



RELATORIO

N.º 67

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1916



SÃO PAULO
CASA VANORDEN

1916



RELATORIO

N.º 67

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1916



385.098161
p. 328

SÃO PAULO
CASA VANORDEN

1916

15426 5 12 48



COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhores Accionistas

A fórma estabelecida pelos Estatutos da Companhia, cumpre a Directoria o grato dever de vos relatar os factos de mais importancia occorridos no anno social de 1915, e, ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido exercicio, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, conforme manda a lei.

Directoria

A Directoria registra com profundo pezar o fallecimento de seu preclaro companheiro, Dr. João Alvares Rubião Junior.

Homem publico dotado dos mais preciosos predicados, tendo occupado os postos mais eminentes na politica, assim como em nosso alto meio financeiro e industrial, era o pranteado morto uma das mais prestigiosas e sympathicas figuras da nossa sociedade, devendo-lhe a administração da Companhia Paulista longos annos de relevantes serviços.

A Directoria, extremamente sensibilizada pela perda de seu illustre e estimado membro, aqui consigna a expressão de sua sincera dôr por tão infausto passamento.

Com o novo claro aberto na Directoria, duas são as vagas existentes, cabendo-vos, pois, eleger dois novos Directores.

Conselho Fiscal

Compete-vos tambem eleger os membros e sup-
plentes do Conselho Fiscal, que tem de func-
cionar durante o proximo anno de 1917.

Trafego

O trafego funcionou com perfeita regularidade em todas as linhas da Companhia, cuja extensão total era de 1.161 kilometros.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas, bem como o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1915, e os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	TONELADAS			Tele-grammas
			de bagagens	de café	de mercadorias diversas	
1911	1.522.533	77.733	17.578	489.668	707.054	290.522
1912	2.057.318	110.736	23.755	479.452	935.687	354.748
1913	2.412.772	97.228	27.623	532.951	1.008.312	389.405
1914	2.021.234	71.075	24.131	425.877	841.400	362.103
1915	1.875.482	106.559	22.744	600.965	756.422	399.997

Mostram os dados expostos que os varios elementos de trafego, considerados em seu juncto, não

foram inferiores á média geral do ultimo quinquennio, o que é muito lisongeiro para o exercicio proximo findo, considerando não só que a sua actividade economica esteve sujeita aos effeitos depressivos da crise que o mundo inteiro vem atravessando, mas tambem que no quinquennio em vista se comprehendem dois exercicios, os de 1912 e 1913, de extraordinaria expansão de negocios e franca prosperidade financeira.

O confronto, pois, é muito vantajoso para o trafego havido em nossas linhas em 1915, facto que bem assignala a intensa vida de trabalho do Estado de S. Paulo e o valor das forças vivas que a alimentam.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 6.014 o numero dos que conduziu no ultimo anno.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de immigrants e suas bagagens. Nos trinta e tres annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1915, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 675.501 immigrants, cujo transporte teria custado 3.288:210\$770 réis.

Movimento Financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio de 1915, que vai annexo, com os convenientes detalhes, apresenta muito bom resultado, a despeito das graves perturbações que o estado de guerra em quasi toda a Europa tem acarretado para a nossa empresa de transporte, já embaraçando a importação, portanto diminuindo-lhe a receita, já encarecendo sobremodo o preço dos artigos de consumo estrangeiros, e, pois, gravando-lhe o custeio.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	Relação da despesa para a receita
1911	27.135:300\$222	11.911:376\$338	15.223:923\$884	44 %
1912	30.957:439\$941	14.364:717\$748	16.592:722\$193	46 %
1913	34.045:510\$848	17.823:429\$464	16.222:081\$384	52 %
1914	26.193:812\$863	13.950:936\$163	12.242:876\$700	53 %
1915	30.502:984\$262	14.142:030\$303	16.360:953\$959	46 %

Como se vê, o saldo apurado no exercicio, não obstante as causas depressivas assignaladas, foi sensivelmente maior que o saldo médio do quinquennio, ao mesmo tempo que a relação da despesa para a receita, expressa pelo coefficiente de 46 %, constata que, para a renda bruta que se arrecadou, o custeio foi dos mais baixos que tem registrado a nossa empresa.

O saldo que se apurou em 1915, no valor de 16.360:953\$959 réis, accrescido dos lucros que vieram do anno anterior, na importancia de 218:292\$904 réis, e assim elevado á somma de 16.579:246\$863 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submete á vossa sanção:

Juros da divida externa pagos em 1915	1.943:430\$260
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	1.299:760\$220
Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1915, á razão, respectivamente, de 8 % e 10 % ao anno	8.280:000\$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos	414:000\$000
Para o fundo de reserva	200:000\$000
Para o fundo de pensões	100:000\$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	2.211:215\$860
Lucros que passam para o exercicio de 1916	2.030:840\$523
Somma	Rs. 16.579:246\$863

Divida externa

Fizeram-se pontualmente, durante o anno de 1915, as remessas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo de £ 2.750.000, contrahido em 1892 para a compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, as quaes importaram em 1.943:430\$260 réis.

Resgataram-se no mesmo anno 662 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 66.200, mediante o dispendio de 1.299:760\$220 réis, o que elevou o total do resgate operado até então á importancia de £ 839.700, tendo a Companhia despendido para esse effeito 16.267:927\$245 réis e ficando a divida reduzida em 1915 a £ 1.910.300.

Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quota de 1.299:760\$220 réis levada ao credito desta conta, elevou-se a importancia deste fundo á somma de 16.267:927\$245 réis, inteiramente applicada á amortisação do emprestimo de 1892, no valor acima declarado de £ 839.700.

Fundo de obras novas e augmento de material rodante

Este fundo, constituido como os outros, por quotas deduzidas dos lucros liquidos apurados em cada exercicio, é destinado, como sabeis, a fornecer recursos de modo continuo para a construcção de obras novas, augmento de material rodante e mais despesas que, não sendo propriamente de custeio, devem ser levadas á conta de capital.

Escuriturada agora a quantia de 2.311:215\$860 réis no credito da referida conta, fica o fundo de obras novas e augmento de material rodante elevado a 21.496:847\$631 réis, somma esta que se acha integralmente empregada nas linhas.

Fundo de reserva

Addicionada a quantia de 200:000\$000 de réis á importancia desta conta, acha-se o fundo de reserva elevado a 3.800:000\$000 de réis, estando a parcella de 3.153:581\$130, correspondente a £ 204.600, empregada em titulos do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres no anno de 1903, e a parcella de 17:462\$800, correspondente a 31.000 francos, em debentures do Banco de Credito Hypothecario e Agricola do Estado de S. Paulo. A parcella restante, no valor de 628:956\$070 réis, aguarda ainda applicação definitiva.

Fundo de Pensões

Com a quota de 100:000\$000 de réis, que lhe tocou na partilha do saldo de 1915, fica elevado o fundo de pensões á importancia de 1.500:000\$000 de réis, empregada em sua maior parte em apolices da divida publica do Estado, da 9.^a série, juros de 6 %.

Durante o anno de 1915, a Companhia despendeu com 17 empregados aposentados 51:447\$800 réis, e em pensões que distribuiu a 117 familias necessitadas de empregados fallecidos, comprehendidos os que morreram em consequencia de accidentes no trabalho, a importancia de 51:175\$000 réis, tendo pois importado em 102:622\$800 réis a folha do pessoal inactivo.

Nova linha de Rio Claro a Itirapina e S. Carlos

Por decreto n. 11.994, de 15 de Março de 1916, o Governo Federal approvou os estudos para o prolongamento da linha de Rio Claro a Itirapina, de bitola larga, até S. Carlos, e autorizou a Companhia a proceder aos estudos relativos á construcção do mesmo prolongamento até Araraquara, e de Itirapina para Jahú, ficando outrosim approvadas as despesas feitas em conta de capital nos annos de 1912, 1913 e 1914.

Com o mencionado decreto de 15 de Março de 1916 baixaram clausulas modificando, de accôrdo com a Companhia, algumas disposições dos contractos anteriores, relativas ás linhas de concessão federal. Essas modificações tiveram por fim principalmente uniformisar o regimen das linhas de concessão federal com o das linhas de concessão do Estado e simplificar a escripturação de receita e despesa de umas e outras.

As clausulas a que se refere o mesmo decreto são as seguintes:

I

« A quota destinada, cada anno, ao fundo de amortisação a que se refere a clausula IX do decreto n. 7.838, de 4 de Outubro de 1880, fica limitada até ao anno de 1923, a 10% (dez por cento) da renda liquida, avaliada de conformidade com a clausula III, e elevada de 1 (um) para 5% (cinco por cento) nos annos subsequentes.

II

« Serão revistas as tarifas das linhas em questão sempre que os rendimentos liquidos de dous annos consecutivos quaesquer, após a deducção das quotas de amortisação, excederem o limite de 12% (doze por cento) dos respectivos capitaes, para que se mantenha a renda liquida annual até esse limite, deduzida a quota de amortisação.

III

« A renda líquida annual das linhas federaes da companhia exploradas em commum com as estaduaes é fixada em 25 % (vinte e cinco por cento) da renda líquida de toda a rêde de linhas ferreas pertencentes á mesma companhia.

IV

« Não serão tomadas em consideração as despesas relacionadas na fórmula e para os fins de que trata a clausula II do contracto de 24 de Junho de 1901, attinentes a qualquer modificação de traçado, construcção de novas linhas e acquisição de material rodante de novos typos, cujos planos e orçamentos não tenham sido préviamente submettidos á approvação do Governo.

V

« Fica sem effeito a clausula VII do decreto n. 7.838, de 4 de Outubro de 1880, que concedeu isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios á construcção, conservação e custeio das linhas a que o mesmo se refere, não só quanto ás ditas linhas como tambem em relação á que faz objecto do contracto de 12 de novembro de 1908.

VI

« Ficam sem effeito as disposições de decreto e contractuaes em contrario. »

De todas as disposições do decreto de 15 de Março de 1916 lavrou-se um termo de accôrdo, em data de 8 de Abril de 1916, o qual foi assignado pelos representantes do Governo e da Companhia e publicado no « Diario Official » da União de 11 de Abril de 1916.

Finalmente, depois de mediar o prazo de alguns annos entre o pedido da Companhia e o despacho do Governo Federal, tendo sido approvados os estudos da nova linha de Rio Claro até S. Carlos — quando já se achava ella construida e prompta para ser aberta ao serviço publico, a Directoria deu-se pressa em pedir autorisação para trafegal-a.

Obtida essa autorisação por acto de 11 de Abril de 1916, que tambem approvou os horarios de trens de passageiros, será a nova linha aberta ao trafego publico provavelmente a 1.º de Junho proximo, tendo-se aproveitado o ensejo para modificar, mediante as formalidades legais, os horarios de trens das diversas linhas, tirando partido das grandes vantagens que o prolongamento da bitola larga de Rio Claro a Itirapina e dahi até S. Carlos veiu trazer ao systema de transporte da Companhia, entre as quaes releva mencionar o estabelecimento de trens nocturnos nas linhas principaes da Secção Rio Claro.

Ramal de Nova Odessa a Piracicaba

Em breve ficará concluido o primeiro trecho deste ramal, de Nova Odessa a Santa Barbara.

Retardada como tem sido a construcção deste ramal por motivos de força maior, que é desnecessario aqui reproduzir, não poude o mesmo ficar prompto no prazo estipulado, pelo que foi este prorogado até 20 de Dezembro de 1917, conforme o termo assignado pelo Governo do Estado e a Companhia em data de 17 de Fevereiro de 1916.

A Directoria tencionava dar maior andamento á construcção deste ramal, atacando as obras de Santa Barbara em diante, logo que tivesse concluido a linha de Rio Claro até S. Carlos e pudesse aproveitar o pessoal que se tornasse alli dispensavel. Desistiu,

porém, desse proposito, em vista de não poder contar tão cedo, pelo menos enquanto durar a guerra européa, com a possibilidade de adquirir os trilhos necessarios, pois de outra fórma teria de ser forçada a preparar duas vezes o leito da estrada.

Attenta a situação anormal que vimos atravessando, crescendo cada dia as difficuldades inherentes á construcção das grandes obras, sobretudo quando dependentes em larga escala de material importado, para cujo fornecimento não ha contar nem com a actividade das fabricas estrangeiras, nem com seguros meios de transporte — a Directoria julga medida de prudencia não proseguir na construcção do ramal além de Santa Barbara, enquanto não melhorarem as circumstancias.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo Federal

Nos termos do artigo 2.º do decreto n.º 11.994, de 15 de Março de 1916, o Governo Federal approvou as despesas feitas em conta de capital nas linhas de concessão federal, nos annos de 1912, 1913 e 1914, importando respectivamente em £ 1.715-4-9, £ 295.995-3-3 e £ 144.120-15-7, as quaes foram incorporadas ao capital reconhecido das referidas linhas, que ficou elevado a £ 2.393 106-16-10, a 31 de Dezembro de 1914.

As despesas feitas em conta de capital, durante o anno de 1915, nas mesmas linhas, importaram em 1.638:196\$432 réis. Reduzida esta importancia a ouro, conforme estabelece o decreto n.º 4.057, de 24 de Junho de 1901, no valor de £ 85.749-6-10, e incorporada ao custo official das linhas de que se trata, logo que receba a approvação que já foi requerida ao Governo da União, ficará o capital das linhas de concessão federal elevado á somma de £ 2.478.856-3-8.

Como sabeis, a fixação do capital da Estrada Rio Claro, parte federal, tem por effeito a revisão das tarifas, quando, nos termos da clausula 2.^a do decreto n.º 11.994, de 15 de Março de 1916, que reformou a clausula 9.^a do contracto de 4 de Outubro de 1880 e 3.^a do contracto de 24 de Junho de 1901, se verifique que os rendimentos liquidos de dois annos consecutivos, após a deducção das quotas de amortisação a que se refere a clausula 6.^a do contracto de 1901, excedem o limite de 12 % do capital reconhecido.

Nos dois ultimos exercicios vencidos, de 1914 e 1915, a renda liquida apurada foi, respectivamente, de 4,4 % e 6 % do capital, pelo que não incorreu a Companhia na obrigação de modificar as suas tarifas.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo de S. Paulo

Durante o anno de 1915, foram feitas despesas de capital nas vias ferreas de concessão do Governo de S. Paulo, na importancia de 673:019\$428 réis. As contas respectivas foram já submettidas ao exame e approvação do Governo.

Montando a 98.588:158\$843 réis a importancia das despesas constantes das contas anteriormente apresentadas, fica elevado ao total de 99.261:178\$271 réis o capital despendido nas linhas de concessão do Governo do Estado até 31 de Dezembro de 1915, para os effeitos da reducção das tarifas de transporte, quando os lucros liquidos, em dois annos consecutivos, forem maiores de 12 %.

Nos dois ultimos annos, 1914 e 1915, os lucros liquidos apurados foram, respectivamente, de 9,3 % e 11,9 %, não devendo pois ter lugar, actualmente, nenhuma reducção de tarifas por excesso de renda.

Transporte de animaes

No interesse de favorecer o transporte de gado em pé, especialmente em proveito dos pequenos criadores do Estado, fez-se consideravel redução nos fretes dos animaes classificados na tabella 11, quando transportados em trens de mercadorias, em numero superior a seis e inferior a cem cabeças.

A nova tabella differencial, commum com a da S. Paulo Railway, começou a vigorar em 1.º de Janeiro do corrente anno.

Tambem com o fim de facilitar e desenvolver este importante ramo de trafego, pelo que diz respeito ao transporte de gado em pé em numero de cem cabeças ou mais e vencendo longas distancias, estabeleceu-se com character permanente, a partir de 1.º de Março do corrente anno, um serviço especial de trens continuos, isto é, correndo de dia e de noite, de Barretos com destino a S. Paulo, mediante o augmento de 10 %, nas linhas de concessão do Governo do Estado, sobre as tarifas dos trens ordinarios.

Linhas ferreas em trafego

Todas as linhas foram mantidas em perfeito estado de conservação. Foi reformado o edificio da estação de Louveira, augmentada a antiga plataforma, construida uma outra fronteira e feita a respectiva cobertura.

Na mesma estação construiu-se uma casa para moradia do respectivo chefe e um armazem para o trafego proprio.

Outras estações, tanto da Secção Paulista como da Secção Rio Claro receberam melhoramentos e reparos mais ou menos importantes.

Proseguiu na Secção Rio Claro o lastro do leito da linha com pedra britada, na extensão de 38 kilometros, subindo já a 622 kilometros a extensão total de estrada assim lastrada, na referida Secção.

Material rodante

O material rodante tem sido conservado com o costumado zelo.

O seu effectivo, em 31 de Dezembro de 1915, era o seguinte:

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE			TOTAL
	1m,60	0m,60	1m,00	
Locomotivas	81	11	82	174
Carros especiaes	9	—	12	21
» de passageiros	63	11	77	151
» dormitórios para passageiros	—	—	7	7
» para bagagens e correio	17	3	22	42
» para bagagens e valores	4	—	3	7
» para animaes de raça	2	—	—	2
» para transporte de carruagens	3	—	2	5
» para soccorro	3	—	3	6
Vagões diversos	1978	54	1429	3461
» guindastes	2	—	2	4
Carros para transporte de locomotivas	2	—	—	2
Guindaste a vapor	6	—	3	9

Serviço Florestal

Em 31 de Dezembro de 1915 elevava-se a... 1.210.460 o total das essencias definitivamente plantadas nos differentes hortos da Companhia, sendo a maior parte eucalyptos e contando as arvores mais velhas cerca de 12 annos de idade.

A despesa feita com o serviço florestal até a referida data era de 652:245\$064 réis, do que resulta

que cada arvore está á Companhia, em média, por 538 réis, comprehendidas todas as despesas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em 1.º de Janeiro de 1904.

A idade média das plantações sendo de seis annos, e dando a cada arvore nessa idade o valor minimo de 3\$000 réis, de accôrdo com o resultado obtido nas experiencias de córte effectuadas, póde-se estimar o valor das plantações então existentes em 3.631:380\$000 réis, o que dá bem idéa da larga remuneração que promette á Companhia este importante serviço.

Em Maio de 1915, tendo as maiores plantações de eucalyptos feitas no horto de Jundiahy completado dez annos, limite minimo de idade traçado pelos auctores especialistas para a exploração de taes arvores, visando especialmente a sua applicação a dormentes de estradas de ferro — fez-se o primeiro córte de eucalyptos, não só para se poder avaliar o rendimento dessas arvores em differentes edades, mas tambem para experiencias de durabilidade da madeira das diversas especies alli cultivadas.

Este facto torna-se digno de registro, porque é a primeira vez que no Brasil se exploram essencias florestaes plantadas para fins industriaes.

Deduzidas as despesas do córte e apurado o que produziram os eucalyptos em lenha e dormentes, na base dos preços pagos pela Companhia por estes materiaes, verificou-se ser de 10\$457 réis o rendimento liquido por arvore de dez annos de idade.

Em Janeiro de 1916 foram collocados nas linhas da Companhia os dormentes obtidos, restando agora que o tempo se pronuncie sobre a durabilidade dos eucalyptos dessa idade, pois que, quanto aos mais velhos, já as experiencias feitas com as arvores de

outras procedencias haviam dado os mais vantajosos resultados.

Se ficar provado que são duradouros os dormentes de arvores apenas de dez annos, como tudo leva a crer, poderá o Serviço Florestal da Companhia fornecer ás suas linhas, já a partir de 1920, todos os dormentes de que ellas precisem, bastando para isso abater annualmente apenas uns quarenta mil eucalyptos ou menos de 4 % das arvores existentes, com a vantagem de não ser preciso despende'r nenhum esforço para a reconstituição das mattas abatidas, porque o eucalypto tem a preciosa faculdade de reproduzir-se por meio de rebentões da touça.

Afim de verificar se as lenhas das varias especies de eucalyptos abatidos possuem, na idade de dez annos, valor industrial como combustivel para locomotivas, foram feitas as necessarias experiencias pela repartição da Locomoção. O resultado foi achar-se que a sua combustão, effeito calorifico e consumo eram praticamente equivalentes ás boas lenhas de que se tem feito uso no serviço das linhas.

A' vista de tão animadores resultados, perfeitamente apoiados em dados positivos e concludentes, resolveu a Directoria desde logo dar maior desenvolvimento ao Serviço Florestal.

Para esse fim adquiriu mais tres propriedades agricolas em condições muito vantajosas, já pela qualidade das terras, já por se acharem situadas á margem das linhas ferreas da Companhia, a saber: a fazenda de Camaquan, sita á margem da nova linha de Rio Claro a Itirapina, com 250 alqueires de terras, dos quaes 120 cobertos de excellentes mattas, o que representa 100.000 metros cubicos de lenha, 24.000 pés de café, tres casas e mais bemfeitorias, pelo preço de 35:000\$000 de réis; a fazenda de Tatú, no municipio

de Limeira, junto á estação daquelle nome, com 310 alqueires de terras, dos quaes 50 cobertos de matta virgem, 40.000 pés de cafés novos, boa casa de morada, sete casas para empregados, animaes e bemfeitorias diversas, pelo preço de 130:000\$000 de réis; finalmente, a grande fazenda de Santo Antonio, situada junto á cidade de Rio Claro e contigua á propriedade agricola que alli já possui a Companhia, com cerca de 720 alqueires de excellentes terras de cultura, dos quaes 150 occupados por mattas, 400.000 pés de café, com a safra pendente, grande casa de morada, casas de empregados e de colonos, ditas de machinas, machinismos de beneficiar café, terreiro ladrilhado, tulhas, paioes, estrebarias e mais bemfeitorias diversas, pelo preço de 280:000\$000 de réis.

Com as acquisições feitas, fica possuindo a Companhia 2.000 alqueires de terras, podendo ahi plantar, o que fará no prazo mais ou menos de 4 annos, até 7.000.000 de eucalyptos, ao mesmo tempo que terá, na exploração das plantações de café existentes e em outros ramos de cultura que forem subsidiariamente estabelecidos, abundantes recursos para custear o seu serviço florestal.

Para avaliar o extraordinario alcance economico das medidas em pratica, basta dizer que quando as plantações de eucalyptos forem augmentadas de sete a dez milhões de arvores, isto é, no prazo de uns seis annos desta data, estará a cultura florestal da Companhia elevada ao maximo necessario para abastecer completamente as suas linhas de lenha e dormentes, e com uma despesa relativamente insignificante, quando é certo que hoje despense ella com os dois artigos cerca de 3.000:000\$000 por anno, e se actualmente, em vez de queimar lenha, estivesse a queimar carvão. Cardiff, essa despesa seria de uns 10.000:000\$000 de réis.

Accôrdo com a Estrada de Ferro Jaboticabal

Em data de 15 de Setembro de 1915, a Companhia Paulista assignou um accôrdo com a Estrada de Ferro Jaboticabal, regulando as relações de trafego mutuo entre as respectivas linhas.

Almoxarifado

Fornece esta repartição com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os suprimentos por ella feitos durante o anno de 1915 em 5.436:119\$100 réis, contra 6.435:125\$786 réis no anno de 1914.

Portos de Antonio Prado e do Taboado

Funcionaram regularmente, durante o anno de 1915, os serviços de travessia do Rio Grande e do rio Paraná, nos portos, respectivamente, de Antonio Prado e do Taboado, aparelhados pela Companhia de meios regulares de transporte, serviços esses cuja exploração e conservação a Directoria contractou com o sr. Valencio de Oliveira Xavier.

O complemento natural da aparelhagem do porto do Taboado pela Companhia era a reabertura da estrada de rodagem entre as barrancas do Paraná e a zona invernista de Barretos, assim como a execução dos melhoramentos por ella reclamados para poder prestar-se ao transporte do gado, como ranchos, mangueiras e outros, de distancia em distancia.

Mediante representação da Companhia Paulista, o Congresso Legislativo do Estado votou a lei de 4 de Setembro de 1913, autorisando as despesas com esses

melhoramentos. O Governo, o anno passado, mandou orçar as obras mais urgentes, no valor de 55:000\$000 de réis, tendo encarregado a Companhia Paulista de as executar. As obras estão concluidas, tendo já a Companhia solicitado o seu exame e recebimento pelo Governo.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1913	11.317	8.478	14.500	9.454	43.749
1914	24.267	4.150	7.678	11.911	48.006
1915	12.292	3.697	5.340	6.796	28.125

Impostos

Durante o anno de 1915, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a quantia de 432:632\$100 réis, producto do imposto de transitio.

Arrecadou tambem e entregou à Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, em São Paulo, a quantia de 516:387\$620 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Pagou o imposto estadual de capital, na importancia de 202:400\$000 réis.

Pagou mais o imposto federal relativo aos dividendos, na importancia de 414:000\$000 de réis, e do sello do capital realizado, no valor de 13:036\$500 rs.

Assim, elevou-se á importancia de 1.578:456\$220 réis a somma dos tributos de varias ordens, lançados sobre o serviço de transporte a cargo da Companhia, durante o anno de 1915, fóra os impostos indirectos: municipaes, estaduaes e federaes, avultando entre estes os direitos de importação.

Pessoal

Tem continuado o pessoal ao serviço da Companhia, tanto os funcionarios superiores como os seus auxiliares, a trabalhar com intelligencia e dedicação; a Directoria agradece a valiosa cooperação de todos recebida.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos offerer sobre os negocios da vossa importante empresa, relativos ao anno proximo findo, continuando á vossa disposição para fornecer outras quaesquer que desejeis.

S. Paulo, 28 de Abril de 1916.

A Directoria:

ANTONIO PRADO, presidente.
A. DE LACERDA FRANCO.
CONDE DE PRATES.
FRANCISCO A. DE SOUZA QUEIRÓS.
LUIZ TAVARES ALVES PEREIRA.

PARECER
DO
CONSELHO FISCAL



Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, tendo, conforme determinam os Estatutos, examinado detidamente os livros, o balanço geral, fechado a 31 de Dezembro de 1915, e assim tambem o balancete da receita e despesa relativo ao mesmo anno, encontraram tudo na costumada ordem e exactidão.

Notam os abaixo assignados que a renda liquida da empresa foi, no anno que findou, de Rs. 16.579:246\$863, incluida a importancia de Rs. 218:292\$904 provinda do exercicio de 1914, com o que ficou a administração da Companhia perfeitamente habilitada não só a satisfazer com a pontualidade de sempre todos os encargos da divida externa, como a levar ao fundo de reserva a quantia de Rs. 200:000\$000, ao fundo de pensões Rs. 100:000\$000, ao fundo de obras novas e augmento de material rodante Rs. 2.311:215\$860, a pagar os dividendos na importancia de Rs. 8.280.000\$000, levando ainda para o credito do novo exercicio o saldo de Rs. 2.030:840\$523.

Assim, pois, o Conselho Fiscal, abaixo assignado, achando tudo feito com toda regularidade, é de parecer que sejam approvadas todas as contas e tambem todos os actos praticados pela Directoria.

S. Paulo, 17 de Abril de 1916.

BENTO JOSÉ DE CARVALHO.

JOSÉ DE PAULA LEITE DE BARROS.

DR. JOÃO ANTONIO DE OLIVEIRA CESAR.

BALANÇO FECHADO

EM

em 31 de Dezembro de 1915

Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTIVO

ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Eutradadas não realizadas		400\$000
LINHAS DE CONCESSÃO ESTADUAL: Importancia despendida	103.043:646\$078	
LINHAS DE CONCESSÃO FEDERAL: Importancia despendida, computando ao cambio par a quota de £ 1910.300-0-0 do preço da compra da Estrada de Ferro do Rio Claro que ainda não foi amortisada	41.350:025\$540	
EDIFÍCIO E MOVEIS DO ESCRITÓRIO CENTRAL: Saldo desta conta	217:511\$540	
IMMOVEIS DIVERSOS: do Serviço florestal e outros	416:274\$675	145.027:457\$833
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria	50:000\$000	
» Apolices depositadas no Thesouro do Estado	63:000\$000	
» Idem, idem no Thesouro Federal	30:000\$000	143:000\$000
EMPRESTIMOS: A diversas Companhias		2.391:245\$580
DIVERSOS TITULOS: Oitocentos e noventa e nove apolices do Estado	937:000\$000	
» » £ 204.600-0-0 do emprestimo externo federal de 1913 e outros titulos	4.221:944\$036	5.158:944\$036
MATERIAES PARA CUSTEIO: Existentes no Almojarifado, em viagem e em despacho em Santos		1.482:615\$929
Saldos a favor da Companhia, a saber:		
Banco do Commercio e Industria de São Paulo	2.961:881\$800	
Contadoria Central	1.988:317\$130	
Trafego de Passageiros	162\$900	
Trafego de Cargas	145:447\$600	
Transferencias de acções	444\$700	
Diversos devedores, Agentes e outros.	614:949\$590	
CAIXA, Saldo existente	426:309\$652	6.137:513\$372
Rs.		160.341:176\$750

São Paulo, 29 de Março de 1916.

Antonio Prado,
Presidente da Directoria.



BALANCETE
DA
RECEITA E DESPESA
DE
Janeiro a Dezembro de 1915

Companhia Paulista

BALANCETE da Receita e Despesa

RECEITA

Bilhetes de passagens	4.030:756\$770	
Cadernetas kilometricas	116:257\$990	
Trens especiaes	11:262\$700	
Encomendas, bagagens, valores, etc.	1.023:269\$920	
Animaes por trens de passageiros .	73:179\$470	
Telegrammas	309:760\$320	
Mercadorias	24.000:632\$961	
Animaes por trens de cargas	391:789\$490	
Armazenagens	31:514\$600	
Commissão pela arrecadação dos im- postos Estadual e Federal	37:960\$781	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	28:660\$670	
Aluguel de estações e snas depen- dencias	43:200\$000	
Rendas diversas arrecadadas nas Linhas		
A saber :		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e compartimentos para restaurantes, cartazes nas esta- ções, multas, venda de objectos abandonados e outras	100:738\$140	30.198:983\$812
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
A saber :		
Aluguel de zona privilegiada	3:000\$000	
Idem de terrenos em São Paulo . . .	1:000\$000	
Emolumentos e differença de sellos	2:852\$260	
Juros e Comissões	290:032\$120	
Lucros e Perdas	1:279\$200	
Diversas	5:836\$870	804:000\$450
Somma Rs.		30.502:984\$262

São Paulo, 29 de Março de 1916.

Adolpho Augusto Pinto,

Chefe do Escriptorio Central.

de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1915

DESPESA

Inspectoria Geral e Contadoria	471:809\$000	
Linha e Edificios	2.155:276\$144	
Locomoção	6.348:407\$740	
Trafego	3.122:581\$493	
Telegrapho	571:455\$509	
Almoxarifado	149:191\$080	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados	95:249\$280	
Contadoria Central	97:815\$210	
Despesas diversas das Linhas		
A saber :		
Consumo d'agua nas estações, an- nuncios, sellos, telegrammas, bal- deação de inflammaveis, custeio da estação da Companhia Cam- pineira de Tracção, Lnz e Força, Commissão de Tarifas e outras despesas	121:378\$472	13.133:163\$928
Despesas diversas pelo Escriptorio Central		
A saber :		
Escriptorio Central	280:594\$770	
Gastos Geraes	60:263\$947	
Imposto sobre capital	202:400\$000	
Fiscalisação do trecho Federal da Linha Rio Claro	10:000\$000	
Lucros e Perdas	1:510\$688	
Juros e Comissões	292:507\$400	
Serviço Florestal	156:023\$670	
Impostos diversos	5:565\$900	
Saldo a favor da Receita		1.008:866\$375 16.360:953\$959
Somma Rs.		30.502:984\$262

James W. Gray,

Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1915

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral

DEBITO

Juros da divida externa pagos em 1915.	1.943:430\$260
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada Rio Claro	1.299:760\$220
Dividendo do 1.º semestre de 1915 á razão de 8 % ao anno, e do 2.º semestre, á razão de 10 % ao anno	8.280:000\$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos	414:000\$000
Para o fundo de reserva	200:000\$000
Para o fundo de pensões	100:000\$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	2.311:215\$860
Lucros que passam para o exercicio de 1916	2.030:840\$523

Somma Rs. 16.579:246\$863

São Paulo, 29 de Março de 1916.

Asolpho Augusto Pinto,

Chefe do Escritorio Central.

de Estradas de Ferro

apurado no anno de 1915

CREDITO

Lucros que passaram do exercicio de 1914.	218.292\$904
Saldo deste anno	16.360.953\$959

Somma Rs. 16.579.246\$863

James W. Gray,
Guarda-Livros.

RELAÇÃO DOS SRS. ACCIONISTAS

EM 30 DE ABRIL DE 1916

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
A		
1	Abeilard de Almeida Pires	50
2	Achilles Oppenheim	5
3	Adalberto de Freitas Reis, menor	85
4	" " Queiroz Telles	36
5	Adão Gray	24
6	Adda Elisabeth Aschermann, d.	48
7	Adelaide Augusta de Carvalho, d.	27
8	" de Moraes, f. ^a de José P. de Moraes	11
9	" Rocha, menor	18
10	Adèle Martin, d.	3
11	Adelia de Oliveira Machado, menor	30
12	Adelina, f. ^a de Michel Calogeras	23
13	" de Lara Campos, menor	32
14	" Romano, d.	7
15	Adelino Domingos Neiva, menor	23
16	Adolpho Augusto Pinto	200
17	" Costa Porto.	86
18	" F. Oppenheim	300
19	" Heydenreich	410
20	Adoniram de Oliveira Campos	50
21	Adriana Maria da Conceição, d.	3
22	Adriano Gilardi	59
23	Affonso Augusto Ribeiro	6
24	" Olegario Ferreira Pinto	32
25	" Pires Fleury	38
26	" Ráo	40
27	Afrodísio Vidigal	82
28	Agnês Bradshaw, d.	4
29	Agostinho Chiarelli	48
30	" f. ^o de Gabriel Ribeiro dos Santos	5
31	" Lebre de Castilho	11
32	" Mathias Welling	5

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
33	Albano Ferreira Neves, menor	18
34	Albéric Lèriquier	21
35	Albert Snape	7
36	Albertina Aguiar Paes de Barros, d.	34
37	" f. ^a de Alberto Lion	2
38	" Müller, d.	40
39	" Prado de Oliveira, d.	20
40	" da Silva Prado, d.	514
41	Alberto de Castro Menezes, herança	60
42	" Chagas	27
43	" f. ^o de Carlos de Andrade Villares	72
44	" f. ^o de d. S. A. de Carvalho Pedrosa	23
45	" Gordo, menor	2
46	" Israël	23
47	" Lübbers	305
48	" de Mendonça Moreira	218
49	" Monteiro da Silva, menor	71
50	" de Moraes Bueno	126
51	" dos Santos Dumont	75
52	" Schultz	88
53	" da Silva Neiva, menor	23
54	" Vieira dos Santos	1
55	" Villares	144
56	Alcides de Lara Campos, menor	32
57	" Lobo Vianna	50
58	Alcina da Cunha Machado, d.	9
59	Alcyr, f. ^o do dr. Reynaldo Porchat	68
60	Alda, f. ^a de José Sampaio Moreira	8
61	" Ramos de Siqueira, d.	56
62	" da Silva Prado, d.	299
63	Alexandre Augusto Mendes	105
64	" Weyl Bloch	12
65	Alexandrina de Almeida Vallim, d.	50
66	" Amelia de Vasconcellos, d.	42
67	" Fernandes da Silva, d.	12
68	" Rocha da Silva, d.	60
69	Alfred Chauvot	52
70	" Hutin	157
71	" Richard Foot, menor	1
72	" Schwenk	10
73	" Williams	99
74	Alfredo, f. ^o de Carlos de Andrade Villares	72
75	" f. ^o de d. Maria Xavier de A. Campos	6
76	" José Teixeira, dr.	92
77	" Leite Rodrigues Torres	151
78	" Maia, herança	50

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
79	Alice, f. ^a de Domingos F. Pereira Porto . . .	6
80	" Elisabeth Walter, d.	2
81	" Lucron, d.	24
82	" Malta, d.	121
83	" Maria f. ^a do Conde M. de Barros . . .	302
84	" Martins de Almeida, d.	288
85	" Noronha Torresão Galvão, d., herança.	172
86	" Pacheco e Silva, menor	6
87	" Pereira Pinto, d., Viscondessa Montlaur	575
88	" Schweitzer, menor	1
89	Alicia O'Connor de Camargo Dauntre, d. . .	150
90	Aline Oppenheim, menor	2
91	Alphonse Boche	13
92	Alvaro Tefé von Hoonholtz	70
93	Aluizio, f. ^o de Anna de Oliveira Machado .	30
94	Alzira Ferreira de Carvalho, d.	122
95	Amador, f. ^o de Antonio Nunes de Oliveira .	17
96	Amalia Alves de Lemos, d.	217
97	" de Oliveira Camargo, d.	305
98	" Pfann, d.	57
99	" Villas Boas	75
100	Amando de Barros	500
101	Ambrosina Augusta Sterry, d.	123
102	Ambrosio Nelson de Oliveira	178
103	Amelia de Andrade Villares, d.	106
104	" d., baroneza de Hilmar von Ende .	144
105	" Barreto, d.	25
106	" Chambers de Souza, d.	110
107	" Eufrosina Quartim, d.	48
108	" f. ^a de Alexandre Augusto Mendes .	39
109	" Gaspar de Almeida, d.	184
110	" Leão, d.	20
111	" de Moraes Camargo, d.	143
112	" de Paula Ramos, d.	351
113	" da Rocha Leão, d.	111
114	" Teixeira Badaró, d.	46
115	Amelie Mazières, d.	15
116	Amy Davies, d.	10
117	Anardina Ribeiro Bittencourt, d.	96
118	André Dennery	175
119	" Fréin, menor	5
120	" Lièvre	12
121	Andresina da Silva Barros, d.	33
122	Anesio de Lara Campos, menor	24
123	Angelica Augusta de Carvalho, d.	143
124	Angelina de Aguiar, d.	4

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
125	Angelina Peixoto de Azevedo Soares, d. . .	1.200
126	Angelo Amoroso	75
127	" f.º de Edgard Ferreira de Carvalho.	13
128	Anisio, f.º de Bernardino José Leite	6
129	Anna Abiah da Silva Prado, d.	399
130	" Alves de Camargo, d.	118
131	" " Pinto, d.	269
132	" Balieiro, menor	17
133	" Blandina Prado Pereira Pinto, d.	1.696
134	" de Souza Aranha, d.	700
135	" de Breuilpont	78
136	" Brotero de Barros, d.	297
137	" Cunera, d.	3
138	" de Campos Silveira, d.	17
139	" Edith Vaz de Carvalhães, d.	26
140	" Elisa de Andrada Machado, d., herança	102
141	" E. Paes Leme de Mello Mattos, d.	9
142	" Ferreira da Costa, d.	10
143	" f.ª de Antonio C. Gomes dos Reys	5
144	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos	6
145	" Francisca Pinheiro e Prado, d.	5
146	" da S. M. de Barros, herança	93
147	" Franco Mourão, d.	135
148	" Gertrudes Ferraz, d., herança	1
149	" Ferraz, d., de Cravinhos	60
150	" G. da Silva Oliveira, d.	150
151	" Granja, d.	2
152	" Yolanda, f.ª de Caio da Silva Prado	50
153	" Joaquina de Freitas Backeuser, d.	349
154	" de Lima e Souza, d.	6
155	" Kehr, d.	50
156	" Kaier Hirsch, d.	5
157	" de Lacerda Penteado, d.	2.338
158	" de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca	40
159	" Maria Augustine Fontes, d.	35
160	" f.ª do conde G. de S. Pontevès	25
161	" Michelucci, d.	60
162	" Mathilde Ferreira dos Santos, d.	8
163	" Monteiro de Barros Conceição, herança.	90
164	" da Silva, d.	71
165	" Nathan, d.	50
166	" de Paula Leite de Barros, d.	500
167	" " Novaes Jordão, d.	41
168	" Pereira Pinto, condessa G. de Sabran Pontevès	575
169	" Pinto, d.	2

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
170	Anna Quirino dos Santos, d.	11
171	" Queiroz Telles, d.	256
172	" da Rocha Leão Macedo Chaves, d.	11
173	" Schenmann, d.	50
174	" da Silva Prado, d.	560
175	" Vilella de Andrade, d.	91
176	" Vicencia da Silva Prado, menor	98
177	Anthélme Perrier	22
178	Anne Danel, d.	11
179	" Marie Perrier, d., née Le Vezouët	50
180	" Robbé	30
181	Annie Snape, d.	25
182	Antoine Nérel, Cel.	35
183	Antonia Adelaide Martins Vieira, d.	5
184	" Delfina de Toledo, d.	55
185	" Ellis da Silva Araujo, d.	65
186	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
187	" Maria Ribeirão Gavião, d.	235
188	" de Oliveira Machado, menor	30
189	" Pacheco Ferraz, d.	64
190	" Rodrigues do Amaral, d.	5
191	" da Silva Telles, d.	6
192	" Soares, d.	154
193	" Vasconcellos Meyer, d.	12
194	" Ursulina de Siqueira, d.	40
195	Antonietta de Aguiar de Andrada, menor	111
196	" de Borba, d.	11
197	" Penteado da Silva Prado, d.	1.150
198	" Prado de Mello Franco, d.	261
199	" dos Santos Mattos, d.	39
200	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.659
201	" de Almeida Prado, herança	1
202	" Augusto de Almeida Cardia	1.840
203	" " f.º de C.A.Mont.º de Barros	57
204	" " f.º de J. P. Max.º Portella	60
205	" " Monteiro de Barros	2.697
206	" " Paes	64
207	" Barbosa dos Santos.	400
208	" Bento Domingues de Castro	30
209	" Bresser Monteiro, menor	34
210	" Bulcão Giudice, menor.	2
211	" Caio, f.º de Ernesto Ramos	21
212	" Carlos R. de A. Machado e Silva J.º	11
213	" Coelho da Gama	264
214	" Columbus	108
215	" Cornelio, f.º de Gabriel R. dos Santos	6

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
216	Antonio Dias Ferraz de Arruda	44
217	" " Pacheco	210
218	" Domingos França	128
219	" Ferreira Alves	62
220	" Fernandes	8
221	" " de Barros Cobra	244
222	" de Figueiredo Machado	36
223	" f.º de Antoniº C. Gomes dos Reys	5
224	" f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6
225	" f.º de Francisco de Oliveira	17
226	" f.º de Lucheta Luis	50
227	" f.º de Manuel de Paula L. de Barros	3
228	" Forster	6
229	" Francisco de Paula Souza.	1
230	" " Pereira de Carvalho	350
231	" Gonçaves Fontes	90
232	" Henrique de Araujo Cintra, herança	7
233	" Joaquim Dias de Abreu	60
234	" José de Almeida Camargo	2
235	" " Dias de Lima.	545
236	" " Duarte Moreira	79
237	" " da Costa Leite, dr.	40
238	" " Levy, menor	127
239	" de Lacerda Franco	130
240	" Leão	25
241	" Leite de Almeida Prado Junior	196
242	" Luiz de Assumpção, menor	32
243	" de Macedo Ferreira, menor	29
244	" Manuel, f.º do dr. Victorio Cresta	5
245	" Marcellino de Carvalho	40
246	" de Mello Nogueira, menor	86
247	" Mendes Corrêa, padre.	13
248	" Mercado	60
249	" Nunes Ribeiro	230
250	" de Padua Salles	1.000
251	" Penteado, coronel	805
252	" Pinheiro Nobre	35
253	" Pinto Nunes Cintra, dr.	40
254	" Pompêo de Souza Queiroz	500
255	" Prospero	70
256	" de Queiroz Telles	125
257	" " Telles (Parnahyba).	100
258	" Queiroz dos Santos Netto	158
259	" Rodrigues de Carvalho	130
260	" Rogé Ferreira	18
261	" Romeu.	10

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
262	Antonio dos Santos Carvalhinho	23
263	" Schorcht	31
264	" da Silva Prado	1.794
265	" " " Prado, de Mattão	150
266	" " " Netto, menor.	10
267	" da Silveira Rezende	200
268	" Soares de Gouvêa	23
269	" Teixeira Pinto	3
270	" de Toledo Lara	3.000
271	A. G. Fontes & Comp.	110
272	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar	1
273	Arcebispaço da Bahia	9
274	Aristides de Lara Toledo Piza, menor	48
275	" de Toledo Piza	40
276	Armand David Weill	42
277	" de Siorac	9
278	Armande Robert, d.	7
279	Armando de Abreu	533
280	" Alvares Penteado	1.350
281	" Prado, dr.	57
282	Arminda Ferraz Pulino, d.	4
283	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr.	121
284	" f.º de Domingos F. Pereira Porto	6
285	" Foot, menor	108
286	" de Oliveira Machado, menor	30
287	" Porchat	5
288	" Segesser, f.º do Barão de Segesser de Brunnegg	16
289	" Simões, menor	3
290	Aron, Irmãos & Comp.	185
291	Arthur de Almeida Rezende	117
292	" de Azevedo Marques	1
293	" & Ed. Levy	573
294	" Ferreira Coelho	40
295	" f.º de d. Angela dell'Anese	121
296	" Franco Mourão	62
297	" Gomes da Rocha Azevedo	35
298	" Jambeiro Costa, dr.	4
299	" Levy	265
300	" Martins da Costa Passos, dr.	115
301	" Porchat de Assis	11
302	" Teixeira de Camargo	40
303	Ary, f.º de Joaquim Pereira	9
304	Associação Beneficente Jesus, Maria, José	11
305	" Commercial, de Santos	11
306	" Jundiahense das Damas de Ca- ridade	17

Numero de ordem.	N O M E S	Numero de ações
307	Associação de N. S. da Saletta	11
308	" Protectora da Infancia Desvalida	2.133
309	" " dos Mopheticos, de Jundiahya	20
310	" S. Vicente de Paulo, Braz, sec.º f.ª	5
311	" Soccorros Mutuos Artes e Officios	90
312	Augusta Emma Catharina Hempel, d., herança	100
313	" Birle, d.	45
314	" F. Hoff, menor	11
315	" Hoff, d.	88
316	" Leonor Franzel, d.	8
317	Auguste Demanet	4
318	" Gundelfinger, d.	59
319	Augusto Cesar de Mattos	260
320	" Ferreira dos Santos	52
321	" Gatelet, capitão	34
322	" Haas	5
323	" de Paula Ramos	213
324	" de Souza Marques, dr.	105
325	Aurelia Alves Bueno Gomide, d.	37
326	" Candida Pacheco Jordão, d.	79
327	Aurora dos Santos Silveira, d.	60
BB		
328	Banca Francese e Italiana per l'America del Sud	10.436
329	Banco do Commercio e Industria de S. Paulo	3.105
330	Banque de Paris et des Pays Bas	50.000
331	Barão de Muritiba	247
332	" de São Joaquim	69
333	Baring, Brothers & Co., Limited	60
334	Baroneza de Arary	92
335	" de Itajubá	1.010
336	" de Jacarehy	500
337	" de Nioac.	465
338	Basilio da Silveira Cintra	16
339	Beatrice Madeleine Wysard, menor	24
340	Beatriz, f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim	57
341	" f.ª de Antonio Alves de Barros Cruz	21
342	" f.ª de Sidney James Crowther Smith	1
343	" f.ª do Visconde La Tour	31
344	" Penteado Prado, menor.	5
345	" Ribeiro de Mendonça, d.	9
346	Belmira Ferreira dos Santos, d.	230
347	" Ramos, d.	12
348	Bellarmina Pinheiro e Prado, d.	40

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
349	Benedicta Alves de Mello Nogueira, d.	1.495
350	" f.º de Manuel de P. Leite de Barros	2
351	Maria Carneiro, d.	2.300
352	" da Conceição, d.	320
353	" Toralis de Gismenes, menor	15
354	Benedicto de Aguiar Peçanhã	13
355	" do Amaral	3
356	" Castilho de Andrade	1.500
357	" Guimarães	10
358	" Rolim Junior	60
359	Benjamin Blum	319
360	" Couto, menor	11
361	Bento Antonio Pereira	65
362	" José de Carvalho	2.559
363	" de Lacerda Filho	80
364	" Loeb	360
365	" Loeb & C. ^{ta}	55
366	" de Oliveira, f.º de J. W. de Oliveira .	10
367	" Ribeiro Nogueira	203
368	Bernard Haas	184
369	Bernardina F. de Campos, d.	7
370	Bernardo José de Lima	18
371	Bertha Hoffmann, menor.	13
372	" Sturm Monteiro de Barros, d.	50
373	Berthe Bloch, d.	10
374	" Despaux, d.	3
375	" Faurez, d.	25
376	Bertilia Ribeiro de Mendonça, d.	9
377	Bianor Mendes Pereira	2
378	Bismark, f.º de d. Maria Honoria	2
379	Boris Frères	444
380	Brasilia Carolina de Andrada Machado, d. .	102
381	" Dias Leite, d.	79
382	" Pompeu Franco de Andrade, menor .	4
383	" Teixeira Seckler, d.	1
384	Brasilianische Bank für Deutschland	1.111
385	Brasilina Amelia Pedrosa, d.	97
386	" da Silva Fonseca, d.	29
387	British Bank of South America, Ltd.	1.219
C		
388	Caetana de Siqueira, d.	1
389	Caio, f.º de Caio da Silva Prado, menor . .	41
390	Caixa Auxiliar dos Emp. ^{os} da Cont. ^{ria} Central	161
391	Camille Levy, d.	519

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
392	Candida Augusta de Andrade, d.	304
393	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
394	" f.ª de Oduvaldo Pacheco e Silva	3
395	" Honoria Teixeira, d.	33
396	" Ribeiro de Mendonça, d.	6
397	Candido Ferreira da Silva Camargo	217
398	" Francisco Saldanha	80
399	" f.º de Juvenal Corrêa de Mello	2
400	" de Mello, menor	8
401	" Toralis Filho, menor	15
402	" de Oliveira Pinto	6
403	Canuto José Saraiva Junior, menor	1
404	Capitaine Campêche	25
405	Capitolina dos Santos Mattos, d.	24
406	Carlos Abbade, menor	8
407	" Alberto f.º de Carlos D. de Carvalho	5
408	" Prado Penteado, menor	97
409	" Augusto, f.º do dr. Erasmo do Amaral	14
410	" Hoff	86
411	" Monteiro de Barros	170
412	" Pereira Guimarães	236
413	" Doringer	16
414	" Eduardo, f.º de Manuel da Cunha Lobo	173
415	" Emilio de Azevedo Marques Filho	33
416	" f.º de Carlos de Andrade Villares	72
417	" f.º de Caio da Silva Prado	34
418	" f.º de Domingos Roque da Silva	185
419	" f.º de Joaquim de Mendonça Filho	1
420	" Gaetani	24
421	" Gomes de Souza	11
422	" Humberto f.º do V. de Monthaur	5
423	" José Schulmann, menor	3
424	" de Oliveira Lemos, menor	4
425	" Olympio Leite Penteado	55
426	" Paes de Barros	3.000
427	" Ringmann	34
428	" Schorcht	234
429	" Schorcht Netto	28
430	Carlota do Amaral, d.	28
431	" Corrêa de Almeida, d.	5
432	" Ferreira de Moraes, d.	11
433	" Julieta de Moraes, d.	52
434	" Novaes de Borba, d.	11
435	Carmelina Prates da Silva Baptista, d.	73
436	Carmen Antunes dos Santos, menor	4
437	" Cecilia Monteiro de Barros Cresta, d.	7

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
438	Carmen f. ^a de Basilio José Pompeu . . .	4
439	" f. ^a de Carlos de Andrade Villares .	72
440	" f. ^a de Esther A. Moraes e F. B. de Moraes.	72
441	" de Oliveira , f. ^a de J. W. de Oliveira	10
442	do Val, d.	310
443	Carolina Ambrosina Franzen, d.	35
444	" Augusta de Moraes e Silva, d.	110
445	" Augusta Vaz de Carvalhães, d.	116
446	" Corrêa Cardoso, d.	77
447	" f. ^a de Francisco de Oliveira	14
448	" Gordo, menor	2
449	" Leal Fernandes, d.	10
450	" Moreira da Cruz, d.	32
451	" Prado da Silva Prado, d.	1.781
452	" Pires Corrêa	2
453	" Rudge Ramos Parada, d.	4
454	" Tamandaré Teixeira, d.	55
455	Casa Pia de S. Vicente de Paulo	133
456	Cassio, f. ^o de Leovigildo da Silva Prado . . .	60
457	Catharina Förster, d.	1
458	" Schorcht, d.	560
459	" " Antunes dos Santos, d.	28
460	Catherine Ellis Lawrence, menor	10
461	Cecilia Abranches Brotero, d.	22
462	" Carmen Claudio da Silva, d.	8
463	" Almeida, d.	115
464	" Helena, f. ^a de Mario de Oliveira Rôxo	10
465	" Leal Fernandes, d.	10
466	" Luiza, f. ^a Alfredo A. S. Rangel	26
467	" de Moraes Monteiro de Barros, d.	2.300
468	Celestina Beck, d.	5
469	" Bourroul, d.	12
470	Celestino, f. ^o de d. Mariana Prada	28
471	Celia, f. ^a de d. Maria Xavier de A. Campos	6
472	Celisa da Silveira Rezende, d.	202
473	Celika Bonino, menor	53
474	Celso José, f. ^o de Julio Gérin	2
475	" da Silveira Rezende, dr.	203
476	Cenobelino de Barros Serra	1
477	Centro Academico "Onze de Agosto"	8
478	" Beneficente dos Empregados da Lo- comoção da Companhia Paulista	48
479	Cesarino Irmão & Comp.	191
480	Cesario Trivellato	65
481	Charles Birlé	9

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
482	Charles Cottet	14
483	" Dreyfus	11
484	" Hildebrand	12
485	" Leopold Hirsch	5
486	" Levy	402
487	" Maurice Hennin	57
488	" O. Frank	5
489	" Weiler & Comp.	993
490	Christiano Adolpho Pohlmann	97
491	Christina Quirino dos Santos, d.	21
492	Cicero de Almeida Prado Penteado, menor	97
493	" f.º de João Pinto Ferraz	8
494	Cincinato, f.º de Alfredo Braga	1
495	Cladie Changarnier, d.	15
496	Clara de Andrade Pina, d.	5
497	" Amelia Deutsch, d.	100
498	" de Lacerda, d.	92
499	Clarice Couto, menor	7
500	Claudina de Paiva Azevedo, d., herança	5
501	" Pinheiro e Prado, d.	92
502	" de Souza Sampaio, d.	27
503	Claudio Rossi	100
504	Clement Etchbarne	51
505	Clemente da Costa e Silva	115
506	Clementina Schmidt, d.	184
507	Clementino de Oliveira, menor	4
508	Clotilde Augusta Martins Vieira, d.	5
509	" Ribeiro de Mendonça	9
510	Collegio de N. S. do Carmo, de Guaratinguetá	200
511	C. Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres	1.128
512	Companhia Prado Chaves	34
513	Cômte Alexandre Szembeck	9
514	" Edouard de Montbron	321
515	" Etienne de Montbron	132
516	Cômtesse Renée de Meloises	88
517	Conde d'Escherny	315
518	" Robert de Montbron	2
519	Condessa de Cavalcante	46
520	" de Legge	2.472
521	" Monteiro de Barros	1.380
522	Constança de Campos Silveira, d.	18
523	" Vieira Bueno Penteado, d.	58
524	Cora de Magalhães Erichsen, C.	2
525	Corbiniano de Aquino Fonseca	207
526	Coriolano Gomes de Mattos	150
527	Cornelia Rodrigues Peixoto, d.	368

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
528	Custodia Candida Martins Vieira, d.	5
529	Cyra da Silveira Rezende, d.	202
530	Cyro de Araujo Cintra, menor	5
531	" f.º de Bernardino José Leite	6
D		
532	Dalila, f.º de Antonio A. de Barros Cruz	21
533	Daniel Campbell.	48
534	" Heydenreich	575
535	" José Rodrigues	4.000
536	" Kruss	2
537	Daphnis, f.º de José Freitas Valle	2
538	Dario Rudge da Silva Ramos	2
539	Davina Cerquinho Malta, menor	15
540	" de Lara Nogueira, d.	31
541	Decio de Paula Machado	15
542	Decimo Refinetti	11
543	Delfica Rodovalho de Sampaio, d.	60
544	Delfina de Campos Silveira, d.	17
545	Demetrio de Campos Tourinho	47
546	Denise Rose Dreyfus, menor	9
547	Deocleciano T. de Carvalho	25
548	Deolinda Alves Porto de Siqueira, d.	78
549	" Candida de Moraes Campos, d.	95
550	" Eugenia de Campos Toledo, d.	230
551	" de Freitas Leão Malheiro, d.	349
552	" Izabel de Campos, menor	124
553	Desiderio Stapler, dr.	155
554	Didimo Joaquim de Oliveira	15
555	Dinorah, f.º de Odulpho Cardoso	10
556	Diogenes de Lemos Azevedo, menor	17
557	Diogo de Abreu Teixeira	355
558	" José de Andrada Machado, herança	44
559	" Machado	1
560	" de Toledo Lara	20
561	Dolores Martin, d.	3
562	Domingas Bomfim Pontes, d.	70
563	Domingos Antonio Athayde	4
564	" Farani, menor	150
565	Domitilia Alves Marcondes de Araujo, d.	6
566	Donatilia, f.º de d. Balbina C. Soares	11
567	Dorothy Eileen Wysard, menor	19
568	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr.	115
569	Dulce Vallim, menor	3

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
E		
570	Edgard Schorcht.	32
571	" Simon	25
572	Edgardo de Azevedo Soares	180
573	Edith Cornehl, menor	5
574	" f. ^a de Holger J. Kok	48
575	" f. ^a do dr. Reynaldo Porchat	64
576	" Pereira da Rosa, menor	188
577	Edmé Edouard Champion	100
578	Edmond Adolphe Dreyfus	410
579	" Loewé, de Paris	94
580	Edouard Julien Levy	152
581	" Alexandre Marie de Chérade, Comte de Montbron	12
582	Edward Steiner	1
583	Eduardo de Andrade Villares	1.225
584	" f. ^o de Caio da Silva Prado	57
585	" Limpo de Abreu	150
586	" Mario, f. ^o de Ernesto Ramos	23
587	" Maxwell Rudge	1.298
588	" Prates, conde de Prates	3.050
589	" Rodrigues, de Mogy-Mirim	41
590	" dos Santos Prates, menor	172
591	Eglantina Penteado da Silva Prado, d.	2.300
592	Elias Antonio, f. ^o do dr. Erasmo do Amaral	4
593	" Quartim de Albuquerque.	1
594	Eline Maria, f. ^a de Holger J. Kok	48
595	Elisa de Aguiar de Andrada, d.	1.666
596	" Annie Tindal, d.	121
597	" de Assumpção Amarante Cruz, menor	77
598	" A. Pacheco, d.	4
599	" Blomeley, d.	29
600	" f. ^a de Affonso Pires Fleury	15
601	" f. ^a de Edmundo Wright	4
602	" Franco Mourão, d.	119
603	" Harrah Forster, d.	338
604	" Josephina de Andrada Machado, d.	102
605	" Leal Fernandes, d.	10
606	" Leite Forjaz, d.	200
607	" de Mello Azevedo Marques, d.	5
608	" Pinheiro e Prado, d.	6
609	" Rizzo, d.	3
610	" Schorcht, d.	48
611	" da Silva Prado, d.	480
612	" Teixeira Rabello, d.	40

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
613	Elisabeth A. Hine, veuve de Philip Delamain	26
614	" f.ª de Luiz Backeuser	72
615	" de Oliveira Lemos, menor	4
616	Ellen Luiza Baggott, d.	1
617	Elsa Schweitzer, menor	1
618	" Hoff, menor	11
619	Else von Ruedorffer, d.	24
620	Elsie Broad, menor	6
621	Elvira da Conceição Simões, d.	3
622	" f.ª de d. Angela dell'Anese	123
623	" f.ª de d. Ernesta M. Buchi	21
624	" f.ª de Francisco de Almeida Ferraz	6
625	" f.ª de Francisco de Oliveira	15
626	" Gomes, d.	19
627	" de Paula Machado, d.	515
628	" Silva, d.	2
629	" Teixeira, d.	42
630	Elza de Moraes Aguiar, menor	6
631	Emile Hertz	57
632	Emilia Augusta de Souza Campos, d.	80
633	" Brotero Benevides, d.	22
634	" Jordão Pereira de Souza, d.	500
635	" Marcondes de Araujo, d.	150
636	" Rogé Ferreira	72
637	" Slanino Mestrinho, d.	10
638	Emilio Petronieri	51
639	" Wysling	100
640	Emma Barroffio, d.	9
641	Empire Trust Company, de New-York	79.381
642	Epaminondas de Toledo Piza	3
643	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
644	" Prado Soares de Moura, d.	349
645	Erasmio Teixeira de Assumpção Junior, menor	32
646	Ercilia Alves Pinto, d.	269
647	" Rudge da Silva Ramos, d.	2
648	Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz, d.	36
649	" Teixeira, d.	9
650	Erminia Ubelhard Lemgruber, d.	480
651	Ernani de Lacerda Oliveira, d.	9
652	Ernest Worms	60
653	Ernesto Alves de Oliveira	6
654	" de Campos, menor	124
655	" f.º de d. Ernesta M. Buchi	21
656	" Israël	270
657	" de Oliveira Borges	25
658	" W. A. Lupton	145

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
659	Escolastica de Lacerda, d.	100
660	" Maria de Oliveira, d.	6
661	" de Queiroz Telles, d.	373
662	Escola de Commercio de São Paulo	85
663	" Parochial de S. Francisco, Jundiahy.	30
664	Esmeralda Augusta Escobar de Lunè, d.	88
665	Esperidião Eloy de Barros Pimentel	184
666	Espolio de Blanche Seignoret	189
667	Estellita f. ^a de Gabriel Penteado	47
668	Estevam Ferraz de Toledo	50
669	" José Martins Vieira.	5
670	" Negreiros Guimarães	6
671	Esther Blomeley, d.	49
672	" de Campos, menor	124
673	" Corrêa da Rosa, d.	112
674	" f. ^a de d. Emiliana Justina de Oliveira	5
675	" f. ^a de Esther A. Moraes e F. B. de Moraes	72
676	" Junqueira de Almeida, menor	36
677	" Quirino dos Santos, d.	21
678	Etelvina, f. ^a de d. Ernesta M. Buchi	21
679	Ethel, Mary White, d.	5
680	Eufrasia Teixeira Leite, d.	535
681	Eufrosina de Aguiar Haupt, d.	151
682	Eudoxia Sampaio Luz, d.	6
683	Eugène Waller	51
684	Eugenia de Barros Oliveira, d.	83
685	" Motta, d.	2
686	" Pacheco, d.	3
687	" Paulus, d.	9
688	" da Silva Prates, d.	305
689	" Tamandaré Teixeira, d.	55
690	Eugenie Frétin, d.	7
691	Eugenio Gomes do Val	397
692	" Guilhem	50
693	Eulalia B. da Costa Carvalho, d.	66
694	Eurico Teixeira Marques	45
695	Evangelina, f. ^a de Alberto de M. Moreira	8
696	" f. ^a de Edgard F. de Carvalho	14
697	Evaristo Retailian	115
698	Everardo Toledo Bandeira de Mello	86
F		
699	Fabio Ramos	722
700	Fanny R. Morris, d.	22

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
701	Fausta Rodrigues Jordão, d.	70
702	Faustina de Moraes Camargo, d.	10
703	Fausto de Almeida Prado Penteado, menor .	97
704	" f.º de Bernardino José Leite	6
705	Felicidade da Rocha Leão, d.	11
706	Felicio de Campos Cintra	202
707	" Cesarino fu Nicola	282
708	Felicissima de Assumpção Toledo, d.	23
709	" de Lara Toledo Piza, menor	48
710	Felippe Rodrigues de Siqueira	10
711	Felizardo Augusto Cavalheiro e Silva, dr. .	34
712	Ferdinand Pierre	23
713	Fernando Aleixo de Moraes	16
714	" Brotero de Barros	415
715	" Costa	20
716	" f.º de Fernando Vieira de Moraes	7
717	" Maggi	150
718	" de Siqueira Cardoso	192
719	" de Toledo Piza, menor	11
720	Filadelpho de Campos Aranha	260
721	Fils de R. Picard & Comp.	110
722	Flaminio Levy	57
723	Flavio, f.º de Bernardino José Leite	6
724	Flora Egidio, d.	5
725	" Soares de Nioac, d.	100
726	Florence May Tindal, d.	29
727	Florentino Lopes de Castilho	4
728	Floriano, f.º de Odulpho Cardoso	10
729	Fortunata Fenile, d.	8
730	Francesco Cerbasi	56
731	Francis W. Foot, menor	2
732	Francisca de Abreu Lima, d.	33
733	" de Alcantara Madeira, d.	5
734	" de Alvarenga, d.	313
735	" Alves de Carvalho, d.	5
736	" Amélia de Paula, d.	63
737	" de Toledo, d.	203
738	" Carolina dos Anjos, d.	12
739	" de Carvalho Rio Negro, d.	23
740	" Elisa H. de Camargo, d.	4
741	" Emilia Pacheco Jordão, d.	62
742	" Eugenia, f.º de José M. Passalacqua	39
743	" Teixeira Leite Bruhns. d.	138
744	" de Lara Toledo Piza, menor	48
745	" Leopoldina de Góes Campos, d.	19
746	" Peixoto, d., casada com J. J. Ferreira Rego	1.380

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
747	Francisca Riga, d.	12
748	" Setembrina de Queiroz Telles, d.	362
749	" Silveira do Val, d.	853
750	Francisco de Almeida Camargo	72
751	" " Prado	10
752	" de Andrade Coutinho	60
753	" Antonio da Costa Braga	10
754	" " de Oliveira	120
755	" " de Souza Queiroz	60
756	" " de Queiroz Telles	1.262
757	" Augusto Schulman, menor	2
758	" Borges Pereira do Amaral, menor	19
759	" Campeolo	29
760	" Cilento	25
761	" Dias do Prado, menor	2
762	" Duarte de Rezende	53
763	" Eloy de Siqueira Affonso	8
764	" Farani	368
765	" Fernando de Barros Netto	6
766	" f.º de Francisco M. Cardoso	50
767	" f.º de José Manuel Fonseca	82
768	" Gomes Ferraz	69
769	" Grotta	196
770	" Lobo Leite Pereira	134
771	" Lopes de Moraes	100
772	" Luiz Soares de Souza Mello	1.225
773	" Magaldi	184
774	" de Moura Brandão	9
775	" de Paula Oliveira Borges	692
776	" " Medina Ramos	10
777	" " Peruche	244
778	" " Rodrigues Alves	2.000
779	" de P. Vicente de Azevedo Filho, menor	1
780	" de Paula Simões dos Santos	26
781	" Pires de Camargo	100
782	" Ribeiro Santiago, dr.	232
783	" da Rocha Mello	34
784	" Rogé Ferreira	66
785	" Rodrigues de Camargo, dr.	500
786	" dos Santos, padre	22
787	" Soares de Camargo	1.610
788	" Tavares Machado	11
789	" Vaz de Almeida	115
790	" Verissimo	12
791	" Xavier Paes de Barros	183

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
792	Francisco Xavier Paes de Barros Filho . . .	35
793	Franklin Washington Hatch	1
794	Franziska Birle, d.	20
795	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	23
796	" Augusto Cesar de Mattos	46
797	" de Barros Brotero	100
798	" Fontana	25
799	" José, f.º de A. A. Souza Rangel	8
800	" Merri	20
801	" de Oliveira Coutinho, menor	6
802	Fritz Bodé	15
G		
803	Gabriel A. Cerquinho F. de Carvalho, menor	10
804	" f.º de d. Izaura Ferreira Leite	3
805	" Penteadó	118
806	" Pio da Silva Junior, dr.	200
807	Gabriella Aranha Rodovalho, d.	399
808	" de Azevedo Marques, d.	7
809	" Dumont Villares, d.	600
810	" Ferraz de Mesquita, d.	24
811	" f.ª de Carlos A Villares	72
812	Gastão Cahen	1
813	" f.º de Domingos R. da Silva	189
814	" Liberal Pinto, padre	16
815	Gaston Weill	243
816	Geminiano Costa	121
817	Genebra de Aguiar Barros	248
818	George John Marijoribanks	460
819	Georges Bariquand	121
820	" Dreyfus, menor	9
821	" Levy, de Paris	11
822	Georgina, f.ª de Alfredo Foot	3
823	" f.ª de d. Maria Honoria	2
824	" do Rego Freitas, d.	654
825	" Tamandaré Teixeira, d.	55
826	Germaine de Breuilpont, d.	126
827	" Lucie Burchard, menor	1.066
828	Gertrude Edler, d.	20
829	Gladys do Rego Freitas, menor	81
830	Gonçalo da Silva Leme	11
831	Gregorio Prates da Fonseca	556
832	Gremio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista, Rio Claro	15
833	Grumbach, Waller & Comp.	900

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
834	Guido Florenzano	5
835	Guilherme de Andrade Villares	50
836	" Cornehl's, menor	6
837	" Ellis, dr.	6
838	" Florence	36
839	" dos Santos Prates, menor	172
840	Guilhermina Augusta de Oliveira, d.	8
841	" Marcollina de Vasconcellos, d.	12
842	Guiomar, f. ^a de Antonio Nunes Ribeiro	2
843	" f. ^a de Francisco G. Guimarães	18
844	" Junqueira de Almeida, menor	36
845	Gustav Wütze	11
846	Gustave Baudoin	100
847	Gustavo Adolpho Hoff	33
848	" de Lara Campos	207
849	" Lion	2
H		
850	Harry Tyrell Gray	2
851	Haydée de Magalhães Erichsen, menor	1
852	Hector Adams, dr., herança	11
853	Helena de Aguiar de Andrada, menor	15
854	" de Campos Silveira	17
855	" f. ^a de Americo Machado	12
856	" Maria f. ^a de Roberto de Nioac	18
857	" Paulina S. M. Guilhermina de Voys	97
858	Heloisia Cecilia, f. ^a de Victorio Cresta	5
859	Helvetia, f. ^a de R. O. Kesselring	1
860	Henri Bauman	575
861	" Mennequin	64
862	" Weill	27
863	Henriette Amelie W. Vincens de Bouguereau	230
864	Henrique Frétin, menor	6
865	" Schlittler Pontes, de Araras	30
866	" Tinson	200
867	Henriqueta de Azevedo Marques, d.	6
868	" Flôres, d.	1
869	" Leitão Inglez de Souza, d.	168
870	" de Mello, menor	8
871	Henry Gex Beardall	36
872	" Lerolle	320
873	" William White	48
874	Herbert Snape	8
875	Hercilia Pinheiro Lima, d.	19
876	Herman Chêne, padre	11

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
877	Herman Levy	11
878	Hermantina Sydow, d.	121
879	Hermes Ernesto Alves de Lima	90
880	Hermina Mariano	10
881	Herminia de Andrade Campos Pereira, d.	5
882	" Lara Toledo Piza, menor	48
883	" Michaelis, d.	112
884	" Prado Monteiro de Barros, d.	131
885	Herminio Ferreira	446
886	" f.º de Justiniana R. M. das Flores	1
887	Hilda Penteadó de Barros, menor	12
888	Hildebrand Cantinho Cintra	4
889	Hilfred, f.º do Barão Hilmar von Ende	16
890	Honorata Maria Domingas, d.	5
891	Honorio, f.º de d. Serafina A. de C. Pedrosa	22
892	Horacio de Aquino Fonseca	345
893	" Gonçalves Pereira	10
894	Hortence Blot, d.	62
895	Hospital Samaritano	78
896	" S. V. de Paulo, de S. R. de P. Quatro	11
I		
897	Ida Cornehl, menor	31
898	" Schweizer, d.	1
899	Idalina do Amaral Pinto, menor	24
900	" f.ª de A. A. Rodrigues Dias	66
901	Ignacia Florencia do Patrocinio Gaspar, d.	34
902	Ignacio, f.º de Manuel de P. L. de Barros	2
903	Ignes de Mesquita Vergueiro, menor	58
904	Ildefonso Baptista de Oliveira	368
905	Iracema Forjaz, d.	21
906	" dos Santos Mattos, d.	28
907	" da Silveira Fabiani, menor	42
908	Iraydes Lopes Chaves	250
909	Irène de Campos, menor	124
910	" f.ª de Alberto Lion	2
911	" f.ª de Michel Calogeras	5
912	Irinéo Wagner	205
913	Irma Goudier, d.	165
914	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario	60
915	" de N. S. do Terço, de Santos	14
916	" da Misericórdia de Descalvado	102
917	" do SS. Sacramento de S. Paulo	34
918	Ismael de Campos, menor	124

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
919	Ismalia Pedroso de Camargo Nogueira, d.	9
920	Ismenia de Almeida, d.	6
921	" de Campos, menor	124
922	Isolina Bodé, d.	20
923	Italo Bernardini	45
924	Ivan da Silva Bruhns	120
925	Izabel Dias Chaves, d.	7
926	" Maria f. ^a de Leão Renato Pinto Serva.	1
927	" " de Moraes, menor	12
928	" " Paes Leme Zamith, d.	20
929	" " da Silva Pinto, d.	4
930	" " Thereza R. F. de Nioac, baroneza de Flaghac	500
931	" tutelada do dr. P. de Moraes Barros.	103
932	Izaura de Almeida Prado, d.	89
933	" f. ^a de Antonio Nunes Ribeiro	2
934	" de Moraes, d.	6
J		
935	Jacqueline de Breuilpont, menor	13
936	" f. ^o do Visconde de Montbron	17
937	Jacques Dupas	172
938	" Henri Barennes	63
939	" Razzowich	244
940	Jacinto de Araujo Cintra, menor	5
941	" Gonçalves	37
942	James Fernie	19
943	Jean Dreyfus, menor	9
944	" L. Henri de Chêrade, cômte de Montbron	246
945	" Pierre Frenay:	25
946	" " Sage, menor	2
947	Jeanne Dévic Gayard, veuve Gayard	28
948	" Marie Escudier, veuve Chausson	248
949	" Seintinié, d.	11
950	Jeremias Rodrigues Netto.	428
951	Jeronymo Terra, f. ^o de Jeronymo Terra	15
952	Joanna Bernardina de Olivcira, d.	40
953	" D. Victoria de Oliveira Coutinho, d.	31
954	" f. ^a de d. Serafina Cunera	2
955	" Rabello Monteiro de Barros, d.	402
956	João de Aguiar Pessanhã	20
957	" Alvares Rubião Junior	230
958	" Alves de Figueiredo Junior	867
959	" " de Magalhães	20

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
960	João Alves Torres	24
961	" " de Lima, dr.	5
962	" Antonio de Oliveira Cesar, dr.	205
963	" Augusto de Oliveira Coelho	2
964	" Baptista Ferraz, padre	120
965	" " Franco do Amaral	72
966	" " Leme	11
967	" " de Moraes	121
968	" " Oger, padre	24
969	" " de Oliveira.	6
970	" " " " Cardoso.	14
971	" " " " Costa	100
972	" " Flaquer da Rocha	7
973	" " da Silveira Mello.	93
974	" Barral, dr.	230
975	" de Barros Brotero	22
976	" Basso	30
977	" Bernardo Eddelbrock	266
978	" de Deus de Campos, menor	124
979	" Cardoso Pereira	4
980	" Carlos, f.º de Henrique Mayrink	2
981	" Cecato	13
982	" C. Santiago de Carvalho e Souza	22
983	" Eduardo de Souza Barros	10
984	" Ferraz de Almeida Prado	146
985	" f.º de Antonio Nunes de Oliveira	17
986	" f.º de João de Lacerda Soares	40
987	" f.º de João Pinto Ferraz	8
988	" Ferreira Bonilha	17
989	" Franco Mourão	62
990	" Gaudino	60
991	" Godoy Leme da Silva, menor	10
992	" Gomes do Val	393
993	" Gonçalves de Oliveira	29
994	" Jacob Cremm	7
995	" de Lacerda Franco, herança	23
996	" Lourenço de Siqueira, padre	66
997	" de Macedo Ferreira, menor	29
998	" Maria Paes	57
999	" " de Paiva	36
1000	" Octavio de Oliveira Malheiro	93
1001	" Pacheco de Toledo	2
1002	" Pinto Carneiro	2.500
1003	" " Machado Portella	500
1004	" Proost Rodovalho Junior	50
1005	" Rachou, dr.	18

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1006	João Rodolpho Forster	32
1007	" da Rocha Leão	11
1008	" Schulman, menor	1
1009	" Soares do Amaral	1.800
1010	" Thomaz, f.º de A. S. L. M. Chaves	6
1011	" " Pereira do Amaral.	19
1012	" Ugliengo	170
1013	" Vaz Louzan	50
1014	" Vicente Perez	212
1015	Joaquim Alves Penna	100
1016	" Antonio de Lacerda	9
1017	" de Araujo Coutinho, herança	2
1018	" " " Pereira	121
1019	" Augusto Ribeiro do Val	1.725
1020	" Barbosa de Salles Pinto	46
1021	" Conceição	30
1022	" Corrêa de Araujo	259
1023	" da Cunha Bueno	26
1024	" Domingos Eugenio	200
1025	" Feliciano da Silva	157
1026	" Ferraz de Campos	111
1027	" f.º de Antonio de Campos Toledo.	197
1028	" f.º de Gabriel Penteadó	47
1029	" Franco Mourão	62
1030	" de Mello	1.178
1031	" José da Silva Pinto Filho, menor	2
1032	" Lopes Lebre Filho	15
1033	" Manuel de Lima.	6
1034	" " Pereira	127
1035	" Marcellino da Silva Fialho	82
1036	" Martins de Siqueira	92
1037	" de Mendonça Filho	8
1038	" Pereira Carneiro Bastos	11
1039	" dos Santos Mattos, menor	17
1040	" Silverio de Castro Barbosa	112
1041	" Simões Lameira	23
1042	" Teixeira de Carvalho	34
1043	" " Nogueira de Almeida	1.818
1044	" Victorino de Toledo	402
1045	" Villac	48
1046	" Villela de Oliveira Marcondes, dr.	25
1047	Joaquina de Araujo Gomes Bernardes, baroneza de S. Joaquim	404
1048	" Ferreira Cardoso, d.	63
1049	" f.ª de Manuel Duarte de Souza Lima	11
1050	" Pinheiro e Prado, d.	14

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1051	Joaquina Soares Proença Bueno, d.	154
1052	Johann Haasis	165
1053	John Frederic Dyke Gautier	49
1054	" Johnson Tindal	29
1055	" Snape	8
1056	Jorge de Andrade Maia	5
1057	" de Mesquita Vergueiro	58
1058	" Pacheco e Silva, menor	11
1059	" da Silva Prado, menor	129
1060	José Affonso Ratto	250
1061	" de Alimathéa Costa	9
1062	" Alfred Schultz	13
1063	" de Almeida Peixe	8
1064	" " " Prado	12
1065	" " " Prado Primo	29
1066	" Alvares Rosenhain	63
1067	" Alves de Camargo, menor	11
1068	" Antonio Corrêa Fontes	78
1069	" " de Gouvêa	48
1070	" " da Silva Fialho	80
1071	" " Soares	35
1072	" Augusto Simões, menor	3
1073	" " de Toledo Junior, menor	48
1074	" Avelino Mendes	20
1075	" Benedicto Marcondes de Mattos	299
1076	" Bonifacio de Oliveira Coutinho, menor	5
1077	" Cabral de Vasconcellos	244
1078	" Carlos, f.º do Visconde de Montbron	39
1079	" " de Macedo Soares	50
1080	" " Pacheco e Silva, menor	23
1081	" do Carmo de Souza Meirelles	15
1082	" Castellano	150
1083	" Cesarino	404
1084	" Cioffi, dr.	20
1085	" Coelho da Rocha	5
1086	" da Costa Sampaio	13
1087	" Custodio da Silva Camargo	136
1088	" Dias Aranha	11
1089	" Eduardo, f.º de João de Lacerda Soares	40
1090	" " Prates	150
1091	" Elias de Paiva Junior	39
1092	" Felix Nunes	649
1093	" Ferreira de Mello Nogueira	74
1094	" Ferraz de Camargo, de Piracicaba	800
1095	" " Junior.	51
1096	" " de Sampaio	150

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1097	José f.º de Antonio Gomes Lourenço	19
1098	" f.º de José Manuel da Fonseca	81
1099	" f.º de José de Sampaio Moreira	6
1100	" f.º de d. Maria Honoria	33
1101	" f.º de Primitivo de Castro R. Sette	3
1102	" Fortunato da Silva Bulcão	40
1103	" Francisco de Queiroz Telles	10
1104	" " Simões dos Santos	32
1105	" Franco Mourão	151
1106	" Grisi	14
1107	" Ignacio Monteiro de Barros	8
1108	" Ildefonso de Souza Ramos	368
1109	" Joaquim Pinto de Souza	13
1110	" " Pires	13
1111	" de Lacerda Soares, herança	66
1112	" Leite Forjaz	12
1113	" " de Souza	2
1114	" Luiz de Oliveira Borges	50
1115	" Manuel de Azevedo Marques, dr.	29
1116	" " Braga	14
1117	" Marcellino de Moraes Barros	89
1118	" Maria Blanco	103
1119	" " Passalacqua	39
1120	" Martins de Siqueira	45
1121	" Martins de Siqueira Junior	300
1122	" Monteiro Pinheiro	30
1123	" Nhônô Padre	130
1124	" Oliva, dr.	74
1125	" de Oliveira	100
1126	" de Paula Leite de Barros, dr.	3.370
1127	" Patricio Fernandes	23
1128	" Pedro Strasburgo	460
1129	" Pinto de Almeida Junior	14
1130	" de Queiroz Lacerda	653
1131	" Rodrigues de Castro, menor	6
1132	" de Sampaio Moreira	250
1133	" Sanches Martins, menor	3
1134	" Sebastião, f.º de J. A. de Souza Camargo	33
1135	" de Souza Menezes e Vasconcellos	33
1136	" " Queiroz	1.031
1137	" Thiago de Siqueira	10
1138	" Toralis de Gismenes, menor	15
1139	" Vicente de Queiroz Ferreira	1.250
1140	" " de Souza Queiroz	845
1141	" Xavier de Toledo	152
1142	" Worms	24

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
1143	Josefina Vasquez, d.	15
1144	Joseph Adolphe Bouquet	30
1145	" Krause	980
1146	" Levy, de Paris	218
1147	" Paul René Delage	16
1148	Josephina Eugenia de Azevedo Marques, d.	39
1149	" f. ^a de José de Campos Toledo	34
1150	" Hortencia de Moura Brito, d.	2
1151	" Marotte, d.	19
1152	" de Mello Malta, d.	341
1153	" Moreira Pinto, d.	4
1154	" de Toledo, d.	52
1155	Josino, f. ^o de José A. de Souza Camargo	16
1156	Josué de Almeida Prado	11
1157	Jules Bloch, Paris	64
1158	" Briant	187
1159	Julia A. de Ornellas Muniz, d., herança	12
1160	" de Almeida Prado Penteado, d.	100
1161	" Arminda Martins Vieira, d.	5
1162	" Adelaide da Silva, d.	19
1163	" de Azevedo Marques, d.	7
1164	" Henriqueta de Oliveira Valle, d.	560
1165	" Prates da Silva Baptista, d.	731
1166	" Prudente de Moraes, d.	115
1167	Juliano Martins de Almeida	235
1168	Julie Poullan	164
1169	Julien Morel	7
1170	" Simon	59
1171	Julieta Brotero Corrêa de Sá e Benevides	9
1172	" Granja, d.	2
1173	" de Oliveira, d.	1
1174	Juliette Thorel, d.	4
1175	Julio de Almeida Prado Penteado, menor	97
1176	" Angeleri	6
1177	" Bertini	57
1178	" Cesar de Queiroz Guimarães.	22
1179	" Conceição	28
1180	" Gallo, dr.	17
1181	" Joaquim Gonçalves Maia	23
1182	" Mathias de Camargo	36
1183	" Moreira	3
1184	Justiniana Ramos Maria das Flores, d.	9
1185	Juvenal Ferreira dos Santos	22
1186	" f. ^o de Frederico Romeu	50
1187	" da Silva Prado	100

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
K		
1188	Kate Collier, menor	18
1189	Katie Fitz Gerald, d.	115
L		
1190	Laerte Briant, menor	7
1191	Lafayette Briant, menor	7
1192	Lamartine, f. ^a de d. Angela dell'Anese	123
1193	Lambert, Frères & Comp.	533
1194	Laura Faro de Araujo, d.	85
1195	" de Lara Campos, menor	32
1196	" Mundt, d.	30
1197	" Muniz de Souza Camargo, menor	33
1198	" da Silva Neiva, menor	25
1199	Lauro, f. ^o de Bernardino José Leite	6
1200	Lavinia Bueno Teixeira, d.	50
1201	" Duarte Salles de Mello, d.	46
1202	" Escobar Tinson, d.	150
1203	" de Mesquita Barros, d.	79
1204	Lazard Blum	267
1205	Leandro, f. ^o de Arthur Madeira	1
1206	" Pitta de Abreu Teixeira	8
1207	Léon Boisramet	24
1208	" Raphael Weill, dr.	116
1209	Leonard Jancey Jones Junior	8
1210	Leonardo Quilici	9
1211	Leonidia Prates da Silva Baptista, menor	77
1212	Leonina, f. ^a de Francisco de Oliveira	14
1213	Leonor Augusta de Assumpção, d.	154
1214	" Backeuser de Medeiros, d.	85
1215	" de Barros Magalhães, d.	2
1216	" Cilencina de Campos, d.	124
1217	" f. ^a de Justiniano W. de Oliveira	10
1218	" Monteiro da Silva, d.	221
1219	" de Moraes Barros, d.	147
1220	" da Motta Lima, d.	56
1221	" Rodrigues de Siqueira, d.	26
1222	" da Veiga von Schilgen, d.	117
1223	Leontina, f. ^a de Manuel da Cunha Lobo	149
1224	" Monteiro de Barros, menor	103
1225	Leopoldina de Andrade Paes Varella, d.	5
1226	" Ribas da Silva, d.	28
1227	Leopoldo, f. ^o de d. Isaura Teixeira Leite	3
1228	" Pires de Moraes	7

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
1229	Leovigildo da Silva Prado	1.645
1230	Leticia, f. ^a de João de Lacerda Franco . . .	29
1231	Levy, Weill & Comp.	70
1232	Libania Guerra da Veiga Pinto, d.	194
1233	Liborio Luiz Ferreira	34
1234	Lino Joaquim da Cruz	16
1235	London and Brazilian Bank, Ltd.	3.783
1236	" Country & Westminster Bank, Ltd. . .	20.087
1237	" and River Plate Bank, Ltd.	6.480
1238	Lorenzo Sarti	200
1239	Louis Coquenhen	30
1240	" Dapples	124
1241	" Delamain	940
1242	" Etchbarne	39
1243	" Gensburger, Paris	100
1244	Louise Bouilly, d.	26
1245	" Halphen Frey, d.	2
1246	" Légru, d.	86
1247	Lourença Aranha Rodovalho, d.	47
1248	Lourenço Alves Cardoso	275
1249	" de Souza Passalacqua, menor	39
1250	Lucas Antonio Monteiro de Barros Junior . .	9
1251	Lucia de Almeida Prado Penteado, menor . .	97
1252	" Antunes dos Santos, menor	4
1253	" Barreto, menor	4
1254	" f. ^a de Alexandre A. Mendes	39
1255	" f. ^a de Francisco Braida	1
1256	" f. ^a de João de Lacerda Franco	29
1257	" de Lara Campos, menor	32
1258	" Maria, f. ^a de Mathias de O. Rôxo	8
1259	Luciano Ribeiro da Silva	200
1260	Lucie Bourdillat, d.	50
1261	" Sarah Levy, d.	16
1262	Lucien Levy, Paris	57
1263	Lucilla, f. ^a de M. da Cunha Lobo	161
1264	" f. ^a de Michel Calogeras	38
1265	Lucinda Quirino dos Santos, d.	21
1266	Ludovico Matarazzo	10
1267	Luiz Alfredo, f. ^o de A. A. de Souza Rangel .	8
1268	" de Andrade Villares	50
1269	" Aranha, f. ^o do dr. Luiz Aranha	132
1270	" Fernandes	2
1271	" Fernando do Amaral, menor	2
1272	" f. ^o de Carlos de A. Villares	72
1273	" f. ^o de Francisco de Monlevade	1

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1274	Luiz, f.º de Luiz Alves de Almeida	1
1275	" Gonzaga Amarante Cruz, dr.	460
1276	" de Souza e Silva	4
1277	" José Martins Vieira	88
1278	" de Lara Toledo Piza, menor	48
1279	" Leal Fernandes	10
1280	" do Lago Guimarães	5
1281	" Leite Guimarães, herança	40
1282	" Marques Pavão	14
1283	" Monteiro da Silva, menor	71
1284	" Octavio de Souza Prates	228
1285	" Pereira Barreto, dr.	115
1286	" Rodrigues de Moraes	60
1287	" " Ferreira	152
1288	" Tavares Alves Pereira	112
1289	" Travaglio	20
1290	Luiza de Abreu Lima, d.	32
1291	" de Almeida Leite e Silva, d.	220
1292	" de Azevedo Marques Ferreira, d.	21
1293	" " Salles Pinto, d.	14
1294	" Brasília Moreira Marques, d.	79
1295	" de Camargo Abreu, d.	12
1296	" Collier, menor	18
1297	" f.ª de d. Isaura Teixeira Leite	3
1298	" Izael Tindal, d.	29
1299	" Maria Nogueira, d.	50
1300	" Miquelina de Moraes, d.	2
1301	" de Moraes Assumpção, d.	213
1302	" Peixoto, menor	1.460
1303	" Pereira Dias, d.	205
1304	" Silva e Abreu, d.	79
1305	Lula Beatrice Wysard, d.	62
1306	Luzia Maria da Conceição, d.	100
1307	Lyceu do Sagrado Coração de Jesus	43
1308	Lydia, f.ª de Antonio da Costa Junior	26
1309	" f.ª de Julio Conceição	18
1310	" f.ª de d. Mariana Prada	27
1311	" Maria, f.ª de Carlos D. de Carvalho	5
1312	" Monteiro da Silva, menor	71
1313	L. Grumbach & Comp.	87
M		
1314	Madame Ernest Léon	6
1315	" Henry Paradis, née Zelia Roman	215
1316	" Jules Waller	226

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1317	Madame Veuve Georges Levy	36
1318	" Veuve Picot, née Marie A. Tricot .	42
1319	Madeleine de Breuilpont, d.	114
1320	" Sage, menor	2
1321	Malvina de Barros Leine, d.	48
1322	" Honoria, f. ^a de d. Maria Honoria .	33
1323	Manuel Antonio de Carvalho.	12
1324	" " de Oliveira Pinheiro.	8
1325	" André Gaspar.	402
1326	" de Azevedo Maia	4
1327	" Cândido da Costa	60
1328	" Carlos, f. ^o do dr. Luiz Aranha . . .	132
1329	" da Costa Ferreira.	4
1330	" Feliciano de Castilho	11
1331	" Ferreira Santiago.	130
1332	" f. ^o de d. Angela dell'Anese	121
1333	" f. ^o de Bôaventura Rodrigues de Souza	84
1334	" f. ^o de Gabriel Penteado	47
1335	" f. ^o de Manuel Duarte de S. Lima .	11
1336	" Franco do Amaral, herança	122
1337	" Garcia da Silva	244
1338	" de Jesus Rodrigues de Castro . . .	7
1339	" Joaquim de Albuquerque Lins	172
1340	" José Gomes, herança	269
1341	" " Ferreira de Carvalho	89
1342	" Justo	33
1343	" Ladisláo Loureiro.	4
1344	" Marques Patarra	287
1345	" Martins Filgueiras	60
1346	" " Fiuza	115
1347	" " Fragoso	40
1348	" de Moraes	400
1349	" do Nascimento, f. ^o de J. P. M. Portella	60
1350	" de Oliveira	9
1351	" de Paula Leite de Barros	133
1352	" Pinto Torres Neves	300
1353	" da Rocha, menor	14
1354	" Rolemberg Leite de Sampaio, dr. . .	150
1355	" dos Santos Maia	138
1356	Manuella de Lacerda Vergueiro, d. . .	13
1357	Marc Loeb	134
1358	Marcel Ramondon	25
1359	" Weill	42
1360	Marcello, f. ^o de Joaquim de Mendonça Filho	33
1361	" Schmidt	18
1362	Marcionillio Dario Trigo	18

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1363	Marcos Antonio, f.º de Carlos A. M. de Barros	26
1364	" Dolzani Inglez de Souza, dr.	16
1365	Margarida do Espirito Santo, d.	5
1366	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos .	6
1367	" Julieta de Azevedo Marques, d. .	115
1368	" Maria, f.ª de Michel Calogeras .	5
1369	" Pereira Pinto Calogeras, d. . .	612
1370	" Teixeira Leite Penido, d.	56
1371	Margherita Meneghelli, d.	60
1372	Marguèrite Hutinet, d.	23
1373	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo, d. . .	103
1374	" Adolpho Pacheco Neiva, menor	23
1375	" Agnodicia Alves Rubião, d.	4
1376	" Alves de Lima, menor	5
1377	" " de Moraes, d.	19
1378	" Amelia da Costa Carvalho, d.	169
1379	" " f.ª do dr. Annibal P. S. M. Chaves	6
1380	" " f.ª de A. A. de Souza Rangel.	12
1381	" " Henriques dos Santos, d.	100
1382	" " Lebre de Sampaio, menor	2
1383	" " Monteiro de Barros, d.	9
1384	" Angelica Alves Gomes, d.	5
1385	" " de Araujo Cintra, d.	35
1386	" " f.ª de José C. Mouth Filho .	13
1387	" " de Queiroz Telles, d.	10
1388	" " de Souza Queiroz de Barros, d.	48
1389	" d'Anunciação Ferreira de Abreu, d. .	85
1390	" Antonieta de Barros, menor	5
1391	" " f.ª do Visconde de Montlaur	15
1392	" " Pinheiro e Prado, d.	4
1393	" de Aquino Fonseca, d.	230
1394	" Augusta Nogueira, d.	78
1395	" " Pacheco Jordão, menor	27
1396	" " Pinto, d.	4
1397	" Beatriz Penteado Prado, menor	33
1398	" Bulcão Giudice, menor	2
1399	" de Campos Mello, d.	575
1400	" Cândida de Castilho, d.	1
1401	" " de Mendonça, d.	6
1402	" " Penteado, d.	5
1403	" Carmelita, f.ª de Carlos Corrêa Galvão.	4
1404	" do Carmo Alves de Camargo, menor.	11
1405	" " " f.ª de José F. Queiroz Telles	1
1406	" " " Abbade, menor.	9
1407	" " " Gonçalves, d.	13

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1408	Maria do Carmo Maia, d.	5
1409	" " " de Oliveira, d.	4
1410	" " " de Queiroz Aranha, menor	75
1411	" " " Rodrigues, d.	22
1412	" Catharina, f. ^a de Luiz da Silva Prado .	10
1413	" Cecília de Nioac Segesser de Brunnegg	125
1414	" " Rôxo de Souza Rangel, d. . . .	26
1415	" " Vicente de Azevedo, menor	10
1416	" Clementina Bueno Bierrenbach, d. . . .	50
1417	" da Conceição Franco de Andrade, d. . .	600
1418	" " " f. ^a de d. Idal. ^a A. A. Pinto	24
1419	" " " Simões, d.	10
1420	" Cornehl, menor	32
1421	" Dulcelina de Campos Toledo, d.	197
1422	" Echer Pereira, d.	18
1423	" Elisa Pereira dos Santos, d.	24
1424	" Elisabeth Tindal, d.	29
1425	" Elvira de Assumpção, menor	32
1426	" Emilia dos Santos, menor	25
1427	" da Encarnação Brasília Moreira, d. . .	112
1428	" Engracia Dias Leite, d.	101
1429	" Ephigenia Aranha Rodovalho, menor . .	47
1430	" Eponina Pacheco Rocha, d.	75
1431	" Eufrasia, d.	35
1432	" Eugenia, f. ^a de C. A. M. de Barros . . .	50
1433	" " M. de Barros, cond. ^a de Nioac	477
1434	" Fernandes, d.	2
1435	" f. ^a de Alvaro Macedo Guimarães	23
1436	" f. ^a de Manuel de Paula Leite de Barros	2
1437	" Flóra Franco Soares, d.	445
1438	" Fontes, d.	7
1439	" Francellina Ferreira Peake, d.	21
1440	" Francisca Pacheco Jordão, menor	27
1441	" Georgina Regis de Oliveira, d.	60
1442	" da Gloria Azevedo, d.	36
1443	" " " Quartim de Moraes, d.	42
1444	" " " Ribeiro Marquitos, d.	133
1445	" Grotta, d.	9
1446	" Guilhermina Lopes da Costa, d.	24
1447	" Hauth, d.	235
1448	" Helena da Silva Prado, menor	155
1449	" Ignez, f. ^a de João de Lacerda Soares . .	40
1450	" Izabel, f. ^a de João Pinto M. Portella . .	60
1451	" " Gomide Furtado, d.	46
1452	" " Pacheco Jordão, menor	40
1453	" Januaria, f. ^a de Maria G. Vieira Lessa	10

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1454	Maria Joanna de Lacerda, d., herança	174
1455	" José f. ^a de Eduardo Figueiredo Rebello	11
1456	" " f. ^a de Mario de Oliveira Rôxo	5
1457	" " Pinto Neves, d.	68
1458	" Josephina Collet e Silva, d.	30
1459	" Junqueira de Almeida, menor	36
1460	" de Lara Toledo Piza, menor	48
1461	" Leopoldina da Costa Aguiar, d.	19
1462	" de Lourdes de Almeida Lima, menor	100
1463	" " " f. ^a de Francisco A. Ferraz	6
1464	" " " Fontes, d.	6
1465	" " " Lemos, menor	4
1466	" " " Pacheco e Silva, menor	23
1467	" Lucia, f. ^a de V. F. Monteiro de Barros	75
1468	" Lucilla de Almeida Mattos, d.	150
1469	" Luiza Alves Leme, d.	92
1470	" " de Campos, menor	124
1471	" " Flynn, d.	68
1472	" " Grazan, veuve J. Goetschel	40
1473	" " de Lara Campos, menor	24
1474	" " Leme Navarro, d.	32
1475	" " Quirino dos Santos, d.	253
1476	" " Villac, d.	34
1477	" Luzia Barbosa Aranha, d.	8
1478	" " Queiroz Aranha, d.	1.190
1479	" Machado, d.	100
1480	" Martins de Azevedo, menor	14
1481	" de Mello, d.	20
1482	" Monteiro de Barros Portella, d.	3.000
1483	" de Moraes, f. ^a de José P. de Moraes	16
1484	" Nazareth Prado Pacheco e Silva, d.	227
1485	" Olympia Cerquinho Malta, d.	30
1486	" Osorio Ferreira dos Santos, d.	54
1487	" Paula de Barros Monteiro, menor	33
1488	" de Paula Ramos Nogueira, d.	2
1489	" Ribeiro Nogueira Defini, d.	450
1490	" Rita, f. ^a de João Coutinho de Lima	1
1491	" " f. ^a de Mario de Oliveira Roxo	7
1492	" " Monteiro de Barros Rôxo, d.	100
1493	" Rocha, d.	11
1494	" da Rocha Cintra, d.	9
1495	" " " Leão, d.	11
1496	" Rosa de Assumpção Pinto, d.	248
1497	" Rouchet, d.	56
1498	" Salomé de Oliveira, d.	30
1499	" dos Santos Mattos, d.	19

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
1500	Maria da Silva Carneiro Fernandes, d.	41
1501	" Sophia da Silva Prado, d.	200
1502	" Stella Penteado Prado, menor	34
1503	" Thereza Bernheim, V. ^{ve} Georges Levy	74
1504	" " Christina Leite, d.	8
1505	" " f. ^a de L. A. Mont. ^o de Barros	18
1506	" " f. ^a de V. P. Mont. ^o de Barros	94
1507	" " de Jesus Novaes, d.	650
1508	" " Novaes Leme, d.	37
1509	" " do Rego Freitas, menor	81
1510	" " de Souza e Silva, d.	105
1511	" Thomasia Baeta Neves, menor	6
1512	" Umbellina Fernandes Vieira, d.	5
1513	" " Santiago Ferreira, d.	9
1514	" Vera Rôxo de Carvalho, d.	26
1515	Mariana Abranches Viotti, d.	17
1516	" Ayrosa Garcia, d.	52
1517	" f. ^a de Francisco de Monlevade	1
1518	" Marcondes, d.	59
1519	" de Oliveira Seabra Pimenta Bueno, d.	92
1520	Mariano de Siqueira	2
1521	Marie-Albert Cousin du Perseval	115
1522	" Amelie Henriette Barennes, d.	64
1523	" Armande Fanny Louise H. de Bernoville	41
1524	" Clotilde Grazan, d.	40
1525	" Elisabeth Constancau, d.	268
1526	" Felicie Izabelle du Kerret, d.	38
1527	" Hortense Duboc, d.	14
1528	" Josephine Meyer, d.	272
1529	" Louis E. Henri, vicômte de Cressac	42
1530	" Madeleine Blanc, d.	9
1531	" Mineur, d., de La Rochelle	23
1532	Marietta Abranches Viotti, d.	22
1533	" Dolores de Oliveira, d.	50
1534	" f. ^a de João de Lacerda Franco	55
1535	Marina de Almeida Prado Penteado, menor	130
1536	" f. ^a de J. Coutinho de Lima	1
1537	" f. ^a de João Tapié	75
1538	" f. ^a de Lucas Monteiro de Barros Rôxo	10
1539	" Prado de Queiroz Aranha, d., herança	325
1540	Mario Bulcão Giudice, menor	2
1541	" Ferraz de Camargo	105
1542	" " de Campos	58
1543	" f. ^o de João Tapié	75
1544	" Pacheco de Almeida Prado	1
1545	" de Oliveira Lemos, menor	4

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
1546	Mario Porchat, dr.	6
1547	" Prates da Silva Baptista, menor . . .	94
1548	" Rôxo Sobrinho, menor	2
1549	" da Silva Prado	200
1550	Mary Dulley Lupton, d.	44
1551	" H. Fonseca Cotching Speers, menor . .	5
1552	" Kirk, d.	65
1553	" Izabel Baggott, d.	4
1554	Marquez de Breuilpont	170
1555	Marqueza de Ytú	1.460
1556	Marquise Michelez Boyer	29
1557	Martinho, f.º de Martinho da Silva Prado .	40
1558	" Jacob	7
1559	Martha Cecilia, f.º do conde de Montbron .	64
1560	" Hoff, menor	11
1561	" Cahen, d.	4
1562	" Negreiros, d.	28
1563	Mathias Rodrigues Liberado	60
1564	" Valladão, dr.	100
1565	Mathilde de Aguiar de Andrada, menor . .	108
1566	" Bundschuh, d.	11
1567	" Charbes, d.	21
1568	" Frétin, d.	6
1569	" M. da Fonseca Macedo Soares, d. . .	1.000
1570	" de Lacerda Franco, d.	30
1571	" Mainz, d.	894
1572	" Montalbert, d.	125
1573	" Roche, d.	41
1574	Matthew H. Bush, herança	12
1575	Maud Snape	7
1576	Maurice Jacques Dreyfus, menor	9
1577	" Oppenheim	37
1578	" Samuel	37
1579	Max Beringer	3
1580	" Jorge Frederico Mundt	215
1581	Maximino Mendes da Silva	41
1582	Melciades Luné de Porchat	102
1583	Mercêdes de Siqueira Mendonça, d. . . .	26
1584	Miguel A. Rinaldi	22
1585	" Vieira Monteiro	489
1586	Militão Nogueira de Carvalho	209
1587	Minnie Louise Everett, d.	10
1588	Marian Latif	200
1589	Miquelina F. de Campos Camargo, d. . .	8
1590	Moacyr, f.º de Bernardino José Leite . .	6
1591	Moysés Marcondes, dr.	212

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1592	Murdo Mackenzie	25
1593	M. V. Levy Frères & Comp.	10.525
N		
1594	Narciso Belli	69
1595	Nathalio, f.º de d. Justiniana R. M. das Flôres	1
1596	Nathan Mund	20
1597	" Rollmann	121
1598	Nelson Foot, menor	108
1599	Ney, f.º de Abel de Andrade Villares	48
1600	Nestor Eduardo Ferreira	21
1601	Nicoláo Tolentino Piratininga	11
1602	" Vergueiro Le Cocq, dr.	38
1603	Noel Coeroli	20
1604	Noemia Alves de Camargo, menor	11
1605	" Leite da Veiga, d.	6
1606	" f.º de Carlos de Andrade Villares	72
1607	" f.º de Oduvaldo Pacheco e Silva	3
1608	" da Fonseca, d.	6
1609	" de Lara Campos, menor	32
O		
1610	Octacilio Junqueira de Almeida, menor	36
1611	Octaviano de Almeida Prado	100
1612	" Pacheco Jordão	108
1613	Octavio, f.º de Alberto de Mendonça Moreira	1
1614	" Paes de Barros	324
1615	" da Silva Prado	43
1616	Odette, f.º de Antonio A. de Barros Cruz	21
1617	" Pereira Dias, d.	25
1618	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl	3
1619	Odon Lima Cardoso	6
1620	Olga Clemencia Rheingantz da Porciuncula, d.	250
1621	" f.º de Arthur Rodrigues	24
1622	" f.º de Joaquim Maynert Kehl	3
1623	" de Magalhães Araguaya de Maraude, d.	121
1624	" de Sampaio Ferreira, menor	1
1625	" Schmidt da Silveira Campos, d.	21
1626	Olinda Farani, d.	150
1627	Olindo Chiaffarelli, menor	9
1628	Olivia Guedes Penteado, d.	8
1629	" de Moraes Florence, d.	60
1630	" f.º de Afrodísio de Sampaio Coelho	13

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
1631	Olivia Vasconcellos Meyer, d.	16
1632	Olympia de Almeida Prado Penteado, menor.	97
1633	" Cardoso Guimarães, d.	2
1634	" Cerquinho F. de Carvalho, menor .	10
1635	" de Souza Meirelles, d.	2
1636	Olympio Cerquinho Malta, menor . . .	15
1637	" Pinheiro de Lemos, herança	27
1638	Ondina, f. ^a de Brazilio José Pompeu . . .	3
1639	" f. ^a de Lothario Novaes	3
1640	Orestes, f. ^o de Angelo Franceschini . . .	5
1641	Orosimbo, f. ^o de Francisco de Almeida Ferraz	6
1642	Oscar, f. ^o de Francisco de Almeida Ferraz .	6
1643	" Hoffman, menor	13
1644	" Leite Ribeiro de Faria	30
1645	" de Mello	50
1646	Oscarlino Dias, dr.	16
1647	Osorio de Barros Neves	56
1648	Oswaldo, f. ^o de d. Maria Xavier de A. Campos	6
1649	" f. ^o do dr. Reynaldo Porchat	67
P		
1650	Palmyra Bloch	100
1651	Paschoal Morganti	125
1652	" Rotundo	36
1653	Paul Charles Nathan	50
1654	Paul Léfaiyre	58
1655	Paula von Hugo, d.	108
1656	" da Silva Prado, d.	108
1657	Paulina Augusta de Barros Campos, d. . .	367
1658	" de Souza Queiroz, d.	146
1659	Paulino H. de Campos	124
1660	" Pacheco Jordão	75
1661	" Xavier de Azevedo Marques	12
1662	Paulo Barreto Roque da Silva	188
1663	" Benevides	6
1664	" Baptista de Souza Campos, menor . . .	18
1665	" f. ^o de A. A. Rodrigues Dias	66
1666	" f. ^o de Francisco A. de Oliveira e Silva	1
1667	" f. ^o de João de Lacerda Franco	29
1668	" Florence	4
1669	" Fréтин, menor	6
1670	" Malheiro de Mello, herança	13
1671	" Piza de Lara, menor	32
1672	" Plínio Barreto, menor	4
1673	" Ponties	8

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1674	Pedro Egydio Aranha Rodvalho, menor	47
1675	" de Campos Toledo	200
1676	" Ferreira Guimarães	63
1677	" Gaudino	271
1678	" Hannickel Forster	800
1679	" Hoenen	6
1680	" Jacob Cremm	7
1681	" de Moraes Barros	73
1682	" Mercadante	5
1683	" Nespoli	3
1684	" de Souza Barros, menor	6
1685	Pelagio Teixeira Marques	45
1686	Percy William Crewe	1
1687	Persano Pacheco e Silva	174
1688	Persio Amaral de Souza	7
1689	Pierre Edouard de Calmels Puntis	225
1690	" Joseph Gabriel Gizard	106
1691	" Marcel Dreyfus, menor	9
1692	" Poey	34
1693	Philip Hammond	37
1694	Placido Pinto Ribeiro	400
1695	Plinio, f.º de Justiniano W. de Oliveira	10
1696	" Moreira	15
1697	" da Silva Prado	5
1698	Polydoro Pinto de Carvalho	23
1699	Portador	21.803
1700	Priscilla, f.ª de Thomaz Gomes Viegas	11
1701	Prudent Adolph van Reable	12
1702	Prudente de Moraes Filho	92
1703	Pulcheria de Araujo Cintra, herança	3
Q		
1704	Quiteria Luiza de Souza, d.	33
1705	Quintino, f.º de E. Cardoso de Negreiros	27
R		
1706	Rachel Cesarino, f.º de Hilario Cesarino	5
1707	Raphael de Abreu Sampaio	350
1708	" Augusto de Souza Campos, menor	18
1709	" Biltz	121
1710	" f.º de Joaquim Franco de Mello	8
1711	" de Souza Passalacqua, menor	57
1712	Raul, f.º de Alberto de M. Moreira	1
1713	" Ortiz Monteiro	57

Numero de ordem	N O M E S	Numero de ações
1714	Raul Soares de Moura	41
1715	Raymundo Ferreira dos Santos	48
1716	Real Sociedade Portugueza de Beneficencia de Campinas	281
1717	Recolhimento de N. S. da Luz	590
1718	Regina de Almeida Prado Penteadado, menor	97
1719	" de Oliveira Coutinho, menor	16
1720	Renato de Andrade Maja	11
1721	" f.º de E. Cardoso de Negreiros	161
1722	" f.º de Luiz Gonzaga de Sant'Anna	3
1723	" Gomes Guimarães	2
1724	Renée, f.º do Visconde de Montbron	42
1725	Ricardo, f.º de Alberto Lion	2
1726	" f.º de Carlos de Andrade Villares	72
1727	Richard Thomas Bowly	446
1728	" W. Gray	2
1729	Ridolpho J. Giusti, herança	36
1730	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	2
1731	Rita de Cassia Aranha Rodovalho, menor	47
1732	Roberto Armando Durval	9
1733	" A. W. Sloan	30
1734	" f.º do Barão de Flaghac	14
1735	" Emmanuel, f.º de Roberto de Nioac	21
1736	" Herminio Ferreira, menor	4
1737	" Hoff, menor	11
1738	" de Nioac	80
1739	" Schwenger	416
1740	Roberts Courtois Lloyd	5
1741	Rodolpho de Barros	2
1742	Brenne	612
1743	Rodrigo Soares	135
1744	Roger, f.º do Conde de Legge	57
1745	Rogério Guerra de Andrade	5
1746	Roland O'Neill Addison	50
1747	Rosa Adelaide Aranha, d.	32
1748	" Cardoso, d.	50
1749	" do Coração de Maria, menor	29
1750	" Farani, d.	150
1751	" Ubelhard Lemgruber, d.	157
1752	Rosé Nicole Dreyfus, menor	9
1753	Rosina Albano, menor	68
1754	Ruben de Paula Faro	33
1755	Ruth, f.º de Antonio Alves de Barros Cruz	21
1756	" f.º de Juvenal Corrêa de Mello	2
1757	Ruy de Mendonça, menor	38
1758	" Sodré, menor	4

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
S		
1759	Sabino Machado	18
1760	Salomon Pompé	106
1761	Salvador Augusto de Queiroz Telles	44
1762	Santa Casa de Misericórdia de Campinas	318
1763	" " " " " Rio Claro	173
1764	" " " " " São Paulo	504
1765	" " " " " Ytú	319
1766	Santin Gaetano	70
1767	São Paulo Club	207
1768	Sebastiana da Luz Quartim, d	120
1769	" Serra Penteadado, d.	50
1770	" de Souza Queiroz Lacerda, d.	200
1771	Sebastião de Campos Cintra	31
1772	" Carlos Duarte	11
1773	" Ferreira	304
1774	" de Oliveira, padre	15
1775	Serafina Cunera, d.	3
1776	" Farani, d.	150
1777	Serafino Sarti	147
1778	Sergio de Magalhães, menor	1
1779	Servilio de Abreu Soares	17
1780	Sibylla Bausch, d.	92
1781	Silvain Weil	92
1782	Silvana de Andrade Ribeiro	2
1783	Silvestre Candido Ribeiro	37
1784	Simão Bolivar de Queiroz Aranha.	122
1785	Simeão dos Santos Bomfim	69
1786	Simon Netter	258
1787	Simone de Moras, menor	123
1788	Sociedade de Benef. ^a dos Empr. ^{os} da C. Paul. ^a	62
1789	" de Instr. ^o Popular e Benef. ^a de Ytú	233
1790	" Mogyana Benef. ^a , de M. das Cruzes	2
1791	" Protectora das Familias dos Empr. ^{os} da Companhia Paulista.	114
1792	" Protectora dos Portug. Desvalidos	80
1793	" Portugueza de Benef. ^a de S. Paulo	532
1794	Società Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I	5
1795	Solange, f. ^a do Visconde de La Tour	31
1796	Sophia Fialho, d.	80
1797	" f. ^a de Carlos de Andrade Villares	72
1798	" Guimarães Lima, d.	24
1799	" Rufina de Oliveira e Silva, d.	147
1800	" da Silva Leitão, d.	2

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1801	Sophia Schorcht Simon, d.	31
1802	Sophie Izaure Margu�rite Delamain, d. . .	13
1803	" Gabrielle Bloch, d.	128
1804	Stefano Pessa	48
1805	Stella, f. ^a de Abel de Andrade Villares . . .	29
1806	- " f. ^a de Francisco de Monlevade . . .	1
1807	- " f. ^a de Hyppolito P. Alves de Araujo . .	47
1808	Suzanne Broquet, d.	5
1809	Sylvia de Campos Toledo, d.	179
1810	" f. ^a de Francisco de Almeida Ferraz . .	6
1811	" Ladeira Marques, d.	18
1812	" Pimenta Bueno, d.	12
1813	" Monteiro de Barros Brotero, d.	6
1814	Sylvio de Andrade Maia	5
1815	" f. ^o de José Sampaio Moreira	6
1816	" de Lara Campos, menor	24
1817	" de Toledo Piza, menor	11
T		
1818	Th. Campelle	8
1819	Theodomiro Marques Valle	17
1820	" de Toledo Piza	20
1821	Theodora de Souza Leite, d.	10
1822	Theodore Bloch	20
1823	Theodoro Antunes Maciel.	50
1824	Theophilo Ferreira de Almeida	1
1825	Theotonio de Lara Campos Netto, menor . .	24
1826	" " Toledo Piza, menor	48
1827	" Piza de Lara, menor	32
1828	Thereza de Castro Carvalho, d.	122
1829	" da Cunha Salles, d.	83
1830	" Cerquinho F. de Carvalho, menor	10
1831	" Forster, d.	1
1832	" de Jesus Trindade, menor	4
1833	" Maria de Lima, d.	6
1834	" de Moraes, f. ^a de José P. de Moraes . .	11
1835	" de Paula Novaes, d.	67
1836	" do Val, d.	310
1837	Thomaz de Aquino Collet e Silva	16
1838	" Dias Leite	82
1839	" Vitta	248
1840	Tito Pacheco	15
U		
1841	Umbellina Cabral de Vasconcellos, d.	26

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
V		
1842	Valentina Pompeu do Amaral, d.	13
1843	Valentine Weil, d.	5
1844	Valeriana dos Santos Bomfim, d.	60
1845	Vasco Pinto Bandeira	31
1846	" Teixeira	71
1817	Vergniaud Neger	20
1848	Veronica Toralis de Gismenes, menor	15
1849	Veuve Bariquand, née Julie Josephine Tricot	123
1850	" Louis Loeb & Comp.	100
1851	" Myrthel Levy	30
1852	Vicente Gatti	50
1853	" Melillo	56
1854	" Paulo Monteiro de Barros	2.875
1855	" Rodrigues Penteado	6
1856	Vicentina Mariano da Silva, d.	100
1857	Vicomte Charles de Saint Marsault	195
1858	" Jean de Montbron	80
1859	Vicômette de Moras	130
1860	Victor Martins de Almeida	152
1861	" Monteiro de Barros	100
1862	" de Souza Meirelles	121
1863	Victoria Christi, d.	18
1864	" Pinto Serva, d.	203
1865	Virgilia Ferreira Coelho, d.	22
1866	" de Oliveira Mendes, d.	6
1867	Virgilio Antonio de Brito	130
1868	" Rodrigues Alves	1.309
1869	Virginia de Assis Pacheco, d.	78
1870	Visconde de La Tour	793
1871	" de Montbron	50
1872	" de Nova Granada	1.452
1873	Viscondessa de Elberne	13
1874	" de La Tour	667
1875	" de Montbron	2.452
1876	" de Nova Granada	199
1877	Vitaliano de Almeida Prado	18
1878	Vivaldi de Magalhães Castro	7
X		
1879	Xavier de La Tour	34
W		
1880	Waldomiro Simões, menor	3
1881	Walter Seng, dr.	115

Numero de ordem	N O M E S	Numero de acções
1882	Washington, f.º de L. L. Guimarães	41
1883	Wilhelmina Gompertz, d.	172
1884	Wilhelm Lorentz	143
1885	William Collier	110
1886	" H. Booth	113
1887	" Mather	36
1888	" Nielsen	78
1889	Winifred Grace Hvistendahl, d.	6
1890	Worms & Irmãos	38
Y		
1891	Yolanda Franc.ª, f.ª de O. L. Ribeiro de Faria	5
Z		
1892	Zuleika, f.ª de Joaquim Pereira	9
1893	" de Magalhães, menor	2
1894	Zulmira Bemvinda da Costa Carvalho, d.	143
1895	" de Oliveira Barros, d.	13
		460 000

RELATORIO
DO
INSPECTOR GERAL

Illm. Exm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatório da Inspectoria Geral referente ao anno de 1915.

Ao Exm. Snr.

Conselheiro Dr. Antonio da Silva Prado,
DD. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

F. de Monlevade.

I Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1915 tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em trafego, a extensão total de 1.203, kms. 289, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60	323, kms. 797 (1)	
» » 1m,00	829, kms. 084	
» » 0m,60	50, kms. 408	1.203, kms. 289

O numero de estações e postos telegraphicos servindo aos 1.203^{kms.}, 289 era de 137, incluindo a Agencia Telegraphica na Capital do Estado, séde da Companhia.

II Contabilidade

1.º — Conta de Capital

Durante o anno de 1915 a Inspectoria Geral escripturou em conta de capital a quantia de 2.135:037\$760, assim discriminada:

Secção Paulista

Locomoção	204:530\$480	
Linha e Edificios	192:899\$791	397:430\$271

Secção Rio Claro

Locomoção	52:454\$540	
Linha e Edificios	1.685:152\$949	1.737:607\$489

Taes importancias serão detalhadas nos respectivos Capitulos do presente relatorio.

2.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de	30.502:984\$262
e a despesa correspondente de	14.142:030\$303
O saldo liquido em 1915 foi de	16.360:953\$959

A relação da despesa para a receita é de 46,36% tendo sido em 1914 de 53,26%.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho da linha.

(1) Está incluída a segunda linha de Jundiaby a Campinas, cuja extensão é de 42 kms. 775.

Annos	Renda liquida
1872	124.886\$716
1873	390.639\$916
1874	474.658\$483
1875	524.054\$016
1876	641.540\$242
1877	974.679\$864
1878	1.508.451\$790
1879	1.550.138\$951
1880	1.313.378\$103
1881	1.656.650\$011
1882	1.961.981\$374
1883	1.620.717\$349
1884	1.318.371\$658
1885	1.657.151\$436
1886	1.711.288\$585
1887	1.665.402\$245
1888	2.215.663\$695
1889	2.741.282\$081
1890	3.484.385\$534
1891	3.988.245\$538
1892	4.307.382\$615
1893	4.050.491\$578
1894	8.329.442\$169
1895	10.561.761\$667
1896	10.449.210\$110
1897	12.329.066\$910
1898	10.471.000\$980
1899	11.914.107\$323
1900	12.939.589\$419
1901	17.396.831\$199
1902	13.669.483\$875
1903	10.530.552\$201
1904	9.018.518\$223
1905	9.722.849\$262
1906	18.450.335\$294
1907	14.534.422\$699
1908	12.247.441\$964
1909	14.640.003\$565
1910	12.567.685\$955
1911	15.223.923\$884
1912	16.592.722\$193
1913	16.222.081\$384
1914	12.242.876\$700
1915	16.360.953\$959

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 8 e 9, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego foi em 1915 o seguinte:

Receita	30.198.983\$812
Despesa	13.133.163\$928
Saldo	17.065.819\$884
Relação da despesa para a receita	43,49%

Discriminando o movimento financeiro pelas diversas linhas resulta:

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação % da despesa para a receita
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	
	Seção Paulista	17.905:389\$993	15.270:452\$451	6.918:817\$510	6.478:468\$535	10.986:572\$483		8.791:983$916	38,6 42,4
Seção Rio Claro	12.293:593\$819	10.529:448\$082	6.214:346\$418	6.513:587\$058	6.079:247\$401	4.015:861\$024	50,5 61,9
Todas as linhas	30.198:983\$812	25.799:900\$533	13.133:163\$928	12.992:055\$593	17.065:819\$884	12.807:844\$940	43,5 50,4

Dos saldos acima indicados—da Seção Rio Claro—cabe ao trecho de concessão federal a importância de 4.552:739\$896 em 1915 e a de 3.062:649\$949 em 1914.

3.º — Receita

A receita geral foi em

1915	30.502.984\$262
1914	26.193.812\$863
Diferença para mais em 1915.	4.309.171\$399

Foram arrecadadas mais em 1915 as seguintes importancias, não incluídas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Estradas	271:200\$860
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas por outras Estradas	229:820\$880
Importancias das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia	18:456\$410
Imposto de transito do Governo Federal	516:387\$620
Imposto de transito do Governo Estadual	432:632\$100
TOTAL	1.468:497\$870

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta do trafego de passageiros e de mercadorias, attingiu a 12.204:519\$921, que assim se discrimina:

LINHAS	TRAFEGO DE		TOTAL
	Passageiros	Mercadorias	
Secção Paulista	2.059:344\$920	2.715:133\$121	4.774:478\$041
Secção Rio Claro	2.825:801\$540	4.604:240\$340	7.430:041\$880
Todas as linhas	4.885:146\$460	7.319:373\$461	12.204:519\$921

Em 31 de Dezembro de 1915 não existia saldo em dinheiro nas estações e os fretes a pagar representavam a importancia de 145:610\$500, sendo 162\$900 do trafego de passageiros e 145:447\$600 do de mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos consta do seguinte quadro :

LINHAS	1915	1914	Differenças em 1915	
			para mais	para menos
Secção Paulista	17.905:389\$993	15.270:452\$451	+ 2.634:937\$542	—
Secção Rio Claro	12.293:593\$819	10.529:448\$082	+ 1.764:145\$737	—
Total das linhas	30.198:983\$812	25.799:900\$533	+ 4.399:083\$279	—
Escriptorio Central	304:000\$450	393:912\$330	—	89:911\$880
TOTAL GERAL	30.502:984\$262	26.193:812\$863	+ 4.309:171\$399	—

O quadro seguinte discrimina a renda do trafego de todas as linhas pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1915		1914		Differenças em 1915	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.875,482	4.147.014\$760	2.021,294	4.757.644\$920	- 145,702	- 610.630\$160
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	22.744	1.023.269\$920	24.131	1.050.108\$250	--	26.833\$330
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	17.905	73.179\$470	17.198	64.184\$060	707	8.995\$410
Mercadorias (Café (tons.)	600.965	14.458.196\$450	425.877	9.808.787\$810	175.088	4.649.408\$640
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	756,422	9.542.436\$511	841,400	9.373.103\$655	--	169.332\$856
Telegrammas	88,654	391.789\$490	53,877	192.330\$350	34,777	199.459\$140
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos de transitio	399,997	309.760\$320	362,103	285.489\$940	37,894	24.270\$380
Trens especiaes	--	37.960\$781	--	18.491\$698	--	19.469\$083
Asmazenagens	22	11.262\$700	30	14.946\$050	8	3.683\$950
estações, armazens, casas, comodos para restaurantes, taxas sobre bandejas, carros, vagões, encerrados, terrenos	--	31.514\$600	--	46.200\$700	--	14.686\$100
Diversas outras verbas	--	117.860\$710	--	192.475\$800	--	14.615\$090
Aluguel de carros restaurantes	--	35.158\$100	--	34.045\$600	--	1.112\$500
	--	19.580\$000	--	22.096\$700	--	2.516\$700
Total.	--	30.198.963\$812	--	25.799.900\$533	--	4.399.063\$279

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos e a receita geral da Companhia tem sido a seguinte, a começar daquelle data :

ANNOS	RECEITA
1872	311:148\$940
1873	650:463\$069
1874	758:169\$207
1875	889:414\$782
1876	1.126:189\$760
1877	1.541:836\$645
1878	2.195:525\$850
1879	2.297:935\$790
1880	2.085:239\$370
1881	2.514:466\$920
1882	2.880:373\$995
1883	2.739:948\$200
1884	2.586:301\$750
1885	2.812:352\$950
1886	2.977:410\$510
1887	2.922:222\$683
1888	3.577:121\$476
1889	4.487:396\$469
1890	5.082:383\$149
1891	6.499:157\$909
1892	9.227:635\$114
1893	10.230:964\$064
1894	13.930:608\$544
1895	17.383:811\$641
1896	19.693:127\$477
1897	22.223:833\$853
1898	20.541:985\$830
1899	21.224:577\$150
1900	22.071:945\$269
1901	27.293:917\$132
1902	24.972:799\$117
1903	20.101:754\$102
1904	18.259:883\$130
1905	18.421:280\$525
1906	27.110:074\$320
1907	24.861:763\$568
1908	22.664:421\$802
1909	27.111:851\$729
1910	23.072:010\$089
1911	27.135:300\$222
1912	30.957:439\$941
1913	34.045:510\$848
1914	26.193:812\$863
1915	30.502:984\$262

Consta dos quadros seguintes a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração da Estrada em 1872.

ANNOS	Extensão Kilometrica média em trafego		RECEITA	
	Bitola de		TOTAL	Kilometrica
	1m,60	0m,60		
Secção Paulista				
1872	38	.	311:101\$740	8:166\$888
1873	45	.	648:360\$351	14:408\$008
1874	45	.	748:441\$087	16:632\$024
1875	58	.	885:431\$432	15:266\$059
1876	101	.	1.120:363\$976	10:772\$730
1877	155	.	1.465:561\$433	9:455\$235
1878	185	.	1.915:581\$380	10:354\$494
1879	204	.	2.018:700\$150	9:895\$589
1880	224	.	1.827:706\$860	8:159\$405
1881	228	.	2.190:842\$950	9:609\$004
1882	243	.	2.523:613\$350	10:385\$240
1883	243	.	2.557:794\$150	10:525\$902
1884	243	.	2.585:623\$870	10:640\$427
1885	243	.	2.804:390\$110	11:540\$733
1886	244	.	2.971.614\$260	12:178\$747
1887	250	.	2.912:461\$460	11:649\$845
1888	250	.	3.546:332\$750	14:185\$331
1889	250	.	4.233:308\$210	16:933\$233
1890	250	.	4.901:834\$943	19:607\$339
1891	251	41	6.227:245\$700	21:326\$183
1892	262	41	6.987:201\$590	23:043\$569
1893	278	41	7.181:475\$770	22:512\$463
1894	279	41	9.508:352\$815	29:713\$602
1895	279	41	11.632:268\$350	36:350\$870
1896	279	41	13.132:281\$453	41:038\$379
1897	279	41	14.465:422\$010	45:204\$444
1898	279	41	13.407:406\$310	41:898\$145
1899	279	41	13.858:179\$413	43:306\$810
1900	279	41	14.484:307\$790	45:263\$462
1901	279	41	17.130:305\$400	53:532\$204
1902	279	41	15.155:286\$540	47:360\$270
1903	279	41	12.172:625\$600	38:039\$455
1904	279	41	10.913:163\$510	34:109\$886
1905	279	41	10.504:797\$147	32:824\$366
1906	279	41	15.100:430\$568	47:188\$845
1907	279	41	14.557:478\$997	45:992\$122
1908	279	41	14.084:384\$064	44:013\$700
1909	279	41	16.484:261\$462	51:513\$317
1910	279	41	13.633:956\$161	42:606\$113
1911	279	41	16.002:290\$542	50:007\$158
1912	279	41	17.978:644\$722	56:183\$265
1913	281	50	19.321:987\$902	58:374\$586
1914	281	50	15.270:452\$451	46:134\$297
1915	281	50	17.905:389\$993	51:012\$507

ANOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA	
	Bitola de 1m,00	TOTAL	Kilometrica

Secção Rio Claro

1892	364	1.954.978\$769	5:370\$820
1893	412	2.791.158\$190	6:774\$665
1894	456	4.211.405\$625	9:235\$538
1895	471	5.358.929\$580	11:377\$833
1896	471	6.143.864\$646	13:044\$260
1897	471	7.295.013\$070	15:488\$350
1898	471	6.627.557\$900	14:071\$248
1899	487	6.938.672\$410	14:247\$787
1900	503	7.150.840\$160	14:216\$382
1901	503	9.784.048\$840	19:451\$389
1902	544	9.525.956\$110	17:510\$949
1903	659	7.877.761\$270	11:954\$114
1904	710	7.313.128\$340	10:300\$180
1905	735	7.898.738\$470	10:746\$582
1906	737	11.973.055\$522	16:256\$520
1907	737	9.983.465\$466	13:410\$402
1908	737	8.281.035\$646	11:236\$140
1909	794	10.012.532\$656	12:610\$117
1910	830	8.857.033\$968	10:671\$125
1911	830	10.824.882\$960	13:042\$028
1912	830	12.583.802\$569	15:161\$208
1913	830	14.467.021\$696	17:430\$147
1914	830	10.529.448\$082	12:686\$082
1915	830	12.293.593\$819	14:811\$559

Via Fluvial

1890	200	132.886\$666	646\$433
1891	200	199.107\$760	995\$538
1892	200	205.697\$400	1:028\$437
1893	200	172.424\$240	862\$121
1894	200	190.336\$580	951\$683
1895	200	228.898\$000	1:144\$490
1896	200	338.897\$560	1:694\$488
1897	200	314.703\$590	1:573\$518
1898	200	338.806\$800	1:694\$534
1899	200	368.518\$580	1:842\$593
1900	200	379.770\$940	1:898\$854
1901	200	331.288\$700	1:656\$443
1902	200	209.625\$080	1:048\$125
1903	66	8.545\$260	131\$889

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial no período de 1885 a 1890 porque durante o mesmo tal receita não era rigorosamente discriminada, sendo feita em conjuncto com a receita das Vias Ferreas.

O quadro seguinte mostra a receita média, nos dois ultimos annos, por trem e por vehiculo kilometro.

UNIDADES	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Em geral	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Trem kilometro . . .	9\$675	8\$678	4\$758	3\$873	6\$810	5\$761
Vehiculo kilometro de 4 rodas	\$424	\$395	\$215	\$170	\$303	\$256

Seção Paulista

Verbas da receita	1915		1914		Diferenças em 1915	
	Quantidade	Productio	Quantidade	Productio	Quantidade	Productio
	Viajantes	1.039.975	2.129.832\$460	1.110.403	2.408.796\$320	—	273.963$860
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 (tons).	17.641	584.299\$410	18.546	607.317\$210	—	23.017\$800
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	8.521	30.137\$530	8.637	26.973\$080	—	3.164\$450
Mercadorias { Café (tons).	593.178	9.407.039\$100	420.428	6.602.035\$410	—	2.805.003\$690
{ Diversas (tons).	604.020	5.276.261\$681	669.248	5.200.087\$315	—	76.174\$366
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas.	68.955	135.200\$900	41.144	71.621\$340	—	63.579\$560
Telegrammas	336.636	202.950\$630	303.280	187.082\$560	—	15.868\$070
Comissão de 4% sobre a arrecadação de impostos de transitio	—	16.280\$812	—	7.588\$926	—	8.691\$886
Trens especies	—	5.041\$000	—	6.603\$850	—	1.562\$850
{ estações, armazens, casas, comodos para restaurantes, tabernas sobre bandejas, carros, vagões e encorados	—	77.582\$270	—	110.043\$540	—	32.461\$270
Armazenagem	—	11.948\$400	—	14.125\$600	—	2.177\$200
Rendas diversas	—	16.915\$800	—	15.040\$600	—	1.875\$200
Aluguel de carros restaurantes	—	11.900\$000	—	13.136\$700	—	1.236\$700
Total.	—	17.905.389\$993	—	15.270.452\$451	—	2.634.937\$542

Secção Rio Claro

Verbas da receita	1915		1914		Diferenças em 1915	
	Quantidade	Productio	Quantidade	Productio	Quantidade	Productio
	Viajantes	947.455	2.017.182\$300	1.042.161	2.348.848\$600	—
Valores, bagagens, encommeudas e animais da tabella 9 (tons.)	8.496	438.970\$510	8.669	442.786\$040	—	—
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	11.424	43.041\$940	10.247	37.210\$980	—	—
Mercadorias (Café (tons.)	234.286	5.051.157\$350	151.031	3.206.752\$400	83.255	5.830\$960
Mercadorias (Diversas (tons.)	420.796	4.266.174\$830	454.437	4.173.016\$340	33.641	1.844.404\$950
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	63.341	256.588\$590	29.792	120.709\$010	33.549	135.879\$580
Telegrammas	207.989	106.809\$690	183.339	98.407\$380	24.650	8.402\$310
Armazenagens	—	19.566\$200	—	32.075\$100	—	12.508\$900
Commissao de 4% sobre a arrecadação do imposto de transitio	—	21.079\$969	—	10.902\$772	—	10.777\$197
Trens especies	11	6.221\$700	13	8.342\$200	2	2.120\$500
Aluguel de estações, armazens, casas, comodos para restaurantes, tabernas sobre bandejas, terrenos, carros e vagões	—	40.278\$440	—	22.432\$260	—	17.846\$180
Rendas diversas	—	18.242\$300	—	19.005\$000	—	762\$700
Aluguel de carros restaurantes	—	7.680\$000	—	8.960\$000	—	1.280\$000
Total.	—	12.293.593\$819	—	10.529.448\$082	—	1.764.145\$737

A receita em 1915 proveniente do trafego de passageiros e mercadorias pode ser assim discriminada:

Trafego proprio	{	da Secção Paulista	1.213:903\$051
	{	» » Rio Claro	1.956:768\$010
Trafego extranho	{	» » Paulista	4.613:147\$720
	{	» » Rio Claro	6.929:195\$600
		» » »	4.897:611\$640
		» Mogyana (Via Campinas)	3.913:623\$130
		» » (Via Baldeação)	86:739\$890
		» » (Via Guatapará)	987\$420
		» » (Via Pontal)	—
		» C. C. de Tracção, Força e Luz	58:214\$340
		» Funilense	34:665\$560
		» Itatibense	32:249\$090
		» Araraquara	1.318:665\$770
		» Dourado	1.059:003\$560
		» São Paulo Goyaz (Via Bebedouro)	207:656\$060
		» São Paulo Goyaz (Via Passagem)	330\$230
		» Secção Pitangueiras (Via Passagem)	102:379\$620
		» Secção Pitangueiras (Via Bebedouro)	33\$920
		» Melhoramentos de Monte Alto	109:824\$390
		» Noroeste do Brasil	89:436\$230
		» São Paulo e Minas (Via Campinas)	60:136\$610
		» São Paulo e Minas (Via Baldeação)	18\$680
		» Araraquara	1.317:556\$270
		» Dourado	953:512\$810
		» São Paulo Goyaz (Via Bebedouro)	461:029\$890
		» São Paulo Goyaz (Via Passagem)	586\$610
		» Secção Pitangueiras (Via Passagem)	197:999\$890
		» Secção Pitangueiras (Via Bebedouro)	71\$750
		» Melhoramentos de Monte Alto	201:842\$390
		» Noroeste do Brasil	165:008\$340
		» Sorocabana (Via Agudos)	45\$760
		» Mogyana (Via Guatapará)	29:513\$170
		» » (Via Pontal)	9:740\$330
		» São Paulo e Minas (Via Guatapará)	81\$110
		» São Paulo e Minas (Via Pontal)	3\$480
		Total	30.021:582\$321

Trafego
em transito pela
Secção Paulista
com destino a e
precedente

Idem pela
Secção Rio Claro
com destino
a e precedente

Consta do quadro seguinte a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos.

DESIGNAÇÃO	Secção Paulista				Secção Rio Claro				EM GERAL				
	Embarcados		Relatados a 1 km.		Embarcados		Relatados a 1 km.		Embarcados		Relatados a 1 km.		
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915
Passageiros	28048	28169	\$040	28129	28254	\$038	\$041	28111	28351	\$039	\$040	\$039	\$040
Valores, bagagens, encomen- das e animaes da tabella 9	38122	32747	\$888	51868	51889	\$506	\$539	48991	48817	\$431	\$464	\$431	\$464
Animaes das tabellas 10 e 11	28134	1981	\$022	48008	3944	\$018	\$020	48363	38609	\$019	\$022	\$019	\$022
Mercadorias { Café	15859	15703	\$174	21860	21232	\$144	\$147	24058	23032	\$162	\$165	\$162	\$165
{ Diversos	8735	7770	\$099	108138	98183	\$071	\$062	128615	118140	\$084	\$076	\$084	\$076

RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA

§ 1.º — Passageiros

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio, extranho e em transito é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1915						1914					
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Secção Paulista												
Proprio ou entre as estações	133.623 1/2	341.437\$360	496.974 1/2	444.468\$410	129.979	370.459\$180	527.493	539.459\$330				
Extranh { Despachado	46.512 1/2	386.784\$610	85.253	344.359\$720	45.751 1/2	419.437\$550	91.787 1/2	407.114\$290				
Em transito { Recebido	43.458 1/2	356.976\$520	62.600	255.905\$840	48.013 1/2	362.721\$160	82.373	309.604\$810				
Em transito	72.802		98.751		69.220		115.765 1/2					
Total	296.396 1/2	1.085.198\$490	743.578 1/2	1.044.633\$970	292.964	1.152.617\$890	817.439	1.256.178\$430				
Secção Rio Claro												
Proprio ou entre as estações	140.377	463.426\$470	643.274 1/2	859.888\$670	170.467	563.310\$050	694.680	1.039.112\$200				
Extranh { Despachado	24.151 1/2	288.842\$460	49.734	318.244\$290	21.871	289.930\$260	59.826	365.809\$340				
Em transito { Recebido	20.913 1/2	35.923\$160	50.280	50.857\$250	20.674 1/2	36.979\$450	55.232 1/2	53.707\$300				
Em transito	5.376 1/2		13.348		5.352		14.068					
Total	190.818 1/2	788.192\$090	756.636 1/2	1.228.990\$210	218.364 1/2	890.219\$760	823.796 1/2	1.458.628\$840				

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foi:

ANNOS	1.ª Classe		2.ª Classe		EM GERAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita

Secção Paulista

1906	127.720	531.067\$800	434.101	683.298\$540	561.825	1.214.366\$340
1907	147.693	584.028\$190	483.451	731.128\$050	631.144	1.315.150\$240
1908	150.885	560.258\$160	473.475	719.812\$830	624.361	1.280.070\$990
1909	151.772	602.330\$290	493.983	728.778\$420	645.755	1.331.108\$710
1910	172.074	726.760\$080	529.857	791.481\$950	701.932	1.518.242\$030
1911	231.658	996.172\$820	634.759	980.555\$830	866.418	1.976.728\$650
1912	304.356	1.303.213\$690	785.359	1.212.376\$260	1.089.716	2.515.589\$950
1913	337.440	1.407.310\$510	924.944	1.467.926\$460	1.262.384	2.875.236\$970
1914	292.964	1.152.617\$890	817.439	1.256.178\$430	1.110.403	2.408.796\$320
1915	296.396	1.085.198\$490	743.578	1.044.633\$970	1.039.975	2.129.832\$460

Secção Rio Claro

1906	95.424	402.259\$460	390.154	691.256\$010	485.578	1.093.515\$470
1907	115.322	458.794\$470	437.406	763.568\$000	552.728	1.222.362\$470
1908	112.631	452.793\$180	410.396	694.470\$490	523.027	1.147.263\$670
1909	110.992	458.397\$910	436.193	748.122\$450	547.185	1.206.520\$360
1910	125.810	538.124\$580	491.879	840.086\$010	617.689	1.378.210\$590
1911	167.157	736.262\$210	586.574	1.072.077\$010	753.731	1.808.339\$220
1912	236.267	1.022.204\$660	864.222	1.533.826\$270	1.100.490	2.556.030\$930
1913	268.554	1.130.143\$630	1.033.923	1.850.407\$590	1.302.477	2.980.551\$220
1914	218.364	890.219\$760	823.796	1.458.628\$840	1.042.161	2.348.848\$600
1915	190.818	788.192\$090	756.636	1.228.990\$210	947.455	2.017.182\$300

Todas as linhas

1906	202.294	933.328\$260	774.735	1.374.554\$550	977.029	2.307.882\$810
1907	242.469	1.042.822\$660	875.358	1.494.696\$050	1.117.827	2.537.518\$710
1908	242.874	1.013.051\$340	841.207	1.414.283\$320	1.084.081	2.427.334\$660
1909	242.136	1.060.728\$200	885.732	1.476.900\$870	1.127.868	2.537.629\$070
1910	272.992	1.264.791\$180	972.759	1.631.661\$440	1.245.752	2.896.452\$620
1911	363.970	1.732.435\$030	1.158.562	2.052.632\$840	1.522.533	3.785.067\$870
1912	492.950	2.325.418\$350	1.564.367	2.746.202\$530	2.057.318	5.071.620\$880
1913	555.554	2.537.454\$140	1.857.211	3.318.334\$050	2.412.772	5.855.788\$190
1914	473.381	2.042.837\$650	1.547.852	2.714.807\$270	2.021.234	4.757.644\$920
1915	447.145	1.873.390\$580	1.428.337	2.273.624\$180	1.875.482	4.147.014\$760

Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrants para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica, em 1882.

Durante o anno de 1915 o movimento de tal transporte foi o que consta do quadro a seguir:

Linhas	Numero de immigrants transportados	Receita que não foi cobrada
Secção Paulista	1.380	7:952\$380
Secção Rio Claro	4.634	38:763\$450
Total	6.014	46:715\$830

Desde Novembro de 1882 até 31 de Dezembro de 1915 transportou a Companhia Paulista 675.501 immigrants que se tivessem pago as respectivas passagens produziriam a importancia de 3.288:210\$770.

§ 2.º — Animaes, bagagens e encomendas

A distribuição dos animaes, bagagens e encomendas pelo trafego proprio, extranho e em transito é a seguinte:

Animaes das tabellas 10 e 11

Natureza do trafego	1915				1914			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de carga		Nos trens de passageiros		Nos trens de carga	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Secção Paulista								
Proprio ou entre as estações	2.476	4.763\$600	1.251	934\$900	2.415	4.783\$300	1.180	794\$600
Extranho { Despachado	2.021	16:198\$770	13.324	25:607\$770	1.852	13:009\$900	12.071	20:592\$140
Em transito { Recebido	1.602	9:170\$160	6.889	108:658\$230	1.633	9:179\$380	4.042	50:234\$600
	2.422		47.491		2.737		23.851	
Total	8.521	30:137\$530	68.955	135:200\$900	8.637	26:973\$080	41.144	71:621\$340
Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações	5.769	16:468\$800	7.936	12:852\$500	6.025	17:782\$500	8.615	21:692\$900
Extranho { Despachado	2.436	21:669\$800	42.855	236:039\$240	1.771	15:323\$900	16.853	98:048\$250
Em transito { Recebido	2.148	4:903\$340	5.902	7:696\$350	1.723	4:104\$580	3.368	967\$860
	1.071		6.648		728		956	
Total	11.424	43:041\$940	63.341	256:588\$900	10.247	37:210\$980	29.792	120:709\$010

Valores, bagagens, encomendas e animais da tabella 9

Natureza do trafego	SECÇÃO PAULISTA				SECÇÃO RIO CLARO			
	1915		1914		1915		1914	
	Quantidade em kilos	Receita						
Proprio ou entre as estações	4.067,069	81.666\$900	4.049,906	86.532\$900	3.804,405	133.912\$600	4.485,208	155.027\$300
Entrambo | Despachado	3.502,231	221.852\$680	3.716,955	231.715\$850	1.505,685	211.355\$220	1.418,719	213.465\$520
Entrambo | Recebido	2.110,425		2.304,539		1.547,643		1.547,478	
Em transito	7.960,818	280.779\$830	8.474,287	289.068\$480	1.638,523	88.702\$690	1.217,222	74.293\$220
Total	17.640,543	584.299\$410	18.545,687	607.317\$210	8.496,256	438.970\$510	8.668,627	442.786\$040

§ 3.º — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do trafego	1915				1914			
	CAFÉ		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita						
Secção Paulista								
Proprio ou entre as estações.	4.677.514	38.438\$800	62.701.460	203.220\$491	1.172.710	7.309\$800	65.949.058	208.716\$175
Extranho	74.591.488	2.036.635\$500	39.149.994	1.485.091\$780	53.296.536	1.467.376\$530	34.376.361	1.523.938\$280
Em transito	491.983		99.842.908		554.355		163.832.227	
	513.416.892	7.331.965\$800	402.325.179	3.587.949\$410	365.434.892	5.127.349\$080	405.090.386	3.467.432\$860
Total	593.177.877	9.407.039\$100	604.019.541	5.276.261\$681	420.428.493	6.602.085\$410	669.248.232	5.200.087\$315
Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações.	6.821.030	36.508\$100	100.493.743	346.742\$900	4.903.147	33.597\$800	121.021.839	416.652\$700
Extranho	142.720.445	3.240.999\$360	100.159.148	2.561.395\$310	107.537.826	2.401.235\$180	95.837.996	2.604.333\$710
Em transito	859.215		102.277.178		457.339		118.942.338	
	83.884.952	1.773.649\$890	117.836.326	1.358.036\$620	38.133.076	771.919\$120	118.636.084	1.152.029\$930
Total	234.285.672	5.051.157\$350	420.796.400	4.266.174\$830	151.031.388	3.206.752\$400	454.437.357	4.173.016\$340

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas, no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
Secção Paulista						
1906	13.697	23:654\$100	8 369	323:101\$650	936.436	13.253:461\$910
1907	14.716	31:519\$870	8.221	326:951\$270	913.675	12.591:305\$080
1908	20.112	42:433\$460	9.352	327:599\$440	894.386	12.167:329\$350
1909	34.120	72:332\$590	10.489	353:329\$220	1.051.274	14.452:027\$530
1910	32.805	69:633\$380	11.076	395:109\$310	954.759	11.345:422\$130
1911	58.202	131:604\$220	13.297	502:754\$810	1.074.367	13.057:085\$310
1912	85.501	195:217\$910	17.585	658:693\$820	1.253.970	13.986:265\$710
1913	72.882	160:551\$540	20.477	759:829\$340	1.351.033	15.101:111\$434
1914	49.781	98:594\$420	18.546	607:317\$210	1.089.676	11.802:122\$725
1915	77.476	165:338\$430	17.641	584:299\$410	1.197.198	14.683:300\$781
Secção Rio Claro						
1906	18.469	34:594\$280	4.046	217:986\$830	346.939	10.493:274\$720
1907	17.650	40:200\$180	4.588	238:633\$400	361.996	8.334:378\$460
1908	20.502	54:515\$750	4.511	230:259\$640	361.584	6.711:785\$510
1909	28.561	115:970\$280	4.803	246:902\$250	445.369	8.290:043\$950
1910	31.158	121:525\$430	5.268	287:511\$530	461.019	6.906:812\$470
1911	62.324	285:137\$460	6.699	384:986\$660	534.148	8.140:194\$870
1912	86.469	418:411\$490	9.348	533:146\$580	624.527	8.812:468\$040
1913	69.068	316:294\$950	10.864	603:144\$520	754.456	10.290:358\$730
1914	40.039	157:919\$990	8.669	442:786\$040	605.468	7.379:768\$740
1915	74.705	299:630\$530	8.496	438:970\$510	655.082	9.317:332\$180
Todas as linhas						
1906	26.985	58:248\$380	10.989	541:088\$480	983.642	23.746:736\$630
1907	31.490	71:720\$050	11.256	565:584\$670	975.783	20.925:683\$540
1908	36.072	96:929\$210	12.558	557:859\$080	959.742	18.879:114\$860
1909	47.534	188:302\$870	13.845	600:231\$470	1.121.266	22.742:071\$480
1910	48.430	191:158\$810	14.596	682:620\$840	1.050.493	18.252:234\$600
1911	77.733	416:741\$680	17.578	887:741\$470	1.196.722	21.197:280\$180
1912	110.736	613:629\$900	23.755	1.191:840\$400	1.415.139	22.798:733\$750
1913	97.228	476:846\$490	27.623	1.362:973\$860	1.541.263	25.391:470\$164
1914	71.075	256:514\$410	24.131	1.050:103\$250	1.267.277	19.181:891\$465
1915	106.559	464:968\$960	22.744	1.023:269\$920	1.357.387	24.000:632\$961

No fim deste relatório encontra-se um quadro com o «Movimento Geral de Estatística do anno de 1915», discriminando por estação as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados, bem como os mesmos elementos citados correspondentes ao trafego em transito.

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado em 1915.

Secção Paulista

" São Paulo a Goyaz	208	—
Noroeste do Brasil	137	—
S. Paulo e Minas (via Buldeação)	92	—
Secção Pitangueiras	1,800	—
Estrada Fmtilense	121	—
Somma	491,983	—

De outras linhas para outras linhas ou em transitio

Cia. Paulista (secção Rio Claro)	142,293,111	2,776,994\$430
Mogyana	270,505,456	2,700,946\$130
" C. de Tracção, Luz e Força	4,992,594	49,825\$950
" Itatubense	4,762,585	11,764\$110
" Araraquara	36,126,489	749,373\$210
" Dourado	35,435,814	768,686\$540
Estrada Fmtilense	1,890,393	18,875\$230
" S. Paulo e Minas	5,172,445	51,631\$060
" S. Paulo a Goyaz	3,855,092	64,791\$490
" Noroeste	2,098,544	27,731\$350
Secção Pitangueiras	2,031,578	36,018\$840
Cia. Melhoramentos de Monte Alto	4,252,791	75,326\$960
Somma	513,416,892	7,331,965\$300
Total Geral	491,983	9,407,039\$100

Secção Paulista

Estações	Recebidos		Despachados		Recelta
	kg	kg	kg	kg	
Anahaly	65,055		31,296		121,580
Lonveim	13		813,076		2,099,750
Rovinda	426		3,186,606		11,275,570
Vinhos	459		3,971,121		26,561,310
Campinas	398,230		2,290,625		97,069,750
Roa Vista	60		307,165		2,709,900
Itapetina	378		1,369,053		11,757,000
Novo Odessa	236		389,842		5,184,200
Villa Americana	11,207		407,050		4,002,570
Tatu	260		651,181		10,569,560
Lambari	7,193		6,103,806		117,263,030
Cordeiro	7,962		2,473,263		55,488,820
Romana	30		337,932		18,110,820
Aguas	1,449		1,899,757		19,174,920
Lezelo	33		438,800		10,288,520
Ellyb Root			727,921		56,266,960
Sao Bento			1,803,123		68,513,650
Leuco	345		3,453,016		1,05,297,570
Santa Quetaz			1,410,907		11,780,800
Pezaminha	1,538		1,994,755		10,007,15,160
Paro Ferraz	162		3,248,619		115,065,180
Descalvado	676		3,321,289		141,648,960
Ercos	181		99,723		3,132,570
Basqueca	62		1,479,806		16,067,900
Santa Silveira			1,936,000		178,542,960
Palmeira	2,164		3,216,836		119,087,030
Santa Vereloxa	122		4,168,416		154,301,830
Baldesque					
Santa Gertrudes	117		2,284,715		36,066,520
Rio Claro	441		1,502,812		10,050,570
Tombador	56		971,819		35,330,340
Santa Elisa	354		4,067,955		151,08,3570
Santa Olavin	100		773,705		29,706,010
Moana			1,448,700		56,450,800
Sao Miguel			332,281		12,708,240
Pedrao	73		1,469,470		63,188,870
Anozim			1,741,144		65,040,500
		491,983	70,262,092		2,075,074,800

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

S. F. Rodway Braganca	35				
Cia Paulista - Saegor Rio Claro			212,306		
Sorocabana Railway via Jaboly			2,806		
Cia Itapetina			1,181		
Cia de Tracao, Lio e Fozca			208,115		
Mogycao via Campinas			987		
Cia Baheloga			12,320		
Azeiteira			4,070		
Domado			14,085		
Sao Paulo e Goyaz			30,013		
Sociedade do Brazil			137		
S. Paulo e Minas via Babilonga			702		
Secção Itapetina			1,809		
Entrada Unilongo			121		
		401,983			

De outras linhas para outras linhas ou em transitio

Cia Paulista - Secção Rio Claro	112,203,111				2,776,201,240
Mogycao	270,205,156				2,780,216,230
Cia de Tracao Lio e Fozca	1,762,204				49,829,060
Itapetina	4,752,785				11,761,510
Azeiteira	36,126,182				747,373,210
Domado	35,136,804				708,690,850
Entrada Unilongo	1,490,393				48,502,230
S. Paulo e Minas	5,172,445				51,631,860
S. Paulo e Goyaz	3,858,092				61,791,830
Norocato	2,008,634				27,531,850
Secção Itapetina	2,034,278				36,046,290
Cia Melhoramento de Monte Alto	4,252,701				75,326,890
	213,416,892				1,331,266,820
Total Geral	491,983		70,262,092		2,107,079,100

Secção Rio Claro

Ghatapar	60	3.600.132	89.427\$700
Guarany	—	2.911.533	76.193\$710
Martinho Prado	60	5.249.998	145.655\$290
Barrinha	—	1.641.188	48.232\$760
Macuco	—	157.704	4.796\$160
Passagem	302	—	19\$070
Cascalho	424	856.602	27.475\$610
Pontal	2.805	3.528.820	115.487\$840
Somma	859.245	142.720.445	3.277.507\$460

De outras linhas para as estações ou estranho recebido

Cia. Paulista (Secção Paulista)	—	4.069	—
" Sorocabana (via Jundiaby)	—	443	—
" " (via Itacy)	—	385	—
" Itatibense.	—	240	—
" C. de Tracção, Luz e Força.	—	60	—

Seção Rio Claro

Estações.

	Recebidos		Despachados		Recelta
	kilox		kilos		
Rio Claro	6 348		1 696-003		796\$539
Morro Grande					5 143\$160
Ferrez	187				743\$10
Corumbataty	325		332-649		5 164\$420
Anapimã			2 232-258		17 613\$354
Olveiras	42 731		627 657		6 760\$420
Vimonde do Rio Claro			407 714		3 274\$330
Conde do Fical	126		1 041-682		12 048\$380
São Carlos	351 083		2 612 791		36 301\$820
Itatú	1 330		2 443 864		99 310\$284
Fortaleza	60 710		1 240 077		24 186\$ 160
Ouro	98		1 534 871		28 498\$300
Araçuaçara	2 063		5 074 773		101 477\$490
Américo Braziliense	117 367		2 246 309		48 809\$650
Santa Lúcia	93		2 325 431		50 614\$190
Ruicão	963		1 071 000		25 724\$390
Motuca	239		326 723		9 636\$360
Hammond			2 392 721		65 103\$760
Guarita	1 686		2 951 760		82 402\$460
Corrego Rico	3 990		2 154 657		82 300\$480
Jaboticabal			4 572 630		138 282\$140
Gromulha	4 378		1 819 957		57 622\$560
Dibitama	833		2 378 722		76 151\$690
Tayuya	16 604		2 973 353		98 012\$690
Belodouro	10 223		1 589 744		63 849\$670
Mandembó	414		1 917 411		69 274\$690
Collina	1 806		262 396		3 423\$190
Paltour	125		159 066		8 144\$660
Barratos	42 112		97 983		3 658\$ 80
Ryramina	77		49 485		4 486\$60
Campo Alegre	788		1 633-030		14 057\$390
Brotas	650		1 652-954		16 347\$130
Espracada			920 413		12 353\$480
Torrinha	386		1 652 411		24 384\$190
Veniana			3 697 571		65 230\$300
Dona Corrêgas	273		1 673 727		33 804\$670
Minerios	224		1 634 101		68 499\$60
Banharão			1 166 982		25 604\$100
Jabú			1 765 794		41 484\$630
Babilônia	387		20 694 824		515 293\$310
Floresta			1 163 656		16 681\$90
Cacubino	186		406 253		18 802\$270
Capão Preto	110		970 861		7 697\$170
Água Vermelha	60		2 111 086		16 907\$200
Araçatuba			406 253		40 685\$440
Alfredo Elba			960 628		10 788\$900
Santa Eudoxia	292		1 297 198		19 162\$450
Angico			165 959		28 106\$620
Montejunho	22 026		1 813 313		2 368\$300
Jacaré	64		1 508 626		27 416\$940
Santo Ignacio	80		312 456		19 929\$330
Ribeirão Bonito	63		2 465 913		46 876\$380
Saldanha Maranhão	6 325		966 611		21 666\$680
Capoto Frio	102		1 114 939		20 311\$530
Falco Filho	235		1 725 201		38 893\$190
Empress Salles			3 717 767		78 893\$460
Ignoteby			1 488 767		30 571\$170
Ayrosa Galvão	160 925		339 246		20 658\$740
Pederneiros	40		3 031 100		85 843\$ 50
São Paulo das Agulhas			96 666		2 789\$980
Taperoó			4 583 165		118 102\$780
Itaquá			920 522		28 910\$940
Batalha			154 320		4 308\$560
Paratimanga	100		1 817 109		50 824\$860
Guayanas			39		\$160
Bauro	6 377		730 899		18 789\$220
Quatipará	60		3 600 192		89 427\$700
Guarany			2 911 523		74 193\$710
Martinho Prado	60		5 249 998		135 655\$260
Barrinha			1 641 198		48 232\$760
Macuco			157 701		4 790\$160
Pavagem	302				198\$170
Cascalho	434		856 679		27 475\$610
Pontal	2 805		3 528 820		116 487\$810
Somma					
	839 246		112 720 435		3 277 507\$460

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

Cia Paulista Seção Paulista		4 063			
" Sorocabana (via Jundiahy)		443			
" " (via Itaipu)		385			
" Itahibenas		240			
" de Tenecão, Inz e Forquy		60			
" Mogiana (via Campinas)		389			
" " (via Baldeação)		384			
" S Paulo a Minas (via Baldeação)		60			
" Araçuaçara		408 847			
" Dourado		166 149			
" São Paulo a Goyaz		92 634			
Seção Pitanguera		4 108			
Cia Melhoramentos de Monte Alto		90 297			
" Noroeste do Brasil		161 568			
" Sorocabana (via Agudos)		240			
" Mogiana (via Guataparã)		9 385			
" " (via Pontal)		58			
Somma					
		859 246			

De outras linhas para outras linhas ou em transito

Cia Araçuaçara		36 143 488		716 580\$400	
" Dourado		35 470 750		434 422\$880	
" São Paulo a Goyaz		3 801 724		134 103\$180	
" Melhoramentos de Monte Alto		4 253 583		134 414\$990	
" Noroeste do Brasil		2 101 358		49 780\$510	
" Mogiana (via Guataparã)		16 111		236\$320	
" " (via Pontal)		1 378		13\$780	
Seção Pitanguera		2 037 060		64 047\$260	
Somma					
		85 881 352		1 773 649\$980	
Total Geral					
	859 246	227 464 642		5 150 157\$354	

3.º — Despesa

A despesa geral da Companhia foi de:

em 1915	14.142:030\$383
em 1914	13.950:936\$163
Diferença para mais em 1915	191:094\$140

Comparação da despesa nos dois ultimos annos

Linhas	1915	1914	Diferenças em 1915	
			para mais	para menos
Seção Paulista	6.918:817\$510	6.478:468\$555	440:348\$975	—
Seção Rio Claro	6.214:346\$418	6.513:587\$058	—	299:240\$640
Todas as linhas	13.133:163\$928	12.992:055\$593	141:108\$335	—
Escriptorio Central	1.008:866\$375	958:880\$570	49:985\$805	—
TOTAL GERAL.	14.142:030\$303	13.950:936\$163	191:094\$140	—

A despesa geral da Companhia, anno por anno, desde 1872, consta do quadro seguinte:

Annos	Despesas
1872	186:262\$224
1873	259:823\$154
1874	283:510\$724
1875	365:360\$766
1876	484:649\$218
1877	567:156\$781
1878	687:074\$060
1879	747:796\$839
1880	771:861\$267
1881	877:816\$909
1882	918:392\$621
1883	1.119:230\$851
1884	1.267:930\$192
1885	1.155:201\$514
1886	1.266:121\$925
1887	1.256:820\$448
1888	1.361:457\$781
1889	1.746:114\$388
1890	1.597:997\$615
1891	2.510:912\$371
1892	4.920:252\$529
1893	6.180:472\$486
1894	5.601:166\$385
1895	6.822:049\$974
1896	9.193:917\$367
1897	9.894:766\$943
1898	10.070:984\$850
1899	9.310:469\$827
1900	9.132:355\$850
1901	9.897:085\$933
1902	11.303:315\$242
1903	9.571:201\$900
1904	9.241:364\$907
1905	8.698:431\$263
1906	8.659:739\$026
1907	10.327:340\$869
1908	10.416:979\$838
1909	12.471:484\$164
1910	10.504:324\$134
1911	11.911:376\$338
1912	14.364:717\$748
1913	17.823:429\$464
1914	13.950:936\$163
1915	14.142:030\$303

Até 1897 estão incluídas nas despesas as verbas de juros e descontos e de impostos de dividendos.

As despesas de custeio em 1915 são assim distribuídas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos da Administração:

Verbas da despesa		Secção Paulista				TOTAL
		Pessoal	Material	Contas		
Secção Paulista						
Inspectoria Geral, Contadoria e Almozarifado.	298.563\$860	13.244\$850	—	—	311.808\$710	
Trafego	1.430.911\$745	106.010\$451	75.312\$830	—	1.612.235\$026	
Telegrapho	262.414\$200	31.095\$069	5.011\$650	—	298.520\$859	
Locomoção	1.497.056\$640	2.007.889\$120	28.745\$120	—	3.533.690\$880	
Linha e Edifícios	642.811\$340	295.885\$993	10.149\$900	—	948.847\$233	
Aluguel de carros, vagões e encerrados	—	—	80.830\$600	—	80.830\$600	
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	66.049\$510	—	66.049\$510	
Taxas de exgotto e de consumo d'agua	—	—	16.761\$950	—	16.761\$950	
Diversas outras despesas	—	—	50.072\$732	—	50.072\$732	
Total	4.131.757\$785	2.454.125\$483	332.931\$242	—	6.918.817\$510	
Secção Rio Claro						
Inspectoria Geral, Contadoria e Almozarifado	298.262\$260	10.929\$110	—	—	309.191\$370	
Trafego	1.374.987\$385	89.762\$320	45.596\$762	—	1.510.346\$467	
Telegrapho	247.227\$800	25.707\$340	—	—	272.934\$640	
Locomoção	1.301.904\$200	1.479.430\$310	33.382\$350	—	2.814.716\$860	
Linha e Edifícios	950.268\$010	215.451\$501	40.709\$400	—	1.206.428\$911	
Aluguel de carros, vagões e encerrados	—	—	14.418\$680	—	14.418\$680	
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	36.590\$200	—	36.590\$200	
Taxas de exgotto e de consumo d'agua	—	—	6.607\$200	—	6.607\$200	
Diversas outras despesas	—	—	43.112\$090	—	43.112\$090	
Total	4.172.649\$155	1.821.280\$581	220.416\$682	—	6.214.346\$418	

Verbas de despesa		Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas					
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoarifado.	596:826\$120	24:173\$960	—	—	621:000\$080
Trafego	2.805:899\$130	195:772\$771	120:909\$592	—	3.122:581\$493
Telegrapho	509:641\$500	56:802\$409	5:011\$600	—	571:455\$509
Locomoção	2.798:960\$840	3.487:319\$430	62:127\$470	—	6.348:407\$740
Lanha e Edificios	1.593:079\$350	511:337\$494	50:859\$300	—	2.155:276\$144
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	95:249\$280	—	95:249\$280
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	102:639\$710	—	102:639\$710
Taxas de exgotto e de consumo d'agua	—	—	23:369\$150	—	23:369\$150
Diversas outras despesas	—	—	93:184\$822	—	93:184\$822
Total	8.304:406\$940	4.275:406\$064	553:350\$924	—	13.133:163\$928

SONNVA	Seção Paulista		Seção Rio Claro		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1911	3.172:136\$220	2.237:033\$414	3.415:985\$870	1.995:835\$691	6.588:122\$090	4.232:869\$105
1912	3.788:631\$470	2.674:419\$314	4.043:552\$125	2.631:802\$696	7.832:183\$595	5.306:016\$010
1913	4.239:966\$010	3.410:474\$104	4.732:092\$980	3.230:735\$250	8.972:058\$990	6.641:209\$354
1914	3.919:620\$420	2.230:387\$123	4.236:026\$985	2.036:630\$584	8.155:646\$805	4.267:017\$707
1915	4.131:757\$785	2.454:125\$483	4.172:649\$155	1.821:280\$581	8.304:406\$940	4.275:406\$064

Os seguintes quadros mostram a receita e despesa, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despesa para a receita, nas diversas linhas da Companhia Paulista, desde o anno de 1872, quando foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha.

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit.	Coefficiente do trafego
Secção Paulista					
1872	311:101\$740	182:152\$194	128:949\$540	—	59
1873	648:860\$351	248:903\$619	399:450\$732	—	38
1874	748:441\$087	274:841\$219	473:599\$868	—	36
1875	885:431\$432	357:490\$141	527:941\$291	—	40
1876	1.120:363\$974	474:299\$977	646:063\$997	—	42
1877	1.465:561\$433	543:806\$325	921:755\$108	—	37
1878	1.915:581\$380	667:300\$460	1.248:280\$920	—	35
1879	2.018:700\$150	715:719\$411	1.302:980\$739	—	35
1880	1.827:706\$860	697:327\$639	1.130:370\$221	—	38
1881	2.190:852\$950	839:408\$371	1.351:444\$579	—	38
1882	2.523:613\$355	892:453\$480	1.631:159\$875	—	35
1883	2.557:794\$150	1.061:730\$660	1.496:063\$490	—	42
1884	2.585:623\$870	1.058:942\$610	1.526:681\$260	—	41
1885	2.804:399\$110	1.105:021\$370	1.699:377\$740	—	39
1886	2.971:615\$360	1.211:639\$070	1.759:975\$190	—	41
1887	2.912:461\$460	1.205:377\$230	1.707:084\$230	—	41
1888	3.546:332\$750	1.291:035\$930	2.255:296\$820	—	36
1889	4.233:308\$210	1.552:791\$531	2.710:516\$679	—	36
1890	4.901:894\$943	1.312:593\$400	3.859:241\$540	—	27
1891	6.227:245\$700	2.153:950\$545	4.073:295\$155	—	35
1892	6.987:214\$590	3.462:766\$235	3.524:445\$355	—	49
1893	7.181:475\$770	3.877:399\$269	3.304:076\$501	—	54
1894	9.508:352\$815	3.564:072\$602	5.944:280\$213	—	37
1895	11.632:689\$350	4.141:977\$084	7.490:712\$266	—	36
1896	13.132:281\$453	5.554:535\$891	7.577:745\$562	—	42
1897	14.465:422\$010	5.911:364\$501	8.554:057\$509	—	40
1898	13.407:406\$310	6.380:774\$986	7.026:631\$324	—	47
1899	13.858:179\$413	5.787:191\$920	8.070:987\$493	—	42
1900	14.484:307\$790	5.488:979\$395	8.995:328\$395	—	38
1901	17.130:305\$400	5.404:587\$089	11.725:718\$311	—	31
1902	15.155:286\$540	6.607:240\$399	8.548:046\$141	—	44
1903	12.172:625\$600	5.174:561\$242	6.998:064\$358	—	43
1904	10.915:163\$510	4.997:179\$766	5.917:983\$744	—	46
1905	10.504:797\$147	4.615:697\$775	5.889:099\$372	—	44
1906	15.100:430\$568	4.593:845\$518	10.506:585\$050	—	30
1907	14.557:478\$997	5.604:418\$584	8.953:060\$413	—	38
1908	14.084:384\$064	5.384:086\$140	8.700:297\$924	—	38
1909	16.484:261\$462	6.616:060\$634	9.868:200\$828	—	40
1910	13.633:956\$161	5.357:384\$084	8.276:572\$077	—	39
1911	16.002:290\$542	5.706:540\$061	10.295:750\$481	—	36
1912	17.978:644\$722	6.746:067\$212	11.232:577\$510	—	38
1913	19.321:987\$902	8.119:957\$028	11.202:030\$874	—	42
1914	15.270:452\$451	6.478:468\$535	8.791:983\$916	—	42
1915	17.905:389\$993	6.918:817\$510	10.986:572\$483	—	39

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
-------	---------	---------	-------	---------	-------------------------

Secção Rio Claro

1892	1.954:978\$769	938:675\$788	1.016:302\$981	—	48
1893	2.791:158\$190	1.576:562\$829	1.214:595\$361	—	56
1894	4.211:405\$625	1.574:363\$349	2.637:042\$276	—	37
1895	5.358:959\$580	2.170:176\$887	3.188:782\$703	—	40
1896	6.143:846\$646	2.957:947\$670	3.185:898\$776	—	48
1897	7.295:013\$070	3.300:148\$538	3.994:864\$532	—	45
1898	6.627:557\$900	3.233:000\$004	3.394:557\$896	—	49
1899	6.938:672\$410	3.047:374\$851	3.891:297\$559	—	44
1900	7.150:840\$160	3.123:028\$428	4.027:811\$732	—	44
1901	9.784:048\$840	4.023:011\$590	5.761:037\$250	—	41
1902	9.525:956\$410	4.289:465\$577	5.236:490\$833	—	45
1903	7.877:761\$270	4.153:408\$958	3.724:352\$312	—	53
1904	7.313:128\$340	4.083:891\$612	3.229:236\$728	—	56
1905	7.898:738\$470	3.914:750\$698	3.983:987\$772	—	50
1906	11.973:055\$522	3.817:744\$837	8.155:310\$685	—	32
1907	9.983:465\$466	4.187:582\$826	5.795:882\$640	—	42
1908	8.281:035\$646	4.584:389\$913	3.696:645\$733	—	55
1909	10.012:532\$656	5.070:897\$962	4.941:634\$694	—	51
1910	8.857:033\$968	4.767:804\$684	4.089:229\$284	—	54
1911	10.824:882\$960	5.634:838\$122	5.190:044\$838	—	48
1912	12.583:802\$569	6.916:466\$885	5.667:335\$684	—	55
1913	14.467:021\$696	8.288:399\$050	6.178:622\$646	—	57
1914	10.529:448\$082	6.513:587\$058	4.015:861\$024	—	62
1915	12.293:593\$819	6.214:346\$418	6.079:247\$401	—	51

Via fluvial

1890	132:886\$662	180:723\$228	—	47:836\$562	136
1891	199:107\$760	224:127\$574	—	25:019\$814	113
1892	205:697\$400	304:381\$408	—	98:684\$008	148
1893	172:424\$240	334:138\$585	—	161:714\$345	174
1894	190:336\$580	271:053\$945	—	80:717\$065	142
1895	228:898\$000	247:880\$003	—	18:983\$303	108
1896	338:897\$560	272:961\$392	65:936\$168	—	80
1897	314:703\$590	277:043\$035	37:660\$555	—	88
1898	338:806\$800	310:294\$590	28:512\$360	—	92
1899	368:518\$580	318:025\$570	50:493\$010	—	86
1900	379:770\$940	322:491\$879	57:279\$061	—	85
1901	331:288\$700	274:860\$424	56:428\$276	—	83
1902	209:625\$080	222:912\$593	—	13:287\$513	106
1903	8:545\$260	36:077\$891	—	27:532\$631	422

O seguinte quadro mostra a discriminação da despesa geral, em 1915 e 1914, por diferentes verbas.

UNIDADES	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Trem kilometro	4\$011	3\$954	2\$600	2\$573	3\$189	3\$115
Vehiculo kilometro	\$176	\$180	\$117	\$113	\$142	\$139
Tonelada de peso util	\$054	\$055	\$054	\$058	\$054	\$057

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central, em São Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas Secções Paulista e Rio Claro.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiros e por tonelada kilometro de mercadorias, por quanto não dispomos de dados para precisal-a de modo accéptavel.

A determinação do peso util a que se referem os coeficientes supra indicados consta do quadro de utilização dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

As despesas totaes, em 1915, da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxtariado se distribuem do seguinte modo pelas tres Repartições.

Repartições	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
	Inspectoria Geral	39:370\$000	132\$720	39:370\$000	132\$720	78:740\$000	265$440
Contadoria	187:710\$790	8:736\$925	187:637\$666	8:718\$185	375:348\$456	17:455\$110
Almoxtariado	71:483\$070	4:375\$205	71:254\$600	2:078\$205	142:737\$670	6:453\$410
Total.	298:563\$860	13:244\$850	298:262\$260	10:929\$110	596:826\$120	24:178\$960

A concentração de todo o serviço da escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição do numero de erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1915:

“Numero de despachos e enganos verificados

No annexo n.º 5 contem a discriminação da quantidade de despachos e dos erros commettidos referentes aos expedidos; bem assim a porcentagem que coube á cada estrada, verificando-se egualmente que o numero de despachos foi de 2.430.919 contra 2.175.414 do anno de 1914.

Os enganos commettidos pelas diversas estradas foram em numero de 1.101 ou mais 523 que no anno de 1914.

Dou em seguida o respectivo quadro:

Companhias	Numero total de despachos	Erros em despachos expedidos	
		Numero	Porcentagem
S. Paulo Railway	1.147.223	351	0,030
» » » Secção Bragantina.	45.085	36	0,079
» » » Ramal de Piracaia.	13.346	3	0,022
Paulista de Estradas de Ferro, Secção Rio Claro e Secção Noroeste . . .	497.159	127	0,025
Campineira de Tracção, Luz e Força.	4.316	1	0,023
Itatibense	17.700	18	0,101
Mogyana de E. de Ferro e Ramaes.	467.223	69	0,014
Araraquara e P. ^{to} a R. Preto . . .	75.593	12	0,015
S. Paulo-Goyaz e Secção Pitangueiras	25.798	10	0,038
Dourado	39.028	68	0,174
Sorocabana Railway	80.586	42	0,052
Estrada de Ferro Fumilense	9.044	1	0,010
São Paulo e Minas	4.117	2	0,048
Melhoramentos de Monte Alto . . .	4.701	6	0,127
Total	2.430.919	746	— “

Durante o anno de 1915 foram impressos na Contadoria, para fornecimento ás estações 1.484.070 bilhetes de passageiros, sendo:

Para as estações da Secção Paulista 702.510
 » » » » » Rio Claro 781.560

Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1915 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almozarifado foi de 173 empregados assim discriminados:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Contador	1	
Ajudante do Contador	1	
Auxiliar.	1	
Caixa	1	
Ajudante do Caixa	1	
Auxiliar » »	1	
Pagador	1	
Ajudante do Pagador.	1	
Auxiliares » »	2	
Chefes de Secção	5	
Escripturarios e Praticantes	86	
Agenté em Jundiahy S. P. R.	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados.	6	
Apontadores de carros, vagões e encerados	5	
Typographos	4	
Continuos	6	123

Almozarifado

Almozarife	1	
Chefe de Deposito	1	
Escripturarios	17	
Praticantes	7	
Feitor	1	
Conferente	1	
Armazenistas	5	
Trabalhadores	14	47

III

Trafego

O Dr. Gabriel Penteado, illustre collega, que tão brilhantemente superintende este importante departamento da Administração, apresentou-me o detalhado relatório, que a seguir transcrevo em sua integra.

Illm. Snr.

DR. FRANCISCO DE MONLEVADE

M. D. Inspector Geral.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório dos serviços do Trafego, em 1915.

Subscrevo-me,

Com estima e consideração

De V. S. Att. Vdr.

G. Penteado,
Chefe do Trafego.

Trafego

A redução do trafego de importação, que se fez sentir nos primeiros mezes do anno de 1914 e mais se aggravou desde o inicio da guerra européa; as difficuldades oppostas á navegação, cuja consequencia esperada era de paralyção dos embarques de café em Santos, e as anormalidades economicas internas faziam prevêr que o trafego durante o anno de 1915 seria bastante limitado. Ao contrario dessa expectativa, e devido á exportação, principalmente do café, que teve intensa procura e sufficientes transportes maritimos, o movimento geral de mercadorias, que foram transportadas nas linhas da Companhia Paulista, attingio a 1.357.545 toneladas, que representam, comparado com o anno de 1914, um augmento de 7,1 % assim discriminado:

Trafego proprio	{	Trafego interstacional das linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	+	0,4%
		Trafego interstacional das linhas de 1 ^m ,00	-	14,8%
Trafego extranho	{	Trafego entre as linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 e as de 1 ^m ,00 e extranhas.	-	15,0%
		Trafego entre as linhas de 1 ^m ,00 e as de 1 ^m ,60, 0 ^m ,60 e extranhas	+	7,2%
Em transito	{	Trafego das estradas extranhas para as estradas extranhas e transitando pelas linhas de 1 ^m ,60	+	18,8%
		Trafego das estradas extranhas para as estradas extranhas e transitando pelas linhas de 1 ^m ,00	+	22,3%

Desse movimento geral de mercadorias, 759.281 toneladas, foram de exportação, isto é, entregues á São Paulo Railway, em Jundiahy. Não contando a exportação de 1913, que foi de 812.464 toneladas, a do anno passado é a maior, que tem sido transportada nas linhas da Companhia Paulista,

sendo a seguinte a discriminação da sua touelagueu pelas linhas de procedencia e especificação por café e diversas outras mercadorias :

	Diversos	Café
Linha de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 da Paulista	17.260	74.527
Linhas de 1 ^m ,00 da Paulista. . .	63.508	142.285
Estradas convergentes ás linhas de 1 ^m ,60	31.514	287.317
Estradas convergentes ás linhas de 1 ^m ,00	59.073	83.797

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cuja exportação se iniciou com os primeiros productos das suas lavouras, contribuiu no ano passado com 5.837 toneladas das mercadorias entregues á São Paulo Railway. É a Noroeste uma nova tributaria, em cuja zona, a mais fertil, talvez, do Estado de São Paulo, já existem, além de intensa cultura de cereaes, além de 11.000.000 de cafeeiros, augmentados dia a dia com outras plautações. O desenvolvimento das suas lavouras fará com que, em breve, seja classificada entre as estradas, cujo trafego mais contribuirá para o da Companhia Paulista. No ano correute a safra de café da Noroeste é calculada em 160.000 saccas, ou, tres vezes mais do que em 1915, esperando-se tambem abundante a colheita de cereaes.

Depois do café, os cereaes são a principal mercadoria de exportação da Compauhia Paulista. Para bem poder-se avaliar o desenvolvimento da sua cultura nas zonas desta Companhia, damos abaixo o numero de saccas, que passaram pelas estações baldeadoras de Rio Claro e Campinas no ultimo quiuquennio :

	Rio Claro	Campinas
1911	255.683	388.671
1912	557.767	497.808
1913	680.206	174.993
1914	1.189.667	210.242
1915	945.275	333.930

Convém lembrar que, em 1915, o tempo correu desfavoravel á cultura de cereaes, razão pela qual não houve a colheita, que era esperada.

Comparados 1915 com 1914, houve em 1915 um augmento de exportação, que é assim discriminado pelas linhas de procedencia :

Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 da Paulista . . .	+ 36,4 %
Linhas de 1 ^m ,00 da Paulista	+ 22,1 %
Estradas convergentes ás linhas de 1 ^m ,60 . . .	+ 32,1 %
Estradas convergentes ás linhas de 1 ^m ,00 . . .	+ 41,2 %

No anno passado, a importação foi sómente de 307.191 toneladas, a menor que tem tido a Paulista desde 1910. Comparada com a importação de 1914, houve uma diminuição de 60.525 toneladas, ou 19,7 %, assim discriminados pelas linhas de procedencia :

Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 da Paulista . . .	- 42,3 %
Linhas de 1 ^m ,00 da Paulista	- 8,8 %
Estradas convergentes ás linhas de 1 ^m ,60 . . .	- 3,3 %
Estradas convergentes ás linhas de 1 ^m ,00 . . .	+ 13,2 %

O movimento de passageiros tambem soffreu diminuição em 1915, tendo sido o seu numero total de 1.874.889, ou menos 7,3 % do que em 1914. Essa differença é assim discriminada por classes :

Passageiros de 1. ^a classe	- 5,5 %
Passageiros de 2. ^a classe	- 7,7 %

Em Agosto de 1914, foram supprimidos dois trens de passageiros e quatro outros foram substituidos por mixtos. Os dois trens suprimidos, que corriam entre Jundiaby e Baldeação foram restabelecidos a 1.^o de Janeiro de 1915, entre Cordeiro e aquella estação da Companhia Mogyana, dando as mesmas communições anteriores.

O numero total de trens, que correram em 1915, foi de 26.403, ou mais 1.165 do que em 1914, assim especificados :

Trens de passageiros	+ 7
Trens de mercadorias e gado	+ 1093
Trens de serviço	+ 65

Damos a seguir detalhada exposição dos diversos serviços do Trafego.

I

Transportes retribuidos por trens de passageiros

Excluídos os passageiros possuidores de cadernetas-kilometricas, viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1915, 446.552 passageiros de 1.^a classe
1.428.337 " 2.^a "

ou o total de 1.874.889, que representa

92,7 %	do total de 1914
75,7 %	" " 1913
91,3 %	" " 1912

Os numeros de viajantes e dos outros transportes por trens de passageiros, em 1915, são discriminados no quadro seguinte por especie de trafego e pelas duas secções de linhas:

Discriminação	Passageiros com bilhetes				Bagagens e encomendas	Animaes	
	Singe os		Ida e volta			Tab. 10	Tab. 11
	1. ^a classe	2. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe			
Secção Paulista							
Trafego proprio	36.323,5	272.717,5	96.942	224.257	4.067 ton.	1.778	698
Trafego extranho { Despachado	18.707,5	49.047	27.805	36.206	3.502 "	887	1.134
{ Recebido	18.168,5	49.325	25.290	13.275	2.110 "	638	964
Em transito	43.096	79.756	29.706	18.795	7.961 "	1.167	1.255
Total	116.295,5	450.845,5	179.743	292.533	17.640 "	4.470	4.051
Cadernetas-kilometricas	358						
Secção Rio Claro							
Trafego proprio	51.238	350.298,5	88.914	292.976	3.804 "	4.325	1.414
Trafego extranho { Despachado	11.128,5	34.109	13.023	15.625	1.505 "	1.477	959
{ Recebido	12.288,5	43.871	8.625	6.409	1.548 "	1.213	935
Em transito	3.353,5	11.035	2.023	2.313	1.639 "	645	426
Total	77.998,5	439.313,5	112.585	317.323	8.497 "	7.660	3.764
Cadernetas-kilometricas	235						

Os transportes por trens de passageiros em todas as linhas da Companhia Paulista, em 1915, 1914, 1913 e 1912, são discriminados abaixo :

ANOS	Passageiros com bilhetes				Bagagens e encomendas	Animaes	
	Singelos		Ida e volta			Tab. 10	Tab. 11
	1. ^a classe	2. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe			
1915	174.566	837.512	271.986	590.825	22.744 ton.	11.267	6.638
1914	348.665,5	1.428.902,5	124.142	118.950	24.131 "	10.514	6.684
1913	429.403,5	1.772.292,5	125.396	84.925	27.623 "	11.932	7.866
1912	378.904,5	1.492.919,5	113.334	71.548	23.755 "	13.323	8.415

Dois passageiros com meios bilhetes são contados por um.

Não estão incluídos no quadro acima os passageiros, que viajaram com cadernetas-kilometricas, cuja emissão naquelles annos foi a seguinte :

Annos	Cadernetas	Kilometros
1915	593	3.159.000
1914	574	3.165.000
1913	755	3.471.000
1912	770	3.435.000

Os percursos médios destes transportes, não incluindo os viajantes com cadernetas-kilometricas, foram os seguintes :

Especificação	Passageiros		Um kilo de encomendas	Um animal
	1. ^a classe	2. ^a classe		
Secção Paulista				
1915	65,0 kil.	43,4 kil.	85,2	98,2
1914	64,7 „	47,8 „	77,6	80,7
1913	68,8 „	46,9 „	71,4	103,6
1912	62,8 „	47,0 „	69,5	113,7
Secção Rio Claro				
1915	71,5 „	50,6 „	102,1	217,5
1914	63,8 „	51,5 „	94,8	196,4
1913	65,0 „	53,7 „	91,8	247,1
1912	68,8 „	54,5 „	92,7	262,6

11

Movimento geral de Mercadorias e Gado

O peso total das mercadorias despachadas e recebidas nas estações da Companhia Paulista e das que sómente transitaram pelas suas linhas attingiu, em 1915, a 1.357.545 toneladas, das quaes, 22,7% foram de importação e 53,9% de exportação. O café contribuiu com 44,3%.

Em 1915, foram transportadas 88.654 cabeças de gado, sendo 30.665 despachadas pela tabella 10 e 57.989 pela tabella 11.

Damos abaixo o movimento geral de mercadorias e gado em todas as linhas da Companhia Paulista, em 1914, 1913 e 1912:

Especificação	1914	1913	1912
Movimento geral de mercadorias	1.267.464 tons.	1.541.602	1.415.436
Diferenças em 1915	{ Mais 90.081	—	—
	{ Menos —	189.057	57.891
Contribuição da	{ Importação 29,0%	30,8%	33,1%
	{ Exportação 45,7%	52,6%	46,5%
	{ Café 33,6%	34,6%	33,9%
Transportes de gado	{ Tabella 10 18.243	25.554	29.191
	{ Tabella 11 35.634	51.876	59.807
	{ Total 53.877	77.430	88.998
Diferenças em 1915	{ Mais 34.777	11.224	—
	{ Menos —	—	344

Para os transportes de gado, cujo desenvolvimento vem se accentuando, e no anno corrente attingirá o maximo até agora obtido nas linhas da Companhia Paulista, são concedidos actualmente até tres trens diarios e continuos, com a lotação minima de cem cabeças, com o que são satisfeitas todas as requisições de despachos apresentados nas estações.

Os quadros seguintes discriminam os transportes por trens de mercadorias, em 1915, pela Secção Paulista e Secção Rio Claro:

Secção Paulista

Especificação	Diversos	Café	GADO		
			Tab. I	Tab. II	
Trafego proprio	62.727 tons.	4.678	1.176	75	
Trafego extranho	{ Despachado 39.166	74.591	1.378	11.946	
	{ Recebido 99.856	492	6.663	226	
Em transitio:					
Da	C. Mogyana e S. P. e Minas	28.404	275.677	56	8.116
	Zona da Secção Rio Claro	126.779	226.091	2.224	36.931
	E. de Ferro Itatibense	1.046	4.762	—	—
	Comp. Tracção, Luz e Força	50	4.993	—	—
	Estrada de Ferro Funilense	2.196	1.890	—	—
Para a	C. Mogyana e S. P. e Minas	129.164	—	50	—
	Zona da Secção Rio Claro	109.443	3	2	5
	E. de Ferro Itatibense	3.043	1	107	—
	Comp. Tracção, Luz e Força	1.351	—	—	—
	Estrada de Ferro Funilense	904	—	—	—
Total	604.129	593.178	11.656	57.299	

Secção Rio Claro

Especificação	Diversos	Café	GADO		
			Tab. I O	Tab. II	
Trafego proprio	100.531 ton.	6.821	7.268	668	
Trafego extranho	Despachado	100.198	5.506	37.349	
	Recebido	102.296	859	34	
Em transitio :					
Da	S. Paulo N. Railroad Cy.	36.855	36.141	1.645	—
	E. de Ferro do Dourado	7.266	35.471	1.507	1
	E. de Ferro S. Paulo a Goyaz	28.348	5.898	3.163	—
	Comp. M. de Monte Alto	487	4.254	—	—
	E. de Ferro Nor. do Brazil.	3.808	2.099	53	—
	Companhia Mogyana (Guatapar e Pontal)	1.545	15	256	15
	S. Paulo N. Railroad Cy.	18.144	3	—	—
	E. de Ferro do Dourado	10.654	1	—	—
	E. de Ferro S. Paulo a Goyaz	5.993	3	—	—
	Comp. M. de Monte Alto	1.676	—	—	—
Para a	E. de Ferro Nor. do Brazil.	3.064	—	—	—
	Companhia Mogyana (Guatapar e Pontal)	3	—	—	—
	Total.	420.868	234.285	25.274	38.067

Os percursos médios de uma tonelada de mercadorias em 1915, 1914, 1913 e 1912 foram os seguintes:

Especificao	TONELADA DE	
	Diversos	Café
Secoo Paulista		
1915	88,3	91,3
1914	84,4	89,4
1913	85,7	93,2
1912	81,2	89,7
Secoo Rio Claro		
1915	143,5	149,9
1914	147,3	144,5
1913	154,3	153,5
1912	156,5	155,6

O appenso numero 1 mostra o movimento geral de mercadorias na Paulista, desde 1906.

III

Importação

A importação marcou o seu maximo na Companhia Paulista em 1913, com 475.785 toneladas de mercadorias recebidas da São Paulo Railway. Desde Dezembro desse anno, ella começou a decrescer, e, em 1915, attingio sómente a

307.192 toneladas

de mercadorias, ou

83,5 %	da importação de	1914
64,6 %	»	» 1913
65,6 %	»	» 1912

O appenso numero 2 mostra a importação recebida pela Paulista desde 1906, com discriminação pelas estradas de destino e das differenças referidas áquelle anno.

A São Paulo Railway carregou a importação de 1915 em 69.387 vagões de onze toneladas de lotação, o que dá para carregamento médio 4.430 kilos, ou a utilização de

40 %

da lotação média. Esses carregamentos, nos tres ultimos annos anteriores a 1915, foram os seguintes:

4 670 K.	em	1914
4.620	»	» 1913
4.800	»	» 1912

Recebidos os vagões da São Paulo Railway carregados com mercadorias para diversos destinos, e feitas algumas das descargas intermediarias, são elles rebocados nos trens com mais prejudicial deficiencia da utilização da sua lotação. Tal inconveniente póde ser sanado, ou nas estações de origem, augmentando o peso de mercadorias carregadas em cada vagão, o que corresponde a augmentar o numero de toneladas-kilometro por elle transportadas, ou nas estações intermediarias, baldeando-se as cargas de uns para outros vagões e supprimindo os percursos daquelles. Os trabalhos nas estações de origem são feitos pela São Paulo Railway,

que, manifestando sempre a melhor boa vontade em attender ás nossas reclamações, demonstrou ser impossivel melhorar esse serviço. Adoptamos, então, as baldeações em Campinas e Cordeiro, dando preferencia á suppressão dos percursos dos vagões da Companhia Paulista. Assim procedemos, porque, em casos como este, são pagas as taxas de utilização do material extranho até a ultima estação de destino, mesmo que o seu percurso seja interrompido: «A taxa kilometrica sobre os vagões será cobrada até o ponto extremo a que fôr destinado o vagão da mesma bitola». (Contracto de trafego mutuo com a São Paulo Railway).

Casos ha, porém, em que os vagões da São Paulo Railway são descarregados em Campinas, ou em Cordeiro, e a ella devolvidos sem que cheguem ao ponto extremo, a que são destinados, pagando a Paulista a taxa do percurso, que não foi feito: mesmo assim, a baldeação é vantajosa, porque reduz as despesas de tracção de trens.

IV

Exportação

A exportação do anno passado, que, com excepção de 1913, foi a maior que tem tido a Companhia Paulista, attingio a

759.281 toneladas, ou
131,3 % da exportação de 1914
93,4 % » » » 1913
115,4 % » » » 1912

O appenso numero 3 mostra a exportação entregue á São Paulo Railway desde 1906, fazendo a discriminação pelas estradas de procedencia.

As 759.281 toneladas de mercadorias entregues pela Paulista á São Paulo Railway foram carregadas em 102.607 vagões, o que dá para carregamento médio 7.400 kilos, ou a utilização de

67 %.

da lotação de cada vagão. Esses carregamentos, nos tres ultimos annos anteriores a 1915, foram os seguintes:

7.270 K. em 1914
7.920 » » 1913
6.900 » » 1912

Nós procuramos carregar os vagões para o trafego extranho e próprio, de modo que esses vehiculos sejam utilizados com a maior efficiencia, empregando os meios, que não produzam demora prejudicial nos transportes. Dá-se, porém, que o movimento de gaiolas para gado vem crescendo, favorecido pela redução de tarifas, ultimamente concedida por esta Estrada, e pelo desenvolvimento da pecuaria no Estado, e essas gaiolas, cujas lotações são fixadas pelo peso, que possam transportar, e superior a sua capacidade, vêm influir da média geral de utilização dos vagões, tornando apparente um máo aproveitamento. Pensamos que, a exemplo do que fazem as Estradas de outros paizes, a lotação das gaiolas deve ser indicada sómente pela sua capacidade, o que também favorecerá a permuta de material com a São Paulo Railway.

O diagramma n.º 1 mostra o movimento de vagões de importação e de exportação, desde 1906.

V

Café

A restricção nos despachos de cafés destinados a Santos e São Paulo, medida adoptada ha alguns annos, com o fim de equilibrar naquellas praças a offerta e a procura, e executada dentro de menores limites em 1914, fez affluir para o primeiro semestre de 1915 os transportes, que, deviam ser feitos naquelle anno. Esta causa, alliada á maior producção da safra de 1915-1916, elevou a entrega de cafés á São Paulo Railway, no anno passado, a

9.792.753 saccas, ou 587.836 toneladas,

Comparado com os annos anteriores, até 1912, o transporte de café em 1915 foi de

Mais 2.981.477 saccas, ou 169.244 tons. do que em 1914							
» 1.202.514	»	»	64.451	»	»	»	» 1913
» 2.020.618	»	»	117.994	»	»	»	» 1912

A safra de 1914-1915, que transitou pelas linhas da Companhia Paulista, foi 84,3 % do total entrado em Santos, attingindo a

7.762.669 sacccas, ou 465.761 toneladas, que são discriminadas abaixo pelas estradas de procedencia :

CAFÉ ENTREGUE À SÃO PAULO RAILWAY

Procedencias	SAFRAS - TONELADAS			
	1914-15	1913-14	1912-13	1911-12
Secção Paulista	62.841	64.259	66.107	71.841
Secção Rio Claro	115.860	136.316	117.883	141.280
Total, linhas da Paulista	178.701	200.605	183.990	213.121
Cia. T. Luz e Força	4.448	4.463	3.651	4.526
E. de F. Funilense	989	1.591	652	1.072
E. de F. Itatibense	4.003	3.177	2.572	3.491
São Paulo N. R. Company	17.886	30.504	21.254	31.789
E. de F. do Dourado	20.215	36.316	23.263	28.345
E. de F. São Paulo a Goyaz	2.753	6.507	3.998	3.375
Cia. M. de Monte Alto	1.833	—	—	—
E. de F. Noroeste	38	—	—	—
Total da zona da Paulista	230.866	283.163	239.380	285.719
Companhia Mogyana	230.086	257.382	226.747	228.580
São Paulo e Minas	4.809	—	—	—
Total Geral	465.761	540.545	466.127	514.299

O diagramma numero 2 mostra o café entregue á São Paulo Railway, desde 1906.

Segundo uma publicação recente da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado, ha nos municipios servidos pela Paulista e suas estradas convergentes

538.453.935 cafeeiros

em plena producção, assim distribuidos:

Companhia Paulista	229.688.500
„ Mogyana	234.657.135
Outras estradas . . .	74.108.300
Total . . .	<u>538.453.935</u>

ou 73,2 % do total do Estado.

Desses cafeeiros, estão em decadencia 74.600.000, assim discriminados:

Companhia Paulista	52.800.000
„ Mogyana	19.400.000
Outras estradas . . .	2.400.000
Total . . .	<u>74.600.000</u>

As novas plantações, pela mesma publicação, se elevam a 47.100.000, assim discriminadas:

Companhia Paulista	22.900.000
„ Mogyana	14.400.000
Outras estradas . . .	9.800.000
Total . . .	<u>47.100.000</u>

Em Dezembro do anno passado, procuramos conhecer a importancia da zona cafeeira da Companhia Paulista, obtendo as seguintes informações:

Cafeeiros em plena producção

Secção Paulista. . .	99.818.800
„ Rio Claro	144.993.700
Total . . .	<u>244.812.500</u>

Comparados com 1913, foram abandonados na Secção Paulista proximamente 4.000.000 de cafeeiros e na Secção Rio Claro, as Municipalidades collectaram mais 24.000.000 de cafeeiros novos.

Das estradas tributarias, só temos os dados abaixo, fornecidos pelos seus superintendentes:

	Cafeeiros produzindo	Cafeeiros novos
São Paulo Northern R. Company	24.098.600	27.800.500
Estrada de F. Noroeste do Brazil que não foram discriminados.	10.961.000,	

Pela mesma publicação, a que nos referimos acima, a produção média dos municípios servidos pelas linhas da Paulista, nas ultimas seis safras, foram as seguintes:

Superior a 70 arrobas por mil pés: Agudos (82,5), Barretos (72,2), Bebedouro (79,8), Jahú (79,8), Leme (70,5), Palmeiras (77,1) e Pederneiras (70,3);

Entre 50 e 70 arrobas por mil pés: Araras (63,1), Araraquara (53,4), Baurú (59,4), Brotas (55,8), Dois Corregos (69,6), Jaboticabal (62,9), Limeira (52,7), Pirassununga (50,1), Porto Ferreira (62,9), Ribeirão Bonito (61,1), Santa Rita (51,1) e São Carlos (54,6).

Os outros municípios tiveram produção média inferior a 50 arrobas por mil pés.

A produção média geral do Estado foi de 57 arrobas.

VI

Movimento geral de vagões

O movimento geral de vagões em 1915, comparado com os annos anteriores, até 1912, foi, na Secção Paulista, maior do que em 1914, e inferior aos dois outros annos, e na Secção Rio Claro foi superior aos de 1914 e 1912 e inferior ao de 1913.

Os quadros seguintes mostram o movimento geral de vagões em 1915, 1914, 1913 e 1912:

Secção Paulista

Discriminação		1915	1914	1913	1912
Vagões recebidos da S. Paulo Railway	Carregados	69.387	78.690	103.025	95.847
	Vazios	42.159	25.649	24.783	21.461
	Total	111.546	104.339	127.808	117.308
Vagões entregues á S. Paulo Railway	Carregados	102.594	79.525	102.386	95.292
	Vazios	9.232	25.149	26.373	22.109
	Total	111.826	104.674	128.759	117.401
Movimento de vagões nas estações	Carregados	131.885	112.220	133.267	120.627
	Descarregados	114.540	121.245	148.669	132.539
	Total	246.425	233.465	281.936	253.166
Vagões na baldeação de Campinas	Carregados	40.274	28.731	32.354	34.129
	Descarregados	29.859	25.962	33.665	29.797
	Total	70.133	54.693	66.019	63.926
Vagões na baldeação de Rio Claro	Carregados	55.097	46.568	58.599	48.174
	Descarregados	27.349	24.950	33.342	31.418
	Total	82.446	71.498	91.941	79.592

Secção Rio Claro

Discriminação		1915	1914	1913	1912
Movimento de vagões nas estações . . .	Carregados . . .	78.924	70.328	86.548	75.904
	Descarregados . . .	84.966	81.289	98.625	81.604
	Total . . .	163.890	151.617	185.173	157.508
Vagões na baldeação de Rio Claro . . .	Carregados . . .	29.114	24.429	33.783	29.753
	Descarregados . . .	45.836	38.471	48.050	40.429
	Total . . .	74.980	62.900	81.833	70.182

Os percursos dos vehiculos são dados no quadro abaixo:

	Kilometros percorridos pelos vehiculos										PERCURSO TOTAL	
	de passageiros			de breakes e correio		de animaes		DE MERCADORIAS			de vehiculos	de eixo
	passageiros	de breakes e correio	de animaes	carregados	vazios							
TRENS												
Secção Paulista												
Passageiros	8.907.832	2.876.990	190.970	—	—	5.757.800	11.975.792	23.951.584				
» » 1914	770.650	25.958	132.261	23.578.107	5.757.800	30.264.776	60.529.552					
» » 1913	46.778	460	—	842.373	756.482	1.646.093	3.292.186					
» » 1912	9.725.260	2.903.408	323.231	24.420.480	6.514.282	43.886.661	87.773.322					
Total em 1915	9.304.410	3.330.240	283.199	20.734.494	5.927.712	39.580.055	79.160.110					
» » 1914	9.995.407	3.540.810	1.114.059	24.237.866	7.529.366	46.417.508	92.835.016					
» » 1913	8.878.296	2.962.545	1.199.268	20.960.889	6.089.547	40.090.045	78.608.964					
Secção Rio Claro												
Passageiros	8.224.306	2.364.010	295.494	—	—	12.795.140	10.883.810	21.767.620				
» » 1914	2.027.044	442.716	2.725.732	28.402.254	12.795.140	46.392.886	92.785.772					
» » 1913	232.600	5.420	—	1.024.130	852.840	2.114.900	4.229.980					
» » 1912	10.483.950	2.812.146	3.021.226	29.426.384	13.647.980	59.391.686	118.783.372					
Total em 1915	11.107.006	2.791.362	1.715.394	33.237.158	15.328.806	64.169.736	128.339.452					
» » 1914	11.338.690	2.864.046	5.069.390	40.079.466	18.193.710	78.575.302	155.150.604					
» » 1913	8.351.640	2.450.011	5.656.859	37.582.087	14.812.514	68.853.111	137.706.222					

VII

Trens

Na Secção Paulista, correram, em 1915, 26.403 trens ou

Mais 1.165 do que em 1914
 Menos 3.620 » » » 1913
 Mais 1.980 » » » 1912

Na Secção Rio Claro, correram 27.149 trens, ou

Menos 1.211 do que em 1914
 » 3.756 » » » 1913
 Mais 2.654 » » » 1912

O quadro abaixo discrimina os percursos dos trens pelas duas secções de linha, em 1915:

Especificação	Secção Paulista	Secção Rio Claro
Passageiros	821.756	717.814
Mercadorias	1.028.794	1.865.919
Serviço	194.324	179.166
Total	2.044.874	2.762.899
Total em 1914	1.844.852	2.957.175
» » 1913	2.142.501	3.422.090
» » 1912	1.789.252	2.880.814

Os trens de gado estão incluídos nos de mercadorias.

A discriminação dos trens por especie e por ambas as secções de linha é feita no quadro seguinte :

Especificação	Passageiros	Mercadorias	Serviço	TOTAL
SECÇÃO PAULISTA :				
1915	7.539	16.629	2.235	26.403
1914	7.532	15.536	2.170	25.238
1913	7.368	18.911	3.744	30.023
1912	6.958	15.368	2.174	24.500
SECÇÃO RIO CLARO :				
1915	6.528	17.381	3.240	27.149
1914	7.629	18.631	2.100	28.360
1913	7.754	20.406	2.745	30.905
1912	6.900	17.411	2.665	24.976

Os trens de gado estão incluídos nos de mercadorias.

VIII
Serviço de Baldeação
Paulista e Mogyana

A baldeação de mercadorias, em Campinas, entre as Companhias Paulista e Mogyana, especificada por café, cereaes e numero de vagões, que entraram nos armazens, e o numero de empregados, que executaram os serviços são discriminados no quadro abaixo:

Discriminação	1915	1914	1913	1912
Café baldeado (saccas)	4.841,253	3.369,439	3.918,514	3.836,964
Cereaes baldeados (saccas)	333,930	210,242	174,998	497,808
Vagões C. M. { Carregados	19,452	22,563	35,521	31,156
{ Descarregados	41,779	32,791	39,952	40,937
Vagões C. P. e S. P. R. { Carregados	40,274	28,731	32,354	34,129
{ Descarregados	24,859	25,962	33,665	29,797
Média diaria de { Conferentes	28,1	30,3	40,3	36,4
{ Trabalhadores	153,9	152,3	205,7	187,4

Especificada pelo peso de mercadorias, e entrando com os transportes por trens de passageiros, a baldeação entre a Paulista e a Mogyana foi a seguinte:

Discriminação		1915	1914	1913	1912
Passageiros	{ 1. ^a classe	29.431	28.725,5	35.011	38.512,5
	{ 2. ^a classe	40.425,5	47.739	59.212,5	54.714,5
Bagagens e encomendas	. . . . .	4.048 ton.	4.688 ton.	5.563 ton.	5.231 ton.
Animaes das tabeallas 10 e 11	. . . . .	10.018	11.181	11.362	9.349
Veiculos	. . . . .	84	139	215	101
Café . . . . .	. . . . .	270.520 ton.	296.764 ton.	228.333 ton.	231.092 ton.
Outras mercadorias de exportação	. . . . .	29.444 "	20.667 "	21.108 "	36.508 "
Mercadorias de importação	. . . . .	133.152 "	137.233 "	191.513 "	163.965 "
Costo da baldeação de uma tonelada de mercadorias	. . . . .	§6:0	§8:20	§9:70	§9:30

As baldeações nos outros pontos de contacto das duas linhas foram as seguintes, em 1915:

Discriminação		Baldeação	Guatapar	Pontal
Passageiros	{ 1. ^a classe	9.788,5	2.197	—
	{ 2. ^a classe	6.275	13.023,5	44
Bagagens e encomendas	. . . . .	310 ton.	352 ton.	107 ton.
Animaes das tabeallas 10 e 11	. . . . .	706	5.090	1.216
Veiculos	. . . . .	10	4	—
Café . . . . .	. . . . .	9 ton.	36 ton.	1 ton.
Outras mercadorias exportadas	. . . . .	1.977 "	2.801 "	941 "
Mercadorias importadas . . . . .	. . . . .	2.797 "	7.011 "	16.412 "

Linhas de 1^m,60 e 1^m,00 da Companhia Paulista

O quadro abaixo discrimina a baldeação de Rio Claro por café, cereaes e vagoes de importação e de exportação, dando tambem o numero de empregados, que executaram os serviços:

Discriminação	1915	1914	1913	1912
Café baldeado (saccas)	3.489.705	2.471.153	3.439.900	2.742.0~9
Cereaes baldeados (saccas)	945.275	1.189.667	680.206	557.767
{ Carregados	29.144	24.429	38.783	29.753
Vagoes de 1 ^m ,00 { Descarragados	45.836	38.471	48.050	40.429
{ Carregados	55.097	46.568	58.599	48.174
Vagoes C. P. e S. P. R. { Descarragados	27.349	24.930	33.342	31.418
{ Conferentes	27,6	27,5	40,2	40,8
Média diaria de { Trabalhadores	123,8	140,3	215,0	166,3

Comparamos abaixo as baldeações em 1915 e 1914 das outras principais mercadorias, representadas em numero de vagoes:

Discriminação	1914	1915	Differença em 1915	
			Mais	Menos
Carne refrigerada.	2.507	3.000	—	403
Gado.	4.080	1.716	2.314	—
Madeira.	6.215	6.788	—	573

Especificada pelo peso de mercadorias, e entrando com os transportes por trens de passageiros, a baldeação de Rio Claro entre as linhas de 1m,60 e 1m,00 da Companhia Paulista foi a seguinte:

Discriminação	1915	1914	1913	1912
Passageiros {				
1. ^a classe	45.925	45.915,5	50.429,5	47.712
2. ^a classe	88.654	101.397	101.573	85.245
Bagagens e encomendas	3.989 ton.	3.764 ton.	3.717 ton.	3.177 ton.
Animaes das tabeellas 10 e 11	51.961	22.108	44.412	61.234
Veiculos	68	70	99	78
Café	262.133	165.379	211.187	166.026
Outras mercadorias de exportação	148.325	172.262	183.588	138.382
Mercadorias de importação.	143.316	138.147	169.138	159.051
Custo da baldeação de uma tonelada de mercadorias.	\$510	\$650	\$790	\$950

A menor importação contribuiu para a redução do preço da baldeação de uma tonelada de mercadorias.

Além das baldeações, de que tratamos, são feitas outras de menor intensidade, que são especificadas no quadro seguinte relativo aos serviços de 1915:

DISCRIMINAÇÃO	ENTRE A PAULISTA E										
	Linhas de Im,60 e On,60		Linhaense	Fornitense	Tratado, Luz e Força	São Paulo e Minas		Sorocabana Railway		S. Paulo Agudos	
	Porto Ferreira	Desalado				Campinas	Baldeação	Guataparã	Fontal		Campinas
Passageiros { 1.ª classe	8482	424	3599,5	123	65,5	11	—	—	—	34,5	8
Passageiros { 2.ª classe	40266,5	2072	12445	34,5	22	65	4	—	—	7	67
Bagagem e encomendas	639	29	843	125	84	21	1	299	67	21	11
Animaes das Tabellas 10 e 11	511	87	330	120	51	2	—	—	—	92	—
Vehiculos	4	—	4	1	2	1	1	1	—	—	—
Café	7265	3475	4972	1892	4993	5172	—	55	—	5	1
Outras mercadorias expor- tadas	3323	1034	8845	3729	465	99	4	1367	298	2452	8
Mercadorias importadas	2180	630	3971	956	1600	976	22	6800	9471	298	26

IX

Telegrapho

Officinas

Em 1915 foram construidas as seguintes linhas telegraphicas:

Linha nova entre Rio Claro e Ityrapina	40.600
Linha de EX entre Rio Claro e Ityrapina	40.600
Ligação da nova estação de Ityrapina á rêde telegraphica antiga . . .	1.700
Linha entre Baurú, Paulista e No-roeste	<u>1.500</u>
Total	84.400 metros,

elevando a extensão total das linhas telegraphicas da Companhia Paulista a 5.651 kilometros, assim distribuidas:

Secção Paulista	2.490 kilom.
» Rio Claro	3.251 »

Os materiaes empregados nas novas linhas foram os seguintes:

Trilhos para postes	627
Braços de ferro	722
Isoladores esticadores	256
» simples	1.233
Cabeças de f. f.	15
Rolos de fio	214
Apparelhos	16

Foram construidos, em 1915, 29.533 metros de linhas telephonicas na Secção Paulista e 4.800 na Secção Rio Claro, elevando a sua extensão total a 313.100 metros, assim distribuidas:

Secção Paulista	298.300 m.
» Rio Claro	14.800 »

As officinas do telegrapho, executaram mais os seguintes serviços de conservação de linhas telegraphicas e telephonicas:

Secção Paulista

Defeitos corrigidos		456
Isoladores substituidos {	Simples	1.900
	Duplos	10
	Esticadores	700
Arame empregado na amarração das linhas e escoras		8.250 ms.
Apparelhos reformados		57
Zincos fundidos		10.687
Pilhas fundidas		6.338
Caixa de baterias substituidas		1.184

Secção Rio Claro

Defeitos corrigidos		162
Isoladores substituidos {	Simples	567
	Esticadores	145
	Apparelhos reformados	32
Caixas de baterias substituidas		1.437
Zincos fundidos		8.700
Linhas modificadas		10.600 ms.
» reformadas		1 000 »

Além desses serviços e de outros para a conservação de rede telegraphica e telephonica, as officinas do telegrapho executaram todos os serviços de installação de força e luz em São Carlos, Ityrapina e Hippodromo, que se tornaram necessarios com o prolongamento da bitola larga até São Carlos.

Estações

Os telegrammas expedidos e recebidos pelas estações são discriminados no quadro abaixo :

Especificação	1915	1914	1913	1912	
SECÇÃO PAULISTA :					
Particulares e do Governo {	Expedidos	78.652	77.539	82.323	89.066
	Recebidos	90.294	82.969	84.410	82.794
Serviço {	Expedidos	265.469	235.153	351.116	399.908
	Recebidos	311.452	275.564	394.997	451.358
Movimento de trens: EX	570.990	545.324	581.638	483.123	
SECÇÃO RIO CLARO :					
Particulares e do Governo {	Expedidos	113.304	102.961	107.928	99.455
	Recebidos	103.665	100.035	107.785	104.083
Serviço {	Expedidos	408.634	395.112	484.387	464.763
	Recebidos	479.154	452.469	542.903	396.151
Movimento de trens: EX	579.974	714.903	593.725	568.580	

X

Pessoal

Em 1915, a média mensal de empregados foi de 1.898 e é discriminada no quadro abaixo por secções de serviço e de linha :

Especificação	1915	1914	1913	1912	
SECÇÃO PAULISTA :					
Escriptorios	27,0	25,2	27,5	24,6	
Officinas do telegrapho	20,4	23,0	23,5	13,1	
Estações	138,2	143,0	140,0	127,0	
Telegrapho	125,2	126,0	134,6	129,5	
Trens	69,0	68,7	84,0	63,7	
Armazens e esplanadas	366,1	378,5	381,7	331,4	
Baldeações { Campinas	218,8	238,8	321,0	324,5	
{ Rio Claro	225,7	242,2	336,0	283,4	
SECÇÃO RIO CLARO :					
Escriptorios	29,6	29,9	25,9	15,4	
Officinas do telegrapho	13,7	13,8	15,7	5,8	
Estações	149,5	144,0	144,5	127,8	
Telegrapho	136,3	114,0	160,0	147,0	
Trens	83,4	87,2	90,7	69,5	
Armazens e esplanadas	295,2	282,6	337,7	283,7	
<hr/>					
N. de estações e	Sec. Paulista	45	44	44	41
postos	Sec. Rio Claro	94	90	91	90
telegraphicos	Total	139	134	135	131

As secções de serviço abrangem os empregados das seguintes categorias :

Escriptorios — Chefe do Tráfego e seus ajudantes, inspectores, auxiliares, escripturarios e continuos;

Officinas do Telegrapho. — Engenheiro, inspectores, officias, conservadores de baterias, guardas e trabalhadores;

Estações. — Chefes e ajudantes, bilheteiros, cobradores, lançadores, bagageiros, escripturarios e telegraphistas;

Telegrapho. — Operadores, telegraphistas e mensageiros;

Trens. — Inspector, guardas, ajudantes e guardas de carro de luxo;

Armazens e esplanadas. — Conferentes, porteiros, aviadores, feitores de manobra, manobreadores, policias, guardas, vigias, portadores, lavadores de carros, limpadores de chaves e trabalhadores;

Baldeações. — Feitores, fiscaes, conferentes e trabalhadores.

XI

Folhas de Pagamento

O total das folhas de pagamento dos empregados do Trafego, em 1915, foi de 3.206:914\$410, ahi incluindo 596:517\$960 de pagamentos aos empregados das baldeações de Campinas, Rio Claro e Louveira. Reduzida essa importancia, aquelle total reduz-se a 2.610:396\$450, ou 217:528\$300 de média mensal.

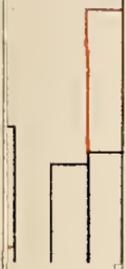
O total das folhas de pagamento é assim discriminado pelas duas secções de linha:

Especificação	1915	1914	1913	1912
Secção Paulista.	1.843:544\$100	1.933:906\$760	2.311:993\$390	2.007:510\$190
Secção R. Claro.	1.363:370\$310	1.263:509\$950	1.355:717\$570	1.122:207\$970
Total . . .	3.206:914\$410	3.197:416\$710	3.667:710\$960	3.129:718\$160

As folhas de pagamento das baldeações de Campinas, Rio Claro e Louveira, cujos totaes estão incluidos no quadro acima, são assim discriminadas:

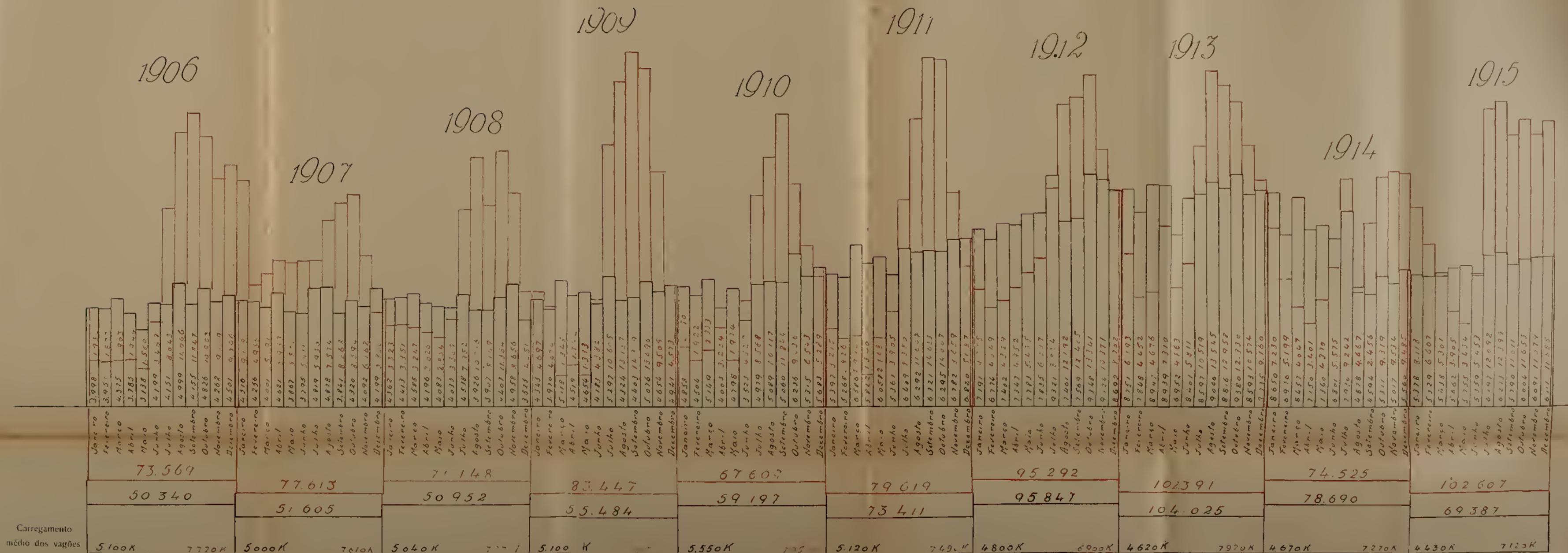
Especificação	1915	1914	1913	1912
Campinas . . .	307:110\$750	308:357\$530	444:708\$230	413:980\$040
Rio Claro . . .	285:543\$880	271:798\$410	457:232\$180	358:415\$840
Louveira . . .	3:683\$330	4:314\$200	5:728\$340	3:799\$650
Total . . .	596:517\$960	584:470\$140	907:668\$750	776:195\$530

191.



MOVIMENTO DE VAGÕES CARREGADOS COM A S. P. R.

1°/m 1.000 VAGÕES



Carregamento médio dos vagões

73.569	77.613	71.148	83.447	67.607	79.619	95.292	102.391	74.525	102.607									
50.340	51.605	50.952	55.484	59.197	73.411	95.847	104.025	78.690	69.387									
5.100K	7.720K	5.000K	7.610K	5.040K	7.111K	5.100K	5.550K	7.225K	5.120K	7.490K	4.800K	6.900K	4.620K	7.920K	4.670K	7.270K	4.430K	7.120K

— Vagões de exportação
 — Vagões de importação

s.

iahy.

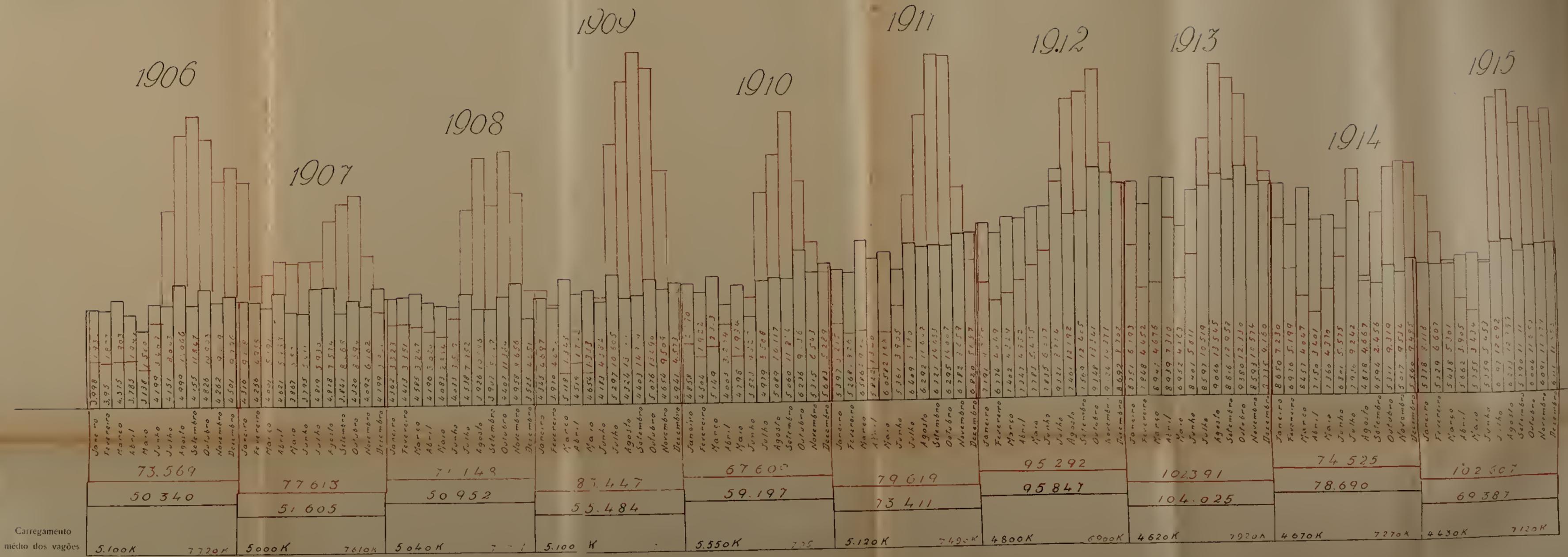
ogyana.

aro e tributari.

s relatorios, onde

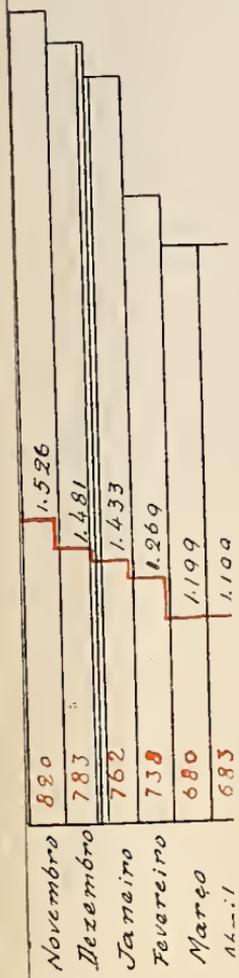
MOVIMENTO DE VAGÕES CARREGADOS COM A S. P. R.

1^o/m 1.000 VAGÕES



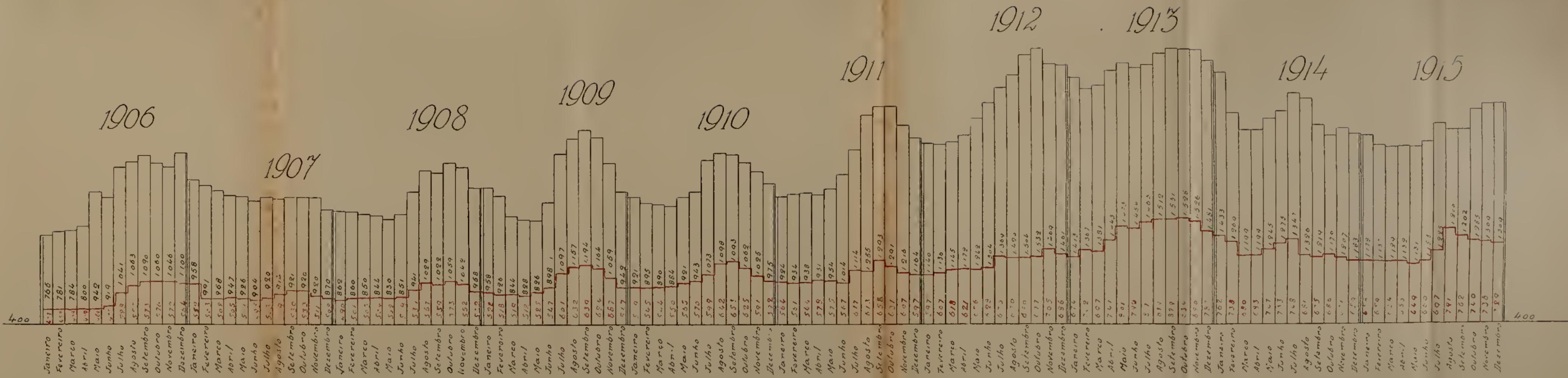
Carregamento médio dos vagões

— Vagões de exportação
— Vagões de importação



EMPREGADOS DO TRAFEGO

1^m/m = 10 EMPREGADOS



— Numero de empregados da Secção Paulista.

— Numero de empregados da Secção Rio Claro.

XII

Trafego Mutuo

Com excepção do contracto de trafego mutuo com a Companhia Mogyana, por Guatapar e Pontal, que foi alterado em pequenos detalhes, vigorando essa alterao a partir de 1.º de Janeiro de 1916, os demais contractos não sofreram alterao.

Em Abril de 1915 entrou em vigor o contracto de trafego mutuo com a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, abrangendo a São Paulo Railway, mas, sob responsabilidade Companhia Paulista, visto aquella estrada não fazer parte Contadoria Central.



1912		1913		1914		1915	
Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906	
	80.034		67.122		67.405		
	147.557		125.925		107.355		
+ 123 %	227.591	+ 150 %	193.047	+ 112,2 %	174.760	+ 92,1 %	
	294.321		252.030		214.105		
	406.535		322.774		346.073		
+ 43,7 %	700.856	+ 57 %	574.804	+ 28,8 %	560.178	+ 25,5 %	
+ 29,1 %	976.678	+ 43 %	770.525	+ 12,8 %	915.797	+ 34 %	
+ 141,1 %	200.387	+ 218,3 %	156.769	+ 149 %	201.728	+ 220,5 %	

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS

Anexo n.º 1

Especificação		1906	1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		
		Tonela- gem	Tonela- gem	Diferença sobre 1906																	
Tráfego próprio	Seção Paulista	44.043	46.263		45.836	45.641	46.195	51.647	72.824	89.004	67.322	65.405									
	Seção Rio Claro	46.926	55.720		59.854	61.697	82.442	103.173	129.089	147.551	120.926	107.365									
	Total	90.969	101.979	+ 12,1%	105.689	+ 16,2%	110.338	+ 21,3%	128.637	+ 41,4%	154.820	+ 70%	202.808	+ 124%	227.591	+ 150%	193.047	+ 11%	174.700	+ 92,1%	
Tráfego estranho	Seção Paulista	209.284	188.670		199.871	218.302	212.009	245.300	298.767	294.921	252.020	214.106									
	Seção Rio Claro	237.069	253.147		250.616	308.070	294.562	304.135	342.750	406.835	329.774	346.073									
	Total	446.353	441.817	- 1%	443.987	- 9,5%	526.372	+ 18%	549.571	+ 13,5%	518.435	+ 23%	641.607	+ 43,7%	700.426	+ 57%	574.804	- 28,8%	560.178	+ 25,5%	
Em trânsito	Seção Paulista	683.109	678.763	- 0,6%	655.180	- 4,1%	787.342	+ 15,2%	696.556	+ 2%	777.419	+ 13,8%	882.386	+ 29,1%	976.678	+ 43%	770.525	+ 12,4%	915.767	+ 34%	
	Seção Rio Claro	62.246	53.123	- 15,6%	51.114	- 18,8%	72.602	+ 15,3%	84.016	+ 33,4%	127.810	+ 103,1%	161.786	+ 141,1%	200.897	+ 216,3%	150.789	+ 149%	201.728	+ 201,6%	

S D E :

1912		1913		1914		1915	
a-	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906
42		144.225		127.663		73.673	
27		95.916		70.305		64.060	
39	+ 85,6%	240.141	+ 73,7%	197.968	+ 43,2%	137.733	- 0,4%
38		174.003		130.112		127.307	
46		3.244		1.633		962	
14	+ 55,5%	177.247	+ 73,9%	131.745	+ 29,2%	128.269	+ 25,3%
11		3.946		3.041		2.624	
37		2.277		1.452		1.304	
36		1.968		1.388		886	
14	+ 6,4%	8.191	+ 26,8%	5.881	- 9,0%	4.814	- 25,5%
75		25.827		16.358		16.860	
41		15.199		10.143		9.558	
23		5.344		3.583		3.708	
36		3.836		1.727		1.833	
.		.		311		1.514	
.		.		.		2.902	
95	+ 3 0,6%	50.206	+ 396,3%	32.122	+ 217,5%	36.375	+ 259,5%
92	+ 82,4%	475.785	+ 85,3%	367.716	+ 43,2%	307.191	+ 19,7%

IMPORTAÇÃO

Apêndice II

TONELAGEM NOS ANOS DE:

Estradas de destino	1906		1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915	
	Tonela- gem	Diferença sobre 1906																		
Linhas de 1m,00 a 0m,50 " " " " " " " "	86 292		87 014		89 171		93 563		107 226		117 490		162 042		144 235		127 603		114 673	
	51 948		54 669		54 269		63 741		70 591		78 894		93 627		95 918		70 305		64 050	
Todas as linhas da Companhia Paulista	138 240	+ 2,5%	141 683	+ 2,5%	144 143	+ 3,7%	167 304	+ 13,7%	177 817	+ 28,0%	196 881	+ 41,7%	258 569	+ 85,8%	210 141	+ 73,7%	196 968	+ 43,2%	187 730	+ 9,4%
Mogyana	101 337		100 000		97 383		107 014		124 021		135 112		157 968		174 003		180.112		127 307	
São Paulo e Minas	101 957	+ 1,5%	100 099	- 1,8%	96 383	- 4,4%	107 014	+ 4,8%	124 021	+ 21,6%	138 712	+ 36,1%	158 551	+ 55,5%	173 247	+ 73,9%	181 740	+ 79,2%	128 269	+ 25,7%
Companhia Itatubense	1 582		2 908		2 701		2 455		2 300		2 442		3 011		3 910		3 044		2 021	
" " " " " " " "	1 557		1 408		1 090		1 460		1 422		3 519		1 837		2 257		1 432		1 300	
" " " " " " " "	1 022		346		450		608		1 655		2 162		1 806		1 068		1 388		850	
	6 161	+ 21,1%	4 709	- 23,1%	1 250	- 34,2%	4 632	+ 29,8%	5 388	+ 16,5%	8 133	+ 26,2%	6 854	+ 6,4%	8 494	+ 26,8%	5 884	+ 9,0%	4 814	+ 23,6%
Estrada de Ferro de Araçatuba	7 659		8 811		8 156		9 293		11 740		17 058		22 375		25 927		16 358		16 830	
" " " " " " " "	2 557		3 039		2 883		4 998		8 573		12 123		16 151		15 190		10 113		9 558	
São Paulo e Goyaz									1 221		3 846		5 294		6 344		3 583		3 708	
Sergipe Alagoas												2 301		3 836		1 727		1 833		
Companhia M. Monte Alto																311		1 514		
Noroeste																		2 902		
	10 116	+ 17,8%	11 930	+ 17,8%	11 039	+ 9,1%	14 291	+ 41,2%	21 501	+ 110,8%	33 031	+ 226,6%	46 595	+ 360,6%	50 206	+ 397,3%	32 129	+ 217,5%	36 375	+ 259,5%
Total Geral	256 764	+ 0,64%	258 402	+ 0,64%	256 815	+ 0,023%	283 141	+ 10,3%	328 769	+ 28,3%	375 756	+ 46,3%	468 492	+ 82,4%	473 756	+ 85,3%	361 716	+ 43,2%	307 191	+ 19,7%

S D E:

1912		1913		1914		1915	
a-	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906	Tonela-gem	Diferença sobre 1906
64		84.995		67.279		91.787	
46		228.909		168.557		205.793	
10	+ 22,8%	313.904	+ 35 4%	235.836	+ 17,5%	297.580	+ 28,4%
00		344.948		225.927		298.659	
98		9.728		5.742		5.271	
98	- 0,8%	354.676	+ 32,6%	231.669	- 13,3%	303.930	+ 13,7 %
19		5.716		3.813		5.783	
63		5.276		3.464		5.041	
01		2.926		2.455		4.077	
83	- 14,7%	13.918	- 20%	9.732	- 43,9%	14.901	- 14%
55		57.712		47.174		67.267	
85		42.956		29.719		41.745	
04		19.672		13.506		15.805	
26		9.626		9.591		7.762	
.		.		1.189		4.651	
.		.		.		5.637	
70	+ 80,2%	129.966	+ 152%	101.179	+ 96,1%	142.867	+ 177%
61	+ 15,7%	812.464	+ 43%	578.416	+ 1,8%	759.281	+ 33,7%

EXPORTAÇÃO

Appendix 5

Estradas de procedencia	TONELAGEM NOS ANOS DE:																			
	1906		1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915	
	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906	Tonela- gem	Diferença sobre 1906
Linhas de 19,50 e 07,50 Linhas de 19,50	69 072		86 786		84 826		105 054		73 156		88 612		93 901		81 995		63 259		91 787	
	152 686		183 628		178 149		226 672		185 959		178 069		191,346		228 909		164,557		208 793	
Todas as Linhas da Companhia Paulista	231 758	+ 16,6%	270 414	+ 16,6%	262 075	+ 13,4%	331 726	+ 43,1%	259 115	+ 11,8%	267 081	+ 16,2%	284 700	+ 22,8%	313 260	+ 35,1	245 806	+ 12,5%	297 589	+ 28,4%
Mogyana	267 325		265 469		251 589		297 252		213 604		331 254		261 960		314 948		225 827		298,679	
São Paulo e Minas	267 325	- 0,3%	264 079	- 0,3%	254 589	- 4,7%	297 252	+ 11,2%	213 604	- 20,1%	294 254	+ 12,4	265 198	+ 0,8%	354 676	+ 32,7%	231 669	+ 13,3%	303,900	+ 13,7
Companhia Riachense	7 145		5 294		3 671		5 106		3 307		3 534		4 219		5 715		3 811		5 183	
Tracção, Luz e Força	8 691		7 163		4 144		5 480		2 853		4 171		3 863		3 276		3 164		5,041	
Fundense	1 505		1 161		2 652		1 292		1 792		3 311		6 191		2 926		2 465		4 077	
	17 343	+ 20,2%	13 828	- 20,2%	10 567	- 38	12 668	+ 26,9%	7 862	- 54,6%	11 001	+ 36,4%	14 204	+ 14,7%	13 918	+ 20%	9 532	+ 13,9%	11,900	+ 14,7
Estrada de Ferro de Araraquara	37 204		27 693		28 910		39 153		30,885		11,319		15 065		57 712		47 171		67,267	
do Donato	14 354		12 049		10 265		17 286		20 514		27 539		27 185		42 955		29 519		41,745	
São Paulo e Goyaz									5 391		11 900		14 401		19 672		13 295		15,805	
Secção Pitanguera													6 326		9 626		9,591		7 162	
Companhia M. Monte Alto																	1 189		4,651	
Noroeste																			5 635	
	61 557	- 22,9%	39 541	- 22,9%	39 155	- 24%	55 149	+ 10,8	56 715	+ 10,7%	84 018	+ 62,9%	97 900	+ 80,2%	129 905	+ 102,7%	101 170	+ 56,1%	142 864	+ 157%
Total Geral	668 003	+ 8,9%	620 452	+ 8,9%	667 506	- 0,087%	698 795	+ 23%	647 826	- 5,4%	696 369	+ 10,5%	657,061	+ 15,7%	812 164	+ 43%	668 416	+ 1,8%	739 281	+ 33,5%

IV

Linha, Edifícios e Construcção

Continua á testa desta importante divisão, prestando com inexcédível dedicação e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever na sua integra o importante e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório da Linha, referente ao anno de 1915.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

M. D. Inspector Geral.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da Linha.

LINHA

Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1915, foi:

	km.
Linha principal	1.203,289
Desvios	243,934
Total	1.447,223

O quadro seguinte dá a extensão discriminada das linhas principaes e desvios, existentes em 31 de Dezembro:

Designação das linhas	EXTENSÃO		
	Linha principal	Desvios	Total
Bitola de 1^m,60			
Tronco — Jundiahy a Descalvado (sendo linha dupla entre Jundiahy e Campinas)	km. 266,548	km. 83,986	km. 350,534
Ramal — Rio Claro	16,875	21,116	37,991
» — Santa Veridiana	40,374	5,896	46,270
Somma	323,797	110,998	434,795
Bitola de 1^m,00			
Tronco — Rio Claro a Barretos	331,600	66,787	398,387
Ramal — Jahú	142,952	16,433	159,385
» — Agua Vermelha	62,976	1,900	64,876
» — Ribeirão Bonito	40,115	3,443	43,558
» — Agudos	120,552	11,287	131,839
» — Baurú	38,178	2,946	41,124
» — Mogy-Guassú	92,711	7,561	100,272
Somma	829,084	110,357	939,441
Bitola de 0^m,60			
Ramal — Santa Rita	36,568	3,460	40,028
» — Descalvadense	13,840	1,435	15,275
Somma	50,408	4,895	55,303

Designação das linhas	EXTENSÃO		
	Linha principal	Desvios	Total
DESVIOS PARTICULARES			
Bitola de 1^m,60			
Tronco		km. 1,345	
Ramal — Rio Claro		0,190	
Somma		1,535	
Bitola de 1^m,00			
Tronco		3,470	
Ramal — Ribeirão Bonito		0,060	
» — Jahú		0,255	
» — Agudos		1,434	
» — Baurú		0,240	
» — Mogy-Guassú		9,797	
Somma		15,256	
Bitola de 0^m,60			
Ramal — Santa Rita		0,763	
» — Descalvadense		0,130	
Somma		0,893	
Total	km. 1.203,289	km. 243,934	km. 1.447,223

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte :

Designação	Bitola de 1 m,60			Bitola de 1 m,00			Bitola de 0 m,60			
	Substituição	Construção de desvios	TOTAL	Substituição	Construção de desvios	Obras d'Arte	TOTAL	Substituição	Construção de desvios	TOTAL
Trilhos de 45 kg	1.274	101	1.375	—	1.226	—	1.226	—	—	—
" 33 "	38	11	49	81	—	—	102	—	—	—
" 25 "	—	—	—	503	19	2	1.807	125	9	134
" 18 "	—	—	—	—	1.290	14	—	24	25	49
" 12 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Talãs	2.138	208	2.341	1.168	2.777	150	4.095	—	—	—
Parafusos de junção	6.760	680	7.390	17.339	3.446	—	20.785	8.489	172	8.661
" dormentes de aço	2.988	—	2.988	1.372	—	—	1.372	—	—	—
Trefonds	54.101	3.962	58.063	42.576	23.365	—	65.941	9.735	570	10.305
Pregos	15.248	—	15.248	1.422	—	—	1.422	—	—	—
Garras	6.640	2.908	9.548	—	—	—	—	—	—	—
Sellas	21.041	1.070	22.111	—	—	—	—	—	—	—
Arruelas	—	—	—	116	—	—	116	361	—	361
Apparelhos de desvios	9	16	25	2	4	—	6	—	—	—

b) **Dormentes**

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1915, foi:

DESCRIPÇÃO	Bitola de 1m,60		Bitola de 1m,00		Bitola de 0m,60	
Em ser a 1.º de Janeiro	97.626		61.114		13.680	
Recebidos de fornecedores	16.005		24.627		—	
Somma		113.631		85.741		13.680
Empregados em substituição dos estragados	13.234		49.186		9.870	
» » de aço	6.122		—		—	
» » construção de desvios	570		5.790		50	
» » obras d'arte	44		—		—	
» » na construção da linha de Nova Odessa a Santa Barbara	50		—		977	
» » na construção da linha de Rio Claro a Ityrapina	16.070		7.949		—	
» » na construção da linha de S. Carlos a Ityrapina	36.260		6.494		—	
Vendidos á Sorocabana	3.928		—		—	
Somma		76.278		69.369		10.897
Em ser a 1.º de Janeiro de 1916		37.353		16.372		2.788

Para experiencia, assentamos nas diversas linhas os dormentes de eucalypto E. globulos, na maioria, constantes do quadro abaixo:

Logar do emprego	EMPREGADOS		RETIRADOS	
	Quantidade	Data	Quantidade	Data
Bitola de 1m,60				
Kilometro 53	16	Julho de 1906	16	Dezembro de 1915
„ 47	4	Novembro de 1906	3	Junho de 1910
„ 106	16	Fevereiro de 1907	1	Novembro de 1912
„ 206	4	Agosto de 1909	1	Julho de 1909
„ 126 R. R. C.	12	Outubro de 1907	1	Junho de 1911
„ 134 R. R. C.	85	Dezembro de 1909	8	Setembro de 1912
„	63	Setembro de 1910	6	Outubro de 1915
„	200		1	Julho de 1910
„			1	Fevereiro de 1911
„			2	Junho de 1913
„			8	Agosto de 1915
„			15	Agosto de 1915
„			16	Fevereiro de 1914
Bitola de 1m,00			79	
Kilometro 1 — tronco	187	Janeiro de 1910	8	Agosto de 1913
„	47	Setembro de 1910	6	Setembro de 1913
„	234		156	Novembro de 1914
„				
„			170	
Bitola de 0m,60				
Kilometro 1 R. S. R.	6	Agosto de 1909	1	Dezembro de 1909
„	4	Março de 1912	4	Outubro de 1913
„	6	„ de 1913	6	Março de 1914
„	16			
Somma	450			
Total				12
				261

Lastro

a) — Lastro de pedra

BITOLA DE 1^m,60

A produção da pedreira situada no kilometro 98, foi:

DESIGNAÇÃO	Em 1914	Em 1915	Diferença em 1915
Vagões de pedra britada	6.180	8.666	+ 2.486
» » » construção	646	733	+ 87
» » » cascalho	472	464	— 8

A extensão da linha lastrada de pedra é dada pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1914	Em 1915	Diferença em 1915
Linha principal	16.472,0 ^m	4.924,0 ^m	— 11.548,0 ^m
Desvios	180,0	—	— 180,0
Somma	16.652,0 ^m	4.924,0 ^m	— 11.728,0 ^m

A extensão da linha empedrada, até 31 de Dezembro de 1915, foi:

TRECHO	Linha principal	Desvios	TOTAL
De Jundiaby a Campinas (Via dupla)	39.206,0 ^m	— ^m	39.206,0 ^m
De Jundiaby a Cordeiro	116.965,0	11.291,0	128.256,0
De Cordeiro a Descalvado	106.681,0	3.290,0	109.971,0
Ramal de Rio Claro	16.878,0	2.140,0	19.018,0
Ramal de Santa Veridiana	39.909,0	1.516,0	41.425,0
Total	319.639,0 ^m	18.237,0 ^m	337.876,0 ^m

BITOLA DE 1^m,00

Toda a pedra para lastro foi extrahida das seguintes pedreiras:

Palmital	3.179 gondolas
Kilometro 151 do Tronco	480
» 102 do Ramal de Agudos	178
» 4 do Ramal R. Bonito	3.490
Total	<u>7.327</u>

Extensão de linha lastrada de pedra:

DESIGNAÇÃO	Em 1914	Em 1915	Diferença em 1915
Linha principal	30.934,0 ^m	37.534,0 ^m	+ 6.600,0 ^m
Desvios	400,0	—	— 400,0
Total	31.334,0 ^m	37.534,0 ^m	+ 6.200,0 ^m

Extensão total de linha empedrada existente em 31 de Dezembro de 1915:

DESCRIÇÃO	Linha principal	Desvios	TOTAL
Tronco	275.912,0 ^m	500,0 ^m	276.412,0 ^m
Ramal de Jahú	139.710,0	560,0	140.270,0
» » Agua Vermelha	7.972,0	—	7.972,0
» » Ribeirão Bonito	25.250,0	—	25.250,0
» » Agudos	117.708,0	1.580,0	119.288,0
» » Mogy-Guassú	16.838,0	—	16.838,0
» » Baurú	38.420,0	390,0	38.810,0
Total	621.810,0 ^m	3.030,0 ^m	624.840,0 ^m

b) — Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro. nas diversas linhas, sendo removidos:

Bitola de 1 ^m ,60	502 vagões de terra
» » 1 ^m ,00	375 » » »
» » 0 ^m ,60	144 » » »
Total	<u>1.021</u> » » »

Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o seguinte serviço :

Linhas	Cercas		Cancellas	
	Conceitadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
	m	m		
Bitola de 1 ^m ,60	25.151,0	10.622,0	44	20
» » 1 ^m ,00	213.776,0	26.621,0	53	27
» » 0 ^m ,60	9.695,0	880,0	3	—
Total	248,622,0	38,123,0	100	47

Estações

O numero de estações era a 31 de Dezembro :

DESIGNAÇÃO	Numero		
	Parcial	Total	
Bitola de 1 ^m ,60	Tronco	30	37
	Ramal de Rio Claro	2	
	Ramal de Santa Veridiana	5	
Bitola de 1 ^m ,00	Tronco	38	88
	Ramal de Jahú	13	
	» » Agua Vermelha	8	
	» » Ribeirão Bonito	5	
	» dos Agudos	14	
	» de Baurú	2	
» do Mogy-Guassú	8		
Bitola de 0 ^m ,60	Ramal de Santa Rita	4	6
	» Descalvadense	2	
Total		131	

Trabalhos diversos

A divisão da Linha, prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia de 24:298\$570 que é assim distribuida:

Secção Paulista

À Locomoção	4:930\$730	
Ao Trafego	1:317\$900	
Ao Almozarifado	96\$000	
A diversos particulares	1:624\$160	7:968\$790

Secção Rio Claro

À Locomoção	5:633\$920	
Ao Trafego	847\$500	
A diversos particulares	9:848\$360	16:329\$780
Total		<u>24:298\$570</u>

Despesa por conta de capital

A divisão da Linha, durante o anno de 1915, escripturou em conta de capital, a importancia total de 1.878:052\$740 que é assim discriminada:

Secção Paulista

Linha dupla de Jundiaby a Campinas	56:188\$991	
Linha de Nova Odessa a Santa Barbara	136:710\$800	192:899\$791

Secção Rio Claro

(TRECHO FEDERAL)

Linha de Rio Claro a Ityrapina	1.030:802\$712	
Linha de São Carlos a Ityrapina	592:876\$130	1.623:678\$842

(TRECHO ESTADUAL)

Nova estação de Ribeirão Bonito		61:474\$107
Total		<u>1.878:052\$740</u>

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha despendeu-se:

Annos	SECCÕES		Total
	Paulista	Rio Claro	
Em 1914	748:293\$489	1.326:109\$107	2.074:402\$596
Em 1915	948:847\$233	1.206:428\$911	2.155:276\$144
Diferença para	+ 200:553\$744	-- 119:680\$196	+ 80:873\$548

As despesas totaes da Linha em 1915, se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas		Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Paulista					
Administração	82.969\$980		2.844\$930		85.814\$910
Via Permanente	392.984\$780	(1)	193.822\$110	1.793\$300	588.600\$190
Estações e Edifícios	71.006\$790		33.068\$840	1.679\$800	105.755\$130
Obras d'Arte	81.222\$250		60.508\$200	6.670\$800	148.407\$250
Cercas e Cancellas	11.172\$380		4.353\$343		15.525\$723
Lastro	435\$360		1.288\$570		1.723\$930
Pensões	3.019\$800				3.019\$800
Somma	642.811\$340		295.885\$993	10.149\$900	948.847\$233
Secção Rio Claro					
Administração	82.969\$980		308\$318		83.278\$298
Via Permanente	730.485\$180	(2)	162.212\$602	37.841\$060	930.538\$842
Estações e Edifícios	92.671\$650		43.023\$185	2.078\$340	137.773\$175
Obras d'Arte	18.371\$690		2.756\$636		21.128\$226
Cercas e Cancellas	18.222\$770		6.224\$210		24.446\$980
Lastro	2.318\$540		926\$550		3.245\$090
Pensões	1.830\$000			790\$000	1.830\$000
Estrada de rodagem do Taboado					790\$000
Rectificação da kilometragem					3.398\$000
Somma	950.268\$010		215.451\$501	40.709\$400	1.206.428\$911

(1) Sendo 86.615\$820 de dormientes e 15.178\$850 de accessorios de trilhos.

Secção Rio Claro

(2) Sendo 92.131\$345 de dormientes e 17.507\$470 de accessorios de trilhos.

Verbas de despesas	Pessal	Material	Contas	TOTAL
Total Geral				
Administração	165.939\$960	3.153\$248	—	169.093\$208
Via Permanente	1.123.469\$960	(1) 356.034\$712	39.634\$360	1.519.139\$032
Estações e Edifícios	163.678\$440	76.092\$025	3.758\$140	243.528\$605
Obras d'Arte	99.594\$140	63.264\$836	6.676\$800	169.535\$776
Cercas e Cancelas	29.395\$150	10.577\$553	—	39.972\$703
Lastro	2.753\$900	2.215\$120	—	4.969\$020
Pensões	4.849\$800	—	790\$000	4.849\$800
Estrada de rodagem do Tybordo	—	—	—	790\$000
Rectificação da kilometragem	3.398\$000	—	—	3.398\$000
Somma	1.593.079\$350	511.337\$494	50.859\$300	2.155.270\$144

(1) Sendo 173.747\$265 de documentos e 82.776\$820 de accessorios de trilhos.

As despesas de Administração desta divisão communs ás diversas linhas foram distribuídas nas seguites proporções:

Secção Paulista	5,0
Secção Rio Claro	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa da Linha em 1915, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas		Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Paulista					
Administração	—	230\$520	37\$705	—	268\$225
Via Permanente	—	92.990\$400	(1) 22.893\$504	1.339\$600	71.436\$496
Estações e Edifícios	—	12.828\$425	11.617\$342	22.718\$780	1.726\$987
Obras d'Arte	—	64.727\$040	58.880\$430	3.075\$200	126.682\$670
Cercas e Cancellas	—	1.894\$300	1.850\$875	—	43\$425
Lastro	—	335\$000	255\$559	—	590\$559
Pensões	—	1.609\$800	—	—	1.609\$800
Differença para	+	169.695\$845	49.161\$879	18.303\$980	200.553\$744
(1) Sendo para menos em dormentes 50.927\$670 e em accessorios de trilhos 15.994\$319.					
Secção Rio Claro					
Administração	—	230\$520	71\$809	—	302\$329
Via Permanente	—	47.640\$410	(2) 101.157\$887	13.858\$986	134.939\$311
Estações e Edifícios	—	20.500\$140	13.108\$713	16.143\$880	17.464\$973
Obras d'Arte	—	1.643\$960	1.438\$853	3.174\$400	2.969\$295
Cercas e Cancellas	—	13.413\$760	4.161\$846	1.519\$500	16.056\$106
Lastro	—	1.732\$000	8.239\$840	—	9.971\$840
Pensões	—	210\$000	—	—	210\$000
Estrada de rodagem do Taboado	—	7.043\$000	—	1.159\$000	8.207\$000
Rectificação da kilometragem	—	3.398\$000	—	—	3.398\$000
Differença para	—	17.905\$070	93.637\$832	8.137\$794	119.680\$196

(2) Sendo para menos 96.571\$635 em dormentes e 16.058\$554 em accessorios de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Total Geral				
Administração	461\$040	109\$514	—	570\$554
Via Permanente	45.349\$990	(*)124.051\$391	15.198\$586	63.502\$815
Estações e Edifícios	33.328\$565	24.726\$055	38.862\$660	19.191\$960
Obras d'Arte	66.371\$000	57.441\$575	99\$200	123.713\$375
Cercas e Cancellas	11.519\$460	6.012\$721	1.519\$500	16.012\$681
Lastro	2.067\$000	8.494\$899	—	10.561\$899
Pensões	1.399\$800	—	—	1.399\$800
Estrada de rodagem do Taboado	7.048\$000	—	1.159\$000	8.207\$000
Rectificação da Kilometragem	3.398\$000	—	—	3.398\$000
Diferença para	151.790\$775	44.475\$453	26.441\$774	80.873\$548

(*) Sendo para menos em dormentes 147.499\$305 e em acessórios de trilhos 82.052\$873.

O quadro seguinte indica as médias da despesa da divisão da Linha, em 1915 e 1914, por diversas unidades, considerando sómente os transportes retribuidos:

UNIDADES	SEÇÕES						TOTAL GERAL	
	Paulista		Rio Claro				1915	1914
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Despesa por kilometro	Pessoal	1:311\$597	1:086\$556	1:011\$525	1:017\$726	1:114\$400	1:040\$191	1:040\$191
	Material	624\$488	633\$312	272\$674	376\$341	394\$180	456\$925	456\$925
	Total	1:936\$085	1:719\$868	1:284\$219	1:394\$067	1:508\$580	1:497\$116	1:497\$116
Despesa por trem kilometro		\$425	\$467	\$487	\$486	\$456	\$463	\$463
	Despesa por vehiculo kilometro de 4 rodas	\$022	\$019	\$021	\$021	\$021	\$020	\$020
Idem tonelada kilometro de peso util	\$007	\$009	\$006	\$011	\$008	\$008	\$008	\$008

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1915, era o seguinte:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas
	1m,60 e 0m,60	1m,00	
Egenheiro-Chefe	—	—	1
Engenheiro-Ajudante	—	—	1
Engenheiros-Residentes	1	5	6
Engenheiro-Architecto	—	—	1
Ajudante do Engenheiro Residente	—	—	1
Desenhista	—	—	1
Escriturario	—	—	1
Contínuo	—	—	1
Mestres de linha	5	11	16
Feitores { Turmas ordinarias	39	82	121
» extraordinarias	1	—	1
Trabalha-} » ordinarias	211	425	636
dores } » extraordinarias	72	—	72
Mestres pedreiros	1	1	2
Pedreiros	25	25	50
Serventes	41	36	77
Carpinteiros	8	11	19
Ferreiros	6	5	11
Malhadores	5	3	8
Pintores	4	5	9
Machinistas dos britadores	2	—	2
Total	422	609	1.037

Linha de Rio Claro a Ityrapina

Passo a transcrever o minucioso relatório do distinto collega, Engenheiro Pedro Soares de Camargo, sobre a construção da linha de Rio Claro a Ityrapina e do Ramal de Santa Barbara.

“Linha de Rio Claro a Ityrapina

No anno de 1915 se proseguiu na construção da linha de Rio Claro a Ityrapina. Essa construção tinha sido começada do lado de Rio Claro em Julho de 1912 e do lado de Ityrapina em Maio de 1913. Em principio de 1915 a linha estava assentada desde Rio Claro até a segunda travessia do Rio Cabeça; deste ponto a Ityrapina a linha estava pregada provisoriamente com 1^m,00 de bitola, porém com dormentes e trilhos de bitola larga. Faltava rampar um grande numero de cortes, levantar e alargar alguns aterros, rematar as obras d'arte, e construir a maior parte dos edificios. Em 1915 foi concluido o rebaixamento e alargamento do corte da Boa Vista com o escavador n. 3, foi rampado á mão o corte da estaca 750, e rebaixado o corte da margem esquerda do Rio Cabeça com o escavador n. 1. A terra retirada desses cortes foi empregada em reforçar o aterro da estaca 770 e o aterro de cem mil metros cubicos. Entre as duas travessias do Rio Cabeça foram rampados todos os cortes, menos o da estaca 960 que já tinha sido alargado em 1914; estes cortes foram rampados á mão exceptuando os cortes das estacas 1185, 1200, 1205 e 1270 que foram alargados e rebaixados pelos escavadores ns. 2 e 3. A terra retirada desses cortes serviu para levantar e alargar os aterros das margens do Rio Cabeça, principalmente o da estaca 1220. Entre a segunda travessia do rio Cabeça e Ityrapina foram rampados os cortes das estacas 1520 e 1930. Os aterros deste trecho apesar de já estarem no grêde ainda precisavam de muita terra, principalmente os tres aterros grandes e dois aterros da encosta íngreme vizinha do rio Cabeça. Para reforço destes aterros foram alargados com os escavadores ns. 2 e 4 a maior parte dos cortes situados entre os kilometros 169 e 173. Nos ultimos dias do anno o escavador n. 2 foi mudado para a esplanada de Ityrapina afim de fazer terra para levantar a linha em alguns desvios. Para a preparação do

leito da linha foram escavados e transportados a uma distancia média de mil metros, 241.000 metros cubicos de terra, piçarra e pedra, dos quaes 172.000 metros cubicos foram escavados pelos escavadores mecanicos, e 69 mil pelos meios ordinarios. A classificação approximada dos materiaes escavados é a seguinte : terra 40 %, piçarra 50 %, e pedra 10 %. As obras d'arte construidas nos annos precedentes foram rematadas. Foi concluida a construcção da ponte de 12 metros na seguuda travessia do rio Cabeça, e a do pontilhão de 5 metros sobre o ribeirão de Ityrapina. Foram construidos durante o anno : cinco passagens inferiores de 4 metros de vão, uma de 6 metros, e um boeiro aberto de 1 metro, todos de alvenaria de tijolos; dois boeiros duplos e quatro boeiros, de cimento armado, 2^m,10 de diametro; um boeiro duplo e nove boeiros, ovaes, de concreto, 0^m,80 por 1 metro; doze boeiros de coucreto de 0^m,60 de diametro; e dois boeiros Armco de 0^m,65 de diametro. Em Itapé, Graúna e Ityrapina foram coustruidos os edificios para estações e casas dos chefes, foram começadas as casas para empregados. Em Ityrapina se construíram : um armazem de baldeação com 100 metros de comprimento, com um pavilhão para privadas, um pavilhão para restaurante proximo á estação, uma casa para transformadores, duas fossas para despejo de esgotos, uma casa para as bombas elevatorias de agua, e tres casas de madeira para empregados. Em Batovy e Ityrapina se construíram caixas d'agua de 50 metros cubicos. Estas caixas são de cimento armado, cylindricas, tem 4^m,50 de diametro interno e 3^m,20 de altura d'agua. As paredes tem 10 centimetros de espessura, e são armadas de percintas de ferro chato, e metal deployé. O fuudo tem 25 centimetros de espessura, e é armado com barras de ferro redondo. As caixas se apoiam sobre muros cylindricos de alvenaria de tijolos. Ellas são alimentadas : em Batovy por uma bomba a vapor que toma a agua de um correjo affluente do ribeirão das Araras, em Ityrapina por uma bomba centrifuga movida a energia electrica que eleva a agua do ribeirão onde está o pontilhão de 5 metros. Durante o anno foi pregada definitivamente a linha, desde a segunda travessia do rio Cabeça até Ityrapina; foram concluidos os desvios de Batovy, Itapé e Graúna; foram assentados em Ityrapina os desvios e os triangulos de reversão para as bitolas de 1^m,60 e 1^m,00. A linha foi lastrada de pedra em toda a sua extensão, ficando por empedrar

cinco dos aterros mais altos. A cerca ficou concluída dos dois lados da linha em toda a sua extensão. Em 1915 continuamos a tratar das desapropriações: passamos seis escrituras publicas e tres particulares. Começamos o anno com 340 trabalhadores, este numero foi depois elevado, tendo attingido a 620 em Julho; a partir de Agosto, com a terminação dos serviços, o pessoal foi se reduzindo gradualmente até attingir em Outubro a 200 homens, numero com que chegou ao fim do anno. Ajuda este anno dirigiu a construcção o mestre de linha João Basso que prestou excellentes serviços.

Nos quatro primeiros uezes de 1916 se trabalhou em concluir a construcção da linha de Rio Claro a Ityrapiua. Foi feito o movimento de terra na esplanada de Ityrapiua; se fez o empedramento da linha nos cinco aterros altos; se terminou a construcção das casas de empregados em Itapé, Graúna e Ityrapina; se construíram tres casas de turma e os depositos de carros e de machinas em Ityrapina; se prolongou em 70 metros o armazem de baldeação, e se iniciou a construcção do armazem proprio desta ultima estação.

Em resumo: -- A construcção da linha de Rio Claro a Ityrapiua se fez por administração, em cerca de tres annos e meio. Este relatório abrange: a linha de 1^m,60 de bitola comprehendida entre a porteira da sahida da esplanada de Rio Claro e o pontilhão do ribeirão de Ityrapina; a linha de 1^m,00 de bitola comprehendida entre a antiga e a uova estação de Ityrapiua; e a linha de 1^m,00 de bitola parallelá á linha de 1^m,60, desde a estação nova de Ityrapina até o pontilhão de 5 metros. Para preparação do leito da linha se escavaram 1.343.000 metros cubicos de terra, piçarra e pedra. Deste volume, 473.000 metros cubicos ou cerca de 35 % foram escavados com o escavador mecanico. A classificação approximada dos materiaes escavados é a seguinte: terra 40 % 537.200 metros cubicos, piçarra 50 % 671.500 metros cubicos, e pedra 10 % 134.300 metros cubicos. Construimos 48.069 metros de linha de 1^m,60 de bitola, sendo 40.594 em linha principal e 7.475 em desvios. As linhas de bitola larga foram construidas com trilhos de 45 kilos por metro, exceptuando 3.200 metros de desvios em Ityrapina que estão com trilhos de 32 kilos. A extensão total das linhas de 1^m,00 de bitola que construimos é de 6.960 metros, sendo 1.960 metros em linha principal e 5.000 metros em desvios. Das linhas de bitola estreita 4.960 metros

foram construídos com trilhos de 32 kilos por metro, e 2.000 metros com trilhos de 25 kilos. As estações de Batovy, Itapé e Graúna tem cada uma dois desvios com quatro chaves, todas estas do typo de trilhos de 45 kilos por metro. A estação de Ityrapina tem : treze desvios e um triangulo com 21 chaves, para a bitola de 1^m,60; doze desvios e um triangulo com 25 chaves, para a bitola de 1^m,00. Das chaves de Ityrapina, as da bitola larga são do typo de trilhos de 45 kilos por metro, menos cinco que são do typo de 32 kilos; as da bitola estreita são do typo de 25 kilos, exceptuando cinco que são do typo de 32 kilos.

A linha tem quatro estações além de Rio Claro : Batovy, Itapé, Graúna e Ityrapina. Entre estas duas está projectado um posto telegraphico. As estações de Batovy, Itapé e Graúna tem plataforma de 5 metros de largura, accommodações para o serviço do trafego, aparelhos sanitarios e armazem. Itapé e Graúna são do mesmo typo, Batovy é um pouco maior. Em cada uma destas tres estações foram construídas uma casa para morada do chefe e um grupo de tres casas para empregados. Em Batovy os quintaes das casas são murados. Em todas as estações ha abastecimento de agua e serviço de esgotos. Em Ityrapina foi construída uma estação para baldeação de passageiros; esta estação tem accommodações para o serviço do trafego e para o publico; ella está situada no meio de uma plataforma de 17 metros de largura na qual se faz a baldeação; no meio dessa plataforma se construiu um pavilhão para restaurante. O armazem de baldeação de Ityrapina tem 170 metros de comprimento, a sua coberta abrange a plataforma de baldeação e mais uma linha de cada bitola. Foi feito ao lado do armazem de baldeação um pavilhão para privadas. Foram construídos mais em Ityrapina os seguintes edificios : um deposito de locomotivas, um deposito de carros, uma casa para o chefe da estação, um grupo de duas casas para empregados, tres casas de madeira para empregados da locomoção, uma casa para os transformadores, e uma casa para a bomba elevatoria. Nos logares apropriados foram edificadas quatro casas de turma. Na margem direita de Corumbatahy foi feita uma casa para morada do guarda da ponte. Foram construídas duas caixas d'agua de cimento armado, de 50 metros cubicos, em Batovy e Ityrapina. Está em construcção em Graúna uma caixa de 100 metros cubicos, enterrada no solo, os taludes revestidos de uma fiada de tijolos, rebocada com

argamassa de cimento. O abastecimento de agua é feito do seguinte modo: em Batovy por meio de uma bomba a vapor que recalca em um encanamento de 2'' a agua de um correço affluente do ribeirão das Araras; em Itapé, por um encanamento de 2'' que traz por gravidade a agua de uma cabeceira; em Graúna por um encanamento de 2'' que traz tambem por gravidade a agua de duas nascentes altas; e em Ityrapina, por meio de uma bomba centrifuga movida a energia electrica que recalca a agua do ribeirão em um encanamento de 3''. Ao lado desta bomba centrifuga, foi assentada comó sobresalente uma bomba a vapor ligada a um encanamento de 2''. Em Ityrapina foi construido um filtro de areia e um reservatorio enterrado, de 20 metros cubicos, destinados a purificar a parte da agua do ribeirão que serve á estação, ao armazem de baldeação e ás habitações dos empregados.

As obras d'arte construidas na linha de Rio Claro a Ityrapina são 126: 3 pontes, 1 pontilhão, 2 passagens superiores, 12 passagens inferiores, 103 boeiros, 2 muros de arrimo, 1 boeiro para desvio de aguas, e 2 pontes para estradas de rodagem. A linha está fechada de ambos os lados com cerca de arame farpado de quatro fios e postes metallicos. Ella está lastrada de pedra em toda a sua extensão. Foram construidas duas linhas telegraphicas. A estação, armazem e esplanada de Ityrapina estão illuminadas a luz electrica. As terras e bemfeitorias occupadas pela linha e suas dependencias pertencem a 67 propriedades. Quasi todas essas terras e bemfeitorias já estão adquiridas para a Companhia, faltando indemnizar apenas 7 proprietarios. Estes ainda não foram indemnizados, uns por estarem ausentes, outros por terem os seus sitios em processo de divisão judicial ».

Relação das obras d'arte e dos edificios

- Kilometro 134+859—Começo da linha construida.
- Kilometro 135+756—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 136+120—Boeiro aberto, 2 metros de vão, 1 metro de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
- Kilometro 137+238—Passagem superior, 3 vãos, alicerce de pedra, pilares de tijolos, vigas e estrado de cimento armado.
- Kilometro 137+550—Boeiro em arco, 1 metro de vão, 1 metro de pé direito, 53 metros de comprimento, alvenaria de pedra.
- Kilometro 138+149—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 10 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 138+513—Boeiro em arco, 0m,80 de vão, 1 metro de pé direito, 41 metros de comprimento, alvenaria de tijolos.
- Kilometro 138+737—Passagem superior, 3 vãos, alicerce de pedra, pilares de tijolos, vigas e estrado de cimento armado.
- Kilometro 138+767—Boeiro aberto de 2 metros de vão, 1 metro de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
- Kilometro 139+114—Boeiro em arco, 0m,80 de vão, 1 metro de pé direito, 42 metros de comprimento, alvenaria de tijolos.
- Kilometro 139+153—Passagem inferior, 3 metros de vão e de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
- Kilometro 139+393—Boeiro oval, 0m,80 por 1 metro, 21 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
- Kilometro 139+928—Passagem inferior, 2 metros de vão, 4m,20 de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
- Kilometro 140+004—Casa de turma.
- Kilometro 140+536—Boeiro de cimento armado, 1m,70 de diametro, 50 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 141+060—Boeiro Armco, 0m,65 de diametro, 15 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 141+485—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 141+747—Ponte sobre o rio Cornmbatahy, 3 vãos, um central de 30 metros e 2 lateraes de 15 metros, encontros e pilares de 8 metros de altura, de pedra aparelhada, vigas metallicas.
- Kilometro 141+755—Boeiro Armco para desvio de aguas, 0m,90 de diametro, 18 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 142+053—Casa para o guarda da ponte.
- Kilometro 142+096—Boeiro aberto, 1 metro de vão, 1 metro de altura, alvenaria de pedra, vigas de trilhos.
- Kilometro 142+692—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de pedra secca.

- Kilometro 143+026—Grupo de 3 casas para empregados, estação Batovy.
- Kilometro 143+056—Casa para o chefe da estação de Batovy.
- Kilometro 143+135—Estação de Batovy.
- Kilometro 143+188—Caixa d'agua de cimento armado, 4^m,50 de diametro, 3^m,20 de altura d'agua, alicerce de concreto, muro de suporte de tijolos.
- Kilometro 143+203—Boeiro aberto, 1 metro de vão, 1 metro de altura, 13 metros de comprimento, alvenaria de tijolos, vigas de trilhos.
- Kilometro 143+504—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 15 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 143+504—Ponte para estrada de rodagem, 2^m,50 de vão, 1^m,50 de altura, pedra secca, vigas de madeira.
- Kilometro 143+557—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3^m,40 de altura, alicerce de pedra, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 143+821—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 18 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 144+025—Boeiro duplo de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 33 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 144+120—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3^m,40 de altura, alicerce de pedra, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 144+461—Ponte de estrada de rodagem, 2^m,50 de vão, 2^m,00 de altura, pedra secca, vigas de madeira.
- Kilometro 144+461—Passagem inferior, 2^m,50 de vão, 2 metros de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
- Kilometro 144+867—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 145+063—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 12 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 145+480—Boeiro Armco, 0^m,80 de diametro, 28 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 145+553—Boeiro Armco, 1^m,50 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 145+787—Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 24 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 145+990—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 146+387—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 32 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 146+454—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 47 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 146+648—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 41 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 146+726—Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 19 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 146+920—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, testas de tijolos.
- Kilometro 147+153—Boeiro Armco, 0^m,80 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.

- Kilometro 147+261—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 53 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 147+660—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 42 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 147+804—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 11 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 147+947—Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 12 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 148+086—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 11 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 148+500—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 149+476—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 56 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 149+800—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 149+880—Casa de turma.
- Kilometro 149+977—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 50 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 150+130—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 150+391—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 56 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 150+544—Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 32 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 151+146—Passagem inferior, 6 metros de vão, 3^m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e parede de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 151+261—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 51 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 151-411—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 46 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 151+560—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 50 metros de comprimento, testas de pedra secca.
- Kilometro 152+156—Ponte sobre o rio Cabeça, 30 metros de vão, encontros de pedra de 7 metros de altura, vigas metallicas.
- Kilometro 152+856—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 19 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 153+340—Boeiro oval, 0^m,80 por 1 metro, 9 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
- Kilometro 153+760—Boeiro oval, 0^m,80 por 1 metro, 10 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
- Kilometro 153+893—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 11 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 154+810—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 13 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 155+156—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 13 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 155+681—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 155+885—Boeiro oval, 0^m,80 por 1 metro, 15 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.

- Kilometro 156+060—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 16 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 156+415—Boeiro Armeo, 0^m,65 de diametro, 22 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 156+562—Grupo de 3 casas de empregados, estação Itapé.
- Kilometro 156+586—Estação de Itapé.
- Kilometro 156+590—Casa para o chefe da estação de Itapé.
- Kilometro 156+892—Boeiro duplo de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 13 metros de comprimento, alicerce sobre estacas de cimento, alas de tijolos.
- Kilometro 157+873—Boeiro oval, 0^m,80 por 1 metro, 21 metros de comprimento, de concreto, testa de pedra secca.
- Kilometro 158+210—Boeiro oval, 0^m,80 por 1 metro, 8 metros de comprimento, testas de tijolos, boeiro de concreto.
- Kilometro 158+630—Boeiro Armeo, 0^m,90 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 158+900—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 159+507—Boeiro duplo oval, 0^m,80 por 1 metro, 28 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
- Kilometro 159+891—Boeiro oval de concreto, 0^m,80 por 1 metro, 9 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 160+127—Boeiro oval de concreto, 0^m,80 por um metro, 11 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 160+660—Casa de turma.
- Kilometro 160+770—Boeiro duplo de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 13 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 161+205—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 161+769—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3^m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 162+168—Boeiro Armeo, 0^m,65 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 162+341—Boeiro Armeo, 0^m,90 de diametro, 31 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 162+498—Estação de Graúna.
- Kilometro 162+565—Casa para o chefe da estação de Graúna.
- Kilometro 162+585—Grupo de 3 casas para empregados, estação de Graúna.
- Kilometro 162+674—Boeiro Armeo, 0^m,90 de diametro, 24 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 163+024—Boeiro oval de concreto, 0^m,80 por 1 metro, 11 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 163+180—Boeiro Armeo, 0^m,90 de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 163+506—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3^m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 163+544—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 16 metros de comprimento, alas de tijolos.

- Kilometro 164+115—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 164+247—Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 164+520—Boeiro de cimento armado, 2^m,10 de diametro, 22 metros de comprimento, alas de tijolos.
- Kilometro 164+820—Ponte sobre o rio Cabeça, 12 metros de vão, encontros de pedra de 7 metros de altura, vigas metallicas.
- Kilometro 165+015—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 18 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 165+021—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, encontros de pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 165+084—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, encontros de pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 165+084—Muro de arrimo, á direita da linha, escorando o talude do corte, muro de pedra secca.
- Kilometro 165+171—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 165+270—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 165+288—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 22 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 165+360—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 29 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 165+415—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 165+552—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 165+588—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 165+642—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 9 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 165+660—Muro de arrimo de pedra secca, escorando o aterro, do lado esquerdo da linha.
- Kilometro 165+736—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 165+820—Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 28 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 165+921—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 165+970—Boeiro aberto, 0^m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 166+276—Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 9 metros de comprimento, testas de tijolos.

- Kilometro 166 + 370 — Boeiro capeado, em degrãos, 0^m,80 de vão, pedra secca.
- Kilometro 166 + 734 — Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 166 + 911 — Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 21 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 167 + 490 — Boeiro em arco, 2 metros de vão, 1^m,80 de altura, 83 metros de comprimento, calçada corrida de pedra secca, base dos pés direitos em cimento armado, pés direitos, arco e tympanos de tijolos.
- Kilometro 178 + 866 — Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 72 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 167 + 905 — Boeiro Armco, 1^m,50 de diametro, 69 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 168 + 230 — Boeiro Armco, 1^m,50 de diametro, 93 metros de comprimento. Este boeiro é prolongado a juzante por 20 metros de boeiro oval de concreto, 0^m,80 por 1 metro, testas de tijolos.
- Kilometro 168 + 776 — Boeiro Armco, 0^m,90 de diametro, 42 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 168 + 839 — Passagem inferior, 3 metros de vão e de altura, alvenaria de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 169 + 250 — Boeiro Armco, 0^m,80 de diametro, 30 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 170 + 030 — Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 170 + 138 — Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 170 + 540 — Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 7 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 171 + 180 — Boeiro de concreto, 0^m,60 de diametro, 7 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 172 + 096 — Boeiro duplo Armco, 0^m,90 de diametro, 30 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 172 + 950 — Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 173 + 340 — Passagem inferior, 4 metros de vão, 3^m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
- Kilometro 173 + 490 — Boeiro Armco, 0^m,65 de diametro, 9 metros de comprimento, testas de tijolos.
- Kilometro 173 + 830 — Mastro de signaes de Ityrapina.
- Kilometro 174 + 286 — Caixa d'agua de cimento armado, 4^m,50 de diametro, 3^m,20 de altura d'agua, alicerce de concreto, muro de suporte de tijolos.
- Kilometro 174 + 370 — Estação de Ityrapina.
- Kilometro 174 + 382 — Restaurante de Ityrapina.
- Kilometro 174 + 486 — Casa para o chefe da estação de Ityrapina.
- Kilometro 174 + 584 — Grupo de 2 casas para empregados de Ityrapina.
- Kilometro 174 + 682 — Mastro de signaes de Ityrapina.
- Kilometro 174 + 920 — Casa dos transformadores.
- Kilometro 175 + 453 — Poutilhão de 5 metros de vão, encontros de pedra de 7 metros de altura, vigas metallicas.
- Kilometro 175 + 463 — Casa para as bombas elevatorias.

Linhas construídas

Linhas de 1^m,60 de bitola

Linha Principal — Da porteira da esplanada de Rio Claro ao pontilhão de Ityrapina		40594 metros
Desvios — Batovy, 2 desvios com 4 chaves	1144 metros	
Itapé, 2 desvios com 4 chaves	917 metros	
Graúna, 2 desvios com 4 chaves	1114 metros	
Ityrapina, 13 desvios e 1 triângulo, com 21 chaves	4300 metros	7475 metros
Total, bitola larga		<u>48069 metros</u>

Linhas de 1^m,00 de bitola

Linha Principal — Linha de Ityrapina a Jahú, do eixo da estação nova a esplanada da estação antiga de Ityrapina	1100 metros	
Linha de Ityrapina a Visconde, do entroncamento com o ramal do Jahú ao pontilhão de Ityrapina	860 metros	1960 metros
Desvios — Ityrapina, 12 desvios e 1 triângulo, com 25 chaves		<u>5000 metros</u>
Total, bitola estreita		<u>6960 metros</u>

Quadro das declividades

Posição kilometrica	Altitudes	Declividades	Nivel metros	Rampa	
				Importação- metros	Exportação metros
134 + 859 . .	617m,00	0	251		
135 + 110 . .	617m,90	0.6 %			520
135 + 630 . .	613m,88	0	260		
135 + 890 . .	613m,88	0.6 %		840	
136 + 730 . .	618m,92	0	300		
137 + 030 . .	618m,92	1.7 %			4540
141 + 570 . .	541m,74	0	280		
141 + 850 . .	541m,74	1.2 %		760	
142 + 610 . .	550m,86	0	1240		
143 + 850 . .	550m,86	1.8 %		1280	
145 + 130 . .	573m,90	1.55 %		260	
145 + 390 . .	577m,93	1.8 %		3300	
148 + 690 . .	637m,33	0	420		
149 + 110 . .	637m,33	1.8 %			2860
151 + 970 . .	585m,85	0	2060		
154 + 030 . .	585m,85	0.4 %		1800	
155 + 830 . .	593m,05	0	1000		
156 + 830 . .	593m,05	1.2 %		420	
157 + 250 . .	598m,09	0.4 %		1140	
158 + 390 . .	602m,65	1 %		340	
158 + 730 . .	606m,05	0	340		
159 + 070 . .	606m,05	1.3 %			380
159 + 450 . .	601m,11	0	480		
159 + 930 . .	601m,11	0.6 %		2040	
161 + 970 . .	613m,35				

Posição kilometrica	Altitudes	Declividades	Nível metros	Rampa	
				Importação metros	Exportação metros
161 + 970 . . .	613m,35	. . . 0 . . .	700		
162 + 670 . . .	613m,35	. . . 0.6 % . . .		740	
163 + 410 . . .	617m,79	. . . 0 . . .	280		
163 + 690 . . .	617m,79	. . . 1.6 % . . .		300	
133 + 990 . . .	622m,59	. . . 0 . . .	660		
164 + 650 . . .	622m,59	. . . 1.8 % . . .		1360	
166 + 010 . . .	647m,07	. . . 1.6 % . . .		1000	
167 + 010 . . .	663m,07	. . . 1.8 % . . .		4720	
171 + 730 . . .	748m,03	. . . 0 . . .	220		
171 + 950 . . .	748m,03	. . . 1.4 % . . .		700	
172 + 650 . . .	757m,83	. . . 0 . . .	440		
173 + 090 . . .	757m,83	. . . 1.5 % . . .		480	
173 + 570 . . .	765m,03	. . . 0 . . .	220		
173 + 790 . . .	765m,03	. . . 1.5 % . . .			200
173 + 990 . . .	762m,03	. . . 0 . . .	600		
174 + 590 . . .	762m,03	. . . 1.9 % . . .			600
175 + 190 . . .	750m,63	. . . 0.6 % . . .			220
175 + 410 . . .	749m,31	. . . 0 . . .	43		
175 + 453 . . .	749m,31				

Resumo

Extensão em nível		metros	
Extensão em rampa no sentido da importação	9.794		24 %
Extensão em rampa no sentido da exportação	21.480		53 %
	9.320		23 %
Extensão total	40.594		100 %

Quadro dos alinhamentos

Posição kilometrica	Raio	Curvas		Sentido	Rectas Extensão metros
		Angulo Central	Extensão metros		
134 + 859					1051
135 + 910	301m,61	68°58'	363	esquerda	
136 + 273	582m,70	15°20'	156	esquerda	
136 + 429					1061
137 + 490	301m,61	43°42'	230	direita	
137 + 720					286
138 + 006	301m,61	34°35'	182	esquerda	
138 + 188					750
138 + 938	301m,61	39°42'	209	esquerda	
139 + 147					246
139 + 393	505m,58	37°24'	330	esquerda	
139 + 723					391
140 + 114	301m,61	29°50'	157	esquerda	
140 + 271					220
140 + 491	312m,58	117°42'	642	direita	
141 + 133					673
141 + 806	400m,00	28°22'	198	direita	
142 + 004					498
142 + 502	301m,61	47°41'	251	esquerda	
142 + 753					827
143 + 580	301m,61	34°23'	181	direita	
143 + 761	799m,50	8°36'	120	direita	
143 + 881	747m,36	17°10'	224	direita	
144 + 105					

Posição kilométrica	Curvas			Sentido	Rectas Extensão metros
	Raio	Angulo Central	Extensão metros		
144 + 738					633
145 + 152	301 m,61	78°40'	414	esquerda	
145 + 370					218
145 + 719	301 m,61	66°19'	349	direita	
146 + 715					996
146 + 935	301 m,61	41°48'	220	esquerda	
147 + 063					128
147 + 277	301 m,61	40°40'	214	direita	
147 + 903					626
148 + 057	301 m,61	29°16'	154	direita	
148 + 507					450
148 + 637	301 m,61	24°42'	130	esquerda	
149 + 539					902
149 + 701	301 m,61	30°47'	162	direita	
150 + 302					601
150 + 502	301 m,61	38°00'	200	esquerda	
150 + 703					201
151 + 072	301 m,61	70°07'	369	direita	
151 + 201					129
151 + 750	301 m,61	104°19'	549	esquerda	
152 + 235					485
152 + 535	301 m,61	57°00'	300	direita	
153 + 391					856
153 + 479	505 m,58	9°58'	88	esquerda	

Posição kilométrica	Curvas			Sentido	Rectas Extensão metros
	Raio	Angulo Central	Extensão metros		
154 + 078					599
154 + 462	301 m,61	72°58'	384	esquerda	
154 + 625					163
154 + 924	301, m61	56°49'	299	direita	
156 + 110					1186
156 + 320	505 m,58	23°48'	210	direita	
156 + 995					675
157 + 274	301 m,61	53°01'	279	esquerda	
157 + 569					295
157 + 841	301 m,61	51°41'	272	direita	
158 + 081					240
158 + 549	301 m,61	88°55'	468	esquerda	
159 + 265					716
159 + 645	301 m,61	72°12'	380	direita	
160 + 534					889
160 + 661	301 m,61	24°08'	127	esquerda	
161 + 434					773
161 + 686	301 m,61	47°53'	252	esquerda	
162 + 945					1259
163 + 073	301 m,61	24°19'	128	direita	
163 + 357					284
163 + 553	301 m,61	37°14'	196	direita	
163 + 713					160
164 + 117	301 m,61	76°46'	404	esquerda	

Posição kilometrica	Raio	Curvas		Sentido	Rectas Extensão metros
		Angulo Central	Extensão metros		
164 + 382					265
164 + 687	301 m,61	57°57'	305	direita	
164 + 840					153
165 + 035	301 m,61	37°03'	195	esquerda	
165 + 278	429 m,76	32°24'	243	esquerda	
165 + 393					115
165 + 643	505 m,58	28°20'	250	direita	
165 + 925					282
166 + 125	301 m,61	38°00'	200	direita	
166 + 541					416
166 + 713	301 m,61	32°40'	172	direita	
167 + 119	505 m,58	46°00'	406	direita	
167 + 349					230
167 + 490	301 m,61	26°47'	141	esquerda	
167 + 798					308
167 + 973	301 m,61	33°15'	175	esquerda	
168 + 521					548
168 + 759	505 m,58	26°58'	238	esquerda	
169 + 096					337
169 + 654	301 m,61	106°01'	558	direita	
169 + 927					273
170 + 060	505 m,58	15°04'	133	esquerda	
170 + 409					349
170 + 590	505 m,58	20°30'	181	direita	

Posição kilometrica	Rato	Curvas		Sentido	Rectas
		Angulo Central	Extensão metros		Extensão metros
					381
170 + 971	301 m,61	89°40'	472	esquerda	
171 + 443					168
171 + 611	301 m,61	56°37'	298	direita	
171 + 909					150
172 + 059	301 m,61	51°29'	271	esquerda	
172 + 330					171
172 + 501	301 m,61	49°58'	263	direita	
172 + 764					202
172 + 966	301 m,61	49°47'	262	esquerda	
173 + 228					186
173 + 414	301 m,61	38°11'	201	direita	
173 + 615					154
173 + 769	301 m,61	46°10'	243	direita	
174 + 012					1119
175 + 131	505 m,58	14°24'	127	direita	
175 + 258					195
175 + 453					

RESUMO

Extensão em recta	metros	
	25.469	63 %
Extensão em curva	15.125	37 %
Extensão total	40.594	100 %

Linha de Nova Odessa a Santa Barbara

Em 1915 continuou a construção da linha de Nova Odessa a Santa Barbara, que tinha sido iniciada em Março do anno anterior. Dirige esta construção o engenheiro Alvimar de Magalhães Castro, muito competente e dedicado. Nos primeiros dias do anno trabalhavam neste serviço cerca de 40 pessoas, em Agosto esse numero foi elevado a 80, e em Novembro a 160 homens. Ao começar o anno o serviço estava atacado até o kilometro 5, em todo o valle do Recanto. Nos primeiros tres mezes, com o trem de vagonetes, ficaram abertos no grêde os cortes das estacas 90 a 120, sendo a terra destes cortes aproveitada no grande aterro da estaca 110 que assim deu passagem á linha de 1^m,60 de bitola; ao mesmo tempo uma turma com arado preparava o leito da linha no trecho de 2 kilometros situado no planalto que separa as aguas do Recanto das do ribeirão dos Toledos, trecho este de movimento de terra muito leve. Com o movimento de terra feito em 1914 e nos primeiros tres mezes de 1915, se preparou o leito para o assentamento de 7 kilometros de linha de 1^m,60; esses 7 kilometros de linha foram assentados de Abril a Junho. De Julho a Dezembro, com o trem de lastro de bitola larga se concluiu todo o serviço até o kilometro 7: foram rebaixados e rampados os cortes das estacas 190 e 250, foram rampados todos os outros cortes, completados os aterros e nivelada a linha. No kilometro 7 o ramal começa a descer para Santa Barbara envolvendo-se em um terreno muito accidentado, na vertente do ribeirão dos Toledos. Em Agosto e Setembro foram atacados os cortes do trecho situado entre os kilometros 7 e 10. Desses cortes foi retirada com o arado uma camada de um metro de espessura, isto permittiu assentar em todo esse trecho uma linha de 0^m,60 de bitola; com o trem de vagonetes e com vagonetes á mão se começaram a rebaixar esses cortes já começados com o arado. Nos ultimos dias de Dezembro se prolongou a linha de bitola larga do kilometro 7 ao kilometro 8, ueste trecho a linha está no grêde, faltando concluir a rampa dos cortes. Em Novembro e Dezembro se começaram a abrir os cortes do trecho situado entre os kilometros 10 e 11: com o arado se retirou uma camada de 1 metro de espessura, para permittir o estabelecimento de uma linha de 0^m,60. Em dois aterros desse trecho, por serem consideraveis, se começou o serviço com

vagonetes á mão, com o fim de formar uma base para a linha de 0^m,60. O volume de terra escavado durante o anno foi de 55.000 metros cubicos, que foram transportados a uma distancia média de 500 metros. Assentaram-se dois boeiros de concreto de secção oval. Construiu-se uma casa assoalhada no kilometro 6. Continuamos a tratar das desapropriações, tendo passado durante o anno duas escripturas publicas.

Jundiahy, 23 de Abril de 1916.

Pedro Soares de Camargo

Linha de 1^m,60 de Ityrapina a São Carlos

Em continuação, foram executados os seguintes trabalhos: um posto telegraphico (Hippodromo); dois armazens de baldeação; um escriptorio para o serviço dos armazens; uma caixa d'agua de cimento armado; duas passagens inferiores; um boeiro coberto; além disso, ficou concluido o assentamento da linha e quasi terminado o lastramento de pedra.

Jundiahy, 25 de Abril de 1916.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da linha.



Locomoção

Passo a transcrever em sua integra o minucioso relatório que me foi apresentado pelo Snr. Alfredo Williams, que continúa a prestar com zelo e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista na qualidade de Chefe da Locomoção.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório da divisão a meu cargo, referente ao anno de 1915.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade,

M. D. Inspector Geral da Companhia Paulista.

Alfredo Williams,

Chefe da Locomoção.

Material de tracção e rodante

Era a seguinte a existencia do material em serviço e em reparação a 31 de Dezembro de 1915:

Descrição .	BITOLA DE			Total
	1 ^m ,60	0 ^m ,60	1 ^m ,00	
Locomotivas	81	11	82	174
Carros especiaes	9	—	12	21
» de passageiros	63	11	77	151
» dormitórios para passageiros	—	—	7	7
» de bagagem e correio	17	3	22	42
» de bagagem e valores	4	—	3	7
» para animaes de raça	2	—	—	2
» para transporte de carruagens	3	—	2	5
» de soccorro	3	—	3	6
Vagões diversos	1.978	54	1.429	3.461
» guindastes	2	—	2	4
» para transporte de locomotivas	2	—	—	2
Guindastes a vapor	6	—	3	9

Locomotivas

Nenhuma alteração houve no quadro de locomotivas durante o anno de 1915.

Carros especiaes

Temos na bitola de 1^m,60 mais um carro do que em 1914, por ter sido transformado em “reservado de 1.^a classe” o antigo correio n.º 100.

Carros de passageiros

Na bitola de 1^m,60 houve alteração na existencia de carros de passageiros.

O quadro abaixo mostra o movimento havido durante o anno de 1915:

Existiam em 1.º de Janeiro	67
Retirados para a bitola de 1 ^m ,00	7—60
Construidos e postos em trafego, um de luxo e dous restaurantes	3
Total da existencia em 31 de Dezembro	<u>63</u>

Os sete carros retirados da bitola de 0^m,60 para a bitola de 1^m,00 foram adaptados para dormitórios.

Carros de bagagem e correio

O carro "bagagem" n. 73 A, da bitola de 1^m,60 passou a servir na bitola de 1^m,00.

Vagões

BITOLA DE 1^m,60

Existiam em 1.º de Janeiro	1.971
Construidos e postos em trafego	7
Total em 31 de Dezembro.	<u>1.978</u>

BITOLA DE 0^m,60

Fechamos o anno de 1915 com um vagão a menos do que existia em 1914, por ter ficado inutilizado num accidente, no ramal de Santa Rita, o vagão n. 12.

BITOLA DE 1^m,00

Foi vendido o vagão n. 21, coberto simples, sem casinha, do antigo typo da fabrica "BRISTOL WAGON".

O estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1915, vae discriminado abaixo:

Descrição	BITOLA DE		
	1 ^m ,60	0 ^m ,60	1 ^m ,00
Em estado regular	22	3	26
Em bom estado	55	8	49
Em reparação	4	—	7

São consideradas em estado regular aquellas que durante o anno percorreram mais de 100.000, 75.000 e 65.000 kilometros, segundo os typos existentes, de passageiros, cargas e manobras, na bitola de 1^m,60; 15.000 na bitola de 0^m,60 e, na bitola de 1^m,00, segundo os typos respectivos, variando de 80.000 a 40.000 kilometros a base para essa consideração.

Foi de 6.911.044 kilometros o percurso das locomotivas, em 1915.

Comparado com o anno anterior, vê-se neste percurso um augmento de 115.865 kilometros, assim distribuido:

Bitola de 1 m,60 —	+ 286.422
Bitola de 0 m,60 —	— 2.800
Bitola de 1 m,00 —	— 167.757
	<hr/>
	115.865

Passamos a discriminar esse percurso pelas categorias de trens existentes:

BITOLA	SERVIÇO DO TRAFEGO							TOTAL POR BITOLA
	TRENS DE				Em manobras e reservas	Serviço da linha	Trens de lastro	
	passageiros	mixtos	cargas	gado e fri- gorificos				
De 1 m,60	{ 1915 1914	785.827 809.221	80.371 30.705	828.363 753.656	96.090 105.948	1.238.269 1.151.972	210.636 101.632	3.239.556 2.953.134
De 0 m,60	{ 1915 1914	35.929 32.814	10.248 11.327	13.722 16.055	— —	17.417 15.941	297 4.276	77.613 80.413
De 1 m,00	{ 1915 1914	717.814 899.250	329.291 235.961	1.227.395 1.240.505	309.233 342.628	926.621 846.460	88.521 196.828	3.593.875 3.761.632
TOTAL GERAL	{ 1915 1914	1.539.570 1.741.285	419.910 277.993	2.069.480 2.010.216	405.323 448.576	2.182.307 2.014.373	294.454 302.736	6.911.044 6.795.179

Damos a seguir os augmentos nos percursos de locomotivas uos annos de 1908 a 1915, expressos em porcentagem sobre o percurso do anno de 1907 :

Anno de 1907	PERCURSO							
	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
3.844.893	% 3,26	% 18,87	% 22,74	% 36,69	% 61,34	% 95,66	% 76,73	% 79,75

O quadro seguinte mostra a existencia de locomotivas e sua utilização, em 1915 e 1914 :

Percurso em kilometros	Numero de locomotivas					
	Bitola de					
	1 m,60		0 m,60		1 m,00	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Não utilizadas.	1	—	2	—	—	—
Cedidas á Construção (Ramal de Piracicaba)	—	—	2	2	—	—
De 100 a 10.000	4	3	3	5	—	—
» 10.000 » 20.000	6	6	3	3	1	2
» 20.000 » 30.000	10	13	1	1	12	7
» 30.000 » 40.000	18	33	—	—	18	14
» 40.000 » 50.000	18	12	—	—	26	25
Superior » 50.000	24	14	—	—	25	34

Como se vê, foi de 24, na bitola de 1^m,60, e 25, na bitola de 1^m,00, o numero de locomotivas que excederam a 50.000 kilometros.

Os maiores percursos, em 1915, couberam ás locomotivas numeros

68, da bitola de 1^m,60, que fez um percurso de 72.932
 7, » » » 0^m,60, » » » » » 24.662
 e 51, » » » 1^m,00, » » » » » 69.971

Os percursos médios das locomotivas de trens de passageiros e de cargas, referidos sómente ao serviço de tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras nas estações, foram:

Designação	Secção Paulista				Secção Rio Claro	
	Bitola de 1 ^m ,60		Bitola de 0 ^m ,60		Bitola de 1 ^m ,00	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Locomotivas dos trens de passageiros	30.490	30.578	13.684	9.619	37.424	36.952
Locomotivas dos trens de cargas	25.664	22.627	4.711	4.343	34.856	36.050

Os quadros seguintes mostram os percursos médios c totaes das locomotivas, classificadas pelas dimensões dos seus elementos principaes, comparando-os com 1914.

Designação	Numero de locomotivas		PERCURSO			
			TOTAL		MÉDIO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914

Bitola de 1^m,60

Locomotivas de trens de passageiros

1 a 6	6	6	330.742	299.032	55.124	49.839
8, 38 a 41 e 48 a 50	8	8	187.000	227.095	23.375	28.387
9 a 11	3	3	4.782	10.288	1.594	3.429
22	1	1	3.848	5.696	3.848	5.696
24 a 26	3	3	11.330	28.224	3.777	9.408
68 a 69	2	2	116.460	81.700	58.230	40.850
70 e 71	2	2	101.202	63.496	50.601	31.748
72 a 77	6	6	189.826	232.400	31.638	38.733

Locomotivas de trens de cargas

12 a 15	4	4	1.510	6.517	378	1.629
17 e 18	2	2	4.616	1.126	2.308	563
19 a 21	3	3	1.271	23.734	424	7.911
27 a 29 e 33 a 37	8	8	242.251	212.420	30.281	26.552
42 a 47 e 54 a 57	10	10	357.901	298.260	35.790	29.826
58 a 63	6	6	189.256	192.138	31.543	32.023
80 a 82	3	3	127.100	80.394	42.367	26.798

Designação	Numero de locomotivas		PERCURSO			
			TOTAL		MÉDIO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914

Bitola de 0^m,60

Locomotivas de trens de passageiros

3 a 11	(1914)	3	4	25.671	26.754	8.557	6.689
5 a 11	(1915)						

Locomotivas de trens de cargas

3 a 11	(1914)	4	5	34.228	33.442	8.557	6.689
5 a 11	(1915)						

Bitola de 1^m,00

Locomotivas de trens de passageiros

13 a 16	3	4	57.777	50.337	19.259	12.584
24							1	1	27.883	31.728	27.883	31.728
27, 28, 30 e 35 a 40	8	9	343.230	357.976	42.904	39.775
60 a 62	3	3	155.659	134.654	51.886	44.884
63 a 66	4	4	136.177	176.222	34.044	44.055
84 a 87	4	4	140.030	172.890	35.007	43.222

Locomotivas de trens de cargas

1 e 2	2	2	75.765	79.694	37.883	39.847
3 a 12 e 70 a 73	14	14	592.418	625.790	42.315	44.699
17 a 23	7	7	222.967	273.142	31.852	39.020
26	1	1	18.291	24.579	18.291	24.579
31 a 34 e 41 a 53	17	17	548.118	489.607	32.242	28.800
74 a 80	7	7	322.795	322.481	46.113	46.068
81 a 83	3	3	29.309	44.939	9.770	14.979
89 e 90 (Mallet)	2	2	37.711	50.422	18.856	25.211

As locomotivas de passageiros de numeros 15 e 28 foram vendidas em 1914, a primeira á Companhia Guataparã e a segunda á Estrada de Ferro de Jaboticabal.

Ambas constaram ainda do quadro de percursos, em 1914.

A contar de 1907 foram vendidas a Estradas de Ferro affluentes da Companhia Paulista ou encostadas, por obsoletas, as seguintes locomotivas:

Da bitola de 1^m,60 } Numeração antiga: 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 8.
(encostadas) } Nova numeração: 16. Total 8.

Da bitola de 1^m,00 } Numeros: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 15 (1.^a), 15 (2.^a),
(vendidas) } 16, 28, 29, 53 e 54. Total 15.

Damos no quadro abaixo o numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1897 até Dezembro de 1915, com as differenças verificadas, tendo-se em vista o anno anterior.

ANNOS	Bitola de	Bitola de	TOTAL	Bitola de	Total geral	Mais	Menos
	1 ^m ,60	0 ^m ,60		1 ^m ,00			
1897	1.692.831	121.140	1.813.971	1.313.362	3.127.333	—	—
1898	1.586.266	75.885	1.662.151	1.260.960	2.923.111	—	204.222
1899	1.593.544	69.702	1.663.246	1.236.163	2.899.409	—	23.702
1900	1.585.200	89.500	1.674.700	1.265.456	2.940.156	40.747	—
1901	1.742.639	88.233	1.830.872	1.547.861	3.378.733	438.577	—
1902	1.691.082	79.111	1.770.193	1.701.470	3.471.663	92.930	—
1903	1.629.273	75.133	1.704.406	1.767.102	3.471.508	—	155
1904	1.645.800	76.861	1.722.664	1.775.890	3.498.554	27.046	—
1905	1.625.158	74.044	1.699.202	1.669.913	3.369.115	—	129.439
1906	1.720.916	77.992	1.798.908	1.818.463	3.617.371	248.256	—
1907	1.779.755	70.241	1.849.996	1.994.897	3.844.893	227.522	—
1908	1.828.326	87.249	1.915.575	2.107.127	4.022.702	177.809	—
1909	2.142.272	69.196	2.211.468	2.394.544	4.606.012	583.310	—
1910	2.264.696	66.462	2.331.158	2.388.099	4.719.257	113.245	—
1911	2.427.605	70.232	2.497.837	2.757.567	5.255.404	536.147	—
1912	2.615.401	122.837	2.738.238	3.465.130	6.203.368	947.964	—
1913	3.219.035	136.756	3.355.791	4.167.074	7.522.865	1.319.497	—
1914	2.953.134	80.413	3.033.547	3.761.632	6.795.179	—	727.686
1915	3.239.556	77.613	3.317.169	3.593.875	6.911.044	115.865	—

Consta do seguinte quadro o percurso total de vehiculos (carros e vagões) em 1915, comparado com 1914.

Bitola de	CARROS		VAGÕES		Percurso total por bitola	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
	1 m,60.	11.536.004	11.897.829	27.527.012	24.835.654	39.063.016	36.733.483
0 m,60.	461.970	452.572	383.299	365.844	845.269	818.416
1 m,00.	13.640.910	14.229.964	45.750.776	49.939.762	59.391.686	64.169.726
Total.	25.638.884	26.580.365	73.661.087	75.141.260	99.299.971	101.721.625

Foram incluídos no quadro acima os percursos feitos por vehiculos desta Companhia nas linhas da São Paulo Railway Company.

A diminuição no percurso foi apenas de 2.421.654 vehiculos-kilometros, em 1915, ao passo que, no confronto do anno anterior, a differença foi de 16.819.377.

Os quadros abaixo dão a conhecer, pormenorizadamente, o movimento e o percurso dos veículos de 1^m,60 de bitola.

Designação	Carros C. P. e S. P. R. nas linhas da C. P.	Carros C. P. nas linhas da S. P. R.	Total	Carros S. P. R. nas linhas da C. P.	Percurso total dos Carros C. P.
	Bitola de 1 ^m ,60	1915	1.401.736	13.759.892	2.223.888	11.536.004
1914		12.465.277	14.041.917	2.144.088	11.897.829

Designação	Vagões C. P. e S. P. R. nas linhas da C. P.	Vagões C. P. nas linhas da S. P. R.	Total	Vagões S. P. R. nas linhas da C. P.	Percurso total dos Vagões C. P.
	Bitola de 1 ^m ,60	30.683.236	9.163.420	39.846.656	12.319.644	27.527.012
26.296.362		8.525.644	34.822.006	9.986.352	24.835.654

Foram as seguintes as épocas de maior intensidade de trafego, em 1915 e 1914:

Anno	Mez	Bitola de 1 ^m ,60 (Vehiculos C. P. e S. P. R.)	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00
1915	Julho . . .	—	—	6.229.840
1915	Agosto. . .	—	88.734	—
1915	Dezembro . .	4.594.271	—	—
1914	Julho . . .	3.892.959	89.888	6.250.768

Passamos a dar conhecimento dos serviços de reparação do material de tracção e rodante, em 1915 e 1914.

Locomotivas

Importaram em 622:847\$540 as despesas de reparação de locomotivas, em 1915, menos, portanto, 36:278\$620 que em 1914.

Referidas essas despesas á unidade de trabalho locomotiva-kilometro, o custo de reparação foi de

\$090 em 1915,

contra \$097 em 1914.

Foram reparadas nas officinas de Jundiahy, em 1915, 109 locomotivas, sendo

72 da bitola de 1^m,60

8 da bitola de 0^m,60 e

29 da bitola de 1^m,00, não estando nesses numeros incluidas as reparações de deposito.

O quadro abaixo dá a conhecer por classificação aquellas reparações, comparando-as com 1914.

Bitola de	Reparações geraes		Reparações leves		Total	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
1 ^m ,60	29	31	43	21	72	52
0 ^m ,60	7	5	1	1	8	6
1 ^m ,00	29	42	—	—	29	42
Total	65	78	44	22	109	100

Nas oficinas de Rio Claro o movimento de reparações foi o seguinte:

Bitola de	Grandes reparações		Pequenas reparações		Total	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
0 ^m ,60	3	—	—	3	3	3
1 ^m ,00	12	17	13	8	25	25
Total	15	17	13	11	28	28

Além das reparações especificadas acima foram feitas mais as seguintes, a pedido e por conta de Estradas estranhas:

Em Jundiahy

Da Compauhia E. F. de Araraquara	1
Da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá	2
Total	<u>3</u>

Em Rio Claro

Da Estrada de Ferro de Jaboticabal	2
Da Companhia Melhoramentos de M. Alto	1
Da Companhia Guataparã	1
Total	<u>4</u>

As despesas totaes de reparação em 1915 e 1914 se distribuem do modo seguinte, pelas tres bitolas:

DESIGNAÇÃO	Em 1915	Em 1914	Diferença em 1915
Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60			
Pessoal	221:015\$930	199:860\$940	+ 21:154\$990
Material	90:191\$110	106:056\$000	- 15:864\$890
Total Rs.	311:207\$040	305:916\$940	+ 5:290\$100
Bitola de 1 ^m ,00			
Pessoal	180:484\$100	213:833\$090	- 33:348\$990
Material	131:156\$400	139:376\$130	- 8:219\$730
Total Rs.	311:640\$500	353:209\$220	- 41:568\$720
Total geral Rs.	622:847\$540	659:126\$160	- 36:278\$620

As despesas com reparação de locomotivas, referidas às unidades de trabalho, offerecem em 1915 e 1914 o seguinte confronto:

DESIGNAÇÃO	Importancia média das reparações					
	Por trem-kilometro			Por locomotiva-km.		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60						
Em 1915	\$108	\$044	\$152	\$067	\$027	\$094
Em 1914	\$108	\$058	\$166	\$066	\$035	\$101
Diferença em 1915	—	—\$014	—\$014	—\$001	—\$008	—\$007
Bitola de 1 ^m ,00						
Em 1915	\$066	\$047	\$113	\$050	\$036	\$086
Em 1914	\$072	\$047	\$119	\$057	\$037	\$094
Diferença em 1915	—\$006	—	—\$006	—\$007	—\$001	—\$008

Carros

As despesas com a conservação e reparação de carros, em 1915, importaram em 391:629\$960, mais 14:389\$330 que em 1914.

Constam do seguinte quadro essas despesas, discriminadas por secções:

DESIGNAÇÃO	Em 1915	Em 1914	Diferença em 1915
Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60			
Pessoal	85:455\$620	106:558\$770	— 21:103\$150
Material	81:996\$810	74:700\$390	+ 7:296\$420
Total Rs.	167:452\$430	181:259\$160	— 13:806\$730
Bitola de 1 ^m ,00			
Pessoal	124:706\$250	118:584\$690	+ 6:121\$560
Material	99:471\$280	77:396\$780	+ 22:074\$500
Total Rs.	224:177\$530	195:981\$470	+ 28:196\$060
Total geral Rs.	391:629\$960	377:240\$630	+ 14:389\$330

Foram em numero de 475 os concertos procedidos em as officinas de Rio Claro, os quaes assim se distribuem:

Da bitola de 1m,60	284
Da bitola de 0m,60	4
Da bitola de 1m,00	187
Total	<u>475</u>

Esses concertos foram assim classificados:

Bitola de	Grandes		Médios		Leves		Total	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914
1m,60	12	8	47	60	225	196	284	264
0m,60	2	2	1	—	1	—	4	2
1m,00	28	17	30	40	129	90	187	147
Total	42	27	78	100	355	286	475	413

Nas officinas de Jundiahy apenas soffreram concertos quatro carros de passageiros, todos elles de pequena monta.

O quadro abaixo se refere áquellas despesas pela unidade de trabalho:

ANNO	POR CARRO-KILOMETRO		
	Pessoal	Material	Total
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Em 1915	\$007	\$007	\$014
Em 1914	\$009	\$006	\$015
Differença em 1915	— \$002	+ \$001	— \$001
Bitola de 1m,00			
Em 1915	\$009	\$007	\$016
Em 1914	\$008	\$006	\$014
Differença em 1915	+ \$001	+ \$001	+ \$002

Em 31 de Dezembro de 1915 existiam em concerto nas officinas da Companhia, em Rio Claro:

Carros da bitola de 1 ^m ,60	12
Carros da bitola de 0 ^m ,60	—
Carros da bitola de 1 ^m ,00	15
Total	27

Está incluído no quadro acima o carro restaurante n. 5, que se incendiou na noite de 29 de Novembro de 1915, nas officinas de Rio Claro; o fogo teve inicio á noite, foi notado ás 22 horas e immediatamente atacado por empregados da Companhia, que, em grande numero e com toda a solícitude attenderam ao signal de soccorro. Este carro fôra adquirido da « Edificadora — Rio de Janeiro ».

Desde o anno de 1905 até 1915 foram transformados nas officinas de Rio Claro, para trafegarem na bitola de 1^m,00, 53 carros da bitola de 1^m,60, e 5 da bitola de 1^m,00 para a bitola de 0^m,60.

Sobe a 79, na bitola de 1^m,60, e 75, na bitola de 1^m,00, o numero de carros já dotados de installação de luz electrica.

Elevou-se em 1915 a 51 o numero de carros que receberam nova pintura nas officinas de Rio Claro.

Offerece o quadro abaixo um confronto com o anno anterior.

Bitola de	1915	1914
1 ^m ,60	18	7
0 ^m ,60	2	2
1 ^m ,00	31	18
Total . .	51	27

A contar do anno de 1907 foram vendidos a outras Estradas 6 carros de passageiros de bitola de 1^m,00.

Vagões

As despesas totaes com a conservação e reparação dos vagões, vão mencionadas no quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1915	Em 1914	Diferença em 1915
Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60			
Pessoal	274.330\$790	244.478\$250	+ 29.852\$540
Material	254.694\$610	166.111\$660	+ 88.582\$950
Total Rs.	529.025\$400	410.589\$910	+ 118.435\$490
Bitola de 1 ^m ,00			
Pessoal	129.697\$420	126.074\$610	+ 3.622\$810
Material	138.363\$000	148.061\$080	— 9.698\$080
Total Rs.	268.060\$420	274.135\$690	— 6.075\$270
Total Geral Rs.	797.085\$820	684.725\$600	+ 112.360\$220

Foram as seguintes as despesas por unidade de trabalho:

ANNOS	POR VAGÃO — KILOMETRO		
	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60			
Em 1915	\$010	\$009	\$019
Em 1914	\$009	\$007	\$016
Diferença em 1915.	+ \$001	+ \$002	+ \$003
Bitola de 1 ^m ,00			
Em 1915	\$003	\$003	\$006
Em 1914	\$003	\$003	\$006
Diferença em 1915.	— .	—	—

Subiu a 2.036 o numero de concertos procedidos em vagões, em as officinas de Rio Claro e de Jundiahy, os quaes são distribuidos do modo seguinte :

Da bitola de 1 ^m ,60	1.170
» » » 0 ^m ,60	15
» » » 1 ^m ,00	823
Communs ás bitolas de 1 ^m ,60 e 1 ^m ,00	28
Total. . . .	<u>2.036</u>

O quadro seguinte dá a conhecer a classificação desses concertos :

BITOLA DE	Grandes		Médios		Leves		TOTAL	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914
1 ^m ,60	256	200	307	380	607	615	1.170	1.195
0 ^m ,60	10	6	4	—	—	15	14	21
1 ^m ,00	227	204	189	135	408	937	824	1.276
Communs ás bitolas de 1 ^m ,60 e 1 ^m ,00. . . .	—	—	28	—	—	—	28	—
Total. . . .	493	410	528	515	1.015	1.567	2.036	2.492

O numero de vagões que sahiram com nova pintura, em 1915 e 1914, se confronta no quadro seguinte :

BITOLA DE	1915	1914
1 ^m ,60	306	429
0 ^m ,60	15	1
1 ^m ,00	400	331
Total. . . .	721	761

Foram reconstruidos em 1915, 30 vagões de 1^m,60, 2 de 0^m,60 e 21 de 1^m,00 de bitola.

De 1907 até 1915 foram vendidos a Estradas affluentes da Companhia Paulista 3 vagões de bitola de 1^m,00.

Material comprado ou construido

A contar de 1907 foram comprados ou construidos nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro:

Designação	Bitolas de		
	1 ^m ,60	0 ^m ,60	1 ^m ,00
Locomotivas	20	4	39
Carros diversos	54	—	6
Carros da bitola de 1 ^m ,60 transformados para a bitola de 1 ^m ,00	—	—	50
Vagões diversos	528	14	491
Vagões frigorificos, estrados 100 e caixas 50	50	—	50
Automovel grande, para serviço do Trafego	1	—	1
Guindastes a vapor	6,5	—	3,5
Carretões para locomotivas.	2	—	—

No periodo de 1907 a 1915 foram comprados 100 vagões de aço para comportar 42 toneladas, 50 ditos para comportar 40 toneladas, 200 para 26, e 100 para 12 toneladas, e 20 vagões de lastro para tombar, todos de 1^m,60 de bitola.

Nas officinas de Rio Claro foram construidas 45 gaiolas, e transformados, para servirem na bitola de 1^m,00, 50 carros da bitola de 1^m,60. Para a bitola de 1^m,00 foram compradas 450 gondolas de 8 rodas com lotação de 24 toneladas.

No anno de 1915 foram ainda construidos nas officinas de Rio Claro 2 carros restaurantes e 1 de luxo, 1 automovel grande, de 40 H. P., os vagões abertos numeros 1402 e 1403 (de 4 rodas), e as gaiolas duplas de numeros 660 a 664, todos para a bitola de 1^m,60. Foram alterados 5 vagões abertos de 6 rodas para gaiolas duplas de 8 rodas, tambem para a bitola de 1^m,60, assim como, para a bitola de 1^m,00, 10 vagões duplos foram transformados em gaiolas.

O automovel grande, que foi entregue ao trafego, para servir ao publico, comporta de 11 a 14 pessoas.

Em 31 de Dezembro de 1915 ficaram em construcção nas officinas, em Rio Claro, 7 carros para passageiros e 10 gaiolas para gado (para a bitola de 1^m,60) e 20 gaiolas para gado (para a bitola de 1^m,00), e 10 caixas para vagões frigorificos.

Em Jundiahy, ficou em construcção 1 automovel, para serviço da Repartição da Linha.

II

Condução de Trens

A despesa total com esta verba foi, em 1915, de 3.852.732,\$990, ou sejam 9.933,\$880 menos que em 1914.

O quadro seguinte mostra essas despesas referidas ás unidades de trabalho usuas, comparando-as ao mesmo tempo com dados anteriores, do ultimo decennio.

Bitolas de 1 m,60, 0 m,60 e 1 m,00

Anno de	Pessoal			Material			TOTAL			Differenças		
	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Veiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Veiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Veiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Veiculo-kilometro
1906	\$238	\$174	\$012	\$460	\$337	\$023	\$698	\$511	\$035	—	—	—
1907	\$237	\$175	\$012	\$443	\$327	\$023	\$650	\$502	\$035	—	\$009	—
1908	\$237	\$176	\$012	\$414	\$306	\$021	\$651	\$482	\$033	—	—	\$002
1909	\$217	\$162	\$010	\$387	\$289	\$018	\$604	\$451	\$028	—	\$031	\$005
1910	\$225	\$167	\$011	\$420	\$312	\$019	\$645	\$479	\$030	—	\$028	\$002
1911	\$214	\$164	\$010	\$456	\$349	\$020	\$670	\$513	\$030	—	\$034	\$010
1912	\$236	\$178	\$010	\$697	\$525	\$030	\$933	\$703	\$040	—	—	\$010
1913	\$239	\$177	\$011	\$696	\$515	\$031	\$935	\$692	\$042	—	\$011	\$002
1914	\$266	\$188	\$012	\$538	\$450	\$025	\$804	\$568	\$037	—	\$024	\$005
1915	\$265	\$184	\$013	\$536	\$373	\$026	\$801	\$557	\$039	—	\$011	\$002

As despesas de condução de trens, na Secção Paulista, em 1915 e 1914, vão discriminadas em seguida.

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1915	1914	Diferença em 1915
Machinistas	254.271\$500		
Foguistas	165.250\$700		
Limpadores	67.280\$100		
Outros empregados, taes como carvoeiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material de tração	189.406\$370		
Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba	16.188\$750		
Total	692.397\$420		
MENOS:			
Serviços feitos por conta de outras verbas.	54.112\$170	638.285\$250	619.205\$210
			+ 19.080\$040
Reparação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios	3.325\$950	3.086\$880	+ 239\$070
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço	2.261\$200	3.383\$600	- 1.122\$400
Lubrificação de vehiculos.	5.161\$690	5.333\$690	- 172\$000
Total	649.034\$090	631.009\$380	+ 18.024\$710

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1914	1915	Diferença em 1915
Carvão	116.172\$425	515.690\$955	- 399.518\$530
Lenha	1.243.300\$810	753.925\$270	+ 489.375\$540
Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehiculos	70.408\$281	51.358\$685	+ 19.049\$546
Estopa	13.115\$055	12.333\$980	+ 781\$075
Materiaes gastos em reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios.	12.799\$900	4.693\$410	+ 8.106\$490
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaixetas, vidros de indicadores, pharões, enchimento para caixas, lâ de Berlim, etc.	65.515\$579	65.824\$470	- 308\$891
Total	1.521.312\$000	1.403.826\$770	+ 117.485\$230

Os preços médios do material, para as bitolas de 1^m,60, 0^m,60 e 1^m,00, foram os seguintes em 1915 e 1914:

MATERIAL	SECÇÃO PAULISTA						SECÇÃO RIO CLARO			
	Bitola de 1 ^m ,60		Diferença em 1915	Bitola de 0 ^m ,60		Diferença em 1915	Bitola de 1 ^m ,00		Diferença em 1915	
	1915	1914		1915	1914		1915	1914		
Carvão — Tonelada	39\$475	36\$142	+ 3\$333	—	36\$268	—	40\$000	35\$481	+ 4\$519	
Lenha — Metro /3	3\$504	3\$497	+ \$007	3\$504	3\$499	+ \$005	3\$187	3\$216	— \$029	
Óleo — Litro	\$547	\$445	+ \$102	\$537	\$437	+ \$100	\$578	\$442	+ \$136	
Óleo combustível — Kilogramma	\$066	\$075	— \$009	—	—	—	—	—	—	
Estopa — Kilogramma	\$534	\$455	+ \$079	\$534	\$455	+ \$079	\$532	\$455	+ \$077	

O quadro seguinte faz menção do consumo de combustível, lubrificantes e estopa nas locomotivas e de lubrificantes e estopa nos veículos, e do custo total dos mesmos.

Designação	Carvão		Lenha		Óleo combustível		Lubrificantes		Estopa	
	Quantidade em kgs.	Importância	Quantidade em m/s	Importância	Quantidade em kgs.	Importância	Quantidade em litros	Importância	Quantidade em kgs.	Importância
Seção Paulista										
Bitola de 1m,60										
Locomotivas	2.626.790	103.691\$335	368.661	1.284.395\$370	198.459	13.179\$910	105.176	57.818\$081	25.861,5	13.812\$185
Veículos	—	—	—	—	—	—	23.054	12.693\$892	—	—
Total	2.626.790	103.691\$335	368.661	1.284.395\$370	198.459	13.179\$910	128.230	70.511\$973	25.861,5	13.812\$185
Seção Rio Preto										
Bitola de 1m,40										
Locomotivas	34.900	1.396\$000	805.602	973.949\$290	—	—	2.209,5	1.186\$852	713,5	380\$800
Veículos	—	—	5.548	19.442\$410	—	—	90	79\$200	4	2\$180
Total	34.900	1.396\$000	805.602	973.949\$290	—	—	2.299,5	1.266\$052	717,5	382\$980
Total Geral	2.661.690	105.087\$335	679.811	2.277.737\$670	198.459	13.179\$910	246.505,5	139.287\$836	54.391,5	28.985\$225

Os quadros seguintes mostram o numero médio de vehiculos rebocados e o consumo de material por typo de locomotivas, nas bitolas de 1^m,60 e 0^m,60.

Bitola de 1^m,60

Numero das Locomotivas	TYPO	Número de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio				
			Carvão em kilogs.	Lenha em m ²	Oleo combustivel em kilogs.	Outros oleos em litros	Estopa em kilogs.
1 a 6	Passageiros	15,27	0,429	0,079	0,519	0,048	0,008
7	Manobras	—	—	0,148	—	0,027	0,009
8, 38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	9,86	2,311	0,071	—	0,027	0,008
9 a 11	»	2,66	2,231	0,034	—	0,019	0,008
12 a 15	Mixtas	0,38	0,109	0,007	—	0,003	0,002
17 e 18	Cargas	17,43	0,086	0,007	—	0,013	0,008
19 a 21	»	1,14	0,608	0,005	—	0,003	0,002
22	Passageiros	1,95	7,518	0,003	—	0,037	0,009
23	Manobras	—	—	0,137	—	0,030	0,009
24 a 26	Passageiros	3,73	0,152	0,026	—	0,006	0,003
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	18,48	0,002	0,134	—	0,027	0,008
30 a 32	Manobras	—	—	0,100	—	0,020	0,008
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	32,33	0,025	0,184	—	0,038	0,008
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	—	0,002	0,109	—	0,020	0,008
58 a 63	Cargas	28,27	—	0,154	—	0,034	0,008
68 e 69	Passageiros	14,09	0,005	0,118	—	0,029	0,009
70 e 71	»	13,98	—	0,112	—	0,044	0,009
72 a 77	»	19,73	5,998	0,042	—	0,043	0,009
78 e 79	Manobras	—	—	0,164	—	0,027	0,009
80 a 82	Cargas	36,22	—	0,223	—	0,045	0,009

Bitola de 0^m,60

3 a 11	Mixtas	6.13	—	0,071	—	0,028	0,009
--------	--------	------	---	-------	---	-------	-------

Se referirmos somente ás bitolas de 1^m,60 e 0^m,60, foram as seguintes as despesas por conta de condução de trens, referidas ás unidades de trabalho, no ultimo decennio:

ANNO de	Pessoal			Material			Total			Diferenças					
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro												
1906	\$314	\$197	\$014	\$748	\$470	\$033	\$062	\$667	\$047	—	—	—	—	—	—
1907	\$323	\$202	\$015	\$731	\$459	\$035	\$054	\$661	\$050	\$008	—	\$006	—	\$003	+
1908	\$311	\$201	\$015	\$643	\$416	\$031	\$954	\$617	\$046	\$100	\$044	—	—	\$004	—
1909	\$266	\$174	\$012	\$581	\$379	\$026	\$847	\$553	\$038	\$107	\$064	—	—	\$008	—
1910	\$275	\$180	\$014	\$627	\$412	\$031	\$902	\$592	\$045	\$055	\$039	+	+	\$007	+
1911	\$280	\$188	\$014	\$693	\$463	\$035	\$973	\$651	\$049	\$071	\$059	+	+	\$004	+
1912	\$319	\$208	\$014	\$962	\$628	\$043	\$281	\$836	\$057	\$308	\$185	+	+	\$008	+
1913	\$297	\$190	\$014	\$896	\$572	\$041	\$193	\$762	\$055	\$088	\$074	+	+	\$002	+
1914	\$342	\$208	\$016	\$761	\$462	\$036	\$103	\$670	\$052	\$090	\$092	—	—	\$003	—
1915	\$317	\$196	\$016	\$744	\$458	\$038	\$061	\$654	\$054	\$042	\$016	—	—	\$002	+

Secção Rio Claro

Foi de 1.682:386\$900 o total das despesas com a condução de trens, em 1915. Em 1914, essas despesas attingiram á importancia de 1.827:830\$670.

Os quadros abaixo discriminam aquellas importancias.

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1915	1914	Differença em 1915
Machinistas	274.891\$780		
Foguistas	165.363\$820		
Limpadores	76.580\$730		
Outros empregados, taes como carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material de tracção	131.072\$680		
Pessoal das officinas, que trabalhou para esta verba	8.675\$510		
Total	656.584\$520		
MENOS :			
Serviço feito por conta de outras verbas	43.389\$350	613.195\$170	627.437\$630 — 14.242\$460
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios		10.146\$510	16.149\$920 — 6.003\$410
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço	172\$400	1.406\$700	1.234\$300
Lubrificação de vehiculos	2.554\$250	2.711\$790	157\$540
Total	626.068\$330	647.706\$040	21.637\$710

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1915	1914	Differença em 1915
Carvão	1.396\$000	306.606\$915	305.210\$915
Lenha	936.999\$810	774.885\$290	162.114\$520
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para a lubrificação de vehiculos	65.922\$967	48.921\$436	17.001\$531
Estopa	13.946\$100	11.920\$495	2.025\$605
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	10.753\$000	11.989\$560	1.236\$560
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas vidros para indicadores de nivel, pharões, enchimentos para caixas, la de Berlin, etc.	27.800\$693	25.800\$934	1.999\$759
Total	1.056.918\$570	1.180.124\$630	123.206\$060

Foi o seguinte o consumo kilometrico médio de combustivel, oleos e estopa, pelos diversos typos de locomotivas, em 1915.

Numero das Locomotivas	TYPO	Numero de vehiculos reboçados	Consumo kilometrico médio			
			Carvão em kilogrs.	Lenha em M ³	Oleos em litros	Estopa em kilogrs
1 e 2	Cargas	28,76	—	0,118	0,024	0,007
3 a 12 e 70 a 73	Mixtas	27,65	—	0,103	0,025	0,006
13, 14 e 16	Passageiros	6,59	—	0,055	0,019	0,011
17 a 23	Cargas	14,49	—	0,069	0,026	0,009
24	Passageiros	3,95	—	0,054	0,023	0,008
26	Cargas	12,58	—	0,096	0,026	0,011
27, 30 e 35 a 40	Passageiros	11,10	0,036	0,057	0,024	0,007
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	15,42	—	0,074	0,025	0,008
54 a 59	Manobras	—	—	0,109	0,021	0,008
60 a 62	Passageiros	19,80	0,108	0,087	0,027	0,007
63 a 66	„	27,44	—	0,119	0,025	0,009
74 a 80	Mixtas	24,54	—	0,078	0,024	0,006
81 a 83	Manobras	6,99	—	0,101	0,031	0,011
84 a 87	Passageiros	17,97	—	0,069	0,024	0,008
89 e 90 (Mallet)	Cargas	45,43	—	0,180	0,069	0,016

Se referirmos as despesas de condução de trens na bitola de 1m,00, ás unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados comparativos, no ultimo decennio:

ANNOS	Pessoal			Material			Total			Differenças		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Veiculo kilometro
1906	\$181	\$151	\$010	\$246	\$206	\$013	\$427	\$357	\$023	—	—	—
1907	\$177	\$150	\$010	\$244	\$205	\$013	\$421	\$355	\$023	-\$006	-\$002	—
1908	\$184	\$152	\$009	\$250	\$207	\$013	\$434	\$359	\$022	+\$013	+\$004	+\$001
1909	\$181	\$151	\$008	\$244	\$204	\$012	\$425	\$355	\$020	-\$009	-\$004	-\$002
1910	\$183	\$154	\$009	\$255	\$215	\$012	\$438	\$369	\$021	+\$013	+\$014	+\$001
1911	\$167	\$143	\$007	\$287	\$245	\$013	\$454	\$388	\$020	+\$016	+\$019	+\$001
1912	\$198	\$165	\$008	\$297	\$249	\$025	\$479	\$361	\$033	+\$031	+\$023	+\$013
1913	\$202	\$166	\$009	\$271	\$249	\$025	\$473	\$333	\$034	-\$022	-\$020	+\$001
1914	\$219	\$172	\$010	\$339	\$314	\$019	\$618	\$486	\$029	-\$155	-\$149	-\$005
1915	\$227	\$174	\$011	\$382	\$304	\$018	\$609	\$468	\$029	-\$009	-\$018	—

Constam do quadro abaixo os preços médios, annuaes, dos materiaes usados na conducção de trens :

Annos	Carvão	Óleo Combustivel	Estopa	Outros oleos	LENHA	
					Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00
1892	79\$538	—	\$796	1\$061	—	2\$260
1893	51\$550	—	\$852	1\$291	—	2\$491
1894	55\$529	—	\$890	1\$360	—	2\$057
1895	46\$800	—	\$758	1\$056	—	2\$185
1896	50\$000	—	\$783	\$847	—	2\$225
1897	59\$088	—	\$849	1\$140	—	2\$215
1898	71\$728	—	1\$096	1\$289	—	2\$255
1899	64\$063	—	\$766	\$780	2\$461	2\$383
1900	61\$633	—	\$607	\$559	2\$843	2\$391
1901	59\$512	—	\$485	\$577	3\$023	2\$665
1902	41\$894	—	\$494	\$515	3\$196	2\$673
1903	46\$664	—	\$480	\$556	3\$251	2\$653
1904	41\$062	—	\$581	\$541	3\$080	2\$654
1905	39\$283	—	\$616	\$447	2\$962	2\$586
1906	36\$969	—	\$577	\$372	2\$930	2\$518
1907	40\$282	—	\$595	\$531	2\$866	2\$522
1908	44\$480	—	\$511	\$482	2\$950	2\$569
1909	32\$370	—	\$457	\$409	2\$828	2\$577
1910	36\$012	—	\$387	\$407	3\$212	2\$660
1911	39\$850	—	\$393	\$403	3\$310	2\$745
1912	45\$790	—	\$371	\$377	3\$623	3\$264
1913	39\$631	—	\$389	\$363	3\$648	3\$268
1914	35\$889	\$075	\$455	\$443	3\$497	3\$216
1915	39\$481	\$066	\$533	\$562	3\$504	3\$187

Contribuiram para a alta verificada nos preços de oleos, além do custo propriamente dito, que foi mais elevado, os fretes maritimos, seguros de guerra, queda de cambio, etc.

Quanto ao carvão, os preços em 1914 e 1915 foram ainda baseados na ultima compra, verificada antes da conflagração européa.

III

Custeio da divisão

O total das despesas da locomoção, por conta do custeio, nas bitolas de 1^m,60, 0^m,60 e 1^m,00 foi o seguinte:

ANNO DE	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00	TOTAL
1915.	3.533.690\$880	2.814.716\$860	6.348.407\$740
1914.	3.267.105\$550	3.007.272\$890	6.274.378\$440
Diferença em 1915 . .	+ 266.585\$330	- 192.556\$030	+ 74.029\$300

Os quadros abaixo distribuem com clareza essas despesas, em 1915, comparando-as com 1914.

ANNO DE	BITOLAS DE 1m,60 e 0m,60			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1915.	1.497.056\$640	2.007.889\$120	28.745\$120	3.533.690\$880
1914.	1.423.358\$880	1.808.956\$700	34.789\$970	3.267.105\$550
Diferença em 1915	+ 73.697\$760	+ 198.932\$420	- 6.044\$850	+ 266.585\$330

ANNO DE	BITOLA DE 1m,00			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1915.	1.301.904\$200	1.479.430\$310	33.382\$350	2.814.716\$860
1914.	1.362.010\$930	1.610.352\$710	34.909\$250	3.007.272\$890
Diferença em 1915	- 60.106\$730	- 130.922\$400	- 1.526\$900	- 192.556\$030

TOTAL GERAL

ANNO DE	Pessoal	Material	Contas	Total
1915.	2.798.960\$840	3.487.319\$430	62.127\$470	6.348.407\$740
1914.	2.785.369\$810	3.419.809\$410	69.699\$220	6.274.378\$440
Diferença em 1915	+ 13.591\$030	+ 68.010\$020	- 7.571\$750	+ 74.029\$300

O quadro seguinte indica essas despesas subdivididas pelas diversas verbas:

Designação	BITOLAS DE 1 m,60 e 0 m,60			Total em 1914	Diferença em 1915
	Anno de 1915				
	Pessoal	Material	Total		
Administração	95.380\$660	1.827\$890	97.014\$550	101.112\$600	4.128\$050
Despesas gerais de officinas	112.904\$010	35.178\$520	148.162\$530	156.322\$160	8.159\$630
Conservação do edificio de officinas	35.311\$540	22.688\$180	58.009\$720	19.965\$660	38.144\$060
Condução de trens	649.034\$090	1.521.312\$000	2.170.346\$090	2.034.896\$150	135.509\$940
Reparação de locomotivas	221.015\$990	90.191\$110	311.207\$100	305.916\$940	5.290\$100
" " de carros	85.455\$820	81.996\$810	167.452\$630	181.259\$160	13.806\$780
" " de vagões	274.330\$790	254.694\$610	529.025\$400	410.589\$910	118.435\$490
Pensões	23.638\$000		23.638\$000	22.293\$000	1.345\$000
Total	1.497.056\$640	2.067.889\$120	3.504.945\$760	3.232.315\$580	+ 272.630\$180
Contas			28.745\$120	34.789\$970	- 6.044\$850
Total geral	1.497.056\$640	2.067.889\$120	3.533.690\$880	3.267.105\$550	+ 266.585\$330
BITOLA DE 1 m,00					
Administração	96.365\$160	1.042\$720	98.807\$880	98.401\$760	+ 406\$120
Despesas gerais de officinas	126.547\$880	43.392\$890	170.480\$270	134.097\$750	+ 36.382\$520
Conservação do edificio de officinas	9.230\$060	8.245\$950	17.476\$010	31.297\$080	- 13.817\$480
Condução de trens	626.068\$330	1.056.318\$570	1.682.386\$900	1.827.896\$870	- 145.449\$770
Reparação de locomotivas	180.484\$100	131.156\$400	311.640\$500	353.209\$220	- 41.568\$720
" " de carros	124.706\$250	94.471\$280	219.177\$530	195.981\$470	+ 23.196\$060
" " de vagões	129.697\$420	138.365\$000	268.062\$420	274.135\$690	- 6.073\$270
Pensões	8.294\$500		8.294\$500	7.410\$000	+ 884\$500
Total	1.301.904\$200	1.479.430\$310	2.781.334\$510	2.972.363\$640	- 191.029\$130
Contas			33.382\$850	34.909\$250	- 1.526\$900
Total geral	1.301.904\$200	1.479.430\$310	2.814.716\$860	3.007.272\$890	- 192.556\$030

Referindo as despesas totaes da Locomoção em 1915 e 1914 ás unidades de trabalho, temos os resultados seguintes:

Designação	Em 1915	Em 1914	Diferença em 1915	
			Para mais	Para menos
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Por trem-kilometro	1\$727	1\$770	—	\$043
Por locomotiva-kilometro	1\$065	1\$076	—	\$011
Por vehiculo-kilometro	\$080	\$083	—	\$003
Bitola de 1m,00				
Por trem-kilometro	1\$018	1\$017	\$001	—
Por locomotiva-kilometro	\$783	\$799	—	\$016
Por vehiculo-kilometro	\$047	\$047	—	—

Considerando apenas os serviços retribuidos, excluindo serviços de lastro, manobras e paradas com vapor, temos os seguintes resultados em 1915 e 1914:

Designação	Em 1915	Em 1914	Diferença em 1915	
			Para mais	Para menos
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Por trem-kilometro	1\$910	1\$856	\$054	—
Por vehiculo-kilometro	\$084	\$084	—	—
Por tonelada-kilometro de peso util	\$026	\$026	—	—
Bitola de 1m,00				
Por trem-kilometro	1\$089	1\$106	—	\$017
Por vehiculo-kilometro	\$049	\$049	—	—
Por tonelada-kilometro de peso util	\$023	\$025	—	\$002

Passamos a mostrar a produção de ferro e bronze, em 1915, e os seus preços médios.

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e de Rio Claro entregaram, em 1915, ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e de

outras divisões, 666.832 kilogrammas de ferro fundido e 55.406 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram :

Ferro fundido em obras	\$212
Bronze » » »	1\$309

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da locomoção e outras repartições 678.176 kilogrammas de ferro fundido e 55.961 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte :

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilogr.	Valor em réis	Quantidade em kilogr.	Valor em réis
Bitola de 1^m,60				
Reparação de locomotivas	43.335	9:203\$200	6.347	7:771\$670
» de carros	38.790	8:249\$960	1.583	2:043\$170
» de vagões	108.693	23:094\$090	7.682	9:493\$790
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	154.192	32:869\$540	7.067	9:058\$440
Total.	345.010	73:416\$790	22.679	28:367\$070
Bitola de 0^m,60				
Reparação de locomotivas	345	73\$980	313	436\$760
» de carros	414	85\$380	153	164\$800
» de vagões	1.168	242\$470	294	379\$100
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	—	—	—	—
Total.	1.927	401\$830	760	980\$660
Bitola de 1^m,00				
Reparação de locomotivas	128.684	27:286\$380	10.522	13:170\$780
» de carros	46.567	9:927\$730	4.861	6:329\$640
» de vagões	101.121	21:442\$030	13.592	17:227\$880
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	54.867	11:592\$770	3.517	4:472\$055
Total.	331.239	70:248\$910	32.522	41:200\$355

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldados, fornecida annualmente ao Almojarifado, pelas officinas de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços médios desses materiaes.

A contar de 1904 está tambem incluída a quantidade de bronze fornecida pela fundição de Rio Claro.

ANNO DE	Ferro fundido moldado			Bronze fundido moldado		
	Preço médio por kilogr.	Quantidade total fornecida	VALOR EM RÉIS	Preço médio por kilogr.	Quantidade total fornecida	VALOR EM RÉIS
1897	\$291,2	381.402,50	111.092\$870	1\$744	27.550,50	48.050\$465
1898	\$302,3	359.314,00	108.160\$021	1\$691	27.722,00	46.900\$039
1899	\$328,7	354.794,25	116.626\$603	1\$635	31.418,50	51.380\$315
1900	\$331,3	290.962,50	96.419\$503	1\$832	24.162,75	44.285\$482
1901	\$304,8	363.531,00	110.796\$646	1\$750	39.333,50	68.853\$220
1902	\$278,7	509.036,50	141.874\$457	1\$382	42.590,50	58.862\$094
1903	\$292,7	453.057,50	132.631\$438	1\$215	43.809,00	53.215\$646
1904	\$298,6	397.535,50	118.700\$022	1\$085	39.491,00	42.863\$545
1905	\$284,6	369.211,50	105.075\$133	\$950	37.947,00	36.073\$165
1906	\$339,3	237.448,50	78.527\$584	1\$085	29.549,00	32.076\$201
1907	\$316,7	277.182,00	87.776\$642	1\$069	33.723,00	36.063\$598
1908	\$336,0	279.736,00	93.987\$293	1\$143	38.630,50	44.165\$967
1909	\$295,0	436.883,05	128.882\$410	1\$120	43.597,00	48.835\$034
1910	\$265,2	496.907,55	131.797\$858	1\$235	44.538,00	55.030\$661
1911	\$226,8	580.027,20	131.586\$210	1\$044	42.067,00	43.944\$330
1912	\$209,0	807.267,55	168.715\$648	1\$311	55.305,50	72.529\$211
1913	\$213,0	741.794,00	157.754\$810	1\$356	63.963,50	86.789\$800
1914	\$205,0	687.025,00	140.948\$690	1\$119	62.520,50	69.930\$011
1915	\$212,0	666.832,00	141.632\$150	1\$309	55.406,00	72.532\$050

Fornecimentos a diversos

Nas oficinas de Jundiahy e de Rio Claro, foram executados serviços para outras repartições e para extranhos, na importancia de 1.384.877\$640, que se distribue da seguinte fórma:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60			Total em 1914	
	Em 1915				
	Pessoal	Material	TOTAL		
Engenheiros	59.885\$960	115.777\$630	175.663\$590	172.872\$100	
Trafego	82.810\$880	14.241\$520	97.052\$400	93.774\$850	
Telegrapho	12.540\$700	699\$570	13.240\$270	17.282\$800	
Almoxarifado	Fundição de ferro	87.301\$200	53.771\$930	141.073\$130	140.896\$890
	" " bronze	18.677\$930	16.398\$970	35.071\$900	32.266\$860
Almoxarifado	Materiaes para custeio	18.419\$710	11.192\$540	29.612\$250	30.171\$540
	Horto Florestal	11\$820	41\$100	52\$920	—
Contadoria-Custeio	2.486\$430	1.387\$150	3.873\$580	1.620\$130	
Almoxarifado-Custeio	868\$740	459\$790	1.328\$530	461\$330	
Particulares	13.880\$020	63.402\$180	77.232\$200	49.388\$270	
Companhias de Estradas de Ferro	27.848\$200	32.899\$820	60.247\$520	22.717\$170	
Pensões	23.638\$000	—	23.638\$000	23.293\$000	
Escritorio Central da Companhia	180\$980	100\$340	281\$320	110\$040	
Passador de gado no Porto Taboado	—	—	—	1.011\$680	
Total	348.000\$570	310.367\$040	658.367\$610	584.866\$660	

DESCRIPÇÃO	Bitola de 1m,00			Total em 1914	
	Em 1915				
	Pessoal	Material	TOTAL		
Engenheiros	170.318\$320	260.065\$310	430.383\$630	250.175\$460	
Trafego	110.559\$370	23.714\$720	134.274\$090	123.605\$030	
Telegrapho	12.771\$890	6.855\$730	19.627\$120	12.812\$310	
Almoxarifado	Fundição de ferro	13.307\$540	24.152\$610	37.460\$150	31.804\$780
	" " bronze	17.402\$580	11.254\$590	28.657\$170	42.415\$900
Almoxarifado	Materiaes para custeio	806\$050	328\$470	1.134\$520	933\$230
	Horto Florestal	—	—	—	—
Contadoria-Custeio	—	—	—	—	
Almoxarifado-Custeio	19\$990	—	19\$990	18\$380	
Particulares	12.147\$010	27.260\$350	39.407\$360	37.801\$990	
Companhias de Estradas de Ferro	12.391\$850	14.859\$150	27.251\$000	51.605\$470	
Pensões	8.295\$000	—	8.295\$000	7.410\$000	
Escritorio Central da Companhia	—	—	—	1.815\$960	
Passador de gado no Porto Taboado	—	—	—	3.408\$290	
Total	358.019\$100	368.490\$930	726.510\$030	563.856\$800	

O quadro abaixo permite comparar as diferenças verificadas, tendo-se em vista o anno anterior.

DESCRIÇÃO	Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60		Bitola de 1 ^m ,00	
	1915		1915	
	Mais	Menos	Mais	Menos
Engenheiros	2:791\$490	—	180:208\$170	—
Trafego	3:277\$550	—	10:669\$060	—
Telegrapho	—	4:042\$530	6:814\$810	—
Almoxarifado	Fundição de ferro	176\$240	—	—
	" de bronze	2:805\$010	—	5:655\$370
	Materines para custeio	—	559\$290	—	13:758$730
Horto Florestal	52\$920	—	151\$290	—
Contadoria Custeio	2:258\$450	—	—	—
Almoxarifado-Custeio	867\$200	—	1\$610	—
Particulares	27:843\$930	—	1:605\$370	—
Companhias de Estradas de Ferro	37:530\$350	—	—	24:354\$470
Pensões	1:345\$000	—	885\$000	—
Escriptorio Central da Companhia	171\$250	—	—	1 815\$960
Passador de gado no Porto Taboado	—	1:011\$680	—	3:408\$290

O numero médio de empregados, durante o anno de 1915, vae indicado nos quadros seguintes:

Categoria	Secção Paulista		Sec. R. Claro
	Bitola de 1 m,60	Bitola de 0 m,60	Bitola de 1 m,00
ESCRITORIO			
Chefe da Locomoção	1	—	—
Chefe da Tracção	1	—	—
Inspector da Tracção	—	—	1
Engenheiro da Tracção	1	—	—
Chefe de Escripório	1	—	—
Desenhista	1	—	—
„ Praticante	1	—	—
Escurturarios e ajudantes	8	—	3
Praticantes	7	—	2
Continuo	1	—	—
Total	22	—	6
OFFICINAS			
Chefe de Officinas	1	—	1
Sub-Chefe de Officinas	1	—	1
Engenheiro Electricista	1	—	1
Mestres de Officinas	3	—	6
Ajustadores	55	—	36
Aprendizes (officios diversos)	75	—	78
Caldeireiros e Funileiros	15	—	11
Carpinteiros	21	—	91
Ferreiros	15	—	24
Fundidores	19	—	5
Limadores	12	—	6
Malhadores	43	—	31
Pintores	10	—	21
Pcdreiros	7	—	3
Serventes	14	—	6
Serradores	1	—	22
Torneiros	23	—	19
Trabalhadores	78	—	132
Operarios diversos	128	—	157
Pensionistas	3	—	5
Total	525	—	656

Categoria	Secção Paulista		Sec. R. Claro
	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00
TRACÇÃO			
Inspector de Locomotivas	1	—	1
Chefe de Deposito	1	—	1
Encarregados de Deposito	3	—	—
Escripturario	1	—	—
Machinistas	78	3	84
Foguistas	86	3	84
Limpadores	50	1	57
Ajustadores	4	—	8
" Ajudantes e aprendizes	8	—	17
Lenheiros e carvoeiros	72	—	35
Operarios diversos	2	—	—
Mensageiros	1	—	—
Bombeiros e guardas	5	—	11
Trabalhadores	8	—	—
Pensionistas	6	—	—
Total	326	7	298
FISCALISAÇÃO DA LENHA			
Fiscal Geral	1	—	—
Fiscaes Ajudantes	1	—	3
Total	2	—	3

O quadro abaixo offerece um confronto com o anno anterior:

	Bitola de 1 ^m ,60		Bitola de 0 ^m ,60		Bitola de 1 ^m ,00	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Escriptorios	22	23	—	—	6	5
Officinas	525	522	—	—	656	657
Tracção	326	318	7	7	298	327
Fiscalisação da lenha	2	2	—	—	3	3
Total	875	865	7	7	963	992
Total geral	{ Bitola de 1 ^m ,60 " de 0 ^m ,60 " de 1 ^m ,00 }		1915.	. . .	1.845	
			1914.	. . .	1.864	

IV

Obras Novas (Conta de Capital)

Secção Paulista

Anno de 1915

Designação	Pessoal	Material	Total
Conclusão da montagem de 25 caixas para vagões frigoríficos	67\$880	—	67\$880
Conclusão da construção iniciada em 1913, de 1 carro de luxo e 2 carros restaurantes	25.532\$620	16.580\$870	42.113\$490
Construção de 7 carros de passageiros	5.246\$640	110.399\$230	115.645\$870
Montagem de freios nos vagões	257\$450	35\$200	292\$650
Metade das despesas de construção de 10 caixas para vagões frigoríficos	10.089\$910	19.874\$890	29.964\$800
Construção de 10 gaiolas para gado.	6.082\$030	10.363\$760	16.445\$790
Total.	47.276\$530	157.253\$950	204.530\$480

Secção Rio Claro

Anno de 1915

Designação	Pessoal	Material	Total
Metade das despesas de construção de 10 caixas para vagões frigoríficos	10.089\$910	19.874\$890	29.964\$800
Construção de 20 gaiolas para gado.	3.620\$420	4.351\$730	7.972\$150
<i>Machinismos para officinas:</i>			
1 machina para furar madeira	—	4.650\$000	—
1 martellete movido a electricidade	—	8.950\$000	—
Montagem destes machinismos	731\$130	186\$460	14.517\$590
Total.	14.441\$460	38.013\$080	52.454\$540

V

Conclusão

Demonstração dos Diagrammas da Locomoção

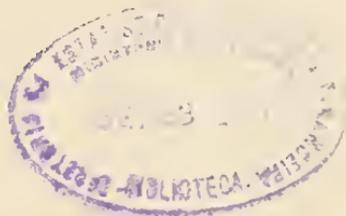
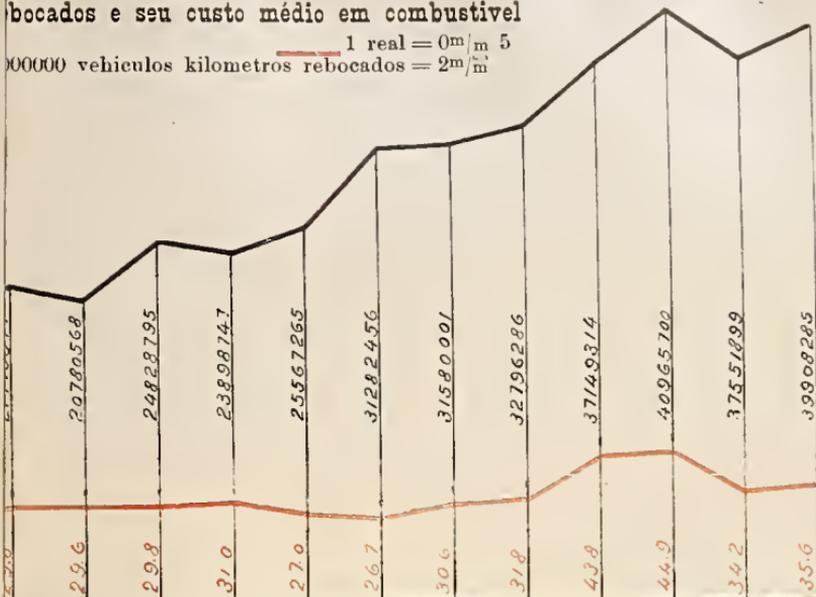
N.ºs		
1	Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	Despesa absoluta total com cembustivel desde 1901.
2		Carvão consumido desde 1901.
3		Lenha consumida desde 1901.
4		Vehiculos-kilometros rebocados e seu custo médio em combustivel, desde 1901.
5		Despesa e consumo de lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva-kilometro, desde 1901. (Bitola de 1 ^m ,60).
6	Bitola de 1 ^m ,00	Despesa com combustivel nos trens em serviço do trafego, desde 1901.
7		Carvão consumido desde 1901.
8		Lenha consumida desde 1901.
9		Vehiculos-kilometros rebocados desde 1901, e seu custo médio em combustivel.
10		Despesa e consumo de lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva-kilometro, desde 1901.
11		Reparações de locomotivas das bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 — PESSOAL.
12		Reparações de locomotivas das bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 — MATERIAL.
13		Reparações de locomotivas das bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 — TOTAL.
14		Custo das reparações por locomotiva-kilometro desde 1901.
15		Numero de locomotivas existentes na bitola de 1 ^m ,60.
16		” ” ” ” ” ” ” ” 0 ^m ,60.
17		Reparações de locomotivas da bitola de 1 ^m ,00 — PESSOAL.
18		” ” ” ” ” ” ” ” — MATERIAL.
19		” ” ” ” ” ” ” ” — TOTAL.
20		Custo dessas reparações por locomotiva-kilometro.
21		Numero de locomotivas existentes na bitola de 1 ^m ,00.
22		Reparações de carros nas bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60 — PESSOAL.
23		” ” ” ” ” ” ” ” — MATERIAL.
24		” ” ” ” ” ” ” ” — TOTAL.
25		” ” vagões ” ” ” ” ” ” — PESSOAL.
26		” ” ” ” ” ” ” ” — MATERIAL.
27		” ” ” ” ” ” ” ” — TOTAL.
28		” ” ” ” ” ” ” ” — PESSOAL.
29		” ” ” ” ” ” ” ” — MATERIAL.
30		” ” ” ” ” ” ” ” — TOTAL.
31		” ” ” ” ” ” ” ” — PESSOAL.
32		” ” ” ” ” ” ” ” — MATERIAL.
33		” ” ” ” ” ” ” ” — TOTAL.

N.^{os}

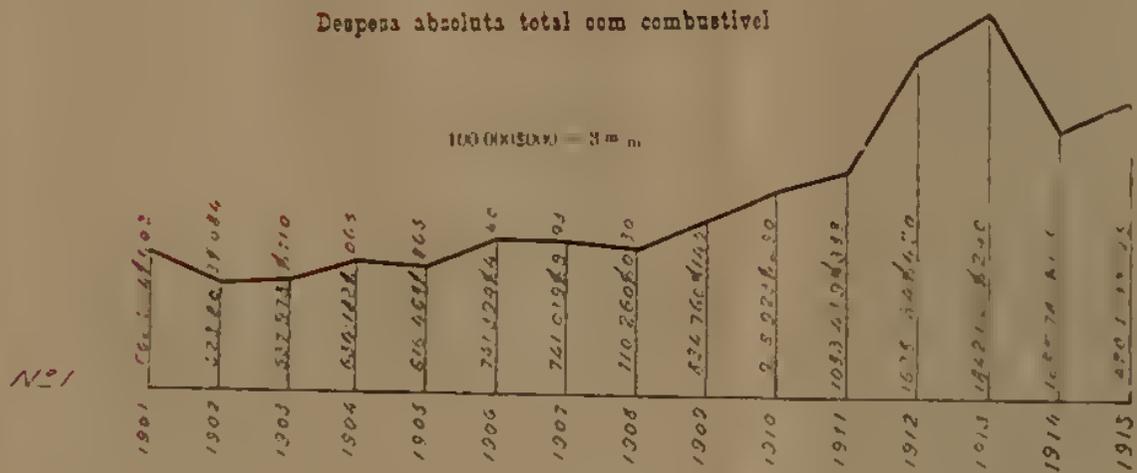
- 34 Recapitulação das despesas da Locomoção, por conta de Custeio bitolas de 1^m,60 e 0^m,60.
- 35 Recapitulação das despesas da Locomoção, por conta de Custeio, bitola de 1^m,00.
- 36 Total das despesas por conta de Custeio.
- 37 Comparação das despesas totaes da Locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e a quantidade dos mesmos.
- 38 Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (serviços retribuidos) bitolas de 1^m,60 e 0^m,60.
- 39 Preço do vehiculo-kilometro de peso util (serviços retribuidos) bitola de 1^m,00.
- 40 Fornecimentos feitos a diversos desde 1901.

bocados e seu custo médio em combustível

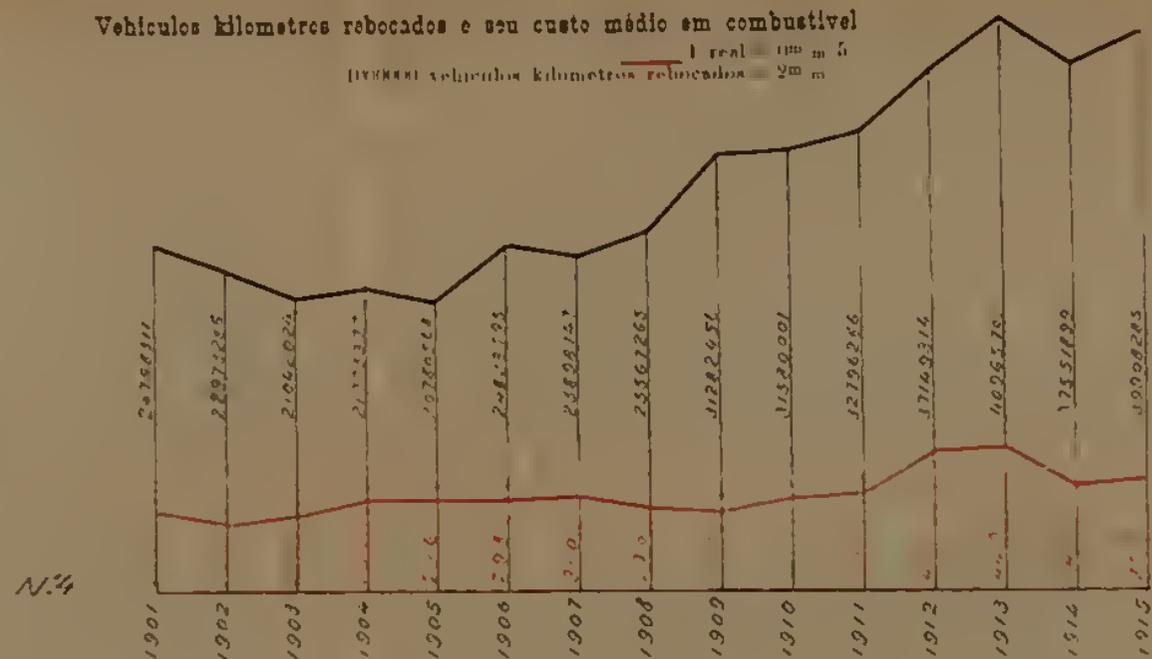
100000 vehiculos kilometros rebocados = 2m³/m³ 5



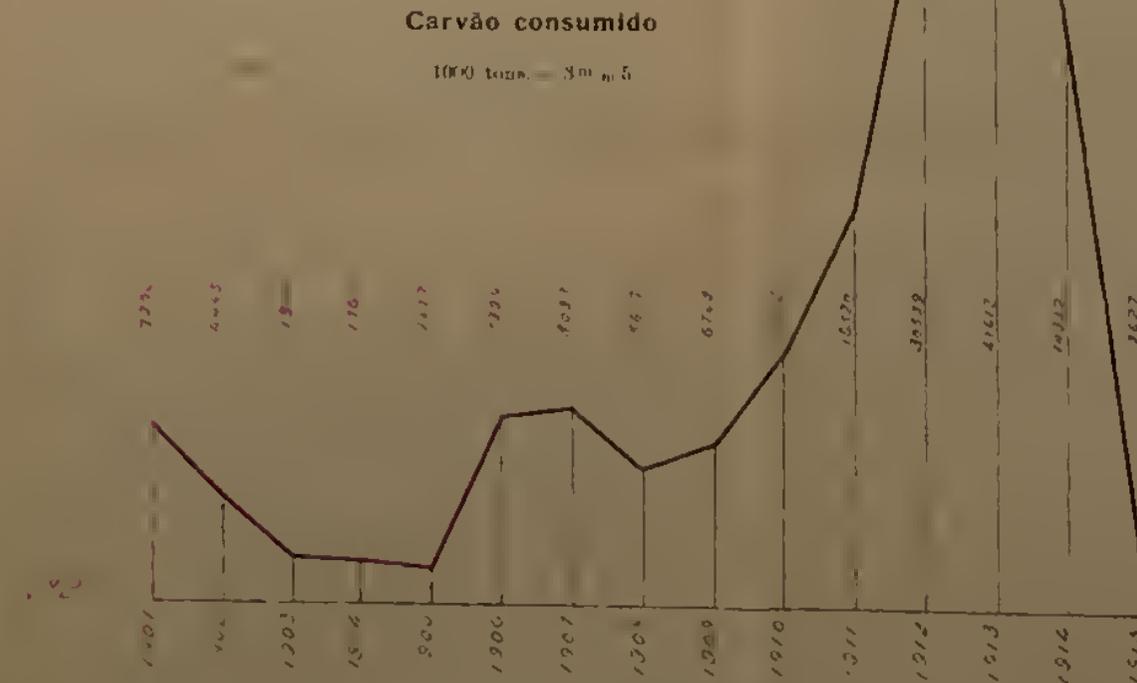
Despesa absoluta total com combustível



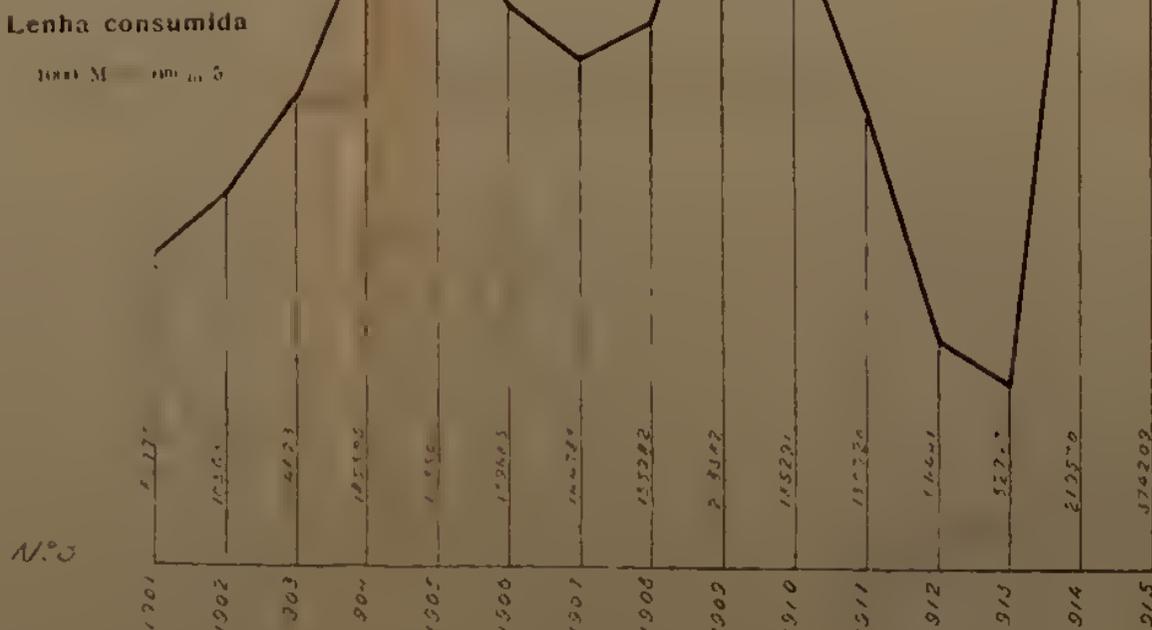
Vehiculos kilometros rebocados e seu custo médio em combustível



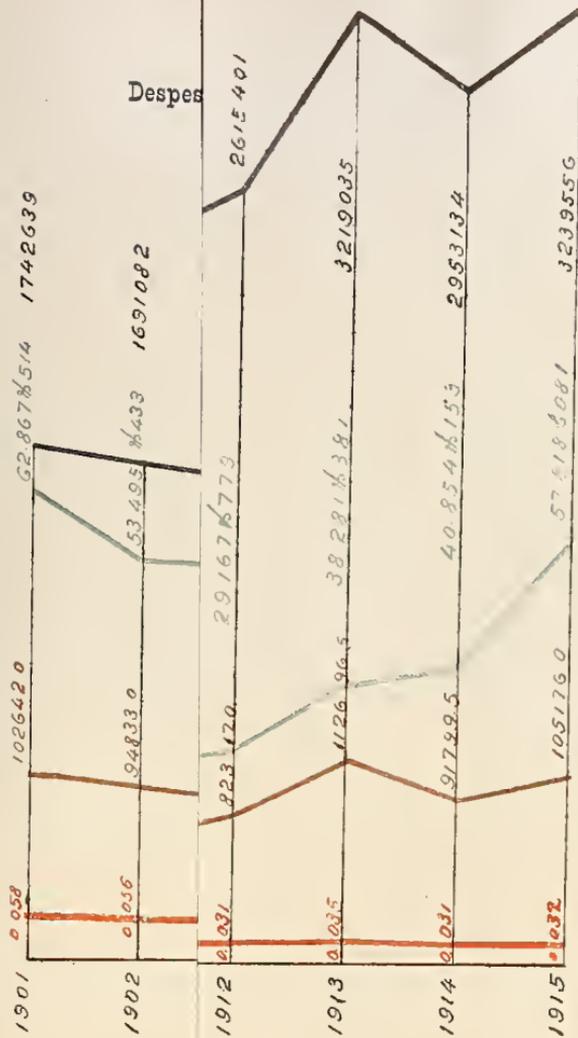
Carvão consumido



Lenha consumida



N.º 5

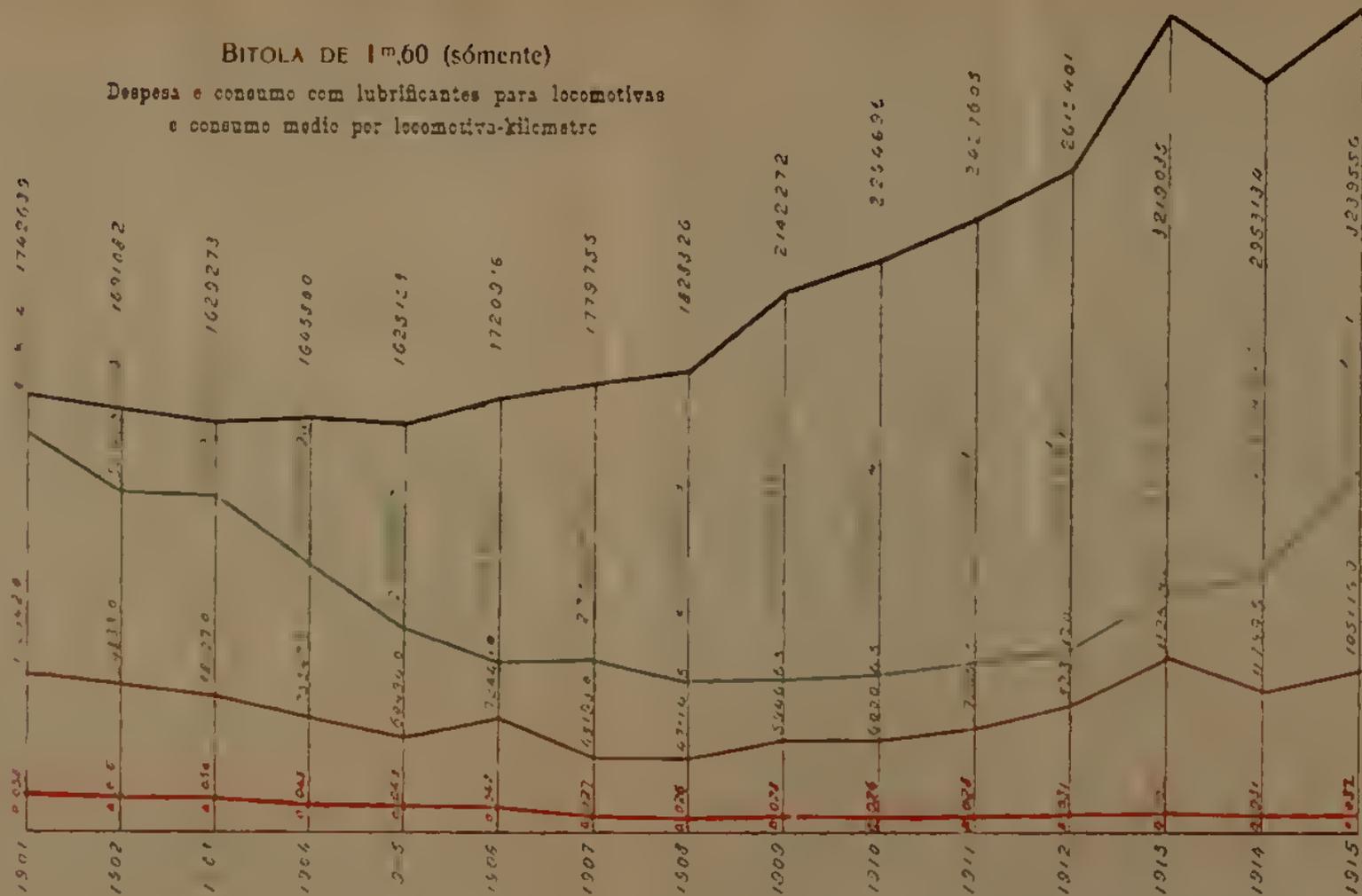


— 25000 kilometers = 1 m/m
 — 1:000\$000 = 1 m/m
 — 0, lt. 01 = 1 m/m
 — 1000 lts. = 0 m/m 25

BITOLA DE 1^m.60 (sómente)

Despesa e consumo com lubrificantes para locomotivas
e consumo medio per locomotiva-kilometre

Nº 5



— 2000 kilometros = 1 m/m
 — 10000 = 1 m/m
 — 0, 11 = 1 m/m
 — 1000 lbs = 0 m/m 25

1906

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

1913

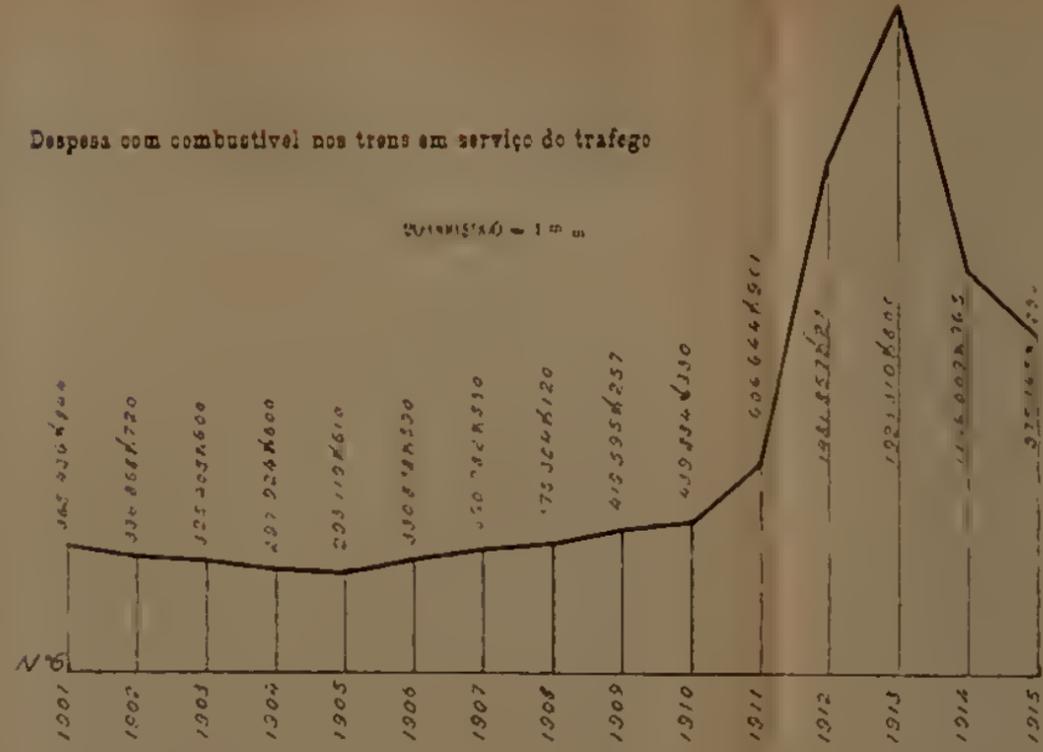
1914

1915

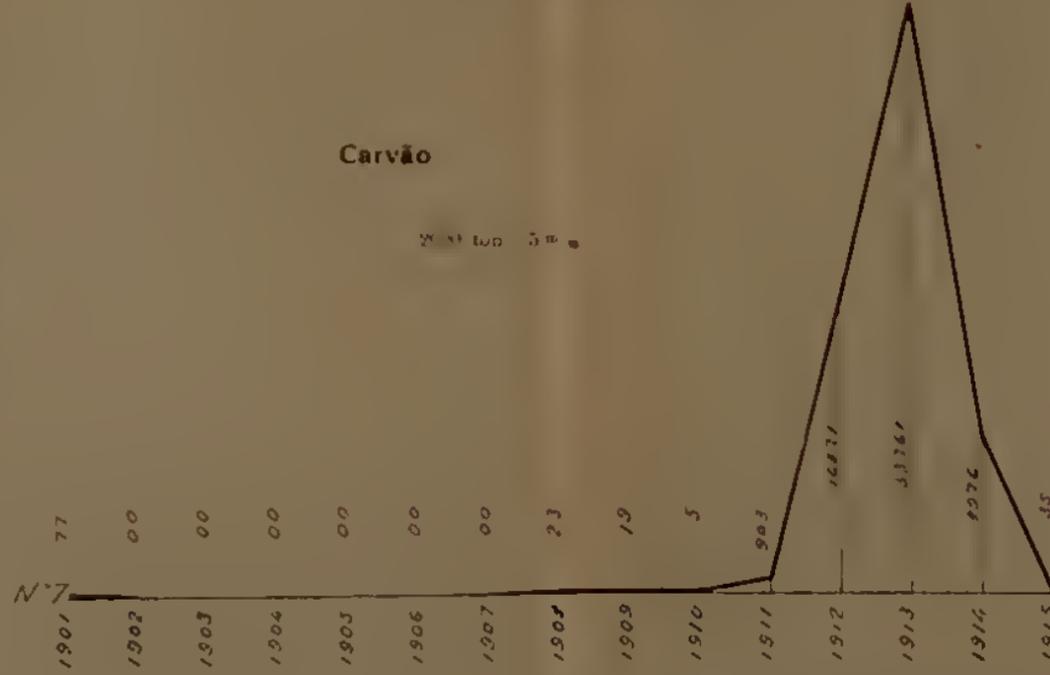
19

E

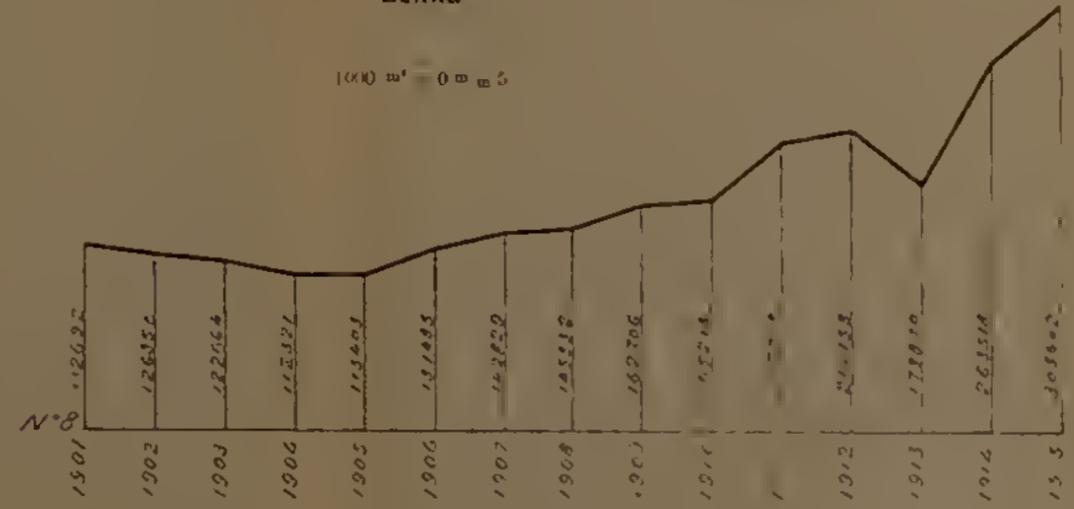
Despesa com combustível nos trens em serviço do trafego



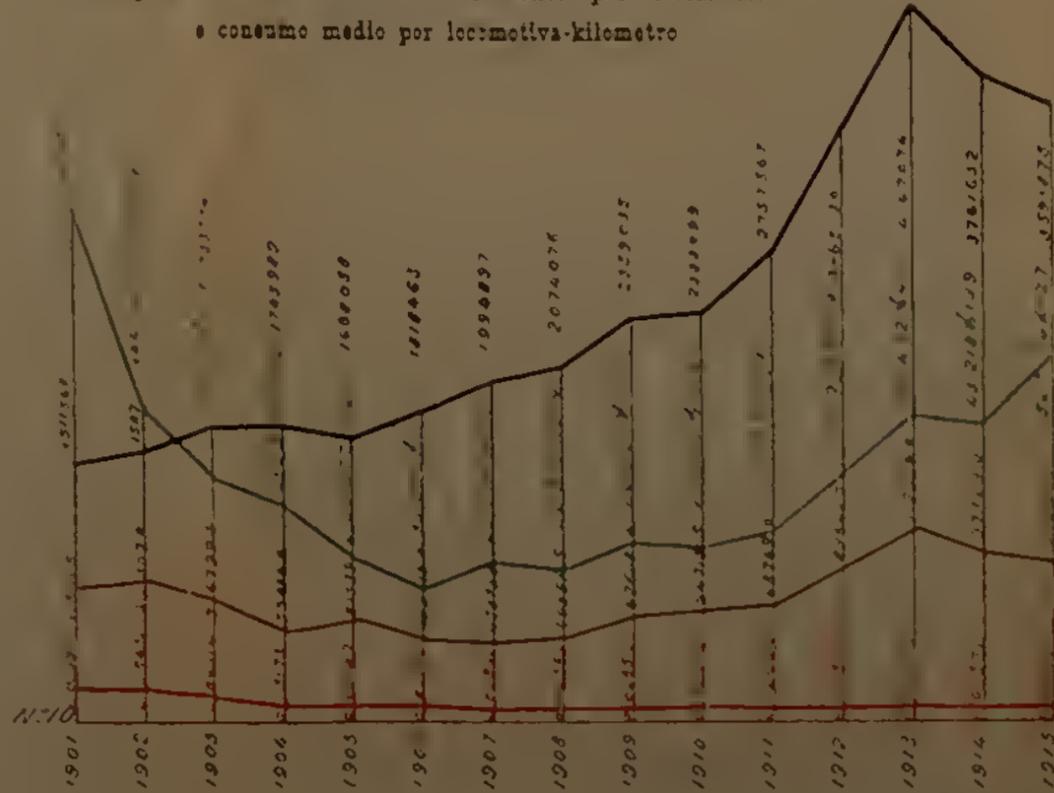
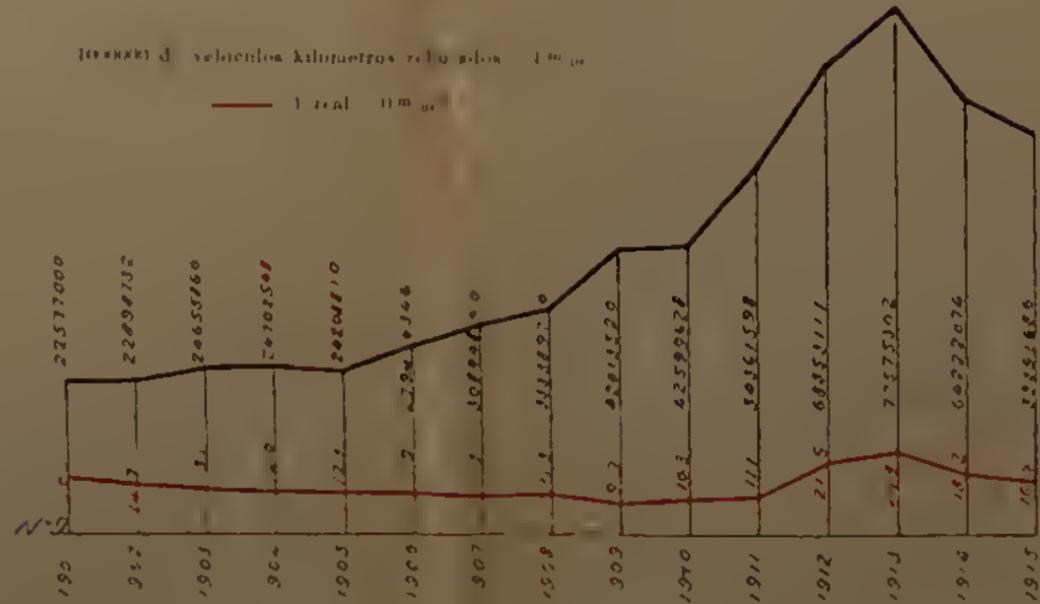
Bitola de 1^m.00



Lenha



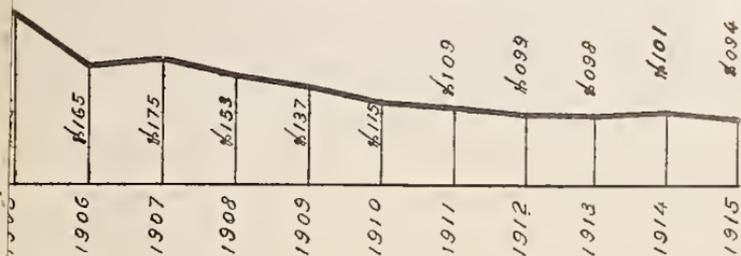
Despesa e consumo totais de lubrificantes para locomotivas e consumo medio por locomotiva-kilometro



- 10000 kilometros = 10000000
- 1000000
- 100000
- 10000
- 1000
- 100
- 10
- 1

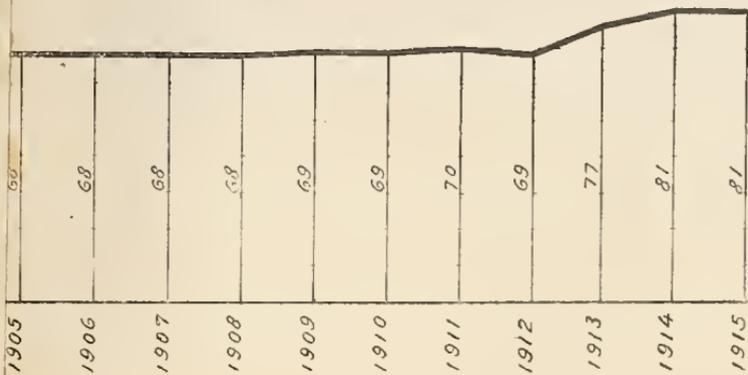
Despesas por locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 réis



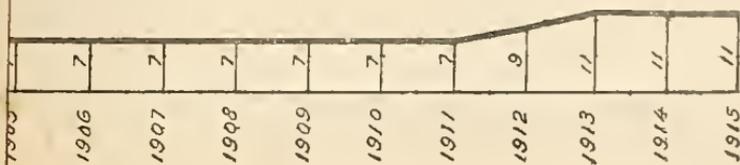
Numero de locomotivas

BITOLA DE 1^m,60



Numero de locomotivas

BITOLA DE 0^m,60



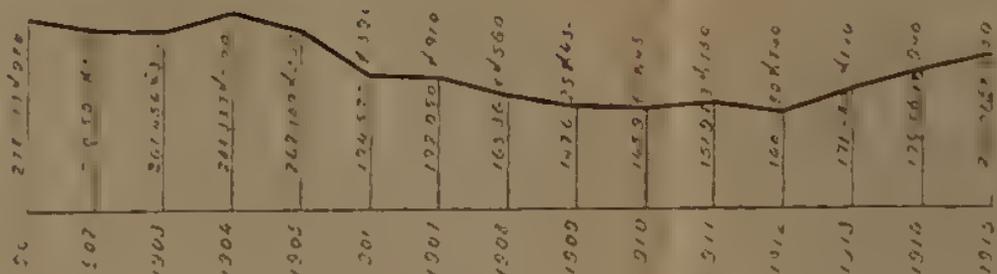
Reparações de Locomotivas

BITOLAS DE 1^m,60 e 0^m,60

13 11 11 00 00

PESSOAS

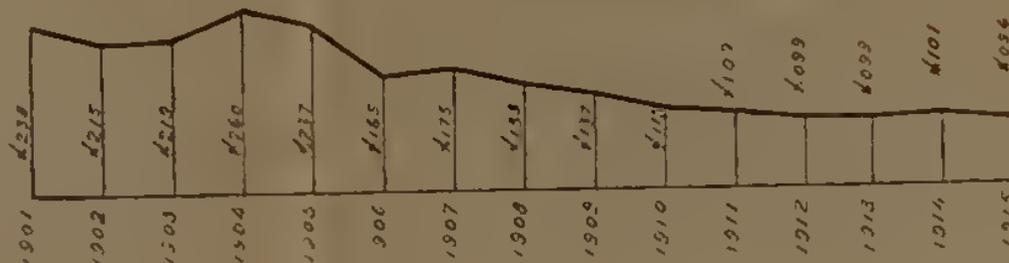
N.º 11



Custo das reparações por locomotiva-kilometro

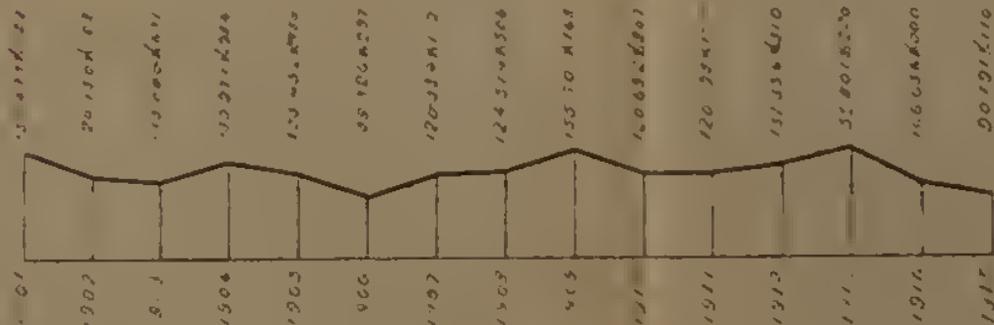
1 = 10 reis

N.º 14



MATERIA

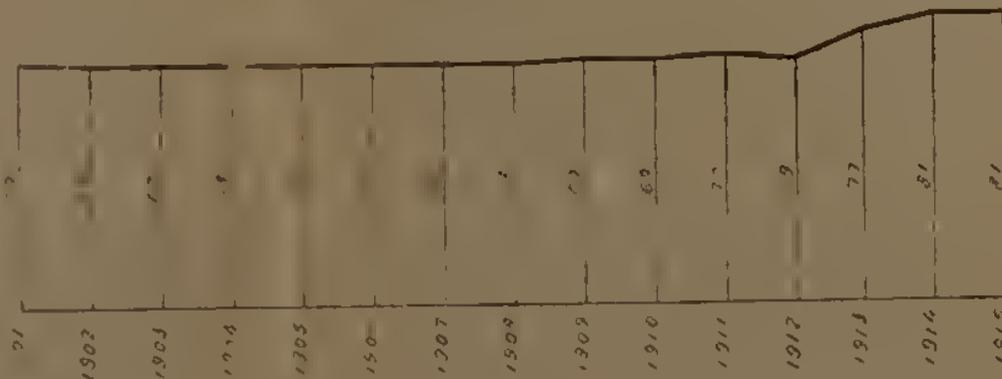
N.º 12



Numero de locomotivas

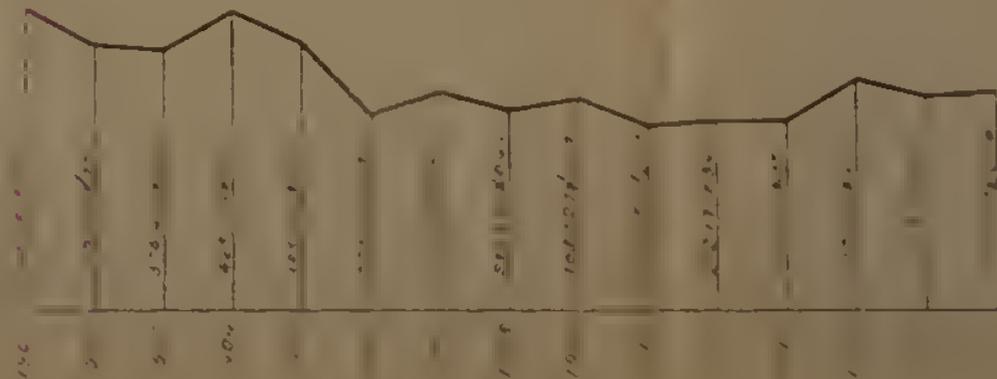
BITOLA DE 1^m,60

N.º 15



TOTAL

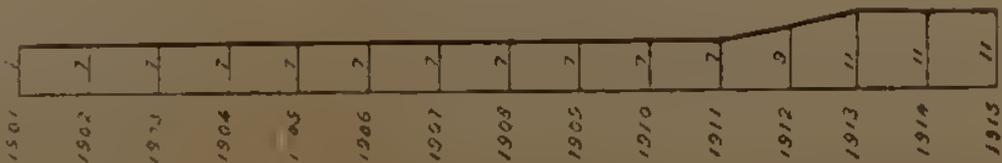
N.º



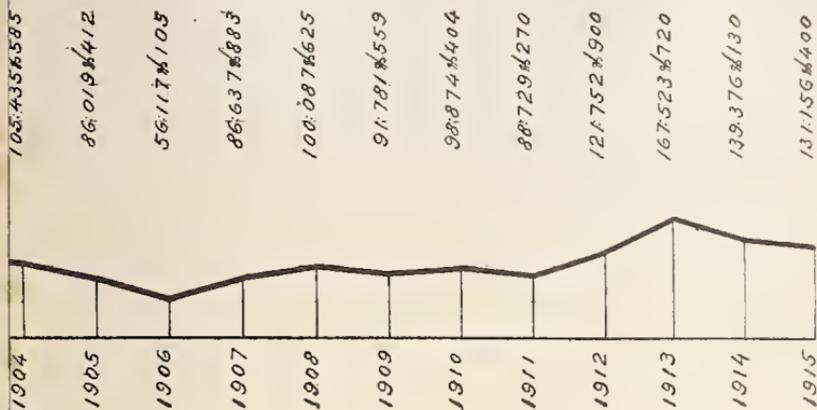
Numero de locomotivas

BITOLA DE 0^m,60

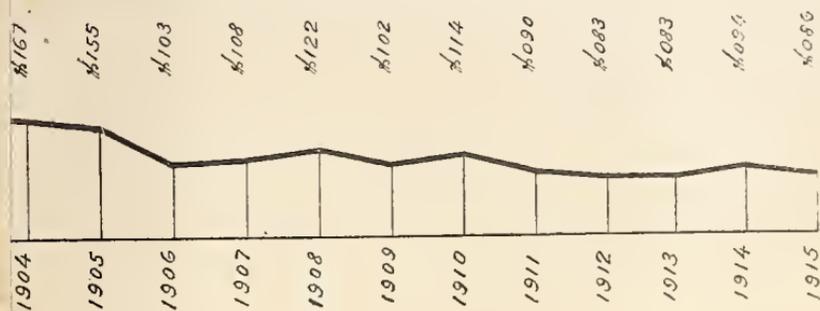
N.º 16



MATERIAL



as reparações por locomotiva-kilometro



1910	
1914	82
1915	82

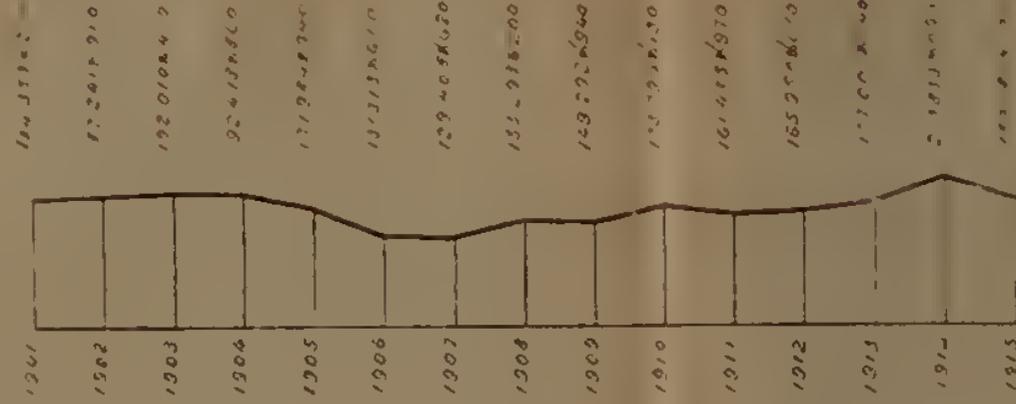
Reparações de Locomotivas

BITOLA DE 1^m.00

1 m = 1000000

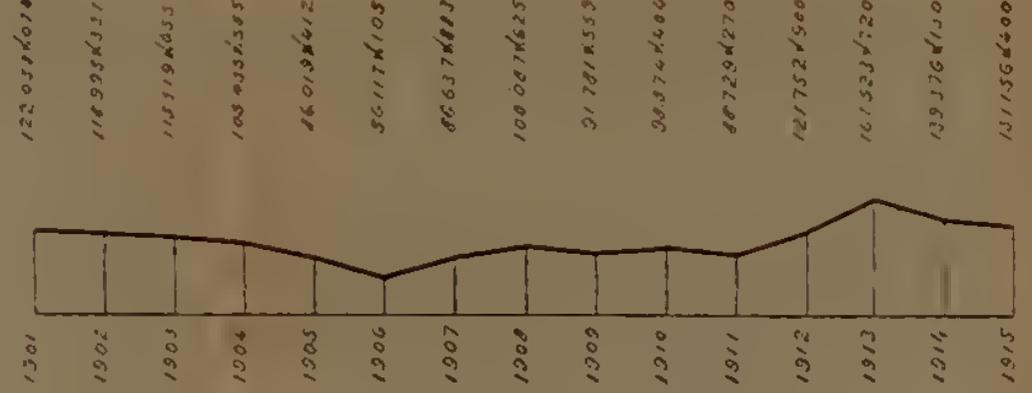
PESSOAL

17



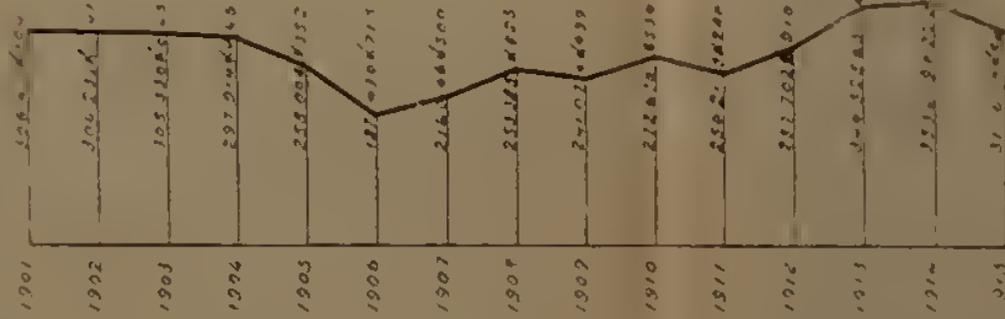
MATERIAL

Nº18



TOTAL

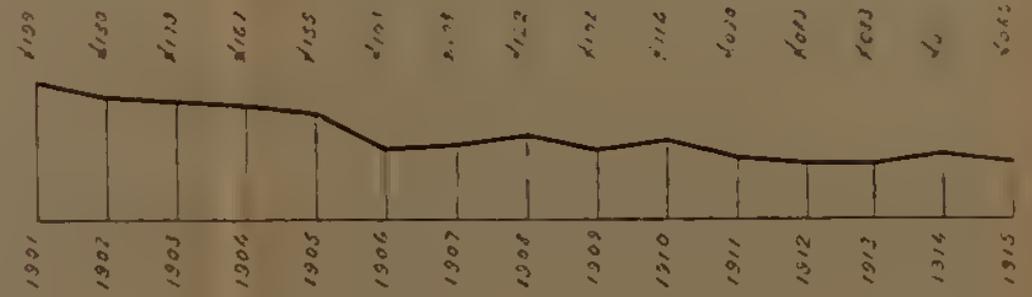
Nº19



Custo das reparações por locomotiva-kilometro

1 m = 1000

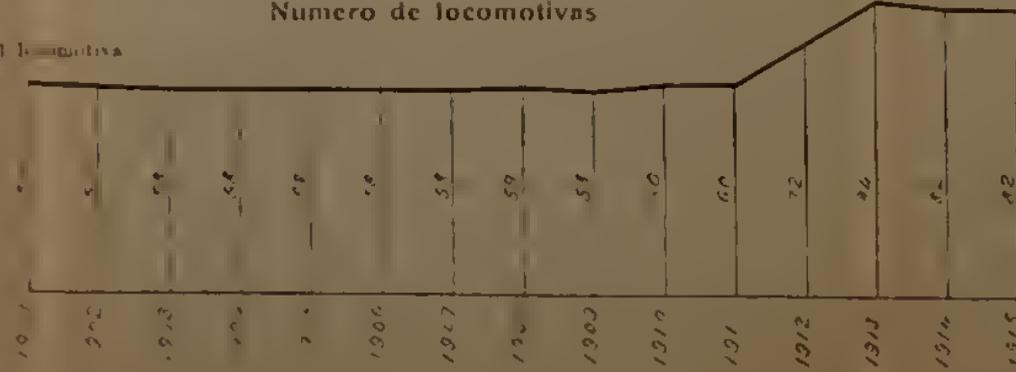
Nº20



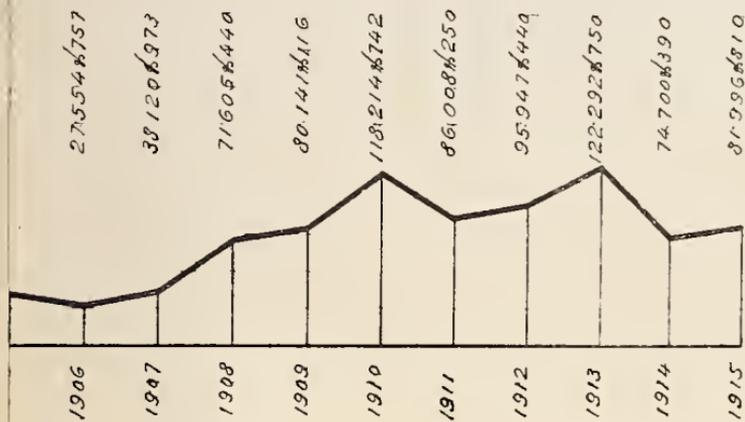
Numero de locomotivas

0 m = 1 locomotiva

Nº21



MATERIAL



— Custo das reparações por carro-kilometro. — 1 m/m = 2 réis.

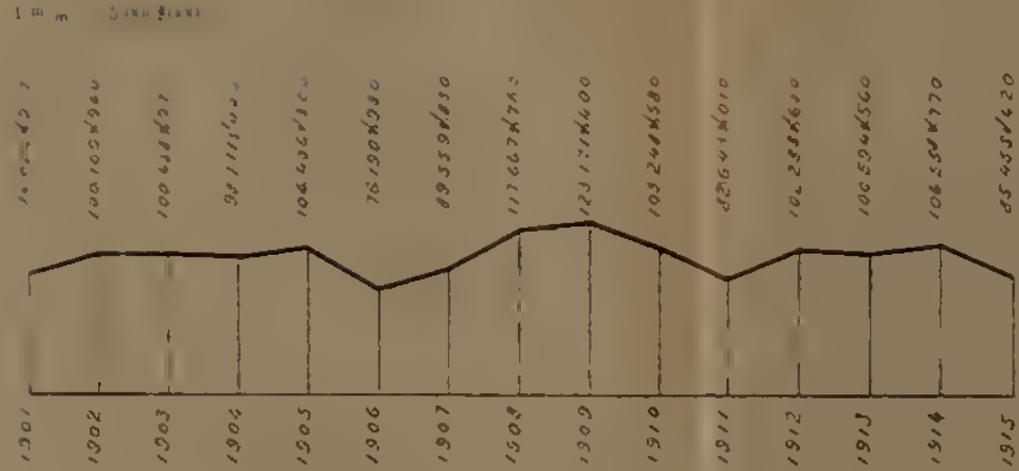
Reparações de Carros

BITOLAS DE 1^m,60 E 0^m,60

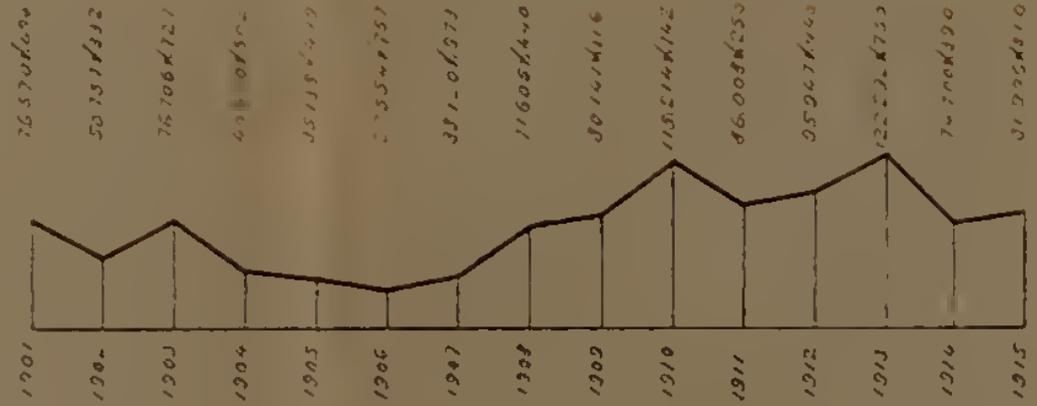
PESSOAL

MATERIAL

N.º 22

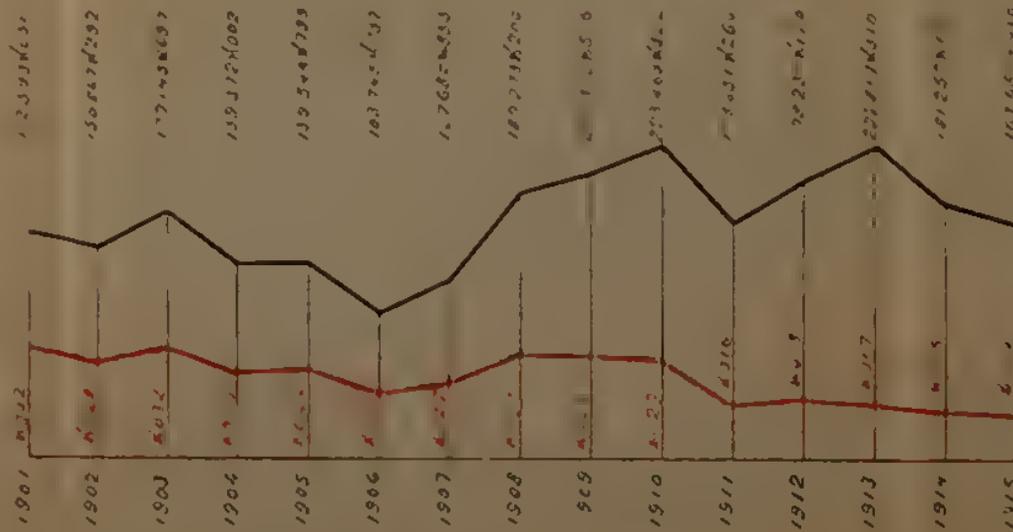


N.º 23



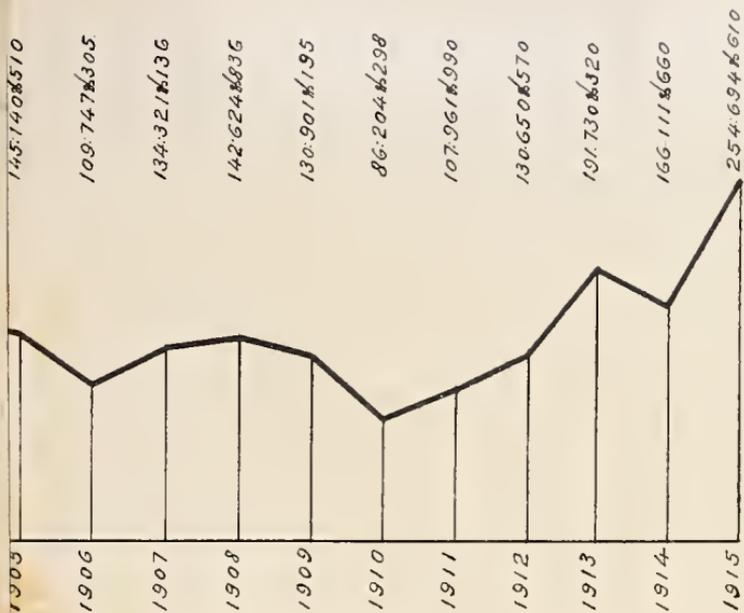
TOTAL

N.º 24



— Custo das reparações por metro kilometro 1^m = 2 mil

MATERIAL



— Custo das reparações por vagão-kilometro. 1^m/m = 1 real.

Reparações de Vagões

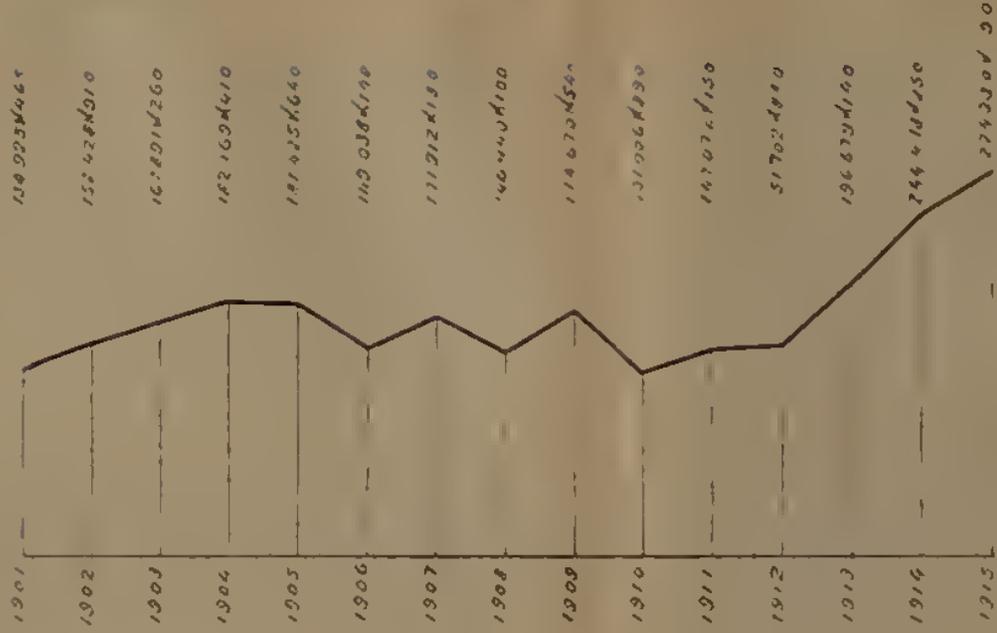
BITOLAS DE 1,60 L 0,60

1 m = 5 UNIDADES

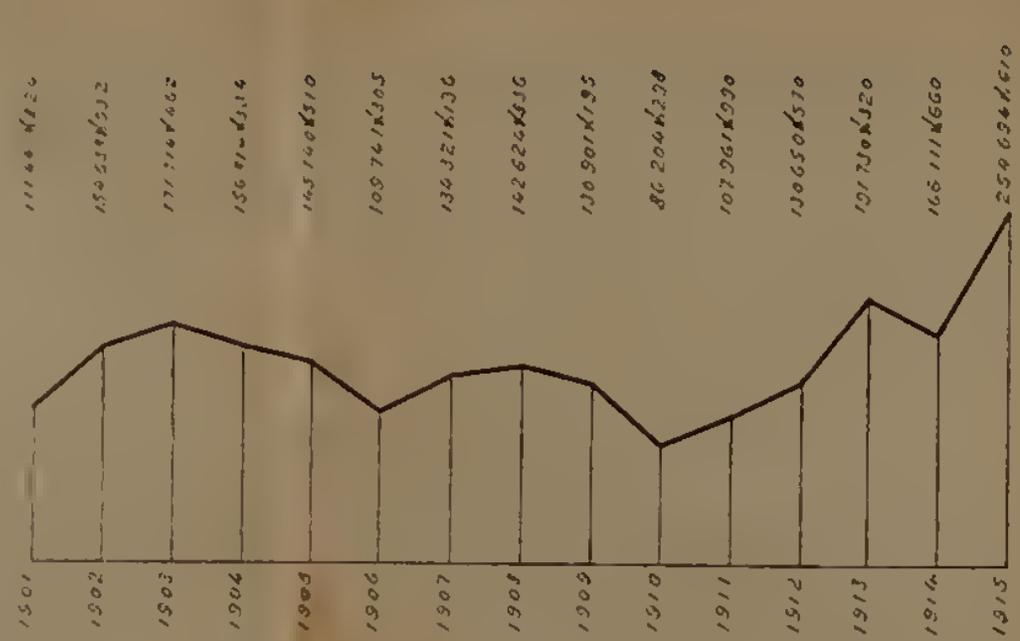
PESSOAL

MATERIAIS

Nº 25

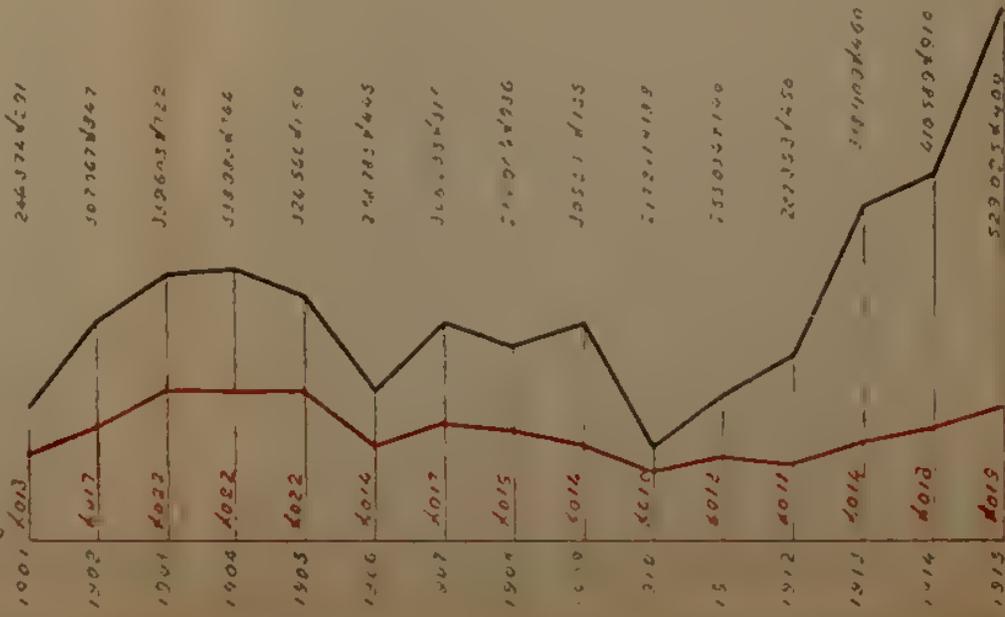


Nº 26

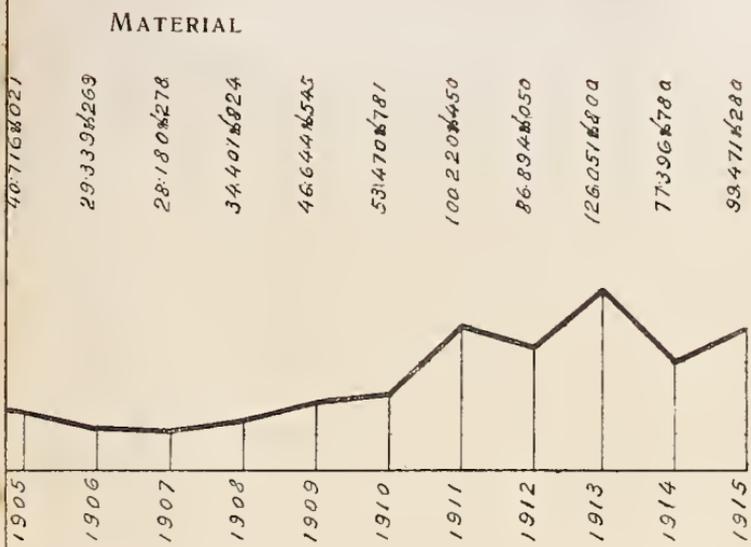


TOTAL

Nº 27 150.000,000



— Custo das reparações por vagão-kilometro. 100 m = 1 real



— Custo das reparações por carro-kilometro
 1 m/m = 2 réis.

Reparações de Carros

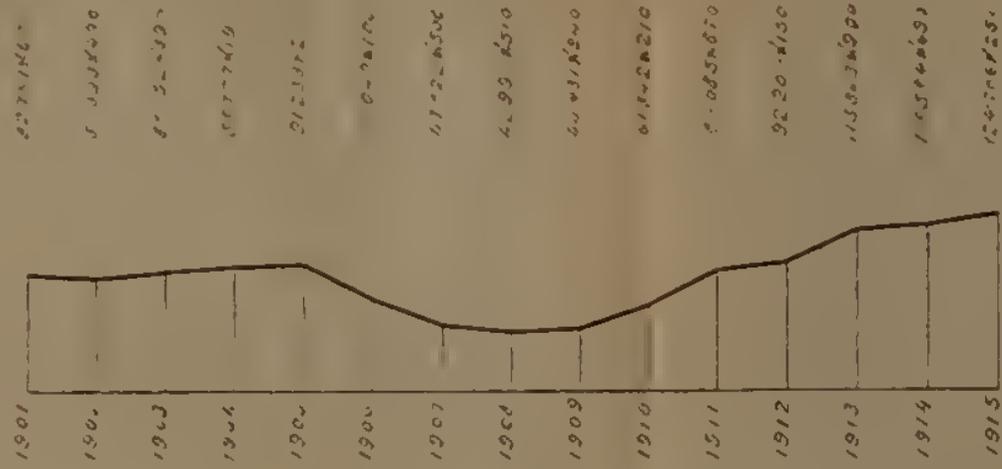
BITOLA DE 1^{ma} 00

1 cm = 500.000

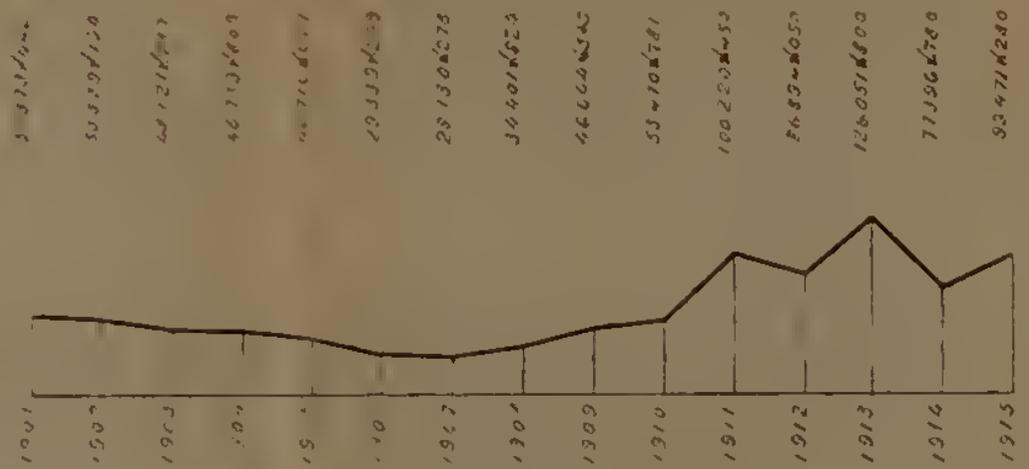
PESSOAL

MATERIAL

N.º 28

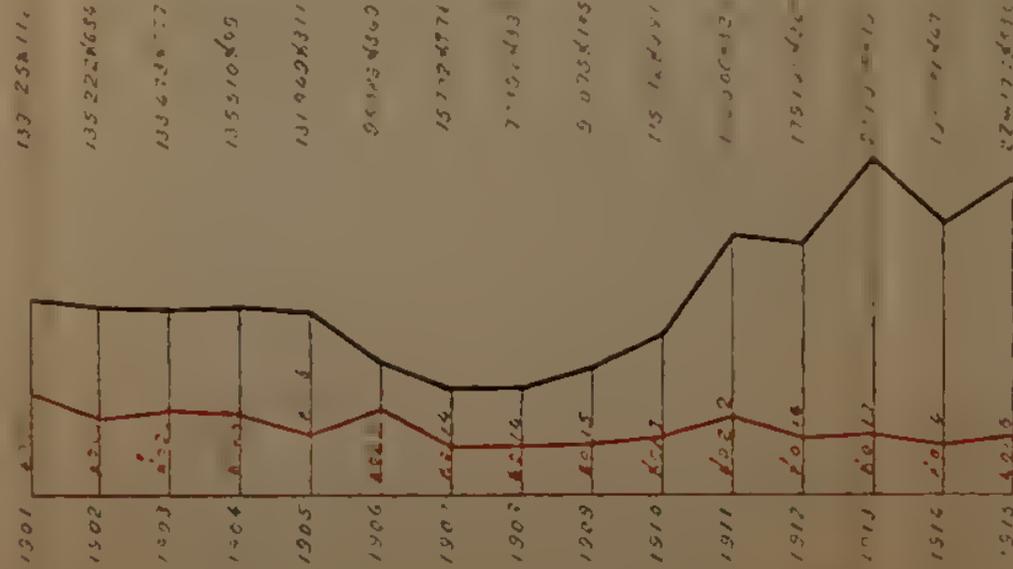


N.º 29



TOTAL

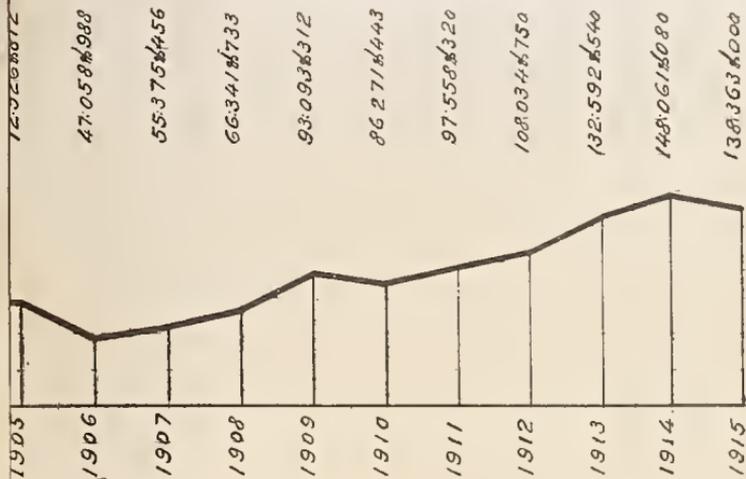
N.º 30



Costo das reparações por quilometro

1 cm = 2 reis

MATERIAL

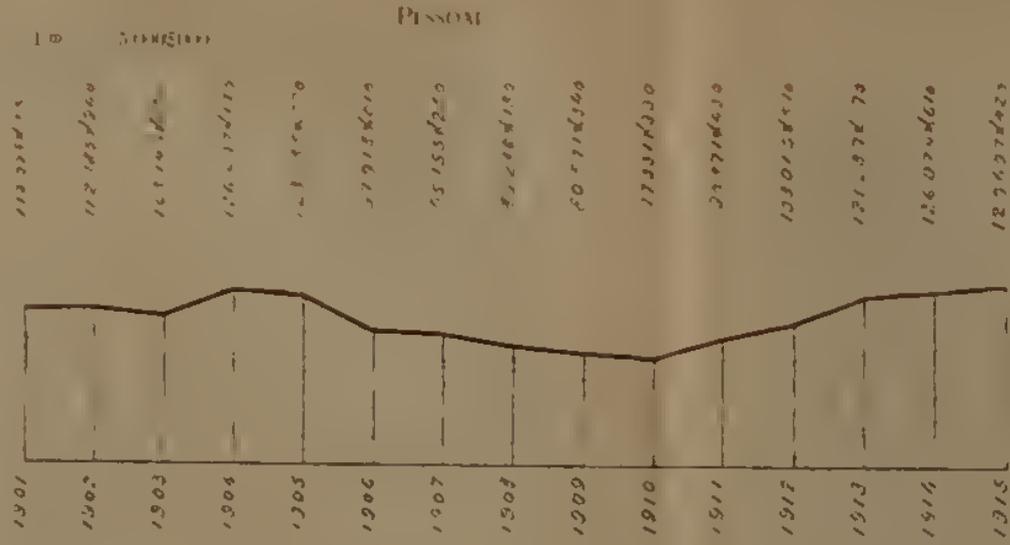


operações por vagão-kilometro. 1 m = 1 real.

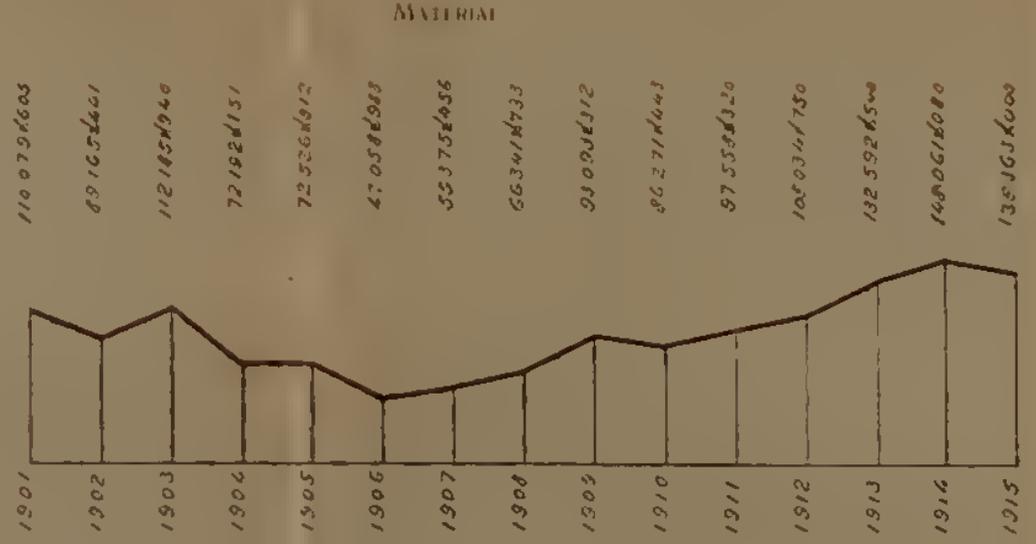
Reparações de vagões

BITOLA DE 1^{ma} 00

Nº31

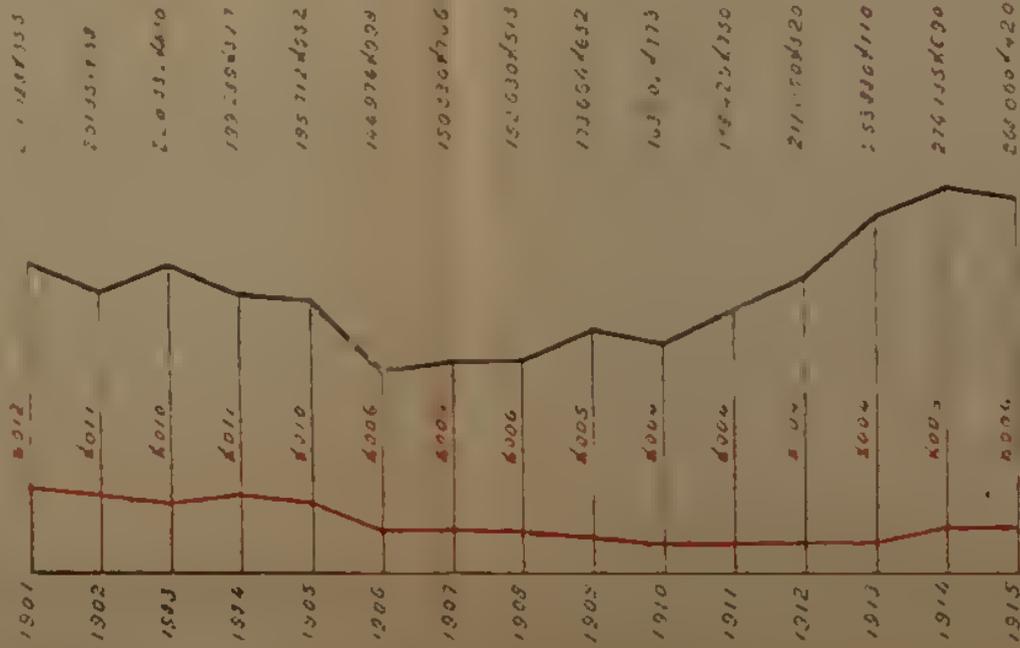


Nº32



TOTAL

Nº33



— Custo de reparação por kilometro — Total

BITOLA DE 1m,00

1462 288 725

1393 581 915

1308 276 784

1321 959 606

1461 597 764

1600 710 875

1662 595 6513

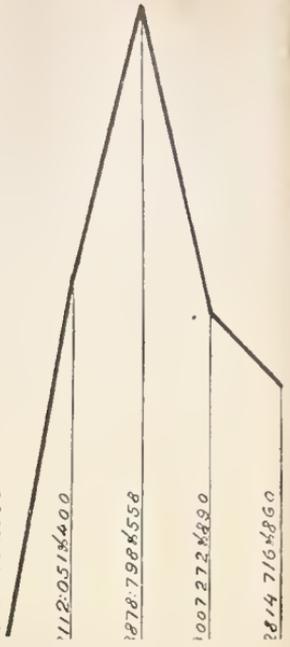
1972 585 6330

1120 514 400

1878 798 558

1007 272 880

2814 716 860



Recapitulação das despesas da

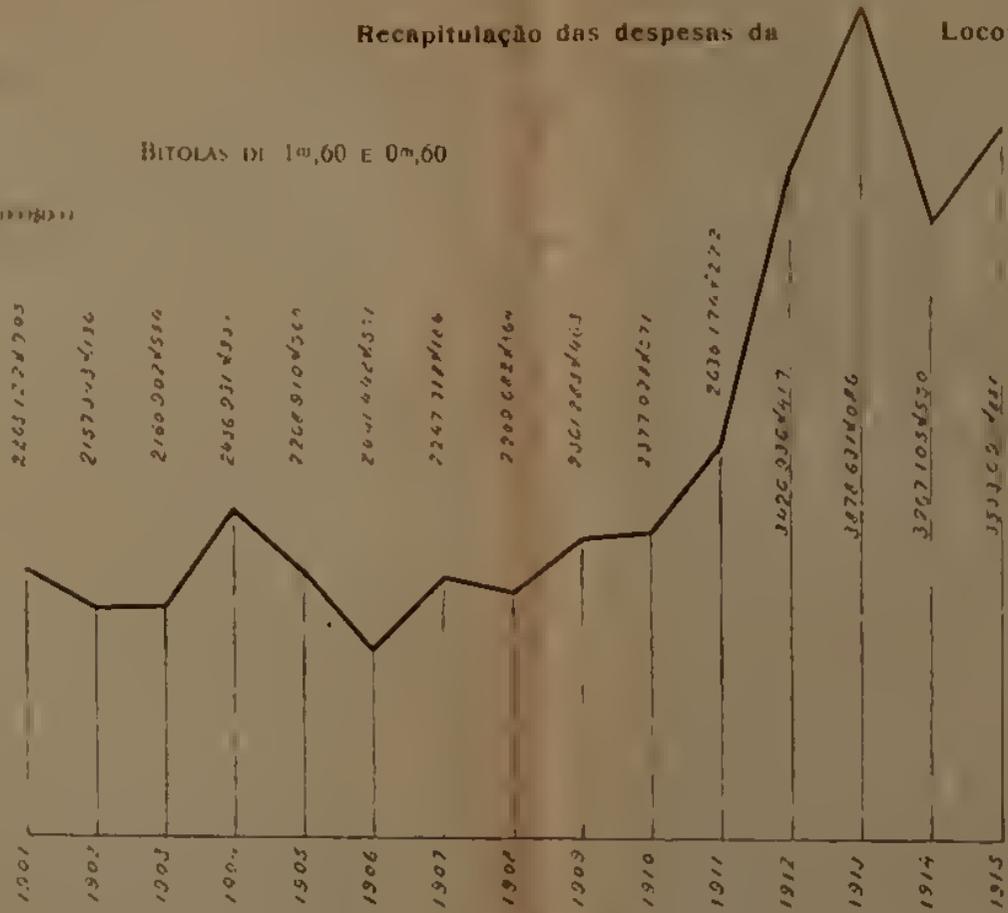
Locomoção (POR CONTA DE CUSTEIO)

BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60

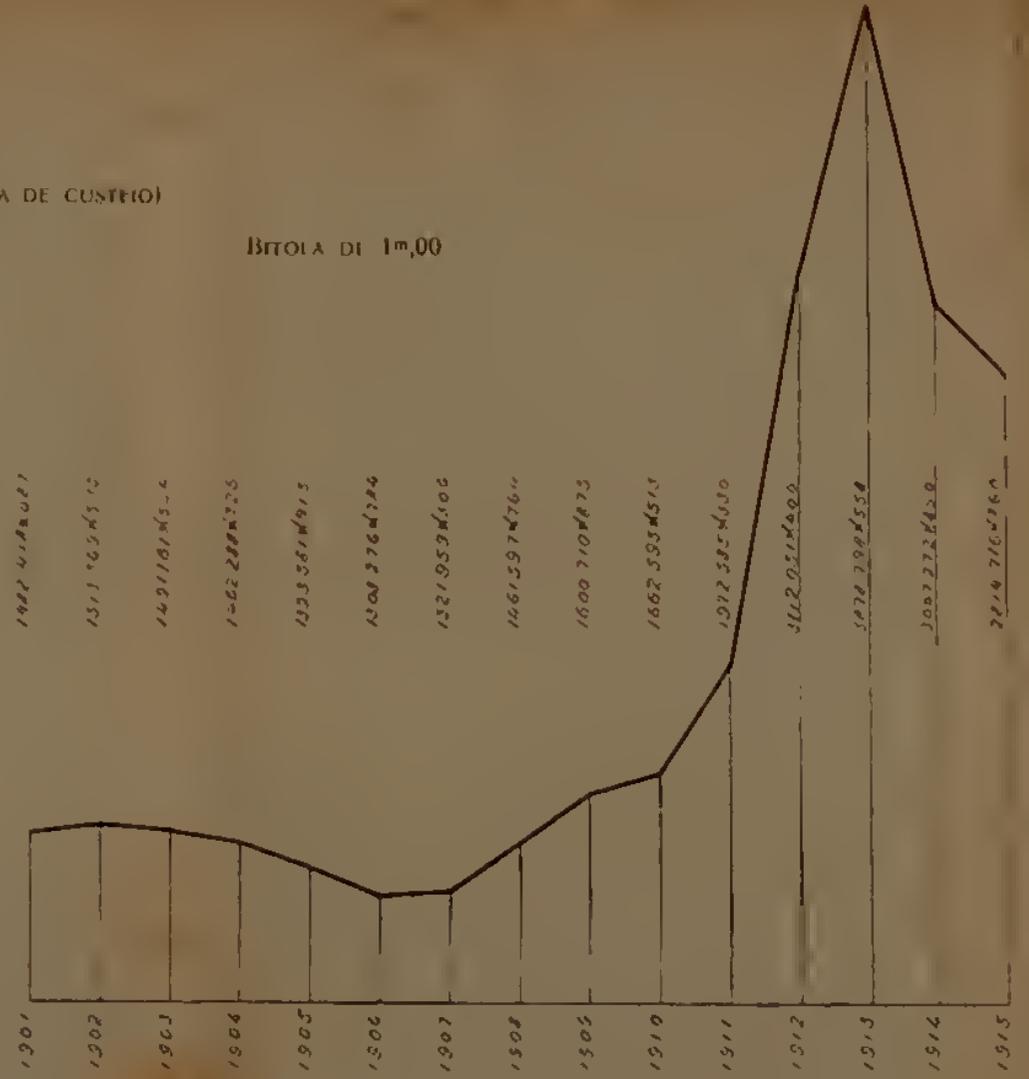
BITOLA DE 1m,00

1 m 5 2000000000

N 34
1500000000

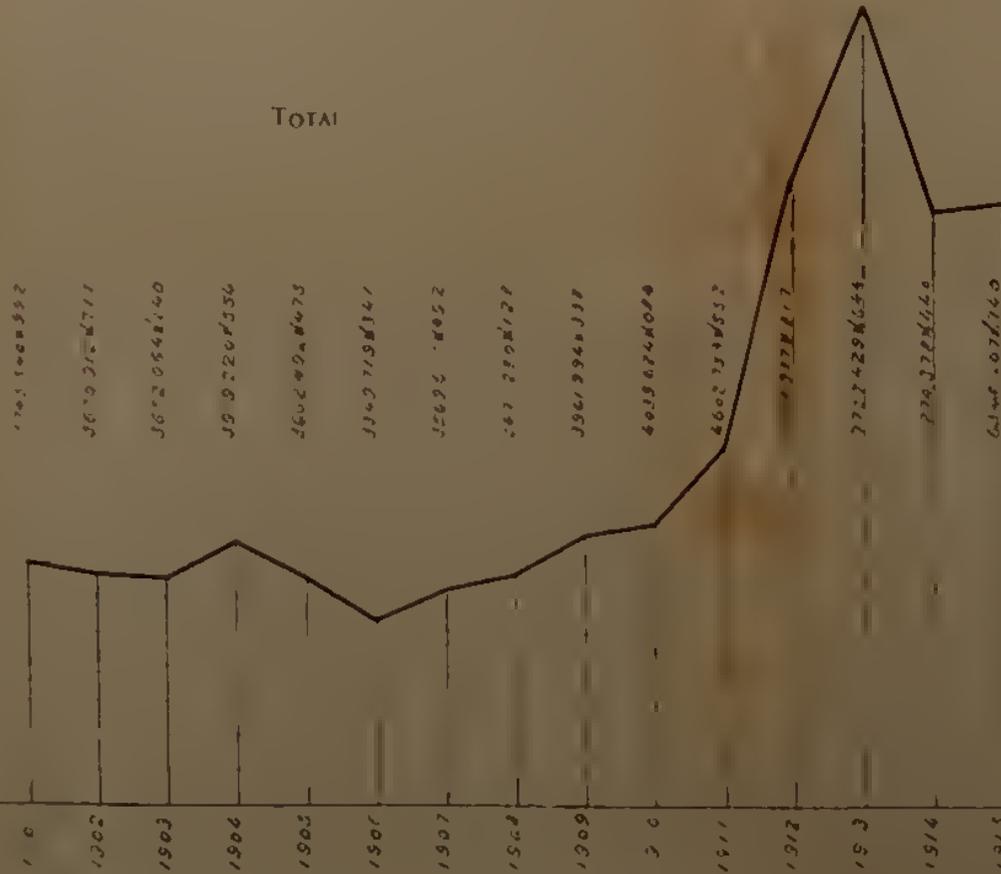


N 35
1000000000

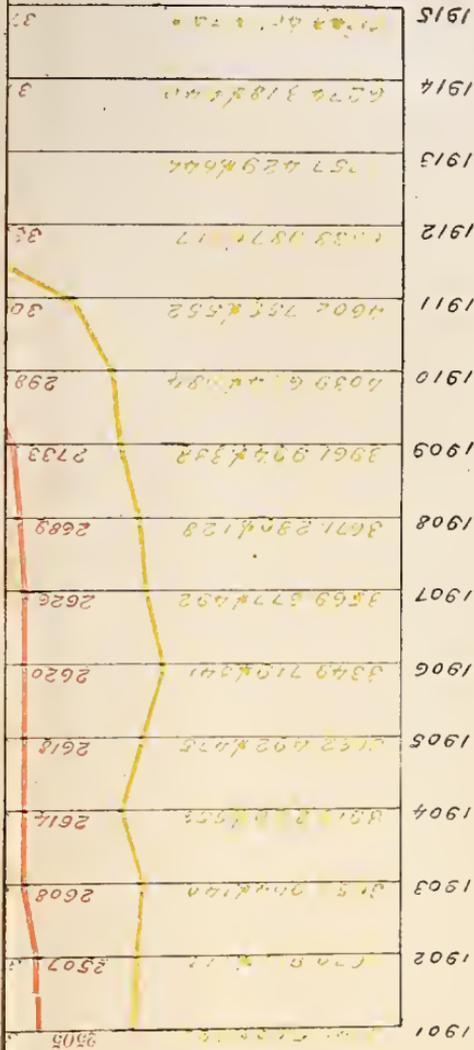


TOTAL

N 36
2000000000



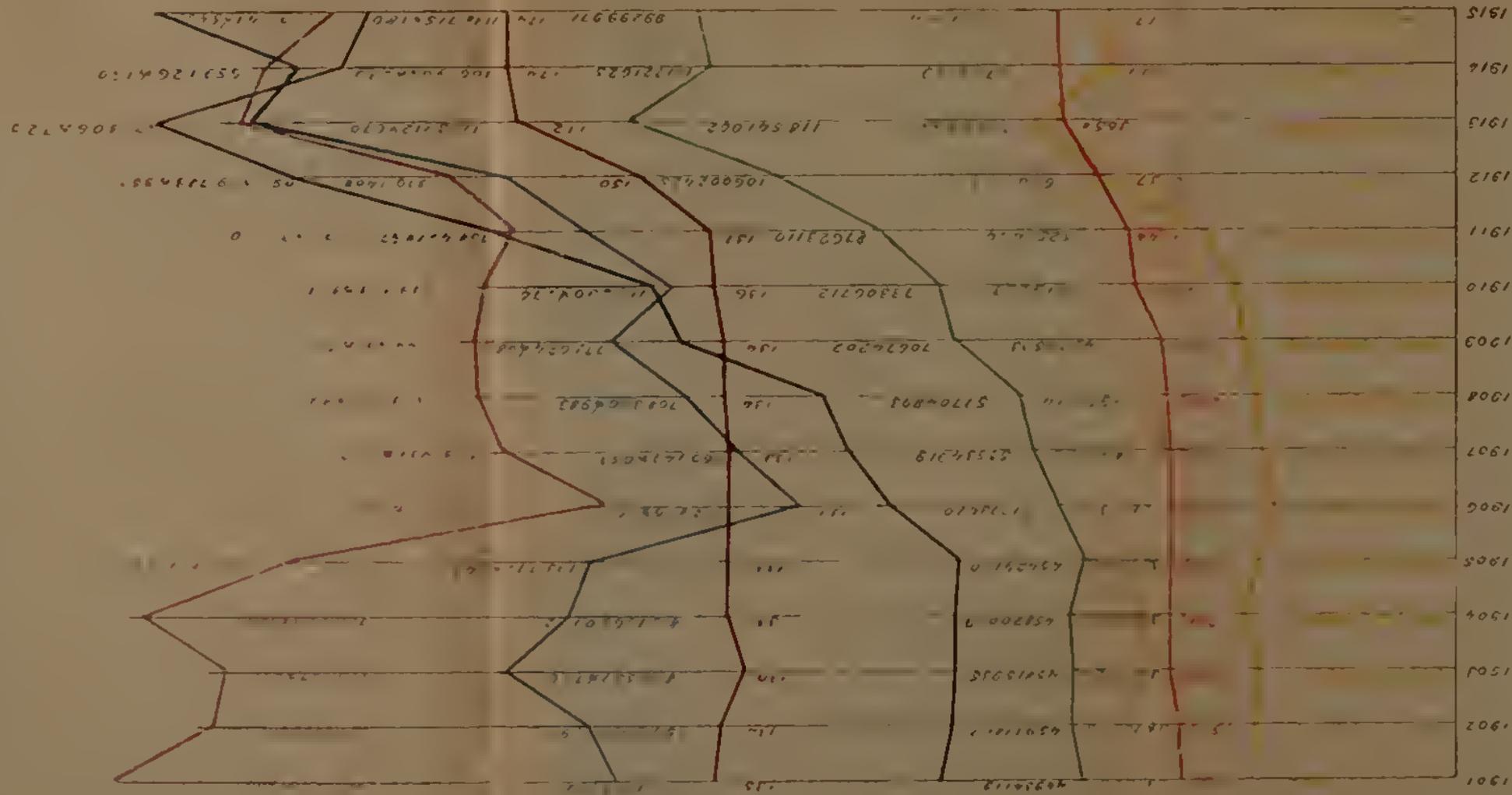
N:37



■ Kilômetros percorridos pelos veículos.
 ■ Quantidade de veículos.
 ■ Locomotivas.
 ■ Kilômetros percorridos pelas locomotivas.
 ■ Despesa total da Locomoção.
 ■ reparação veículos.
 ■ Locomotivas.

BITOLAS DE 1^m.60, 1^m.00 L 0^m.60

Comparação das despesas totaes da locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e a quantidade dos mesmos

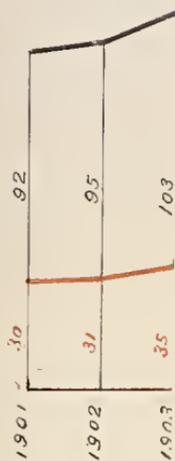


N.37

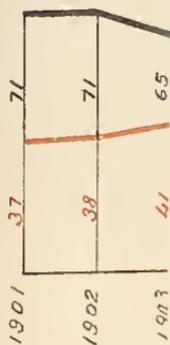
Preço do ve

1 m/m = 2 réis

N°38



N°39



— Veículo
— Tonelada

Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util

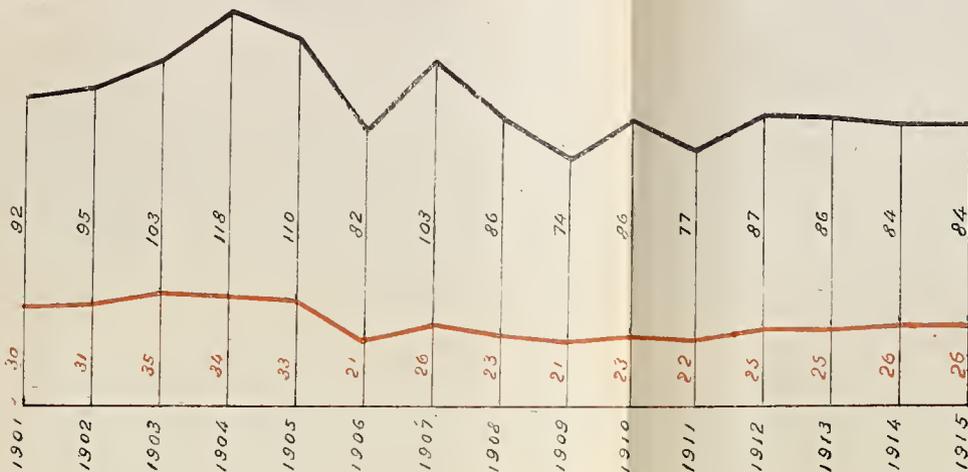
(Serviços retribuidos)

(CONTA DE CUSTEIO)

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

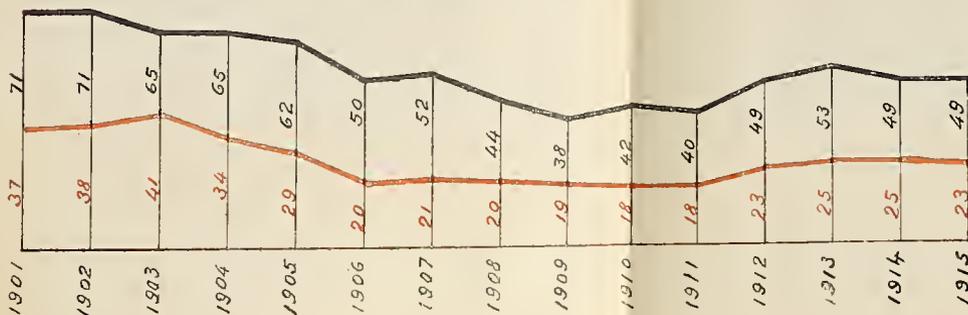
1 m/m = 2 réis

Nº38



Bitola de 1m,00

Nº39



— Vehiculo-kilometro
— Tonelada-kilometro

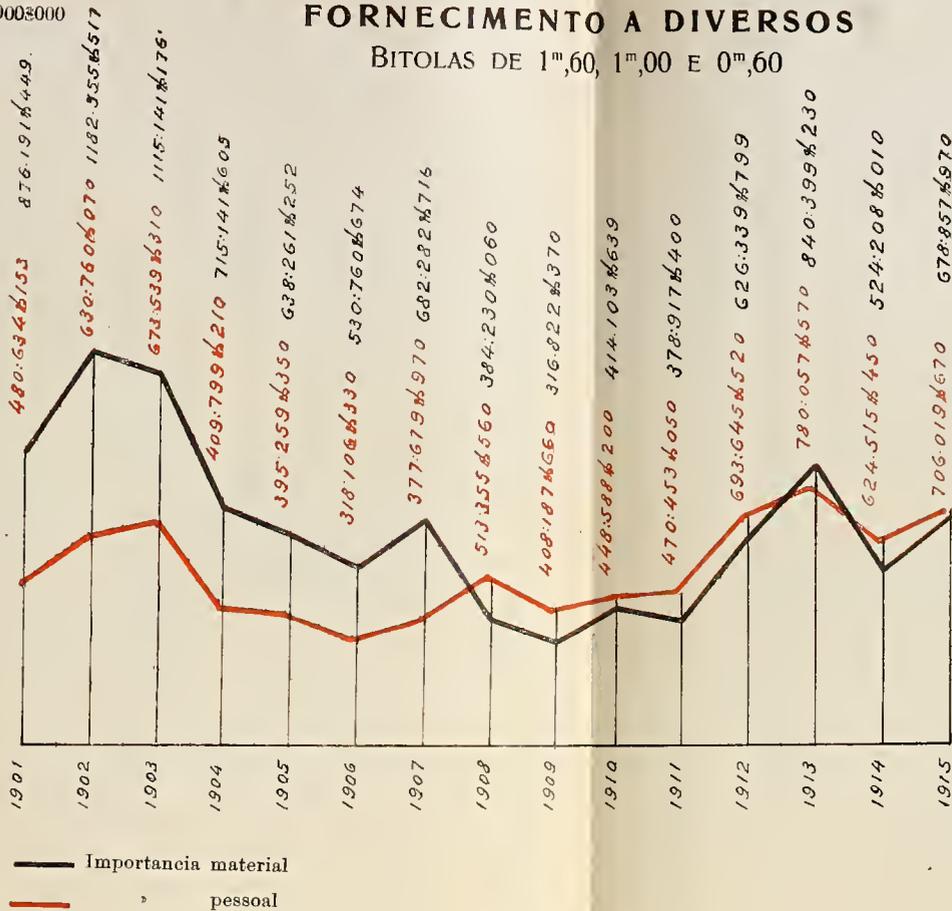


1 m/m = 20:000:000

FORNECIMENTO A DIVERSOS

BITOLAS DE 1^m,60, 1^m,00 E 0^m,60

Nº40





VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiaby, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concorrência, pedindo-se preços ás diversas casas do estrangeiro, de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1915 o Almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor de materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1915	2.350:880\$941
Directamente do estrangeiro	317:110\$690
Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro, a saber:	
Carvão de pedra nacional	972\$200
Dormentes.	41:487\$158
Impressos e objectos para escriptorios	98:005\$109
Lenha	2.095:381\$812
Madeira nacional.	160:382\$744
Diversos	1.443:547\$026
Proveniente das officinas	271:874\$600
Total do debito	6.779.642\$280

CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia:	
Por conta do custeio	4.732:842\$048
Por conta do capital	586:511\$412
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos.	116:765\$640
Materiaes cedidos a outras Estradas e a particulares:	
Material velho	141:758\$060
Material novo	43:495\$190
Restituição de direitos	6:143\$450
Valor de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1915	1.152:126\$480
Total do credito	6.779.642\$280

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almojarifado e Depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua natureza: O resultado foi o mais lisongeiro possível, sendo tanto as sobras como as faltas em quantidades insignificantes e todas justificadas.

E' digno de louvor o Almojarife, o Sr. Carlos Emilio de Azevedo Marques, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia.

Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, Chefes das diversas Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solícita e economica, que a elles têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas durante o anno de 1915 um effectivo médio de 4.953 empregados, assim discriminados:

REPARTIÇÕES	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almojarifado	173	0,149	3,5
Trafego e Telegrapho	1.898	1,635	38,3
Locomoção	1.845	1,589	37,3
Linha e Edificios	1.037	0,893	20,9
Total	4.953	4,265	100,0

Jundiaby, 30 de Abril de 1916.

F. de Monlevade,
Inspector Geral.

RELATORIO
DO
CHEFE DO SERVIÇO FLORESTAL

Ex.^{mo} Snr. Presidente

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatório do Serviço Florestal, correspondente ao anno proximo findo.

Rio Claro, 22 de Abril de 1916.

Edmundo Navarro de Andrade.

SERVIÇO FLORESTAL

Até Outubro de 1915, o Serviço Florestal tinha a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Loreto e Rio Claro, com uma área total de 710 alqueires, ou sejam 1718 hectares. Actualmente, com as compras recentemente effectuadas, comprehende mais os hortos de Tatú e Camaquau e a fazenda "Santo Antonio", que foi annexada ao horto de Rio Claro, séde dos trabalhos e onde estão installados os grandes viveiros de essencias florestaes. Este departamento da Companhia possui presentemente 2006 alqueires de terras, ou 4854 hectares, todos marginando as suas linhas de 1m,60.

No seguinte quadro vem discriminada a área de cada um dos seus hortos:

Hortos	Em alqueires	Em hectares
Jundiahy	43,24	104,6
Boa Vista	40,81	98,7
Loreto	303,20	733,7
Tatú	310,00	750,2
Camaquan	250,00	605,0
Rio Claro.. . . .	328,60	795,2
» » (Santo Antonio)	730,00	1.766,6
Total	2.005,85	4.854,0

Até 31 de Dezembro de 1915 tinham sido definitivamente plantados 513 alqueires, ou 1241 hectares, com um total de 1.210.460 arvores diversas, das quaes 1.130.880 eram eucalyptos.

Estas plantações estavam assim divididas pelos diferentes hortos:

Hortos	Eucalyptos	Outras arvores	Totaes
Jundiahy	40.000	8.000	48.000
Boa Vista	46.600	13.660	60.260
Loreto	309.280	30.060	339.340
Rio Claro	735.000	27.860	762.860
Totaes	1.130.880	79.580	1.210.460

Em 31 de Março do corrente anno, o total das plantas existentes nos hortos elevava-se a 1.303.950, ou mais 276.055 do que em igual data do anno anterior.

O seguinte quadro, em que vêm apenas mencionadas as plantações de eucalyptos em 31 de Dezembro dos diferentes annos, mostra claramente a marcha dos nossos trabalhos a partir da data em que o Serviço Florestal passou a constar um novo departamento desta Companhia:

Hortos	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Jundiahy	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	40.000
Boa Vista	25.000	29.000	29.000	46.600	46.600	46.600	46.600
Loreto	—	—	15.300	80.800	99.100	196.200	309.280
Rio Claro	20.600	105.400	237.200	385.000	469.000	625.600	735.000
Totaes	77.600	166.400	313.500	544.400	646.700	900.400	1.130.880

Em D-zembro de 1915, ficou concluido o serviço de reflorestamento nos hortos de Jundiahy, Boa Vista e Rio Claro.

Tendo a Companhia despendido até Dezembro de 1915 com o seu Serviço Florestal a quantia de 652:245\$064 e existindo nos seus hortos, naquella data, 1.210.460 arvores definitivamente plantadas, tem-se que cada planta está á Companhia por 538 réis, em média, comprehendendo todas as despesas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em 1.º de Janeiro de 1904. E isto tambem sem levar em conta os melhoramentos realizados nos terrenos adquiridos,

as bemfeitorias agora alli existentes e sem tomar em consideração que uma grande parte das despesas effectuadas em 1915 foram feitas com o preparo de terras para as plantações do corrente anno.

A idade média das plantações florestaes da Companhia é de seis annos e, dando-se a cada arvore, nessa idade, o valor de 3\$000 (muito inferior ao que se tem obtido nas experiencias e cortes effectuados), tem-se que aquellas plantações representam uma somma de 3.631:380\$000 (tres mil seiscentos e trinta e um contos, trezentos e oitenta mil réis).

Por varias experiencias realizadas se tem verificado que, aos cinco annos, são precisos tres eucalyptos, em plantações regulares, para obter-se um metro cubico de lenha. Se a Companhia resolvesse agora fazer o corte de todas as suas mattas de eucalyptos para a obtenção desse combustivel, poderia aproveitar mais de 400.000 metros cubicos, representando um valor superior a 1.400 contos, ou mais do dobro do que tem despendido até aqui com o seu Serviço Florestal. E, mesmo assim, veria dentro de pouco tempo reconstituídas as suas mattas, visto que o eucalypto tem a preciosa faculdade de reproduzir-se por meio de rebentões da touça.

Mas muitissimo maior será o seu rendimento na exploração de taes arvores para dormentes, como se verifica pelo que nos demonstraram as ultimas experiencias feitas nesse sentido.

Em Maio de 1915, foi feito no Horto Florestal de Jundiahy o primeiro corte de eucalyptos para a obtenção de dormentes, não só para se poder avaliar o rendimento dessas arvores em differentes edades, mas tambem para experiencias de durabilidade da madeira das diversas especies alli em cultura.

Este facto torna-se digno de registo porque é, sem duvida, a primeira vez que no Brasil se exploram essencias florestaes plantadas pelo homem em escala consideravel.

Antes de dar ao Serviço Florestal o desenvolvimento que hoje tem, tornava-se indispensavel determinar o rendimento em madeira de differentes especies de eucalyptos, em edades diversas, quer para dormentes, quer como lenha, mas isto só em Maio do anno passado poude ser feito porque sómente então completavam as maiores plantações dez annos, limite minimo traçado pelos auctores especialistas para a

exploração de taes arvores, com o fim de obter dormentes para estradas de ferro. Apesar desta ultima circumstancia, foi feito o corte em eucalyptos de oito, nove, dez e onze annos, incluindo-se no corte arvores de duas especies pouco recommendadas para aquelle fim.

Para maior elucidação do quadro que a seguir apresentamos, convém assignalar que foi calculado para a duzia de dormentes de bitola larga o preço de 48\$000, para os de bitola estreita o de 22\$000 e para o metro cúbico de lenha o de 3\$200, preços então em vigor na Companhia. Para o calculo do rendimento liquido, deduziu-se a quantia de 10\$000 por duzia dos dormentes de bitola larga, 7\$000 para os de bitola estreita e 1\$000 para o metro cubico de lenha, importancias estas que foram pagas pelo corte.

Convém tambem assignalar que, se duas das especies enumeradas não produziram lenha, é isto devido a estarem as arvores abatidas ao longo da linha e terem sido cortados todos os seus ramos a seis metros de altura, para evitar accidentes na circulação dos trens, tendo ficado apenas com o tronco aproveitavel.

Especies	Arvores abatidas	Data da plantação	DORMENTES		Lenha m ³	RENDIMENTOS		LIQUIDO	
			Bitola larga	Bitola estreita		Total	Por arvore	Total	Por arvore
Rostrata	18	Junho 1904	42	29	12	257\$600	14\$311	192\$907	10\$722
Tereticornis	6	Março 1905	20	12	4	114\$400	19\$066	86\$744	14\$457
Saligna	4	Junho 1906	5	5	—	29\$000	7\$250	21\$920	5\$480
Longifolia	10	Abril 1904	11	18	6	95\$600	9\$560	69\$943	6\$994
Regnans	8	Dezembro 1907	9	6	—	46\$800	5\$850	35\$805	4\$475
Botryoides	7	Junho 1904	31	32	7	204\$000	29\$143	152\$521	21\$788
Robusta	5	Fevereiro 1904	9	13	4	72\$200	14\$444	53\$124	10\$624
Globulus	5	Janeiro 1906	9	7	4	61\$400	12\$280	45\$822	9\$164
Total	63	—	136	122	37	881\$000	—	655\$736	—
Média	—	—	—	—	—	—	13\$984	—	10\$457

Como se vê, foi de 10\$457 o rendimento liquido deixado por arvore de dez annos de idade, em média.

Em Janeiro do corrente anno foram collocados nas linhas da Companhia os dormentes obtidos, restão agora apenas que o tempo, factor principal, se pronuncie. Se ficar provado que são duradouros os dormentes de arvores de dez annos, como tudo leva a crêr, poderá o Serviço Florestal da Companhia fornecer-lhe, a partir de 1920, todos os dormentes de que precisem as suas linhas, bastando-lhe para isso abater annualmente menos de 40.000 eucalyptos de cerca de milhão e meio que já possui.

Se tomarmos como média o numero de dormentes empregados em substituição de estragados em 1914, um dos ultimos annos de maior consumo, veremos que bastará que cada um dos 40.000 eucalyptos a serem cortados produza, em média, um dormente de bitola larga e 2 de bitola estreita, o que está abaixo do resultado obtido na ultima experiencia.

Afim de verificar se as lenhas das varias especies de eucalyptos abatidos possuem, na sua idade de dez annos, valor industrial como combustivel para locomotivas, foram as mesmas utilizadas em trens de cargas de Jundiahy a Campinas, para em experiencia directa e pratica apreciarem-se a sua combustão, effeito calorifico e consumo, em comparação com as lenhas communs empregadas por esta Companhia.

As experiencias foram realizadas sob a direcção do Chefe da Tracção da Companhia, em trens ordinarios de cargas, entre Jundiahy e Campinas, num percurso, portanto, de 44 kilometros. A locomotiva escolhida foi a de n.º 80, tipo "Consolidation", de vapor saturado, conduzida em todas as experiencias pela mesma tripulação.

O quadro seguinte mostra o consumo das diversas lenhas experimentadas, por kilometro e por tonelada-kilometro:

Designação	Peso do trem em kgs.	Numero de vehiculos	Consumo por kilometro m ³	Consumo por mil toneladas kilometro m ³
Lenha escolhida	394.521	40	0,18	0,45
E. rostrata	492.371	31	0,18	0,43
E. tereticornis	405.083	26	0,21	0,51
E. longifolia	453.760	27	0,21	0,42
E. botryoides	357.965	30	0,18	0,51
E. robusta	410.971	30	0,19	0,46

Assim conclue o Snr. Chefe da Tracção o relatorio que apresentou a este respeito:

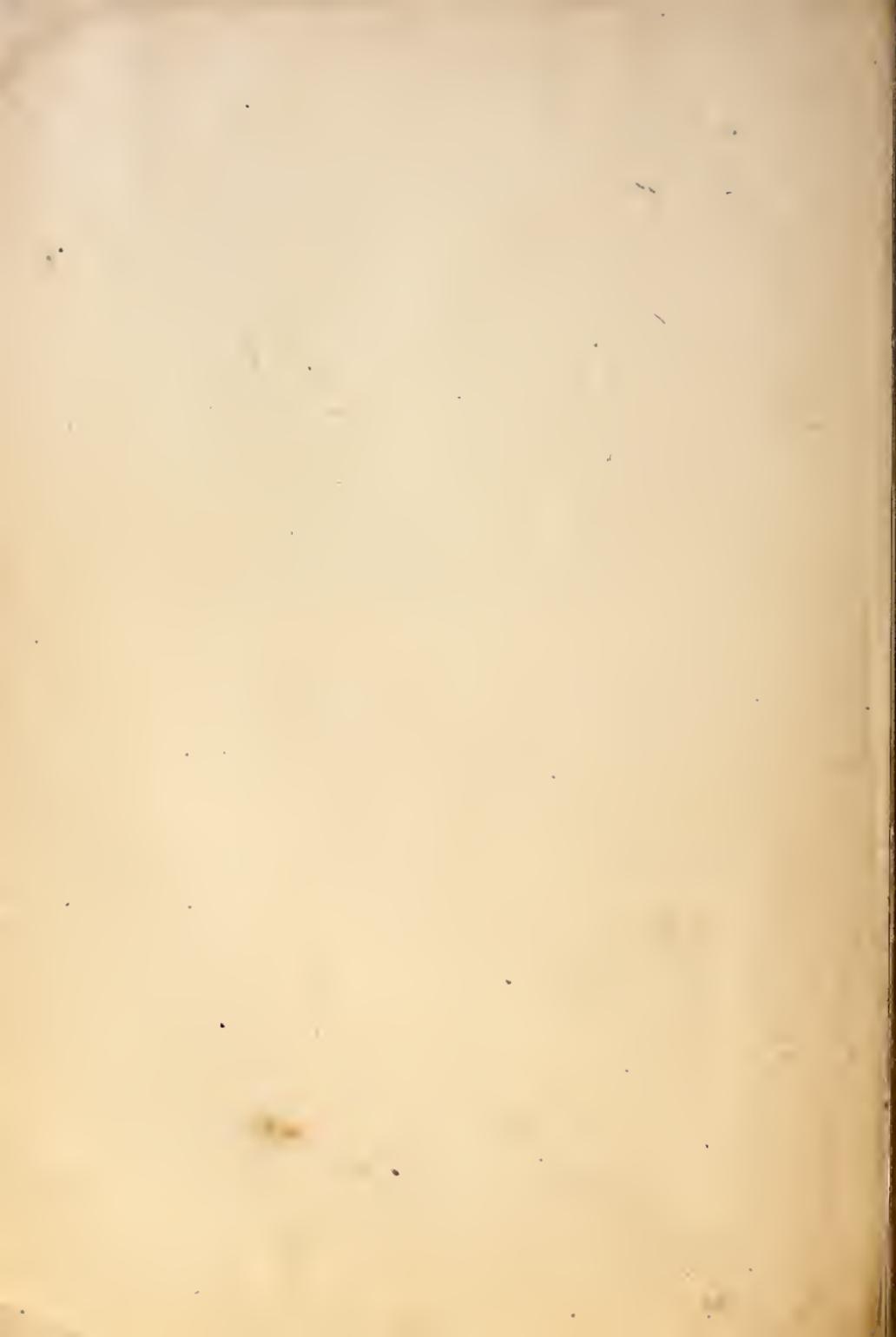
«Em resumo, as experiencias praticas e directas que realizamos mostram que as lenhas de eucalyptos das especies que experimentámos, mesmo com a idade de dez annos, são, com equal tempo de exposição ao ar, praticamente equivalentes ás boas lenhas que a Companhia tem em stock.»

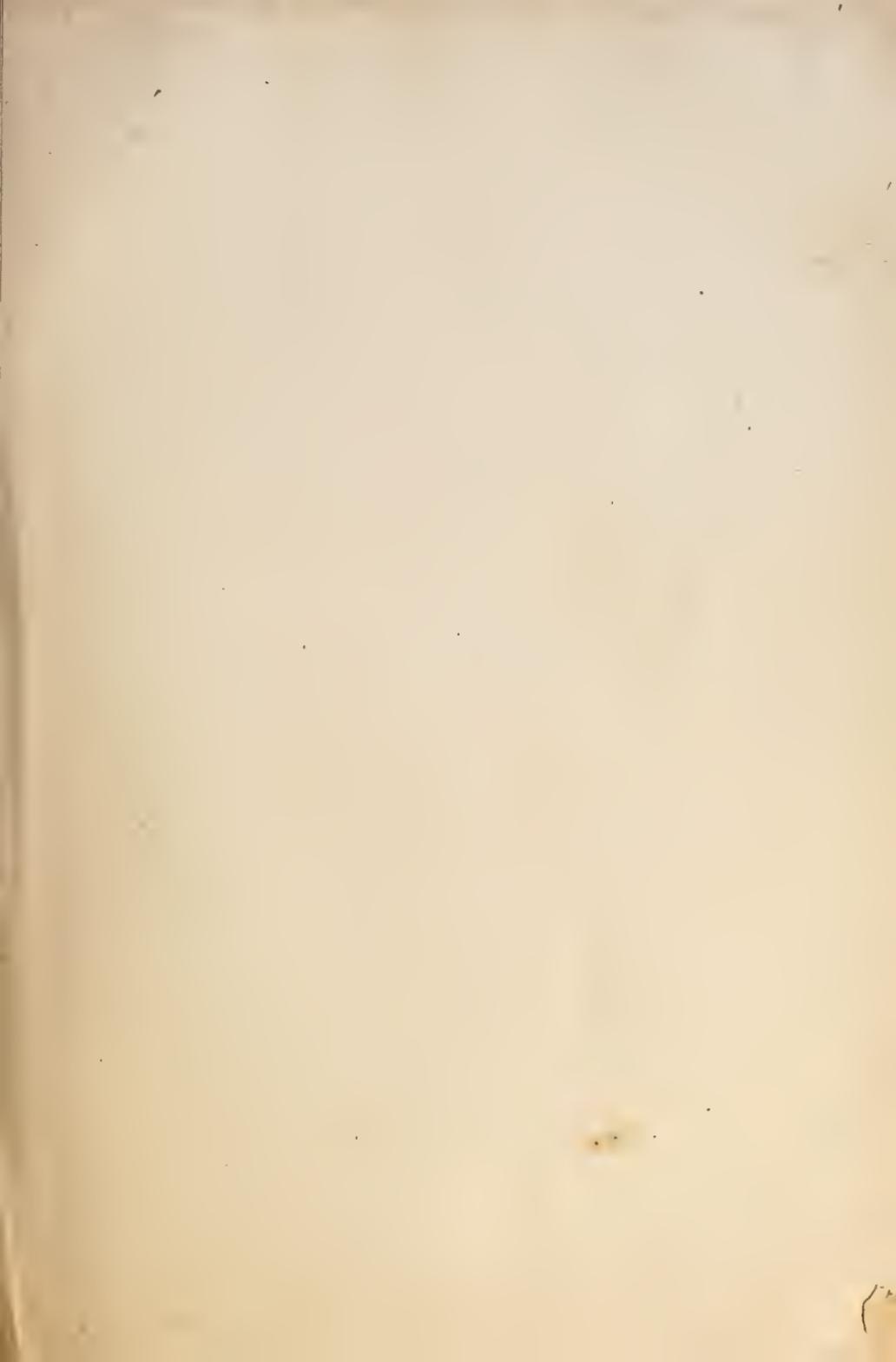
Diante de tão animadores resultados e só depois de perfeitamente apoiada em dados positivos e concludentes, resolveu a Companhia dar maior desenvolvimento ao seu Serviço Florestal, que já se acha aparelhado para plantar annualmente um milhão de eucalyptos nos seus hortos, tendo, ao mesmo tempo, resolvido tentar outras culturas, nma vez que, nas propriedades recentemente adquiridas, dispõe de terras de boa qualidade. Poderá assim a Companhia custear, se não totalmente, pelo menos em grande parte, as suas plantações florestaes, como perfeitamente o demonstram os resultados obtidos nestes ultimos sete annos com o cafezal que encontrou no seu actual horto de Rio Claro.

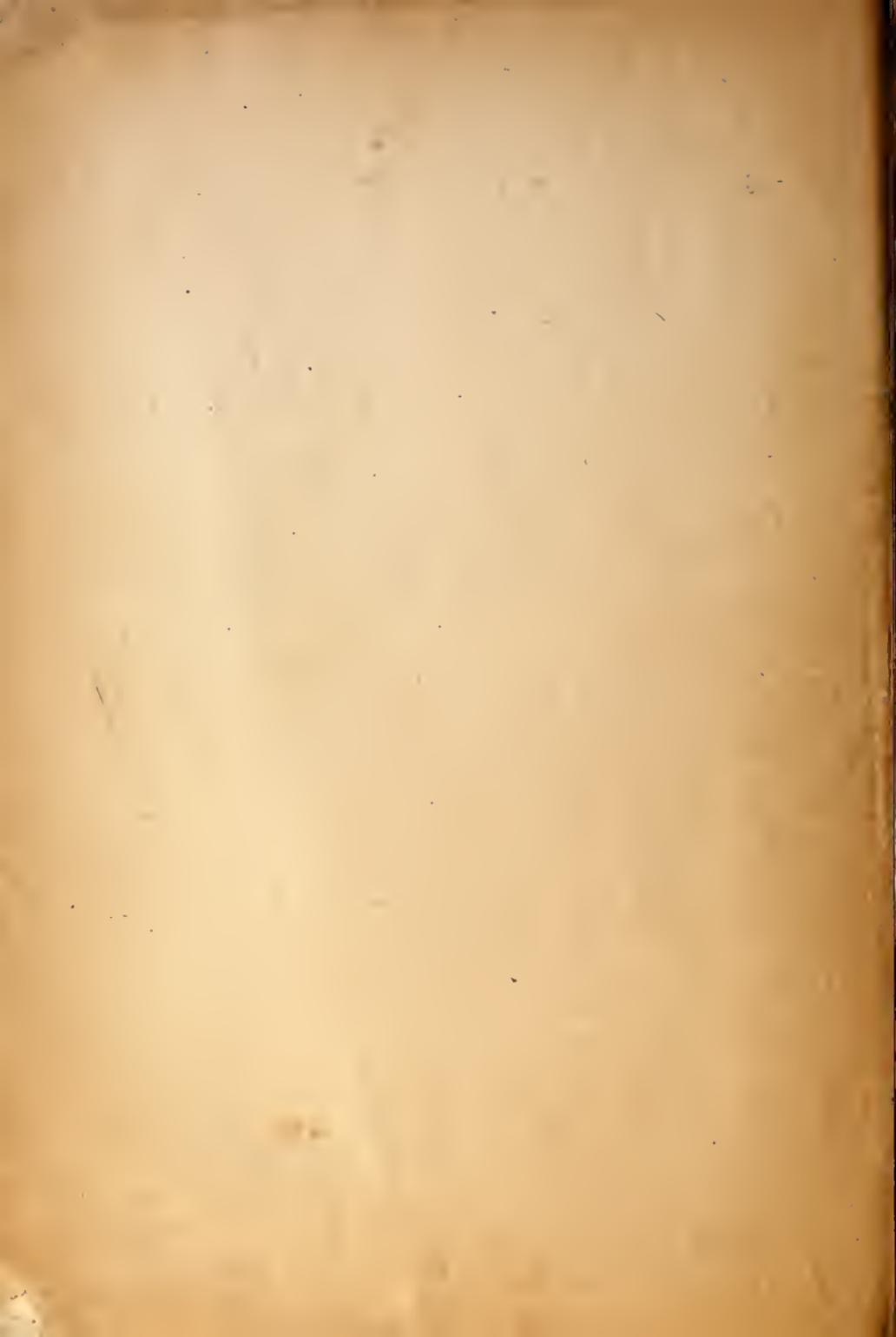
Rio Claro, 22 de Abril de 1916.

Edmundo Navarro de Andrade,

Chefe do Serviço Florestal.

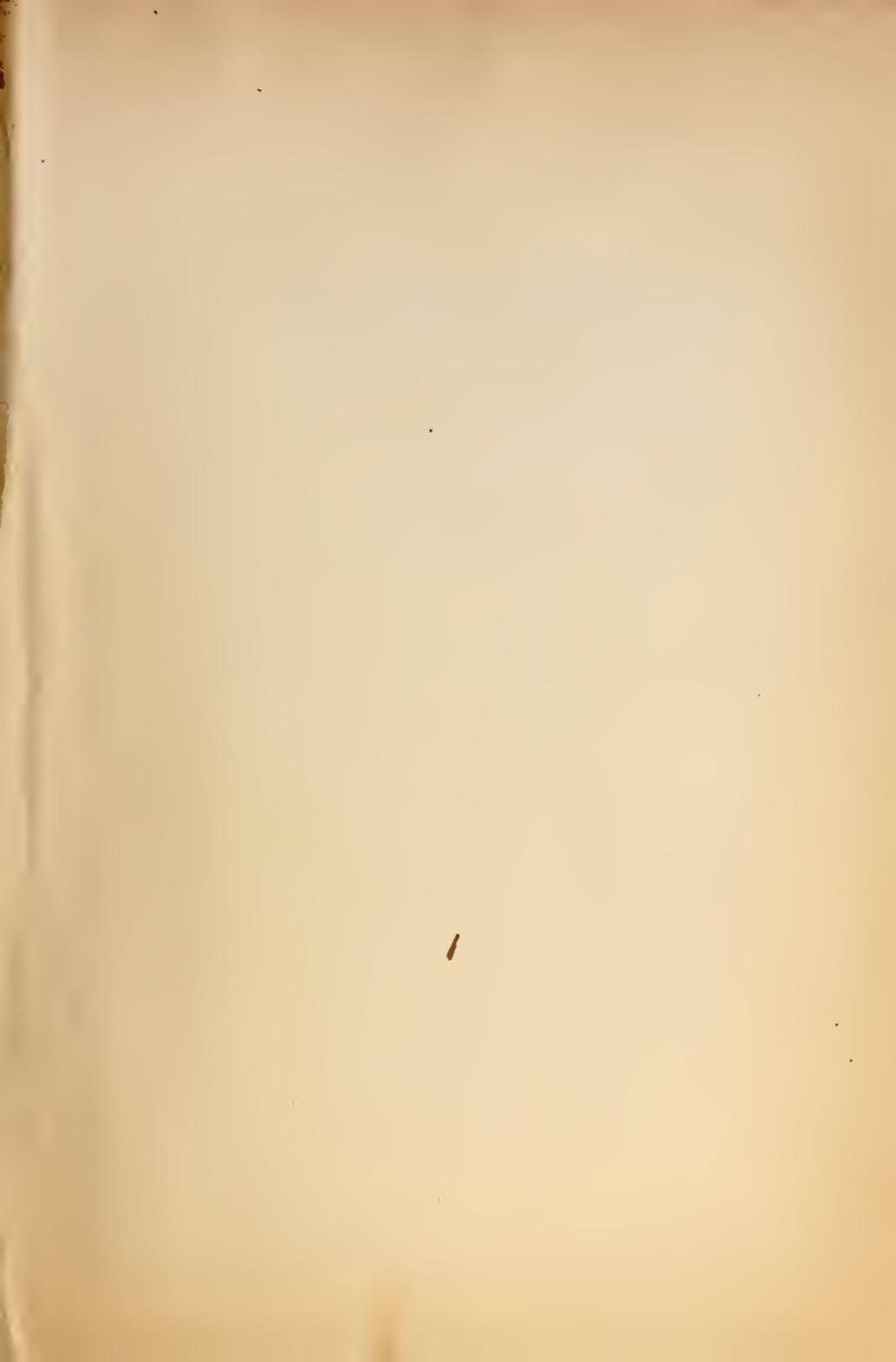












[1.] 71
E
15068
COM. INVENTARIO
PORT. 114/73

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15426-48

385.098161
P328

Companhia paulista de est. de ferro

AUTOR

Relatorio 1916

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

15426-48

385.098161

P328

Cia Paulista

