros.

Pelo quadro abaixo verifica-se a distribuição do percurso feito pelas 276 locomotivas que estiveram em serviço, durante o anno de 1930:

| Percuso em kilometros                                | Quantidade de locomotivas | Percuso total | Maximo atingido pela locomotiva | Locomotiva que fez o percurso maximo |               |
|--|---------------------------|---------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|
|  |                           |               |                                 | N.º                                  | Tipo          |
| De 100 a 10.000 . . .                                | 6                         | 26.762        | 7.956                           | 32                                   | Avonside      |
| De 10.000 a 20.000 . . .                             | 6                         | 93.105        | 18.894                          | 110                                  | Consolidation |
| De 20.000 a 30.000 . . .                             | 33                        | 872.909       | 29.911                          | 107                                  | *             |
| De 30.000 a 40.000 . . .                             | 46                        | 1.649.146     | 39.939                          | 316                                  | Pacific       |
| De 40.000 a 50.000 . . .                             | 80                        | 3.772.769     | 49.993                          | 614                                  | Mallet        |
| De 50.000 a 60.000 . . .                             | 57                        | 3.156.820     | 59.801                          | 410                                  | Ten-wheel     |
| De 60.000 a 70.000 . . .                             | 36                        | 2.317.136     | 69.785                          | 41                                   | Kerr-Stuart   |
| De 70.000 a 80.000 . . .                             | 10                        | 747.658       | 78.811                          | 328                                  | Pacific       |
| De 80.000 a 90.000 . . .                             | 2                         | 162.482       | 82.038                          | 502                                  | Ten-wheel     |
| De 90.000 a 100.000 . . .                            | —                         | —             | —                               | —                                    | —             |
| Superior a 100.000 . . .                             | —                         | —             | —                               | —                                    | —             |
| Total . . .  | 276                       | 12.798.787    | —                               | —                                    | —             |
| Percuso de locomotivas de Estradas estranhas . . . . | —                         | 9.266         | —                               | —                                    | —             |
| Total . . .  | —                         | 12.808.053    | —                               | —                                    | —             |

NOTA — Os 9.266 kilometros accrescentados ao total, referem-se ao percurso de locomotivas do Sul, em trafego nas linhas da Sorocabana, em virtude do periodo revolucionario de Outubro de 1930.

#### Percuso total das locomotivas

O percurso total das locomotivas, durante o anno de 1930, foi de 12.808.053 kilometros, conforme demonstra o quadro seguinte, ou sejam, 2.013.350 a menos que no anno anterior:

QUADRO DO PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS, A PARTIR DE 1925

| Designação                 | 1925       | 1926       | 1927       | 1928       | 1929       | 1930       |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Passageiros . . . . .      | 2.682.064  | 2.869.071  | 2.955.888  | 3.074.313  | 3.367.437  | 2.977.891  |
| Especiais . . . . .        | 20.284     | 28.969     | 23.404     | 19.916     | 13.364     | 16.662     |
| Forças . . . . .           | 75.413     | 13.008     | 19.543     | 9.087      | 4.635      | 119.924    |
| Mixtos . . . . .           | 669.070    | 781.590    | 778.066    | 984.056    | 1.068.921  | 1.144.476  |
| Cargas . . . . .           | 2.809.737  | 3.341.394  | 3.579.301  | 3.896.003  | 3.647.895  | 2.942.041  |
| Animais . . . . .          | 145.559    | 167.429    | 211.219    | 243.762    | 199.584    | 175.101    |
| Serviço Estrada . . . . .  | 958.300    | 917.326    | 467.194    | 484.570    | 458.716    | 366.972    |
| Conta de Capital . . . . . | 35.177     | 124.984    | 95.142     | 132.504    | 103.060    | 277.430    |
| Via Permanente . . . . .   | 214.643    | 184.814    | 301.338    | 366.727    | 424.044    | 95.878     |
| Manobras . . . . .         | 4.028.019  | 4.919.902  | 5.733.132  | 5.610.193  | 5.532.847  | 4.691.678  |
| Total . . . . .            | 11.638.266 | 13.348.487 | 14.164.227 | 14.821.131 | 14.821.403 | 12.808.053 |

Os percursos, comparados nos últimos 11 annos, foram os seguintes:

| Anno           | Passageiros | Mixtos    | Cargas e Animais | Serviço da Estrada | Serviço manobra | Via permanente | Total      | Mais o percurso cobrado - Mallets |
|----------------|-------------|-----------|------------------|--------------------|-----------------|----------------|------------|-----------------------------------|
| 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            | 3.237.049       | 245.006        | 9.587.736  | 10.915.622                        |
| 1923 . . . . . | 2.733.942   | 420.060   | 2.746.216        | 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                        |
| 1927 . . . . . | 2.998.835   | 778.066   | 3.885.662        | 467.194            | 5.733.132       | 301.338        | 14.164.227 | 16.245.600                        |
| 1928 . . . . . | 3.103.316   | 984.056   | 4.139.765        | 617.074            | 5.610.193       | 366.727        | 14.821.131 | 16.101.640                        |
| 1929 . . . . . | 3.385.436   | 1.068.921 | 3.847.479        | 562.676            | 5.532.847       | 424.044        | 14.821.403 | 16.090.369                        |
| 1930 . . . . . | 3.114.477   | 1.444.476 | 3.394.572        | 366.972            | 4.691.678       | 95.878         | 12.808.053 | 13.712.997                        |

QUADRO COMPARATIVO DOS PERCURSOS FEITOS PELAS LOCOMOTIVAS,  
A PARTIR DE 1929

| Designação  | Percorso  |              |            | Porcentagem percurso efectivo sobre o percurso total |
|---|-----------|--------------|------------|--|
|   | Effectivo | Supplementar | Total      |  |
| 1923  | 6.664.363 | 3.475.155    | 10.139.518 | 65,73 %  |
| 1924  | 5.590.423 | 3.467.627    | 9.058.050  | 61,72 %  |
| Diferença sobre o anno anterior — Porcentagem . . . | — 16,11 % | — 0,22 %     | — 10,67 %  | — 4,01 %   |
| 1925  | 7.610.247 | 4.028.019    | 11.638.266 | 65,38 %  |
| Diferença sobre o anno anterior — Porcentagem . . . | + 36,13 % | + 16,16 %    | + 28,49 %  | + 3,66 %   |
| 1926  | 8.428.585 | 4.919.902    | 13.348.487 | 63,14 %  |
| Diferença sobre o anno anterior — Porcentagem . . . | + 10,75 % | + 22,14 %    | + 14,69 %  | — 2,24 %   |
| 1927  | 8.431.095 | 5.733.132    | 14.164.227 | 59,52 %  |
| Diferença sobre o anno anterior — Porcentagem . . . | + 0,29 %  | + 16,52 %    | + 6,11 %   | — 3,62 %   |
| 1928  | 9.210.938 | 5.610.193    | 14.821.131 | 62,15 %  |
| Diferença sobre o anno anterior — Porcentagem . . . | + 9,25 %  | — 2,19 %     | + 4,64 %   | + 2,63 %   |
| 1929  | 9.288.556 | 5.532.847    | 14.821.403 | 62,67 %  |
| Diferença sobre o anno anterior — Porcentagem . . . | + 8,43 %  | — 1,39 %     | + 0,02 %   | + 0,52 %   |
| 1930  | 8.116.375 | 4.691.698    | 12.808.053 | 63,37 %  |
| Diferença sobre o anno anterior — Porcentagem . . . | — 12,62 % | — 15,20 %    | + 13,59 %  | + 1,12 %   |
| Diferença sobre o anno de 1923 — Porcentagem . . .  | + 21,79 % | + 35,00 %    | + 26,32 %  | — 3,60 %   |

O quadro abaixo demonstra o consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, feito pelas locomotivas, durante o anno de 1930:

| Designação               | Uni-dades       | Quantidade | Consumo médio por loc/klm.            |                                       |
|--------------------------|-----------------|------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
|                          |                 |            | Excluindo percurso dobrado das Mallet | Incluindo percurso dobrado das Mallet |
| Carvão estrangeiro . . . | Kilo            | 85.435.885 | 6,6704                                | 6,2302                                |
| Carvão nacional . . .    | "               | 1.609.258  | 0,1256                                | 0,1173                                |
| Lenha . . . .            | M. <sup>3</sup> | 711.986    | 0,0555                                | 0,0519                                |
| Oleo Valve . . . .       | Litro           | 116.646,50 | 0,0091                                | 0,0085                                |
| Oleo Engine . . . .      | "               | 102.395,75 | 0,0079                                | 0,0075                                |
| Oleo Car . . . .         | "               | 66.913,50  | 0,0052                                | 0,0049                                |
| Estopa . . . .           | "               | 32.959,75  | 0,0026                                | 0,0024                                |

Como a maior parte das locomotivas consumiu, conjuntamente, carvão e lenha, damos abaixo o consumo do combustivel por locomotiva-kilometro, convertendo-se a lenha em carvão, nas bases de 7,0-7,3-8,0 e 9,0 metr. cub. por uma tonelada de carvão:

| Designação   | Consumo médio por locomotiva kilometro-(kilos) |        |        |        |
|--|--|--------|--------|--------|
|  | Metros cubicos de lenha                        |        |        |        |
|  | 7,0  | 7,3    | 8,0    | 9,0    |
| Por locomotiva-kilometro, exceptuando-se o percurso dobrado das locomotivas Mallet . . . . | 14,737   | 14,411 | 13,744 | 12,972 |
| Por locomotiva-kilometro, incluindo-se o percurso dobrado das locomotivas Mallet . . . .   | 13,764   | 13,460 | 12,837 | 12,116 |

### Pessoal

O quadro abaixo demonstra a existencia do pessoal da Tracção em Dezembro dos annos de 1929 e 1930:

| Data                 | Escriptorio Central | Corrida | Conservação de veículos | Abastecimento de lenha e carvão | Trens de lenha e carvão | Guardões | Baldação de carvão | Abastecimento d'água | Depósitos | Total |
|----------------------|---------------------|---------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|----------|--------------------|----------------------|-----------|-------|
| Dezembro de 1929 . . | 36                  | 775     | 174                     | 328                             | 191                     | 1        | 53                 | 62                   | 722       | 2.342 |
| Dezembro de 1930 . . | 35                  | 770     | 174                     | 332                             | 191                     | 2        | 49                 | 61                   | 682       | 2.296 |

DESPEZAS DA TRACÇÃO — 1930

— 225 —

| Número das contas | Designação                             | Pessoal        | Materiais       | Diversos         | Total           |
|-------------------|--|----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| 43                | Inspectoria de Tracção                 | 165:161\$956   | 14:373\$537     | —                | 179:535\$493    |
| 44-A              | Vencimentos de machinistas             | 1.470:241\$782 | 2:887\$109      | 2:176\$000       | 1.475:305\$191  |
| 44-B              | Vencimentos de foguistas               | 1.023:028\$171 | —               | 2:186\$000       | 1.025:214\$171  |
| 44-C              | Vencimentos de graxeiros e limpadores  | 229:084\$502   | —               | 464\$000         | 229:548\$502    |
| 45-A              | Lenha.                                 | —              | 6.175:166\$827  | —                | 6.175:166\$827  |
| 45-B              | Carvão                                 | —              | 7.749:877\$820  | 25\$000          | 7.749:902\$820  |
| 46                | Lubrificantes para locomotivas         | —              | 391:406\$945    | —                | 391:406\$945    |
| 46-A              | Lubrificantes para carros e vagões     | —              | 130:703\$943    | —                | 130:703\$943    |
| 47                | Abastecimento de locomotivas           | (c.) 878\$300  | 36:023\$015     | —                | 35:144\$715     |
| 48                | Abastecimento e revisão de trens       | 679:239\$123   | 505:513\$619    | (c.) 15:725\$210 | 1.169:027\$532  |
| 49                | Abastecimento de agua.                 | 153:468\$497   | 257:664\$862    | 110:161\$478     | 521:294\$837    |
| 50                | Despezas geraes dos depositos          | 586:506\$448   | 271:217\$554    | 101:681\$570     | 959:405\$572    |
| 51                | Reparação de locomotivas nos depositos | 1.116:818\$234 | 1.123:930\$827  | —                | 2.240:749\$061  |
| 52                | Limpeza de locomotivas                 | 465:361\$928   | 52:990\$107     | —                | 518:352\$035    |
| 64                | Navegação fluvial                      | 15:551\$700    | 27:410\$573     | —                | 42:962\$273     |
| 65                | Reparação do material flutuante        | 23:309\$268    | 16:912\$851     | —                | 40:222\$119     |
| 66                | Uniformes para o pessoal               | —              | 427\$200        | 5:952\$500       | 63:379\$700     |
| 67                | Despezas extraordinarias.              | 4:264\$478     | 13:090\$525     | —                | 17:355\$003     |
|                   | Totas.                                 | 5.931:157\$787 | 16.769:597\$614 | 206:921\$338     | 22.907:676\$739 |



## V DIVISÃO - ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

### LINHA DE MAYRINK A SANTOS

#### Trabalhos executados, durante o anno de 1930

**CONSIDERAÇÕES GERAES.** — Dos 45 trechos em que se subdividiram os trabalhos de construção, tínhamos a 31 de dezembró, completamente concluidos os seguintes trechos: P. 1, P. 2, P. 3, P. 4, P. 5, P. 6, P. 7, P. 11, P. 12, P. 13, P. 14, P. 15, P. 16, P. 20, S. 1, S. 5, S. 9 e S. 23. Com os trabalhos preparatorios de limpeza, roçada e destocamento que precederam á terraplenagem, dispendeu-se até 31 de dezembro de 1930, a importancia de 600:030\$729, conforme a discriminação abaixo:

| Designação         | Área         | Importancia dispendida | Custo medio p. M2 | Observações |
|--------------------|--------------|------------------------|-------------------|-------------|
| Roçada . . . . .   | 4.229.549,80 | 446.552\$249           | \$105             | —           |
| Destocamento . . . | 66.726,77    | 153.478\$480           | 2\$300            | —           |
|                    |              | 600.030\$729           |                   |             |

**TERRAPLENAGEM.** — Até 31 de dezembro de 1930, o volume de terra excavado era de 11.202.475<sup>m³</sup>, 61, ou seja, 90,1 % do volume previsto. No correr do anno de 1930, em virtude do regimen de quótas distribuidas a cada trecho, a terraplenagem apenas alcançou a cifra de 2.649.376<sup>m³</sup>, 397. Com esse serviço se dispendeu a importancia de 23.809;310\$514,

Até 31 de dezembro o dispendio total com esse genero de serviço foi de 90.358:077\$574, de onde o custo médio de material excavado, foi de 8\$066, por metro cubico.

*OBRAS D'ARTE CORRENTES.* — Em 1930 construiram-se 114 obras d'arte correntes, sendo: boeiros, drenos, valletas, filtros e esgotos.

Até o fim do anno haviam promptas 445 óbras communs, representadas por boeiros diversos, drenos, filtros, esgotos e pontilhões, dispendendo-se com todas ellas a importancia de 6.772:777\$458, ou seja, 79,8 % do respectivo orçamento.

Dessa importancia 5.048:149\$778 representa o custo dos serviços feitos até 31 de dezembro de 1929 e 1.724:627\$680 os serviços feitos, durante o anno de 1930.

*OBRAS D'ARTE ESPECIAES.* — Em 1930 com obras d'arte especiaes, gastou-se apenas 1.861:435\$730 que, addicionados a 1.632:448\$602, gastos anteriormente, dá um total de 3.493:884\$332, isto é, 14,6 % do respectivo orçamento.

Foram os seguintes:

|                           |    |                       |
|---------------------------|----|-----------------------|
| Muros de arrimo . . . . . | 40 | (alguns por concluir) |
| Pontes . . . . .          | 1  | (concluida)           |
| Viaductos . . . . .       | 10 | (alguns por concluir) |
| Total . . . . .           | 51 | obras                 |

*TUNNEIS.* — Até fins de 1929, haviam sido perfuradas galerias num total de 2.567 metros nos tunneis trabalhados. Em 3 tunneis, nos de n.os 29, 30 e 31, já se trabalhava no arrazamento da secção plena. Com todos esses serviços daquelle anno se havia dispendido 2.581:377\$300.

Em 1930 se proseguiu na perfuração de galerias, tendo-se alcançado uma extensão de 4<sup>km</sup> 884.

Ao findar-se o anno, era a seguinte a situação pormenorizada referente a esses trabalhos:

| Trabalhos                       | m1         | m3     |
|---------------------------------|------------|--------|
| Galerias . . . . .              | 4.884      | 39.762 |
| Escavação — Sec. Plena. . . . . | 889<br>622 | 57.160 |
| Revestimento . . . . .          | 618<br>606 | 12.339 |

Durante o anno, o 1.<sup>o</sup> Grupo, por proposta da firma constructora, foi desmembrado, passando os tunneis 10, 11 e 12 a serem contractados com a Empreza Nestor de Góes & Cia. Ltda.

Assim, tambem, o tunnel 13 teve a sua construcção contractada com o Eng.<sup>o</sup> Albano de Azevedo e Souza, nas mesmas bases dos demais tunneleiros.

Com todos os trabalhos de tunneis executados em 1930, dispendeu-se a quantia de 9.871:246\$940. Incluindo-se a quantia já dispendida em annos anteriores na execução desses serviços, chegou-se a um total de Rs. 12.874:804\$360, ou seja, 20 % do respectivo orçamento.

#### *ESTRADA DE RODAGEM E CAMINHOS DE ACCESSO.*

— Até 1929, já se havia praticamente concluida a rede rodoviaria que deveria servir aos trabalhos de construcção da Linha de Mayrink a Santos. Apenas melhoramentos introduzidos nas estradas já feitas, alguns, aliás, de certo vulto e de preço elevado, devido ás condições topographicas especiaes e natureza do terreno, foram executados durante o anno de 1930. A 29 de julho se inaugurou officialmente o nosso tronco mais importante, a rodagem entre o Cubatão e Santo Amaro, na extensão total de 93 kilometros. A despeito dos nossos esforços foi impossivel evitar-se a construcção de variantes diversas, afim de se manter em condições de segurança o trafego em rodovia.

Com esses e outros trabalhos de drenagem, revestimento e conservação, dispendeu-se em 1930 quantia avultada. Nesse

anno o gasto foi de 842:821\$707; podendo se verificar no quadro seguinte a discriminação das verbas nos annos de 1929 e 1930:

| Designação     | Unid-<br>ade   | Quanti-<br>dade | Importancias dispendidas |              |                | Custo<br>unitario |
|----------------|----------------|-----------------|--------------------------|--------------|----------------|-------------------|
|                |                |                 | Até 1929                 | Em 1930      | Total          |                   |
| Construcão .   | Kms.           | 133.809         | 5.545:233\$973           | 7.369\$230   | 5.552:603\$203 | 41:499\$276       |
| Revestimento . | M <sup>2</sup> | 230.278         | 796:529\$236             | 373.734\$807 | 1.170:264\$043 | 5\$082            |
| Conservação .  | —              | —               | 622:966\$562             | 461:717\$670 | 1.084:684\$232 | —                 |
|                | —              | —               | 6.964:729\$771           | 842:821\$707 | 7.807:551\$478 | —                 |

Como se vê, até o fim do anno se havia dispendido, em geral, com as vias de accesso aos serviços 7.807:551\$478, sendo que só em revestimento a somma gasta foi de 1.170:264\$043.

Aliás, os ensinamentos colhidos nos trouxeram a convicção de que só poderíamos manter o tráfego em condições satisfatórias quando tivessemos o leito regularmente revestido. A proporção que se executava tal serviço, se verificava o franco declínio da verba da conservação commun. O custo médio geral do revestimento desceu de 7\$791 a 5\$082.

Ao sistema de planos inclinados para accesso aos trabalhos já realizados em 1929, acrescentou-se em 1930 mais um, de grande gasto, nas alturas do trecho S. 9. Com esse plano inclinado, cuja extensão é de 900 ms., sem falar no prolongamento das linhas da City e da Companhia Fabril do Cubatão, se tinha em mira um transporte mais facil e mais economico para os materiaes destinados aos tunneis do 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> Grupo. Taes serviços custaram 359:360\$000.

#### VIA PERMANENTE — ASSENTAMENTO DE LINHA.

— Durante o anno de 1930, proseguiu com relativa intensidade o serviço de assentamento da linha, em via singela, a partir de Mayrink, tendo attingido a 31 de dezembro o Km. 39,450.

A essa data, a extensão de linha assente, nivelada, completamente prompta enfim, era de 39<sup>km</sup> 450, dos quaes 10<sup>km</sup> 357,

comprehendendo as estações de Guayanã e Canguéra, estão abertas ao tráfego publico, desde 25 de janeiro de 1930.

Com esses 39<sup>km</sup> 450 dispendeu-se até 31 de dezembro a importancia de 255:830\$235, de onde o custo kilometrico de 6:484\$923.

Essa despesa representa tão sómente o assentamento propriamente dito, não comprehendendo, portanto, o valor do material fixo, que representa titulo de despesa em separado.

De Santos em direcção a Mayrink, temos tambem, 5<sup>km</sup> 200 de linha assente, comprehendendo o trecho de Samaritá a Estaleiro, já entregue ao tráfego publico.

O quadro a seguir demonstra a parte relativa ao anno de 1929 e o que foi feito durante o anno de 1930:

| Periodo     | Extensão              | Importancia dispendida | Custo kilometrico | Observações  |
|-------------|-----------------------|------------------------|-------------------|--|
| Até... 1929 | 5, <sup>km</sup> 400  | 63:311\$240            | 12:650\$220       |  |
| Em... 1930  | 34, <sup>km</sup> 050 | 187:518\$995           | 5:507\$160        | O custo de 12:650\$200 motivado pelas despezas iniciais de instalação. |
|             |                       | 255:830\$235           | 6:484\$920        |  |

*LASTRO DE PEDRA BRITADA.* — Para consolidação dos córtes humidos, procedeu-se durante o anno ao respectivo lastramento com pedra britada, retirada dos proprios córtes e britada á mão, pelo preço de 7\$000 cada metro cubico. Com o trabalho de britamento se pagou até 31 de dezembro a quantia de 29:646\$323, tendo-se dispendido a quantia de 57:696\$735 com o lastramento de 6.522,100 metros de linha, d'onde o custo de 8\$846 por metro linear.

*EDIFICIOS E DEPENDENCIAS.* — Foram construidas durante o anno, as estações de Guayanã e Canguéra e Estaleiro, esta em posição provisoria, junto á estaca 260 e todas ellas já abertas ao tráfego publico. As duas primeiras são de alvenaria de tijolos, e a ultima é de madeira.

Com essas tres estações e suas dependencias, dispendemos 115:976\$856.

**TELEGRAPHO E TELEPHONE.** — Com a installação de linhas telegraphicais e telephonicas, e respectivos apparelhos, dispendemos até 31 de dezembro de 1930, a importancia de 50:969\$359, sendo de 44<sup>km</sup> 650 a extensão total das linhas.

**SERVIÇO DE PROPHYLAXIA.** — No decorrer do anno, foi mantido com a devida regularidade o Serviço de Prophylaxia da Linha de Mayrink a Santos, nada correndo de anormal. Dispendeu-se em 1929 e 1930: 276:535\$362 e 189:859\$252, respectivamente.

**DESAPROPRIAÇÕES E INDEMNISAÇÕES.** — Com as desapropriações, indemnisações e acquisicoes de terrenos, dispendemos até 31 de dezembro de 1930 a importancia de 494:775\$960, cumprindo notar, porém, que, tratando-se de processos affectos á Procuradoria do Estado, nem todas as despezas sob tal rubrica estavam a 31 de dezembro, debitadas á Linha de Mayrink a Santos.

Em dezembro de 1929, já havíamos adquirido para a Fazenda do Estado de São Paulo, 24 terrenos com a área de 943.718 m<sup>2</sup>.

Durante o anno de 1930, foram adquiridos mais os seguintes terrenos, dos quaes alguns por desapropriações judicial, contando-se ahí diversos pagamentos de indemnisações:

| Proprietarios                       | Áreas<br>M <sup>2</sup> |              | Data<br>da escriptura |
|-------------------------------------|-------------------------|--------------|-----------------------|
| João Erbelle . . . . .              | 6.450                   | 5:050\$000   | 14- 4-1930            |
| Delmiro Aleixo . . . . .            | 4.400                   | 365\$200     | 22-12-1930            |
| Manoel Bento Ribeiro . . . . .      | 5.400                   | 526\$080     | 22-12-1930            |
| Arthur Pimentel . . . . .           | 49.380                  | 4:938\$000   | 12- 5-1930            |
| Candido C. Pereira & Cia. Limitada. | —                       | 135:000\$000 | 31- 3-1930            |
| José Pereira Soares . . . . .       | —                       | 40:000\$000  | 28- 7-1930            |
| Lima & Moutinho . . . . .           | 18.560                  | 21:874\$000  | 25- 6-1930            |

*SERVIÇO RADIO-TELEGRAPHICO.* — Incluindo a estação central radio-telegraphica installada em nosso escriptorio central, são 5 as estações de radio a serviço da construcção da Linha de Mayrink a Santos, sendo: 1 na Séde da 2.<sup>a</sup> Secção de construcção, no trecho S. 7; outra na Séde da 4.<sup>a</sup> Secção, no trecho S. 16; outra na Séde da 5.<sup>a</sup> Secção, no trecho S. 22 e outra na Séde da 7.<sup>a</sup> Secção no trecho P. 9.

Até 31 de dezembro, as despezas realisadas com o serviço radio-telegraphic, importavam em 37:455\$600, dos quaes 8:371\$147 representam a parte relativa ao anno de 1930.

*DIRECÇÃO E FISCALISAÇÃO.* — Os trabalhos de direcção e fiscalisação das obras estavam representadas ao fim do anno pelo escriptorio central e por 7 Secções de construcção, dispostas no local dos trabalhos. Ao iniciar-se o anno eram 8 as Secções de Construcção, mas com o andamento dos trabalhos, reduziram-se a 6.

A 31 de dezembro, o escriptorio central, comprehendia a Chefia, Ajudante e 37 auxiliares, entre engenheiros e funcionarios de categorias diversas, inclusive o escriptorio technico.

As 6 Secções de Construcção comprehendiam, em seu total, 93 funcionarios, entre engenheiros e auxiliares diversos.

No trecho de construcção S. 1, o trecho inicial, a partir de Santos, cujos trabalhos vem sendo executados por administração directa da Estrada, serviam, a 31 de dezembro, 1 engenheiro, 4 auxiliares de categorias diversas, e 87 operarios.

Com os serviços de direcção e fiscalisação, dispomos até 31 de dezembro a importancia de 4.041:824\$058, dos quaes, 1.395:600\$068 representam a parte relativa ao anno de 1930.

*INAUGURAÇÃO DOS PRIMEIROS TRECHOS.* — A 25 de janeiro de 1930, foi inaugurado e aberto ao trafego publico de passageiros e mercadorias, o primeiro trecho da linha de

Mayrink a Santos, na extensão de 10<sup>km</sup> 357, comprehendendo as estações de Guayanã e Canguéra.

Foi esse o primeiro trecho inaugurado a partir de Mayrink. Lôgo apôs, porém, a 15 de fevereiro do mesmo anno, éra tambem inaugurado e aberto ao trafego publico o trecho, a partir de Santos, na extensão de 5<sup>km</sup> 200, comprehendido entre as estações de Samaritá, no entroncamento da Linha Santos-Juquiá, e de Estaleiro, a titulo provisorio, na estaca 262 da Linha de Mayrink a Santos.

São esses em seus traços geraes, os principaes serviços e factos occorridos, durante o anno de 1930. O desdobramento de todos os serviços desde o seu inicio, estão claramente demonstrados no quadro seguinte, onde se observarão todas as despezas feitas até o fim desse anno, na Linha de Mayrink a Santos.

RESUMO DAS DESPEZAS REALISADAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1930

— 235 —

| Designação  | Até 1929        | Ano de 1930     | Total geral      |
|---|-----------------|-----------------|------------------|
| <i>I — Linha de Mayrink a Santos:</i>   |                 |                 |                  |
| Trabalhos preliminares  | 1.063.903\$381  |                 | 1.063.903\$381   |
| » acessorios (Estrada de acesso)  | 6.964.729\$71   | 842.821\$707    | 7.807.551\$478   |
| Construção do leito e obras de arte (trabalhos preparatórios e terraplenagem) | 67.116.902\$929 | 23.841.205\$374 | 90.958.108\$303  |
| Obras de arte   | 6.680.598\$380  | 3.590.484\$710  | 10.271.083\$5090 |
| » » consolidação  | —               | 135.425\$794    | 135.425\$794     |
| Tunneis   | 3.003.557\$420  | 9.871.246\$940  | 12.874.804\$360  |
| Via Permanente  | 4.018.300\$836  | 2.650.247\$458  | 6.668.548\$294   |
| Direcção e fiscalização   | 2.675.308\$443  | 1.409.974\$215  | 4.079.270\$658   |
| Serviço de prophylaxia  | 276.535\$362    | 189.859\$252    | 466.394\$614     |
| Edifícios e dependencias  | —               | 115.976\$956    | 115.976\$956     |
| Telegrapho e telephone  | 28.758\$330     | 22.211\$029     | 50.969\$359      |
| Abastecimento de agua   | —               | 1.347\$270      | 1.347\$270       |
| Desapropriações e indemnizações   | 33.522\$000     | 461.253\$960    | 494.775\$960     |
| Serviços extraordinarios  | 931.345\$759    | 907.976\$628    | 1.839.322\$387   |
| Totais  | 92.793.462\$811 | 44.034.028\$293 | 136.827.491\$104 |
| <i>II — Conta de Capital:</i>   |                 |                 |                  |
| Prolongamento de Juquiá a Sete Barras   | 128.006\$640    |                 | 128.006\$640     |
| Estudos da Linha Borobó-Quatá   | 142.993\$494    |                 | 142.993\$494     |
| Estrada de rodagem, na Serra S. Pedro   | 112.313\$566    |                 | 112.313\$566     |
| Ligaçāo da Sorocabana á Araraquara  | 2.825\$200      |                 | 2.825\$200       |
| Totais  | 386.135\$900    | 6.000\$000      | 392.135\$900     |

Os serviços de terraplenagem, em 31 de dezembro de 1930, eram os seguintes:

|   |                |
|---|----------------|
| Volumes avaliados (m <sup>3</sup> ) . . . | 12.426.988,000 |
| » escavados (m <sup>3</sup> ) . . .       | 11.221.611,094 |
| » a escavar . . . . .                     | 659.001,890    |
| » % do serviço feito                      | 90,3           |

As despesas efectuadas com a construcção do leito, até 31 de dezembro de 1930, eram as seguintes:

|                                   |                         |
|-----------------------------------|-------------------------|
| Trabalhos preparatorios . . . . . | 640:890\$059            |
| Terraplenagem . . . . .           | 90.644:782\$232         |
| Obras de arte . . . . .           | 10.220:959\$183         |
| Total . . . . .                   | <u>101.506:631\$474</u> |

O custo médio da escavação, foi a seguinte:

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| Sem transporte . . . . . | 7\$547 |
| Com transporte . . . . . | 8\$078 |

## I DIVISÃO - ADMINISTRAÇÃO

### LINHA DE SANTOS - JUQUIA'

Este é o resultado da linha de Santos-Juquia' que  
já tem 200 km de extensão e que se estende por mais 100 km.

| Divisão                  | Quantidade | Preço Unitário |
|--------------------------|------------|----------------|
| Administrativa           | 35         | R\$ 11         |
| Tributária               | 160        | R\$ 1          |
| Total                    | 295        | R\$ 12,80      |
| Total da Linha de Santos | 350        | R\$ 20,00      |
| Total                    | 645        | R\$ 32,80      |

Onze gradijns de transplantes en totale de deelname op  
1930 zijn als volgt:

|                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| Vloeden: straten (m²)       | 12.420.965,00 |
| verharden (m²)              | 11.225.015,00 |
| in tuinen                   | 650.000,00    |
| Totaal van de vervaardiging | 99,5          |

De deelname officieel van de gemeente daarvan op  
31 de desember de 1930 was als volgt:

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Privaathuis: straten | 640.800,00     |
| Tuinen               | 95.641.702,00  |
| Overige deel         | 11.420.000,00  |
| Totaal               | 103.062.502,00 |

**SANTOS-JUQUINHA**  
Com Transplante

# I DIVISÃO - ADMINISTRAÇÃO

## *Extensão das linhas em trafego:*

Em 31 de dezembro de 1930, possuia a Estrada em linhas trafegadas (exceptuando os desvios) a extensão total de . . . . . 161,545 klms.

## *Pessoal existente:*

Em 31 de dezembro de 1930, tinha a Estrada 405 empregados, contra 360 no anterior, ou seja, mais 45, assim distribuidos:

| Divisão  | Quantidade | Por kilometro<br>de linha |
|--|------------|---------------------------|
| 1. <sup>a</sup> Divisão — Administração. . . . . | 19         | 0,11                      |
| 2. <sup>a</sup> , — Trafego . . . . .            | 100        | 0,61                      |
| 3. <sup>a</sup> , — Linha . . . . .              | 206        | 1,28                      |
| 4. <sup>a</sup> , — Locomoção e Tracção. . . . . | 80         | 0,50                      |
| Total . . . . .                                  | 405        | 2,50                      |

BALANÇE DA RECEITA E DESPEZA REFERENTE AO EXERCÍCIO DE 1930

| Verbas                                    | Receita        |                 |                             | Despesa                           |                |                 |
|---|----------------|-----------------|-----------------------------|-----------------------------------|----------------|-----------------|
|   | Importâncias   | % sobre o total |                             | Divisões                          | Importâncias   | % sobre o total |
| Passageiros . . . . .                     | 477.203\$790   | 27,13           | 1.ª Divisão —               | Administracão . . .               | 98.971\$690    | 5,11            |
| Encomendas e bagagens . . . . .           | 104.484\$630   | 5,94            | 2.ª " . . .                 | Trafego . . .                     | 411.906\$556   | 21,28           |
| Café . . . . .                            | 29.429\$940    | 1,67            | 3.ª " . . .                 | Linha . . .                       | 773.370\$143   | 39,95           |
| Outras mercadorias . . . . .              | 887.524\$150   | 50,46           | 4.ª " . . .                 | Locomoção e Tra-<br>cção. . . . . | 597.381\$911   | 30,86           |
| Animaes em trens de passageiros . . . . . | 5.081\$980     | 0,32            | Despezas diversas . . . . . | 54.214\$523                       | 2,80           |                 |
| Animaes em trens de cargas . . . . .      | 1.844\$390     | 0,10            |                             |                                   |                |                 |
| Telegrammas . . . . .                     | 21.600\$010    | 1,23            |                             |                                   |                |                 |
| Armazenagens . . . . .                    | 10.366\$960    | 0,59            |                             |                                   |                |                 |
| Rendas diversas . . . . .                 | 220.851\$370   | 12,56           |                             |                                   |                |                 |
| Total . . . . .                           | 1.758.987\$220 | 100,00          |                             |                                   |                |                 |
| Deficit . . . . .                         | 176.857\$603   |                 |                             |                                   |                |                 |
| Rs. . . . .                               | 1.935.844\$823 |                 |                             |                                   |                |                 |
|   |                |                 |                             |                                   | 1.935.844\$823 | 100,00          |

NOTA — A importância de 35.794\$100, correspondente aos 1,50 % devido á Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários, já se acha no deficit acima citado, visto a receita não produzir a quantia que fosse superior á contribuição do pessoal, obedecendo-se desta forma como dispõe o artigo 9.º da Lei n.º 5.109.

1929

1930

Receita com as taxas adicionaes 10 % e 2 % . . . . .

1.881.321\$689

" " a taxa adicional de 10 % . . . . .

1.850.895\$769

1.942.007\$480

1.908.191\$650

RECEITA, DESPEZA, SALDO E COEFFICIENTE DE TRAFEGO,  
A PARTIR DO ANNO DE 1921

| Exercicios       | Receita         | Despeza         | Deficit        | Coefficiente de trafego |
|------------------|-----------------|-----------------|----------------|-------------------------|
| 1921 . . . . .   | 614:140\$174    | 896:593\$420    | 282:453\$246   | 145,99 %                |
| 1922 . . . . .   | 670:578\$819    | 1.017:252\$713  | 346:673\$894   | 151,70                  |
| 1923 . . . . .   | 757:368\$892    | 1.332:555\$718  | 575:186\$826   | 175,95                  |
| 1924 . . . . .   | 899:948\$200    | 1.361:980\$740  | 462:032\$540   | 136,21                  |
| 1925 . . . . .   | 1.212:904\$665  | 1.545:108\$371  | 332:203\$706   | 127,30                  |
| 1926 . . . . .   | 1.137:348\$885  | 1.811:244\$583  | 673.895\$698   | 159,25                  |
| 1927 . . . . .   | 1.158:836\$039  | 1.770:748\$802  | 611:912\$763   | 152,80                  |
| 1928 . . . . .   | 1.559:969\$018  | 1.904:196\$995  | 344:227\$977   | 122,07                  |
| 1929 . . . . .   | 1.702:850\$649  | 1.877:418\$877  | 174:568\$228   | 110,25                  |
| 1930 . . . . .   | 1.758:987\$220  | 1.935:844\$823  | 176:857\$603   | 110,05                  |
| Totaes . . . . . | 11.472.932\$561 | 15.452.945\$042 | 3.980.012\$481 | 134,69                  |

MÉDIA NOS 10 ANNOS

|                                   |                |
|-----------------------------------|----------------|
| Receita . . . . .                 | 1.147:293\$256 |
| Despeza . . . . .                 | 1.545:294\$504 |
| Deficit . . . . .                 | 398.001\$248   |
| Coefficiente de trafego . . . . . | 134,69 %       |

RESULTADOS FINANCEIROS

Comparação dos resultados financeiros dos annos de 1929-1930

| Designação                    | Annos          |                  | Diferença +—<br>sobre 1929 |
|-------------------------------|----------------|------------------|----------------------------|
|                               | 1929           | 1930             |                            |
| Receita . . . . .             | 1.702:850\$649 | 1.758:987\$220 + | 56:136\$571                |
| Despeza . . . . .             | 1.877:418\$877 | 1.935:844\$823 + | 58:425\$946                |
| Deficit . . . . .             | 174:568\$228   | 176:857\$603 +   | 2:289\$375                 |
| Coefficiente de trafego . . . | 110,25 %       | 110,05 % —       | 0,20                       |

DEMONSTRAÇÃO DA TONELAGEM E RENDA PROVENIENTES DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS  
EM TRAFEGO MUTUO COM AS OUTRAS ESTRADAS — ANNOS DE 1929-1930

— 242 —

| Estradas                       | Kilogrammas        |           |                    |           | Rendas             |             |                    |             |
|--------------------------------|--------------------|-----------|--------------------|-----------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|
|                                | Exportação<br>1929 | 1930      | Importação<br>1929 | 1930      | Exportação<br>1929 | 1930        | Importação<br>1929 | 1930        |
| São Paulo Railway . . . . .    | 11.871.417         | 9.432.031 | 1.672.380          | 2.131.699 | 86.226\$330        | 74.740\$510 | 50.193\$660        | 47.702\$150 |
| Bragantina . . . . .           | —                  | 373       | 11.130             | 17.930    | —                  | 28\$930     | 673\$220           | 793\$560    |
| Estrada de Ferro Sorocabana .  | 85.876             | 16.732    | 262.568            | 211.638   | 1.241\$050         | 504\$950    | 2.469\$460         | 1.921\$610  |
| E. F. Noroeste . . . . .       | 7.729              | 6.402     | 114.686            | 95.049    | 701\$640           | 426\$730    | 140\$800           | 271\$880    |
| Paulista . . . . .             | 43.270             | 51.606    | 579.920            | 383.184   | 519\$650           | 435\$430    | 2.671\$950         | 1.856\$520  |
| Mogyana . . . . .              | 113.297            | 419       | 2.060              | 74.224    | 1.050\$730         | 8\$060      | 45\$720            | 723\$480    |
| E. F. Araçauara . . . . .      | 314                | 224       | 102                | 55        | 20\$440            | 16\$430     | 2\$500             | \$360       |
| Cia. E. Ferro Dourado . . . .  | 9                  | 25        | —                  | 263       | \$180              | \$360       | —                  | 19\$910     |
| Cia. F. São Paulo Goayaz .     | 64                 | —         | —                  | —         | 3\$660             | —           | —                  | —           |
| Cia. Melhoramento Monte Alto . | 547                | —         | —                  | —         | 47\$320            | —           | —                  | —           |
| Cia. E. F. São Paulo-Minas .   | —                  | —         | 849                | —         | —                  | —           | 5\$450             | —           |
| Cia. E. F. São Paulo-Paraná .  | 3                  | 140       | —                  | 1.137     | \$710              | 5\$270      | —                  | 108\$120    |
| E. F. Barra Bonita . . . . .   | —                  | —         | —                  | 16.990    | —                  | —           | —                  | 194\$370    |
| Totaes . . . . .               | 12.122.526         | 9.507.952 | 2.643.695          | 2.932.169 | 89.813\$710        | 76.166\$670 | 55.202\$760        | 53.591\$960 |

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DA ESTRADA NO ANNO DE 1930

| Designação                              | Quantidade | Kilo-gramma | Percuso   |       | Toneladas-kilometro | Total        | Receita     |         | Média   |
|---|------------|-------------|-----------|-------|---------------------|--------------|-------------|---------|---------|
|   |            |             | Total     | Média |                     |              | Por unidade | Por km. |         |
| <i>Passageiros:</i>                     |            |             |           |       |                     |              |             |         |         |
| De 1. <sup>a</sup> classe . . . . .     | 16.012     | 1.120.840   | 1.206.190 | 75,3  | 84.433              | 113.549\$270 | 7\$092      | 94,1    | 1.344,1 |
| De 2. <sup>a</sup> classe . . . . .     | 144.112    | 10.087.840  | 7.003.735 | 48,6  | 490.262             | 303.654\$520 | 2\$523      | 36,0    | 741,8   |
| Totais . . . . .                        | 160.124    | 11.208.680  | 8.209.925 | 51,3  | 574.695             | 477.203\$790 | 2\$980      | 42,6    | 830,4   |
| <i>Bagagens e encomendas.</i>           |            |             |           |       |                     |              |             |         |         |
|   | —          | 2.117.379   | —         | 79,5  | 168.259             | 104.484\$630 | 49\$346     | —       | 621,0   |
| <i>Animais em trens de passageiros:</i> |            |             |           |       |                     |              |             |         |         |
| Vacuum . . . . .                        | 117        | 46.800      | 9.192     | 78,9  | 3.677               | 1.695\$900   | 14\$495     | 184,5   | 461,2   |
| Cavallar . . . . .                      | 252        | 75.600      | 20.151    | 80,0  | 6.046               | 3.441\$180   | 13\$655     | 170,8   | 569,2   |
| Carneiros, porcos, etc. . . .           | 149        | 14.900      | 9.846     | 66,1  | 985                 | 544\$900     | 35\$647     | 55,3    | 553,2   |
| Totais . . . . .                        | 518        | 137.300     | 39.189    | 75,7  | 10.708              | 5.681\$980   | 10\$969     | 145,0   | 530,6   |

## Continuação

| Designação                         | Quantidade | Kilo-gramma | Percurso |       |                     | Receita        |             |       |
|------------------------------------|------------|-------------|----------|-------|---------------------|----------------|-------------|-------|
|                                    |            |             | Total    | Média | Toneladas-Kilometro | Total          | Por unidade | Média |
| <i>Animais em trens de cargas:</i> |            |             |          |       |                     |                |             |       |
| Vaccum                             | 55         | 22.000      | 4.112    | 74,8  | 1.645               | 1:035\$290     | 18\$823     | 251,8 |
| Cavalhar.                          | 64         | 19.200      | 5.993    | 93,6  | 1.798               | 757\$590       | 11\$837     | 126,4 |
| Carneiros, porcos, etc.            | 15         | 1.500       | 914      | 60,9  | 93                  | 51\$510        | 3\$434      | 421,3 |
| Totais                             | 134        | 42.700      | 11.019   | 82,2  | 3.536               | 1:844\$390     | 13\$764     | 167,4 |
| <i>Mercadorias:</i>                |            |             |          |       |                     |                |             |       |
| Alcool e aguardente                | —          | 146.311     | —        | 57,7  | 8.445               | 4:996\$700     | 34\$151     | —     |
| Arroz.                             | —          | 5.704.126   | —        | 82,3  | 469.521             | 118:892\$520   | 20\$843     | —     |
| Alfalfa.                           | —          | 10.584      | —        | 72,0  | 962                 | 160\$480       | 15\$163     | 253,2 |
| Assucar                            | —          | 617.972     | —        | 122,4 | 75.621              | 39:112\$100    | 63\$291     | —     |
| Batatas                            | —          | 575.837     | —        | 100,8 | 58.023              | 15:337\$850    | 26\$636     | —     |
| Banha.                             | —          | 141.733     | —        | 134,5 | 19.074              | 4:279\$310     | 30\$193     | 264,3 |
| Café.                              | —          | 462.184     | —        | 142,1 | 65.679              | 29:429\$940    | 63\$676     | —     |
| Cal e cimento                      | —          | 260.944     | —        | 90,7  | 23.658              | 2:633\$420     | 10\$092     | 448,1 |
| Carvão vegetal                     | —          | 6.593.174   | —        | 115,7 | 762.621             | 55:798\$560    | 8\$463      | —     |
| Cerveja                            | —          | 310.091     | —        | 99,4  | 29.939              | 16:170\$830    | 52\$149     | 73,2  |
| Dormentes de madeira               | —          | 41.000      | —        | 85,6  | 3.508               | 287\$940       | 7\$023      | —     |
| Fructas                            | —          | 18.358.157  | —        | 101,9 | 1.870.582           | 185:288\$780   | 10\$093     | 82,1  |
| Farinhas.                          | —          | 715.963     | —        | 107,6 | 77.003              | 19:358\$410    | 27\$043     | —     |
| Feijão                             | —          | 740.499     | —        | 111,0 | 82.181              | 20:548\$430    | 27\$749     | 251,4 |
| Kerozene e gazolina                | —          | 182.325     | —        | 115,0 | 20.963              | 13:987\$000    | 76\$715     | —     |
| Lenha.                             | —          | 30.086.005  | —        | 54,8  | 1.649.170           | 158:828\$990   | 5\$279      | 96,3  |
| Madeiras.                          | —          | 6.296.998   | —        | 82,4  | 518.559             | 43:755\$910    | 6\$949      | —     |
| Milho.                             | —          | 251.209     | —        | 84,6  | 212.242             | 5:431\$890     | 21\$623     | 255,7 |
| Pedras                             | —          | 26.370      | —        | 18,0  | 475                 | 40\$360        | 1\$531      | —     |
| Sal.                               | —          | 208.245     | —        | 119,3 | 24.851              | 6:099\$409     | 29\$290     | —     |
| Tecidos do paiz.                   | —          | 75.161      | —        | 140,7 | 10.572              | 5:790\$770     | 77\$045     | 245,4 |
| Tijolos e telhas                   | —          | 2.487.561   | —        | 33,6  | 83.510              | 6:943\$310     | 2\$791      | —     |
| Vinho e vinagre.                   | —          | 153.098     | —        | 113,9 | 17.431              | 10:631\$670    | 69\$444     | 609,9 |
| Xarque                             | —          | 174.194     | —        | 113,4 | 19.760              | 2:174\$650     | 12\$484     | —     |
| Diversas.                          | —          | 9.086.589   | —        | 65,1  | 591.548             | 150:974\$850   | 16\$615     | 110,1 |
| Totais                             | —          | 83.706.330  | —        | 77,7  | 6.504.898           | 916:954\$090   | 10\$954     | 255,2 |
| <i>Outras rendas:</i>              |            |             |          |       |                     |                |             |       |
| Telegrammas — Palavras —           | —          | —           | —        | —     | —                   | 21:600\$010    | 4\$519      | —     |
| 62.183                             | —          | 4.781       | —        | —     | —                   | 10:366\$960    | —           | —     |
| Armazenagens.                      | —          | —           | —        | —     | —                   | 220:851\$370   | —           | —     |
| Rendas diversas                    | —          | —           | —        | —     | —                   | —              | —           | —     |
| Totais                             | —          | —           | —        | —     | —                   | 252:818\$340   | —           | —     |
| Total geral da renda               | —          | —           | —        | —     | —                   | 1.758:987\$220 | —           | —     |

— 244 —

— 245 —

| Designação                         | Quantidade | Kilo-gramma | Percurso |       |                     | Receita        |             |       |
|------------------------------------|------------|-------------|----------|-------|---------------------|----------------|-------------|-------|
|                                    |            |             | Total    | Média | Toneladas-Kilometro | Total          | Por unidade | Média |
| <i>Animais em trens de cargas:</i> |            |             |          |       |                     |                |             |       |
| Vaccum                             | 55         | 22.000      | 4.112    | 74,8  | 1.645               | 1:035\$290     | 18\$823     | 251,8 |
| Cavalhar.                          | 64         | 19.200      | 5.993    | 93,6  | 1.798               | 757\$590       | 11\$837     | 126,4 |
| Carneiros, porcos, etc.            | 15         | 1.500       | 914      | 60,9  | 93                  | 51\$510        | 3\$434      | 421,3 |
| Totais                             | 134        | 42.700      | 11.019   | 82,2  | 3.536               | 1:844\$390     | 13\$764     | 167,4 |
| <i>Mercadorias:</i>                |            |             |          |       |                     |                |             |       |
| Alcool e aguardente                | —          | 146.311     | —        | 57,7  | 8.445               | 4:996\$700     | 34\$151     | —     |
| Arroz.                             | —          | 5.704.126   | —        | 82,3  | 469.521             | 118:892\$520   | 20\$843     | —     |
| Alfalfa.                           | —          | 10.584      | —        | 72,0  | 962                 | 160\$480       | 15\$163     | 253,2 |
| Assucar                            | —          | 617.972     | —        | 122,4 | 75.621              | 39:112\$100    | 63\$291     | —     |
| Batatas                            | —          | 575.837     | —        | 100,8 | 58.023              | 15:337\$850    | 26\$636     | —     |
| Banha.                             | —          | 141.733     | —        | 134,5 | 19.074              | 4:279\$310     | 30\$193     | 264,3 |
| Café.                              | —          | 462.184     | —        | 142,1 | 65.679              | 29:429\$940    | 63\$676     | —     |
| Cal e cimento                      | —          | 260.944     | —        | 90,7  | 23.658              | 2:633\$420     | 10\$092     | 448,1 |
| Carvão vegetal                     | —          | 6.593.174   | —        | 115,7 | 762.621             | 55:798\$560    | 8\$463      | —     |
| Cerveja                            | —          | 310.091     | —        | 99,4  | 29.939              | 16:170\$830    | 52\$149     | —     |
| Dormentes de madeira               | —          | 41.000      | —        | 85,6  | 3.508               | 287\$940       | 7\$023      | —     |
| Fructas                            | —          | 18.358.157  | —        | 101,9 | 1.870.582           | 185:288\$780   | 10\$093     | —     |
| Farinhas.                          | —          | 715.963     | —        | 107,6 | 77.003              | 19:358\$410    | 27\$043     | —     |
| Feijão                             | —          | 740.499     | —        | 111,0 | 82.181              | 20:548\$430    | 27\$749     | —     |
| Kerozene e gazolina                | —          | 182.325     | —        | 115,0 | 20.963              | 13:987\$000    | 76\$715     | —     |
| Lenha.                             | —          | 30.086.005  | —        | 54,8  | 1.649.170           | 158:828\$990   | 5\$279      | —     |
| Madeiras.                          | —          | 6.296.998   | —        | 82,4  | 518.559             | 43:755\$910    | 6\$949      | —     |
| Milho.                             | —          | 251.209     | —        | 84,6  | 212.242             | 5:431\$890     | 21\$623     | —     |
| Pedras                             | —          | 26.370      | —        | 18,0  | 475                 | 40\$360        | 1\$531      | —     |
| Sal.                               | —          | 208.245     | —        | 119,3 | 24.851              | 6:099\$409     | 29\$290     | —     |
| Tecidos do paiz.                   | —          | 75.161      | —        | 140,7 | 10.572              | 5:790\$770     | 77\$045     | —     |
| Tijolos e telhas                   | —          | 2.487.561   | —        | 33,6  | 83.510              | 6:943\$310     | 2\$791      | —     |
| Vinho e vinagre.                   | —          | 153.098     | —        | 113,9 | 17.431              | 10:631\$670    | 69\$444     | —     |
| Xarque                             | —          | 174.194     | —        | 113,4 | 19.760              | 2:174\$650     | 12\$484     | —     |
| Diversas.                          | —          | 9.086.589   | —        | 65,1  | 591.548             | 150:974\$850   | 16\$615     | —     |
| Totais                             | —          | 83.706.330  | —        | 77,7  | 6.504.898           | 916:954\$090   | 10\$954     | —     |
| <i>Outras rendas:</i>              |            |             |          |       |                     |                |             |       |
| Telegrammas — Palavras —           | —          | —           | —        | —     | —                   | 21:600\$010    | 4\$519      | —     |
| 62.183                             | —          | 4.781       | —        | —     | —                   | 10:366\$960    | —           | —     |
| Armazenagens.                      | —          | —           | —        | —     | —                   | 220:851\$370   | —           | —     |
| Rendas diversas                    | —          | —           | —        | —     | —                   | —              | —           | —     |
| Totais                             | —          | —           | —        | —     | —                   | 252:818\$340   | —           | —     |
| Total geral da renda               | —          | —           | —        | —     | —                   | 1.758:987\$220 | —           | —     |

NOTA : Para se obter a tonelada-kilometro foram convertidos em peso, os passageiros á razão de 70 kilogrammas, e os animais em trens de passageiros e de cargas : Vaccum 400 kilogrammas; cavalhar, 300 kilogrammas, carneiros, porcos, etc. 100 kilogrammas.

## DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO E RENDA

| Estações           | Passageiros |            |         |              |              |              | Encommendas e bagagens |              |
|--------------------|-------------|------------|---------|--------------|--------------|--------------|------------------------|--------------|
|                    | Quantidade  |            |         | Renda        |              |              | Kilo-grammas           | Renda        |
|                    | 1.ª classe  | 2.ª classe | Total   | 1.ª classe   | 2.ª classe   | Total        |                        |              |
| Docas . . . .      | 128         | 993        | 1.121   | 854\$330     | 3:640\$710   | 4:495\$040   | 161.589                | 13:963\$170  |
| Santos . . . .     | 7.753       | 28.855     | 36.608  | 61:627\$010  | 131:330\$780 | 192:957\$790 | 580.914                | 41:888\$690  |
| São Vicente . . .  | 538         | 11.449     | 11.987  | 2:827\$200   | 24:809\$190  | 27:636\$390  | 91.191                 | 4:392\$570   |
| Samaritá . . . .   | 216         | 6.561      | 6.777   | 342\$920     | 5:678\$240   | 6:031\$160   | 25.906                 | 286\$540     |
| Estaleiro . . . .  | 145         | 1.243      | 1.388   | 283\$710     | 1:248\$220   | 1:531\$930   | 5.425                  | 156\$500     |
| Praia Grande . . . | 301         | 4.348      | 4.649   | 1:155\$870   | 8:063\$810   | 9:219\$680   | 12.281                 | 426\$350     |
| Suarão . . . .     | 94          | 1.430      | 1.524   | 410\$180     | 2:523\$470   | 2:933\$650   | 9.521                  | 415\$160     |
| Itanhaém . . . .   | 1.889       | 10.685     | 12.574  | 10:678\$270  | 25:860\$330  | 36:538\$600  | 130.759                | 4:366\$970   |
| Peruhybe . . . .   | 188         | 4.799      | 4.987   | 879\$320     | 9:433\$030   | 10:312\$350  | 89.636                 | 2:399\$470   |
| Anna Dias . . . .  | 267         | 7.131      | 7.398   | 1:361\$070   | 13:144\$370  | 14:516\$440  | 62.929                 | 1:901\$790   |
| Raposo Tavares .   | 216         | 5.283      | 5.499   | 1:134\$190   | 4:991\$850   | 6:126\$040   | 39.048                 | 934\$550     |
| Itariry . . . .    | 554         | 13.309     | 13.863  | 2:245\$8010  | 23:965\$340  | 26:210\$350  | 419.211                | 10:568\$930  |
| Alecrim . . . .    | 971         | 15.104     | 16.075  | 5:055\$220   | 31:660\$750  | 36:715\$970  | 228.471                | 7:478\$130   |
| Iberá . . . .      | 227         | 5.311      | 5.538   | 956\$400     | 7:683\$680   | 8:640\$080   | 12.897                 | 460\$780     |
| Pedro Barros . . . | 255         | 5.829      | 8.084   | 1:264\$910   | 12:438\$190  | 13:703\$100  | 49.395                 | 1:907\$310   |
| Prainha . . . .    | 954         | 12.013     | 12.967  | 6:922\$340   | 23:819\$470  | 30:741\$810  | 50.586                 | 1:871\$090   |
| Cédro . . . .      | 255         | 3.459      | 3.714   | 1:675\$970   | 5:103\$210   | 6:779\$180   | 12.412                 | 482\$400     |
| Juquiá . . . .     | 1.061       | 6.310      | 7.371   | 13:865\$350  | 28:248\$880  | 42:114\$230  | 135.208                | 10:584\$230  |
| Total . . . .      | 16.012      | 144.112    | 160.124 | 113:549\$270 | 363:654\$520 | 477:203\$790 | 2.117.379              | 104:484\$630 |

## DAS ESTAÇÕES NO EXERCÍCIO DE 1930

| Estações | Animaes                 |       |                    |            | Mercadorias  |             | Tele-grammas | Armaze-nagens | Rendas diversas | Total da receita da Estrada |  |  |  |  |
|----------|-------------------------|-------|--------------------|------------|--------------|-------------|--------------|---------------|-----------------|-----------------------------|--|--|--|--|
|          | Em trens de passageiros |       | Em trens de cargas |            | Kilo-grammas | Renda       |              |               |                 |                             |  |  |  |  |
|          | N.º                     | Renda | N.º                | Renda      |              |             |              |               |                 |                             |  |  |  |  |
| 32       | 384\$280                | 41    | 718\$110           | 5.844.988  | 67:645\$430  | 975\$880    | 2:592\$160   | 20:184\$900   | 110:958\$970    |                             |  |  |  |  |
| 150      | 2:195\$380              | 8     | 152\$140           | 5.795.788  | 192:485\$290 | 6:020\$950  | 3:092\$030   | 77:016\$870   | 515:809\$140    |                             |  |  |  |  |
| 39       | 419\$190                | 8     | 100\$000           | 1.113.488  | 4:112\$980   | 351\$180    | 1:338\$140   | 762\$800      | 39:113\$250     |                             |  |  |  |  |
| 3        | 19\$460                 | —     | —                  | 555.943    | 1:194\$640   | 107\$750    | 10\$690      | 971\$200      | 8:621\$440      |                             |  |  |  |  |
| 19       | 118\$480                | 3     | 17\$950            | 473.755    | 1:564\$240   | 207\$060    | 19\$020      | 3:079\$800    | 6:694\$980      |                             |  |  |  |  |
| 8        | 19\$550                 | 6     | 65\$890            | 6.201.605  | 24:158\$910  | 535\$640    | 33\$240      | 7:778\$000    | 42:237\$260     |                             |  |  |  |  |
| 2        | 24\$640                 | —     | —                  | 16.336.058 | 84:193\$910  | 269\$610    | 3\$730       | 11:512\$100   | 99:352\$800     |                             |  |  |  |  |
| 11       | 101\$250                | —     | —                  | 8.036.910  | 50:478\$740  | 3:413\$380  | 294\$710     | 10:532\$100   | 105:725\$750    |                             |  |  |  |  |
| 4        | 17\$050                 | —     | —                  | 4.275.785  | 33:347\$630  | 902\$650    | 132\$160     | 6:396\$300    | 53:507\$610     |                             |  |  |  |  |
| 13       | 116\$700                | 16    | 463\$980           | 3.631.612  | 32:448\$990  | 1:076\$570  | 109\$710     | 8:407\$200    | 59:041\$380     |                             |  |  |  |  |
| 8        | 75\$180                 | —     | —                  | 2.753.415  | 22:866\$310  | 274\$590    | 103\$820     | 7:454\$200    | 37:834\$690     |                             |  |  |  |  |
| 23       | 146\$880                | 6     | 17\$140            | 4.129.893  | 65:482\$670  | 1:403\$820  | 260\$880     | 8:250\$100    | 112:340\$770    |                             |  |  |  |  |
| 17       | 136\$880                | 14    | 99\$820            | 7.649.820  | 93:887\$550  | 1:565\$100  | 788\$530     | 16:547\$600   | 157:219\$580    |                             |  |  |  |  |
| 9        | 42\$490                 | 6     | 37\$310            | 2.871.966  | 29:076\$240  | 282\$840    | 138\$140     | 5:198\$000    | 43:875\$880     |                             |  |  |  |  |
| 27       | 155\$010                | —     | —                  | 3.598.265  | 38:893\$230  | 428\$530    | 64\$510      | 6:731\$700    | 61:883\$390     |                             |  |  |  |  |
| 25       | 132\$860                | 8     | 50\$000            | 2.301.997  | 27:629\$340  | 1:224\$510  | 278\$430     | 4:826\$600    | 66:754\$640     |                             |  |  |  |  |
| 12       | 128\$760                | —     | —                  | 2.587.555  | 32:331\$150  | 815\$240    | 133\$330     | 9:196\$300    | 49:866\$360     |                             |  |  |  |  |
| 116      | 1:447\$940              | 18    | 122\$050           | 5.547.529  | 115:156\$840 | 1:744\$710  | 973\$730     | 16:005\$600   | 188:149\$330    |                             |  |  |  |  |
| 518      | 5:681\$980              | 134   | 1:844\$390         | 83.706.330 | 916:954\$090 | 21:600\$010 | 10:366\$960  | 220:851\$370  | 1.758:987\$220  |                             |  |  |  |  |



## II DIVISÃO - TRAFEGO

### Movimento de passageiros

O movimento de passageiros no anno de 1930, teve regular augmento, como se vê pelo quadro abaixo.

Transportamos 160.124 passageiros em 1930, contra 147.546 em 1929.

| Annos      | Número de passageiros |            |         | Augmento relativo ao anno anterior | Diminuição relativa ao anno anterior |
|------------|-----------------------|------------|---------|------------------------------------|--------------------------------------|
|            | 1.ª classe            | 2.ª classe | Total   |                                    |                                      |
| 1929 . . . | 16.535                | 131.011    | 147.546 | 16.927                             | —                                    |
| 1930 . . . | 16.012                | 144.112    | 160.124 | 12.578                             | —                                    |

### Receita de passageiros

Como se verifica pelo quadro seguinte, a receita do trafego de passageiros foi de 477:203\$790, tendo havido, portanto, um accrescimo de 4:281\$892 sobre a do anno anterior.

| Annos      | Importancia  |              |              | Augmento relativo ao anno anterior | Diminuição relativa ao anno anterior |
|------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------------|--------------------------------------|
|            | 1.ª classe   | 2.ª classe   | Total        |                                    |                                      |
| 1929 . . . | 118:327\$250 | 354:594\$448 | 472:921\$898 | 17:079\$934                        | —                                    |
| 1930 . . . | 113:549\$270 | 363:654\$520 | 477:203\$790 | 4:231\$892                         | —                                    |

### Movimento de mercadorias

Damos a seguir a demonstração sobre o transporte de animaes, café e outras mercadorias nos annos de 1929-1930.

1929

|   |            |
|---|------------|
| Numero de animaes (inclusivé em trens de passag.) | 640        |
| Café . . . . { Saccas . . . . .                   | 5.697      |
| Kilos . . . . .                                   | —          |
| Outras mercadorias . . . . .                      | 341.899    |
| Total de kilogrammas . . . . .                    | 76.639.810 |
|   | 76.981.709 |

1930

|   |            |
|---|------------|
| Numero de animaes (inclusivé em trens de passag.) | 652        |
| Café . . . . { Saccas . . . . .                   | 7.703      |
| Kilos . . . . .                                   | —          |
| Outras mercadorias . . . . .                      | 462.184    |
| Total de kilogrammas . . . . .                    | 83.244.146 |
|   | 83.706.330 |

O movimento de animaes embarcados e desembarcados nas estações da Docas e Santos, foi o seguinte:

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Embarcados . . . . .    | 204 |
| Desembarcados . . . . . | 72  |
| Total . . . . .         | 276 |

No quadro abaixo demonstramos o movimento das mercadorias transportadas e os respectivos fretes, no sentido da importação, exportação e trafego proprio.

| Discriminação             | 1930        |              |
|---------------------------|-------------|--------------|
|                           | Kilogrammas | Renda        |
| Importação . . . . .      | 58.821.397  | 586:593\$870 |
| Exportação . . . . .      | 18.369.666  | 278:050\$670 |
| Trafego proprio . . . . . | 6.515.267   | 52:309\$550  |
| Total . . . . .           | 83.706.330  | 916:954\$090 |

### Numero e percurso de trens

Circularam nesta linha, durante o anno, 2.421 trens, representando um percurso total de 235.272 kilometros.

O percurso médio, por trem, foi de 97,2 kilometros e o percurso médio, por dia, foi de 644,6 kilometros.

Notam-se as seguintes diferenças, em relação ao anno de 1929:

| Annos                | Quantidade<br>de trens | Percorso<br>total | Percorso médio |         |
|----------------------|------------------------|-------------------|----------------|---------|
|                      |                        |                   | Por trem       | Por dia |
| 1929 . . . . .       | 2.138                  | 226.771           | 106,1          | 621,3   |
| 1930 . . . . .       | 2.421                  | 235.272           | 97,2           | 644,6   |
| Differença . . . . . | + 283                  | + 8.501           | - 8,9          | + 23,3  |

Pelo quadro seguinte se verifica qual foi o percurso dos trens no anno de 1930:

| Discriminação              | N.º   | Percorso | Percorso médio |         |
|----------------------------|-------|----------|----------------|---------|
|                            |       |          | Por trem       | Por dia |
| <i>Serviço retribuido:</i> |       |          |                |         |
| Passageiros . . . . .      | 104   | 16.743   | 161,0          | 45,9    |
| Especiais de passageiros . | 66    | 5.672    | 85,9           | 15,5    |
| Especiais militares. . . . | 3     | 483      | 161,0          | 1,3     |
| Mixtos . . . . .           | 1.147 | 129.268  | 112,7          | 354,1   |
| Mercadorias . . . . .      | 629   | 59.381   | 94,4           | 162,7   |
| Animaes . . . . .          | —     | —        | —              | —       |
| Conta Capital da Estrada . | —     | —        | —              | —       |
| Totaes . . . . .           | 1.949 | 211.547  | 108,5          | 579,6   |
| <i>Não retribuido:</i>     |       |          |                |         |
| Serviço da Estrada . . . . | 334   | 20.634   | 61,8           | 56,5    |
| Serviço da Via Permanente  | 138   | 3.091    | 23,8           | 8,5     |
| Totaes . . . . .           | 472   | 23.725   | 50,3           | 65,0    |
| Totaes geraes . . . . .    | 2.421 | 235.272  | 97,2           | 644,6   |

### Percorso de carros e vagões

Attingiram á kilometragem total de 1.776.620 kilometros, os vehiculos que se movimentaram nesta Linha, durante o anno de 1930.

Verificou-se um augmento de 322.633 kilometros em 1930, em confronto com o anno de 1929, que foi de 1.453.987 kilometros.

Damos abaixo o movimento discriminativo do percorso de carros e vagões em 1930:

| Especificação   | Percorso em<br>kilometros |
|---|---------------------------|
| Carros de passageiros e de bagagem . . . . .            | 471.700                   |
| Vagões de mercadorias } carregados . . . . .            | 728.648                   |
| Vagões de animaes . } vasios . . . . .                  | 352.932                   |
| Vagões de mercadorias }                                 |                           |
| Vagões de animaes . }                                   |                           |
| Carros e vagões em serviço da Estrada, carreg. e vasios | 199.475                   |
| Carros e vagões em serviço da Via Permanente . . .      | 23.865                    |
| Total . . . . .   | 1.776.620                 |

### Trafego mutuo

No quadro abaixo passamos a demonstrar qual foi o movimento de mercadorias com a S. P. Railway e Companhia Docas de Santos, nos annos de 1929-1930:

|                         | 1930        |            | 1929        |            |
|-------------------------|-------------|------------|-------------|------------|
|                         | Kilogrammas |            | Kilogrammas |            |
|                         | Parceal     | Total      | Parceal     | Total      |
| <i>Exportação</i>       |             |            |             |            |
| Para a S. P. R. . . . . | 9.507.952   |            | 12.122.526  |            |
| Para a C. D. S. . . . . | 16.313.712  | 25.821.664 | 5.231.744   | 17.354.270 |
| <i>Importação</i>       |             |            |             |            |
| Da S. P. R. . . . .     | 6.128.236   |            | 2.643.695   |            |
| Da C. D. S. . . . .     | 477.863     | 6.606.099  | 701.970     | 3.345.665  |
| Totaes . . . . .        | —           | 32.427.763 | —           | 20.699.935 |

### Despesa de custeio do Trafego

Importou em Rs. 411:906\$556 a despesa total do Trafego, durante o anno de 1930, assim especificada:

|                     |              |
|---------------------|--------------|
| Salarios . . . . .  | 306:675\$046 |
| Materiaes . . . . . | 105:231\$510 |
| Total . . . . .     | 411:906\$556 |

Demonstração das despesas do Trafego, annos de 1929 e 1930:

| Annos          | Salarios     | Material<br>e diversos | Total        |
|----------------|--------------|------------------------|--------------|
| 1929 . . . . . | 280:338\$630 | 104:233\$349           | 384:571\$979 |
| 1930 . . . . . | 306:675\$046 | 105:231\$510           | 411:906\$556 |

### Pessoal do Trafego

Possuia o Trafego, em 31 de dezembro de 1930, 100 empregados, assim distribuidos:

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Administração . . . . . | 6   |
| Estações . . . . .      | 82  |
| Movimento . . . . .     | 12  |
| Total . . . . .         | 100 |

O quadro abaixo demonstra a distribuição do pessoal do Trafego, nos annos de 1929-1930.

| Annos         | Adminis-<br>tração | Estações | Movimento<br>P/ dos trens | Total |
|---------------|--------------------|----------|---------------------------|-------|
| 1929. . . . . | 6                  | 62       | 12                        | 80    |
| 1930. . . . . | 6                  | 82       | 12                        | 100   |

### Outras informações

*NOVAS ESTAÇÕES.* — Em 15 de fevereiro, 1.<sup>o</sup> de abril e 15 de junho, respectivamente, foram elevadas á categoria de estação e abertas ao trafego geral as antigas paradas «Samaritá», «Suarão» e «Cedro», situadas nos kms. 20,000, 53,600 e 154,900 desta Linha.

Em 15 de fevereiro, foi aberta ao trafego a nova estação de «Estaleiro», situada no km. 5,200, a partir do ponto de juncção da nova Linha de Mayrink a Santos, que entronca no km. 19 da Linha Santos-Juquiá.

*NOVA PARADA.* — Em 3 de novembro foi entregue ao trafego publico a nova parada «Serrinha», situada no km. 151,950 desta Linha.

*TRANSPORTE DE BANANAS.* — Conforme fora previsto, houve consideravel augmento no transporte de bananas, cuja renda attingiu a cifra de Rs. 185:288\$780 em 1930, contra 65:943\$810 em 1929.

Continuaram as plantações novas durante o anno, esperando-se uma grande colheita para 1931, quando a maior parte da laboura entrará em franca produçao, sendo então necessário augmentar o material rodante desta Linha, afim de attender satisfactoriamente o transporte dessa vultosa produçao.

As gaiolas especiaes para fructas, das séries H. F. e V. F., com caixões moveis, vêm prestando serviços no transporte de bananas. Em 31 de dezembro contavamos em trafego 16 veiculos daquella primeira série e 8 da segunda.

A entrada dos nossos vagões na faixa do caes pelo terceiro trilho existente, desde o nosso pateo até o armazem 25 e dali até o armazem 23 da Companhia Docas de Santos, que vem se realisando desde o fim deste exercicio, muito tem corrido para facilitar a exportação de bananas em melhores condições, para evitar a baldeação que aquella fructa difficilmente poderá supportar.

*TRAFEGO MUTUO DE ENCOMMENDAS E MERCADORIAS.* — O serviço de tráfego mutuo de encommendas e mercadorias com as demais Estradas, foi mantido com toda a regularidade, durante o anno.

*TRENS.* — Os trens correram com relativa regularidade, durante o anno.

*TRANSPORTE.* — Comparado com o resultado de 1929, tivemos aumento na tonelagem total de mercadorias, sendo os transportes realizados com toda a regularidade, sem o menor atraso.

— L'ANNEE 3. — *SYNTHÈSE DES DONNÉES D'OBSTACLES*  
à l'obtention de la culture des céréales. O... 281900  
à tout titre obligeant à abandonner une superficie  
de 1000 ha. annuellement, lorsque celles-ci sont établies  
dans le sols en faible pour le labourer, ou  
quand elles sont établies dans le sols qui  
ne sont pas utilisables.

Enfin, si plusieurs, ou tous les deux, STADES sont  
dans l'obligation de faire quelques cultures  
moyennes ou moins élevées et que leur superficie soit importante au  
point de vue de la production.

*Méthode d'analyse.* — En 3 de ces cas, soit lorsque  
l'obligation est assez grande pour empêcher toute culture  
dans les deux stades, soit lorsque le sol n'est pas utilisable, nous  
utilisons la méthode de l'élimination.

*Principe de la méthode.* — Considérons un paysage  
dont une superficie importante se compose de champs qui  
sont obligés de cultiver par 1000 ha. annuels, soit  
en 1970, soit en 1975.

Supposons que plusieurs espèces végétales sont utilisées.  
Soit une sorte collectée pour 1970, devant être utilisée pour  
les champs entiers, soit une production assez faible devra  
être conservée à l'abri de l'humidité (dans un abri de labourer  
ou dans un abri à température élevée pour préserver).

La première question est : faut-il faire sécher les champs  
au cours des années pour préserver certains des champs  
durant l'été ? En 31 des cas que nous étudions, au cours de plusieurs  
années, plusieurs sortes et il se présente.

Ainsi que dans nos deux cas, ne faites pas cela pour les  
champs où les champs sont à faire pour une partie de la surface de ce  
dans lesquels il y a des champs, dans lesquels, qui  
est le résultat, nous avons une exploitation, mais une exploitation  
qui n'a pas de rendement et qui est dans un état de déclin, un état de déclin  
qui est dans un état de déclin et qui n'a pas de rendement.

### III DIVISÃO - LINHA

#### Desenvolvimento da Linha

Durante o anno de 1930 não foi alterada a extensão da linha principal, que continuou a ser de 161,545.00 metros, como a de 1929.

O aumento na extensão dos desvios foi de 1.854,00 metros, sendo 400 metros em accrescimos em desvios já existentes e 1.454 metros de novos desvios construidos.

#### Modificações nos desvios da Estrada:

|   |           |
|---|-----------|
| Desvios existentes em 1.º-1-1930 . . . . .    | 12.340,60 |
| Construidos durante o anno . . . . .          | 924,00    |
| Augmentados . . . . .                         | 400,00    |
| Construcção de desvios particulares . . . . . | 530,00    |
| <hr/>   |           |
| Total . . . . .                               | 14.194,60 |
| Desvio retirado no klm. 12,500 . . . . .      | 101,00    |
| <hr/>   |           |
| Total . . . . .                               | 14.093,60 |

Os desvios construidos durante o anno de 1930, foram os seguintes:

|  |          |
|--|----------|
| 2 no pateo de Docas, klm. 0 . . . . .      | 710,00   |
| 1 » klm. 46,000 . . . . .                  | 100,00   |
| 1 » » 105,000 . . . . .                    | 150,00   |
| 1 » » 135,950 . . . . .                    | 100,00   |
| 1 » » 152,050 . . . . .                    | 180,00   |
| 1 na estação de Cedro — klm. 154,850 . . . | 214,00   |
| <hr/>                                      |          |
| Somma . . . . .                            | 1.454,00 |

O aumento de comprimento de desvios existentes, deu-se da seguinte forma:

|                                       |               |
|---------------------------------------|---------------|
| Na estação de Suarão . . . . .        | 150,00        |
| No posto de Villa Balnearia . . . . . | 150,00        |
| Na estação de Pedro Barros . . . . .  | <u>100,00</u> |
| Somma . . . . .                       | 400,00        |

Em consequencia das alterações referidas é a seguinte a extensão de linha conservada em 1-1-1930 e a 31 de Dezembro:

| Designação                | Em 1-1-1930 | Em 31-12-1930 | Accrescimo |
|---------------------------|-------------|---------------|------------|
| Linha principal . . . . . | 161,545.00  | 161,545.00    | —          |
| Desvios . . . . .         | 12,340.60   | 14,093.60     | 1,753.00   |
| Somma . . . . .           | 173,885.60  | 175,638.60    | 1,753.00   |

### Substituição de dormentes

Foram substituídos durante o anno, 33.270 dormentes, em conta de custeio.

O movimento desse material foi o da demonstração abaixo:

|   |               |
|---|---------------|
| Saldo do anno de 1929 . . . . .           | 1.286         |
| Entrados durante o anno de 1930 . . . . . | <u>33.343</u> |
| Somma . . . . .                           | 34.629        |

|   |              |
|---|--------------|
| Empregados durante o anno de 1930 . . . . . | 33.270       |
| Saldo para 1931 . . . . .                   | <u>1.359</u> |
|   | 34.629       |

Neste anno não foram empregados dormentes das madeiras fracas, desta zona, senão alguma quantidade dos de

«Pagão» que, como temos visto, usados criteriosamente, podem ser emparelhados em qualidade com os de «peroba», vindos da Sorocabana.

A substituição de dormentes nos 3 ultimos annos foi o seguinte:

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| 1928 . . . . .          | 23.097 |
| 1929 . . . . .          | 20.861 |
| 1930 . . . . .          | 33.270 |
| Total nos 3 annos . . . | 77.228 |

### Empedramento da Linha

De 21 de Abril de 1930 a 1.<sup>o</sup> de Setembro de 1930, foram recebidos 10.374,760 ms<sup>3</sup>, conforme a demonstração abaixo:

| Mez                | Quantidade<br>recebida |
|--------------------|------------------------|
| Abril . . . . .    | 2.830,600              |
| Maio . . . . .     | 2.825,070              |
| Junho . . . . .    | 2.582,681              |
| Julho . . . . .    | 1.379,963              |
| Agosto . . . . .   | 669,537                |
| Setembro . . . . . | 86,909                 |
| Total . . . . .    | 10.374,760             |

Em Setembro de 1930, fomos, infelizmente, forçados a parar com o serviço de recebimento e distribuição de pedra britada, devido á suspensão do funcionamento do britador, por efeito de greve do pessoal, a cargo da empresa exploradora da concessão da instalação. A distribuição e assentamento da pedra foram feitas pelo pessoal da conserva ordinaria.

### Conservação ordinaria

O material de uso corrente, gasto na conservação ordinaria da linha foi o seguinte, comparativamente com a do anno de 1929:

| Designação                      | 1929   | 1930   | Diferença |            |
|---------------------------------|--------|--------|-----------|------------|
|                                 |        |        | Para mais | Para menos |
| Dormentes . . . . .             | 20,861 | 33.270 | 12.409    | —          |
| Trilhos. . . . .                | 76 ms. | —      | —         | 70 ms.     |
| Talas de juncção . . . . .      | 12     | 28     | 16        | —          |
| Pregos de linha . . . . .       | 2.585  | 7.485  | 4.900     | —          |
| Parafuzos. . . . .              | 2.563  | 5.300  | 2.737     | —          |
| Arruellas . . . . .             | 68     | —      | —         | 68         |
| Chaves completas. . . . .       | —      | —      | —         | —          |
| Apparelhos de manobra . . . . . | —      | —      | —         | —          |
| Agulhas . . . . .               | —      | —      | —         | —          |
| Jacarés . . . . .               | —      | —      | —         | —          |
| Contra-trilhos . . . . .        | —      | 4      | 4         | —          |
| Tire-fonds . . . . .            | 21     | —      | —         | 21         |

Não foi descurado o serviço de esgotamento da linha, tendo-se procedido, com regularidade, a limpeza das valas. Também foram levantados alguns pontos baixos e reparados com presteza todos os defeitos correntes notados, mantendo-se a via permanente em estado de segurança regular.

#### Edifícios e dependências

No kilometro 154,950 desta Linha, concluiu-se a construção da estação denominada «Cedro», que passou a ser um dos melhores edifícios com esse destino, se não o melhor actualmente.

Foi iniciada e concluída a construção de uma «parada» no klm. 152,050, constante de um desvio de regular extensão e uma plataforma, coberta, para embarque de passageiros.

Terminou-se, no kilometro 53,600, a construção do aumento da estação de Suarão.

Em Abril deste anno, ficaram concluidas as obras do britador do klm. 6,500, de acordo com o plano inicial, passando o mesmo a funcionar, entregue a uma empresa particular, mediante contractos assignados com a Estrada.

### Pontes e pontilhões

Na ponte de «Barreiros», depois de minuciosa vistoria, foram substituidos diversos parafusos da parte immersa que se achavam muito enferrujados e outros cujo corpo ou fuste se ovalisaram nos orificios das chapas. Foi totalmente pintada a parte metalica e feita a substituição parcial dos dormentes da superstructura.

Foram substituidos os dormentes nas seguintes pontes e pontilhões:

|         |          |     |    |     |         |
|---------|----------|-----|----|-----|---------|
| Do klm. | 85,525,  | com | 25 | ms. | de vão; |
| »       | 96,600,  | »   | 20 | »   | »       |
| »       | 103,190, | »   | 30 | »   | »       |
| »       | 108,496, | »   | 20 | »   | »       |
| »       | 134,535, | »   | 12 | »   | »       |

### Serviço pluviometrico

Este serviço não soffreu alteração durante o anno, tendo sido fornecidos ás repartições interessadas as observações da praxe.

### Enchentes

Como normalmente, tambem neste anno a linha soffreu a invasão das aguas de enchente.

Devido ás chuvas torrenciaes cahidas na serra, a linha ficou inundada nos klm. 80 a 90,500 e no klm. 93, tendo attingido a média de 20 cms. a altura das aguas sobre estes pontos.

Tambem no klm. 121 houve inundação em 400 metros de extensão, por uma altura média de 23 centimetros, tambem sem prejuizo ao movimento dos trens.

Para o kilometro 121, que é um dos peores trechos da via permanente, e mais facilmente attingido pelas enchentes, está indicada uma variante com cerca de dois kilometros de desenvolvimento, com rectificação do traçado, podendo obter-se um levantamento de nível de mais ou menos 4 metros, affastando a linha do alcance das inundações.

Pessoal da Linha

A 31 de Dezembro de 1930 era o seguinte o quadro do pessoal da Linha:

| Pessoal                         | Annos |      | Diferenças |            |
|---------------------------------|-------|------|------------|------------|
|                                 | 1929  | 1930 | Para mais  | Para menos |
| <i>Administração</i>            |       |      |            |            |
| Chefe da Linha . . . . .        | 1     | 1    | —          | —          |
| Desenhista e auxiliar . . . . . | 1     | 1    | —          | —          |
| Escripturaria . . . . .         | 1     | 1    | —          | —          |
| Dactylographa . . . . .         | 1     | 1    | —          | —          |
| <i>Via permanente</i>           |       |      |            |            |
| Mestres Linha . . . . .         | 1     | 2    | 1          | —          |
| Electricista chefe . . . . .    | 1     | 1    | —          | —          |
| · ajudante . . . . .            | 1     | 1    | —          | —          |
| Feitores . . . . .              | 20    | 20   | —          | —          |
| Trabalhadores de conserva . .   | 131   | 133  | 2          | —          |
| «Turma Especial» . . . . .      | —     | 14   | 14         | —          |
| Turma de lastro . . . . .       | 16    | 15   | —          | 1          |
| > obras . . . . .               | 5     | 4    | —          | 1          |
| > pontes . . . . .              | 5     | 6    | 1          | —          |
| > telegrapho . . . . .          | 5     | 5    | —          | —          |
| Guarda porteira . . . . .       | 1     | 1    | —          | —          |
| Somma . . .                     | 190   | 206  | 18         | 2          |

A turma especial de 14 homens, constante do quadro acima, só tem applicação em obras (desvios, etc.) por conta de terceiros, pelo que será dispensada logo que fiquem terminadas tais obras. O efectivo do pessoal da Linha, reduz-se assim a 192 homens, com a diferença apenas de 2 homens sobre o mesmo efectivo a 31-12-1929.

ESTAÇÕES, PARADAS E POSTOS TELEGRAPHICOS EXISTENTES  
EM 31-12-1930.

| Estações          | Denominações       |                      | Posições     |              |
|-------------------|--------------------|----------------------|--------------|--------------|
|                   | Paradas            | Postos telegraphicos | Kilome-trica | Altime-trica |
| Docas . . . .     | —                  | —                    | 0,000        | 1,00         |
| Santos . . . .    | —                  | Voturuá . . . .      | 2,580        | 1,00         |
| São Vicente . .   | —                  | —                    | 6,500        | 1,00         |
| Samaritá. . . .   | —                  | —                    | 8,666        | 4,70         |
| —                 | Pedro Taques. .    | —                    | 20,000       | 5,00         |
| Praia Grande . .  | —                  | Villa Balnearia .    | 27,450       | 3,60         |
| —                 | Villa Atlantica. . | —                    | 30,508       | 3,60         |
| Suarão . . . .    | —                  | —                    | 38,069       | 2,00         |
| Itanhaém. . . .   | —                  | —                    | 41,100       | 3,20         |
| Peruhybe . . . .  | —                  | —                    | 53,600       | 5,50         |
| Anna Dias . . .   | —                  | —                    | 57,687       | 3,00         |
| Raposo Tavares .  | —                  | Camburihú . . .      | 63,450       | 3,40         |
| Itariry. . . . .  | —                  | —                    | 84,922       | 3,00         |
| Alecrim . . . . . | —                  | —                    | 91,776       | 8,00         |
| Iberá . . . . .   | —                  | —                    | 99,000       | 61,00        |
| Pedro Barros . .  | —                  | —                    | 103,012      | 52,00        |
| Prainha . . . . . | —                  | Padre Anchieta .     | 109,345      | 43,50        |
| —                 | —                  | —                    | 113,170      | 31,00        |
| Cedro. . . . .    | —                  | Manoel Nobrega.      | 116,600      | 36,30        |
| Juquiá . . . . .  | —                  | Biguá . . . . .      | 119,340      | 31,00        |
|                   |                    | Sem denominação      | 130,758      | 27,00        |
|                   |                    |                      | 141,293      | 24,50        |
|                   |                    |                      | 147,000      | 21,00        |
|                   |                    |                      | 152,050      | 40,00        |
|                   |                    |                      | 154,850      | 29,00        |
|                   |                    |                      | 161,141      | 15,50        |

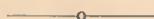
Segundo se verifica do balancete da despeza e receita, constante deste relatorio, ainda se conservou esta Linha em estado de deficit na exploração commercial, não obstante os esforços, no tocante á compressão das despezas.

Muitos trabalhos que por este motivo vêm sendo addiados terão de forçosamente ser atacados no anno de 1931.

Despeza de custeio da 3.<sup>a</sup> Divisão

A despeza de custeio da Divisão, foi a seguinte:

|                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| Pessoal. . . . .     | 564:451\$882        |
| Material, etc. . . . | <u>208:918\$261</u> |
| Total . . . . .      | 773:370\$143        |



DETAILED ANALYSIS OF HIGH-ORDER FRACTURE RESISTANCE  
IN STRENGTH

| Fracture<br>order | Fracture<br>mode | Characteristic<br>parameters | Fracture<br>mechanism | Fracture<br>type | Fracture<br>zone |
|-------------------|------------------|------------------------------|-----------------------|------------------|------------------|
| 00,1              | 000,0            | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,1              | 000,1            | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,1              | 000,2            | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,1              | 000,3            | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,02           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,03           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,04           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,05           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,06           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,07           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,08           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,09           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,10           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,11           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,12           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,13           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,14           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,15           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,16           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,17           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,18           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,19           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,20           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,21           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,22           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,23           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,24           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,25           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,26           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,27           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,28           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,29           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,30           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,31           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,32           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,33           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,34           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,35           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,36           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,37           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,38           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,39           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,40           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,41           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,42           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,43           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,44           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,45           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,46           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,47           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,48           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,49           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,50           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,51           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,52           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,53           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,54           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,55           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,56           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,57           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,58           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,59           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,60           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,61           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,62           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,63           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,64           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,65           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,66           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,67           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,68           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,69           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,70           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,71           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,72           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,73           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,74           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,75           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,76           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,77           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,78           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,79           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,80           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,81           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,82           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,83           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,84           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,85           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,86           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,87           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,88           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,89           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,90           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,91           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,92           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,93           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,94           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,95           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,96           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,97           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,98           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,99           | —                            | —                     | —                | Decay            |
| 00,2              | 000,00           | —                            | —                     | —                | Decay            |

Second, as the fracture becomes more and more ductile, the width of the fracture zone increases significantly. At the same time, the intensity of the energy release rate drops sharply. The fracture becomes less and less sensitive to various factors.

Third, the time taken for a crack to propagate is increased by many times.

Fourth, the critical stress intensity factor is increased by several times.

Fifth, the stress intensity factor in the fracture zone increases significantly.

Sixth, the size of the fracture zone increases significantly.

Seventh, the energy consumed during the fracture process increases sharply.

Eighth, the strain rate at the crack tip during propagation increases significantly.

Ninth, the energy dissipated per unit length of the crack increases sharply.

Tenth, the energy released during the propagation of the crack increases sharply.

Eleventh, the energy released per unit length of the crack increases sharply.

## IV DIVISÃO - LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO

### Pessoal

Damos abaixo o quadro do pessoal existente a 31 de Dezembro de 1930, comparativamente com o relativo a mesma data de 1929.

| Pessoal                           | Annos |      | Diferenças |            |
|-----------------------------------|-------|------|------------|------------|
|                                   | 1929  | 1930 | Para mais  | Para menos |
| <i>Administração</i>              |       |      |            |            |
| Engenheiro chefe . . . . .        | 1     | 1    | —          | —          |
| Escripturario . . . . .           | 1     | 1    | —          | —          |
| <i>Officinas</i>                  |       |      |            |            |
| Chefe . . . . .                   | 1     | 1    | —          | —          |
| Apontador . . . . .               | 1     | —    | —          | 1          |
| Operarios . . . . .               | 47    | 52   | 5          | —          |
| <i>Tracção</i>                    |       |      |            |            |
| Fiscal . . . . .                  | 1     | 1    | —          | —          |
| Encarregado do Deposito . . . . . | 1     | 1    | —          | —          |
| Carreira . . . . .                | 20    | 23   | 3          | —          |
| Somma . . . . .                   | 73    | 80   | 8          | 1          |

### Movimento e existencia de vehiculos em 31-12-1930

*LOCOMOTIVAS.* — Durante o anno de 1930 houve um accrescimo de 4 locomotivas, sobre uma existencia anterior de 10 unidades, representando um accrescimo de 40 %. As loco-

motivas accrescidas foram retiradas do material da Sorocabana, respectivamente de n.os 3-51-303 e 454.

Damos abaixo o quadro de material rodante existente em 31-12-1930, comparativamente com o da mesma data de 1929.

| Designação            | Annos |      | Diferenças |            |
|-----------------------|-------|------|------------|------------|
|                       | 1929  | 1930 | Para mais  | Para menos |
| Locomotivas . . . . . | 10    | 14   | 4          | —          |
| Carros . . . . .      | 21    | 25   | 4          | —          |
| Vagões. . . . .       | 97    | 193  | 96         | —          |
| Somma . . . . .       | 128   | 232  | 104        | —          |

O quadro seguinte especifica a existencia de locomotivas a 31-12-1930, com o respectivo estado de cada uma:

| N.º | Typo                | Procedencia | Estado            |
|-----|---------------------|-------------|-------------------|
| 1   | Dupla . . . . .     | 4-4-0       | Inglaterra . . .  |
| 3   | Manobra . . . . .   | 0-6-0       | Allemanha . . .   |
| 5   | Ten-wheel . . . . . | 4-6-0       | Inglaterra . . .  |
| 6   | " . . . . .         | 4-6-0       | " . . . . .       |
| 7   | " . . . . .         | 4-6-0       | " . . . . .       |
| 10  | Tender . . . . .    | 4-4-0       | " . . . . .       |
| 25  | " . . . . .         | 2-6-2       | " . . . . .       |
| 26  | " . . . . .         | 2-6-2       | " . . . . .       |
| 51  | Americana . . . . . | 4-4-0       | Est. Unidos . . . |
| 53  | " . . . . .         | 4-4-0       | " . . . . .       |
| 64  | " . . . . .         | 4-4-0       | " . . . . .       |
| 300 | Pacific . . . . .   | 4-6-2       | Belgica . . . . . |
| 303 | " . . . . .         | 4-6-2       | " . . . . .       |
| 454 | Ten-wheel . . . . . | 4-6-0       | Allemanha . . .   |

O quadro seguinte especifica o material para trens de passageiros existente a 31-12-1930:

## CARROS EXISTENTES EM 31-12-1930

| Discriminações              | Numeros                        | Série | Lug. | Tara   | Fabricante                         | Procedencia         | Quantidade |
|-----------------------------|--------------------------------|-------|------|--------|------------------------------------|---------------------|------------|
| Carros de 1.a classe . . .  | 1 e 2                          | B     | 52   | 17.500 | M. Car. . . . .                    | Inglaterra. . . . . | 2          |
| • 2.a . . . . .             | { 21, 22, 23<br>4, 41, 60 e 62 | C     | 64   | 16.000 | ,                                  | ,                   | —          |
| • mixtos . . . . .          | —                              | —     | 44   | Div.   | Sorocabana . . . . .               | Brasil . . . . .    | 7          |
| • especiaes . . . . .       | 31 e 32                        | BC    | 55   | 17.000 | M. Car. . . . .                    | Inglaterra. . . . . | 2          |
| • buffets . . . . .         | 1 e 4                          | A     | —    | Div.   | S. S. P. R. e Sorocabana . . . . . | Brasil . . . . .    | 1          |
| • bagagem correio . . . . . | 1, 2, 3 e 5                    | BF    | 25   | 19.450 | Sorocabana . . . . .               | Brasil . . . . .    | 2          |
| • especiaes . . . . .       | { 41 e 42<br>61 e 62           | ES    | —    | 17.000 | M. Car. . . . .                    | Inglaterra. . . . . | —          |
| • especiaes . . . . .       | 50                             | ES    | —    | 10.000 | Sorocabana . . . . .               | Brasil . . . . .    | 4          |
| • especiaes . . . . .       | 2                              | BP    | —    | 12.000 | ,                                  | ,                   | 1          |
| • especiaes . . . . .       | 3 e 4                          | VP    | —    | 7.000  | ,                                  | ,                   | 1          |
|                             |                                | ASSOC | —    | 12.000 | ,                                  | ,                   | 2          |
|                             |                                |       |      |        | ,                                  | ,                   | 2          |
|                             |                                |       |      |        |                                    | Total. . . . .      | 25         |

Com relação ao anno de 1929, a comparação por especie, é a seguinte:

| Existencia        | Administr.<br>e especies |                 | 1.a classe |     | 2.a classe |     | Bag.<br>correo<br>E. S. | Bag.<br>correo<br>2.a<br>classe | Para<br>mais | Total |
|-------------------|--------------------------|-----------------|------------|-----|------------|-----|-------------------------|---------------------------------|--------------|-------|
|                   | A                        | Asso-<br>ciação | B          | B-F | C          | C-B |                         |                                 |              |       |
| Em 31-12-29 . . . | 2                        | 2               | 2          | 4   | 5          | 2   | 4                       | —                               | —            | 21    |
| » 31-12-30 . . .  | 2                        | 2               | 2          | 4   | 7          | 2   | 4                       | 2                               | 4            | 25    |

Quanto o material para trens de mercadorias, a existencia a 31-12-1930, é dada nos quadros abaixo:

| Discriminações                          | Numero   | Série                  | Comprimento | Altura   | Largura  |
|---|----------|------------------------|-------------|----------|----------|
| Gondolas, plataforma e com bordas . . . | Diversos | TN-TG-T-TL-MI-GP-GM-TG | Diversos    | Diversas | Diversas |
| Vagões fechados . . .                   | Diversos | V-VP-VI                | Diversos    | Diversas | Diversas |
| Gaiolas . . . .                         | Diversos | H-HS                   | Diversos    | Diversas | Diversas |
| Idem para fructas em estrado GM . . . . | 630/614  | HF                     | 9,40        | 2,22     | 2,00     |
| Idem, idem . . . .                      | 1        | VF                     | 9,40        | 2,20     | 2,00     |
| Gondolas . . . .                        | s/n      | GP                     | Diversos    | Diversas | Diversas |
| Estrado de aço . . . .                  | s/n      | s/série                | Diversos    | Diversas | Diversas |

(Continuação)

| Discriminações                             | Lotação                       | Tara               | Fabri-<br>cantes              | Procedencia                        | Existente<br>em 31/12/30 |
|--|-------------------------------|--------------------|-------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| Gondolas, plataforma c/bordas. . . .       | { 25 t.<br>20 a 24<br>10 a 12 | Diversas<br>><br>> | Metrop.<br>Belgas<br>Sorocaba | Inglaterra<br>Belgica<br>São Paulo | { 110                    |
| Vagões fechados. . . .                     | { 12 a 30<br>—                | ><br>>             | Metrop.<br>Sorocaba           | Inglaterra<br>São Paulo            | { 23                     |
| Gaiolas . . . .                            | { Diversas<br>><br>>          | ><br>>             | Metrop.<br>Sorocaba           | Inglaterra<br>São Paulo            | { 35                     |
| Iedem p/fructas em es-<br>trado GM . . . . | 10 t.                         | 16 t.              | Juquiá                        | Santos                             | 15                       |
| Idem, idem . . . .                         | 10 t.                         | 16 t.              | Juquiá                        | Santos                             | 1                        |
| Gondolas . . . .                           | 12 t.                         | Diversas           | Metrop.                       | Inglaterra                         | 3                        |
| Estrado de aço . . . .                     | Diversas                      | >                  | Metrop.                       | Inglaterra                         | 6                        |

### Montagem e conservação do material

*LOCOMOTIVAS.* — Passaram pelas officinas todas as locomotivas que se mantiveram em serviço.

O quadro seguinte especifica, com suas despezas, as reparações sofridas pelas locomotivas:

| Número<br>locomotiva | Custo da reparação |             |              |
|----------------------|--------------------|-------------|--------------|
|                      | Material           | Pessoal     | Total        |
| 3                    | 222\$136           | 1:229\$842  | 1:451\$978   |
| 5                    | 2:815\$844         | 9:125\$984  | 11:941\$828  |
| 6                    | 6:082\$438         | 10:268\$638 | 16:351\$076  |
| 7                    | 1:198\$237         | 7:620\$465  | 8:818\$702   |
| 25                   | 508\$044           | 1:691\$331  | 2:199\$375   |
| 26                   | 7:091\$074         | 15:376\$117 | 22:467\$181  |
| 51                   | 26\$988            | 64\$483     | 91\$471      |
| 53                   | 745\$185           | 4:378\$243  | 5:123\$428   |
| 64                   | 2:790\$465         | 5:700\$453  | 8:490\$918   |
| 300                  | 5:159\$161         | 10:604\$183 | 15:763\$344  |
| 303                  | 1:103\$756         | 4:159\$523  | 5:263\$279   |
| 454                  | 550\$736           | 2:308\$494  | 2:859\$230   |
| Somma .              | 28:294\$064        | 72:527\$756 | 100:821\$820 |

*REPARAÇÃO DE CARROS.* — No quadro seguinte estão especificadas as reparações de carros, com as respectivas importâncias de cada uma:

REPARAÇÃO DE CARROS, NO ANNO DE 1930

— 270 —

| Designação          | Classe | Buffet         | Adminis-tração | Bagagem correio | Custo das reparações |             |             |
|---------------------|--------|----------------|----------------|-----------------|----------------------|-------------|-------------|
|                     |        |                |                |                 | Material             | Pessoal     | Total       |
| Transformação       | • • •  | —              | A. 14          | ES. 41          | 3:251\$904           | 4:999\$694  | 8:251\$598  |
| Modificação         | • • •  | —              | —              | —               | 3:591\$962           | 200\$000    | 3:791\$962  |
| Reparação.          | • • •  | BF. 2<br>BF. 3 | —              | —               | 1:456\$490           | 3:491\$098  | 4:947\$588  |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 893\$068             | 1:057\$398  | 1:950\$466  |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 1:124\$773           | 1:016\$425  | 2:140\$598  |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 785\$384             | 460\$866    | 1:246\$250  |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 299\$575             | 312\$150    | 611\$725    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 601\$023             | 1:267\$331  | 1:868\$354  |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 431\$327             | 431\$732    | 1:036\$859  |
| Reparação corrente. | • • •  | BF. 1          | —              | —               | 604\$627             | 281\$348    | 89\$000     |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 270\$725             | 121\$800    | 370\$348    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 354\$634             | 589\$272    | 392\$525    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 515\$082             | 548\$183    | 943\$906    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 111\$756             | 54\$383     | 1:064\$165  |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 208\$036             | 48\$533     | 256\$569    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 91\$047              | 240\$333    | 331\$380    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 49\$492              | 188\$283    | 237\$775    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 114\$624             | 81\$333     | 195\$957    |
| •                   | • • •  | —              | —              | —               | 189\$914             | 817\$658    | 1:007\$8572 |
| Total . . .         |        |                |                |                 | 14:795\$764          | 16:015\$472 | 30:811\$236 |

*REPARAÇÃO DE GONDOLAS E VAGÕES.* — Durante o anno de 1930 foram feitas, entre grandes e pequenas, 181 reparações.

*CONSTRUÇÃO DE VAGÕES.* — Foram construidos durante o anno, 16 vehiculos para transporte de mercadorias, sendo: 14 para transporte de fructas e 2 para mercadorias em geral:

Para o serviço do empedramento da linha, adaptaram-se 25 gondolas GP., as quaes receberam as convenientes bordas lateraes e cabeceiras.

#### Serviços diversos das officinas em 1930

Além dos serviços expressos anteriormente, as officinas executaram todos os serviços e concertos requisitados pelo Almoxarifado, Linha, Trafego e Linha Mayrink-Santos.

#### Abastecimento de carvão e lenha

O abastecimento de carvão ás locomotivas continuou a ser feito no pateo das Docas.

#### Percorso feito pelas locomotivas

Durante o anno de 1930, o percurso effectuado pelas locomotivas foi de 352.597, contra 313.953 no anno anterior, distribuido pelos diversos serviços, como passamos a demonstrar no quadro seguinte:

| Designação  | 1929    | 1930    | Diferença<br>+ - |
|---|---------|---------|------------------|
| Passageiros . . . . .   | 18.870  | 22.898  | + 4.028          |
| Mixtos . . . . .  | 128.834 | 129.268 | + 434            |
| Mercadorias . . . . .   | 55.293  | 59.381  | + 4.088          |
| Em serviço da Estrada . . . . .   | 19.009  | 20.634  | + 1.625          |
| >    >    > Via Permanente . . . .  | 4.675   | 3.091   | - 1.584          |
| Locomotivas escoteiras . . . . .  | —       | —       | —                |
| , em manobras nas estações,<br>depositos, officinas e sob pressão,<br>á espera de ordens. . . . . | 87.272  | 117.325 | + 30.053         |
| Totaes . . .  | 313.953 | 352.597 | + 38.644         |

### Consumo de combustivel, lubrificante e estopa

Pelo quadro seguinte, se verifica qual foi o consumo feito pelas locomotivas, durante o anno de 1930.

| Designação         | Unidade | Quantidade | Media por loc.klm. |
|--------------------|---------|------------|--------------------|
| Carvão . . . . .   | Kilo    | 772.700    | 2,191              |
| Lenha . . . . .    | M³      | 2.588.750  | 7,342              |
| Oleo Valve . . . . | Litro   | 5.211      | 0,0147             |
| > Engine . . . .   | •       | 4.181      | 0,0118             |
| > Car . . . . .    | •       | 4.972      | 0,0141             |
| Estopa . . . . .   | Kilo    | 2.529      | 0,0072             |

Convertendo-se a lenha em carvão, na base de 8m<sup>3</sup> por 1.000 kilos, verifica-se um consumo unitario de 9,533 kilos por locomotiva-kilometro, contra 9,352 kilos, no anno anterior, isto é, mais 0,181 kilos.

### Despeza e custeio da 4.<sup>a</sup> Divisão

A despeza de custeio da Divisão, foi a seguinte:

|                        |              |
|------------------------|--------------|
| Pessoal . . . . .      | 275:695\$614 |
| Material, etc. . . . . | 321:686\$297 |
| Total . . . . .        | 597:381\$911 |

### Abastecimento de agua

Em São Vicente foram substituidos alguns cannos e retiradas as incrustações que se formaram, perturbando a vasão normal.

Em Itanhaen e Praia Grande tambem foram feitos serviços dessa natureza.

Em Juquiá, mediante contracto com o fornecedor da Villa, fizeram-se as installações necessarias para o recebimento da agua

do abastecimento local, garantidas as faltas eventuaes pela adducção a vapor do Rio Juquiá, accionando a bomba o motor de uma serraria pertencente ao contractante e á sua custa, pagando-se uma taxa mensal de 30\$000.

### Officinas

Essa dependencia da Locomoção, funcionou durante o anno de 1930, com relativa regularidade.

---

des espaces sont en quelque sorte dépendants des zones d'habitat et d'occupation humaine ou de leur distribution. Les deux types de zones sont à distinguer de zones qui n'ont pas de rapport avec les deux types d'occupation humaine.

#### Tableau 10

| Centrale | Nombre | Surface | Surface |
|----------|--------|---------|---------|
| Centre   | 1      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 2      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 3      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 4      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 5      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 6      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 7      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 8      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 9      | 1000    | 1000    |
| Centre   | 10     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 11     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 12     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 13     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 14     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 15     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 16     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 17     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 18     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 19     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 20     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 21     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 22     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 23     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 24     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 25     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 26     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 27     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 28     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 29     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 30     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 31     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 32     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 33     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 34     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 35     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 36     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 37     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 38     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 39     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 40     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 41     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 42     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 43     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 44     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 45     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 46     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 47     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 48     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 49     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 50     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 51     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 52     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 53     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 54     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 55     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 56     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 57     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 58     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 59     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 60     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 61     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 62     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 63     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 64     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 65     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 66     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 67     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 68     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 69     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 70     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 71     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 72     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 73     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 74     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 75     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 76     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 77     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 78     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 79     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 80     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 81     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 82     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 83     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 84     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 85     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 86     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 87     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 88     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 89     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 90     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 91     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 92     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 93     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 94     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 95     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 96     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 97     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 98     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 99     | 1000    | 1000    |
| Centre   | 100    | 1000    | 1000    |

Distribution des terrains en surface, au bout de 1000 ans, dans un rectangle de 1000 mètres de largeur et de 1000 mètres de longueur, soit 1000000 mètres carrés. La surface est de 1000000 mètres carrés.

#### Diagramme 10

A la figure 10 sont représentées les surfaces.

| Surface | Surface |
|---------|---------|
| 1000000 | 1000000 |
| 1000000 | 1000000 |
| 1000000 | 1000000 |

#### Chapitre 10

Cet état présente toutes les conditions nécessaires à l'assassinat de l'homme, mais il ne présente pas de conditions nécessaires à l'assassinat de l'homme.

Cet état présente toutes les conditions nécessaires à l'assassinat de l'homme.

Cet état présente toutes les conditions nécessaires à l'assassinat de l'homme.

