





# RELATORIO

N.º 76

DA DIRECTORIA

DA

# COMPANHIA PAULISTA

DE

## ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

## ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1925



SÃO PAULO  
CASA VANORDEN

1925



RELATORIO

N.º 76

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1925



555.098161  
P. 328

SÃO PAULO  
CASA VANORDEN

1925

15435

5/248



# COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



*Senhores Accionistas*

**A** Directoria, cumprindo as disposições dos Estatutos, tem a satisfação de vos apresentar o relatório dos factos mais importantes occorridos durante o anno de 1924, e, ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço relativos ao referido exercicio, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição.

## **Directoria**

Expirando a 31 de Dezembro do corrente anno o mandato dos Directores em exercicio, deveis eleger os membros da Directoria que têm que funcionar no triennio de 1.º de Janeiro de 1926 a 31 de Dezembro de 1928, bem como o Presidente da Directoria.

## Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que têm que servir durante o proximo anno de 1926.

## Trafego

Correu regularmente, na fôrma do costume, o serviço de transporte nas linhas da Companhia, durante o primeiro semestre do exercicio passado. O mesmo infelizmente deixou de acontecer no segundo semestre. A revolta militar, que explodiu em São Paulo a 5 de Julho e que tão graves perturbações causou á vida publica do Estado, desorganizou por muitos mezes o serviço de trafego de nossas linhas, produzindo prejuizos de toda sorte.

Durante a lamentavel emergencia, principalmente no periodo em que os revoltosos occuparam a capital do Estado, esforçou-se a administração da Companhia, quanto esteve ao seu alcance, por servir a população desta cidade e das zonas tributarias de seu systema de viação, não só facilitando o transporte, em parte feito gratuitamente, de extraordinario numero de pessoas que então se retiraram da capital com destino aos differentes pontos do interior servidos por suas linhas, como dalli trazendo viveres e combustivel para o abastecimento de São Paulo.

Retirando-se os revoltosos da capital inesperadamente na madrugada de 27 de Julho, conseguiram occupar e manter a seu serviço — sem que a Companhia tivesse meios de oppôr-se a seu violento golpe de força — grande quantidade de material rodante da estrada.

de parte do qual, o de bitola estreita, fizeram uso em seu longo e desatinado trajecto pela estrada de ferro Sorocabana, desde Baurú a Agudos até ao porto Tibiriçá, no rio Paraná.

Foram nesta incursão occupadas as seguintes unidades da Companhia Paulista: 18 locomotivas, 49 carros de passageiros e 97 vagões de mercadorias. Esse material só voltou ás nossas linhas demoradamente, por partes, depois de abandonado pelos revoltosos, em condições de exigir reparação geral, em consequencia dos estragos e das depredações que soffreu, tendo mesmo alguns vehiculos ficado inteiramente inutilizados, pois nada menos de 10 carros de passageiros foram queimados e um carro restaurante foi cortado pelo meio.

Tambem as nossas linhas ferreas, principalmente no itinerario seguido pelos revoltosos, foram por elles damnificadas, tendo sido a via permanente destruida em alguns pontos, as obras de arte estragadas e os fios telegraphicos cortados em differentes logares em toda a extensão entre Jundiahy e Baurú.

Apesar de serem avultados os damnos assim causados aos bens da Companhia, ainda mais consideraveis foram os prejuizos que lhe resultaram das perturbações do trafego, como se póde deprehender do facto de se terem elevado a mais de 2.000 os trens de horario que deixaram de correr só durante o mez de Julho, e de haver a Companhia conseguido restabelecer completamente todo o seu serviço de transporte apenas a partir de 1.º de Novembro.

Não obstante os sérios contratemplos havidos, é de notar que os elementos de trafego do exercicio de 1924 se apresentam em termos muito satisfactorios,

em confronto com os dados correspondentes dos annos anteriores, como mostra o seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	TONELADAS DE			Tele-grammas
			Bagagens e encomendas	Café	Mercadorias diversas	
1920	2.574.560	383.196	42.432	398.799	1.275.350	584.042
1921	2.888.910	292.832	44.027	489.815	1.174.749	575.058
1922	3.079.859	377.790	48.788	320.079	1.226.982	590.358
1923	3.486.151	493.758	53.558	399.442	1.351.214	660.810
1824	3.902.430	448.004	59.946	441.827	1.360.838	685.105

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 30.471 o numero dos que conduziu no ultimo exercicio.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que tomou a iniciativa, em 1882, de fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens.

Nos 42 annos decorridos dessa data até 31 de Dezembro de 1924, tem ella dado passagem livre em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 832.334 immigrants, cujo transporte teria custado 4.383:397\$870 réis.

### Movimento financeiro e tarifas

Damos a seguir a receita, a despesa e o saldo do exercicio financeiro de 1924, assim como os algarismos referentes aos quatro annos anteriores, não estando comprehendida na columna da despesa a importancia dos juros da divida externa:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO
1920 . . . . .	44.814:606\$096	29.988:083\$950	14.826:522\$146
1921 . . . . .	49.006:949\$079	32.386:285\$716	16.620:663\$363
1922 . . . . .	45.359:672\$691	31.759:440\$269	13.600:232\$422
1923 . . . . .	58.900:204\$152	41.537:827\$275	17.362:376\$877
1924 . . . . .	66.537:603\$774	50.183:817\$007	16.353:786\$767

Bem longe estava a Directoria de pensar, ao referir-se em seu ultimo relatorio á brilhante perspectiva que então apresentava a situação financeira da Companhia, que poucos mezes depois havia de transformar-se tão bruscamente a feição de seus negocios.

De facto, corrêra o primeiro semestre do exercicio em muito boas condições, elevando-se a renda liquida verificada á importancia de 10.662:079\$051. É como o segundo semestre é sempre mais rendoso que o primeiro, era de esperar que o exercicio de 1924 viesse a encerrar-se registrando um saldo de cerca de 22.000:000\$000, sendo assim o mais elevado de quantos tem a Companhia logrado apurar em toda a sua vida financeira.

Mas, como se viu do exposto no capitulo antecedente, rebentando a rebellião em principios de Julho, taes foram as perturbações soffridas pelo trafego de nossas linhas no decurso do segundo semestre e tão sérios foram os prejuizos de toda a sorte affectando a economia de nossa empresa, que não é exagero avalial-os em somma global não inferior a 6.000:000\$000.

Para não fallar em prejuizos de outra ordem, basta dizer que o saldo do segundo semestre cahiu de 46,61 % em relação ao que se obtivera no primeiro, fazendo a renda liquida do exercicio baixar á importancia apenas de 16.353:786\$767.

Concorreu para esse resultado não só a diminuição do trafego, e por conseguinte, da receita arrecadada, como tambem o augmento consideravel da despesa, que se elevou para o exercicio a 50.183:817\$007, devido a forte encarecimento havido nos preços da lenha, do dormente e de outros materiaes de custeio bem como nos salarios do pessoal. É que tendo a re-

volta anormalizado as condições de existencia no Estado, uma das consequencias resultantes foi aggravarem-se os effeitos da carestia da vida. A situação tornando-se por demais premente sob este aspecto, sobretudo para as classes trabalhadoras, levou a Directoria a augmentar os vencimentos do pessoal de cerca de 25 %, em média geral. Esta providencia, applicada desde Julho, elevou a despesa de cerca de 550:000\$000 por mez. Tal gravame, em situação difficil como a que atravessava a Companhia, não podia deixar de affectar profundamente as suas finanças.

Outra circumstancia relevante concorreu para tornar-se muito sensivel para a Paulista o violento colapso que soffreu a sua renda liquida, mais ainda do que aconteceu em relação a outras estradas. É o facto de virem as linhas de nossa Companhia trabalhando, de alguns annos a esta parte, com tarifas comparativamente muito reduzidas.

Ha poucos annos, os preços de transporte em vigor nas grandes linhas ferreas do Estado eram mais ou menos equivalentes. Depois, tendo a Paulista renunciado a tarifa movel e as suas tabellas havendo recebido acrescimos inferiores aos que têm sido feitos ás das outras estradas, dahi resultou ficar o regimen de tarifas em vigor em nossas linhas mais baixo de cerca de 25 %, termo médio, que o que regula nas demais estradas. Tanto importa reconhecer, praticamente, que si o trafego da Paulista fosse pago, por exemplo, na base dos preços cobrados pela Mogyana, a nossa renda bruta em 1924, apesar dos contratemplos havidos ter-se-ia elevado a mais de 80.000:000\$000, permitindo que a renda liquida, mesmo com a despesa

realizada na importancia de 50.183:817\$007 attingisse o valor de 30.000:000\$000.

Não quer isso dizer que sejam altas as tarifas das outras estradas. Não, ellas têm sido modificadas apenas na medida dos effeitos resultantes da desvalorisação da nossa moeda, o que só tem deixado de acontecer em relação ás tarifas da Paulista, apesar da actividade constructiva em que a nossa empresa se tem achado e do progressivo augmento de capital para isso tornado necessario.

Expostas como ficam as condições anormaes em que teve de operar a Companhia no exercicio de 1924, é com satisfação que a Directoria áccrescenta que, para apagar os effeitos remanescentes da crise, representados no encarecimento das despesas de custeio do serviço ferroviario, principalmente pelo que diz respeito ao augmento, tornado permanente, dos vencimentos do pessoal, a Companhia usando do direito que lhe confere a clausula VI do contracto de 9 de Março de 1920, propoz ao Governo o augmento de tarifas necessario para assegurar ao capital da empresa o rendimento que lhe está garantido, maximé tendo em consideração que esse capital, como já ficou dito, está em progressivo augmento, para fazer face ao plano de obras e melhoramentos em execução, em tempo approved pelo Governo.

Reconhecendo a procedencia do pedido, o Governo autorisou a Companhia a elevar as bases de suas tarifas na proporção de 10 %, com exclusão da tabella de cereaes, segundo propoz a Companhia.

Posta a medida em vigor a partir de 1.º de Março do corrente anno, de nada mais precisa a Companhia Paulista para ver normalisada a sua situação finan-

ceira. Póde ella, pois, tratar desassombradamente de levar por deante a execução de seu programma de obras e melhoramentos acompanhando sem desfallecimentos a maravilhosa expansão das forças economicas do Estado de São Paulo.

### **Divida externa**

Foram feitas pontualmente durante o exercicio de 1924, as remessas para pagamento dos juros do emprestimo de 5 % contrahido em Londres, em 1892, para a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, as quaes importaram em Rs. 2.518:467\$547.

Resgataram-se, no mesmo exercicio, 1.027 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ ..... 102.700-0-0, mediante o dispendio de 4.007:103\$304, o que elevou o total do resgate á importancia de £ ... 1.606.000-0-0, tendo custado 37.787:694\$825, ficando esse emprestimo reduzido, em 1924, a £ 1.144.000-0-0.

Foram, tambem, pagos pontualmente os juros vencidos no exercicio próximo findo do emprestimo de 7 % contrahido em Nova-York no anno de 1922, os quaes importaram em 2.539:040\$037. Foi o mesmo amortisado no valor nominal de \$ 111.500,00, mediante o dispendio de 1.083:361\$722, o que elevou o total do resgate á importancia de \$ 265.000,00, tendo custado 2.448:329\$628, ficando a divida reduzida a ..... \$ 3.735.000,00.

### **Fundo de reserva**

Deduzida a importancia de 1.016:354\$381, para attender occasionalmente ás necessidades de força

maior que se manifestaram no exercicio de 1924, ficou o fundo de reserva reduzido a 4.183:645\$619, de que parte está applicada em apolices do Estado e parte aguarda oportunidade para ter applicação definitiva.

### **Augmento de capital**

Por deliberação da assembléa geral extraordinaria, reunida a 25 de Junho de 1924, foi autorisada a elevação do capital de Rs. 140.000:000\$000 a Rs. . . . 170.000:000\$000, pela emissão de Rs. . . . . . 30.000:000\$000 em 150.000 acções de Rs. 200\$000 cada uma, com os mesmos direitos e vantagens das acções já emittidas, devendo as novas acções ser lançadas com o agio de 30 %, cujo producto se destina á conta do fundo de amortisação da divida externa.

A primeira chamada de capital da nova emissão foi levada a effeito de 15 a 30 de Setembro com o costumado exito, á razão de 25 % ou Rs. . . . . . 7.500:000\$000 e mais o respectivo agio.

### **Conta de capital**

Dependem ainda de approvação do Governo as despesas relativas ás obras realizadas no exercicio de 1923 que elevaram o capital despendido nas linhas ferreas, até 31 de Dezembro daquelle anno, a . . . . . 217.745:673\$645 réis. A Companhia aguarda solução do Governo para apresentar as contas referentes ás obras de construcção e melhoramentos executados em 1924, que montam a 15.394:069\$101, devendo attingir a 233.139:742\$746 réis o capital despendido na

estrada, para os effeitos contractuaes, em 31 de Dezembro de 1924.

### **Linhas ferreas em trafego**

As linhas acham-se actualmente em perfeito estado de conservação. Com a inauguração do primeiro trecho do prolongamento do ramal de Agudos a extensão total das linhas da Companhia elevou-se a 1.271 kilometros dos quaes 44 em via dupla.

Proseguiu o serviço de lastramento a pedra britada faltando apenas a extensão de 155 kilometros para ficar inteiramente concluido esse serviço nas linhas antigas.

Construíram-se a nova estação de Cillos no ramal de Piracicaba, armazens em Villa Americana, Limeira, Araras, Leme, Campos Salles, III casas para moradia de operarios e outras obras de menor importancia.

### **Linhas para Baurú**

Concluidos os estudos definitivos do prolongamento de Piracicaba a Baurú, verificou-se ser a respectiva construcção excessivamente dispendiosa, devido ao terreno accidentado a atravessar e não apresentar o traçado o encurtamento esperado. Á vista destes motivos resolveu a Directoria não tratar da construcção dessa linha, achando mais conveniente alargar a bitola da linha actual entre Ityrápina e Baurú, melhorando o respectivo traçado, o que permittirá o encurtamento de 24 kilometros sobre a distancia existente entre Jundiahy e Baurú.

## **Linhas em construcção**

A 24 de Fevereiro de 1924 foi aberto ao trafego publico o primeiro trecho do prolongamento da linha de Piratininga até a estação de Cabralia, na extensão de 28 kilometros. Prosegue a construcção da estrada até as cabeceiras do rio Tibiriçá, devendo ser inaugurado em Junho proximo um trecho de 12 kilometros. A partir das cabeceiras do Tibiriçá a linha deve seguir pelo divisor de aguas dos rios Tibiriçá e Peixe, na extensão de 33 kilometros, conforme os estudos definitivos já submettidos á approvação do Governo.

Durante o anno de 1924 foi iniciada a construcção do prolongamento do ramal de Santa Rita, da estação de Moema até a margem direita do rio Mogy-Guassú, na extensão de 9 kilometros. Os trabalhos de construcção desse trecho estão bastante adeantados, devendo ser o mesmo inaugurado ainda este anno.

Foi iniciada em Janeiro ultimo a construcção da linha de Barretos ao Rio Grande, na extensão de 54 kilometros.

## **Locomoção**

Durante o anno foram adquiridas 7 locomotivas das quaes cinco electricas para manobras, que entraram para o serviço do trafego. Construíram-se 80 vagões de bitola de 1,60 e fizeram-se as reparações necessarias á conservação do material existente. Já chegaram a Santos e devem entrar logò para o serviço do trafego 500 vagões de 30 toneládas, encommendados anteriormente.

## Electrificação

Concluíram-se os trabalhos de electrificação de 25 kilometros de linha entre Campinas e Rebouças bem como os dos pateos de manobras de Jundiahy e Campinas, estando quasi concluidos os de Rebouças a Tatú. A extraordinaria economia verificada nas despesas de custeio dos trechos electrificados levaram a Directoria a proseguir na electrificação da linha tronco, contractando desde logo o fornecimento dos materiaes para a substituição da tracção a vapor pela electrica no trecho de Tatú a Rio Claro.

## Caixa de Aposentadorias e Pensões

Em cumprimento das disposições contidas na lei federal n. 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, a Companhia contribuiu para esta Caixa, até 31 de Dezembro de 1924, com as seguintes quotas:

Multas . . . . .	47:002\$190
Excessos não reclamados . . . . .	61:259\$850
Varreduras . . . . .	91:700\$900
Contribuição de 1 % sobre a receita da estrada . . . . .	675:033\$426

## Serviço florestal

Tendo em vista os damnosos effeitos, já agora tão evidentes, sob todos os pontos de vista, da formidavel derrubada de mattas no Estado de São Paulo, a Companhia Paulista desde 1904 vem mantendo e dando o

maior desenvolvimento ao seu Serviço Florestal, o qual occupa uma extensão de 7.310 hectares, contendo cerca de 9.000.000 de arvores, distribuidas pelos hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, todos marginando as linhas de bitola larga da Paulista.

Tem a Companhia despendido com o seu Serviço Florestal, até 31 de Dezembro de 1924, a importancia de 6.155:838\$892 réis.

### Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1924 em 35.811:700\$530.

### Movimento de acções

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1922 . . . . .	58.970	13.519	9.629	12.279	94.397
1923 . . . . .	54.911	29.034	14.286	8.173	106.404
1924 . . . . .	55.306	15.084	8.890	12.756	92.036

### Impostos

Durante o anno de 1924 a Companhia Paulista arracadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 1.828:279\$450, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em São Paulo a importancia de 2.395:529\$950, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou ainda ao Thesouro do Estado o imposto de capital e outros, na importancia de 325:990\$960 réis.

Do exposto vê-se que se eleva a 4.549:800\$360 réis a somma das contribuições que pesaram no ultimo exercicio sobre os serviços de viação a cargo da Companhia, fóra os direitos aduaneiros, os impostos de consumo e outros.

### **Pessoal**

O pessoal ao serviço da Companhia, tanto os funcionarios de categoria superior como os seus auxiliares, vêm desempenhando as funcções a seu cargo com o maior zelo e intelligencia, não poupando esforços para o perfeito cumprimento de seus deveres. A Directoria é reconhecida a todos pela valiosa cooperação que lhe tem prestado no exercicio de seu mandato.

No regimen da lei federal de 24 de Janeiro de 1923, foram aposentados os Drs. Adolpho Augusto Pinto, Chefe do Escriptorio Central e Engenheiro Auxiliar da Directoria e Manuel Pinto Torres Neves, Consultor tecnico da Directoria, que durante mais de 35 annos prestaram á Companhia serviços de alta relevancia. A Directoria consigna aqui de um modo especial os seus sinceros agradecimentos aos distinctos funcionarios pelos excellentes serviços que prestaram á Companhia, com a maior dedicacão e notavel competencia, durante o dilatado prazo em que a serviram.

O Dr. Adolpho Augusto Pinto passou a occupar o cargo de Conselheiro da Directoria sendo nomeado

para substituí-lo como Chefe do Escriptorio Central e Engenheiro Auxiliar da Directoria o Dr. Heitor Freire de Carvalho, que vinha exercendo o cargo de Engenheiro-Chefe da 3.<sup>a</sup> Fiscalisação da Inspectoria Federal das Estradas.

### Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos prestar, ficando inteiramente á vossa disposição para fornecer quaesquer outras que desejeis.

São Paulo, 25 de Abril de 1925.

A DIRECTORIA:

ANTONIO PRADO, presidente.

A. DE LACERDA FRANCO.

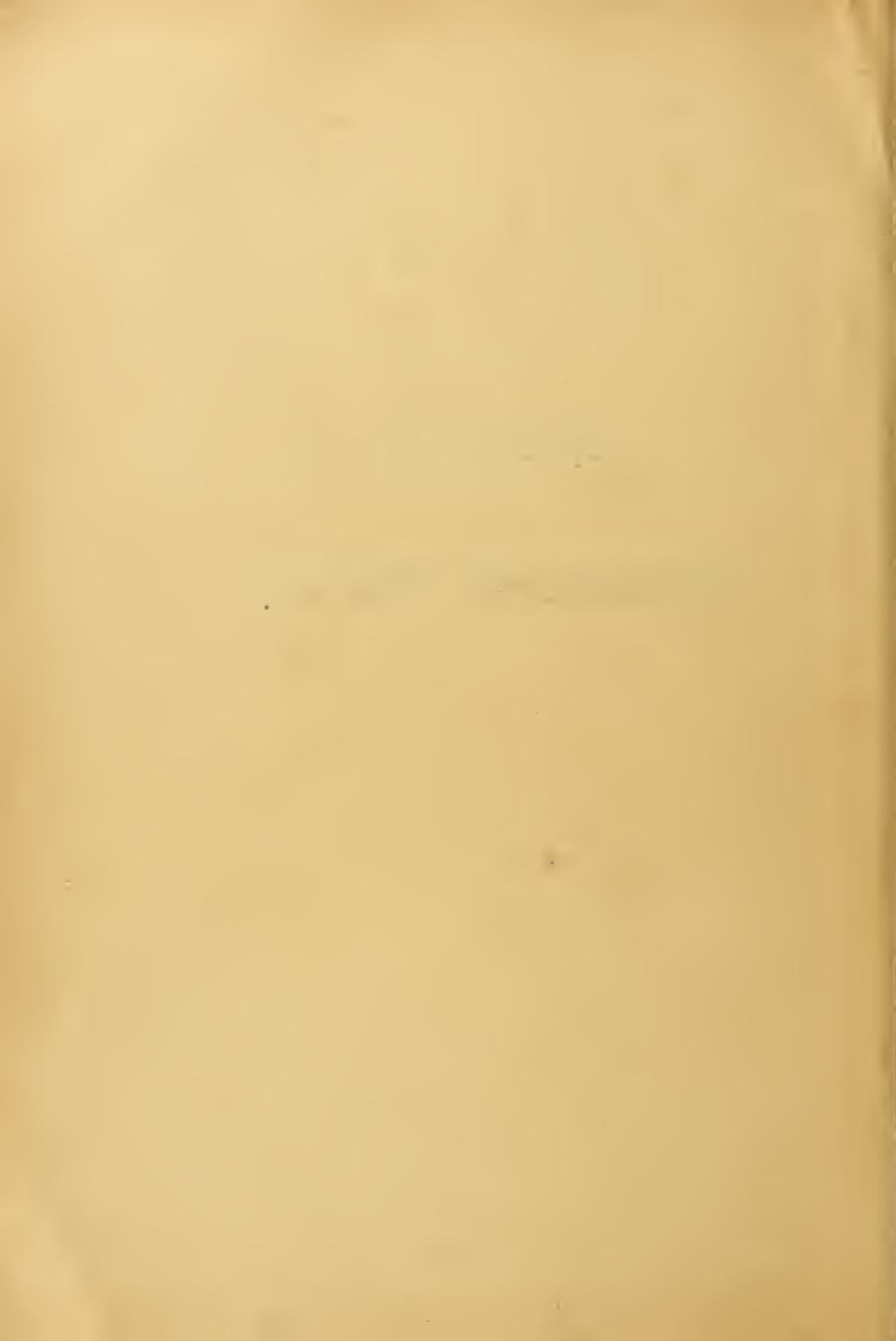
LUIZ TAVARES ALVES PEREIRA.

JOSÉ DE PAULA LEITE DE BARROS.

CONDE DE PRATES.



PARECER  
DO  
CONSELHO FISCAL



## Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em obediencia ao disposto nos Estatutos da mesma Companhia, tendo procedido ao exame do balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1924 bem como ao estudo dos documentos que o instruíram, verificaram ser a escripta feita com a precisa ordem e clareza, apresentando o seguinte resultado: saldo das operações do anno de 1924 proximo findo Rs. 16.353:786\$767, o qual accrescido dos lucros que passaram do exercicio de 1923, alcançou a somma de Rs. 18.128:653\$203.

Apesar disso e para fazer face ás necessidades extraordinarias de força maior, resultantes dos acontecimentos de Julho, que tanto perturbaram a vida do Estado, a Directoria, usando da autorisação do art. 88 dos Estatutos, precisou retirar do fundo de reserva a importancia de Rs. 1.016:354\$381.

Graças a essa medida de occasião e ao aumento de 10 % nas tarifas, que a Companhia já poz em vigor a 1.º de Março deste anno, acha-se completamente restaurada para todos os effeitos a situação financeira da Companhia Paulista.

O Conselho Fiscal, pelo que acaba de expor, é de parecer que sejam approvadas as contas e todos os actos praticados pela Directoria.

São Paulo, 27 de Março de 1925.

O CONSELHO FISCAL :

ANTONIO DE PADUA SALLES  
BENTO JOSÉ DE CARVALHO  
JOSÉ DE SOUZA QUEIROZ.

---

**BALANÇO FECHADO .**

em

31 de Dezembro de 1924

# Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

## ACTIVO

ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Importancia a ser realisada . . . . .		22.500:200\$000
ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida, computando ao cambio de 5, <sup>20</sup> / <sub>100</sub> d, em vigor em 31 de Dezembro de 1924, a quota de £ 1.144.000,0,0 do emprestimo externo de 1892, que ainda não foi amortisada . . . . .	286.726:872\$101	
EDIFICIO, DEPENDENCIAS E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta . . . . .	236:116\$440	
IMMOVEIS EM S. PAULO: Saldo desta conta . . . . .	102:735\$000	
MATERIAES PARA CUSTEIO: Existentes no Almoarifado . . . . .	2.584:129\$942	
MATERIAES EM TRANSITO: Em viagem e em despacho em Santos . . . . .	2.232:216\$180	291.882:069\$663
SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações, etc. . . . .		5.900:069\$339
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria . . . . .	50:000\$000	
Apolices depositadas no Thesouro do Estado . . . . .	113:000\$000	
Importancia em dinheiro depositado no Thesouro do Estado . . . . .	6:033\$500	169:033\$500
DIVERSOS TITULOS: Apolices da divida Estadual . . . . .	1.173:109\$300	
Outros titulos . . . . .	141:604\$406	1.314:713\$706
<b>Saldos a favor da Companhia</b>		
Diversos Bancos . . . . .	1.255:790\$460	
Contadoria Central das Estradas de Ferro . . . . .	3.735:432\$600	
Diversos devedores . . . . .	3.049:212\$192	
Outros saldos . . . . .	119:209\$420	8.159:644\$672
CAIXA: Saldo existente . . . . .		1.780:644\$960
Somma . . . . . Rs. . . . .		331.706:375\$840

Escriptorio Central da Companhia Paulista,

*Antonio Prado,*  
Presidente.

*Heitor Freire de Carvalho,*  
Chefe do Escriptorio Central.

# de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1924

## PASSIVO

CAPITAL: 850.000 acções de 200\$000		170.000:000\$000
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obrigações no valor de £ 1.144.000,0,0, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 5, <sup>20</sup> / <sub>32</sub> em 31 de Dezembro de 1924		46.486:348\$480
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obrigações no valor de \$3.735.000,00, que ainda estão por amortisar, ao cambio de Rs. 8\$600 em vigor em 31 de Dezembro de 1924		32.121:000\$000
FUNDO DE AMORTISAÇÃO DA DIVIDA EXTERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	24.386:027\$051	
Importancia de agio de acções levada ao credito da mesma conta	3.849:960\$000	28.235:987\$051
FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	24.559:035\$562	
Importancia do agio de acções levada ao credito da mesma conta	4.000:000\$000	28.559:035\$562
FUNDO DO SERVIÇO FLORESTAL: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		2.643:361\$825
FUNDO DE RESERVA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		4.133:645\$619
CAUÇÃO: da Directoria		50:000\$000
PESSOAL: de Dezembro de 1924	2.766:059\$120	
PENSÕES: de Dezembro de 1924	6:913\$000	2.772:972\$120
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro não reclamada		1:239\$994
DIVIDENDOS: Não reclamados	369:554\$088	
DIVIDENDO: A ser distribuido	7.187:500\$000	7.557:054\$088
DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos e outros		9.095:731\$101
Somma . . . . . Rs.		331.706:375\$840

São Paulo, 26 de Março de 1925.

*Nathanael Leopoldo e Silva,*

Guarda-Livros.



BALANCETE  
DA  
**RECEITA E DESPESA**  
DE  
Janeiro a Dezembro de 1924



# de Estradas de Ferro

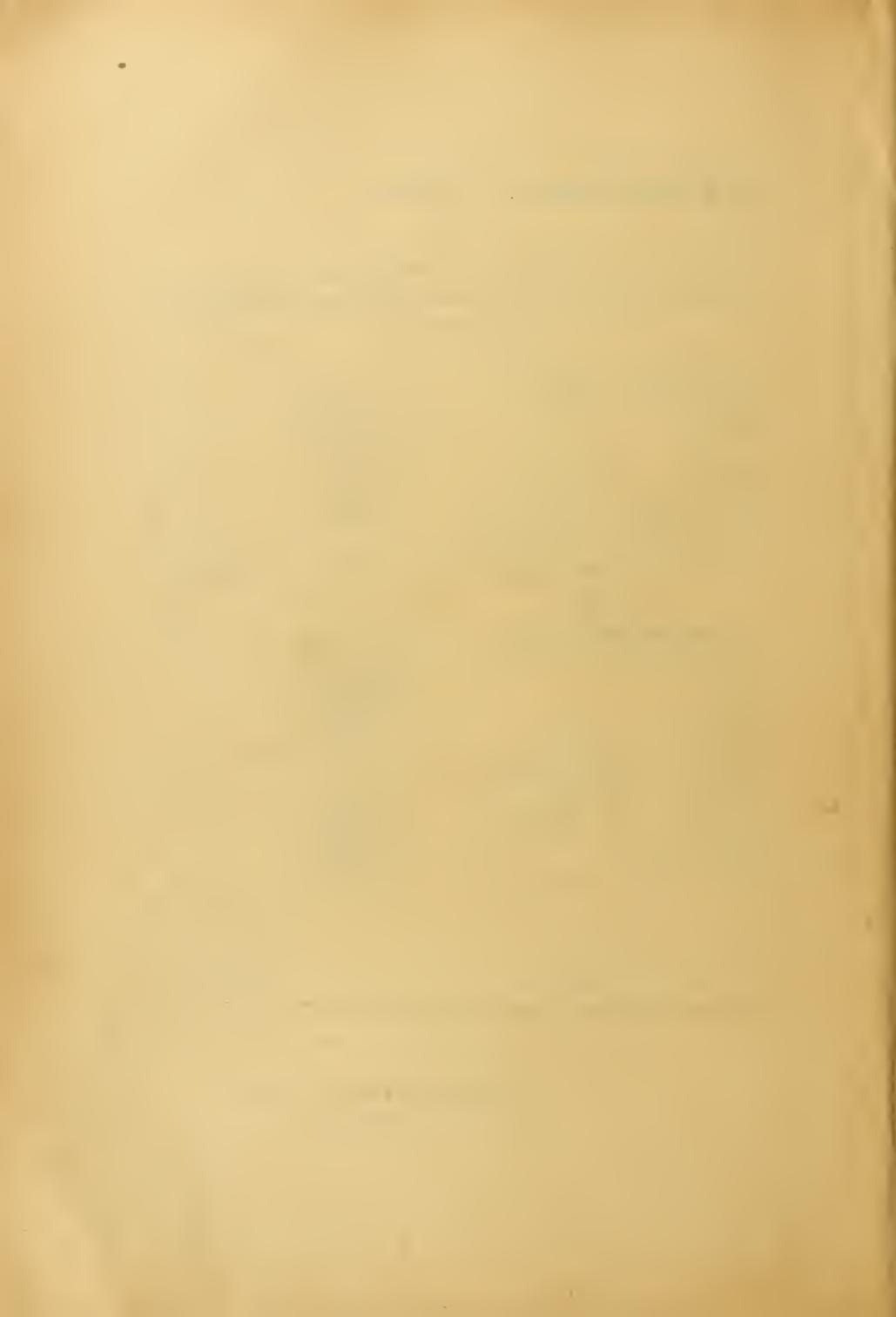
de Janeiro a Dezembro de 1924

## DESPESA

Inspectoria Geral e Contadoria . . . . .	942:437\$666	
Linhas e edificios . . . . .	5.442:407\$979	
Locomoção . . . . .	28.419:652\$203	
Trafego . . . . .	10.087:943\$232	
Telegrapho . . . . .	2.131:745\$445	
Almoxarifado . . . . .	324:874\$550	
Contadoria Central . . . . .	165:464\$470	
Aluguel de vagões . . . . .	458:503\$305	
Consumo de agua nas estações, annuncios, sellos, telegrammas, commissão de tarifas, pensões e outras despesas . . . . .	490:034\$920	48.463:063\$770
<b>Despesas pelo Escriptorio Central</b>		
Directoria e Conselho Fiscal . . . . .	166:500\$000	
Pessoal . . . . .	452:411\$295	
Gastos Geraes . . . . .	119:416\$550	
Impostos de capital e outros . . . . .	325:990\$960	
Fiscalisação . . . . .	10:000\$000	
Seguros contra fogo . . . . .	52:020\$300	
Indemnisações por avarias e extravios de mercadorias e encerados . . . . .	188:311\$640	
Donativos . . . . .	59:745\$000	
Indemnisações por accidentes pessoases . . . . .	16:195\$780	
Commissões . . . . .	194:185\$770	
Despesas judiciaes . . . . .	51:609\$686	
Prejuizo verificado em diversas contas . . . . .	84:366\$256	1.720:753\$237
		50.183:817\$007
Saldo a favor da receita . . . . .		16.353:786\$767
Somma Rs. . . . .		65.537:603\$774

*Nathanael Leopoldo e Silva,*

Guarda-Livros.



DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

**NO ANNO DE 1924**

# Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo

---

## DEBITO

---

Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1924 . . . . .	14 087:500\$000
Juros da divida externa . . . . .	5.057:507\$584

---

Somma Rs. . . . . 19.145.007\$584

---

São Paulo, 26 de Março de 1925.

*Heitor Freire de Carvalho,*  
Chefe do Escritorio Central.

# de Estradas de Ferro

geral apurado em 1924

## CREDITO

Lucros que passaram do exercicio de 1923 . . . . .	1.774:866\$436
Saldo das operações de 1924 . . . . .	16.353:786\$767
Importancia deduzida do Fundo de Reserva, de accôrdo com o art. 88 dos Estatutos . . . . .	1.016:354\$381

Somma Rs: . . . . . 19.145:007\$584

*Nathanael Leopoldo e Silva,*  
Guarda-Livros.



RELATORIO  
DO  
INSPECTOR GERAL

Jundiahy 1.º de Junho de 1925.

*Illm. Exm. Sr.*

Tenho a honra de passar às mãos de V. Exa. o relatório da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1924.

*Ao Exm. Sr. Conselheiro Dr. Antonio da Silva Prado*

D. D. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

*F. de Monlevade.*

# I

## Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1924 tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a extensão total, em trafego, de 1.270,691 kilometros, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60 . . . . .	478,147 kms. (1)	
” ” 1m,00 . . . . .	742,136 ”	
” ” 0m,60 . . . . .	50,408 ”	1.270,691 kms.

# II

## Contabilidade

### 1.º — Conta de Capital

Durante o anno de 1924 a Inspectoria Geral escripturou em conta de capital a importancia de 14.959:775\$432, assim discriminada:

Trafego . . . . .	211:509\$570
Linha e Edificios . . . . .	2.852:439\$253
Locomoção. . . . .	11.895:826\$609
Total . . . . .	14.959:775\$432

### 2.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de . . . . .	66.537:603\$774
e a despesa correspondente de . . . . .	50.183:817\$007
o saldo liquido em 1924 foi de . . . . .	16.353:786\$767

A relação da despesa para a receita é de 75,42, tendo sido em 1923 de 70,52.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura ao trafego do primeiro trecho de linha:

(1) Não está incluída a segunda linha entre Jundiaby e Campinas, com a extensão total de 44,042 kms.

Annos	Renda liquida
1872	124.886\$716
1873	390.639\$915
1874	474.658\$488
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	1.657.151\$436
1882	1.961.981\$374
1883	1.620.717\$349
1884	1.318.371\$558
1885	1.657.151\$436
1886	1.711.288\$585
1887	1.665.422\$245
1888	2.215.663\$695
1889	2.741.282\$081
1890	3.484.385\$534
1891	3.988.245\$538
1892	4.307.882\$615
1893	4.050.491\$578
1894	8.329.442\$159
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\$202
1904	9.018.518\$223
1905	9.722.840\$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\$884
1914	16.242.876\$700
1915	16.360.953\$959
1916	16.084.441\$417
1917	16.193.807\$227
1918	12.481.765\$342
1919	12.515.399\$937
1920	14.826.522\$146
1921	16.620.663\$363
1922	13.600.232\$422
1923	17.362.376\$877
1924	16.353.786\$767

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 1924 o seguinte:

Receita . . . . .	66.392:193\$854
Despesa . . . . .	48.463:063\$770
Saldo . . . . .	17.929:130\$084

Relação por cento da despesa para a receita 72,99.

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1924 e 1923:

Especificação	1924	1923
Receita . . . . .	66.392:193\$854	58.397:734\$247
Despesa . . . . .	48.463:063\$770	39.564:237\$834
Saldo . . . . .	17.929:130\$084	18.833:496\$413
Relação por cento da despesa para a receita . . . . .	72,99	67,75

### 3.º — Receita

A receita geral foi:

Em 1924 de . . . . .	66.537:603\$774
Em 1923 de . . . . .	58.900:204\$152
Diferença para mais em 1924	7.637:399\$622

Foram arrecadadas em 1924 mais as seguintes importancias, não incluídas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Estradas . . . . .	1.109:262\$689
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas por outras Estradas . . . . .	944:627\$684
Importancias de multas pagas pelo pessoal e pelo publico, ordenados não procurados, varreduras, venda de papel velho, etc., entregues á Caixa de Aposentadorias e Pensões . . . . .	176:149\$620
Quotas de 1 ½ % do augmento de tarifas, entregue á Caixa de Aposentadorias e Pensões . . . . .	997:668\$710
Quota de 1 % da renda bruta, entregue á Caixa de Aposentadorias e Pensões . . . . .	670:628\$212
Imposto de transito do Governo Federal . . . . .	1.976:353\$350
Imposto de transito do Governo Estadual . . . . .	1.828:279\$450
Taxa de Viação . . . . .	419:171\$600
Total . . . . .	8.122:146\$315

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta dos trafegos de passageiros e mercadorias, attingiu a ..... 34.085:275\$020, assim discriminada:

Trafego de passageiros . . . . .	17.318:117\$520	
Trafego de mercadorias . . . . .	16.767:157\$500	34.085:275\$020

Em 31 de Dezembro de 1924 existia nas estações apenas um saldo em dinheiro de 144\$900, do trafego de passageiros, e os fretes a pagar representavam a importancia de . . . . 91:451\$400, sendo 1:939\$400 do trafego de passageiros e 89:512\$000 do de mercadorias.

A comparação da receita geral nos dois ultimos annos é a seguinte:

Nutureza	1924	1923	Differenças em 1924	
			Para mais	Para menos
Trafego . . . . .	66.392:193\$854	58.397:734\$247	7.994:459\$607	—
Escrip. Central	145:409\$920	502:469\$905	—	357:059\$985
Total . . . . .	66.537:603\$774	58:900:204\$152	7.637:399\$622	—

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha, entre Jundiahy e Campinas, e a receita geral da Companhia tem sido a seguinte desde aquella data:

Annos	Receita geral	Annos	Receita geral
1872 . . . . .	311:148\$940	1899 . . . . .	21.224:577\$150
1873 . . . . .	650:463\$069	1900 . . . . .	22.071:945\$269
1874 . . . . .	758:169\$207	1901 . . . . .	27.293:917\$132
1875 . . . . .	889:414\$782	1902 . . . . .	24.972:799\$117
1876 . . . . .	1.126:189\$760	1903 . . . . .	20.101:754\$102
1877 . . . . .	1.541:836\$645	1904 . . . . .	18.259:883\$130
1878 . . . . .	2.195:525\$850	1905 . . . . .	18.421:280\$525
1879 . . . . .	2.297:935\$790	1906 . . . . .	27.110:074\$320
1880 . . . . .	2.085:239\$370	1907 . . . . .	24.861:763\$568
1881 . . . . .	2.514:466\$920	1908 . . . . .	22.664:421\$802
1882 . . . . .	2.880:373\$995	1909 . . . . .	27.111:851\$729
1883 . . . . .	2.739:948\$200	1910 . . . . .	23.072:010\$089
1884 . . . . .	2.586:301\$750	1911 . . . . .	27.135:300\$222
1885 . . . . .	2.812:352\$950	1912 . . . . .	30.957:439\$941
1886 . . . . .	2.977:410\$510	1913 . . . . .	34.045:510\$848
1887 . . . . .	2.922:222\$683	1914 . . . . .	26.193:812\$863
1888 . . . . .	3.577:121\$476	1915 . . . . .	30.502:984\$262
1889 . . . . .	4.487:396\$469	1916 . . . . .	31.926:225\$203
1890 . . . . .	5.082:383\$149	1917 . . . . .	33.704:892\$084
1891 . . . . .	6.499:157\$909	1918 . . . . .	31.409:375\$619
1892 . . . . .	9.227:635\$111	1919 . . . . .	33.660:918\$839
1893 . . . . .	10.230:964\$064	1920 . . . . .	44.814:606\$096
1894 . . . . .	13.930:608\$544	1921 . . . . .	49.006:949\$079
1895 . . . . .	17.383:811\$641	1922 . . . . .	45.359:672\$691
1896 . . . . .	19.693:127\$477	1923 . . . . .	58.900:204\$152
1897 . . . . .	22.223:833\$853	1924 . . . . .	66.537:603\$774
1898 . . . . .	20.541:985\$830		

Consta do quadro a seguir a renda discriminada do trafego de todas as linhas da Companhia nos annos de 1924 e 1923.

	1924		1923		Differenças em 1924	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Passageiros . . . . .	3.902.430	13.488.775\$593	3.486.151	11.116.908\$675	+ 416.279	+ 2.371.871\$918
Bagagens, encomendas, animaes da tabella 9 e valores (toneladas) . . . . .	59.946	4.955.212\$578	53.558	3.699.257\$889	+ 6.388	+ 1.255.924\$689
Animaes das tabelas 10 e 11 em trens de passageiros (numero) . . . . .	25.201	154.828\$922	27.836	172.301\$429	- 2.635	- 17.472\$507
Mercadorias ( Café (toneladas) . . . . .	441.827	16.423.957\$682	399.442	14.686.152\$627	+ 42.385	+ 1.737.205\$055
Animaes das taboellas 10 e 11 em trens de cargas (numero) . . . . .	1.360.838	25.261.911\$256	1.351.214	23.427.577\$627	+ 9.624	+ 1.834.333\$629
Telegrammas (numero) . . . . .	422.803	3.560.724\$427	465.922	3.531.294\$578	- 43.119	+ 29.429\$849
Trens especiaes (numero) . . . . .	685.105	859.682\$748	660.810	776.136\$-89	+ 24.295	+ 83.545\$859
Armazenagens . . . . .	183	129.929\$155	183	96.340\$391	-	+ 33.588\$764
Estações, armazens, casas, commodos, e carros para restaurantes, bandejas nas estações, carros, vagões, encerra dos, plataformas terrenos, etc. . . . .	—	141.220\$907	—	106.149\$420	-	+ 35.071\$487
Diversas . . . . .	—	1.163.540\$265	—	593.094\$282	-	+ 570.445\$988
	—	253.010\$321	—	192.495\$440	-	+ 60.514\$881
Total . . . . .	—	66.392.198\$854	—	58.397.734\$247	-	+ 7.994.459\$607

O quadro seguinte mostra a receita do trafego referida ás unidades trem, vehiculo e tonelada kilometros.

Unidades	1924	1923
Trem-kilometro . . . . .	10\$449	9\$105
Vehiculo-kilometro . . . . .	\$787	\$705
Tonelada-kilometro de peso util . . . . .	\$184	\$165

A receita em 1924, proveniente dos trafegos de passageiros e mercadorias, pôde ser assim discriminada pelos diferentes trafegos:

TRAFEGO PROPRIO (entre estações da Paulista) . . . . .	11.948:931\$651
TRAFEGO ESTRANHO (das estações da Paulista para as de outras estradas e vice-versa) . . . . .	28.778:891\$937
Somma . . . . .	40.727:823\$588

TRAFEGO EM TRANSITO (das estações de estradas estranhas para as de outras estradas através das linhas da Paulista):

Mogyana (via Campinas) . . . . .	5.325:672\$904
" ( " Baldeação) . . . . .	186:898\$306
" ( " Guatapará) . . . . .	174:384\$354
" ( " Pontal) . . . . .	33:033\$146
Campineira de Tracção, Luz e Força . . . . .	60:676\$839
Funilense . . . . .	78:354\$054
Itatibense . . . . .	80:485\$211
Araraquara (via Araraquara) . . . . .	7.437:492\$623
" ( " Ribeirão Bonito) . . . . .	—
Dourado (via Ribeirão Bonito) . . . . .	3.618:507\$111
" ( " Araraquara) . . . . .	1:463\$729
São Paulo-Goyaz (via Bebedouro) . . . . .	2.430:056\$459
" " " " ( " Passagem) . . . . .	590:019\$305
Melhoramentos de Monte Alto . . . . .	593:458\$082
Noroeste do Brasil . . . . .	3.772:514\$619
São Paulo e Minas (via Campinas) . . . . .	81:311\$904
" " " " ( " Baldeação) . . . . .	—
" " " " ( " Guatapará) . . . . .	648\$349
" " " " ( " Pontal) . . . . .	42\$563
Sorocabana (via Itacy) . . . . .	12:020\$052
" ( " Agudos) . . . . .	30\$391
Somma do transito . . . . .	24.477:070\$001
Total Geral . . . . .	65.204:893\$589

# desd

## LIQUI

restimo de  
ars emittido  
em 1922  
o da linha  
spesas

Amortisação

Amortisação do empréstimo de 4.000.000  
de dollars emittido em Nova York em 1922  
para electrificação da linha e outras despesas

Importancia despendida	Valor dos titulos amortizados em dollars	Cambio correspon- dente
---------------------------	--	-------------------------------

## ANNOS

- 1872
- 1873
- 1874
- 1875
- 1876
- 1877
- 1878
- 1879
- 1880
- 1881
- 1882
- 1883
- 1884
- 1885
- 1886
- 1887
- 1888
- 1889
- 1890
- 1891
- 1892
- 1893
- 1894
- 1895
- 1896
- 1897
- 1898
- 1899
- 1900
- 1901
- 1902
- 1903
- 1904
- 1905
- 1906
- 1907
- 1908
- 1909
- 1910
- 1911
- 1912
- 1913
- 1914
- 1915
- 1916
- 1917
- 1918
- 1919
- 1920
- 1921
- 1922
- 1923
- 1924

364.884\$000	49.000	7.300,6	1922
1.000.083\$906	104.500	9.382,5	1923
(5) 1.083.361\$732	(5) 111.500	9.525,7	1924



BSEF

### **BITOI**

, o Senador Francisco Antonio provisoria para gerir os  
Filho, Dr. Martinho da Silva exercido pelo Dr. Clemente Fa-  
cio Nepomuceno Prates de 1.  
rço de 1891, pelo Dr. Elias A  
Engenheiro Auxiliar o Dr. A  
enheiros H. Richmann de 3 d  
rres Neves de 25 de setembro  
de 18 de novembro de 1906  
a o Dr. Heitor Freire de Cai  
de 1872 inaugurou-se o trafé  
mericana. Em 30 de junho de  
Guabirola e Leme. Em 24 de  
emanso. Em 1.º de dezembro  
ovembro de 1891 inauguraram  
Sant'Anna que foi supprimi  
26 de agosto o de Jacuba, qu  
2 de novembro o de S. Jeron  
de 1899 inaugurou-se Loreto.  
o telegraphico de Pombal foi  
e accitação por parte do  
augurada a linha dupla de  
eiro de 1917 inaugurou-se o  
setembro de 1918 o posto

o de Jundiary Paulista a Car  
oyo. Chibarro, Ouro, Ararac  
al de Nova Odessa a Piracicaba

ramal de Piracicaba,

### **BITOI**

ente á Rio Claro Railway Co  
e fevereiro de 1893 inaugurou-  
ção Bonito. Em 1.º de outubro  
erraz, Cuscuzeiro e Estrella. E  
julho de 1901 inauguraram-se  
phico "Tupy", a 10 de outu  
passagem" no ramal do Mogy-  
e dezembro o posto telegraphi  
905 as de Itaquá, Batalha e de  
gurado como estação com o n  
am inauguradas as estações de  
noyo e Tapuya, no tronco. E  
phico Frigorifico, transform  
B o de "Cortume" entre as  
uscuzeiro, Estrella e Caiuby.  
aphico "Tamandua" entre as  
ho de 1922 foi supprimida a  
e Cabralia, no prolongamen

### **BITOI**

n 1.º de abril do mesmo an  
a, e em 1.º de abril de 191  
Prainha, Amaral e Pulador  
Supprimiram-se em março  
nha, Pitangueiras e Pontal, e

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estrada de Ferro

VALOREM 31 DE DEZEMBRO

Main financial table with columns for various categories: Do custo das linhas de concessão Estadual, Do custo das linhas de concessão Federal, Do custo das linhas unificadas, Do custo da linha Municipal do Mogy Guaym, Do custo da concessão e do provento da linha de Lourenço e Jure de Sebastião, Do custo do edifício da Central e outros, Do custo global das linhas e suas dependências, Do material existente no Almacém, Do material em viagem e em despacho em saídas, Do capital realizado em ações, Do emprestimo de £ 2.750.000 emitido em Londres em 1875, Do emprestimo de £ 2.750.000 emitido em Londres em 1892 para equipagem da linha Rio Claro, Do emprestimo de \$ 4.000.000 de dollars emitido em Nova York em 1922, Do capital para os efeitos contrafeitos dos haberes de concessão Federal, Do capital para os efeitos contrafeitos dos haberes de concessão Estadual, Do capital para os efeitos contrafeitos de todas as linhas unificadas, Da renda líquida para os efeitos contrafeitos, Da porcentagem da renda líquida sobre o capital para os efeitos contrafeitos, Do fundo de reserva, Do fundo de pensão, Do emprestimo de juros e dividendos, Do total emitido pela renda líquida para pagamento de juros e dividendos, Do total emitido pela renda líquida para pagamento de juros e dividendos, Do total emitido pela renda líquida para pagamento de juros e dividendos, Do total emitido pela renda líquida para pagamento de juros e dividendos.

1) O capital realizado em 31 de Dezembro de 1869 era de 250.000\$000, em 31 de Dezembro de 1875 era de 1.180.185\$000, em 31 de Dezembro de 1871 era de 1.965.853\$000. 2) A porcentagem em 1875 de £ 120.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.661.007\$247. 3) A remessa em 1871 de £ 97.700 de S. Paulo para Londres custou 8.763.125\$000. 4) Os contratos de 29 de Dezembro de 1917 entre o Governo Federal, o Estado de S. Paulo e a Companhia foram transferidos ao Estado de S. Paulo para todos os efeitos de direito e de fato. 5) A importância da renda líquida para o fundo de pensão de 1922 foi transferida para o fundo de pensão de 1923. 6) Nesta importância não está incluída a de \$ 690.470\$228 responsável por obras não concluídas em 31 de Dezembro e que por isso foram empenhadas as respectivas despesas. 7) Em 1923 a importância da renda líquida para o fundo de pensão de 1922 foi transferida para o fundo de pensão de 1923. 8) Em 1923 a importância da renda líquida para o fundo de pensão de 1922 foi transferida para o fundo de pensão de 1923. 9) Em 1923 a importância da renda líquida para o fundo de pensão de 1922 foi transferida para o fundo de pensão de 1923. 10) Em 1923 a importância da renda líquida para o fundo de pensão de 1922 foi transferida para o fundo de pensão de 1923.



Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista e em transito por ella apenas concorreu em 1924 com 24.477:070\$001 ou 36,78 % da receita total da Companhia, no valor de 66.537:603\$774.

Da importancia de 24.477:070\$001 e da relação de 36,74 % cabem á Companhia Mogyana 5.719:988\$710 e 8,59 %.

As differentes verbas da receita do trafego, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento nos dois ultimos annos:

V E R B A S	1924	1923
Passageiros . . . . .	20,3	19,0
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 . . . . .	7,5	6,3
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	5,6	6,4
Mercadorias { Café . . . . .	24,7	25,2
{ Diversas . . . . .	38,1	40,1
Telegrammas . . . . .	1,3	1,4
Diversas . . . . .	2,5	1,6
Total . . . . .	100,0	100,0

Constam do quadro a seguir a receita, média e por unidade de percurso, de passageiros, — valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 —, animaes das tabellas 10 e 11 e mercadorias diversas:

V E R B A S	Embarcados		Referidos a 1 km.	
	1924	1923	1924	1923
Passageiros . . . . .	3\$457	3\$189	\$048	\$045
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 . . . . .	82\$661	69\$071	\$676	\$596
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	8\$294	7\$501	\$029	\$028
Mercadorias { Café . . . . .	37\$171	36\$767	\$213	\$206
{ Diversas . . . . .	18\$563	17\$338	\$121	\$112

### § 1.º — Passageiros

A distribuição dos passageiros e da respectiva receita pelos trafegos proprio, estranho e em transito, relativamente aos dois ultimos annos, consta do quadro seguinte:

Natureza do trafego	1924						1923					
	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
Proprio . . . . .	610,379	3.528.461\$084	2.217,814	3.896.565\$922	530,703	2.964.988\$568	2.038,686	3.295.457\$008				
Estranho {	Despachado	180,348	2.650.947\$511	263,586	1.865.808\$089	147,457	2.055.884\$052	210,848	1.498.847\$373			
	Recebido .	173,622		171,117		128,576		159,824				
Em transito . . . . .	133,403	916.476\$082	152,131	630.516\$905	122,327	741.981\$490	147,730	559.745\$184				
Total . . . . .	1.097,752	7.095.884\$677	2.804,678	6.392.890\$916	929,063	5.762.854\$110	2.557,088	5.354.049\$565				

## 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 1924 o movimento foi de 30.471 immigrants, cujas passagens importariam em 224:818\$230.

O numero de immigrants transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1924 é de 832.334 e a importancia que deixou de ser cobrada é egual á 4.383:397\$870.

### Numero e receita dos passageiros transportados

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

ANNOS	1. <sup>a</sup> CLASSE		2. <sup>a</sup> CLASSE		EM GERAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1915	447.145	1.873.890\$580	1.428.337	2.273.624\$180	1.875.482	4.147.014\$760
1916	497.509,5	2.103.969\$880	1.499.785	2.428.451\$900	1.997.294,5	4.532.421\$780
1917	502.419	2.261.553\$560	1.516.877,5	2.572.052\$000	2.019.296,5	4.833.605\$560
1918	471.161,5	2.315.196\$280	1.505.787,5	2.569.113\$940	1.976.889	4.884.310\$170
1919	557.540,5	3.039.052\$830	1.766.707,5	3.010.992\$790	2.344.248	6.060.045\$620
1920	637.924,5	3.598.827\$260	1.936.636	3.703.730\$750	2.574.560,5	7.302.558\$010
1921	685.215	3.857.938\$670	2.203.695	4.112.546\$540	2.888.910	7.970.485\$210
1922	788.021	4.489.999\$920	2.291.838	4.298.854\$000	3.079.859	8.788.853\$620
1923	929.063	5.762.854\$110	2.557.088	5.354.049\$565	3.486.151	11.116.903\$675
1924	1.097.752	7.096.844\$677	2.804.678	6.392.890\$916	3.902.430	13.488.775\$593

**§ 2.º — Valores, bagagens, encomendas e animais da tabella 9**

Natureza do trafego	1924		1923	
	Kilos	Receita	Kilos	Receita
	Proprio . . . . .	18.667,655	954:510\$736	18.026,434
Estranho { Despachado . . . . .	9.940,819	2.085:212\$138	9.429,169	1.541:897\$844
	Recebido . . . . .		9.423,671	
Em transito . . . . .	21.914,087	1.915:489\$704	18.698,192	1.402:991\$673
Total . . . . .	59.946,232	4.955:212\$578	53.558,502	3.699:287\$889

§ 3.º — Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

Natureza do trafego	1924				1923			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	6.216	9:642\$849	4.963	43:220\$220	6.153	8:345\$227	5.578	45:145\$440
Estranho	2.875	14:154\$175	3.398	64:520\$621	3.488	14:206\$127	4.124	76:052\$900
	2.066		2.058		1.765		2.204	
	1.788	4:787\$878	1.837	18:503\$679	2.304	5:039\$032	2.220	23:512\$703
Total	12.945	28:584\$402	12.256	126:244\$520	13.710	27:590\$986	14.126	144:711\$043

§ 4.º — Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

Natureza do trafego	1924				1923			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	8.321	10:861\$806	7.712	72:535\$561	8.055	9:785\$778	5.946	50:690\$719
Estranho	18.493	85:696\$200	269.906	3.106:179\$675	15.872	69:744\$673	310.654	3.112:732\$839
	8.510		2.070		13.271		5.841	
Em transito	40.099	62:408\$501	67.692	223:042\$684	27.856	61:844\$477	78.427	226:496\$592
Total	75.423	158:966\$507	347.380	3.401:757\$920	65.054	141:374\$928	400.868	3.389:919\$650

## § 5.º — Mercadorias

Natureza do trafego	1924				1923			
	Café		Diversas		Café		Diversas	
	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio	9.387.479	182.418\$766	276.551.769	2.338.565\$150	19.007.088	314.542\$659	297.589.908	2.384.150\$359
(Despachado Estabdo)	134.375.971	6.737.656\$401	256.928.002	11.843.311\$168	121.257.577	6.370.093\$862	232.646.313	9.911.870\$783
Em transito	3.495.555		319.178.832		8.304.143		274.487.190	
	294.567.756	9.503.282\$515	508.179.372	11.080.034\$938	250.873.349	8.001.516\$106	546.490.887	11.131.556\$485
Total	441.826.761	16.423.357\$682	1.360.837.975	25.261.911\$256	399.442.157	14.686.152\$627	1.351.214.278	23.427.577\$627

Constam do quadro seguinte as quantidades de animaes, — valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 — e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas, no ultimo decennio:

Annos	Animaes das tabellas 10 e 11		Bagagens, encommen- das, etc.		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
1915	106.559	464.968\$960	22.744	1.023.269\$920	1.357.387	24.000.632\$661
1916	218.658	1.102.828\$260	26.444	1.187.748\$250	1.404.415	24.064.552\$500
1917	323.952	1.692.313\$710	27.813	1.326.153\$650	1.479.507	24.605.044\$030
1918	315.851	1.444.492\$460	28.945	1.404.820\$500	1.456.736	22.262.184\$990
1919	382.758	2.135.998\$690	36.001	1.883.547\$550	1.472.265	21.676.880\$160
1920	383.196	2.405.584\$020	42.432	2.399.696\$590	1.674.149	30.347.237\$730
1921	292.832	1.933.485\$040	44.027	2.426.320\$350	1.664.564	34.355.145\$260
1922	377.790	2.407.419\$490	48.788	2.861.029\$590	1.547.062	29.272.115\$220
1923	493.758	3.703.506\$007	53.559	3.699.287\$889	1.750.656	38.113.730\$254
1924	448.004	3.715.553\$349	59.046	4.955.212\$578	1.802.765	41.685.268\$938

No fim deste Relatorio encontra-se um quadro com o “Movimento Geral de Estatistica do anno de 1924”, no qual acham-se discriminadas as quantidades e respectivas receitas dos passageiros, diversos productos ou generos transportados pela Estrada, de accordo com a natureza do trafego e com as diversas tabellas das tarifas.



São Paulo-Goyaz (via Bebedouro)	234.104	
" " ( " Passagem)	10.252	
Monte Alto	771.979	
Noroeste do Brasil	162.766	
Somma	3.495.555	

De outras linhas para outras linhas ou em transitio

Mogyana (via Campinas)	161.850.972	2.239.801\$401
" " ( " Baldeação)	624	37\$109
" " ( " Guataparã)	5.769	201\$983
" " ( " Pontal)	2.309	13\$743
Campineira Tracção, Luz e Força	2.900.341	39.966\$260
Fumilense	1.442.178	19.739\$915
Itatibense	2.882.551	9.968\$490
São Paulo e Minas (via Campinas)	4.869.355	66.390\$211
" " ( " Guataparã)	72	1\$072
Araquara	48.360.328	2.658.253\$163
Dourado	32.829.610	1.767.009\$349
São Paulo-Goyaz (via Bebedouro)	20.401.902	1.427.927\$805
" " ( " Passagem)	2.676.881	176.711\$272
Monte Alto	3.882.984	258.091\$237
Noroeste do Brasil	12.461.846	839.167\$333
Sorocabana (via Itaicy)	34	2\$172
Somma do transitio	294.567.756	9.503.282\$515
Total Geral	441.826.761	16.423.357\$682

Costa do quadro segunt a procedencia do café transportado em 1924 nas linhas da Companhia Paulista.

ESTAÇÕES	Recebido		Despachado		Fretes
	kilos	kilos	kilos	kilos	
Jundaby	172 165		1 242		6 656\$909
Louveira			192 960		2 062\$409
Rocinha			1 19 605		10 199\$086
Andalhos	27 717		1 193 705		13 234\$ 40
Compinha	558 693		13 214 658		212 121\$726
Boa Vista	56		296 696		4 918\$518
Jacuba	18 150		372 656		7 279\$290
Rebouças	96		242 761		2 399\$861
Nova Odessa	210		235 431		3 895\$299
Vila Americana	46 666		161 972		4 967\$472
Tatu	60		126 124		3 274\$071
Lameira	106 061		3 790 690		116 062\$193
Cardoso	33		866 813		28 473\$627
Santa Gertrudes	7 635		1 163 646		51 616\$683
Rio Claro	31 696		1 365 668		17 862\$699
Batovy			117 389		5 706\$147
Guahy			153 499		6 191\$767
Grainho			477 410		19 244\$671
Itapayuna	89		611 750		26 728\$916
Visconde do Rio Claro	45		90 915		4 290\$776
Conde do Panabal			412 650		19 113\$632
São Carlos	699 213	2 228 291	2 228 291		114 767\$887
Itatê	22 662		730 223		34 090\$588
Tamboyo	110		391 681		19 766\$499
Chabarro	69		324 290		16 721\$220
Ouro	29 990		430 915		23 864\$323
Araraquara	19 476		2 137 256		127 610\$210
America Brasileira	939 600	1 929 432	902 399		49 429\$301
Santa Lucia	18 027		1 929 432		66 127\$100
Ruacão			477 668		26 315\$191
Villos			60		\$ 780
Santa Barbara	43 142	1 040 254	1 040 254		29 643\$227
Capoly			69 666		1 041\$471
Pupy			71 410		2 062\$881
Tequaral			1 132 618		36 519\$251
Piracemba	111 316	2 813 717	2 813 717		99 888\$82
Remanso			125 073		14 151\$654
Arama	1 101		996 607		31 779\$318
Levito	56		296 615		11 278\$199
Elba Rest			716 875		27 467\$697
São Bento			1 169 513		17 031\$325
Levite	3 927		1 802 676		71 265\$715
Santa Quetoz			710 615		29 666\$112
Pitacumanga	1 013		2 05 295		79 916\$683
Porto Ferreira	170		408 255		18 866\$912
Butã	298		1 916 614		90 637\$490
Descalvado	116		677 316		52 094\$319
Ebaw	181		116 227		21 258\$274
Biguassu			1 369 369		68 095\$640
Santa Silveira	701		1 154 401		58 661\$662
Palmearas			1 791 803		89 268\$863
Santa Veridiana			972 719		35 465\$883
Morco Grande			61 481		2 665\$081
Ferraz	117		179 248		11 937\$392
Corumbatuly	63		1 763 389		51 081\$724
Animpolis	48		630 628		27 258\$696
Chavezia			268 637		18 617\$266
Tymbiras	225 208		121 033		23 698\$706
Motuca	30 430		383 707		23 698\$706
Jou			141 165		27 765\$108
Hammund			1 191 625		72 311\$306
Guariba	64 631		999 617		56 439\$639
Corrego Rico	2 060		2 591 309		152 499\$353
Indiacaal	161 277		978 169		62 461\$625
Itaramandia			1 365 180		75 071\$631
Potirama	69		4 327 470		216 360\$107
Fayura	117 620		1 731 305		100 387\$553
Andes	108		3 690 269		211 429\$216
Jhebolouro	148 189		105 267		23 980\$856
Manoelma			1 640 432		73 031\$280
Vollana	287		60 453		30 567\$656
Palmar			271 436		19 168\$284
Fragarico	18 124		621 711		44 206\$939
Barretos	199		384 982		16 682\$331
Campo Alegre	5 287		387 373		28 116\$654
Itocua			640 936		26 280\$673
Espiraiado	1 421		1 411 695		71 611\$634
Torrinha			365 968		19 378\$315
Veantano			2 489 979		126 133\$280
Dois Corregos	116		986 942		61 189\$693
Mineiros	90		892 811		47 699\$299
Banhario			12 312 011		789 672\$348
Jahú	1 138		582 875		32 396\$817
Saldanha Maranhão			665 083		33 284\$100
Capim Fino			678 724		40 641\$448
Falcão Filho			1 384 638		95 769\$768
Campes Saltes			496 996		25 888\$173
Iguatemy			617 599		31 868\$695
Ayrosa Galvão			2 449 367		151 397\$128
Pederneiros	18 802		112 281		6 159\$303
Itatinguy			91 712		6 298\$340
Phatan	12		1 356 729		96 361\$690
São Paulo dos Agudos	205		736 318		51 119\$710
Tapero			298 442		20 866\$82
Itajuá			441 317		27 611\$961
Butaliba			1 739 676		113 048\$652
Pratunoga	294		303 812		16 164\$234
America			495 643		22 615\$908
Chabralin	1 146		112 680		8 736\$772
Guaynar	45		1 978 298		133 221\$140
Baurá Paulista	1 139		713 371		32 694\$940
Batofonia	167		704 674		36 291\$689
Florista	9 540		547 085		30 399\$491
Caracim	114 115		325 452		13 129\$132
Capão Preto			1 311 470		67 079\$957
Agua Vermelha	91		877 180		45 841\$801
Araraby			168 308		25 190\$191
Alfredo Ellis			752 187		42 700\$134
Santa Eudoxia			306 867		15 291\$880
Angico			620 907		31 876\$609
Montejubio			758 717		39 438\$181
Jazará	96 261		169 661		8 122\$100
Santa Agnaco	7 871		138 111		9 880\$170
Ridolário Boudo	61		698 445		34 649\$968
Guatapará			1 634 786		16 118\$116
Guarany			298 166		12 807\$385
Martinho Prado			317 689		18 616\$248
Barrinha			61 975		49 799\$670
Vacuaro			614 322		40 086\$601
Passagem			837 683		56 199\$913
Guacalho			190 833		32 314\$611
Pontal			1 862 943		136 359\$823
Ita	1 081		169 661		8 122\$100
Londondouro	53		138 111		9 880\$170
Santa Rita	294		698 445		34 649\$968
Sar (y) Oliva			1 634 786		16 118\$116
Moena			298 166		12 807\$385
Sao Miguel			317 689		18 616\$248
Paubano			19 292		49 799\$670
Arara	36		721 929		34 649\$968
			162 786		11 714\$923
Somma	3 433 655	143 763 150			4 999 759\$167

De outras linhas para as estações ou estranho recebido

Bragantina		198		
Sorocaba (via J. In Lashy)		1 982		
Sorocaba (via Agulhas)		2 581		
Magyana (via Campinas)		22 649		
" (via Beldesgo)		11 861		
" (via Guatapará)		2 403		
" (via Pontal - Itapayuna)		1 189		
Bobolouro		228		
Guapimirim		20 234		
Porto das		16 339		
Itatubano		217 115		
São Paulo e Minas (via Beldesgo)		60		
Araraquara		1 322 189		
Rouralu		698 445		
São Paulo (via Beldesgo)		294 161		
Monte Alto		19 292		
Norocaba do Brazil		721 929		
		162 786		
Somma		3 496 665		

De outras linhas para outras linhas ou em transitio

Magyana (via Campinas)	161 850 972	2 299 801 401		
" (via Beldesgo)	621	978 109		
" (via Guatapará)	5 269	2918 980		
" (via Pontal)	2 309	138 713		
Campolobna (via Itapayuna - Pontal)	2 900 411	399 062 290		
Pandolona	1 132 178	19 789 916		
Itatubano	2 882 531	40 985 490		
São Paulo e Minas (via Beldesgo)	1 969 356	66 397 321		
" (via Pontal - Itapayuna)	72	18 072		
Araraquara	18 909 928	1 678 256 103		
Dois Corregos	2 829 010	1 367 095 319		
São Paulo e Minas (via Beldesgo)	20 101 912	1 121 927 495		
" (via Pontal)	2 676 881	1 66 613 272		
Monte Alto	3 882 981	25 093 827		
Norocaba do Brazil	12 161 816	819 109 661		
" (via Itapayuna)	11	2 117		
Somma Jo tran ito	294 667 70	9 2 13 96 25 15		
Total (total)	191 876 111	1 639 075 887		

### 3.º — Despesa

A despesa geral da Companhia foi:

em 1924 de . . . . .	50.183:817\$007
em 1923 de . . . . .	41.537:827\$275
<hr/>	
Diferença para mais em 1924 . . . . .	8.645:989\$732

### Comparação da despesa nos dois ultimos annos

NATUREZA	1924	1923	Diferenças em 1924	
			para mais	para menos
Todas as linhas . . . . .	48.463:063\$770	39.564:237\$834	8.898:826\$936	—
Escriptorio Central . . . . .	1.720:753\$237	1.973:589\$441	—	252:836\$204
Total . . . . .	50.183:817\$007	41.537:827\$275	8.645:989\$732	—

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

<b>Annos</b>	<b>Despesa</b>
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	877:815\$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	1.351:457\$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	9.827:085\$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
1916	15.851:783\$786
1917	17.511:084\$857
1918	18.927:610\$277
1919	21.445:518\$902
1920	29.988:083\$950
1921	32.386:285\$716
1922	31.759:440\$269
1923	41.537:827\$275
1924	50.183:817\$007

As despesas de custeio em 1924 são assim discriminadas em Pessoal, Material e Contas pelos diversos Departamentos da Administração:

<b>Verbas da despesa</b>		<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>TOTAL</b>
Inspectoria, Contabilidade e Almoxarifado . . . . .		1.161.471\$436	105.840\$780	—	1.267.312\$216
Trafego . . . . .		8.296.917\$581	1.410.621\$455	380.404\$196	10.087.943\$232
Telegrapho . . . . .		1.823.873\$810	299.005\$835	8.865\$800	2.131.745\$445
Locomoção . . . . .		8.891.757\$680	18.852.586\$295	675.308\$228	28.419.452\$203
Linha e Edificios . . . . .		3.005.844\$223	1.835.837\$670	600.726\$086	5.442.407\$979
Aluguel de carros, vagões, encanados, baldeações, etc.		—	—	486.514\$214	486.514\$214
Contadoria Central e Comissão de Tarifas . . . . .		—	—	177.235\$190	177.235\$190
Indemnisações por mercadorias avariadas ou desaparecidas, animaes mortos na linha, etc.		—	—	41.059\$730	41.059\$730
Pensões a familias de empregados fallecidos . . . . .		—	—	2.867\$000	2.867\$000
Diversas . . . . .		—	—	83.639\$500	83.639\$500
		—	—	322.687\$061	322.687\$061
<b>Total . . . . .</b>		<b>23.179.864\$730</b>	<b>22.503.892\$035</b>	<b>2.779.307\$005</b>	<b>48.463.063\$770</b>

As despesas de pessoal e material, discriminadas pelas diversas Repartições e referentes ao ultimo quinquennio, constam do quadro seguinte:

ANO	Inspectoria Geral Contabilidade e Almoxtarifado		Tráfego e Telegrapho		Locomoção		Linha e Edifícios		TOTAL	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1920	923.760\$700	40.300\$190	6.083.461\$756	946.647\$810	5.312.889\$840	11.320.692\$830	1.952.976\$490	764.776\$416	14.252.188\$736	18.072.416\$746
1921	888.857\$010	47.127\$150	6.175.126\$994	930.121\$080	5.881.043\$880	12.518.949\$128	1.800.679\$472	1.292.748\$019	14.746.206\$906	14.869.040\$827
1922	915.092\$440	41.009\$659	6.288.027\$005	978.727\$060	5.784.850\$610	11.650.561\$952	2.021.971\$082	1.196.938\$981	14.959.060\$087	13.907.297\$498
1923	998.128\$176	85.898\$580	7.514.288\$247	1.021.249\$160	7.008.931\$116	17.726.496\$894	2.210.977\$011	1.095.647\$309	17.727.319\$549	19.926.131\$948
1924	1.161.471\$486	105.840\$780	10.129.279\$891	1.709.827\$290	8.891.757\$680	18.852.586\$295	3.005.844\$223	1.885.887\$670	23.179.864\$780	22.506.892\$085

O seguinte quadro mostra a receita, despesa, o saldo e o coefficiente de trafego (relação por cento da despesa para a receita) das linhas da Companhia Paulista, desde o anno de 1872, quando foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha:

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Coefficiente
1872	311.101\$740	182.152\$194	128.949\$540	59
1873	648.360\$351	248.908\$619	399.450\$732	58
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	548.806\$325	921.756\$108	37
1878	1.915.581\$380	667.800\$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\$840	42
1884	2.585.623\$870	1.058.942\$610	1.525.681\$260	41
1885	2.804.399\$110	1.105.021\$390	1.699.377\$740	39
1886	2.971.615\$360	1.211.639\$070	1.759.975\$190	41
1887	2.912.461\$460	1.201.337\$230	1.707.084\$230	41
1888	3.546.332\$750	1.291.035\$930	2.255.296\$820	36
1889	4.283.808\$210	1.552.791\$581	2.731.016\$629	36
1890	5.034.721\$605	1.493.316\$028	3.541.404\$577	30
1891	6.426.353\$460	2.378.078\$119	4.048.275\$541	37
1892	9.147.890\$759	4.705.823\$431	4.442.067\$328	51
1893	10.145.058\$200	5.788.130\$688	4.356.957\$517	57
1894	13.910.095\$020	5.409.489\$806	8.500.605\$124	39
1895	17.220.546\$930	6.560.033\$974	10.660.512\$956	38
1896	19.615.025\$659	8.785.434\$953	10.829.580\$706	45
1897	22.075.138\$670	9.488.556\$074	12.586.582\$596	43
1898	20.373.771\$010	9.924.069\$530	10.449.701\$480	49
1899	21.165.370\$403	9.152.592\$341	12.012.778\$062	43
1900	22.014.918\$890	9.934.499\$702	13.080.419\$188	41
1901	27.245.642\$940	9.702.459\$103	17.548.183\$837	36
1902	24.890.868\$030	11.119.618\$569	13.771.249\$461	45
1903	20.058.932\$150	9.364.048\$091	10.694.984\$039	47
1904	18.228.291\$850	9.081.071\$378	9.147.220\$472	50*
1905	18.403.535\$617	8.580.448\$473	9.823.087\$144	46
1906	27.073.486\$090	8.411.590\$355	18.661.895\$735	31
1907	24.540.944\$463	9.792.001\$410	14.748.943\$053	40
1908	22.365.419\$710	9.968.476\$053	12.396.943\$657	45
1909	26.496.790\$118	11.686.958\$596	14.809.835\$522	44
1910	22.490.990\$129	10.125.188\$768	12.365.801\$361	45
1911	26.827.173\$502	11.341.378\$183	15.485.795\$319	42
1912	30.563.447\$291	13.662.534\$097	16.899.913\$194	45
1913	33.789.009\$598	16.408.356\$078	17.380.653\$520	49
1914	25.799.900\$583	12.992.055\$593	12.807.844\$940	50
1915	30.198.933\$812	13.133.163\$928	17.065.819\$884	44
1916	31.556.914\$573	14.950.623\$322	16.606.289\$251	47
1917	33.310.074\$088	15.135.216\$787	17.174.857\$301	48
1918	30.968.386\$704	17.817.434\$792	13.150.951\$912	53
1919	33.188.810\$901	20.840.211\$498	12.348.599\$403	68
1920	44.001.761\$666	28.475.828\$866	15.527.438\$800	65
1921	48.056.433\$094	30.841.000\$398	17.215.422\$206	64
1922	44.853.897\$869	30.383.518\$799	14.470.384\$070	68
1923	58.897.744\$247	39.564.237\$334	18.333.496\$413	68
1924	66.392.193\$854	48.463.068\$770	17.929.130\$084	73

O seguinte quadro mostra a discriminação da despesa geral em 1924 e 1923 pelas seguintes unidades:

UNIDADES	1924	1923
Trem-kilometro . . . . .	7\$898	6\$476
Vehiculo-kilometro . . . . .	\$595	\$501
Tonelada-kilometro de peso util. . . . .	\$139	\$117

As despesas totaes em 1924 da Inspectoria Geral, Contabilidade e Almojarifado distribuem-se do seguinte modo:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral . . . . .	99:366\$200	3:789\$670	103:155\$870
Contabilidade . . . . .	754:167\$756	85:114\$040	839:281\$796
Almojarifado . . . . .	307:937\$480	16:937\$070	324:874\$550
Total . . . . .	1.161:471\$436	105:840\$780	1.267:312\$216

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

### Pessoal

Em 10 de Fevereiro de 1924 deixou o serviço da Estrada, em virtude de ter obtido da CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES a sua aposentadoria, o Snr. Joaquim Ferraz Junior, que com grande competencia exercia o cargo de Contador.

O Snr. Joaquim Ferraz Junior prestou, durante mais de 35 annos, os melhores serviços á Companhia Paulista de Estradas de Ferro, salientando-se entre elles a modelar organisação que soube dar á Contadoria.

Ainda uma vez mais agradeço-lhe a optima collaboração prestada á minha administração.

A digna Directoria houve por bem approvar a proposta que tive a honra de apresentar-lhe, de uma modificação

na organização dos serviços affectos á Inspectoria Geral e Contadoria.

Por ella ficou creada a Chefia de Contabilidade, comprehendendo a Secretaria da Inspectoria, a Repartição de Estatica, a Contadoria, a Caixa e a Pagadoria.

Para Chefe da Contabilidade foi nomeado o Sur. Dr. Paulo de Vargas Cavalheiro, distincto collega, que exercia o cargo de Secretario da Inspectoria Geral.

O Snr. José Adrião Cassalho Junior, que exercia o cargo de Ajudante do Contador, foi designado para encarregado da Contadoria com o titulo de Contador, tendo como ajudante o Sur. Carlos Guimarães, auxiliar da Contadoria.

A elles, seus immediatos auxiliares e a todos os empregados da Contabilidade os meus agradecimentos pelo correcto desempenho que deram ás suas funcções.

O total de empregados da Inspectoria Geral e da Contabilidade era em 31 de Dezembro de 1924 de 203. assim discriminado:

**Inspectoria Geral**

Inspector Geral . . . . .	1	
Auxiliar . . . . .	1	
Dactylographa . . . . .	1	
Continuo . . . . .	1	4
	—	

**Contabilidade**

Chefe da Contabilidade . . . . .	1	1
	—	

1) CONTADORIA

Contador . . . . .	1	
Ajudante . . . . .	1	
Chefes de Secção . . . . .	7	
Escripturarios . . . . .	105	
Praticantes . . . . .	31	
Agente Jundiahy S. P. R. e auxiliar . . . . .	2	
Continuos . . . . .	6	153
	—	

2) REPARTIÇÃO DA ESTATISTICA

Chefe de Secção . . . . .	1	
Escripturarios . . . . .	15	
Praticantes . . . . .	9	25
	—	

3) TYPOGRAPHIA

Chefe da Typographia . . . . .	1	
Typographos . . . . .	7	
Praticante . . . . .	1	
Continuo . . . . .	1	10
	<hr/>	

4) CAIXA

Caixa . . . . .	1	
Ajudante . . . . .	1	
Auxiliares . . . . .	2	
Continuo . . . . .	1	5
	<hr/>	

5) PAGADORIA

Pagador . . . . .	1	
Ajudante . . . . .	1	
Auxiliares . . . . .	3	5
	<hr/>	
Total Geral . . . . .		203

*F. de Monlevade,*  
Inspector Geral.

### III

## Trafego

O Snr. Dr. Arthur Canguçu, illustre collega, que tão brilhantemente superintende este importante departamento da Administração, apresentou-me o detalhado relatorio que a seguir transcrevo na sua integra.

*Ilm. Sr. Dr. Inspector Geral.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório dos serviços do Trafego, relativo ao anno de 1924.

Subscrevo-me.

com estima e consideração,

de V. S. Att. Vdr.

*A. Canguçu,*  
Chefe do Trafego.

## INTRODUÇÃO

O anno de 1924 teve o serviço do trafego perturbado pelos acontecimentos de Julho, que occasionaram a paralyzação quasi completa dos transportes durante dois mezes, chegando a affectar o ramal de Jahú até os ultimos mezes do anno.

A importação em 1924 foi de 520.648 toneladas, superando a maxima havida anteriormente, a de 1913, que attingiu a 475.785 toneladas. A paralyzação do trafego muito prejudicou o movimento de mercadorias de importação, principalmente no ramal de Jahú e Noroeste. Para aquella estrada que vem tendo um movimento sempre crescente, pela primeira vez a importação decresceu, devido ter-se ella dado só, praticamente, no primeiro semestre do anno. A entrega de mercadorias á Noroeste que foi de 40.843 toneladas em 1923 foi apenas de 33.899 em 1924, enquanto todas as outras tributarias tiveram um grande acrescimo. Si não fôsse as anormalidades do trafego no segundo semestre, e em que nada se transportou para a Noroeste, a importação daquella estrada devia ter attingido pelo menos a 65.000 toneladas, com um acrescimo de transporte para a Paulista de cerca de 30.000 toneladas.

O transporte de material de construcção continúa com grande augmento attingindo as tabellas 12 a 14 a 686.530 toneladas, correspondendo ao augmento de 26.4 % nos ultimos cinco annos.

I

## Transportes retribuidos por trens de passageiros

**Passageiros.** — Os trens da Companhia Paulista transportaram em 1924 o maior numero de passageiros até então registrado em um anno; viajaram

3.900.077

passageiros, com um acrescimo sobre 1923 de 11,94 %.

No quadro seguinte consta o numero total de passageiros, nas linhas da Companhia Paulista, nos cinco ultimos annos:

	Numero de passageiros	Acrescimo sobre 1920	Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe
1920 . . .	2.573.179,5	—	25 %
1921 . . .	2.887.263	12,21 %	24 %
1922 . . .	3.077.787	19,62 %	25 %
1923 . . .	3.486.151	35,87 %	27 %
1924 . . .	3.902.430	51,66 %	28 %

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1924, é feita no quadro seguinte, por classes, especie de bilhetes adquiridos e si os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

Natureza de trafego	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA	
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe
Emissão no trafego proprio . . .	154.038	620.574	453.988	1.597.240
Emissão para as Estradas estranhas . . .	57.584	119.652	122.764	143.934
Das Estradas estranhas . . . . .	81.752	75.851	91.870	95.296
Em transito . . . . .	60.427	73.805	72.976	78.326
Total . . . . .	353.801	889.882	741.598	1.914.796
Total em 1923 . . . . .	263.790	778.868	662.902	1.778.220

Durante o anno de 1924 foram emittidas 2.353 cader-netas kilometricas, contra 2.371 em 1923.

Do quadro seguinte consta o numero de cadernetas kilometricas emittidas nos ultimos cinco annos e os respectivos percursos:

ANNOS	Cadernetas	Percurso
1920. . . . .	1.381	6.741.000
1921. . . . .	1.647	7.881.000
1922. . . . .	2.072	9.774.000
1923. . . . .	2.371	11.088.000
1924. . . . .	2.353	10.722.000

**Percurso de passageiros.**— Com a inclusão dos ... 10.722.000 kilometros de cadernetas kilometricas emittidas em 1924, o percurso de passageiros n'esse anno subiu a

279.586.690

kilometros: o acrescimo sobre 1923 foi de 13.9 %.

O quadro seguinte discrimina o percurso de passageiros por classe e linhas de transito:

	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA		Cadernetas
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	
No trafego proprio . . .	13.823.293	42.884.269	20.648.328	56.336.940	10.722.000
No trafego estranho . . .	20.030.744	27.916.329	28.441.528	26.456.870	
No trafego em transito.	6.596.803	8.653.896	7.955.910	9.169.780	
<b>Total</b> . . . . .	<b>40.450.840</b>	<b>79.404.494</b>	<b>57.045.766</b>	<b>91.963.590</b>	<b>10.722.000</b>
<b>Total em 1923</b> . . . . .	<b>30.949.086</b>	<b>68.198.198</b>	<b>50.349.186</b>	<b>84.765.000</b>	<b>11.088.000</b>

O percurso total e médio de passageiros, nos cinco ultimos annos é dado no quadro seguinte:

ANNOS	Passageiros-kilometro	Percurso médio
1920. . . . .	170.060.180,5	66,1
1921. . . . .	186.699.421	64,6
1922. . . . .	205.694.323	66,8
1923. . . . .	245.349.420	70,3
1924. . . . .	279.586.690	71,6

**Despachos diversos, por trens de passageiros.** -- Em 1924 foram transportadas nos trens de passageiros

59.946

toneladas de bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 e

25.201

animaes das tabellas 10 e 11, discriminados no quadro seguinte :

	Bagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas	ANIMAES		
		T. 10	T. 11	TOTAL
		Numero	Numero	Numero
Despachos no trafego proprio . . . . .	18.667	6.216	4.963	11.179
Destinados ás Estradas estranhas . . . . .	9.941	2.875	3.398	6.273
Recebidos das Estradas estranhas . . . . .	9.424	2.066	2.058	4.124
Em transito pela Paulista . . . . .	21.914	1.788	1.837	3.625
Total . . . . .	59.946	12.945	12.256	25.201
Total em 1923 . . . . .	53.558	13.710	14.126	27.836

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos :

ANNOS	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	NUMERO TOTAL DE ANIMAES	
		T. 10	T. 11
1920 . . . . .	42.432 k.	12.859	12.421
1921 . . . . .	44.027 "	10.349	8.631
1922 . . . . .	48.788 "	13.099	13.771
1923 . . . . .	53.558 "	13.710	14.126
1924 . . . . .	59.946 "	12.945	12.256

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes :

NATUREZA DO TRAFEGO	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometros	ANIMAES-KILOMETRO		
		T. 10	T. 11	TOTAL
Proprio . . . . .	1.457.684	428.828	699.443	1.128.271
Estranho . . . . .	2.955.886	656.986	815.685	1.472.671
Em transito . . . . .	2.916.619	222.917	243.070	465.987
Total . . . . .	7.330.189	1.308.731	1.758.198	3.066.929
Total em 1923. . . . .	6.204.167	1.364.123	1.984.015	3.347.138

O percurso médio de uma tonelada de bagagem, encomendas e animais da tabella 9, foi de 122 kilometros em 1924 contra 115 em 1923, e o de um animal foi de 122 kilometros em 1924 contra 120 em 1923.

O quadro seguinte mostra, nos cinco ultimos annos os percursos totaes e médios de bagagens, encomendas e animais da tabella 9 transportados em trens de passageiros :

A N N O S	Bagagens, encomendas e animais da tabella 9 Toneladas-kilometro	PERCURSO MEDIO
1920. . . . .	4.569.315	107
1921. . . . .	4.505.922	102
1922. . . . .	5.411.259	111
1923. . . . .	6.204.167	115
1924. . . . .	7.330.189	122

O quadro seguinte mostra, nos ultimos cinco annos, os percursos totaes e médios dos animais das tabellas 10 e 11 transportados por trens de passageiros :

A N N O S	Animaes-kilometro	Percurso médio
1920. . . . .	2.666.368	105
1921. . . . .	2.075.757	109
1922. . . . .	3.283.803	122
1923. . . . .	3.347.138	120
1924. . . . .	3.066.929	122

## II

### Transportes retribuidos por trens de mercadorias

**Movimento geral de mercadorias.** — O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi, em 1924, de

1.951.507

toneladas incluindo o gado da tabella 10 a 100 kilos e o da tabella 11 a 400 kilos por cabeça e os carros na proporção de 400 kilos para os de 1.<sup>a</sup> condição e 600 kilos para os de 2.<sup>a</sup> condição.

Do quadro seguinte consta o movimento geral de mercadorias, nos cinco ultimos annos:

ANNOS	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	GADO TONELADAS	TOTAL TONELADAS
1920 . . . . .	1.275.350	398.799	178.958	1.853.107
1921 . . . . .	1.175.269	449.029	136.926	1.761.224
1922 . . . . .	1.228.015	320.079	125.543	1.673.637
1923 . . . . .	1.353.362	399.442	166.853	1.919.657
1924 . . . . .	1.363.186	441.827	146.494	1.951.507

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1924, em mercadorias diversas, café e gado e pelas diferentes linhas de transito, temos o quadro seguinte:

NATUREZA DO TRAFEGO	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	Gado das tabellas 10 e 11 CABEÇAS
Proprio . . . . .	276.552	9.387	16.033
Estranho despachado . . . . .	256.928	131.376	288.399
Estranho recebido . . . . .	319.179	3.496	10.580
Em transito . . . . .	508.179	294.568	107.791
Total . . . . .	1.360.838	441.827	422.803
Total em 1923 . . . . .	1.351.214	399.442	465.922

Em toneladas, a contribuição de mercadorias recebidas das diversas estradas convergentes á Companhia Paulista, foi a seguinte, nos ultimos cinco annos:

ESTRADAS TRIBUTARIAS	RECEBIDO NAS ESTAÇÕES DE CONTACTO				
	1924	1923	1922	1921	1920
Mogyana . . . . .	260.346	244.169	215.736	259.603	261.684
Cia. C. de T. Luz e Força . . . . .	3.680	3.070	3.041	3.594	5.754
Funilense . . . . .	18.427	22.441	20.512	23.948	25.441
Itatibense . . . . .	19.584	17.882	18.667	17.768	10.249
Araraquara . . . . .	121.354	157.032	121.528	161.716	154.554
Dourado . . . . .	59.408	49.407	46.192	61.347	57.989
São Paulo-Goyaz . . . . .	52.672	50.379	52.821	65.672	52.920
C. M. de Monte-Alto . . . . .	6.194	7.942	5.260	7.864	4.778
Noroeste do Brasil . . . . .	50.628	67.450	58.187	64.033	50.881

Em toneladas, a contribuição de mercadorias entregues nas estações de contacto, ás diversas estradas convergentes á Companhia Paulista, foi a seguinte, nos ultimos cinco annos:

ESTRADAS TRIBUTARIAS	ENTREGUE NAS ESTAÇÕES DE CONTACTO				
	1924	1923	1922	1921	1920
Mogyana . . . . .	227.872	196.716	188.454	171.788	131.349
Cia. C. de T. Luz e força	2.129	1.588	1.468	1.124	839
Funilense . . . . .	1.933	2.315	1.602	1.701	1.430
Itatibense . . . . .	5.811	5.487	5.933	5.765	4.365
Araraquara . . . . .	82.060	57.914	57.102	49.261	31.220
Dourado . . . . .	33.786	24.135	22.210	20.981	11.949
São Paulo-Goyaz . . . .	21.718	21.238	16.992	17.875	10.895
C. M. de Monte Alto. . .	14.076	8.532	6.113	5.708	2.059
Noroeste do Brasil . . .	33.899	40.843	33.822	27.709	19.820

O movimento geral de mercadorias, nos ultimos cinco annos, é assim discriminado:

	NATUREZA				
	1924	1923	1922	1921	1920
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Café entregue á S. P. R. . . . .	428.313	371.043	308.072	475.676	388.861
Diversas entregue á S. P. R. . . . .	330.821	413.308	391.367	397.566	563.129
Mercadorias recebidas da S. P. R. . . . .	520.648	447.966	374.202	341.989	314.911
Proprio, estranho e em transitio excepto com a S. P. R.	522.883	518.339	473.421	449.383	407.258
Total . . . . .	1.802.665	1.750.656	1.547.062	1.664.564	1.674.149
Cabeças de gado da tabella 10 . . . . .	75.423	65.054	49.416	50.690	64.685
Cabeças de gado da tabella 11 . . . . .	347.380	400.868	301.504	223.162	293.331

**Percorso de mercadorias.**—O movimento geral de mercadorias de tráfego retribuído, incluindo o gado de 100 kilos por cabeça para a tabella 10 e 400 kilos para a tabella 11 e os carros na proporção de 400 kilos para os de 1.<sup>a</sup> condição e 600 kilos para os de 2.<sup>a</sup> condição, referido ao percurso feito nas linhas da Companhia Paulista, foi em 1924 de

332.477.493

toneladas-kilometro, assim discriminado por café, diversos e gado:

NATUREZA DO TRAFEGO	DIVERSOS Toneladas:kilo- metro	CAFÉ Toneladas:kilo- metro	GADO CABEÇAS-KILOMETRO		
			T. 10	T. 11	
Total	Total	Total	Total	Total	
Trafego proprio . . . . .	25.252.597	740.278	774.208	1.979.139	2.753.347
Trafego-estranho . . . . .	102.932.043	32.649.059	7.483.995	105.047.884	112.531.879
Trafego em transitio . . . . .	80.491.766	43.647.775	5.425.569	5.145.948	10.571.517
Total . . . . .	208.676 406	77.037.112	13.683.772	112.172.971	125.856.743
Total em 1923 . . . . .	209.393.496	71.411.495	12.835.286	117.614 929	130.450.215



A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1924, com equal dado estatístico dos ultimos cinco annos, é a seguinte:

ANNOS	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL
	Toneladas-kilometro	Toneladas-kilometro	Toneladas-kilometro
1920 . . . . .	65.156.159	260.906.431	326.062.590
1921 . . . . .	78.403.389	222.529.245	301.006.926
1922 . . . . .	53.919.839	223.561.047	277.480.886
1923 . . . . .	71.411.495	258.184.686	329.596.181
1924 . . . . .	77.037.112	255.440.381	332.477.493

Os percursos médios em kilometros, dos transportes retribuidos por trens de mercadorias, no ultimo quinquennio, foram os seguintes:

ANNOS	Uma tonelada	Uma tonelada	Um animal
	de café	de mercadorias menos café	
1920 . . . . .	163	167	270
1921 . . . . .	174	159	265
1922 . . . . .	168	156	242
1923 . . . . .	179	155	280
1924 . . . . .	174	153	298

**Café.** — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1924 foi de

441.827

toneladas, das quaes

428.312

toneladas destinados á São Paulo Railway.

Do quadro seguinte consta a tonelagem de café entregue á São Paulo Railway, nos ultimos cinco annos, discriminados por estradas de procedencia:

Procedencias	1924	1923	1922	1921	1920
Paulista . . . . .	133.802	120.482	99.511	149.834	144.383
Mogyana . . . . .	161.849	134.327	126.398	183.686	159.357
Itatibense . . . . .	2.882	2.113	1.781	3.269	3.622
São Paulo e Minas . . . . .	4.869	2.575	3.845	4.983	3.665
Funilense . . . . .	1.442	1.505	1.172	1.276	914
Tracção, Luz e Força . . . . .	2.900	2.651	2.390	2.942	4.479
Araraquara . . . . .	48.344	54.089	27.122	53.340	23.973
Dourado . . . . .	32.821	21.007	19.102	35.639	24.997
C. M. M. Alto . . . . .	3.882	4.479	3.455	5.542	3.358
S. Paulo-Goyaz . . . . .	23.060	16.776	10.396	19.736	11.160
Noroeste do Brasil . . . . .	12.461	11.038	12.899	15.429	8.943
Total . . . . .	428.312	371.042	308.071	475.676	388.851

Do quadro seguinte consta a tonelagem de café entregue á São Paulo Railway, nas ultimas cinco safras, discriminadas por estradas de procedencia:

Procedencias	1923-1924	1922-1923	1921-1922	1920-1921	1919-1920
Paulista . . . . .	153.940	101.470	112.170	189.540	57.347
Mogyana e São Paulo e Minas . . . . .	173.223	121.056	151.701	210.615	89.618
Itatibense . . . . .	3.341	2.226	1.272	4.920	1.551
Funilense . . . . .	1.478	1.112	1.095	1.105	150
Tracção, Luz e Força . . . . .	3.478	2.639	1.762	5.579	1.412
Araraquara . . . . .	45.476	31.484	42.692	36.843	9.009
Dourado . . . . .	33.055	18.925	26.332	36.147	8.614
C. M. M. Alto . . . . .	3.510	12.581	4.001	5.264	2.262
São Paulo-Goyaz . . . . .	22.585	3.512	14.896	15.235	5.437
Noroeste do Brasil . . . . .	17.005	11.415	14.157	12.327	2.290
Total . . . . .	457.091	306.420	370.078	517.575	177.690

**Cereaes.** — Os cereaes baldeados em Campinas, procedentes da Companhia Mogyana e suas tributárias, e nas estações baldeadoras das linhas de 1<sup>ma</sup>,00 da Companhia Paulista foi de

1.498.237 saccas.

Os cereaes baldeados em 1924 e 1923, e discriminação de quantidades por estações baldeadoras e especificação constam do seguinte quadro:

BALDEAÇÕES	1923				1924			
	Arroz	Milho	Feijão	Total	Arroz	Milho	Feijão	Total
	Campinas . . . . .	263.899	124.526	198.751	585.176	220.068	34.382	28.775
Rio Claro . . . . .	13.817	18.280	4.482	36.579	1.749	1.432	266	3.447
Ityrapina . . . . .	177.305	56.378	75.995	309.678	81.703	30.531	19.359	131.593
São Carlos . . . . .	55.412	86.577	42.491	184.480	12.321	32.879	3.312	48.512
Araraquara . . . . .	964.779	119.256	470.666	1.554.701	483.397	187.783	179.216	850.396
Rincão . . . . .	107.363	112.936	225.439	445.738	52.959	82.143	45.962	181.064
Total . . . . .	1.582.575	517.953	1.015.824	3.116.352	852.197	369.150	276.890	1.498.237

Constam do quadro seguinte as baldeações de cereaes realizadas nos ultimos cinco annos:

ANNOS	Cereaes procedentes da Cia. Mogyana e suas tributarias	Cereaes procedentes da linha de 1. <sup>m</sup> 00 da C. Paulista e suas tributarias	TOTAL DE SACCAS
	SACCAS	SACCAS	
1920 . . . . .	878.617	3.578.520	4.457.137
1921 . . . . .	389.487	2.052.606	2.442.093
1922 . . . . .	401.929	1.887.420	2.289.349
1923 . . . . .	585.176	2.531.176	3.116.352
1924 . . . . .	283.225	1.215.012	1.498.237

**Gado.** — O transporte de gado em pé, para além de Jundiaby, em trens completos, foi em 1924 de

347.556

cabeças, contra

399.070

cabeças em 1923.

Do quadro seguinte consta a procedencia do gado, em trens completos nos ultimos cinco annos:

PROCEDENCIA	CABEÇAS DE GADO				
	1924	1923	1922	1921	1920
Linhas de 1. <sup>m</sup> 00 . . . . .	253.610	262.029	169.260	150.225	189.678
Da Mogyana . . . . .	58.096	69.714	73.505	53.170	78.756
De Campinas . . . . .	24.848	49.003	35.778	10.373	15.248
Da linha de 1. <sup>m</sup> 60 . . . . .	11.002	18.324	13.021	3.597	3.846
Total . . . . .	347.556	399.070	291.564	217.365	287.528

Foram tambem baldeados em Rineão

1.465

vagões frigorificos procedentes do matadouro de Barretos, contra

1.370

vagões em 1923.

III

**Exportação**

A exportação, assim chamada as mercadorias entregues á São Paulo Railway Company, foi de

759.134

toneladas, em 1924, contra

784.350

em 1923.

A exportação dos cinco ultimos annos é discriminada, como segue, pelas estradas de procedencia:

	1924	1923	1922	1921	1920
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista . . . . .	293.051	284.059	263.599	311.478	357.132
Mogyana . . . . .	219.557	210.138	182.359	232.895	248.352
São Paulo e Minas . . . . .	4.915	2.645	3.914	5.137	4.214
Itatibense . . . . .	5.081	5.309	12.061	13.711	9.890
C. C. T., Luz e Força . . . . .	3.186	2.918	2.886	3.483	5.728
Funilense . . . . .	10.547	16.099	16.186	19.924	24.155
Araraquara . . . . .	97.192	132.783	98.215	130.769	149.393
Dourado . . . . .	49.663	39.273	39.117	53.873	56.777
São Paulo-Goyaz . . . . .	34.306	34.649	30.131	41.996	41.720
C. M. Monte Alto . . . . .	4.714	6.128	4.242	6.518	4.659
Noroeste do Brasil . . . . .	36.919	50.349	46.557	53.460	49.959
<b>Total . . . . .</b>	<b>759.134</b>	<b>784.350</b>	<b>699.269</b>	<b>873.244</b>	<b>951.980</b>

IV

**Importação**

A importação, isto é, as mercadorias recebidas da São Paulo Railway, foi de

520.648

toneladas, em 1924, contra

447.967

em 1923.

A distribuição da importação nos últimos cinco annos pelas estradas de destino, é a seguinte:

	1924	1923	1922	1921	1920
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista . . . . .	229.763	194.227	147.124	140.344	130.552
Mogyana . . . . .	170.574	149.384	135.462	121.921	114.973
São Paulo e Minas . . . . .	896	833	885	810	660
Itatibense . . . . .	3.724	3.329	3.469	3.060	2.880
C. C. T., Luz e Força . . . . .	1.351	1.168	959	926	809
Fmnilense . . . . .	1.624	1.664	1.423	1.492	1.355
Araraquara . . . . .	49.204	37.292	33.086	29.233	24.956
Dourado . . . . .	24.215	16.537	14.745	13.762	10.894
São Paulo-Goyaz . . . . .	11.445	9.851	9.363	8.731	7.706
C. M. Monte Alto . . . . .	3.433	2.543	2.326	1.950	1.611
Noroeste do Brasil . . . . .	24.419	31.139	25.479	19.710	18.515
<b>Total . . . . .</b>	<b>520.648</b>	<b>447.967</b>	<b>374.321</b>	<b>341.939</b>	<b>314.911</b>

v

## Baldeações

Os serviços executados nas principaes estações baldeadoras da Companhia, Campinas, Rio Claro, Ityrapina, São Carlos, Araraquara e Rincão, foram os seguintes, em 1924 e 1923:

DISCRIMINAÇÃO	CAMPINAS		Rio Claro, Ityrapina, S. Carlos Araraquara e Rincão	
	1923	1924	1923	1924
Café Baldeado, sacco . . . . .	2.393.990	3.098.965	3.090.815	3.675.356
Cereaes Baldeados, sacco . . . . .	585.176	283.225	2.531.176	1.215.012
Vagões de 1, <sup>m</sup> 60 carregados . . . . .	48.830	41.871	108.875	100.992
Vagões de 1, <sup>m</sup> 60 descarregados . . . . .	35.105	33.961	88.153	87.090
Vagões de 1, <sup>m</sup> 00 carregados . . . . .	27.590	30.770	48.646	52.913
Vagões de 1, <sup>m</sup> 00 descarregados . . . . .	41.133	38.308	94.032	93.499
Bois Baldeados . . . . .	69.714	58.096	262.029	253.610
Frequencia média de conferentes . . . . .	44,3	60,3	72,4	92,5
Frequencia média de trabalhadores . . . . .	273,4	500,1	318,3	451,8

VI

**Movimento geral de vagões no tráfego remunerado**

Durante o anno de 1924 foram carregados nas estações da Companhia

	317.332
vagões e descarregados	301.465
contra	333.479
carregados e	302.633
descarregados em 1923.	

O quadro seguinte discrimina pelas linhas de 1<sup>m</sup>,60, 1<sup>m</sup>,00 e 0<sup>m</sup>,60 o movimento geral de vagões nas estações, nos ultimos cinco annos:

DISCRIMINAÇÃO		1920	1921	1922	1923	1924
Carregados	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	230.469	217.113	213.354	234.674	217.855
	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	106.115	104.887	96.401	98.805	99.477
	Total . . . . .	336.584	322.000	309.755	333.479	317.332
Descarregados	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	126.978	141.900	163.861	194.635	191.863
	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	128.856	118.776	104.296	107.998	109.602
	Total . . . . .	255.834	260.676	268.157	302.633	301.465
Total geral . . . . .		592.418	582.686	577.912	636.112	618.797

Foram recebidos da São Paulo Railway, em 1924

	109.489
vagões carregados, contra	105.607
em 1923, e entregues	155.976
vagões carregados, contra	163.305
em 1923.	

VII

**Permuta de material rodante com a  
São Paulo Railway**

As contas mensaes de permuta de material rodante com a S. P. R., em 1924, apresentam um saldo a favor da C. P. de 415.195 toneladas, ou sejam 415.195\$000, o que significa um desfalque médio, por dia, de 115 vagões de 10 toneladas.

Houve, na permuta de carros, um saldo de 57.923 lugares-dia a favor da S. P. R.

Nos ultimos cinco annos as contas de utilização de material rodante entre a C. P. e a S. P. R. attingiram ás seguintes importancias:

ANNOS	Utilização de material S.P.R.	Utilização de material C.P.	Saldo a favor da C.P.	Saldo a favor da S.P.R.
1920	1.418:892\$076	1.085:940\$773	—	332:951\$303
1921	1.585:983\$560	1.267:111\$900	—	318:871\$660
1922	1.646:410\$810	1.318:170\$550	—	328:240\$260
1923	1.354:168\$530	1.196:500\$660	—	157:667\$870
1924	291:838\$600	664:939\$900	373:101\$300	—

**Permuta de Vagões com as Estradas de Ferro Mogyana, Dourado, São Paulo-Goyaz e Noroeste.** — Na permuta de vagões entre a Companhia Paulista e as estradas que lhe são tributarias nas linhas de 1<sup>m</sup>,00, foram pagas, em 1924, as seguintes importancias devidas pela utilização reciproca de material estranho:

	Utilização de vagões C.P. por outras estradas	Utilização de vagões extranhos pela C.P.	Saldo a favor da C.P.	* Saldo a favor de outras estradas
Mogyana	101:935\$250	57:304\$780	44:630\$470	—
Dourado	30:428\$621	89:837\$727	—	59:409\$106
S. Paulo-Goyaz	65:774\$456	47:456\$346	18:318\$110	—
Noroeste	240:215\$000	18:145\$000	222:070\$000	—
<b>TOTAL</b>	<b>438:353\$327</b>	<b>212:743\$853</b>	<b>285:018\$580</b>	<b>59:409\$106</b>

A permuta de material rodante com as estradas acima indicadas, attingiram ás seguintes importancias nos cinco ultimos annos:

ANNOS	Utilização de vagões C.P. por estradas tributarias	Utilização de vagões das tributarias pela C.P.	Saldo a favor da C.P.
1920	396:483\$474	107:206\$421	289:277\$053
1921	262:990\$882	193:925\$611	69:065\$271
1922	259:890\$968	165:205\$115	94:685\$853
1923	292:078\$384	200:245\$967	91:832\$417
1924	438:353\$327	212:743\$853	225:609\$474

### VIII

## Movimento geral de trens

Circularam nas linhas desta estrada em 1924

90.888

trens, com o percurso de

6.353.741

kilometros, contra

93.726

trens e

6.439.946

kilometros de percursos em 1923.

Os trens transportaram em 1924

1.082.808

vehiculos, com o percurso de

84.325.538

kilometros, contra

1.109.039

vehiculos e

85.669.632

kilometros de percurso em 1923.

Nos quadros seguintes vão especificados os trens, com o numero de vehiculos que rebocaram nas linhas de 1<sup>m</sup>,60, 1<sup>m</sup>,00 e 0<sup>m</sup>,60 de bitola, discriminados pelas suas differentes naturezas, com os respectivos percursos:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924		
	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	1.474.422	92.571	13.831.986
Especiaes de passageiros	27.691	1.619	113.944
Mixtos . . . . .	120.732	20.084	3.427.638
Mercadorias . . . . .	1.834.834	568.170	38.565.377
Em serviço da Estrada .	143.730	25.932	1.630.318
Lastros . . . . .	28.772	10.606	399.212
<b>Total. . . . .</b>	<b>3.630.181</b>	<b>718.982</b>	<b>57.966.475</b>

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924		
	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	1.186.523	73.195	7.844.602
Especiaes de passageiros	7.545	408	34.020
Mixtos . . . . .	158.784	28.140	1.950.896
Mercadorias . . . . .	1.036.556	192.576	14.137.898
Em serviço da estrada .	201.260	46.235	1.749.522
Lastros . . . . .	55.250	6.794	235.479
<b>Total. . . . .</b>	<b>2.645.918</b>	<b>347.348</b>	<b>25.952.417</b>

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924		
	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	51.979	8.626	284.269
Especiaes de passageiros	238	52	1.010
Mixtos . . . . .	10.192	3.232	45.248
Mercadorias . . . . .	10.658	3.108	46.641
Em serviço da estrada .	4.039	1.313	25.724
Lastros . . . . .	536	147	3.754
<b>Total. . . . .</b>	<b>77.642</b>	<b>16.478</b>	<b>406.646</b>

Linha de 1<sup>o</sup>,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1921				ANNO DE 1922				ANNO DE 1923			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	9.780	1.266.597	75.686	11.138.614	12.218	1.515.368	90.561	18.702.409	12.186	1.471.492	92.571	18.831.986
Especiaes de passageiros	261	16.684	1.179	89.891	267	16.760	1.219	80.950	110	27.691	1.619	113.944
Mistos	1.848	168.210	35.196	4.729.368	804	131.792	95.242	1.204.808	723	120.732	20.084	3.127.638
Mercadorias	21.782	1.388.777	458.788	31.601.785	28.488	1.756.158	679.638	39.127.439	40.448	1.834.844	368.170	38.566.377
Em serviço da Estrada	3.652	139.637	21.015	1.012.626	1.529	67.784	14.002	623.970	2.595	143.770	25.982	1.630.318
Lastros	5.070	120.081	28.741	742.700	3.586	88.162	26.239	729.971	872	28.772	10.606	369.212
Total	42.393	3.099.263	620.608	49.241.981	46.889	3.596.833	730.801	58.469.613	47.234	3.630.181	718.982	57.966.476

Linha de 1<sup>o</sup>,00

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	10.858	1.160.140	66.506	7.865.427	12.192	1.216.961	71.191	7.468.307	12.192	1.186.523	73.195	7.841.602
Especiaes de passageiros	121	7.928	103	62.078	157	8.712	531	29.164	106	7.545	108	84.020
Mistos	5.801	433.625	50.044	4.417.954	4.740	215.818	38.790	2.367.957	2.864	158.784	28.140	1.950.896
Mercadorias	20.545	1.349.829	230.414	21.989.012	18.786	1.095.445	205.071	15.536.260	17.820	1.036.556	192.676	14.137.898
Em serviço da estrada	7.036	186.920	48.472	1.422.053	5.765	145.324	37.667	1.114.445	3.710	291.960	46.255	1.719.622
Lastros	5.367	33.766	12.097	156.325	1.498	33.606	7.688	293.649	1.557	56.230	6.794	455.470
Total	46.734	3.111.364	408.095	31.723.049	41.138	2.704.736	360.854	26.769.702	40.268	2.616.918	347.348	25.962.417

Linha de 0<sup>o</sup>,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	1.616	53.122	9.213	311.828	1.605	52.926	9.176	302.825	1.579	51.979	8.526	281.269
Especiaes de passageiros	4	56	18	292	4	56	16	294	14	298	52	1.010
Mistos	730	10.220	3.402	41.628	730	10.220	3.458	48.412	728	10.192	3.292	45.248
Mercadorias	669	8.225	2.348	32.724	710	10.498	2.856	45.230	797	10.658	3.108	46.641
Em serviço da estrada	374	6.222	2.196	38.596	272	4.663	1.721	29.749	215	1.039	1.319	23.724
Lastros	160	3.585	1.035	26.753	24	524	157	3.847	23	536	147	3.754
Total	3.558	81.430	18.251	457.891	3.399	78.877	17.364	430.267	3.356	77.642	16.178	406.646

## IX Telegrapho

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1924 é de

5.427,7

kilometros e a de fio de

5.526,9.

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

376,7

kilometros com

593,5

kilometros de fio.

Os aparelhos de signal, staff eléctrico, occuparam a extensão de

611,9

kilometros de linha com

620,9

kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1924, o que consta do quadro seguinte:

	N.º de telegrammas	N.º de palavras
Trafego proprio . . . . .	271.361	5.695.608
Trafego estranho despachado . . . . .	268.341	4.005.596
Em transitio . . . . .	145.103	2.061.495
Total . . . . .	685.105	11.762.609
Total em 1923 . . . . .	660.810	11.655.968

O movimento geral de telegrammas particulares e do Governo foi, nos ultimos cinco annos, o seguinte:

ANNOS	N.º de telegrammas	N.º de palavras	N.º médio de palavras por telegramma
1920 . . . . .	584.042	11.393.436	19,5
1921 . . . . .	575.058	10.887.346	18,9
1922 . . . . .	590.358	10.526.043	17,8
1923 . . . . .	660.810	11.655.968	17,6
1924 . . . . .	685.105	11.762.609	17,1

X

## Empregados

Existiam no Trafego, em 31 de Dezembro de 1924,

3.683

empregados, assim discriminados pelas diferentes secções de serviço :

	1924	1923
Escriptorios . . . . .	155	130
Officinas do Telegrapho . . . . .	49	46
Trens . . . . .	277	249
Estações . . . . .	409	395
Telegrapho das estações . . . . .	469	429
Baldeação de Campinas . . . . .	502	436
Baldeações de Rio Claro, Ityrapina, São Carlos, Araraquara e Rincão . . . . .	750	744
Armazens e esplanadas . . . . .	1.072	985
Total . . . . .	3.683	3.414

**XI**

**Despesas**

Em 1924 as despesas do Tráfego foram de 12.219.688\$677 assim discriminadas:

<b>VERBAS</b>		<b>Pessoal</b>	<b>Material</b>	<b>Contas</b>	<b>Total</b>
Administração e Escriptorio . . . . .	898:079\$060	121:909\$480			
Trens . . . . .	1.114:594\$730	510:423\$860			
Estações . . . . .	5.957:976\$251	610:062\$885		32.019\$420	
Aposentados . . . . .	36:199\$200				
<b>Serviço nas officinas</b>					
Trens . . . . .	167:905\$520	75:758\$760			
Estações . . . . .	65:746\$980	74:799\$090			
Luz electrica . . . . .	56:415\$840	17:667\$980		216:583\$786	
Armazem Regulador de Campo Limpo . . . . .				131:800\$990	10.087:943\$232
<b>Telegrapho</b>					
Estações . . . . .	1.702:415\$680	110:136\$175		8.865\$800	
Conservação de linhas e aparelhos . . . . .	121:458\$130	188:869\$660			2.131:745\$445
<b>Total</b> . . . . .	10.120:791\$391	1.709:627\$290		389:269\$996	12.219:688\$677

Vão comparadas em seguida as despesas dos dois últimos annos, discriminadas sob os titulos "PESSOAL", "MATERIAL" e "CONTAS":

	1924	1923
Pessoal . . . . .	10.120:791\$391	7.514:288\$247
Material . . . . .	1.709:627\$290	1.021:249\$160
Contas . . . . .	389:269\$996	230:015\$426
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>12.219:688\$677</b>	<b>8.765:552\$833</b>

Em conta de capital, em 1924, foi lançada a quantia de  
97:258\$035

cujas contas são discriminadas da fôrma seguinte:

Despesas da construcção de linhas telegraphicas entre a estação de Campinas e as de Ityrápina, Araraquara e Bebedouro . . . . .	24:648\$900
Idem, de linhas telegraphicas de Dois Corregos a Baurú . . . . .	36:249\$330
Idem, de linhas telegraphicas no prolongamento de Piratininga . . . . .	2:984\$560
Idem, de installação de luz nas casas de operarios de Ityrápina . . . . .	271\$855
Idem, idem de Araraquara . . . . .	500\$510
Idem, de installação de telephone selectivo entre Campinas e Cordeiro . . . . .	32:602\$880
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>97:258\$035</b>

## XII

### Toneladas-kilometro de peso util

O percurso total de peso util em 1924 foi de

360,266,533

toneladas-kilometro, assim estabelecido:

Passageiros . . . . .	19.571.068	toneladas-kilometro
Bagagens e encomendas . . . . .	7.330.189	" "
Animacs . . . . .	47.071.718	" "
Carros . . . . .	580.040	" "
Café . . . . .	77.037.112	" "
Mercadorias . . . . .	208.676.406	" "
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>360.266.533</b>	<b>" "</b>

Tendo sido de 12.219:688\$677 a despesa total do Trafego sahe a

\$033,9

o custo do serviço do trafego por tonelada-kilometro em 1924.

*A. Canguçu,*  
Chefe do Trafego.

<b>T. 12</b> Madeiras lavradas ou serradas Kilos	<b>T. 13</b> Madeiras aplainadas, cal, cimento, etc. Kilos
26.511.272	8.323.294
70.475.041	41.352.832
53.223.725	32.986.113
150.210.038	82.662.239

<b>T. 12</b> Kilos	<b>T. 13</b> Kilos
153.782.293	69.580.056
136.440.678	62.490.937
141.036.799	64.839.439
130.417.509	66.951.882
150.210.038	82.662.239

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista durante o anno de 1924 é feita no seguinte quadro

Natureza de trafego	T. 3	T. 3-A	T. 3-B	T. 3-C	T. 4	T. 4-A	T. 5	T. 6 espec.	T. 6	T. 7	T. 8	T. 12	T. 13	T. 14	T. 14-A	T. 14-B	TOTAL KILOS	Gado-Cabeças	
	Assucar, lombo, etc. Kilos	Cafe le e et ca o algodão em rama, etc. Kilos	Café em caquiunha Kilos	Café em cepé Kilos	Ferragem de todo o tráfego, etc. Kilos	Sab. machinas para lavoua etc. Kilos	Alco, lombo, ca baças, lombo, etc. Kilos	Carvão, le tozere e pneumaticos Kilos	Tecidos, phos phoros, etc. Kilos	Objectos de importação Kilos	Pecoreos em geral Kilos	Madeiras lavradas ou seccadas Kilos	Madeiras aplaniadas, cal cemento, etc. Kilos	Pedras, telhas, etc. Kilos	Cercas vege taes lenha, etc. Kilos	Ferragem etc. Kilos		TOTAL KILOS	T. 10
Proprio	12.129.551	8.640.597	11.755	1.763.046	24.354.119	4.339.151	13.182.834	116.659	1.651.849	102.867	2.290.180	26.311.272	8.324.201	178.249.020	13.227.500	871.798	285.939.218	8.21	7.712
Estranho	17.669.795	140.000.147	24.318	66.17.20	198.432.781	21.312.195	37.295.420	10.229.388	10.763.353	566.300	10.831.701	70.175.011	41.152.932	144.511.922	13.895.419	16.353.407	713.978.369	27.000	271.366
Em transitto	60.529.852	297.785.950	17.658	9.860	164.226.6	49.116.309	28.137.116	20.009.127	14.433.796	780.000	11.730.225	53.233.775	2.986.116	1.131.685	29.556.382	8.573.723	802.747.128	10.000	67.692
Total geral	128.619.148	1.408.608.974	61.031	2.047.258	2.07.210.71	74.967.859	78.975.370	31.496.674	26.868.968	1.455.216	27.872.606	150.210.078	82.662.239	317.104.627	111.749.361	24.804.588	1.802.661.736	16.123	347.380

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista nos cinco ultimos annos é feita no quadro abaixo

	T. 3	T. 3-A	T. 3-B	T. 3-C	T. 4	T. 4-A	T. 5	T. 6 espec.	T. 6	T. 7	T. 8	T. 12	T. 13	T. 14	T. 14-A	T. 14-B	TOTAL Kilos	Gado-Cabeças	
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos		TOTAL Kilos	T. 10
Total de 1920	93.862.819	101.878.238	11.551	6.784.021	41.733.661	76.138.990	61.342.395	13.310.613	33.593.276	621.739	21.937.161	153.788.293	69.580.016	207.951.016	99.070.718	12.719.207	674.148.959	64.685	293.231
Total de 1921	111.286.363	488.638.691	8.900	7.832.225	112.438.710	71.978.866	70.537.016	17.888.677	30.141.118	636.013	20.889.32	136.440.678	62.490.917	2.31.398.561	91.610.891	16.443.607	664.563.641	50.690	223.162
Total de 1922	116.400.911	879.936.811	8.750	8.327.73	19.438.677	71.496.728	68.611.158	17.836.726	2.221.653	997.51	2.816.139	141.696.799	61.819.139	256.137.176	103.574.231	16.780.430	1.647.661.930	49.416	300.694
Total de 1923	112.663.041	393.436.358	16.82	13.296.118	278.699.838	79.010.511	81.811.279	2.290.176	23.789.510	1.153.721	26.719.500	190.117.09	66.561.882	296.182.068	105.739.476	13.895.736	1.660.656.136	65.054	400.868
Total de 1924	128.619.148	1.408.608.974	61.031	2.047.258	2.07.210.71	74.967.859	78.975.370	31.496.674	26.868.968	1.455.216	27.872.606	150.210.078	82.662.239	317.104.627	111.749.361	24.804.588	1.802.661.736	16.123	347.380

## IV

### linha

Acha-se à testa desta importante Divisão, prestando com muita dedicação e intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto collega Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

Passo a transerever na sua integra o bem elaborado relatório que me foi presente pelo Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

*Illm. Snr.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório da Linha e da Construcção, referente ao anno de 1924.

Ao Illm. Snr. Dr. Inspector Geral

*Pedro Soares de Camargo,*  
Chefe da Linha e da Construcção.

## LINHA

### Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1924 foi:

Linha principal. . . . . 1.314km,733  
 Desvios . . . . . 359km,601 1.674km,334

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

Designação	ESTENSÃO			Numero de chaves
	Linha principal	Desvios	Total	
<b>Bitola de 1m,60</b>	km.	km.	km.	
Tronco — Jundiaby a Rincão . (Dos quaes 88,084 na via dupla de Jundiaby a Campinas e 13,117 com 3 trilhos, entre V. do R. Claro e Ityrapina).	329,801	157,785	487,586	703
Ramal — Piracicaba . . . . .	45,206	5,636	50,842	30
„ — Descalvado . . . . .	106,808	13,913	120,721	88
„ — Santa Veridiana . . . . .	40,374	5,847	46,221	39
<b>DÉSVIOS PARTICULARES .</b>	—	4,821	4,821	28
Somma . . . . .	522,189	188,002	710,191	888
<b>Bitola de 1m,00</b>				
Tronco. { Rio Claro a V. do Rio Claro . . . . .	55,627	18,160	73,787	69
Araraquara-Baldeação . . . . .	—	6,767	6,767	17
Rincão a Barretos . . . . .	173,426	36,780	210,206	179
Ramal — Jahú . . . . .	130,866	25,312	156,178	98
„ — Agudos . . . . .	148,281	12,417	160,698	83
„ — Baurú . . . . .	38,178	3,220	41,398	22
„ — Agua Vermelha . . . . .	62,976	2,307	65,283	19
„ — Ribeirão Bonito . . . . .	40,071	11,502	51,573	58
„ — Mogy Guassú . . . . .	92,711	7,389	100,100	57
<b>DÉSVIOS DE LENHEIROS .</b>	—	1,122	1,122	4
„ <b>PARTICULARES .</b>	—	41,019	41,019	51
Somma . . . . .	742,136	165,995	908,131	657
<b>Bitola de 0m,60</b>				
Linha — Santa Rita . . . . .	36,568	3,517	40,085	33
„ — Descalvadense . . . . .	13,840	1,228	15,068	14
<b>DÉSVIOS PARTICULARES .</b>	—	0,859	0,859	9
Somma . . . . .	50,408	5,604	56,012	56
<b>Total . . . . .</b>	<b>1,314,733</b>	<b>359,601</b>	<b>1.674,334</b>	<b>1,601</b>

Com a inauguração do trecho de Piratininga a Cabralia, no ramal dos Agudos houve um accrescimento na extensão da linha principal de 27<sup>k</sup>,729.

Houve tambem o accrescimento de 8<sup>k</sup>,709 na extensão dos desvios, accrescimento esse que provém dos desvios construidos nas novas estações Cillos, America e Cabralia, e das modificações havidas nos desvios de diversas estações.

As estações com seus desvios e outros dados, constam do seguinte quadro:

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,60</b>	m.	km.	km.		
Linha dupla	Divisa c/a S. P. R.	707,0	0,000			
	Jundiahy Paulista	707,0	0,848	17,866	102	1- 4-1898
	Horto	711,0	4,945	64	2	25- 7-1904
	Corrupira	726,0	10,460	—	—	1- 7-1896
	Louveira	667,0	15,293	2,488	15	31- 3-1872
	Rocinha	712,0	22,921	1,995	14	Idem
	Vallinhos	660,0	30,736	2,290	11	Idem
	Samambaia	691,0	37,424	56	2	1- 2-1893
	Campinas	693,0	44,042	26,730	121	11- 8-1872
	Boa Vista	938,0	53,009	1,347	7	27- 8-1875
	Jacuba	559,0	62,605	1,311	11	26- 8-1896
	Rebouças	547,0	69,615	1,915	15	27- 8-1875
	Nova Odessa	541,0	75,623	2,156	16	1- 8-1907
	Recanto	530,0	78,387	—	1	7-10-1916
	Linha simples	Villa Americana	528,0	81,959	2,900	16
São Jeronymo		500,0	87,634	557	3	22-11-1896
Tatú		512,0	93,794	3,316	15	30- 6-1896
Itaipú		531,0	100,281	426	2	31-12-1896
Limeira		540,0	105,459	1,942	3	30- 6-1876
Ibicaba		562,0	111,006	483	2	31-12-1896
Cordeiro		630,0	116,965	5,712	33	11- 8-1876
Santa Gertrudes		571,0	125,922	953	4	1- 2-1887
Rio Claro		609,0	133,840	20,999	75	11- 8-1876
Batovy		548,0	143,135	1,144	4	1- 6-1916
Camaquam		634,0	148,780	570	3	10- 9-1918
Itapé.		590,0	156,585	917	4	1- 7-1916
Grauna		610,0	162,497	1,014	4	1- 7-1916
Ubá		687,0	168,520	0,714	4	20- 1-1917
Ityrapina		759,0	174,370	10,547	37	1- 6-1916
Vis. do Rio Claro.	744,0	187,320	1,011	5	Idem	
Conde do Pinhal	739,0	195,325	1,113	5	Idem	
São Carlos	826,0	206,308	11,181	51	5-10-1884	
Retiro	845,0	211,676	1,144	4	14- 7-1922	
Ibaté.	826,0	221,057	1,582	6	18- 1-1885	
Tamoyo	780,0	227,801	0,799	4	14- 7-1922	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
TRONCO Linhas simples	<b>Bitola de 1m,60</b>		m.	km.	km.	
	Chibarro . . . . .	653,0	235,457	2,438	8	14- 7-1922
	Ouro . . . . .	711,0	244,297	1,394	5	1- 2-1897
	Araraquara . . . . .	646,0	253,767	11,227	31	18- 1-1892
	A. Brasiliense . . . . .	717,0	265,442	1,294	5	1- 4-1892
	Santa Lucia . . . . .	698,0	271,045	1,406	6	Idem
	Tapuya . . . . .	535,0	281,013	1,069	4	4- 7-1922
	Rincão . . . . .	522,0	285,759	11,615	43	1- 4-1892
	Somma . . . . .			157,785	703	
	Ramal de Piracicaba	Recauto . . . . .	—	78,387	0,094	1
Cillos . . . . .		603,0	84,150	0,300	2	1-10-1924
Santa Barbara . . . . .		530,0	91,088	1,324	8	14- 7-1917
Caiuby . . . . .		500,0	99,615	0,440	2	29- 7-1922
Tupy . . . . .		512,0	105,750	0,523	3	Idem
Chave . . . . .		—	109,581	0,100	1	Idem
Taquaral . . . . .		627,0	114,645	0,659	4	Idem
Piracicaba Paulista		540,0	123,593	2,196	9	Idem
Somma . . . . .			5,636	30		
Ramal de Descalvado	Cordeiro . . . . .					
	Remanso . . . . .	665,0	126,188	0,767	5	4-11-1884
	Araras . . . . .	611,0	134,515	1,175	7	10- 4-1877
	Loreto . . . . .	595,0	138,780	1,085	5	8-12-1899
	Elihu Root . . . . .	594,0	144,640	1,040	6	30- 9-1877
	São Bento . . . . .	653,0	153,091	0,765	7	1-12-1885
	Leme . . . . .	610,0	161,702	0,835	5	30- 9-1877
	Souza Queiroz . . . . .	605,0	171,950	0,641	4	1-10-1896
	Pirassununga . . . . .	634,0	185,009	2,618	15	24-10-1878
	Laranja Azeda . . . . .	563,0	189,882	0,397	5	6-12-1886
	Porto Ferreira . . . . .	550,0	205,394	2,810	17	15- 1-1880
Butiá . . . . .	607,0	216,220	0,123	1	12-12-1920	
Descalvado . . . . .	548,0	223,773	1,657	11	7-11-1881	
Somma . . . . .			13,913	88		
Ramal de Santa Veridiana	Laranja Azeda . . . . .					
	Emas . . . . .	589,0	5,882	0,643	4	26-11-1891
	Baguassú . . . . .	590,0	12,774	0,531	4	Idem
	Santa Silveria . . . . .	699,0	23,865	0,656	4	1- 8-1892
	Palmeiras . . . . .	644,0	32,244	0,848	7	Idem
	Santa Veridiana . . . . .	675,0	38,922	2,841	17	20- 2-1893
Baldeação . . . . .	689,0	39,940	0,328	3	1- 7-1913	
Somma . . . . .			5,847	39		

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,00</b>	m.	km.	km.		
Rio Claro e Vis. do Rio Claro	Rio Claro . . . . .			13,948	44	
	Morro Grande . . . . .	665,0	14,290	0,598	3	15-10-1884
	Ferraz . . . . .	565,0	20,885	0,647	4	31-10-1896
	Corumbatahy . . . . .	572,0	27,003	0,998	6	15-10-1884
	Annapolis . . . . .	684,0	40,613	0,665	4	Idem
	Oliveiras . . . . .	685,0	43,526	0,410	3	Idem
	Vis. do Rio Claro . . . . .	750,0	55,422	0,904	5	Idem
	Somma . . . . .			18,160	69	
	Araraquara Baldeação . . . . .			6,767	17	
	TRONCO Rincão a Barretos	Rincão . . . . .		156,218	14,048	50
Tymbira . . . . .		555,0	162,509	0,933	4	28-11-1912
Motuca . . . . .		604,0	172,929	0,959	6	1- 2-1893
Joá . . . . .		516,0	181,739	0,719	4	1- 6-1913
Hammond . . . . .		589,0	190,272	0,582	4	6- 6-1892
Guariba . . . . .		602,0	196,521	0,751	4	Idem
Corrego Rico . . . . .		522,0	208,087	0,770	4	10- 5-1894
Jaboticabal . . . . .		575,0	219,881	2,433	17	5- 5-1893
Graminha . . . . .		651,0	228,696	0,713	4	10-10-1902
Ibitirama . . . . .		675,0	235,647	0,844	7	Idem
Tayuva . . . . .		622,0	249,364	1,029	6	29-12-1902
Andes . . . . .		622,0	258,992	1,224	4	Idem
Bebedouro . . . . .		529,0	273,134	2,970	17	Idem
Mandembo . . . . .		567,0	288,426	1,069	5	1-12-1912
Collina . . . . .		589,0	304,749	1,516	10	25- 5-1909
Palmar . . . . .	581,0	316,167	2,731	12	1 12-1912	
Frigorifico . . . . .	495,0	323,837	0,340	4	10- 3-1921	
Barretos . . . . .	518,0	329,644	3,147	17	25, 5-1909	
Somma . . . . .			36,780	179		
Ramal de Jahu	Ityrapina . . . . .	759,0	13,458	9,164	40	
	Campo Alegre . . . . .	648,0	29,178	0,461	5	1- 7-1885
	Aterrado . . . . .	659,0	41,765	0,362	2	1- 7-1901
	Brotas . . . . .	661,0	51,053	1,047	7	1- 7-1885
	Espraiado . . . . .	633,0	61,205	0,669	4	1-12-1896
	Canella . . . . .	779,0	72,952	0,723	4	1- 2-1897
	Torrinha . . . . .	769,0	83,804	0,535	4	1- 7-1886
	Taboleiro . . . . .	816,0	91,775	0,300	2	1- 7-1901
	Ventania . . . . .	749,0	101,424	3,547	7	7- 7-1886
	Dois Corregos . . . . .	681,0	111,424	4,925	38	Idem
	Mineiros . . . . .	640,0	120,582	0,542	4	19- 2-1887
Banharão . . . . .	679,0	129,953	0,422	3	Idem	
Jahú . . . . .	535,0	144,324	2,615	18	Idem	
Somma . . . . .			25,312	138		

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	<b>Bitola de 1m,00</b>	m.	km.	km.		
Ramal dos Agudos	Dois Corregos					
	Saldanha Marinho.	718,0	9,012	0,580	4	1- 7-1899
	Capim Fino	702,0	17,242	0,580	4	Idem
	Falcão Filho	683,0	26,542	0,610	4	Idem
	Campos Salles	756,0	31,387	0,790	5	Idem
	Ignatemy	496,0	42,025	0,546	4	25- 3-1903
	Ayrosa Galvão.	422,0	52,755	0,763	7	Idem
	Pederneiras.	477,0	63,399	3,266	20	1-10-1903
	Itatinguy	495,0	71,180	0,303	2	7-12-1903
	Piatun	554,0	79,957	0,287	2	Idem
	S. Paulo dos agudos	574,0	93,551	0,704	5	Idem
	Taperão	627,0	98,112	0,453	4	7- 9-1904
	Itaquá	566,0	106,167	0,276	2	25- 1-1905
	Batalha	508,0	113,547	0,266	2	Idem
Piratininga	497,0	120,552	1,897	12	Idem	
America	592,0	127,972	0,359	3	9- 2-1924	
Cabralia	511,0	148,281	0,737	3	Idem	
	Somma			12,417	83	
Ramal de Baurú	Pederneiras.					
	Guayanaz	482,0	16,896	0,694	5	8- 8-1910
	Baurú Paulista	496,0	38,588	2,526	17	Idem
	Somma			3,220	22	
Ramal de Agua Vermelha	São Carlos					
	Babylonia	756,0	18,619	0,202	2	1- 4-1892
	Floresta	699,0	22,212	0,210	2	Idem
	Canchim	690,0	25,252	0,326	3	1-10-1895
	Capão Preto	690,0	29,805	0,208	2	2- 9-1892
	Agua Vermelha	805,0	39,107	0,146	2	1- 4-1892
	Araraby	687,0	50,360	0,212	2	2- 9-1892
	Alfredo Ellis	702,0	54,729	0,170	2	1-10-1906
Santa Eudoxia.	608,0	62,976	0,833	4	20- 9-1893	
	Somma			2,307	19	
Ramal de Ribeirão Bonito	São Carlos			7,349	32	
	Angico	716,0	8,101	0,775	7	10- 5-1894
	Monjolinho	661,0	13,044	0,318	3	Idem
	Jacaré	576,0	23,313	0,680	4	Idem
	Santo Ignacio	544,0	29,238	0,420	3	1-11-1912
	Tamandná	651,0	34,978	—	—	
	Ribeirão Bonito	585,0	40,071	1,960	9	10- 5-1894
	Somma			11,502	58	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,00</b>	m.	km.	km.		
Ramal de Mogy-Guassú	Rincão . . . . .				7	30-12-1901
	Guataparã . . . . .	507,0	11,405	0,627	4	Idem
	Guarany . . . . .	515,0	24,052	0,489	8	Idem
	Martinho Prado . . . . .	495,0	39,487	1,411	4	1- 2-1903
	Barrinha . . . . .	493,0	56,471	0,565	4	25- 3-1903
	Macuco . . . . .	501,0	67,671	0,488	10	1- 2-1903
	Passagem . . . . .	479,0	78,211	1,261	5	25- 3-1903
	Cascalho . . . . .	491,0	84,851	0,701	15	Idem
Pontal . . . . .	515,0	92,711	1,847			
	Somma . . . . .			7,389	57	
	<b>Bitola de 0<sup>m</sup>,60</b>					
Linha de Santa Rita	Porto Ferreira . . . . .			2,020	15	
	Ibó . . . . .	579,0	9,362	0,249	3	1- 4-1917
	Tombadouro . . . . .	646,0	17,293	0,131	2	1-12-1890
	Santa Rita . . . . .	759,0	27,028	0,600	7	Idem
	Santa Olivia . . . . .	722,0	31,948	0,129	3	1- 8-1913
Moema . . . . .	615,0	36,568	0,388	3	Idem	
	Somma . . . . .			3,517	33	
Linha Descalvaudens	Descalvado . . . . .			0,466	6	
	Pantano . . . . .	698,0	10,093	0,133	3	1- 3-1891
	Aurora . . . . .	697,0	13,840	0,629	5	Idem
	Somma . . . . .			1,228	14	
	<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,00</b>					
	<b>Desvios de lenheiros</b>					
			284,000	0,352	1	
			288,000	0,175	1	
			295,000	0,300	1	
			313,000	0,295	1	
	Somma . . . . .			1,122	4	

## Desvios particulares

Designação das Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	
TRONCO	<b>Desvios particulares</b>				
	<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,60</b>				
		Rappa & Cia. . . . .	0,804	0,284	2
		Horacio Tulli . . . . .	30,338	0,163	1
		Villac & Cia. . . . .	42,900	0,160	1
		S. A. Fabrica de Seda . . . . .	42,992	0,625	2
		S. A. Casa Piconi. . . . .	43,127	0,103	1
		Armazens Geraes dos Fazendeiros. . . . .	43,128	0,120	1
		A. Santos & Cia. . . . .	43,181	0,060	1
		J. Candido & Cia. . . . .	43,190	0,130	1
		Origines Tormin & Cia. . . . .	43,290	0,271	1
		Gabriel Theodoro & Filhos. . . . .	43,449	0,127	1
		Cia. Mac-Hardy . . . . .	44,214	0,152	1
		Miguel Pinelli . . . . .	62,400	0,085	1
		Francisco Biancaluna . . . . .	69,430	0,287	1
		Daniel Baptista de Oliveira. . . . .	93,565	0,100	1
		Salvador Ramos . . . . .	105,092	0,088	1
		Serraria Rio Claro Ltd. . . . .	133,358	0,144	1
		Amin Bonamanin . . . . .	168,492	0,139	1
		Fabrica de Tecidos S. Carlos . . . . .	206,000	0,176	2
		Eugenio Victorio . . . . .	206,455	0,070	1
		Abél Giongo . . . . .	206,457	0,260	2
		F. Ferreira . . . . .	206,487	0,488	3
		Cotonificio . . . . .	253,893	0,387	1
		„ Brasil . . . . .	255,000	0,402	—
		Somma . . . . .		4,821	28
		<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,00</b>			
		Abél Giongo . . . . .	206,470	0,238	1
	F. Ferreira . . . . .	206,442	0,543	2	
	Eugenio Victorio . . . . .	206,358	0,150	1	
	Cotonificio . . . . .	255,000	0,371	1	
	Viuva Guedes & Filhos. . . . .	208,087	0,120	1	
	De Rossi & Irmãos . . . . .	273,613	0,138	1	
	Santos & Oliveira. . . . .	273,750	0,138	1	
	João Kobal. . . . .	274,165	0,172	1	
	Arthur de Oliveira . . . . .	304,749	0,172	1	
	João Kobal. . . . .	316,167	0,340	1	
Rio Claro a Visc. R. Claro	Schmidt Meyer & Cia. . . . .	26,472	0,196	1	
	Dr. Cyro de Godoy . . . . .	34,705	0,062	1	
	Giacomo Toniate . . . . .	49,315	0,153	1	
Ramal de A. Vermelha	Dr. Alfredo Ellis . . . . .	54,407	3,300	1	
	Lacerda Oliveira Barros. . . . .	27,264	7,600	2	

Designação das Linhas	PROPRIETARIOS	Extensão dos desvios	Posição kilometrica	Numero de chaves
Ramal de R. Bonito	D. Campos . . . . .	13,069	0,090	1
	Mello Mattos & Maciel . . . . .	35,978	13,000	1
Ramal de Jahú	Serraria Zanetta . . . . .	112,000	0,120	1
	Botelho Castilho & Cia. . . . .	111,713	0,121	1
	Conde . . . . .	143,323	0,142	2
	Almeida Prado & Cia. . . . .	144,223	0,112	1
Ramal de Agudos	Justino Ribeiro . . . . .	41,869	0,129	1
	Joaquim Ferraz . . . . .	46,014	0,102	1
	Onofrillo e Marafiotti . . . . .	53,778	0,104	1
	Manoel Reis . . . . .	55,668	0,300	1
	Alberto Borsetto . . . . .	55,715	0,120	1
	Irmãos Conti . . . . .	63,086	0,106	1
	Alberto Borsetto . . . . .	63,470	0,335	2
	Moreira & Souza Leite . . . . .	78,448	0,016	1
Ramal de Baurú	Francisco Giraldes & Cia. . . . .	93,321	0,130	1
	De Conti, Cesar & Filhos . . . . .	93,626	0,110	1
Ramal de Baurú	Bruno Marafiotti . . . . .	16,230	0,205	2
	Frederico Karg . . . . .	31,608	0,120	1
	Casemiro Onofrillo . . . . .	31,969	0,120	1
	Thomas & Cia. . . . .	38,638	0,120	1
	Estamparia . . . . .	39,000	0,016	1
Ramal de Mogy-Guassú	Borba & Packnes . . . . .	8,000	0,054	1
	C. A. F. S. Martinho . . . . .	41,000	9,797	5
	Cia. Electro Metallurgica . . . . .	58,000	1,721	2
	Henrique de Aguiar . . . . .	64,000	0,090	1
	Irmãos Marchesi . . . . .	83,000	0,046	1
Somma . . . . .			41,019	51
<b>Bítola de 0<sup>m</sup>,60</b>				
Linha de Santa Rita	João Martinelli . . . . .	1,959	0,078	1
	João Pires Ortiz . . . . .	13,630	0,067	1
	Dr. Carlos Paes de Barros . . . . .	19,443	0,058	1
	João de Carvalho . . . . .	22,498	0,053	1
	Leiteria Santa Ritense . . . . .	27,100	0,050	1
	Adolpho Melchett . . . . .	33,047	0,218	1
	Viuva José Paulino . . . . .	34,072	0,195	1
Linha Descalvadense	Jacyntho Penteado . . . . .	3,229	0,028	1
	Fazenda São Miguel . . . . .	5,321	0,102	1
Somma . . . . .			0,859	9

## Materiaes

### a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas, na construcção de novos desvios, na substituição de trilhos antigos por trilhos de 25 kilos entre Bebedouro e Barretos e no ramal de Ribeirão Bonito, e no alargamento da bitola entre São Carlos e a pedreira do kilometro 4 do ramal de Ribeirão Bonito, foram empregados os materiaes constantes do quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Quantidade
Trilhos de 12 kilos.	—
» » 18 »	776
» » 20 »	—
» » 25 »	5.804
» » 30 »	1
» » 33 »	1.714
» » 45 »	86
Talas de junção	13.333
Pregos.	131.170
Parafusos de junção	65.829
» para dormentes de aço	1.689
Tirefonds.	21.888
Sellas para trilhos	220
Garras	344
Arruellas	2.218
Apparelhos para desvios	65

**b) Dormentes**

( ) movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1924, foi:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS		
	1m,60	1m,00	0m,60
Em ser a 1.º de Janeiro	32.995	27.849	—
Recebido de fornecedores . . . . .	52.336	183.328	8.999
Somma . . . . .	85.331	211.177	8.999
Empregados em substituição dos estragados	54.921	120.801	6.957
Idem em construção de desvios . . . . .	6.256	2.940	—
Idem em Obras d'Arte . . . . .	501	175	—
Idem no Prolongamento do Ramal dos Agudos . . . . .	22	13.440	—
Idem na linha de S. Carlos ao km. 4 R. de Rio Bonito	7.004	260	—
Vendidos . . . . .	20	—	—
Somma . . . . .	68.724	137.616	6.957
Em ser a 1.º de Janeiro de 1925 . . . . .	16.607	73.561	2.042

Para experiencia foram assentados,  
do quadro abaixo:

Logar do emprego dos dormentes	EMPREGADO	
	Quantidade	Data
Km. . . . . 1,605	39	Janeiro
Km. . . . . 2	33	Maio
Km. . . . . 5	110	Janeiro
Km. . . . . 47	4	Novembro
Km. . . . . 53	16	Julho
Km. . . . . 106	16	Fevereiro
Km. 206 R. Descalvado .	4	Agosto
	6	Dezembro
	1	Julho
	4	Março
	6	Março
Desvios em P. Ferreira .	3	Dezembro
	2	Julho
	18	Dezembro
	44	Novembro
	14	Dezembro
	42	Abril
	21	Fevereiro
	383	

Para experiencia foram assentados, nas linhas de 1,60, dormentes de eucalypto, conforme consta do quadro abaixo:

Logar do emprego dos dormentes	EMPREGADOS		RETIRADOS		Duração dos retirados	Existentes na linha
	Quantidade	Data	Quantidade	Data		
Km . . . . . 1,605	39	Janeiro de 1923				39
Km . . . . . 2	33	Maior . 1924				83
Km . . . . . 6	110	Janeiro . 1916	4	Dezembro de 1916	2 annos e 11 mizes	5
			10	Outubro . 1919	0 . . . 9 . .	
			4	Setembro . 1920	1 . . . 8 . .	
			19	Maior . 1921	5 . . . 1 . .	
			40	Março . 1922	6 . . . 2 . .	
			21	Novembro . 1923	7 . . . 10 . .	
			4	Agosto . 1921	8 . . . 7 . .	
Km . . . . . 47	4	Novembro . 1906	3	Junho . 1910	3 . . . 7 . .	
			1	Novembro . 1912	6 . . . . .	
Km . . . . . 53	16	Julho . 1906	16	Dezembro . 1915	9 . . . 5 . .	
Km . . . . . 106	16	Fevereiro . 1907	1	Julho . 1909	2 . . . 5 . .	
			1	Junho . 1911	4 . . . 4 . .	
			8	Setembro . 1912	5 . . . 7 . .	
			6	Outubro . 1915	8 . . . 8 . .	
Km 206 R Descalvado	4	Agosto . 1909				6
	6	Dezembro . 1909	4	Dezembro . 1916	7 . . . 4 . .	
	1	Julho . 1919	1	Julho . 1920	10 . . . 5 . .	
	4	Março . 1912	4	Março . 1914	2 . . . . .	
	6	Março . 1913	6	Março . 1914	1 . . . . .	
	3	Dezembro . 1916	1	Maior . 1919	2 . . . 7 . .	
	2	Julho . 1919				
	18	Dezembro . 1919				
	14	Novembro . 1920				
	14	Dezembro . 1920				
Dezimos em P. Ferreira .	42	Abrii . 1923				143
	21	Fevereiro . 1924				
	383		154			229

## Cercas e Cancellas

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

LINHAS	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60 . . .	91,588	0,937	43	6
» » 1 <sup>m</sup> ,00 . . .	297,720	0,600	84	2
» » 0 <sup>m</sup> ,60 . . .	10,381	—	11	—
Total . . .	399,689	1,537	138	8

## Lastro

Durante o anno se lastraram á pedra britada 12 kilometros de linha no ramal de Piracicaba e no ramal de Mogy-Guassú. A extensão de linhas antigas ainda com lastro de terra ficou reduzida a 155 kilometros, além dos 28 kilometros do novo trecho do ramal dos Agudos ultimamente inaugurado.

## Edificios e Obras d'Arte

DESIGNAÇÃO	Augmen- dos	Concer- n- das	Reforma- das	Pintadas	Construi- das	TOTAL
Estações . . . . .	—	51	8	6	1	66
Armazens . . . . .	—	52	5	4	4	65
Casas de empregados . . . . .	4	224	67	77	47	419
» » turma . . . . .	2	70	7	7	6	92
» » carros . . . . .	—	3	—	—	—	3
» » machinas . . . . .	—	5	1	—	1	7
Latrinas . . . . .	—	86	—	—	5	91
Poços . . . . .	—	59	24	—	12	95
Mastros de signal . . . . .	—	3	—	20	18	41
Muros de arrimo . . . . .	—	3	—	—	4	7
Embarcadouro de gado . . . . .	—	2	—	—	1	3
Pontilhões . . . . .	—	7	8	—	—	15
Boeiros . . . . .	12	12	1	—	8	33
Gyradores . . . . .	—	2	—	—	—	2
Passagens superiores . . . . .	—	4	2	—	—	6
» inferiores . . . . .	—	8	2	—	6	16

## Despesa

A divisão da linha, durante o anno de 1924, escripturou a importancia total de 9.424.772\$951 que é assim distribuida :

### Custelo

Com esta verba despendeu-se a importancia de 5.442.407\$979 assim discriminada :

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração . . . . .	289.608\$000	11.840\$586	—	301.4. 65\$86
Via Permanente . . . . .	2.210.114\$213	1.431.666\$738	131.639\$676	3.773.420\$627
Estações e Edificios . . . . .	243.473\$455	200.208\$883	320.238\$000	763.920\$338
Obras d'Arte . . . . .	123.821\$235	104.990\$337	14.856\$300	243.667\$872
Cercas e Cancellas . . . . .	69.471\$680	50.108\$316	133.992\$110	253.572\$136
Lastró . . . . .	32.295\$840	36.786\$680	—	69.072\$520
Villas operarias em Jundiaby , Campinas. . . . .	2.016\$200 2.216\$400	— 236\$100	— —	2.016\$200 2.452\$500
Aposentadorias . . . . .	32.839\$200	—	—	32.839\$200
<b>Total</b> . . . . .	<b>3.005.844\$223</b>	<b>1.835.837\$670</b>	<b>600.726\$086</b>	<b>5.442.407\$979</b>



## Capital

Levou-se á conta de capital a importancia de 2.852.439,9253 assim discriminada :

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Prolongamento do Ramal dos Agudos . . . . .	275.941\$760	153.379\$888	443.423\$320	873.344\$968
Estudos da linha de Piracicaba a Bauri . . . . .	11.751\$150	2.314\$170	—	14.065\$320
Complemento das obras do Ramal de Piracicaba . . . . .	112.107\$035	35.497\$524	5.510\$000	153.114\$559
Estação da linha de Barretos ao Rio Grande . . . . .	25.109\$730	157\$962	111.838\$000	137.105\$692
Officinas e abrigo em Rincão . . . . .	42.907\$050	31.428\$010	—	74.335\$060
Casas de empregados em Itaipú . . . . .	1.283\$150	225\$580	—	1.508\$680
Dormitórios de machinistas em Campinas . . . . .	12.486\$360	1.159\$000	—	13.645\$360
Casas de empregados em Araraquara . . . . .	1.070\$010	3.803\$340	79.461\$500	84.334\$850
Casas de empregados em Rincão . . . . .	7.438\$530	7.566\$890	150.000\$000	165.005\$420
Casas de Guarda-Passagens . . . . .	—	—	8.136\$500	8.136\$500
Deposito de materiaes electricos em Jundiaby . . . . .	—	—	37.280\$000	37.280\$000
Casa de chefe de estação em Pedernheiras . . . . .	—	—	7.484\$400	7.484\$400
Reforma do Escriptorio em Jundiaby . . . . .	30.761\$530	22.639\$680	—	43.401\$210
Novo armazem em Limeira . . . . .	10.999\$500	—	15.253\$300	26.252\$800
Deposito do Almozarifado em Rincão . . . . .	9.809\$400	12.916\$430	—	22.725\$830
Passagens inferiores entre Jundiaby e Campinas . . . . .	16.626\$520	28.455\$690	—	45.082\$210
Modificação da linha no km. 120 do r. de Piracicaba . . . . .	8.607\$470	3.032\$860	12.202\$570	23.842\$900
Casas de empregados em Ityrripina . . . . .	2.200\$165	4.432\$730	35.000\$000	41.632\$895
Estação do kilometro 84 do ramal de Piracicaba . . . . .	5.367\$000	18.375\$000	10.000\$000	34.342\$000
Edificio para rouparia em Ityrripina . . . . .	—	—	5.200\$000	5.200\$000
Almozarifado da Tracção em São Carlos . . . . .	6.220\$830	3.419\$450	4.472\$000	14.112\$280
A transportar	570.687\$190	330.004\$154	925.261\$590	1.825.952\$934

**VERBAS**

Transporte

Abrigo para carros em Itrapina					
Novo armazem em Campos Salles					
Casas de empregados em Dois Corregos					
Aquisição de um armazem em Ibaté					
Novo armazem em Villa Americana					
Linha de 3 trilhos - São Carlos kilometro 4					
Casas de turma entre São Carlos e Rincão					
Modificação de linha entre kilom. 29 e 37 - R. Jabú					
Fecho da explanada de Piracicaba					
Augmento de um boeiro em Limeira					
Casas de empregados na pedreira de Tatú					
Casa de turma em Campinas					
Escriptorio da Tracção em Jaboticabal					
Dormitorios de machinistas em Itrapina					
Abrigo para carros em São Carlos					
Casa de turma em Itrapina					
Prolongamento do Ramal de Santa Rita					
Augmento do almoxarifado em Rio Claro					
Novo armazem em Leme					
Novo armazem em Araxás					
Casa de turma no kilometro 205 do tronco					
Passagem inferior no kilometro 85,084					
Passagem inferior no kilometro 51,982					
Substituição de trilhos entre kilom. 302 em Barretos					
Aquisição de 1 casa e 2 terrenos em Guariba					

Total

Pessoal	Material	Contas	Total
570.687\$190	330.004\$154	925.261\$590	1.825.952\$934
8.217\$260	4.283\$340	—	12.500\$600
15.015\$000	—	78.582\$250	93.597\$250
—	—	10.797\$500	10.797\$500
—	—	26.885\$000	26.885\$000
4.155\$000	—	15.659\$270	19.814\$270
28.080\$000	209.791\$295	—	287.871\$295
4.751\$680	1.660\$320	26.400\$000	32.812\$000
26.296\$550	4.823\$557	1.388\$200	32.508\$307
—	285\$000	18.421\$900	18.706\$800
60\$000	—	13.536\$400	13.536\$400
—	—	5.200\$000	5.260\$000
—	—	19.950\$000	19.950\$000
—	—	965\$500	965\$500
—	—	11.962\$500	11.962\$500
7.640\$952	—	—	7.640\$952
1.071\$000	—	8.800\$000	9.871\$000
1.800\$000	2.046\$500	22.086\$000	25.932\$500
7.588\$280	7.633\$400	—	15.221\$680
—	—	15.000\$000	15.000\$000
—	—	20.000\$000	20.000\$000
—	—	8.800\$000	8.800\$000
216\$300	—	—	216\$300
216\$300	268\$370	—	484\$670
20.000\$000	359.666\$795	—	379.666\$795
695.795\$512	920.462\$731	6.485\$000	6.485\$000
1.236.181\$010	—	—	2.852.439\$253

### Serviços estranhos

Prestaram-se serviços às outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importância de 1.132.011\$719 assim discriminada:

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
À locomoção . . . . .	227:111\$350	818:186\$469	6:387\$600	1 051:676\$419
Ao tráfego . . . . .	11:546\$900	1:320\$630	—	12:867\$530
À contadoria . . . . .	4:041\$000	—	—	4:041\$000
À caixa de aposentadoria . . . . .	2:605\$350	—	—	2:605\$350
A diversos particulares . . . . .	60:821\$420	—	—	60:821\$420
Total . . . . .	306:117\$020	819:507\$099	6:387\$600	1 132:011\$719

## Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1924, era o seguinte:

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Chefe da Linha . . . . .	1	
» do Escriptorio Technico . . . . .	1	
Auxiliar do Escriptorio Technico . . . . .	1	
Engenheiros Residentes . . . . .	6	
Ajudantes da 1. <sup>a</sup> Residencia . . . . .	1	
Encarregado do Escriptorio . . . . .	1	
Desenhista . . . . .	1	
Auxiliar da 1. <sup>a</sup> Residencia . . . . .	1	
» do Escriptorio . . . . .	1	
Escripturnarios . . . . .	7	
Dactylographa . . . . .	1	
Continuo . . . . .	1	23
Mestres de linha . . . . .	18	
Feitores de turnas ordinarias . . . . .	123	
» » extraordinarias . . . . .	4	
Operarios de » ordinarias . . . . .	684	
» » extraordinarias . . . . .	106	
Guardas passagens . . . . .	38	
» pontes . . . . .	7	
» noite . . . . .	1	
Mestre de obras . . . . .	2	
Pedreiros . . . . .	40	
Serventes . . . . .	92	
Carpinteiros . . . . .	22	
Ferreiros . . . . .	5	
Malhadores . . . . .	6	
Fundidores . . . . .	6	
Pintores . . . . .	10	
Poceiros . . . . .	3	
Feitores de extracção de pedras . . . . .	4	
Machinista . . . . .	1	
Foguista . . . . .	1	
Cremalheiro . . . . .	1	
Ferreiro . . . . .	1	
Malhadores . . . . .	1	
Operarios . . . . .	46	
<b>Trecho de Piratininga a Cabralia</b>		
Feitores . . . . .	3	
Operarios . . . . .	18	1.243

Designação	Numero	
	Parcial	Total
<b>Construcção</b>		
Chefe de Secção . . . . .	1	
Administrador . . . . .	1	
Ajudantes de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	2	
Feitores . . . . .	3	
Operarios . . . . .	47	
Ajustador . . . . .	1	
Machinista . . . . .	1	
Foguistas . . . . .	2	
Cremalheiro . . . . .	1	
Cozinheira . . . . .	1	60
Total . . . . .		1 326

### Prolongamento do ramal dos Agudos

A 9 de Fevereiro de 1924 foi inaugurado o primeiro trecho deste prolongamento, de Piratininga a Cabralia, na extensão de 27.729 metros; nos mezes seguintes se trabalhou com o escavador em pôr no grêde dois aterros que tinham ficado baixos e em reforçar diversos outros aterros, tendo sido escavados e transportados para esses aterros 50.000 metros cubicos de terra: ficou concluida a construcção das 3 casas de turma e se fizeram em Cabralia mais dois grupos de duas casas para empregados.

Nesse primeiro trecho concluido o movimento de terra attingiu a 618.146 metros cubicos, dos quaes 90  $\frac{1}{2}$  % em terra, 3  $\frac{1}{2}$  % em pigarra, 1  $\frac{1}{2}$  % em pedra solta e 4  $\frac{1}{2}$  % em rocha. O volume escavado foi portanto de 22 metros cubicos por metro corrente de linha. Quatro quintas partes dos materiaes escavados foram transportadas em carroças tendo sido a escavação feita pelos meios ordinarios, uma quinta parte foi transportada pelo trem de serviço tendo sido a escavação feita pelos meios ordinarios e pelo escavador: o volume dado por este attingiu a 89.000 metros cubicos. Foram construidas 82 obras d'arte: 2 passagens inferiores de 4 metros de vão e 1 de 3 metros, 5 pontilhões em arco de 3 metros de vão e 2 de 2 metros, 1

boeiro de cimento armado de  $1^m,00 \times 1^m,70$ , 3 boeiros duplos e 26 simples de concreto moldado de  $0^m,80 \times 1^m,10$ , 5 boeiros duplos e 37 simples de concreto moldado de  $0^m,60$  de diametro. O comprimento total da parte em arco dos pontilhões é de 159 metros para os de 3 metros e de 100 metros para os de 2 metros. O boeiro de cimento armado tem 63 metros de comprimento. Os de concreto moldado têm o comprimento total de 862 metros os de  $0^m,80 \times 1^m,10$ , e de 847 metros os de  $0^m,60$  de diametro. Em America e Cabralia se edificaram estação, armazem e casa para chefe de estação; fizeram-se mais 3 casas de turma e 4 grupos de 2 casas para empregados dos quaes 1 em America e 3 em Cabralia; construiu-se uma caixa d'agua em Cabralia. Construíram-se 1.096 metros de desvios nas duas estações e um triangulo de reversão em Cabralia.

Em 1924 se proseguiu na construcção do segundo trecho do prolongamento entre Cabralia e Duarte, na extensão de 12 kilometros. O volume total escavado foi de 53.222 metros cubicos dos quaes 52.190 em terra e o restante em picarra. Construiu-se uma ponte sobre o rio Alambary, composta de dois arcos de tijolos de 6 metros de vão cada um; construíram-se mais 30 boeiros de concreto moldado de  $0^m,80 \times 1^m,10$  e de  $0^m,60$  de diametro. Nos ultimos dias do anno estava quasi concluido o assentamento da linha nos 12 kilometros, e a construcção da cerca dos dois lados da linha. Este trecho será inaugurado em meados de 1925.

No anno proximo findo concluimos a locação do terceiro trecho deste prolongamento, entre Duarte, kilometro 40, e as cabeceiras do Tibiriçá, kilometro 80, a contar de Piratininga. Ficou feita tambem a derrubada para o picadão neste trecho de 40 kilometros. Em Dezembro foi contractada a construcção deste trecho com os empreiteiros Pentead & Gregori, Mello Mattos & Maciel, Dr. Zozimo Abreu que iniciaram o serviço em principios deste anno.

Fizemos tambem em 1924 os estudos definitivos do quarto trecho, do kilometro 80 ao kilometro 113 a contar de Piratininga. O traçado partindo do kilometro 80, nas cabeceiras do Tibiriçá, segue pelo divisor de aguas entre este e o rio do

Peixe, até atingir no kilometro 113 o picadão de Presidente Penna á Platina. Esses estudos foram submettidos á approvação do Governo.

### **Linha de Barretos ao Rio Grande**

Ficou concluida a locação desta linha. Proceceu-se á desapropriação amigavel e á demolição dos predios da facha atravessada pela nova linha em sua sahida de Barretos. Em Dezembro foi contractada a construcção com o empreiteiro Felicio Bertoldi que em principios deste anno den inicio ao serviço.

### **Prolongamento do ramal de Santa Rita**

Resolvida a construcção deste prolongamento entre Moema e ás proximidades da Usina Vassununga, aproveitamos os estudos que tinhamos feito ha annos. A linha tem 9 kilometros de extensão; partindo de Moema desce para o ribeirão Bebedouro, transpõe este e prosegue em direcção ao rio Mogy-Guassú. Contractada com os empreiteiros Prado Uchôa & Cia., foi a construcção começada em Setembro, tendo sido até 31 de Dezembro escavados 21.500 metros enbicos de terra e construida uma passagem inferior e 18 boeiros de concreto; foi tambem construida a alvenaria da ponte de 12 metros sobre o ribeirão Bebedouro.

Jundiahy, 12 de Maio de 1925.

*Pedro Soares de Camargo,*

Chefe da Linha.

## V

# Locomoção

Passo a transcrever na sua íntegra o minucioso relatório que me foi apresentado pelo Sr. Dr. Jayme Cintra, distinto collega, 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 da Locomoção, referente ao anno de 1924.

Ao Illm. Snr. Dr. Inspector Geral

*Jayme Cintra*

Chefe da Locomoção.

# LOCOMOÇÃO

I

## Material rodante

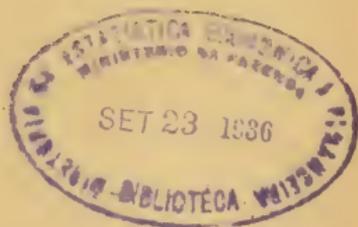
Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de Dezembro de 1924.

Designação	Secção Paulista		Secção R. Claro	Total
	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,60	Bitola de 1,000	
Locomotivas electricas . . . . .	21	—	—	21
» a vapor . . . . .	81	9	70	160
Carro da Directoria . . . . .	—	—	1	1
Carros de Inspeção . . . . .	1	—	2	3
» para pagamentos . . . . .	1	—	2	3
» dormitórios especiaes . . . . .	1	—	2	3
» » para passageiros . . . . .	8	—	10	18
» reservados . . . . .	3	—	2	5
» » para presos . . . . .	1	—	1	2
» funebres . . . . .	1	—	2	3
» restaurantes . . . . .	7	—	6	13
» de luxo . . . . .	8	—	3	11
Carro-escola para propaganda agricola . . . . .	1	—	—	1
Carros de primeira classe . . . . .	23	3	27	53
Carro de primeira classe especial . . . . .	1	—	—	1
Carros de segunda classe . . . . .	17	6	26	49
» mixtos . . . . .	14	3	19	36
» para bagagem . . . . .	30	3	25	58
» correio . . . . .	5	—	8	13
Carro para conducção de pessoal em serviço . . . . .	—	—	1	1
Carros frigorificos para leite . . . . .	2	—	—	2
» para animal de raça . . . . .	2	—	—	2
» » transporte de carnagens . . . . .	3	—	2	5
Automoveis . . . . .	3	—	1	4
Guindastes a mão (volantes) . . . . .	2	—	2	4
» » vapor . . . . .	6	—	3	9
Carretões para transporte de locomotivas a vapor . . . . .	3	—	—	3
Carretão para transporte de locomotivas electricas . . . . .	1	—	—	1
Vagões de soccorro . . . . .	6	—	4	10
» diversos . . . . .	2.450	54	1.369	3.873

Apresentamos, a seguir, em quadros, os elementos caracteristicos principaes das locomotivas que a Companhia Paulista possui actualmente.



Fabricantes	Natureza	Velocidade em kms./horas			Peso total adherente em tons.
		A potencia continua	A potencia unihoraria	Maxima seguranca	
General Electric Co.	Trens de p	66,4	65	90	108
	Trens de m	34	33,5	50	90
	Manobras .	—	—	55	56
Westinghouse Elect. & Manuft. Co.	Trens de p	75	69	104	128
	Trens de n	37	34	64	106



Locomotivas electricas

Fabricantes	Natureza do serviço	Numeros	Typo	Potencia por locomotiva		Esforço de tracção em kgs.			Velocidade em kms./horas			Peso total adherente em tons.
				Continua	Unihoraria	A potencia continua	A potencia unihoraria	30 % coef. adh.	A potencia continua	A potencia unihoraria	Maxima seguranga	
General Electric Co.	Trens de passageiros .	200 a 203	4-4-0+0-4-4	1 600 H P	1 680 H P	6 700	7 000	21 800	46,4	65	90	108
	Trens de mercadorias .	204 a 211	0-4-0+0-4-0	1 000 H P	1 680 H P	13 000	13 500	27 200	34	33,5	60	90
	Manobras . . . . .	300 a 304	0-4-0+0-4-0	478 H P	656 H P	6 350	9 800	17 000 (20 000)		—	55	56
Westinghouse Elect. & Manuf. Co.	Trens de passageiros .	212 a 213	2-4-0+0-4-2	1 800 H P	2 240 H P	6 500	9 000	23 000 (25 % coef. adh.)	75	69	104	129
	Trens de mercadorias .	214 a 215	0-6-0+0-6-0	1 350 H P	1 680 H P	10 000	13 000	26 000	37	34	64	106



## Locomotivas de bitola de 1m,00

Natureza do serviço	Numeros	Typo	Esforço de tração em kgs.	Superficie de aquecimento em m. 2	Superficie de superaquecimento em m/2	Peso adherente em kgs.	Peso total machina e tender em tons.	Observações
Trens de passageiros	27,30,35,37,38 e 40	4-6-0	5.000	86	—	22.000	58	
	74 a 80	4-6-2	9.400	132	—	33.000	77,4	
Trens de passageiros e de mercadorias	84 a 87	4-6-0	7.257	83	—	27.200	65,7	
	70 a 73	4-6-0	9.400	116,7	—	33.000	68,7	
	60 a 62	4-6-0	8.320	105	—	31.750	66,1	
	63 a 66	4-6-0	8.360	132,6	—	33.575	74	
	1 e 2	2-6-0	9.980	125,5	—	34.800	67,5	
	26	2-8-0	5.580	86,4	—	27.000	59,5	
Trens de mercadorias	32, 34, 47 e 49	2-8-0	5.645	84,5	—	28.800	61	
	42, 44, 48 e 50 a 53	2-8-0	6.840	86,4	—	30.000	62,9	
	31, 33, 41, 43, 45 e 46	2-8-0	7.800	86,4	—	30.000	62,9	
	89	2-8-2	5.460	86,4	44,5	30.000	62,9	Compound Vauchain
	90	2-8-2	20.600	259,1	44,5	88.000	136	
	91 a 96	2-10-2	15.300	185,8	55,7	87.500	148,5	
Manobras	100 e 101	4-8-2	13.063	186,8	46,5	57.600	115	
	102 e 103	4-8-2	12.321	184,2	49,2	47.400	118	
	54 a 59	0-6-2	7.000	65,2	43,6	42.800	112,1	
	81 a 83	2-6-2	8.074	78,8	—	29.000	33,2	
<b>Locomotivas de bitola de 0m,60</b>								
Trens de passageiros e mercadorias	1 e 2	0-4-0	1.420	18,2	—	8.980	9	
	5	0-4-0	1.488	24,1	—	11.830	13,8	
Trens de passageiros e mercadorias	6	0-4-0	2.618	20,2	—	10.500	12,5	
	7	0-4-0	3.386	27,6	—	10.695	12,7	
	8 e 9	0-6-2	4.431	41,3	—	10.800	21,3	
10, 11	2-6-2	4.431	42,5	—	19.200	24,9		

A contar de 1907 foram vendidas, encostadas ou desmontadas, por obsoletas, as seguintes locomotivas:

Da bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	{ Encostada e desmontada	{ Numeração antiga: 1, 2, 5, 6 e 8 Nova numeração: 16
, , , ,		

Total . . . 12

Da bitola de 0<sup>m</sup>,60 — Vendidas: — 3 e 4 . . . 2

Da bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 — Vendidas:	{	3 (1. <sup>a</sup> ), 3 (2. <sup>a</sup> ), 4 (1. <sup>a</sup> ), 4 (2. <sup>a</sup> )
		5 (1. <sup>a</sup> ), 5 (2. <sup>a</sup> ), 6 (1. <sup>a</sup> ), 6 (2. <sup>a</sup> )
		7 (1. <sup>a</sup> ), 8 (1. <sup>a</sup> ), 8 (2. <sup>a</sup> ), 9 (1. <sup>a</sup> )
		9 (2. <sup>a</sup> ), 10 (1. <sup>a</sup> ), 10 (2. <sup>a</sup> ), 11 (1. <sup>a</sup> )
		12 (1. <sup>a</sup> ), 13 (1. <sup>a</sup> ), 14 (1. <sup>a</sup> ), 14 (2. <sup>a</sup> )
		15 (1. <sup>a</sup> ), 15 (2. <sup>a</sup> ), 16 (1. <sup>a</sup> ), 16 (2. <sup>a</sup> )
		17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 28, 29, 36, 39, 53, e 54.

Total . . . 37

Total Geral . . . 51

NOTA: — Foram vendidas, também, em 1922, 3 locomotivas pequenas de bitola de 0<sup>m</sup>,60, sem numero, que se achavam encostadas.

A seguir apresentamos os quadros dos carros e vagões que a Companhia Paulista possuía em 31 de Dezembro de 1924, com informações sobre suas lotações e taras.

## Carros de bitola de 1<sup>m</sup>,60

DESIGNAÇÃO	Lotação	Tara média (kgs.)	Numero de vehiculos
Carro de inspecção . . . . .	3 beliches, 1 quarto com banheiro, 4 poltronas e 2 sofás . . . . .	25.850	1
Carro para pagamentos . . . . .	8 logares . . . . .	22.200	1
Carros dormitorios para passageiros . . . . .	20 leitos (4 em beliches) . . . . .	42.233	8
Carro dormitorio, especial . . . . .	10 logares . . . . .	14.200	1
» reservado . . . . .	12 . . . . .	17.850	1
» » para doentes (1. <sup>a</sup> classe) . . . . .	16 » . . . . .	21.200	1
Carro reservado para doentes (2. <sup>a</sup> classe) . . . . .	8 » . . . . .	7.630	1 2
Carro reservado para morpheticos . . . . .	11 » . . . . .	7.340	1
Carro reservado para presos . . . . .	16 » . . . . .	7.250	1
» funebre . . . . .	12 » e 1 éça . . . . .	16.800	1
Carros restaurantes . . . . .	40 » . . . . .	39.954	7
Carro escola para propaganda agricola . . . . .	2 sofás, 6 cadeiras, 2 beliches com 2 camas em cada . . . . .	27.210	1
Carros de luxo (Pullman) . . . . .	21 logares . . . . .	37.641	7
Carro » » (Pequeno) . . . . .	16 » . . . . .	20.770	1 8
Carros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	60 » . . . . .	35.313	20
» » 1. <sup>a</sup> . . . . .	56 » . . . . .	39.196	3 23
Carros de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	98 » . . . . .	35.893	17
» mixto . . . . .	78 » . . . . .	37.471	8
» . . . . .	73 » . . . . .	36.274	4
» . . . . .	58 » . . . . .	20.150	1
» . . . . .	56 » . . . . .	19.570	1 14
» de bagagem . . . . .	20.000 kgs. . . . .	20.600	16
» » . . . . .	20.000 » . . . . .	33.904	7
» » . . . . .	6.000 » . . . . .	8.327	7 30
» correios . . . . .	20.000 » . . . . .	20.255	2
» . . . . .	10.000 » . . . . .	17.130	3 5
» frigorificos para leite . . . . .	6.000 » . . . . .	6.955	2
» para animaes de raça . . . . .	3 animaes . . . . .	7.865	2
» » transporte de car-ruagens . . . . .	6.000 kls. . . . .	6.603	3
Total . . . . .			129

### Carros bitola de 1<sup>m</sup>,00

DESIGNAÇÃO	Lotação	Tara média (kgs)	Numeros de vehiculos	
Carro da Directoria . . . . .	3 sofás, 10 cadeiras e 1 beliche com 1 leito . . . . .	20.990		1
Carros de luxo (Pullman) . . . . .	20 logares . . . . .	24.226		3
Carro de inspecção . . . . .	3 beliches e 1 quarto com banheiro, 4 poltronas, 2 sofás, sendo: 1 grande e 1 pequeno . . . . .	20.260		1
» de inspecção (pequeno) . . . . .	2 cadeiras e 1 leito . . . . .	9.170		1
» para pagamentos . . . . .	2 sofás, 2 poltronas e 4 leitos . . . . .	20.240	1	
» . . . . .	2 cadeiras e 7 leitos . . . . .	12.500	1	2
» dormitorio dos chefes . . . . .	4 beliches com 1 cama em cada . . . . .	23.450		1
Carro dormitorio dos ajudantes . . . . .	3 beliches, 1 quarto com banheiro, 2 poltronas, 2 cadeiras, 2 sofás, sendo: 1 grande e 1 pequeno . . . . .	18.660		1
Carros dormitorios para passageiros . . . . .	3 beliches com 1 cama, e 6 camas em salão aberto . . . . .	20.459	7	
Carros dormitorios para passageiros . . . . .	20 leitos . . . . .	21.633	3	10
Carro reservado . . . . .	10 logares, 2 leitos e 2 poltronas . . . . .	10.620	1	
» (1. <sup>a</sup> classe) . . . . .	16 logares . . . . .	10.810	1	2
» para presos . . . . .	16 . . . . .	8.160		1
» funebre . . . . .	12 logares e 1 eça . . . . .	14.850	1	
» . . . . .	6 . . . . .	10.230	1	2
Carros restaurantes . . . . .	24 . . . . .	22.295		6
» de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	44 . . . . .	20.814	5	
» . . . . .	40 . . . . .	19.209	10	
» . . . . .	36 . . . . .	16.930	1	
» . . . . .	32 . . . . .	14.873	11	27
» 2. <sup>a</sup> . . . . .	64 . . . . .	19.290	4	
» . . . . .	60 . . . . .	19.576	3	
» . . . . .	56 . . . . .	13.708	17	
» . . . . .	52 . . . . .	12.300	1	
» . . . . .	48 . . . . .	12.300	1	26
» mixtos . . . . .	54 . . . . .	19.452	4	
» . . . . .	52 . . . . .	16.160	2	
» . . . . .	48 . . . . .	13.826	5	
» . . . . .	46 . . . . .	13.502	5	
» . . . . .	44 . . . . .	13.856	3	19
A transportar . . . . .				103

DESIGNAÇÃO	Lotação	Tara média kgs.	Numero de vehiculos
Transporte . . . . .			103
Carros bagagens grandes . . . . .	—	17.318	5
» » médios . . . . .	—	12.132	15
» » pequenos . . . . .	—	6.093	3
» » -type va- gão . . . . .	20.000 kgs.	12.690	2
Carros correio . . . . .	—	13.452	4
Carro » . . . . .	—	12.900	1
Carros » . . . . .	—	9.206	3
Carro para condução de pessoal em serviço . . . . .	82 logares	10.070	1
Carros para transporte de carruagens . . . . .	—	7.525	2
Total . . . . .			139

**Carros de bitola de 0<sup>m</sup>,60**

DESIGNAÇÃO	Lotação	Tara média kgs.	Numero de vehiculos
Carro de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	40 logares . . . . .	11.320	1
» » » . . . . .	36 » . . . . .	11.230	1
» » » . . . . .	18 » . . . . .	7.810	1
» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	48 » . . . . .	11.030	1
» » » . . . . .	48 » . . . . .	10.070	1
» » » . . . . .	40 » . . . . .	7.870	1
» » » . . . . .	38 » . . . . .	6.920	1
» » » . . . . .	35 » . . . . .	7.760	1
» » » . . . . .	24 » . . . . .	8.120	1
» mixtos . . . . .	26 » . . . . .	12.750	1
» » » . . . . .	26 » . . . . .	8.270	1
» » » . . . . .	22 » . . . . .	6.950	1
» bagagens e correio . . . . .	—	9.660	1
» » » . . . . .	—	9.390	1
» » » . . . . .	—	6.250	1
Total . . . . .			15

Vagões de bitola de 1<sup>m</sup>,60

DESIGNAÇÃO	Lotação (kgs.)	Tara média (kgs.)	Numero de vehiculos
Brakes de 4 rodas . . . . .	10.000	7.534	89
"    "    4 . . . . .	12.000	7.750	51
"    "    4 para trens mixtos de 4 rodas . . . . .	12.000	10.070	3
Coberto de 4 rodas para bagagens . . . . .	12.000	8.400	1
Cobertos de 4 rodas . . . . .	10.000	6.797	352
"    "    4 " (dormitorios Via Per- manente) . . . . .	10.000	5.940	3
Coberto de 4 rodas (dormitorio Via Perma- nente) . . . . .	10.000	5.470	1
Cobertos de 4 rodas para fructas . . . . .	10.000	6.940	3
"    "    4 " . . . . .	12.000	7.105	268
"    "    4 " para fructas . . . . .	12.000	7.300	3
"    "    8 " . . . . .	20.000	13.844	90
"    "    8 " para fructas . . . . .	20.000	14.470	6
Coberto de 8 rodas . . . . .	24.000	15.250	1
Cobertos de 8 rodas (mesa de aço) . . . . .	30.000	14.655	2
"    "    8 " (vagões de aço) . . . . .	40.000	18.639	50
"    "    8 " ( " " " ) . . . . .	42.000	17.445	99
Coberto de 8 rodas transporte de locomo- tivas electricas . . . . .	42.000	17.400	1
Abertos de 4 rodas . . . . .	10.000	5.824	42
"    "    4 " para lastro . . . . .	10.000	5.430	14
Aberto " 4 " " " . . . . .	12.000	5.480	1
Abertos " 4 " " mudas . . . . .	12.000	6.980	2
"    "    4 " . . . . .	12.000	5.608	335
"    "    8 " . . . . .	20.000	11.750	100
Brakes " 8 " . . . . .	30.000	16.670	20
Abertos " 8 " para transporte de lo- comotivas de bitola de (1 <sup>m</sup> ,60) . . . . .	20.000	12.000	2
Abertos de 8 rodas . . . . .	30.000	15.482	478
"    "    8 " para transporte caixas de materiaes . . . . .	30.000	12.113	43
Abertos de 8 rodas para caixas frigorificas . . . . .	30.000	20.383	50
Vagão de 8 rodas adaptado para serviços de electrificação da linha . . . . .	30.000	19.900	1
Vagões de 8 rodas adaptados para serviços de electrificação da linha . . . . .	30.000	20.383	3
Fueiros de 4 rodas para trilhos . . . . .	10.000	5.000	4
"    "    4 " tenders de guindaste . . . . .	10.000	5.000	2
Engradados de 4 rodas para lenha . . . . .	10.000	5.200	15
"    "    4 " " " . . . . .	12.000	5.200	13
"    "    8 " " " . . . . .	20.000	11.760	27
Gaiolas de 4 rodas (passador de gado) . . . . .	6.000	4.500	2
"    "    4 " para animaes) . . . . .	10.000	7.000	3
Gaiola " 4 " (passador de gado) . . . . .	10.000	5.740	1
Gaiolas " 4 " para verdura . . . . .	12.000	7.278	5
Gaiola " 4 " " leite . . . . .	10.000	7.265	1
Gaiolas " 4 " " animaes . . . . .	12.000	7.000	37
Brakes " 8 " " trens mixtos . . . . .	12.000	10.070	2



DESIGNAÇÃO	Lotação (kgs.)	Tara média (kgs.)	Numero de vehiculos
Abertos duplos para lenha . . . . .	20.000	10.403	16
» » » . . . . .	24.000	10.403	57
» » (Fueiros) . . . . .	20.000	10.403	4
» » para caixas frigorificas . . . . .	24.000	10.500	43
» » » transporte de madeiras . . . . .	24.000	10.250	32
Gaiolas simples . . . . .	10.000	8.018	10
» » » . . . . .	12.000	8.770	39
» duplas . . . . .	20.000	11.179	101
» » » . . . . .	22.000	10.592	15
» » » . . . . .	24.000	10.800	21
Vagão mixto para transporte de passageiros . . . . .	24.000	10.403	1
Cobertos simples (vagões de socorro) . . . . .	10.000	7.245	2
Coberto duplo (vagão » » » ) . . . . .	20.000	12.150	1
» » ( » » » » » ) . . . . .	24.000	12.200	1
Total . . . . .			1.373

### Caixas moveis para as bitolas de 1<sup>m</sup>,60 e 1<sup>m</sup>,00

DESIGNAÇÃO	Lotação (kgs.)	Tara média (kgs.)	Numero de vehiculos
Caixas abertas para transporte de materiaes . . . . .	20.000	3.750	100
Caixa fechada » » » . . . . .	20.000	3.750	1
Caixas frigorificas para carne . . . . .	12.000	10.000	60
» » » fructas . . . . .	12.000	7.240	2
Total . . . . .			163

### Vagões de bitola de 0<sup>m</sup>,60

DESIGNAÇÃO	Lotação (kgs.)	Tara média (kgs.)	Numero de vehiculos
Abertos . . . . .	6.000	5.730	18
» . . . . .	8.000	5.730	9
» . . . . .	10.000	5.730	2
Cobertos sem abrigo para o guarda . . . . .	6.000	6.450	17
» com » » » » . . . . .	6.000	6.450	3
Coberto . . . . .	8.000	6.450	1
» com abrigo para o guarda . . . . .	10.000	6.450	1
Gaiola para animaes . . . . .	6.000	6.450	1
Gaiolas para animaes . . . . .	8.000	6.450	2
Total . . . . .			54

Mostram os quadros de material rodante o movimento seguinte em confronto com 1923:

**Augmento de material**

(Material construído)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	Total
Cobertos duplos . . . . .	20	—	—	20
Vagões rasos de 30.000 kgs. . .	42	—	—	42
„ plataforma de 30.000 kgs. . .	18	—	—	18
Caixas moveis abertas para transporte de materiaes . . .	—	—	40	40
Carros de luxo . . . . .	—	—	3	3

(Material adquirido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Total
Locomotivas electricas . . . . .	5	—	5
„ a vapor . . . . .	—	2	2

(Material transformado)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	Total
Carro de inspecção em dormi- torio de ajudantes . . . . .	—	—	1	1
Dormitorio de empregados em carro funebre . . . . .	—	—	1	1
Carro toucador em dormitorio para passageiros . . . . .	—	—	1	1
Carro de 2. <sup>a</sup> classe em dormi- torio para passageiros . . . . .	—	—	1	1
Carro dormitorio de passageiros em carro de inspecção . . . . .	—	—	1	1
Adaptação da caixas frigorificas para transporte de carnes con- geladas . . . . .	—	—	15	15

Material de bitola de 1<sup>m</sup>,60 adaptado para a bitola de 1<sup>m</sup>,00:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00
Carro mixto (n. 397) em carro dormitorio (n. 60)	1
„ restaurante (n. 50) em carro restaurante (n. 29)	1

### Material alugado

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60
Vagões abertos de 8 rodas de 30.000 kgs.	10

### Material rodante e de Tracção

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

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Communs a ambas as bitolas	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60
Locomotivas a vapor . . . . .	24	49	—	4
„ electricas . . . . .	21	—	—	—
Carros diversos . . . . .	89	21	—	—
Carros da bitola de 1 <sup>m</sup> ,60 transformados para a bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	57	—	—
Carros da bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 transformados para a bitola de 1 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	2	—	—	—
Carros da bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 transformados para a bitola de 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	—	—	—	8
Vagões diversos . . . . .	944	645	—	14
Vagões frigorificos (estrados) . . . . .	—	—	100	—
Caixas frigorificas para carne . . . . .	—	—	60	—
Caixas „ „ fructas . . . . .	—	—	2	—
Caixas moveis abertas para transporte de materiaes . . . . .	—	—	100	—
Caixa movel fechada para transporte de materiaes. . . . .	—	—	1	—
Automoveis grandes para serviço do Trafego . . . . .	2	1	—	—
Automoveis pequenos para serviço da Linha . . . . .	1	1	—	—
Guindastes a vapor . . . . .	6	3	—	—
Carretões para transporte de locomotivas a vapor . . . . .	3	—	—	—
Carretão para transporte de locomotivas electricas. . . . .	1	—	—	—

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1915 até Dezembro de 1924, com as differenças verificadas de anno para anno:

ANNOS	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	TOTAL	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	TOTAL GERAL	DIFFERENÇA	
						Mais	Menos
1924	5.722.111	164.715	5.886.826	3.838.227	9.725.053	—	80.120
1923	5.860.309	110.948	5.971.257	3.833.916	9.805.173	—	192.737
1922	5.076.547	118.839	5.195.386	4.802.524	9.997.910	—	546.123
1921	4.775.130	114.119	4.889.249	5.654.784	10.544.033	868.541	—
1920	4.367.068	117.681	4.484.749	5.190.743	9.675.492	1.077.177	—
1919	3.881.567	88.307	3.969.874	4.628.441	8.598.315	—	307.441
1918	4.051.121	99.084	4.150.205	4.755.551	8.905.756	199.049	—
1917	3.879.389	97.906	3.977.295	4.729.412	8.706.707	717.536	—
1916	3.695.516	86.940	3.782.456	4.206.715	7.989.171	1.078.127	—
1915	3.239.556	77.613	3.317.169	3.593.875	6.911.044	115.865	—

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1924, é discriminado em seguida, em confronto com 1923, 1922, 1921 e 1920.

DESCRIPÇÃO	Seção Paulista												Seção Rio Claro				
	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60					Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60					Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00						
	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920		
Em bom estado . . . . .	48	58	57	49	51	6	6	7	6	4	41	35	30	50	43		
Em regular estado . . . . .	49	31	32	45	27	3	2	1	1	3	24	27	31	33	37		
Em reparação . . . . .	5	8	8	3	3	—	1	1	2	2	5	6	5	5	8		
Total . . . . .	102	97	97	97	81	9	9	9	9	9	70	68	66	88	88		

São consideradas em estado regular as locomotivas que, desde a última reparação, percorreram mais de 100.000, 75.000 e 65.000 kilometros, segundo os typos existentes, de passageiros, cargas e manobras, na bitola de 1<sup>m</sup>,60; 15.000 na bitola de 0<sup>m</sup>,60, e na bitola de 1<sup>m</sup>,00, de accordo com os respectivos typos, variando de 80.000 a 40.000 kilometros as bases para essa consideração.

# TRACÇÃO

## Percurso das locomotivas

Foi de 9.725,053 kilometros o percurso das locomotivas em 1924.  
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Anos de	SERVIÇO DO TRAFEGO							TOTAL POR BITOLA
		TRENS DE:				Manobras e reservas	Serviço da linha de lastros	TOTAL	
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorificos				
1 m,60	1924	1.641.415	116.757	1.709.993	84.703	216.363	1.948.100	4.780	5.722.111
	1923	1.695.672	131.632	1.662.397	130.149	163.058	2.008.022	69.379	5.860.309
	1922	1.360.655	159.524	1.350.975	85.257	184.457	1.836.443	99.236	5.076.547
	1921	1.112.848	148.699	1.460.068	114.982	171.513	1.733.764	32.356	4.775.130
	1920	1.042.275	149.514	1.377.152	179.439	100.739	1.480.679	37.270	4.367.068
0 m,60	1924	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715
	1923	52.114	10.248	10.119	—	5.020	32.547	900	110.948
	1922	52.522	10.220	8.162	—	9.670	38.177	88	118.839
	1921	53.113	10.220	11.237	—	9.082	29.755	712	114.119
1920	51.511	10.248	10.391	—	7.898	28.723	8.910	117.681	
1 m,00	1924	1.253.342	95.219	794.053	475.406	229.136	936.106	54.965	3.838.227
	1923	1.258.828	190.626	800.937	471.087	182.279	906.088	24.071	3.833.916
	1922	1.181.009	224.907	1.438.661	391.705	232.641	1.280.741	52.860	4.802.524
	1921	1.203.582	177.804	1.891.851	597.431	309.789	1.363.186	111.141	5.654.784
1920	1.200.399	207.194	1.834.804	810.910	227.251	867.034	43.151	5.190.743	
Total Geral	1924	2.945.838	232.198	2.515.134	560.109	483.159	2.936.158	62.457	9.725.053
	1923	3.006.614	332.506	2.473.453	601.236	350.357	2.946.657	94.350	9.805.173
	1922	2.594.186	394.651	2.797.798	476.962	426.768	3.155.361	152.184	9.997.910
	1921	2.369.543	336.723	3.364.056	712.413	490.384	3.126.705	144.209	10.544.033
1920	2.294.185	366.956	3.222.347	990.349	335.888	2.376.436	89.331	9.675.432	

No quadro abaixo vai designada a existencia das locomotivas e sua utilização, em 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920.

	NUMERO DE LOCOMOTIVAS														
	BITOLA DE														
	1m,60			1m,00				0m,60							
	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920
Não utilizadas . . . . .	—	—	—	9	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—
De 1 a 100 kilometros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 101 » 10.000 »	3	—	—	10	2	1	3	3	3	2	—	4	—	—	—
» 10.001 » 20.000 »	2	—	4	2	5	4	3	2	2	2	—	—	—	—	1
» 20.001 » 30.000 »	6	3	7	6	6	3	2	3	3	2	4	1	3	1	5
» 30.001 » 40.000 »	14	15	15	12	18	1	—	—	—	1	7	3	3	6	17
» 40.001 » 50.000 »	17	11	23	16	11	—	—	—	—	—	11	12	13	16	10
Superior » 50.000	60	68	48	42	39	—	—	—	—	—	45	48	47	65	55
Total . . . . .	102	97	97	97	81	9	9	9	9	9	70	68	66	88	88

**PERCURSO**

O numero de locomotivas, cujo percurso foi superior a 50.000 kilometros, consta do quadro abaixo, em confronto com os annos de 1923, 1922, 1921 e 1920.

<b>BITOLA DE</b>	<b>1924</b>	<b>1923</b>	<b>1922</b>	<b>1921</b>	<b>1920</b>
1m,60. . . . .	60	68	48	42	39
1m,00. . . . .	45	48	47	65	55
<b>Total</b> . . . . .	<b>105</b>	<b>116</b>	<b>95</b>	<b>107</b>	<b>94</b>

Os maiores percursos, em 1924, couberam ás locomotivas numero:

75 da bitola de 1m,60,	que percorreu	130.539 kilometros
10 " " " 0m,60,	" "	30.648 "
79 " " " 1m,00,	" "	95.944 "

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:

<b>DESIGNAÇÃO</b>	<b>1924</b>	<b>1923</b>	<b>1922</b>	<b>1921</b>	<b>1920</b>
<b>Secção Paulista</b>					
<b>Bitola de 1m,60</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros (a vapor) . . . . .	52.150	50.395	53.843	59.189	53.233
Locomotivas dos trens de passageiros (electricas). . . . .	56.442	55.834	38.325	—	—
Locomotivas dos trens de cargas (a vapor) . . . . .	41.353	43.106	39.585	41.402	41.309
Locomotivas dos trens de cargas (electricas) . . . . .	39.109	38.923	31.557	4.743	—
<b>Bitola de 0m,60</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros . . . . .	12.488	14.310	14.408	12.938	18.878
Locomotivas dos trens de cargas . . . . .	11.968	5.290	6.636	5.810	5.172
<b>Secção Rio Claro</b>					
<b>Bitola de 1m,00</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros . . . . .	56.970	57.219	59.050	52.014	49.550
Locomotivas dos trens de cargas . . . . .	40.867	45.108	47.664	53.214	53.129

A seguir vai indicada a distribuição diaria das locomotivas pelos varios serviços.

### Bitola de 1<sup>m</sup>,60

(Tracção electrica e a vapor)

DESIGNAÇÃO	Numero médio de locomotivas	
	De 1 de Janeiro a 31 de Maio	De 1 de Junho a 31 de Dezembro
Locomotivas occupadas em trens de passageiros <sup>1)</sup>	26	26
» » » » gado . . .	3	3
» » » » mixtos . . .	4	4
» » » » mercadorias	37	37
» » serviços de manobras . . .	20	25
» » » lastro . . .	1	1
» não occupadas na carreira . . .	1	1
» paradas e em reparação . . .	5	5
Total . . . . .	97	102

### Bitola de <sup>m</sup>,00

DESIGNAÇÃO	Numero médio de locomotivas	
	De 1 de Janeiro a 31 de Maio	De 1 de Junho a 31 de Dezembro
Locomotivas occupadas em trens de passageiros	18	18
» » » » gado . . .	9	9
» » » » mixtos . . .	5	5
» » » » mercadorias	16	18
» » serviços de manobras	7	7
» » » em trens de lastro . . .	4	4
» paradas e em reparação . . .	5	5
alugadas a outras estradas . . .	2	2
em serviço da C. P. em outras estradas . . . . .	2	2
Total . . . . .	68	70

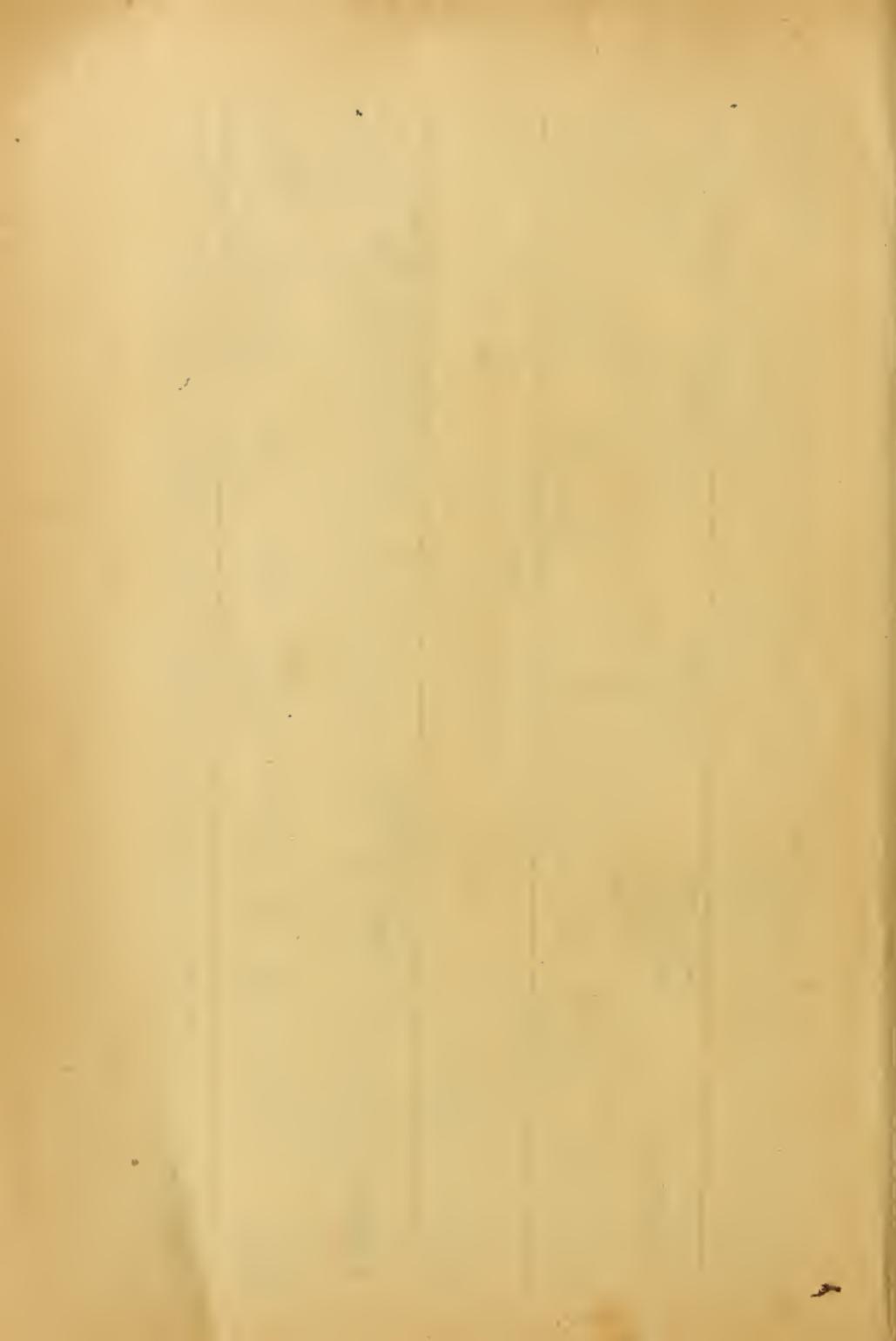
Si referimos o percurso total sómente ás locomotivas entregues diariamente ao tráfego, e occupadas exclusivamente com os trens, durante os annos de 1924, 1923, 1922, e 1921, excluindo as paradas em reparações, lavagens de caldeiras, limpeza de tubos, etc, veremos que os percursos médios foram os seguintes:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924						ANNO DE 1923						ANNO DE 1922						ANNO DE 1921					
	Média por			Média por			Média por			Média por			Média por			Média por			Média por					
	Anno	Mez	Dia	Anno	Mez	Dia	Anno	Mez	Dia	Anno	Mez	Dia	Anno	Mez	Dia	Anno	Mez	Dia						
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	56.287	4.690	156	69.429	5.786	146	46.493	3.874	129	69.515	5.793	193	66.783	5.565	186									
"    "    1 <sup>m</sup> ,00	52.776	4.397	147	59.163	4.930	164	61.920	5.160	172															

O mesmo percurso, referido a todas as locomotivas de vapor inclusive as paradas em reparações, etc., offerecem as seguintes médias:

DESIGNAÇÃO	SEÇÃO PAULISTA												SEÇÃO RIO CLARO											
	Anno de 1924			Anno de 1923			Anno de 1922			Anno de 1921			Anno de 1924			Anno de 1923			Anno de 1922			Anno de 1921		
	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.	Trem Kil.	Locom. Kil.		
Annual	37.524	61.146	36.858	64.778	33.291	55.964	54.310	63.358	42.059	57.287	41.235	58.090	48.240	65.520	57.995	64.259								
Mensal	3.127	5.095	3.071	5.398	2.774	4.664	4.526	5.280	3.505	4.774	3.436	4.841	4.020	5.460	4.833	5.355								
Diario	104	170	102	180	92	155	151	176	117	159	115	161	134	182	161	179								

NOTA - Para os calculos acima, referentes á Seção Paulista, foram excluidas seis locomotivas no anno de 1921, por terem insignificantes kilometragens; em 1923 pelo mesmo motivo foram excluidas as locomotivas de bitola de 1m,00 numeros 100 e 101, que começaram a tráfegar em Novembro.



or t

2 1

sa

Kil  
metr

Secção Paulista

3.72

3.62

Secção Rio Claro

3.122

3.227

machin

Os percursos alcançados, por machinista, em média, nas Secções Paulista e Rio Claro, durante os annos de 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920, por trem e por locomotiva-kilometro, vão discriminados no quadro seguinte

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924						ANNO DE 1923						ANNO DE 1922						ANNO DE 1921						ANNO DE 1920						
	Annuo		Mensual		Diario		Annuo		Mensual		Diario		Annuo		Mensual		Diario		Annuo		Mensual		Diario		Annuo		Mensual		Diario		
	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	Horas	Kilo metros	
Secção Paulista	Por trem kilometro	3 397,15	46 271,1	283,06	3 855,0	9,26	128,5	3 372,32	45 161,3	281,03	3 701,4	9,24	127,4	3 628,29	44 794,6	302,22	3 732,9	10,05	124,4	3 596,45	48 829,5	269,44	4 070,0	9,59	135,7	3 418,08	45 774,5	259,50	3 814,6	8,59	127,1
	Por locomotiva kilometro	3 383,37	40 046,4	281,58	3 337,2	9,23	111,2	3 367,14	43 363,8	280,01	3 613,6	9,20	120,5	3 532,23	45 475,5	294,22	3 629,9	9,48	120,8	3 369,36	44 047,3	280,03	3 670,6	9,20	122,4	3 115,52	42 711,9	259,35	3 559,3	8,36	118,6
Secção Rio Claro	Por trem kilometro	3 268,35	40 307,2	272,23	3 358,9	9,05	112,0	2 858,38	38 270,6	238,13	2 772,6	7,85	92,4	3 118,36	37 465,8	259,53	3 122,2	8,40	104,1	3 257,22	41 265,3	271,27	3 485,8	9,83	114,5	3 242,39	39 306,4	270,13	3 275,5	9,00	109,9
	Por locomotiva kilometro	3 260,15	33 668,7	271,41	2 805,7	9,03	93,5	3 390,35	34 539,5	282,33	2 878,3	9,25	95,9	3 844,00	38 730,0	320,20	3 227,6	10,41	107,6	3 916,21	41 275,8	326,22	3 439,7	10,52	114,7	3 299,40	36 046,8	269,58	3 003,9	8,59	100,1

NOTA 1 Para os cálculos de horas, foi considerado o anno legal, de 365 dias, para 1924 e 366 dias para 1920.

NOTA 2 Para o cálculo do "trem kilometro" tomaram-se o numero de machinistas que trabalharam exclusivamente em os trens, no anno. No calculo "locomotiva kilometro" tomaram-se os machinistas do quadro estivo.

Quanto ao consumo dos principais materiais de custeio da Tracção, vai elle indicado no quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRICANTES		ESTOPA	
	Quantidade em kilogrammas	Importancia	Quantidade em metros <sup>2</sup>	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kgs.	Importancia
BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60 Locomotivas Vehiculos Total	58.593,581	6.075-874\$915	333.665,0	2.923-815\$645	156.583,19 46.204,25	134-081\$902 35-610\$662	58.720,00 963,50	86-152\$982 1-431\$170
	58.593,581	6.075-874\$915	333.665,0	2.923-815\$645	202.787,44	169-692\$564	59.683,50	87-5-4\$152
	4.944,914	504-739\$710	421.327,0	3.634-059\$044	86.278,41 21.665,00	70-348\$646 16-539\$553	21.926,50 1.195,00	32-730\$025 1-764\$990
BITOLA DE 1m,00 Locomotivas Vehiculos Total	4.944,914	504-739\$710	421.327,0	3.634-059\$044	107.943,41	86-888\$199	23.121,50	34-495\$015
Total geral	63.538,495	6.580-614\$625	754.992,0	6.557-874\$689	310.730,85	256-580\$763	82.805,00	122-079\$167

Os quadros abaixo mostram o consumo de material por tipo de locomotiva nas linhas de 1<sup>m</sup>,60, 0<sup>m</sup>,60 e 1<sup>m</sup>,00:

### Bitola de 1<sup>m</sup>,60

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TIPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m <sup>3</sup>	Lubri- ficantes em litros	Estopa em kgs.
1 a 6	Passageiros	13,510	0,042	0,028	0,010
7	Manobras	4,493	0,039	0,017	0,008
8,38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	3,301	0,090	0,024	0,009
12 a 15	Mixtas	5,135	0,079	0,011	0,009
17 e 18	Cargas	6,315	0,067	0,013	0,009
20 e 21	"	9,760	0,004	0,012	0,009
22	Passageiros	9,285	0,001	0,010	0,010
23	Manobras	3,771	0,043	0,017	0,008
24 a 26	Passageiros	5,376	0,069	0,018	0,010
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	4,486	0,152	0,031	0,009
30 a 32	Manobras	2,960	0,050	0,013	0,009
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	19,819	0,062	0,031	0,010
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	0,267	0,089	0,011	0,009
58 a 63	Cargas	14,446	0,110	0,030	0,011
68 e 69	Passageiros	13,237	0,058	0,029	0,011
70 e 71	"	21,895	0,003	0,029	0,009
72 a 77	"	23,384	0,004	0,034	0,009
78 e 79	Manobras	5,444	0,094	0,014	0,009
80 a 82	Cargas	17,882	0,127	0,033	0,011
90 a 93	Passageiros	15,953	0,072	0,042	0,011
200 a 203 (Electricas)	"	—	—	0,029	0,011
204 a 211	Cargas	—	—	0,027	0,012
212 e 213	Passageiros	—	—	0,026	0,010
214 e 215	Cargas	—	—	0,034	0,012
300 a 304	Manobras	—	—	0,012	0,009

### Bitola de 0<sup>m</sup>,60

1 e 2 e 5 a 11	Mixtas	1,081	0,079	0,020	0,011
----------------	--------	-------	-------	-------	-------

### Bitola de 1<sup>m</sup>,00

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubrificantes em litros	Estopa em kgs.
1 e 2	Cargas	0,013	0,178	0,024	0,007
22	»	0,014	0,108	0,018	0,005
26	»	—	0,074	0,011	0,005
27, 30, 35, 37, 38 e 40	Passageiros	0,045	0,083	0,019	0,006
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	0,332	0,132	0,021	0,005
54 a 59	Manobras	0,001	0,077	0,011	0,005
60 a 62	Passageiros	0,646	0,132	0,020	0,005
63 a 66	»	0,472	0,112	0,022	0,005
70 a 73	Mixtas	0,413	0,125	0,023	0,006
74 a 80	»	5,065	0,079	0,023	0,006
81 a 83	Manobras	3,240	0,083	0,018	0,006
84 a 87	Passageiros	0,503	0,104	0,022	0,005
89 e 90 (Mallet)	Cargas	11,874	0,157	0,040	0,007
91 a 96	»	0,691	0,176	0,034	0,005
100 a 103	»	0,092	0,155	0,038	0,007

No ultimo quinquennio o consumo de lenha por 100 locomotivas-kilometro foi o seguinte :

Annos	Bitolas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60		Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00		TOTAL GERAL	
	Lenha em m/3	Por 100 locom.- kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom.- kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom.- kilometro
1920	653.391,00	14,57	649.060,00	12,50	1.302.451,00	13,53
1921	756.122,50	15,47	650.420,00	11,50	1.406.542,50	13,34
1922	609.235,25	13,44	466.312,75	9,71	1.075.548,00	11,52
1923	768.588,11	14,63	433.510,71	11,31	1.202.098,82	13,24
1924	802.413,65	13,63	460.886,31	12,01	1.263.299,96	12,99

NOTA: — O carvão consumido em 1921, 1922, 1923 e 1924 foi considerado no quadro acima na base de 8 m/3 de lenha por tonelada.

### Lubrificantes para locomotivas

Annos	Bitolas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60		Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00		TOTAL GERAL	
	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.
1920 . . .	155.017,25	3,46	128.635,50	2,48	283.652,75	2,93
1921 . . .	123.864,25	2,74	124.425,50	2,20	258.289,75	2,45
1922 . . .	144.080,50	2,77	96.239,75	2,00	240.320,25	2,40
1923 . . .	138.965,00	2,33	80.573,25	2,10	219.538,25	2,23
1924 . . .	156.583,19	2,66	86.278,41	2,25	242.861,60	2,50

### Estopa consumida nas locomotivas

Annos	Bitolas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60		Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00		TOTAL GERAL	
	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.
1920 . . .	29.586,00	0,66	31.651,50	0,61	61.237,50	0,63
1921 . . .	31.527,00	0,64	32.514,25	0,57	64.041,25	0,60
1922 . . .	28.489,50	0,55	31.599,50	0,66	60.089,00	0,60
1923 . . .	44.878,00	0,73	22.887,50	0,60	67.765,50	0,69
1924 . . .	58.720,00	1,00	21.926,50	0,57	80.646,50	0,83

Os preços médios de material, por secção de linha, foram os seguintes, em 1924, comparados com 1920 a 1923.

### Secção Paulista

Material	Bitolas de 1m,60 e 0m,60					Comparação com os anos de				
	1924	1923	1922	1921	1920	1923	1922	1921	1920	
Carvão . . . . . ton.	103\$695	145\$777	201\$270	216\$810	155\$124	- 42\$082	- 97\$575	- 113\$115	- 31\$429	
Lenha . . . . . m/3	8\$763	7\$564	6\$960	7\$319	7\$000	+ 1\$199	+ 1\$803	+ 1\$444	+ 1\$763	
Oleos . . . . . lit.	\$837	\$946	1\$142	1\$896	\$983	- \$109	- \$305	- 1\$059	\$146	
Estopa . . . . . kgm.	1\$467	1\$000	\$844	\$887	\$970	+ \$467	+ \$623	+ \$580	+ \$497	

### Secção Rio Claro

Material	Bitola de 1m,00					Comparação com os anos de				
	1924	1923	1922	1921	1920	1923	1922	1921	1920	
Carvão . . . . . ton.	102\$072	147\$089	194\$000	63\$207	5\$510	- 45\$017	- 91\$928	- 2\$418	+ 3\$115	
Lenha . . . . . m/3	8\$625	7\$640	6\$815	1\$643	1\$048	+ \$985	+ 1\$810	+ \$838	+ \$243	
Oleos . . . . . lit.	\$805	\$975	1\$196	1\$643	\$970	- \$170	- \$391	- \$838	\$243	
Estopa . . . . . kgm.	1\$492	1\$023	\$842	\$884	\$970	+ \$469	+ \$650	+ \$608	+ \$522	

Constam do quadro abaixo, os preços médios annuaes, tomadas as linhas das diversas secções, de materiaes usados na conducção de trens.

ANNO DE	Carvão (Tons.)	Lenha (M/3)	Oleo combustivel (Kgs.)	Outros oleos (Litros)	Estopa (Kgs.)
1924. . . . .	103\$569	8\$686	—	\$826	1\$474
1923. . . . .	145\$872	7\$607	—	\$956	1\$008
1922. . . . .	201\$206	6\$895	—	1\$164	\$843
1921. . . . .	216\$810	6\$804	—	1\$780	\$885
1920. . . . .	135\$124	6\$207	—	1\$013	\$970
1919. . . . .	—	4\$585	—	\$694	\$936
1918. . . . .	—	3\$805	—	\$692	\$920
1917. . . . .	19\$720	3\$736	—	\$734	\$643
1916. . . . .	39\$333	3\$575	—	\$728	\$655
1915. . . . .	39\$481	3\$351	\$066	\$562	\$533

		1921		1920
Mac	1.268:598\$700	. . . . .	1.190:528\$580	
Fogr	941:352\$100	. . . . .	864:079\$140	
Lim	187:515\$800	. . . . .	206:057\$730	
Outr				
	888:767\$480	. . . . .	832:428\$500	
Pess	69:057\$650	. . . . .	63:304\$550	
Pess	—	. . . . .	—	
	3.355:291\$730	. . . . .	3.156:398\$500	
Men				
200	360:573\$840	2.994:717\$890	225:692\$120	2.930:706\$380
Repa				
700	. . . . .	82:373\$080	. . . . .	66:966\$390
Coll				
	. . . . .	567\$490	. . . . .	12:600\$770
Lub				
340	. . . . .	104:304\$050	. . . . .	15:673\$020
Eng				
000				
210				
Link				
260				
Sub				
Link				
020				
	730	3.181:962\$510	. . . . .	3.025:946\$560

	1923	1922	1921	1920
Carv	9.186:309\$397	815:769\$478	66:263\$630	1.168:522\$834
Len	5.053:384\$372	6.655:874\$562	8.813:385\$732	7.290:481\$772
Lub	284:288\$541	329:603\$594	565:670\$153	345:287\$076
Esto	64:088\$874	46:210\$875	51:986\$005	56:522\$070
Mat	73:012\$900	79:806\$270	66:555\$646	93:793\$440
Mat				
	518:811\$486	408:556\$021	444:771\$840	308:478\$718
	3:123\$210	260\$640		
Link	14:670\$430	4:303\$460		
Sub	4:098\$600	41:699\$570		
Link				
	15.201:787\$810	8.382:084\$470	10.008:633\$006	9.263:085\$910
Con	395:623\$800	277:293\$600		
	15.597:411\$610	8.659:478\$070	10.008:633\$006	9.263:085\$910

As despesas da condução de trens, em todas as linhas, em 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920, vão discriminadas em seguida: (Tração electrica e a vapor).

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1924	1923	1922	1921	1920
Machinistas	1.560.750\$170	1.365.164\$310	1.265.818\$940	1.208.598\$700	1.190.528\$580
Foguistas	1.071.996\$350	915.422\$770	883.078\$760	911.352\$400	864.071\$140
Limpadoras	420.035\$510	236.153\$810	189.208\$310	187.515\$400	206.067\$780
Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depósitos, motomeiros, bombeiros, lanbeiros, fiscaes de leulu e pessoal para conservação do material da tração	1.205.000\$210	910.958\$370	859.702\$880	888.767\$480	832.428\$600
Pessoal das officinas que trabalhau para esta verba	150.201\$120	109.106\$900	89.182\$270	69.067\$650	63.304\$350
Pessoal das outras repartições que trabalhau para esta verba	55.832\$80	45.075\$600	31.446\$180		
<b>Total</b>	<b>4.628.801\$810</b>	<b>3.588.071\$050</b>	<b>3.298.192\$140</b>	<b>3.355.291\$730</b>	<b>3.156.998\$500</b>
<b>Mebus</b>					
Serviços feitos por conta de outras verbas	294.865\$160	4.228.990\$690	207.510\$516	3.350.566\$335	320.411\$910
Reparação e conservação de eixas de agua, acia encaunamentos e acessórios, e debitos de outras repartições	131.861\$160		83.248\$500	58.243\$700	
Collocação de grelhas, guarda fogo e outros materiais usados nas locomotivas em serviço	5.562\$000		1.451\$000		82.378\$080
Lubrificação de valvulos	150.000\$100		122.826\$780		
Engenheiro da Light para fiscalização do serviço de fornecimento de energia electrica (contas)	18.000\$000		18.000\$000		66.966\$390
Linha de transmissão de energia	19.080\$090		31.498\$010		
Sub estação de Louveira	81.735\$660		61.670\$430		12.600\$770
Linha de contacto	32.195\$380		52.814\$360		15.673\$020
<b>Total</b>	<b>4.667.750\$990</b>	<b>3.725.422\$395</b>	<b>3.243.462\$700</b>	<b>3.181.962\$510</b>	<b>3.025.946\$560</b>

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1924	1923	1922	1921	1920
Carvão	6.554.458\$276	5.186.000\$897	815.709\$178	66.263\$630	1.168.522\$831
Leuba	6.248.084\$833	5.053.384\$372	6.055.874\$662	8.843.385\$792	7.290.481\$772
Lubrificantes para locomotivas e outeiros para lubrificação de valvulos	259.506\$188	284.988\$341	329.803\$694	605.670\$153	345.287\$076
Estops	111.948\$912	61.088\$874	66.210\$875	51.986\$005	56.522\$070
Materiaes gastos em reparação e custo de eixas de agua, encaunamentos e acessórios	166.825\$570	73.012\$900	79.806\$270	66.555\$645	92.793\$440
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tyulos para guarda fogo, grelhas, gazetas, vidros de valvulos, pharôes e clumeto para eixos, li de Berlim, etc	782.837\$322	518.814\$486	108.566\$024	444.771\$840	808.478\$718
Linha de transmissão de energia	3.278\$150	3.123\$210	209\$610		
Sub estação de Louveira	31.348\$190	11.670\$430	4.303\$160		
Linha de contacto	1.183\$320	1.098\$600	41.692\$570		
<b>Total</b>	<b>14.179.581\$750</b>	<b>15,201.787\$810</b>	<b>8.982.084\$470</b>	<b>10.008.633\$006</b>	<b>9.263.086\$910</b>
Contas (Energia electrica e diversos)	421.499\$870	396.633\$800	277.293\$680		
<b>Total geral</b>	<b>14.601.081\$620</b>	<b>15.597.411\$610</b>	<b>9.259.378\$150</b>	<b>10.008.633\$006</b>	<b>9.263.086\$910</b>

Estas de comparando-as com as de 1923, 1922,  
1921 e 1920.

D	E 1921	ANNO DE 1920	
	Porcentagem da despesa total	Importancia	Porcentagem da despesa total
Estopa . . . . .	0,39 %	56:522\$070	0,46 %
Materiaes para abas	0,51 %	93:793\$440	0,76 %
Materiaes diverso	3,37 %	308:478\$718	2,53 %
vidros de indii	4,29 %	345:287\$076	2,90 %
Lubrificantes para	67,32 %	8.459:004\$606	68,75 %
Combustivel . . . . .	—	—	—
Linha de transmis	—	—	—
Sub-estação de Lo	—	—	—
Linha de contacto	—	—	—
	75,88 %	9.263:085\$910	75,40 %
Contas (Energia el	—	—	—
	75,88 %	9.263:085\$910	75,40 %
Pessoal . . . . .	24,12 %	3.025:946\$560	24,60 %
	100,00 %	12.289:032\$470	100,00 %

## Despesa da condução de trens (Tração electrica e a vapor)

Estas despesas atingiram em 1924, a importância de 12.268.831\$740, cujas varias parcelas discriminamos a seguir, comparando-as com as de 1923, 1922, 1921 e 1920.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1921		ANNO DE 1923		ANNO DE 1922		ANNO DE 1924		ANNO DE 1920	
	Importancia	Porcentagem da despesa total								
Eletros	114.918\$942	0,500 %	61.088\$874	0,332 %	46.210\$875	0,388 %	51.290\$905	0,39 %	55.522\$070	0,36 %
Materiaes para abastecimento de agua	156.852\$570	0,865 %	73.012\$300	0,375 %	79.806\$279	0,670 %	66.555\$940	0,51 %	93.798\$410	0,76 %
Materiaes diversa, gralhos, gaxetas, guarda fogo, vidros de indalabres phoras, carburentos, etc	782.837\$322	3,003 %	518.811\$185	2,665 %	408.556\$021	3,432 %	414.771\$840	3,37 %	308.178\$718	2,58 %
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos	279.606\$188	1,150 %	281.278\$541	1,471 %	329.603\$594	2,769 %	593.870\$163	4,79 %	345.287\$076	2,90 %
Combustivel	12.799.630\$168	68,427 %	14.39.699\$700	73,695 %	7.471.844\$940	62,773 %	8.879.619\$362	67,32 %	8.459.001\$006	68,75 %
Linha de transmissão de energia	3.275\$160	0,017 %	3.129\$210	0,016 %	209\$640	0,002 %	—	—	—	—
Sub-estação de Lameira	31.348\$130	0,163 %	14.670\$430	0,076 %	4.304\$460	0,036 %	—	—	—	—
Linha de contacto	1.183\$320	0,006 %	4.008\$600	0,021 %	41.699\$570	0,351 %	—	—	—	—
Total	14.159.381\$750	78,588 %	15.204.787\$810	78,674 %	8.382.084\$470	70,421 %	10.008.637\$006	75,86 %	9.268.086\$910	76,40 %
Coutas Energia electrica e diversos	421.199\$870	2,158 %	995.628\$800	2,048 %	277.293\$600	2,330 %	—	—	—	—
Total	11.601.081\$660	75,776 %	15.397.413\$610	80,722 %	8.659.378\$070	72,751 %	10.008.637\$006	75,86 %	9.268.086\$910	76,40 %
Pessoal	1.667.760\$090	24,224 %	3.725.112\$395	19,278 %	3.243.452\$730	27,245 %	3.184.962\$510	21,12 %	3.025.994\$500	24,60 %
Total geral	19.268.831\$740	100,000 %	19.322.524\$005	100,000 %	11.992.890\$800	100,000 %	13.180.595\$516	100,00 %	12.289.032\$470	100,00 %

e 1

—

—

Ma  
Fol  
Lir  
C  
e  
r  
l  
r  
Pe  
e  
Pe  
h

Se  
v

Re  
t

Co  
t

Lu  
En

Li  
Su  
Li

—

en

No quadro seguinte mostramos as despesas do pessoal da tracção em todas as linhas, nos annos de 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920. (Tracção a vapor e electrica)

Em todas as linhas	1924	Por locomotiva kilometro	1923	Por locomotiva kilometro	1922	Por locomotiva kilometro	1921	Por locomotiva kilometro	1920	Por locomotiva kilometro
Machinistas	1.560.780\$770	\$160,4	1.335.164\$340	\$186,2	1.265.813\$910	\$126,6	1.268.508\$700	\$120,3	1.190.528\$580	\$123,1
Foguistas	1.071.986\$550	\$110,2	915.322\$770	\$103,5	893.078\$760	\$98,3	941.352\$100	\$93,3	864.079\$140	\$89,3
Limpedores	420.055\$510	\$43,2	236.153\$810	\$21,1	180.296\$310	\$18,9	187.515\$800	\$17,8	206.057\$730	\$21,3
Outros empregados, taes como chefes e encarregados de dispositivos, carroeiros, lenheiros, bombeiros, fixaes de lenha e pessoal para a conservação do material da tracção	1.265.009\$210	\$130,2	946.953\$270	\$106,6	859.763\$680	\$96,0	888.767\$480	\$94,3	832.428\$500	\$90,0
Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba	150.204\$120	\$15,5	109.406\$200	\$11,1	69.182\$270	\$90,9	69.037\$650	\$90,5	63.304\$550	\$90,5
Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba	35.832\$580	\$90,7	45.076\$660	\$90,1	31.145\$180	\$90,1	—	—	—	—
<b>MESOS:</b>										
Serviços feitos por conta de outras verbas	4.528.861\$840	\$465,2	3.688.077\$050	\$365,9	3.298.192\$140	\$329,8	3.355.291\$730	\$318,2	3.166.898\$700	\$326,2
	204.855\$150	\$20,3	237.610\$515	\$24,2	320.411\$940	\$32,0	360.573\$840	\$34,2	225.692\$120	\$23,3
	4.228.936\$690	\$439,9	3.850.566\$565	\$341,7	2.977.604\$290	\$297,8	2.994.717\$890	\$284,0	2.930.706\$380	\$302,9
Reparação e conservação de caixas de agua, seus encanamentos e accessorios e de bitos de outras repartições	131.881\$150	\$10,6	83.248\$500	\$90,6	58.243\$700	\$90,8	82.373\$050	\$90,8	66.966\$390	\$90,6
Collocação de grelhas, guarda fogo, e outros materiais usados nas locomotivas em serviço	5.863\$000	\$90,6	1.451\$200	\$90,2	—	—	567\$490	\$90,1	12.600\$770	\$90,3
Lubrificação de vehiculos	150.009\$100	\$15,3	122.828\$760	\$12,5	104.655\$340	\$10,5	104.803\$050	\$90,1	15.673\$020	\$90,6
Engenharia de Light para fiscalização de energia electrica (pontas)	18.000\$200	\$90,9	18.000\$200	\$90,8	13.500\$000	\$90,3	—	—	—	—
Linha de transmissão de energia	19.089\$080	\$90,9	31.408\$210	\$90,2	4.079\$210	\$90,4	—	—	—	—
Sub-estação de Louveira	81.735\$660	\$90,4	64.676\$430	\$90,6	31.635\$260	\$90,2	—	—	—	—
Linhas de contacto	32.195\$280	\$90,3	52.841\$360	\$90,4	63.650\$020	\$90,4	—	—	—	—
<b>Total</b>	<b>4.667.760\$070</b>	<b>\$480,0</b>	<b>3.725.112\$395</b>	<b>\$379,9</b>	<b>3.343.452\$730</b>	<b>\$324,4</b>	<b>3.181.962\$510</b>	<b>\$301,8</b>	<b>3.025.246\$560</b>	<b>\$312,7</b>

Até 1920, as despesas do pessoal occupado na conservação e lubrificação dos vehiculos eram levadas á conta do Trafego. Por accordo entre as repartições passaram ellas a ser debitadas á Locomoção

Mostram-se, no quadro seguinte as despesas da fracção nos cinco annos de 1920 a 1924

Annos	DIFERENÇA DE ANNO PARA ANNO				Total	DIFERENÇA DE ANNO PARA ANNO				Total		
	Pessoal	Material	Contas	Total		Pessoal	Material	Contas	Total			
1924	4.649:750\$090	14.179:581\$780	439:499\$870	19.268:831\$740	+	942:637\$695	—	1.022:206\$080	+	25:876\$070	—	53:692\$265
1923	3.707:112\$395	15.201:787\$810	413:628\$800	19.322:524\$005	+	1.419:797\$360	+	5.797:497\$310	+	148:706\$270	+	7.366:000\$940
1922	3.229:952\$730	8.382:084\$470	290:793\$600	11.902:830\$800	+	1.467:787\$580	+	4.170:948\$774	+	439:499\$870	+	6.078:236\$224
1921	3.181:962\$510	10.008:633\$006	—	13.190:595\$516	+	1.623:803\$530	+	4.916:495\$870	+	439:499\$870	+	6.979:799\$270
1920	3.025:946\$560	9.263:085\$910	—	12.289:032\$470	—	—	—	—	—	—	—	—

### Carros

As despesas com a conservação e reparação de carros, em todas as linhas, importaram, em 1924, em 1.970:155\$860. Damos uma comparação dessas com os annos de 1920 e 1923.

Designação	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	Em 1920	COMPARAÇÃO			
						com 1924	com 1922	com 1921	com 1920
Pessoal . . . . .	845:912\$810	606:695\$970	437:873\$860	423:232\$910	332:518\$790	+ 239:216\$840	+ 408:038\$950	+ 422:679\$900	+ 513:394\$020
Material . . . . .	1.124:095\$850	543:195\$980	675:005\$677	491:192\$080	440:500\$720	+ 580:899\$870	+ 449:090\$173	+ 632:903\$770	+ 683:595\$130
Contas . . . . .	147\$200	—	—	—	—	147\$200 +	147\$200 +	147\$200 +	147\$200
Total . . . . .	1.970:155\$860	1.149:891\$950	1.112:879\$537	914:424\$990	773:019\$510	+ 820:263\$910	+ 857:276\$323	+ 1.055:730\$870	+ 1.197:136\$350

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros em 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920.

BITOLA DE	Reconstruídos					Concertos grandes					Concertos médios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL				
	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920
1 <sup>m</sup> .60.	—	1	1	—	—	13	19	12	19	27	38	40	32	51	33	342	373	396	314	293	12	19	12	19	25	405	452	453	403	378
0 <sup>m</sup> .60.	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	4	—	1	3	1	—	—	—	—	1	3	—	1	—	—	10	—	3	3	2
1 <sup>m</sup> .00.	1	—	—	—	—	8	15	9	22	27	62	62	44	41	26	96	97	131	146	112	7	13	9	22	21	174	187	198	231	186
Total.	1	1	1	—	—	24	34	22	41	54	104	102	77	95	60	438	470	527	460	406	22	32	22	41	46	589	639	649	637	566

### Vagões

Constam do quadro abaixo as despesas totaes com a conservação e reparação de vagões em 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920:

Designação	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	Em 1920	COMPARAÇÃO			
						com 1923	com 1922	com 1921	com 1920
Pessoal .	1.043.279\$880	765.150\$830	610.898\$170	687.087\$750	550.155\$170	+ 278:129\$050	+ 432:381\$710	+ 356:192\$180	+ 493:124\$710
Material .	1.653.389\$030	909.394\$710	1.369.931\$300	1.203.174\$040	880.280\$280	+ 743.994\$320	+ 283:457\$730	+ 450:214\$990	+ 773:108\$750
Coutas .	55.687\$550	52.293\$830	38.845\$775	72.453\$866	37.052\$132	+ 3.393\$720	+ 16:841\$775	- 16:766\$316	+ 18:635\$418
Total .	2.752.356\$460	1.726.839\$370	2.019.675\$245	1.962.715\$656	1.467.487\$582	+ 1.025.517\$090	+ 732:681\$215	+ 789.640\$804	+ 1.284.868\$878

Damos a seguir o quadro comparativo do movimento de vagões em 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920.

BITOLA DE	Reconstruídos					Concertos grandes					Concertos médios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL				
	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920
1 <sup>m</sup> ,60.	14	45	26	62	34	252	163	167	244	231	417	250	250	273	344	625	901	390	827	327	241	296	324	451	407	1.549	1.655	1.157	1.857	1.343
0 <sup>m</sup> ,60.	—	—	—	—	—	6	—	4	13	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	5	—	4	13	—	11	—	9	26	2
1 <sup>m</sup> ,00.	33	12	31	48	24	421	394	510	442	382	442	311	377	405	477	446	258	343	323	299	675	406	388	410	451	2.017	1.381	1.649	1.628	1.633
Total.	47	57	57	110	58	679	557	681	699	613	859	561	628	678	822	1.071	1.159	733	1.150	627	921	702	716	874	858	3.577	3.036	2.815	3.511	2.978



## TRACÇÃO A VAPOR

### Percurso de locomotivas

Foi de 8.955.759 kilometros o percurso das locomotivas em 1924.  
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

ANNO DE	BITOLAS DE	SERVIÇO DO TRAFEGO							Serviço da Linha	TOTAL POR BITOLA
		TRENS DE:								
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorif.	Serviços diversos	Manobras e reserva	Trens de lastro		
1924 {	1m,60	1.302.760	86.485	1.390.809	64.635	194.792	1.908.556	4.780	4.952.817	
	0m,60	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715	
	1m,00	1.253.342	95.219	794.053	475.406	229.136	936.106	54.965	3.838.227	
	Total.	2.607.183	191.926	2.195.950	540.041	461.588	2.896.614	62.457	8.955.759	
1923 {	1m,60	1.360.667	100.084	1.339.408	112.827	145.786	2.008.022	69.279	5.136.073	
	0m,60	52.114	10.248	10.119	—	5.020	32.547	900	110.948	
	1m,00	1.258.828	190.626	800.937	471.087	182.279	906.088	24.071	3.833.916	
	Total.	2.671.609	300.958	2.150.464	583.914	333.085	2.946.657	94.250	9.080.937	

As despesas

---

---

Machinistas e  
Limpadores .  
Outros empreg  
    eiros, len  
    do mater  
Pessoal das off  
Pessoal de outr

Menos:  
    Serviços  
Reparação e co  
    e debitos  
Collocação de  
    em serviç  
Lubrificação de

---

---

Carvão . . .  
Lenha . . .  
Lubrificantes p  
Estopa . . .  
Materiaes gasto  
Materiaes diver  
    cadores, ]

---

---

As despesas de condução de trens, em todas as linhas, na tracção a vapor, em 1924 e 1923, vão discriminadas em seguida.

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1924	1923
Mechanistas e foguistas . . . . .	2 319 725\$060	2 091 500\$520
Limpadores . . . . .	398 814\$340	215 838\$160
Outros empregados, tira conta chefes e encarregados de dispositivos, carro eixos, lanhetas, bombetas, fixares de lenha e pessoal para conservação do material da tracção . . . . .	1 183 714\$080	891 428\$000
Pessoal das officinas que trabalhau para esta verha . . . . .	150 201\$120	100 405\$000
Pessoal de outras repartições que trabalhau para esta verha . . . . .	65 832\$780	45 075\$060
<b>Total</b> . . . . .	<b>4 108 287\$270</b>	<b>3 342 249\$530</b>
Menos		937 540\$515
Serviços feitos por conta de outras verhas . . . . .	204 867\$150	3 005 422\$120
Reparação e conservação de caixas d'agua sems encaunamentos e accessorios e de bitas de outras repartições . . . . .		131 861\$180
Collocação de grellhas, guarda-fogos e outros materiais usados nas locomotivas em serviço . . . . .	5 463\$000	1 151\$000
Lubrificação de vehiculos . . . . .	169 009\$100	122 828\$740
<b>Total</b> . . . . .	<b>4 191 155\$400</b>	<b>3 442 961\$815</b>

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1924	1923
Carvão . . . . .	6 559 546\$275	5 186 300\$887
Lenha . . . . .	6 246 094\$483	5 053 394\$379
Lubrificantes para locomotivas e materias para lubrificação de vehiculos . . . . .	250 325\$070	265 240\$860
Estopa . . . . .	102 100\$767	57 972\$000
Materias gastas em reparação e custo de caixas d'agua, encaunamentos e accessorios . . . . .	166 857\$570	78 012\$000
Materias diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogos, grellhas, gazetas, vidros de janelas, phoros, enchimento para eixos, lan de Berlin, etc . . . . .	721 816\$061	460 501\$813
<b>Total</b> . . . . .	<b>14 049 726\$186</b>	<b>15 096 511\$811</b>

## Tracção a vapor

Bitola de 1<sup>m</sup>,60

Anno de 1924.

DESIGNAÇÃO	Numero médio de locomotivas
Locomotivas occupadas em trens de passageiros . . . . .	20
"          "          "          "          "          gado . . . . .	2
"          "          "          "          "          mixtos . . . . .	3
"          "          "          "          "          mercadorias . . . . .	29
"          "          "          "          "          serviços de manobra . . . . .	20
"          "          "          "          "          lastro . . . . .	1
"          não occupadas na carreira . . . . .	1
"          paradas e em reparação . . . . .	5
Total . . . . .	81

### TRACÇÃO A VAPOR

Si referirmos o numero total de horas pagas aos machinistas em 1924, 1923, 1922, 1921 e 1920, pelos serviços prestados na tracção effectiva dos trens, nas manobras de esplanadas e de estações, nas reservas e cuidados ás locomotivas nas casas de machinas, incluindo tambem as horas pagas aos mcs-mos para folgarem, (1) ao percurso exclusivamente realizado no reboque effectivo dos comboios, teremos uma idéa muito exacta do effecto util diario daquelle serviço naquelles annos.

É o que mostra o quadro seguinte:

TRENS KILOMETROS POR 8 HORAS DE SERVIÇO					
DESIGNAÇÃO	1924	1923	1922	1921	1920
Na bitola de 1m,60	96,8 kilometros	100,2 kilometros	91,0 kilometros	98,2 kilometros	104,6 kilometros
Na bitola de 1m,00	81,6	80,4	85,6	90,9	86,7

NOTA — Este quadro bem demonstra a vantagem da bitola de 1m,60 sobre a bitola de 1m,00 no que toca ao effecto util do trabalho do pessoal.

(1) A contar de Agosto de 1923 deixou-se o systema de pagamento de folgas remuneradas, convertendo-se as taxas horarias de 240 para 200 horas.

## Despesa da condução de trens Tracção a vapor

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilometro
Estopa . . . . .	102.100\$767	0,560 %	\$017	57.972\$469	0,314 %	\$010
Materiaes para abastecimento d'agua . . . . .	166.852\$570	0,915 %	\$027	73.012\$900	0,397 %	\$012
Materiaes diversos, grellhas, gaxetas, guarda-fogos, vidros de indicadores, pbaroes, enchimentos, etc. . . . .	721.816\$961	3,937 %	\$119	460.591\$813	2,502 %	\$074
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos . . . . .	259.325\$679	1,421 %	\$043	265.240\$860	1,441 %	\$043
Combustivel . . . . .	12.799.630\$158	70,170 %	2\$112	14.239.693\$769	77,350 %	2\$322
Total . . . . .	14.049.726\$135	77,023 %	2\$318	15.096.511\$811	82,004 %	2\$461
Pessoal . . . . .	4.191.155\$400	22,977 %	\$692	3.312.968\$175	17,996 %	\$540
Total geral . . . . .	18.240.881\$535	100,000 %	3\$010	18.409.479\$986	100,000 %	3\$001

MATERIAL

Despesas de pessoal na condução de trens da tração a vapor nos annos de 1924 e 1923  
TODAS AS LINHAS

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem-kilometro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem-kilometro
Machinista e foguistas . . . . .	2.419.725\$050	57,734 %	\$399,3	2.081.500\$520	62,829 %	\$339,3
Limpadores . . . . .	388.814\$340	9,277 %	\$064,2	215.898\$150	6,515 %	\$035,2
Outros, empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material da construcção .	1.188.714\$080	28,243 %	\$195,4	891.128\$300	26,898 %	\$145,3
Pessoal das officinas que trabalhoun para esta verba . . . . .	150:201\$120	3,584 %	\$024,8	109:406\$900	3,302 %	\$017,8
Pessoal de outras repartições que trabalhoun para esta verba . . . . .	55:832\$680	1,332 %	\$009,2	45:075\$660	1,360 %	\$007,3
Total . . . . .	4.198:287\$270	100,170 %	\$692,9	3.342:949\$530	100,904 %	\$544,9
MENOS:						
Serviços feitos por conta de outras verbas . . . . .	294:865\$150	7,085 %	\$048,7	237:510\$515	7,169 %	\$038,7
	3.903:422\$120	93,135 %	\$644,2	3.105:439\$015	93,735 %	\$506,2
Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições . . . . .	131:861\$180	3,146 %	\$021,8	83:248\$500	2,513 %	\$013,6
Collocação de grelha, guarda-fogo e outros materiais usados nas locomotivas em serviço .	5:863\$000	0,140 %	\$001,0	1:451\$900	0,044 %	\$000,2
Lubrificação de vehiculos . . . . .	150:009\$100	3,579 %	\$024,7	122:828\$760	3,708 %	\$020,0
Total . . . . .	4.191:155\$400	100,000 %	\$691,7	3.312:968\$175	100,000 %	\$540,0

Foram as seguintes as despesas por conta da condução de trens, referidas as unidades de trabalho, em todas as linhas.

### TRACÇÃO A VAPOR

Anno de	Pessoal		Material		Contas		Total		Differenças	
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro								
1924 . . . . .	\$692	\$468	2\$318	1\$569	—	—	3\$010	2\$037	+ \$009	— \$355
1923 . . . . .	\$540	\$365	2\$461	2\$027	—	—	3\$001	2\$392	+ \$227	+ \$202
1922 . . . . .	\$473	\$317	1\$293	\$868	\$008	\$005	1\$774	1\$190	— \$004	— \$061
1921 . . . . .	\$429	\$302	1\$349	\$949	—	—	1\$778	1\$251	+ \$109	— \$019
1920 . . . . .	\$400	\$313	1\$269	\$957	—	—	1\$669	1\$270	+ \$479	+ \$372

### Reparação de locomotivas a vapor

As despesas totaes de reparação de locomotivas, importaram em 1924 em 1.976:770\$554, distribuidas pelas tres bitolas, do seguinte modo:

Designação	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	Em 1920	COMPARAÇÃO							
						Com 1923	Com 1922	Com 1921	Com 1920	Com 1920	Com 1920		
Pessoal	990:609\$620	871:935\$840	649:191\$760	732:589\$990	585:665\$100	+ 118:673\$780	+ 341:417\$860	+ 258:019\$630	+ 404:944\$520				
Material	986:160\$934	553:438\$828	911:954\$490	517:725\$050	463:606\$240	+ 432:722\$106	+ 74:206\$444	+ 468:435\$884	+ 522:554\$694				
Total	1.976:770\$554	1.425:374\$668	1.561:146\$250	1.250:315\$040	1.049:271\$940	+ 551:395\$886	+ 415:624\$304	+ 726:455\$514	+ 927:499\$214				

Referidas as despesas acima á unidade do trabalho, offerecem separadas, as duas secções principaes, o seguinte confronto:

DESIGNAÇÃO	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO (Serviço a vapor)														
	BITOLA DE 1m,60					BITOLA DE 1m,00					TODAS AS LINHAS				
	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920	1924	1923	1922	1921	1920
Pessoal . . .	\$102,2	\$094,9	\$077,4	\$057,5	\$064,6	\$121,8	\$097,5	\$060,2	\$079,8	\$056,9	\$110,6	\$096,0	\$068,6	\$069,5	\$060,5
Material . . .	\$121,9	\$068,2	\$158,5	\$043,7	\$040,0	\$094,5	\$051,1	\$036,3	\$053,8	\$054,7	\$110,1	\$060,9	\$096,5	\$049,1	\$047,9
Total . . .	\$224,1	\$163,1	\$235,9	\$101,2	\$104,6	\$216,3	\$148,6	\$096,5	\$133,6	\$111,6	\$220,7	\$156,9	\$165,1	\$118,6	\$108,4



## COMPARAÇÃO

metros	COM 1922			COM 1921		
	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilo-metros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilomet.
.362	+ 824	+ 660.733	+ 48.356	—	—	—
.692	+ 780	+ 496.927	+ 43.925	—	—	—
.650	+ 537	+ 438.708	+ 35.886	—	—	—
.175	+ 266	+ 323.116	+ 24.054	—	—	—
.222	+ 201	+ 323.639	+ 24.820	—	—	—
.146	+ 281	+ 297.801	+ 21.292	—	—	—
.422	— 409	— 229.693	— 16.042	—	—	—
.57	— 28	+ 30.410	+ 1.187	—	—	—
.921	+ 172	+ 125.489	+ 11.694	—	—	—
.972	+ 122	+ 81.305	+ 10.140	+ 1.312	+ 851.332	+ 68.570
.676	+ 96	+ 78.535	+ 10.248	+ 964	+ 755.857	+ 61.498
.607	+ 55	+ 183.239	+ 10.241	+ 713	+ 795.887	+ 57.411
.058	+ 2.897	+ 2.810.209	+ 225.801	—	—	—

## Tracção Electrica

Numero de trens, trens-kilometros e consumo de energia electrica

MEZES	ANNO DE 1921			ANNO DE 1922			ANNO DE 1922			ANNO DE 1921			COMPARAÇÃO		COMPARAÇÃO		COMPARAÇÃO	
	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometros
Janeyro	1.146	816.253	63.625	1.256	735.261	57.256	622	183.595	15.272	190	110.065	6.792	824	600.733	18.356			
Fevereiro	1.360	791.577	60.740	1.195	629.510	54.048	589	294.659	15.815	164	109.967	5.629	189	196.927	43.925			
Março	1.114	618.191	53.786	1.299	749.430	58.136	882	379.789	27.900	120	78.067	5.650	337	408.708	35.883			
Abril	1.378	729.836	61.152	1.303	734.711	57.977	1.107	167.729	17.068	59	56.127	175	266	233.116	24.054			
Mayo	1.469	855.139	66.319	1.659	789.491	61.098	1.268	531.800	14.199	199	72.075	5.222	201	323.629	24.829			
Junho	1.133	870.511	66.938	1.396	796.136	62.792	1.152	572.710	15.605	37	74.165	1.105	281	297.801	21.299			
Julho	901	653.257	45.298	1.429	837.323	64.660	1.319	761.959	61.289	528	392.666	19.429	168	299.693	16.012			
Agosto	1.334	840.810	65.151	1.452	842.017	66.094	1.362	819.469	61.163	98	1.231	59	28	39.419	1.187			
Setembro	1.376	872.939	68.898	1.328	782.121	60.977	1.294	747.599	57.294	48	96.568	7.921	172	125.189	11.691			
Outubro	1.462	872.695	69.546	1.358	798.909	61.574	1.240	791.561	59.493	59	7.866	7.942	122	1.035	19.149	1.312	851.332	68.576
Novembro	1.364	845.335	67.168	1.305	762.181	58.432	1.291	767.090	56.329	839	89.678	5.679	36	68.535	10.218	364	769.557	61.498
Dezembro	1.332	957.939	69.739	1.387	190.715	61.132	1.277	794.799	59.498	619	182.072	12.528	56	183.299	10.241	713	795.557	57.411
Total	16.918	9.918.194	769.294	16.058	9.295.781	721.296	13.211	7.168.285	543.434	1.695	293.293	18.974	1.977	2.810.293	225.869			

## Percurso de locomotivas

Foi de 769.294 kilometros o percurso das locomotivas electricas, em 1924.  
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Annos de	SERVIÇO DO TRAFEGO						Serviço da linha		TOTAL
		TRENS DE						Trens de lastro	TOTAL	
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e Frigorifico	Serviços diversos	Manobras e reservas			
1m,60.	1924	338.655	30.272	319.184	20.068	21.571	39.544	--	769.294	
	1923	335.005	31.548	322.989	17.322	17.272	—	100	724.236	

A seguir vae indicado a distribuição diaria das locomotivas pelos varios serviços.

	DESI G N A Ç Ã O		NUMERO MEDIO DE LOCOMOTIVAS	
			De 1 de Janeiro a 31 de Maio de 1924	De 1 de Junho a 31 de Dezem- bro de 1924
			6	6
Locomotivas occupadas em trens de passageiros				
" " " gado				
" " " mixtos				
" " " de mercadorias				
" " " serviços de manobras				
" " " lastro				
" não occupadas na carreira				
" paradas e em reparação				
	Total.			21

Si referirmos o percurso total sómente ás locomotivas entregues diariamente ao tráfego, e occupadas exclusivamente com os trens, durante os annos de 1924, 1923 e 1922, excluindo as paradas em reparações, limpeza, etc., veremos que os percursos médios foram os que se vêem no quadro seguinte:

Designação	Anno de 1924			Anno de 1923			Anno de 1922		
	Média por			Média por			Média por		
	Anno	Mez	Dia	Anno	Mez	Dia	Anno	Mez	Dia
Bitola de 1m,60 . . . . .	45.609	3.801	127	55.711	4.643	155	41.807	3.484	116

Os percursos alcançados, por machinista, em média, na tração electrica, nos annos de 1924, 1923 e 1922, vão discriminados no quadro seguinte:

Designação	ANNO DE 1924						ANNO DE 1923						ANNO DE 1922					
	Annual		Mensual		Diario		Annual		Mensual		Diario		Annual		Mensual		Diario	
	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros	Horas	Kilometros
Por trem-kilometro	3.395,33	62.125,0	282,58	4.843,7	9,95	144,8	3.457,14	55.710,5	288,06	4.643,5	9,36	154,8	2.993,39	41.807,2	249,18	3.483,9	8,19	116,1

Si referirmos o numero total de horas pagas aos machinistas em 1924, 1923 e 1922, pelos serviços prestados na tracção effectiva dos trens nas manobras de esplanadas e de estações, nas reservas e cuidados ás locomotivas nas casas de machinas, incluindo tambem as horas pagas aos mesmos para folgarem (1), ao percurso exclusivamente realizado no reboque effectivo dos comboios, teremos uma idéa muito exacta do effeito util diario daquelles serviços naquelles annos.

É o que mostra o quadro seguinte:

TRENS-KILOMETRO POR 8 HORAS DE SERVIÇO			
DESIGNAÇÃO	1924	1923	1922
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	83,2 kilometros	100,1 kilometros	92,2 kilometros

(1) — A contar de Agosto de 1923 deixou-se o systema de pagamento de folgas remuneradas, convertendo-se as taxas horarias de 240 para 200 horas.



As despesas d

---

---

## DESIGNAÇÃO

---

---

Inspector de locomotivas e  
Machinistas e ajudantes .  
Limpadores . . . . .  
Electricistas, aprendizes e  
Encarregados de depositos  
Encarregados de freios e e  
Plantões . . . . .  
Escripturario . . . . .  
Praticante de escripturario  
Trabalhadores . . . . .  
Mensageiro . . . . .  
Varredores . . . . .

Linha de transmissão de e  
Sub-estação de Louveira .  
Linha de contacto . . .

Engenheiro da LIGHT p  
ção da energia electrica (C

Total

---

---

---

---

Lubrificantes . . . . .  
Estopa . . . . .  
Materiaes diversos . . .  
Linha de transmissão de  
Sub-estação de Louveira  
Linha de contacto . . .

Contas (Energia electrica

---

---

As despesas de condução de trens, na tracção electrica, em 1924 são discriminadas em seguida

## PESSOAL

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1921			ANNO DE 1924		
		Porcentagem da despesa total	Por trem kilometro		Por cento da despesa total	Por trem kilometro
Inspector de locomotivas electricas	15 401\$600	3,250 %	\$291,2	13 250\$200	3,215 %	\$018,3
Machinistas e ajudantes	213 058\$270	44,705 "	\$292,1	168 896\$500	41,001 "	\$233,3
Limpadores	31 221\$170	6,581 "	\$032,8	20 316\$600	4,929 "	\$028,2
Electricistas, aprendizes e ajudantes	26 559\$950	5,363 "	\$035,0	22 854\$100	5,515 "	\$031,6
Encarregados de depositos	6 041\$000	1,268 "	\$008,3	5 060\$900	1,225 "	\$007,0
Encarregados de freios e enchimentos	12 460\$100	2,616 "	\$017,1	8 818\$700	2,196 "	\$013,6
Plantões	10 988\$320	2,305 "	\$015,1	8 936\$340	2,195 "	\$013,4
Escritorario	2 365\$440	0,496 "	\$003,0	—	—	—
Praticante de escriturario	763\$510	0,158 "	\$001,1	162\$300	0,025 "	\$000,1
Trabalhadores	3 670\$700	0,770 "	\$005,0	—	—	—
Mensageiro	—	—	—	753\$900	0,183 "	\$001,0
Varredores	3 255\$050	0,680 "	\$005,1	—	—	—
	325 574\$570	68,313 "	\$416,1	245 127\$520	59,474 "	\$038,5
Linha de transmissao de energia	19 059\$000	4,005 "	\$026,2	11 088\$910	2,643 "	\$014,6
Substacção de Louveira	81 735\$660	17,150 "	\$112,0	64 676\$430	15,693 "	\$080,3
Linha de contacto	32 116\$480	6,755 "	\$044,1	32 811\$360	7,922 "	\$042,0
	133 020\$120	27,910 "	\$180,3	119 016\$700	29,158 "	\$106,1
Engenheiro do LIGHT para fiscaliza- ção da energia electrica (Contas)	18 000\$000	3,177 "	\$021,1	18 000\$000	4,368 "	\$024,8
<b>Total</b>	<b>476 591\$600</b>	<b>100,000 "</b>	<b>\$653,1</b>	<b>412 145\$220</b>	<b>100,000 "</b>	<b>\$569,0</b>

## MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1924	1923
Lubrificantes	20 180\$500	19 017\$681
Neopra	12 848\$175	6 116\$405
Materiaes diversos	61 026\$360	56 219\$670
Linha de transmissao de energia	3 275\$050	3 123\$210
Substacção de Louveira	31 848\$130	14 676\$430
Linha de contacto	1 183\$320	1 098\$600
<b>Total</b>	<b>129 865\$935</b>	<b>106 215\$999</b>
Contas Energia electrica e diversos)	121 409\$870	395 629\$800
<b>Total geral</b>	<b>551 355\$805</b>	<b>500 809\$799</b>

## Despesa da condução de trens Tracção electrica

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Per trem-kilometro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Per trem-kilometro
Estopa . . . . .	12.848\$175	1,250 %	\$018	6.116\$405	0,670 %	\$008
Lubrificantes . . . . .	20.180\$509	1,963 %	\$028	19.047\$681	2,086 %	\$027
Materiaes diversos para uso nas locomotivas electricas . . . . .	61.020\$361	5,936 %	\$083	58.219\$673	6,376 %	\$080
Linha de transmissao de energia . . . . .	3.275\$150	0,319 %	\$004	3.123\$210	0,342 %	\$005
Sub-estação de Louveira . . . . .	31.348\$130	3,049 %	\$043	14.670\$430	1,607 %	\$020
Linha de contacto . . . . .	1.183\$320	0,115 %	\$002	4.098\$600	0,449 %	\$006
Total . . . . .	129.855\$645	12,632 %	\$178	105.375\$999	11,530 %	\$146
Energia electrica e diversos . . . . .	421.499\$870	41,004 %	\$577	395.623\$800	43,330 %	\$546
Total . . . . .	551.355\$515	53,636 %	\$755	500.899\$799	54,860 %	\$692
Pessoal . . . . .	476.594\$690	46,364 %	\$653	412.144\$220	45,140 %	\$569
Total geral . . . . .	1.027.950\$205	100,000 %	1\$408	913.044\$019	100,000 %	1\$261

Foram as seguintes as despesas por conta da condução de trens, referidas ás unidades de trabalho, na tracção electrica :

ANNO de	POR TREM-KILOMETRO			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1924 . . . . .	\$653	\$178	\$577	1\$408
1923 . . . . .	\$569	\$146	\$546	1\$261
1922 . . . . .	\$492	\$137	\$566	1\$195

Despesa de pessoal na condução de trens da tração electrica, nos annos de 1924 e 1923.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem-kilometro	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem-kilometro
Inspector de locomotivas electricas . . . . .	15.491\$500	3,250 %	\$021,2	13.250\$200	3,215 %	\$018,3
Machinistas e ajudantes . . . . .	213.058\$270	44,705 %	\$292,1	168.986\$590	41,001 %	\$233,3
Limpadores . . . . .	31.221\$170	6,551 %	\$042,8	20.315\$660	4,929 %	\$028,2
Electricistas, aprendizes e ajudantes . . . . .	25.559\$950	5,363 %	\$035,0	22.854\$100	5,545 %	\$031,6
Encarregado de deposito . . . . .	6.041\$000	1,268 %	\$008,3	5.050\$300	1,225 %	\$007,0
Encarregados dos freios e enchimentos . . . . .	12.469\$100	2,616 %	\$017,1	9.878\$700	2,396 %	\$013,6
Plantões . . . . .	10.988\$320	2,306 %	\$015,1	3.936\$340	0,955 %	\$005,4
Escriturario . . . . .	2.365\$940	0,496 %	\$003,0	—	—	—
Praticante de escripturario . . . . .	753\$570	0,158 %	\$001,1	102\$300	0,025 %	\$000,1
Mensageiro . . . . .	—	—	—	753\$330	0,183 %	\$001,0
Trabalhadores . . . . .	3.670\$700	0,770 %	\$005,0	—	—	—
Varredores . . . . .	3.955\$050	0,830 %	\$005,4	—	—	—
Total . . . . .	325.574\$570	69,313 %	\$446,1	245.127\$520	59,474 %	\$338,5
Linha de trausmissão de energia . . . . .	19.089\$080	4,005 %	\$026,2	31.498\$910	7,643 %	\$043,5
Sub-estação de Louveira . . . . .	81.738\$660	17,150 %	\$112,0	64.676\$430	15,693 %	\$089,3
Linha de contracto . . . . .	32.195\$380	6,755 %	\$044,1	52.841\$360	12,822 %	\$072,9
Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (Contas) . . . . .	18.000\$000	3,777 %	\$024,7	18.000\$000	4,368 %	\$024,8
Total geral . . . . .	476.594\$690	100,000 %	\$653,1	412.144\$220	100,000 %	\$569,0

## Reparações de locomotivas electricas

As despesas totaes de reparações de locomotivas electricas importaram, no periodo de 1922 a 1924, em ..... 558:784\$060 de accôrdo com o quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Importancia	Trens kilometro	Por trem kilometro
Pessoal . . . . .	171:569\$940	.	\$085,9
Material . . . . .	387:214\$120		\$193,8
Total . . . . .	558:784\$060	1.997.479	\$279,7

## Locomotivas electricas

Durante o anno de 1924 o funcionamento das locomotivas electricas foi o mais regular e satisfactorio possivel.

Observaram-se apenas as occurrencias mencionadas nos quadros annexos, occurrencias a que estão sujeitas todas as machinas dessa natureza, com o severo regimen de serviço que lhes é peculiar, e assim mesmo em numero muito menor do que o observado com locomotivas a vapor.

Algumas das occurrencias mais graves foram, outrossim, devidas a defeitos de construcção. Os varios casos de avarias em armaduras dos móto-geradores das locomotivas "Westinghouse" foram devidos á insufficiencia desses conjuntos. Entretanto, pela adopção de um dispositivo para diminuir a sua carga durante os periodos de recuperacção, ficou o defeito inteiramente corrigido.

Tambem, os casos graves de avarias em armaduras dos motores de tracção das locomotivas de cargas "General Electric" foram devidos a certos defeitos de projecto, que estão sendo estudados afim de serem supprimidos ou grandemente attenuados.

Não se levando em conta essas occurrencias, devidas a defeitos de fabricacção de character transitorio, é patente quão diminuto se torna o numero de falhas de funcionamento do complicado organismo das locomotivas electricas.

Esse facto provem principalmente d'um serviço muito cuidadoso de operação, inspecção e manutenção das locomotivas.

Durante todo o anno findo, nas 21 locomotivas electricas, não houve um só caso de locomotiva detida na linha por falha de funcionamento do circuito de commando das locomotivas, que é o mais complicado e delicado e que requer mais inspecção.

Registraram-se sómente 3 casos de aquecimento de mancaes em locomotivas de passageiros e 6 nas de cargas. Desses, só um teve importancia, sendo necessario substituir o bronze do mancal.

Não se observou nenhuma falha attribuida á inadvertencia ou impericia do pessoal. Houve a lamentar um caso fatal de choque electrico na linha de contacto, de 3.000 volts, devido á imprudencia de um empregado.

Foi o primeiro caso fatal desde o inicio do serviço de tracção electrica.

Quanto ás reparações geraes nas officinas, resumiram-se quasi que exclusivamente, quanto á parte electrica, a reparações dos motores avariados em consequencia dos defeitos de construcção já mencionados.

No que diz respeito á parte mecanica, podem ser consideradas como tendo sido reparações leves, constando de preenchimentos de folgas nas caixas dos eixos motores e de guia; nos mancaes dos motores de tracção e retoque de frisos das rodas.

Durante o anno de 1924 foram postas em serviço 5 locomotivas de manobras. No serviço de manobras, onde com frequencia locomotivas leves devem accelerar composições ás vezes consideraveis em peso, era de temer que a patinação das rodas que se observa nas locomotivas a vapor fosse uma difficuldade para a adopção de electricas, em razão do grave perigo que isso representa para os motores de tracção. Entretanto, as locomotivas adoptadas têm dado resultados plenamente satisfactorios, não se observando este inconveniente, graças á sua razão de acceleração, peso e esforço de tracção adequados.

O serviço de manobras com locomotivas electricas tem provado tambem ser muito mais economico do que com tracção a vapor.

## Occorrencias na tracção electrica durante o anno de 1924

Data	Locomotiva	OCCORRENCIAS
<b>Locomotivas de passageiros</b>		
1 3	212	Devido a forte temporal e quéda de faísca electrica na linha de contacto damnificou-se o 2.º jarro do limitador de tensão. Foram substituidos os 1.º e 2.º jarros, com as respectivas resistencias.
17 8	212	Armadura do motor de alta tensão do conjuncto moto-gerador damnificada por curto-circuito entre bobinas (commutador lado 1.500 volts). Foi reparada a armadura nas officinas.
12/9	212	Armadura do motor de alta tensão do conjuncto moto-gerador damnificado por curto-circuito entre uma das bobinas e o nucleo da armadura. Substituida por nova armadura.
28 3	213	Armadura do motor de alta tensão do conjuncto moto-gerador damnificada por curto-circuito estabelecido entre bobinas (commutador lado 1.500 volts). Reparada nas officinas.
<b>Locomotivas de carga</b>		
17 8	206	Armadura do motor de tracção n. 4 damnificada por curto-circuito produzido entre bobinas, lado do commutador. Foi reparada nas officinas.
18 11	206	Armadura do motor de tracção n. 2 damnificada por curto-circuito entre bobinas, lado do commutador. O arco que se produziu damnificou tambem as bobinas do campo.
1 3	208	Devido a forte temporal e quéda de faísca electrica na linha de contacto damnificaram-se o 9.º e 11.º jarros do limitador de tensão. Foram substituidos os quatro ultimos jarros, com as respectivas resistencias.
4 10	214	Armadura do motor de alta tensão do conjuncto moto-gerador damnificada por curto-circuito entre bobinas, lado 1.500 volts. junto ao commutador. Foi substituida por outra já concertada.
23 9	215	Devido a arco no cabo que liga a bobina do campo ao pórtia escovas do motor de tracção n. 3, foram damnificadas duas bobinas do campo e ligeiramente o revestimento da armadura. Foram substituidas as bobinas do campo e reparada a armadura.

Data	Locomotiva	OCCURENCIAS
<b>Locomotivas de manobra</b>		
11/6	301	Ao ser posto em movimento o moto-gerador, em experiencia, foram queimadas duas bobinas do campo Shunt, por não terem sido secas antes. Foi substituido o conjuncto moto-gerador pelo da locomotiva n. 303.
<b>AQUECIMENTOS DE MANCAES</b>		
<b>Locomotivas de passageiros</b>		
6/1	202	Mancal suspensão, A, motor de tracção n. 2
20/4	202	» n. 2, B, truck n. 1. Foi substituido o bronze
27/11	202	» de suspensão, A, motor de tracção n. 4
<b>Locomotivas de carga</b>		
14/1	207	Mancal suspensão, B, motor de tracção n. 1
27/11	207	» » B, » » » » 4
30/5	209	» » B, » » » » 2
5/6	209	» » A, » » » » 2
2/8	210	» » A, » » » » 1
20/8	215	» do moto-gerador, lado gerador. Foi renovado o metal.

## Reparações das locomotivas electricas feitas nas officinas durante o anno de 1924

Data	Locomotiva	Kilometragem	Reparação
<b>Locomotivas de passageiros</b>			
18.2	200	121.816	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.
26.3	200		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
28.3	201	110.386	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.
6.5	201		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
3.2	202		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
13.8	202	40.774	Entregue ás officinas para trocar o par de rodas da frente para traz, truck n. 1, por estar com o friso da roda n. 2, A, um tanto gasto e para ser examinada por jogar muito na linha.
11.9	202		Entregue ás officinas para modificação dos roletes dos trucks de guia, para experiencia, por jogar muito na linha.
29.10	202		Entregue ás officinas para serem tiradas as folgas dos mancaes das armaduras e trucks, por jogar muito na linha.
19.11	202		Entregue pelas officinas, depois de reparadas as folgas lateraes nas caixas, trucks de guia e armaduras do motores de tracção. Foram tambem torneados os commutadores dos motores de tracção.
7.1	203	108.673	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.
13.2	203		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
26.11	203	55.190	Entregue ás officinas para reparação das folgas lateraes dos mancaes das armaduras dos motores de tracção e trucks, por jogar muito na linha.
23.12	203		Entregue pelas officinas com as folgas lateraes reparadas e commutadores dos motores de tracção torneados.
29.12	213	137.446	Entregue ás officinas para inspecção geral; para serem torneados os commutadores do moto gerador e para ser rebaixado o isolamento de mica nos commutadores dos motores dos ventiladores.
<b>Locomotivas de carga</b>			
25.3	204	78.817	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.

Data	Locomotiva	Kilometragem	Reparação
<b>Locomotivas de carga</b>			
7 5	204		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
15/12	204	25.612	Entregue ás officinas para serem torneados os commutadores dos motores de tracção; para serem reparadas as folgas lateraes dos motores de tracção e para ser fixado o aro da roda n. 4 B, por se achar solto.
27/3	205		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
9 6	206	86.848	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.
5/8	206		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
23 10	206	7.928	Entregue ás officinas para exame dos motores de tracção ns. 1 e 3, por faiscarem muito os commutadores, produzindo arcos.
9/11	206		Entregue pelas officinas, com as armaduras dos motores de tracção ns. 1 e 3 substituidas por outras já reparadas.
19 11	206	514	Entregue ás officinas para reparação do motor n. 2.
12/12	206		Entregue pelas officinas com o motor n. 2 reparado e tambem torneados os commutadores de todos os motores de tracção.
4 1	207		Entregue pelas officinas depois de reparação e inspecção geral.
26 5	207	105.954	Entregue ás officina para exame da armadura do motor de tracção n. 1, que estava com defeito.
31/5	207		Entregue pelas officinas com a armadura do motor de tracção n. 1 substituida por outra já concertada.
26 9	207	11.598	Entregue ás officinas para exame das armadnras dos motores de tracção.
25 10	207		Entregue pelas officinas depois de reparadas as buchas dos mancaes e isolamentos das armaduras dos motores de tracção.
10/11	207	880	Entregue ás officinas para exame do motor de tracção n. 3, por faiscar unito o commutador, produzindo arcos.
25 11	207		Entregue pelas officinas com os commutadores dos motores de tracção torneados.
2/1	208	71.200	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.

Data	Locomotiva	Kilometragem	Reparação
<b>Locomotivas de carga</b>			
14 2	208		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
8 9	210	86.607	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.
14 10	210		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.
31 7	211	88.425	Entregue ás officinas para inspecção e reparação geral.
5 9	211		Entregue pelas officinas depois de inspecção e reparação geral.

O quadro abaixo compara o custo, por trem-kilometro, da conducção de trens, inclusivé reparações de locomotivas, nas tracções electricas e a vapor, nos annos de 1924 e 1923.

Designação	TRACÇÃO ELECTRICA (Por trem-kilometro)		TRACÇÃO A VAPOR (Por trem-kilometro)		Diferença a favor da tracção electrica (Por trem-kilometro)	
	ANNO DE 1924	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	ANNO DE 1923	ANNO DE 1924	ANNO DE 1923
	Pessoal .	\$767,0	\$657,2	\$855,5	\$682,2	— \$088,5
Material .	\$631,3	\$201,4	2\$480,7	2\$551,2	— 1\$849,4	— 2\$349,8
Contas	\$577,0	\$546,0	—	—	+ \$577,0	+ \$546,0
<b>Total .</b>	<b>1\$975,3</b>	<b>1\$404,6</b>	<b>3\$336,2</b>	<b>3\$233,4</b>	<b>— 1\$360,9</b>	<b>— 1\$828,8</b>

**V**

**Custeio da Divisão**

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, nas bitolas de 1<sup>m</sup>,60, 0<sup>m</sup>,60 1<sup>m</sup>,00 foi o seguinte, comparado com 1923, 1922, 1921 e 1920.

Anno de	Pessoal	Material	Contas	Total
1924 . . . . .	8.891.757\$680	18.852.586\$295	675.308\$228	28.419.652\$208
1923 . . . . .	7.008.931\$115	17.725.496\$894	624.654\$347	25.359.082\$356
1922 . . . . .	5.784.859\$610	11.690.561\$952	425.836\$375	17.901.257\$937
1921 . . . . .	5.881.043\$880	12.598.949\$128	170.993\$916	18.650.986\$874
1920 . . . . .	5.312.839\$340	11.320.692\$330	108.119\$682	16.714.651\$852
Comparação com 1923	+1.882.826\$565	+1.127.089\$401	+ 50.653\$881	+ 3.060.569\$847
"  "  1922	+3.106.893\$070	+7.162.024\$343	+ 249.471\$853	+10.518.394\$266
"  "  1921	+3.010.713\$850	+6.253.637\$167	+ 504.314\$312	+ 9.768.665\$329
"  "  1920	+3.578.918\$340	+7.531.893\$965	+ 567.188\$546	+11.678.000\$851

O quadro seguinte indica essas despesas sub-divididas pelas diversas verbas:

Designação	Para todas as linhas				Comparação com os annos de				
	A N N O D E 1 9 2 4				1923	1922	1921	1920	
	Pessoa	Material	Contas	TOTAL					
Administração . . . . .	421.164\$050	7.090\$040	—	428.254.090	75.74\$040	109.952\$800	104.817\$550	134.664\$800	
Despesas geraes de officinas	783:171\$250	512.806\$235	171.767\$480	1.467.834\$965	293.838\$968	591.213\$060	652.235\$523	777.498\$415	
Conservação do edificio das officinas	27.566\$880	58.543\$990	—	86.110\$820	37.708\$490	69.966\$010	37.885\$980	16.146\$060	
Condução de trens . . . . .	4.649.750\$090	14.179.581\$780	439.449\$870	19.268.881\$740	53.692\$265	7.366.000\$940	6.078.236\$224	6.979.799\$270	
Reparação de locomotivas	1.073.777\$970	1.316.989\$370	—	2.390.767\$840	861.362\$198	788.864\$290	1.140.452\$800	1.341.496\$000	
„ „ carros . . . . .	845.912\$810	1.124.095\$850	147\$200	1.970.155\$860	820.268\$910	857.276\$323	1.055.730\$870	1.197.136\$350	
„ „ vagões . . . . .	1.043.279\$880	1.653.389\$030	55.687\$550	2.752.356\$460	1.025.517\$090	732.681\$215	862.094\$670	1.321.921\$010	
Funcionarios aposentados	47.134\$800	—	8.206\$128	47.134\$800	302\$416	2.409\$628	8.206\$128	9.253\$500	
Luz electrica . . . . .	—	—	—	8.206\$128	—	—	170.998\$916	8.206\$128	
Contas . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	108.119\$682	
<b>Total</b>	<b>8.891.757\$680</b>	<b>18.852.586\$295</b>	<b>675.308\$228</b>	<b>28.419.652\$203</b>	<b>3.060.569\$847</b>	<b>10.518.394\$266</b>	<b>9.708.665\$299</b>	<b>11.678.000\$851</b>	

O calculo dessas despesas por tonelada-kilometro de peso util é feito abaixo, tomando-se as linhas das tres bitolas em confronto com os annos de 1920 a 1924.

DESIGNAÇÃO	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	Em 1920
Todas as linhas .	\$079	—	\$060	\$059	\$051

Das importancias acima mencionadas cabem exclusivamente ao combustivel os seguintes custos:

### CARVÃO E LENHA

DESIGNAÇÃO	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	Em 1920
Todas as linhas .	\$035,5	—	\$025,0	\$031,1	\$026,7

São as seguintes as relações por cento entre o combustivel e as demais despesas da Locomoção:

DESIGNAÇÃO	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	Em 1920
Todas as linhas .	44,9%	—	41,7%	47,6%	52,8%

A seguir mostramos a producção de ferro e bronze em 1924, e os seus preços médios:

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro entregaram em 1924 ao Almojarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 1.216.482,5 kilogrammas de ferro e 81.881,5 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras . . . . .	\$433,55
Bronze fundido em obras . . . . .	3\$107,48

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.204.997,5 kilogrammas

de ferro fundido e 80.647,5 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte :

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
<b>Bitolas de 1<sup>m</sup>,60 e 0<sup>m</sup>,60</b>				
Rep. de locomotivas . . .	52.552,0	22.547\$020	12.712,5	48.895\$770
„ „ carros . . .	144.470,0	61.353\$610	5.670,0	19.506\$480
„ „ vagões . . .	250.996,0	109.420\$530	13.189,0	43.803\$190
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões . . .	374.896,5	159.951\$320	13.682,0	45.501\$480
<b>Total . . .</b>	<b>822.914,5</b>	<b>353.272\$480</b>	<b>45.253,5</b>	<b>152.706\$920</b>
<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,00</b>				
Rep. de locomotivas . . .	51.964,0	22.157\$510	14.862,0	51.424\$730
„ „ carros . . .	61.384,0	26.391\$040	3.488,0	11.511\$420
„ „ vagões . . .	146.680,0	63.156\$290	11.402,0	37.549\$020
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões . . .	122.055,0	51.652\$300	5.642,0	18.842\$180
<b>Total . . .</b>	<b>382.083,0</b>	<b>163.357\$140</b>	<b>35.394,0</b>	<b>119.327\$350</b>
<b>Total geral . . .</b>	<b>1.204.997,5</b>	<b>516.629\$620</b>	<b>80.647,5</b>	<b>272.034\$270</b>

## Fornecimentos a diversos

Nas officinas de Jundiaby e Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para estranhos, na importância de 3.167:219\$705 que se distribue na seguinte forma:

DESIGNAÇÃO	EM 1924			COMPARAÇÃO COM OS ANOS DE				
	Pessoal	Material	Total	1923	1922	1921	1920	1919
Eugenheiros . . . . .	278:899\$610	446:777\$010	725:676\$620	—	261:987\$660	—	301:052\$780	409:814\$640
Trateiro . . . . .	233:062\$500	160:557\$850	394:210\$350	—	108:887\$780	—	247:504\$100	29:849\$100
Telegrapho . . . . .	8:926\$250	8:996\$890	17:923\$140	—	5:348\$770	—	6:469\$910	578\$890
Almoxarifado {	255:060\$810	271:682\$600	527:233\$410	—	102:188\$560	—	207:048\$900	194:874\$840
	57:604\$010	196:197\$120	253:801\$180	—	62:602\$500	—	77:108\$810	103:665\$380
} Materias para custeio.	249:488\$780	185:142\$280	432:626\$660	—	114:291\$150	—	460:110\$520	7:226\$290
Horto florestal . . . . .	2:186\$000	822\$260	3:008\$260	—	168\$270	—	270\$330	2:015\$210
Contadaria - custeio . . . . .	9:326\$960	1:521\$530	10:848\$490	—	2:026\$020	—	6:079\$510	4:742\$090
Typographia - custeio . . . . .	103\$770	658\$970	762\$740	—	702\$740	—	762\$740	762\$740
Almoxarifado - custeio . . . . .	1:521\$890	474\$750	1:996\$560	—	1:925\$510	—	1:787\$080	1:478\$900
Particulares . . . . .	68:884\$700	424:389\$885	493:874\$685	—	274:820\$062	—	195:212\$803	167:406\$467
Estradas de Ferro estranhas . . . . .	185:581\$660	179:255\$160	814:786\$820	—	57:059\$957	—	150:869\$170	1:882:256\$720
Escriptorio Central da Companhia . . . . .	620\$650	290\$800	911\$450	—	911\$450	—	911\$450	911\$450
<b>Total</b> . . . . .	<b>1.802:402\$500</b>	<b>1.864:817\$205</b>	<b>3.167:219\$705</b>	<b>—</b>	<b>464:604\$819</b>	<b>—</b>	<b>402:988\$585</b>	<b>236:256\$905</b>

O numero médio de empregados durante o anno de 1924, vai indicado nos quadros seguintes:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,00		
<b>ESCRITORIOS</b>				
Chefe da Locomoção . . . . .	—	—	1	1
„ „ Tracção . . . . .	—	—	1	1
Ajudante da Tracção . . . . .	—	1	—	1
Chefe de Escriptorio . . . . .	—	—	1	1
„ „ Secção . . . . .	1	—	—	1
Desenhista . . . . .	1	—	—	1
„ „ ajudante . . . . .	1	—	—	1
Escripturarios . . . . .	24	4	—	28
Praticantes . . . . .	13	3	—	16
Continuo . . . . .	1	—	—	1
Total . . . . .	41	8	3	52
<b>OFFICINAS</b>				
Chefes de officinas . . . . .	1	1	—	2
Sub-chefes de officinas . . . . .	1	1	—	2
Engenheiro praticante . . . . .	1	—	—	1
„ electricista . . . . .	—	1	—	1
Mestres de officinas . . . . .	5	6	—	11
Ajustadores . . . . .	80	52	—	132
Aprendizes (officios diversos) . . . . .	89	40	—	129
Cledeiros e funileiros . . . . .	16	19	—	35
Carpinteiros . . . . .	24	146	—	170
Ferreiros . . . . .	22	26	—	48
Fundidores . . . . .	36	5	—	41
Limadores . . . . .	11	4	—	15
Malhadores . . . . .	37	35	—	72
Operarios diversos . . . . .	166	165	—	331
Pedreiros . . . . .	8	6	—	14
Pintores . . . . .	14	29	—	43
Serradoras . . . . .	1	38	—	39
Serventes . . . . .	13	4	—	17
Torneiros . . . . .	39	29	—	68
Trabalhadores . . . . .	124	292	—	416
Total . . . . .	688	899	—	1.587

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,60		
<b>Fiscalização da lenha</b>				
Fiscal geral . . . . .	—	—	1	1
Fiscaes e ajudantes . . . . .	8	9	—	17
Total . . . . .	8	9	1	18
<b>Tracção</b>				
Inspector de locomotivas electricas.	1	—	—	1
Encarregados da tracção . . . . .	1	3	—	4
Fiscaes de conducção de trens . . . . .	1	2	—	3
Chefes de depositos . . . . .	3	2	—	5
Encarregados de depositos . . . . .	4	3	—	7
Auxiliares de depositos . . . . .	—	1	—	1
Auxiliar de fiscal da conducção de trens . . . . .	1	—	—	1
Ajustadores . . . . .	14	13	—	27
Ajudantes e aprendizes . . . . .	24	20	—	44
Ajudante de electricista . . . . .	1	—	—	1
Bombeiros e guardas . . . . .	15	21	—	36
Continuos . . . . .	—	2	—	2
Despachante . . . . .	—	1	—	1
Encarregados e plantões de escriptorios regionaes . . . . .	12	8	—	20
Electricistas . . . . .	3	—	—	3
Escrip-turarios . . . . .	—	3	—	3
Foguistas . . . . .	165	120	—	285
„ de guindastes a vapor . . . . .	1	1	—	2
Funileiro . . . . .	1	—	—	1
Lenheiros e carvoeiros . . . . .	79	53	—	132
Limpadores . . . . .	111	61	—	172
Machinistas . . . . .	155	115	—	270
Mensageiros . . . . .	1	—	—	1
Operarios diversos . . . . .	11	5	—	16
Praticantes de escripturarios . . . . .	3	3	—	6
Trabalhadores . . . . .	7	2	—	9
Total . . . . .	614	439	—	1.053

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1 <sup>m</sup> ,60 a 0 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,00		
ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA				
Engenheiros . . . . .	3	—	—	3
Auxiliares . . . . .	1	—	—	1
Chefes de turnas e ajudantes . . . . .	16	—	—	16
Desenhista-ajudante . . . . .	1	—	—	1
Escripturario . . . . .	1	—	—	1
Mecanicos, ajudantes e aprendizes . . . . .	12	—	—	12
Operarios diversos . . . . .	24	—	—	24
Praticante de escripturario . . . . .	1	—	—	1
Trabalhadores . . . . .	85	—	—	85
Total . . . . .	144	—	—	144

### Resumo

DESIGNAÇÃO	Total geral				
	1924	1923	1922	1921	1920
Escriptorios . . . . .	52	50	46	47	44
Officinas . . . . .	1.587	1.498	1.395	1.461	1.364
Tracção . . . . .	1.053	933	950	1.014	996
Fiscalisação da lenha . . . . .	18	14	21	23	17
Electrificação da linha . . . . .	144	89	174	185	23
Total . . . . .	2.854	2.584	2.586	2.730	2.444

O movimento do pessoal no anno de 1924 foi o seguinte :

DESIGNAÇÃO	Augmento	Diminuição
Escriptorios . . . . .	2	—
Officinas . . . . .	89	—
Tracção . . . . .	120	—
Fiscalisação da lenha . . . . .	4	—
Electrificação da linha . . . . .	55	—
Total . . . . .	270	—

**OBRAS NOVAS (Conta de Capital) Anno de 1924**  
Todas as linhas

**D E S C R I P Ç Ã O**

**Electrificação da linha**

	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Juandahy a Campinas	27.464\$610	2.806.056\$535	225\$500	2.834.246\$645
Campinas a Taubaté	708.747\$810	6.432.235\$244	56.052\$300	7.197.035\$954
Instalação de aparelhos «Interlock»	6.374\$590	16.570\$920	—	22.945\$510
Construção de 100 caixas para transporte de telhas e outros materiais	21.458\$770	63.463\$020	—	84.921\$790
Adaptação de 60 caixas frigorificas para transporte de carnes congeladas	16.863\$720	26.732\$920	—	43.596\$640
Construção de 200 vagões rasos de 30.000 kgs, de bitola de 1m,60	71.150\$650	317.617\$758	—	388.768\$408
Construção de 50 vagões cobertos de 30.000 kgs, de bitola de 1m,60	39.918\$850	286.604\$990	—	326.523\$840
Construção de 50 vagões plataforma de 30.000 kgs, de bitola de 1m,60	20.659\$050	235.125\$400	—	255.784\$450
Construção de 110 vagões rasos de 30.000 kgs, de bitola de 1m,60	12.461\$670	70.099\$952	—	82.561\$622
Construção de 3 carros de luxo typo «Pullman» de bitola de 1m,30	2.658\$620	106.822\$560	—	109.481\$180
Construção de 100 vagões cobertos de 30.000 kgs, de bitola de 1m,00	24.689\$800	47.364\$530	—	72.054\$330
Construção de 70 vagões rasos de 30.000 kgs, de bitola de 1m,00	9.104\$910	933\$970	—	10.038\$880
Custo e montagem de 2 locomotivas typo «Montanhas», de bitola de 1m,09, ns. 102 e 103	6.923\$590	460.944\$370	—	467.867\$960
Total	968.976\$640	10.870.572\$169	56.277\$800	11.895.826\$609

*J. Cintra*

Chefe da Locomoção

VI

## Almoxarifado

Fornece esta Repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas Repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes. estabelecidos em Campinas e Rio Claro.

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

Durante o anno de 1924 o Almoxarifado teve o seguinte movimento:

### DEBITO

Valor dos materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1924	1.734:015\$872
Comprados directamente do estrangeiro . . . . .	15.449:706\$619
Comprados nos mercados de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro, a saber:	
Carvão de pedra . . . . .	6.146:218\$567
Dormentes . . . . .	1.393:328\$950
Impressos, livros e objectos para escriptorios . . . . .	690:895\$800
Leuha . . . . .	7.422:692\$994
Madeira nacional . . . . .	1.000:994\$900
Diversos. . . . .	3.730:875\$200
	<hr/>
Proveniente das Officinas . . . . .	1.214:483\$340
	<hr/>
Total do debito . . . . .	38.783:212\$242

### CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia:	
Por conta do custeio . . . . .	33.410:664\$574
Por conta do capital . . . . .	1.749:404\$986
	<hr/>
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos . . . . .	651:630\$970
Materiaes vendidos a outras Companhias e partienlares:	
Material velho . . . . .	104:933\$070
Material novo . . . . .	22:152\$400
	<hr/>
Restituição de direitos . . . . .	260:296\$300
Valor dos materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1924	2.584:129\$942
	<hr/>
Total do credito . . . . .	38.783:212\$242

O saldo de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1924, na importancia de 2.584:129\$942. de accôrdo com o relatório do Snr. Almojarife, está assim discriminado:

Ferramentas . . . . .	152:448\$226
Inflamaveis e explosivos . . . . .	15:030\$660
Impressos, livros e objectos para escriptorio . . . . .	176.430\$963
Machinismos para officinas e pertences . . . . .	296:288\$616
Madeiras . . . . .	56:286\$609
Material sanitario . . . . .	8:801\$280
" para construção . . . . .	44:554\$385
" telegrapho . . . . .	209:958\$980
" freio . . . . .	167:858\$871
" carros e vagões . . . . .	736:521\$448
" locomotivas . . . . .	1.925:668\$341
" linha . . . . .	821:303\$978
" sub-estação electrica . . . . .	92:345\$446
" electrificação da linha . . . . .	26.655\$760
" electricidade . . . . .	216:194\$700
Metaes diversos para obras e fundição . . . . .	724:202\$364
Obras fundidas . . . . .	22:184\$023
Parafusos, porcas, rebites e arruelas . . . . .	99:455\$051
Tintas e vernizes . . . . .	203:581\$348
Tubos de ferro para agua e connexões . . . . .	91:176\$894
Diversos . . . . .	50:543\$184
	Somma . . . . . 6.137:491\$127

A deduzir:

Saldos provenientes de combustivel e lubrificantes, não liquidados em 31 de Dezembro de 1924:

Combustivel . . . . .	3.482:741\$411	
Lubrificantes . . . . .	70:619\$774	3.553:361\$185
	Total . . . . .	2.584:129\$942

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 Almojarifado contava em 31 de Dezembro de 1924 o seguinte quadro de empregados:

Almojarife . . . . .	1
Ajudante . . . . .	1
Auxiliar . . . . .	1
Chefe de Deposito . . . . .	1
Escripturarios . . . . .	16
Praticantes . . . . .	8
Feitores de Armazens . . . . .	2
Conferentes . . . . .	2
Ajudante de conferente . . . . .	1
Encarregados de deposito . . . . .	2
Stockista . . . . .	1
Armacenistas . . . . .	3
Mensageiro . . . . .	1
Trabalhadores . . . . .	17
	Total . . . . . 57

É digno de louvor o Sr. Almojarife, 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 Paulista.

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 ellas têm dado, a seus ajudantes, bem como a todos os empregados a elles directamente subordinados, o muito efficaaz auxilio que me tem prestado.

Tinha a Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1924 um effectivo de 8.063 empregados, que assim se distribue :

Repartições	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contabilidade e Almojarifado . . . . .	260	0,204	3,2
Trafego e telegrapho . . . . .	3.683	2,898	45,6
Locomoção . . . . .	2.854	2,245	35,3
Linha e Edificios . . . . .	1.266	0,996	15,9
Total . . . . .	8.063	6,343	100,0

Jundiahy, 15 de Abril de 1925.

*F. de Monlevade,*

Inspector Geral



RELATORIO  
DO  
CHEFE DO SERVIÇO FLORESTAL

*Exmo. Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado*

M. D. Presidente da Companhia Paulista

São Paulo.

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

Com elevada consideração,

De V. Ex.

att.o ven. obr.o

*Ed. Navarro de Andrade*

Chefe do Serviço Florestal

Rio Claro, 25 de Abril de 1925.

## SERVIÇO FLORESTAL

Actualmente, o Serviço Florestal tem a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, todos marginando as linhas de bitola larga da Companhia, numa extensão de 27.473 metros, com a área total de 8.521,3 hectares, ou 3.521,2 alqueires paulistas.

No seguinte quadro vem discriminada a área de cada horto:

HORTOS	Hectares	Alqueires
Jundiahy . . . . .	104,6	43,24
Boa Vista . . . . .	1.384,7	572,19
Rebouças . . . . .	855,9	353,67
Tatú . . . . .	750,2	310,00
Cordeiro . . . . .	259,5	107,25
Rio Claro . . . . .	2.569,2	1.061,60
Camaquan . . . . .	1.754,0	724,84
Loreto . . . . .	843,2	348,41
<b>Total . . . . .</b>	<b>8.521,3</b>	<b>3.521,20</b>

Na aquisição destas terras despendeu a Companhia, até 31 de Dezembro de 1924, a importância de 1.055.396\$240, o que dá, como preço médio, por hectare 123\$852, ou . . . . . 299\$726 por alqueire, incluindo as despesas de escriptura, registros, etc., mas descontando da área total uma parcella de cerca de 20 hectares, que a Companhia já possuía junto á estação de Boa Vista e duas faixas de terreno cedidas para a passagem da linha electrica de alta tensão, nos hortos de Boa Vista e Rebouças, respectivamente de 3.150 e 37.500 metros quadrados.

A despesa com a compra das terras para a cultura florestal foi assim repartida pelos diversos hortos:

Jundiaby . . . . .	17:836\$260
Boa Vista . . . . .	146:162\$305
Rebouças . . . . .	53:823\$655
Tatú . . . . .	139:190\$700
Cordeiro . . . . .	38:585\$500
Rio Claro . . . . .	399:161\$900
Camaquan . . . . .	151:027\$420
Loreto . . . . .	109:608\$500

Total . . . . 1.055:396\$240

Em 31 de Dezembro de 1924, havia definitivamente plantadas nos diversos hortos 9.000.000 de arvores, occupando uma área de 7.310 hectares, ou 3.021 alqueires, restando, então, apenas plantar pouco mais de 1.200 hectares, ou 500 alqueires, repartida pelos hortos de Boa Vista e Camaquan essa área, que é sufficiente para completar os dez milhões de arvores com que a Companhia tenciona encerrar as suas plantações, e sem neste numero incluir o das que foram e deverão ser eliminadas nos desbastes, ou que vão perecendo por diversas causas.

Comparando-se os totaes das plantações feitas, respectivamente, até 31 de Dezembro de 1923 e egual data de 1924, vê-se que, ao terminar o ultimo, havia plantadas mais 180.000 arvores do que no anno anterior. Este numero, porém, não indica exactamente o de arvores plantadas em 1924, mas apenas o saldo que ficou depois de descontadas as que foram supprimidas por falhas, morte, necessidades culturais e outras causas.

Em 1930, ficará o Serviço Florestal com o numero exacto de dez milhões de aucalyptos, para o que serão plantados annualmente, neste lapso de tempo, cerca de 400.000 e eliminadas todas as arvores que se apresentem rachiticas, defeituosas, doentes, ou improprias para exploração. A Companhia conta iniciar o córte industrial e em larga escala logo que disponha de dez milhões de arvores seleccionadas, de maneira a poder dividir a sua exploração em turnos de 20 annos.

O seguinte quadro, em que vêm mencionadas as plantações em 31 de Março de cada anno, data do encerramento do período de plantio, mostra mais claramente a marcha dos nossos trabalhos, a partir da época em que o Serviço Florestal, terminada a sua phase experimental de cinco annos, passou a constituir em novo departamento da Companhia:

Hortos	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Jundiaby	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	35.000	85.000	35.000	35.000	4.000
Boa Vista	20.000	29.000	29.000	46.600	46.600	46.600	46.600	63.700	75.000	129.500	179.500	329.500	320.000	320.000	330.000	700.000	700.000
Rebouças	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	461.450	896.450	1.200.000	1.200.000	1.250.000	1.260.000	1.260.000
Tatú	—	—	—	—	—	—	—	28.100	276.000	447.500	606.000	776.000	900.000	860.000	875.000	880.000	880.000
Cordelro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000	80.000	190.000	200.000	260.000	380.000	395.000	395.000
Loreto	—	—	—	41.100	89.700	163.900	235.400	358.400	573.050	783.100	947.150	983.150	990.000	990.000	850.000	850.000	825.000
Rio Claro	600	23.100	131.300	274.500	436.300	550.200	640.700	795.000	1.616.350	2.274.700	2.551.800	2.775.800	3.050.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Comaquiã	—	—	—	—	—	—	—	—	140.000	406.000	759.900	1.009.900	1.350.000	1.650.000	1.700.000	1.700.000	1.900.000
Totais	62.600	84.100	192.300	894.200	604.600	792.700	954.700	1.220.200	2.720.400	4.115.800	5.625.800	7.000.800	8.045.000	8.315.000	8.420.000	8.820.000	9.000.000

Tendo a Companhia despendido, até 31 de Dezembro de 1924, com o seu Serviço Florestal, fóra o custo das terras, 6.155:838\$892 e existindo, então, nos seus hortos 9.000.000 de arvores, vê-se que cada uma lhe ficou, em média, a 684 réis, comprehendidas todas as despesas de custeio, etc., feitas desde o inicio dos trabalhos, em principio de Janeiro de 1904, ha longos vinte e um annos. É preciso ainda levar em conta os melhoramentos realizados nos terrenos adquiridos, as suas bemeifeitorias, a valorização natural das terras, cerca de 20.000 caféiros restaurados e de boa produçção, toda a alfaia agricola e cerca de mil cabeças de gado bovino, cavallar, muar, asinino e ovino que possuimos. Convem tambem assignalar que todos os hortos se acham cercados por cercas de arame farpado, numa extensão de mais de 168 kilometros, e que todos os seus terrenos estão livres de formigas, cuja extineção custou cerca de 250 contos de réis, pois que sómente em sulfureto de carbonio, arsenico, enxofre e machinas para a sua applicação gastou a Companhia, até 31 de Dezembro ultimo, 113:830\$480, como se verifica a seguir:

1904.	. . . . .	468\$440
1905.	. . . . .	534\$880
1906.	. . . . .	508\$200
1907.	. . . . .	477\$120
1908.	. . . . .	427\$160
1909.	. . . . .	392\$860
1910.	. . . . .	359\$920
1911.	. . . . .	2.109\$960
1912.	. . . . .	3:014\$400
1913.	. . . . .	1:387\$600
1914.	. . . . .	2:767\$200
1915.	. . . . .	2:234\$200
1916.	. . . . .	7:175:400
1917.	. . . . .	16:733\$400
1918.	. . . . .	12:319\$120
1919.	. . . . .	20:298\$800
1920.	. . . . .	16:839\$000
1921.	. . . . .	10:911\$520
1922.	. . . . .	7:598\$700
1923.	. . . . .	4:091\$700
1924.	. . . . .	3:180\$900
Total . . . . .		113:830\$480

Não deixa de ser interessante comparar-se o preço médio de cada arvore plantada nos diversos annos de vida do Serviço Florestal e verificar a enorme differença logo que

terminou a phase experimental e que foi iniciada a cultura em larga escala:

Até 31 de Dezembro de 1908	2\$362
" " " " " 1909	2\$008
" " " " " 1910	1\$177
" " " " " 1911	\$808
" " " " " 1912	\$805
" " " " " 1913	\$873
" " " " " 1914	\$845
" " " " " 1915	\$811
" " " " " 1916	\$550
" " " " " 1917	\$475
" " " " " 1918	\$429
" " " " " 1919	\$428
" " " " " 1920	\$466
" " " " " 1921	\$529
" " " " " 1922	\$599
" " " " " 1923	\$635
" " " " " 1924	\$684

Quando for iniciada, dentro de 8 a 10 annos, a exploração dos eucalyptaes, cada arvore deverá estar á Companhia por cerca de 1\$000, quantia verdadeiramente insignificante, mórmente si comparada ao valor que deverá ter, então, cada eucalypto.

Vejamos agora a despesa feita em cada horto, até 31 de Dezembro de 1924, por arvore e a edade da sua mais velha pantação:

Jundiahy . . . . .	4\$564	20 annos
Boa Vista. . . . .	\$468	18 "
Rebouças . . . . .	\$437	6 "
Tatú. . . . .	\$498	9 "
Cordeiro. . . . .	\$348	7 "
Rio Claro . . . . .	\$640	15 "
Camaquam. . . . .	\$427	7 "
Loreto. . . . .	1\$062	13 "

Como ficou dito em outro lugar, de Janeiro de 1904 a 31 de Dezembro de 1924, despendeu a Companhia com o seu Serviço Florestal a importancia de 6.155:838\$892, assim discriminada durante aquelle periodo:

Até 31 de Dezembro de 1908 . . . . .	148:106\$832
Em 1909. . . . .	32:952\$054
" 1910 . . . . .	40:118\$098
" 1911 . . . . .	57:294\$015
" 1912 . . . . .	130:702\$640
" 1913 . . . . .	180:609\$390
" 1914 . . . . .	196:488\$205
" 1915 . . . . .	156:023\$670

Em 1916 . . . . .	245:055\$989
" 1917 . . . . .	475:281\$716
" 1918 . . . . .	561:246\$804
" 1919 . . . . .	721:328\$650
" 1920 . . . . .	739:728\$289
" 1921 . . . . .	762:098\$936
" 1922 . . . . .	653:988\$635
" 1923 . . . . .	556:661\$095
" 1924 . . . . .	498:153\$874

Assim distribuidas pelas seguintes verbas :

Administração . . . . .	879:495\$336
Jundiaby . . . . .	182:786\$460
Boa Vista . . . . .	327:579\$159
Rebouças . . . . .	551:045\$860
Tatú . . . . .	438:745\$887
Cordeiro . . . . .	137:617\$170
Rio Claro . . . . .	1.920:078\$560
Camaquan . . . . .	813:088\$663
Loreto . . . . .	876:628\$633
Despesas geraes . . . . .	28:773\$164
	<hr/>
	6.155:838\$892

A despesa tem diminuído consideravelmente de anno para anno, desde que cessaram as plantações em larga escala e que começamos a fazer criação de eguas debaixo dos eucalyptaes, como o indicam os seguintes algarismos que representam as despesas dos ultimos quatro annos :

Em 1921	762:098\$936		
" 1922	653:988\$635	ou menos	108:110\$301
" 1923	556:661\$095	" "	97:327\$540
" 1924	498:153\$874	" "	58:507\$221

A partir do corrente anno, tudo nos leva a crêr que o custeio do Serviço Florestal não deverá exceder annualmente a importancia de 450 contos, figurando nessa verba a plantação média de 400.000 eucalyptos e o trato de todas as culturas existentes.

Além das suas plantações florestaes, mantem este Serviço em cultura cerca de 20.000 caféeiros, não só como fonte de renda, mas tambem como campo experimental e de estudo. Nas diversas fazendas velhas que a Companhia adquiriu para o estabelecimento da sua cultura florestal, havia cerca de 400.000 pés de café, que foram sendo abandonados em virtude da sua manifesta decadencia e á medida que se foram tornando necessarios os terrenos que occupavam. Assim mesmo, a titulo de experiencia, resolvemos fazer as plantações de eucalyptos nos intervallos das linhas dos cafezaes, salvo onde o

numero de pés era tão pequeno que não aconselhava a sua conservação, de modo a aproveitar durante os primeiros annos ainda algum producto e poder assim diminuir as despesas com a manutenção daquellas arvores. Ao todo, foram conservados 122.937 caféeiros em que foram plantados eucalyptos, dos quaes se mantem em producção 66.680.

Damos a seguir a producção do nosso cafezal nos quatro ultimos annos em alqueires de 50 litros:

	1921	1922	1923	1924
Nos talhões de caféeiros isolados . . . .	3.628	666	2.138	407
” ” ” ” com eucalyptos . . . .	963	765	1.960	294
Total . . . .	4.591	1.431	4.098	701

Desde 1917 vimos fazendo estudos a este respeito, registrando cuidadosamente as producções de todos os talhões, ccmo o fizemos desde 1909 para toda a cultura caféeira.

De 1909 a 31 de Dezembro de 1924, os cafezaes do Serviço Florestal produziram 65.705 arrobas de café beneficiado, que renderam, livres de fretes e commissões, . . . . 752:224\$350, ou uma média de 11\$448 por arroba.

Em 1924, a renda total das diversas culturas mantidas por este Serviço e da venda de lenhas e madeiras dos mattos que foram derrubados e substituidos por eucalyptas foi de 180:173\$152 e, desde que esta medida foi adoptada pela Companhia, a renda total foi de 1.564:969\$477. Por aqui se vê que a renda retirada das terras adquiridas para o Serviço Florestal pagou amplamente o preço da sua acquisição, tendo ainda deixado um saldo superior a 500 contos. Esta renda foi fornecida pelos diversos hortos como indica o seguinte quadro:

Jundiahy . . . . .	61:148\$270
Boa Vista . . . . .	20:319\$950
Rebouças . . . . .	16:925\$050
Tatú . . . . .	42:233\$780
Cordeiro . . . . .	39:205\$550
Loreto . . . . .	127:839\$680
Rio Claro . . . . .	1.153:585\$807
Camaquam . . . . .	103:711\$390

Tota. . . . . 1.564:969\$477

Os viveiros estabelecidos nos diversos hortos, em 1924. consumiram 16.300 grammas de sementes de eucalyptos e, desde que começámos, em 1916, a empregar sementes das nossas proprias plantações, 813 kilos, o que representa para o Serviço Florestal uma economia consideravel, pois que, a

50\$000 o kilo, preço por que as adquiriamos anteriormente no estrangeiro, teriamos despendido 40:650\$000, sem levar em consideração a melhor qualidade das sementes, sua perfeita identificação, etc.

A venda de sementes a particulares produziu até Dezembro de 1924 o seguinte rendimento, livre das commissões do agente:

Em 1916 . . .	50,0 kilos. . .	1:402\$300
" 1917 . . .	192,0 " . . .	5:358\$190
" 1918 . . .	217,5 " . . .	6:855\$870
" 1919 . . .	594,2 " . . .	16:279\$845
" 1920 . . .	309,2 " . . .	8:713\$750
" 1921 . . .	326,0 " . . .	9:648\$060
" 1922 . . .	310,0 " . . .	10:003\$100
" 1923 . . .	448,1 " . . .	11:306\$300
" 1924 . . .	635,4 " . . .	18:079\$100
	<hr/>	<hr/>
Total . . .	3.082,4 " . . .	87:646\$515

e, incluindo as que foram utilizadas no proprio Serviço, 3.895,7 kilos por 128:296\$515.

Em 1923, iniciámos no horto de Rio Claro a limpeza, ou derrama dos eucalyptos mais velhos, supprimindo ramos bifurcados, defeituosos, ou seccos. Nos dois ultimos annos, em 22 mezes, tal limpeza produziu 8.847 metros cubicos de lenha que foram vendidos por 84.193\$962, ou, em média, á razão de 9\$516 por metro, ou estére.

Continúa a dar resultados inteiramente satisfactorios a criação de eguas nos eucalyptaes, a que, mais detalhadamente, nos referimos no nosso ultimo relatorio. O seu numero já foi augmentado e, conforme autorisação que já temos, até o fim do corrente anno deverá haver cerca de mil eguas repartidas pelos diversos hortos. Com esta criação, além de termos conseguido baixar extraordinariamente o custeio das plantações mais antigas, ficou consideravelmente diminuido o perigo de incendios durante a época da secca.

Continúa tambem a ser inteiramente satisfactorio o desenvolvimento das plantações do Serviço Florestal, estando já perfeitamente determinadas quaes as especies deste precioso genero vegetal que mais convem á cultura e exploração.

Damos em quadro annexo o resultado de cuidadasas mensurações feitas em plantações das principaes especies em cultura no horto de Rio Claro, em talhões de collecção de experiencias e que completram recentemente cinco annos de idade.

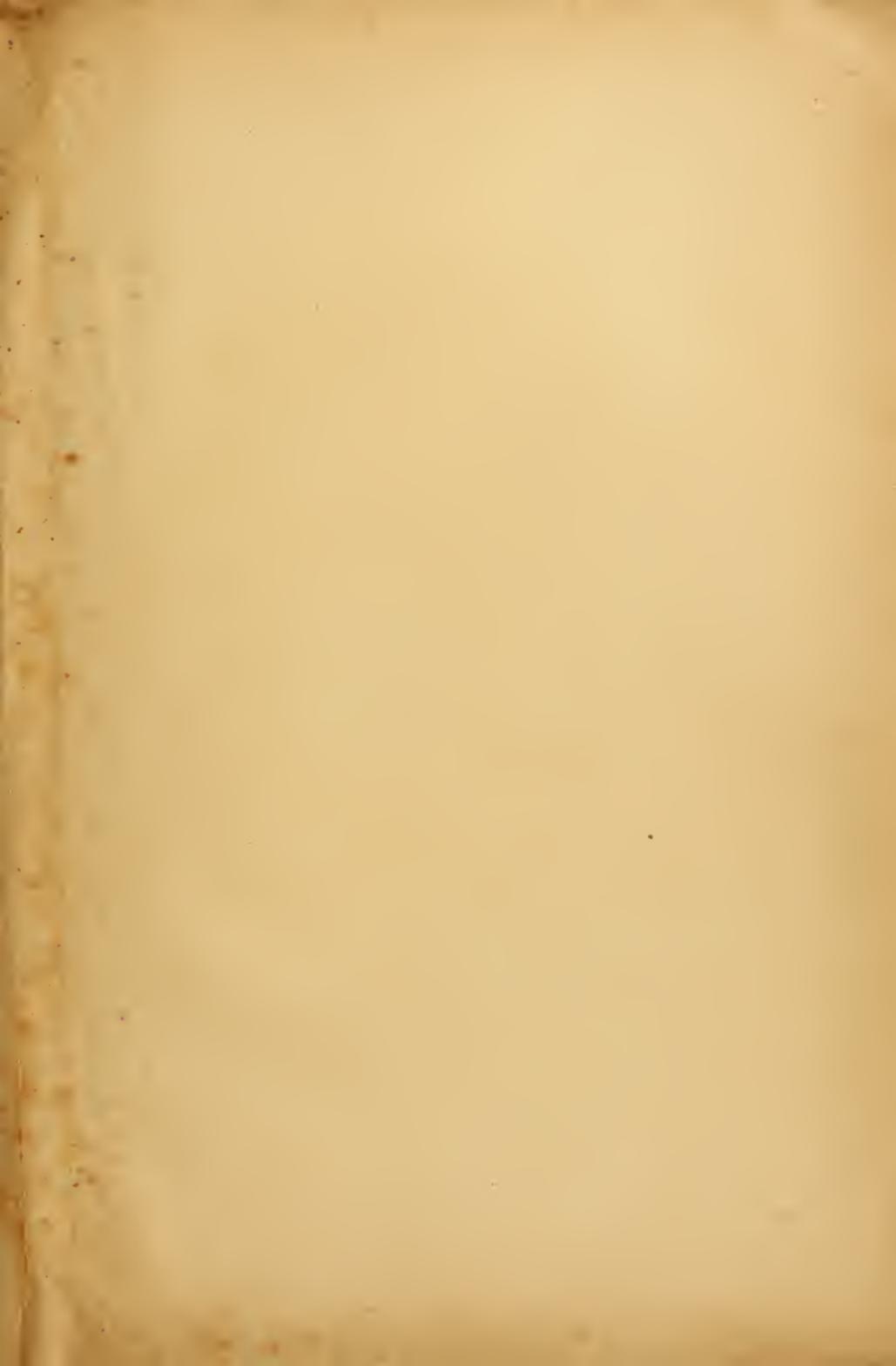
ESPECIES	Altura média				Diámetro médio			
	2 años	3 años	4 años	5 años	2 años	3 años	4 años	5 años
Rostrata . . . . .	6,16	10,11	11,02	12,07	0,056	0,083	0,093	0,099
Tereticornis . . . . .	6,00	8,59	9,92	10,23	0,058	0,075	0,088	0,098
Saligna . . . . .	7,16	10,65	12,23	14,09	0,076	0,088	0,102	0,114
Longifolia . . . . .	5,75	9,03	9,75	10,69	0,078	0,081	0,092	0,100
Regnans . . . . .	5,00	9,65	10,30	10,80	0,035	0,052	0,071	0,078
Botryooides . . . . .	6,12	9,20	11,00	12,09	0,055	0,065	0,097	0,120
Robusta . . . . .	5,50	8,74	10,35	11,29	0,056	0,069	0,103	0,120
Globulus . . . . .	5,25	8,93	9,98	11,06	0,054	0,070	0,078	0,083
Acmenioides . . . . .	5,50	7,96	9,12	11,08	0,044	0,066	0,080	0,090
Citriodora . . . . .	5,50	5,91	8,57	10,19	0,037	0,048	0,059	0,080
Maculata . . . . .	4,00	5,67	8,91	11,02	0,036	0,046	0,078	0,090
Stuartiana . . . . .	6,00	8,31	9,46	9,62	0,059	0,072	0,091	0,100
Punctata . . . . .	6,65	9,65	11,55	13,10	0,070	0,079	0,103	0,120
Resinifera . . . . .	5,40	9,18	10,82	12,35	0,060	0,075	0,097	0,113
Pilularis . . . . .	5,50	7,61	8,30	9,27	0,063	0,076	0,082	0,090
Poly-nthema . . . . .	5,00	9,50	10,40	12,39	0,064	0,085	0,091	0,096
Trabuti . . . . .	5,75	9,85	11,31	12,17	0,070	0,089	0,099	0,110
Macrorrhyncha . . . . .	5,25	8,23	9,23	12,32	0,063	0,077	0,094	0,100
Viminalis . . . . .	5,66	8,38	10,03	11,50	0,051	0,067	0,081	0,090
Siderophloia . . . . .	4,50	6,36	9,81	10,41	0,043	0,065	0,076	0,080
Corynocalyx . . . . .	3,75	6,22	7,85	10,24	0,028	0,042	0,060	0,087
Microphylla . . . . .	4,00	6,49	7,77	9,36	0,033	0,050	0,069	0,078
Rudis . . . . .	6,00	8,45	9,48	10,29	0,063	0,074	0,082	0,088
Paniculata . . . . .	4,66	8,77	10,26	11,80	0,052	0,073	0,094	0,100
Melliodora . . . . .	6,00	8,85	9,30	10,00	0,069	0,072	0,086	0,090
Obliqua . . . . .	5,50	7,57	8,89	9,46	0,054	0,068	0,076	0,080
Angulosa . . . . .	5,00	7,34	8,94	9,94	0,054	0,065	0,079	0,089
Erythronema . . . . .	4,50	6,33	7,12	9,43	0,042	0,047	0,056	0,070
Melanophloia . . . . .	3,50	5,64	6,28	6,48	0,049	0,051	0,057	0,059
Redunca . . . . .	4,50	7,55	8,35	8,69	0,049	0,069	0,079	0,086
Crebra . . . . .	3,50	5,11	6,00	7,51	0,024	0,030	0,040	0,070
Eugenioides . . . . .	3,50	5,12	7,18	7,38	0,026	0,039	0,048	0,050
Cornuta . . . . .	5,00	6,70	9,00	9,25	0,050	0,080	0,086	0,098
Exserta . . . . .	6,00	8,71	10,15	11,27	0,055	0,067	0,083	0,090
Bosistoana . . . . .	5,50	7,76	10,57	11,45	0,052	0,066	0,100	0,113
Goniocalyx . . . . .	5,25	7,47	9,39	10,32	0,044	0,053	0,084	0,093
Gomphocephala . . . . .	5,00	6,70	9,56	10,02	0,054	0,064	0,076	0,080
Gunnii . . . . .	4,16	6,82	7,75	8,18	0,033	0,051	0,064	0,076
Ficifolia . . . . .	4,00	8,16	9,05	9,32	0,038	0,056	0,074	0,084
Microcorys . . . . .	5,50	9,45	11,37	12,67	0,043	0,077	0,097	0,115
Microtheca . . . . .	4,00	5,74	8,98	9,78	0,028	0,038	0,055	0,064
Cambageana . . . . .	4,50	7,16	8,36	9,53	0,039	0,056	0,069	0,080
Occidentalis oranensis . . . . .	6,50	9,37	12,17	13,22	0,069	0,094	0,108	0,121
Haemiphloia . . . . .	3,75	6,02	6,92	7,50	0,023	0,029	0,049	0,055
Albens . . . . .	3,50	4,86	5,78	6,00	0,023	0,035	0,043	0,050
Kirtoniana . . . . .	7,00	9,38	12,84	14,03	0,076	0,086	0,106	0,130
Patentinervis . . . . .	6,25	8,97	10,74	11,20	0,070	0,075	0,103	0,145
Dawsoni . . . . .	4,00	5,66	7,21	7,50	0,027	0,043	0,063	0,070
Resinifera var. grandiflora . . . . .	6,00	9,08	10,43	10,59	0,064	0,090	0,100	0,120
Haemiphloia microcarpa . . . . .	3,50	4,80	6,44	6,50	0,024	0,038	0,052	0,070
Alba . . . . .	5,50	9,85	12,14	13,50	0,069	0,078	0,100	0,150

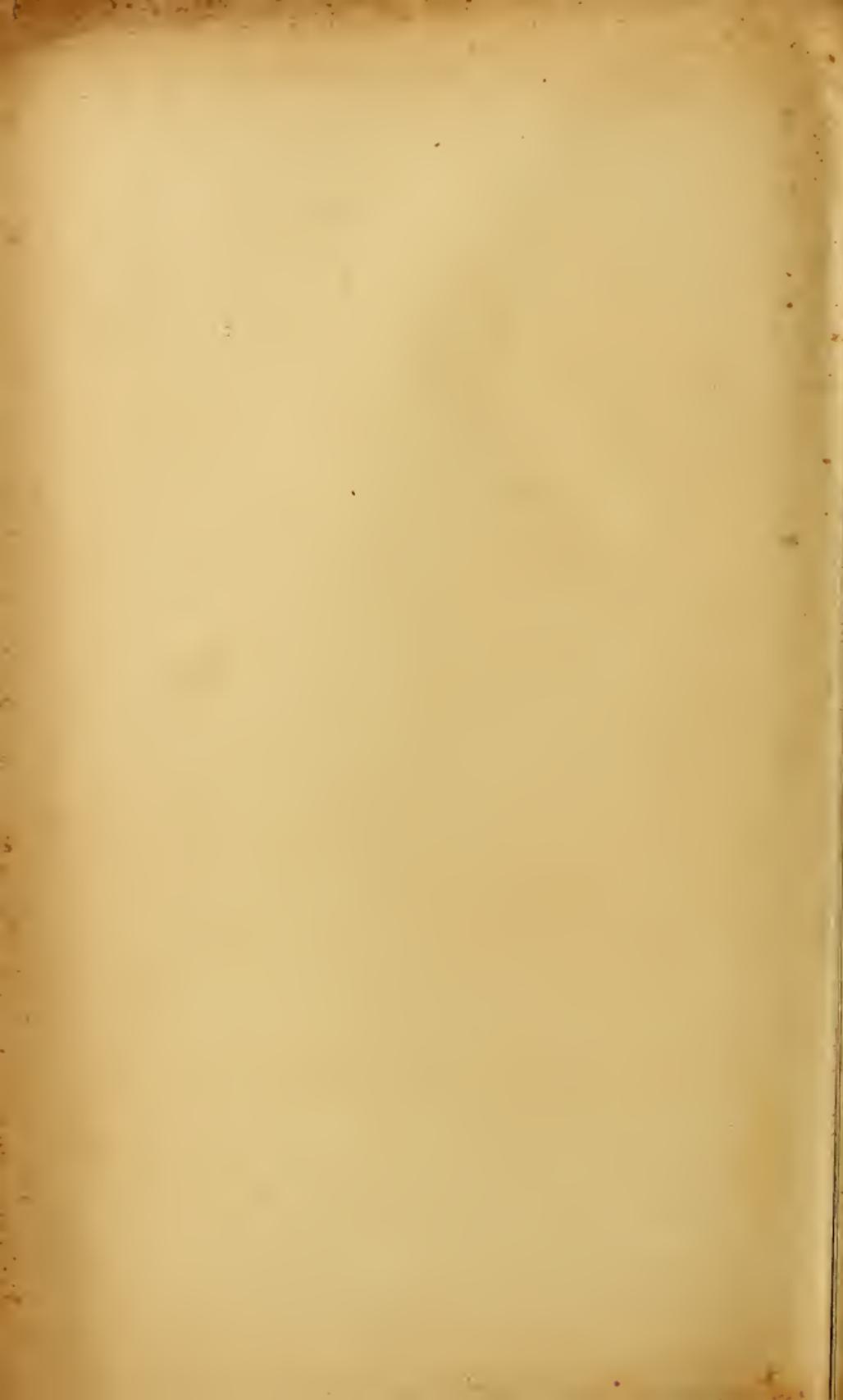
Rio Claro, Abril de 1925.

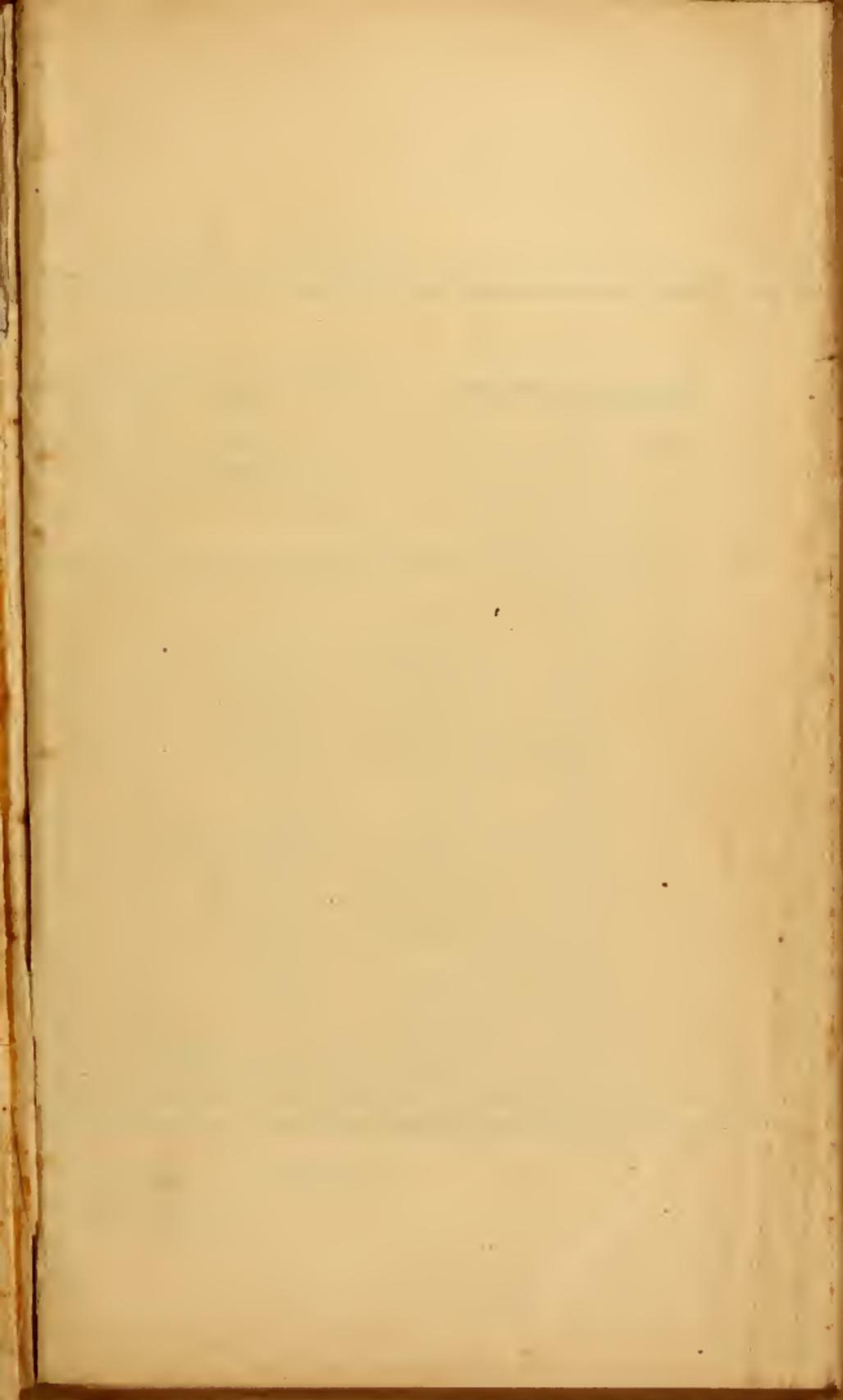
*Ed. Navarro de Andrade,*

Chefe do Serviço Florestal.









# ANNO DE 1924

## TRAFEGO EM TREN

Designação	BILHETES				Passes collegiaes				Passes sobre Associações Sportivas				Cadernelas	Trens especiais	Lettos	Automovels	Pulmann	Ingressos	SOMMA		Tabella 1.ª		Tabella 2.ª		
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe								Quantidade	Productu	Peso	Frete		Vano	
	Quantidade	Productu	Quantidade	Productu	Quantidade	Productu	Quantidade	Productu	Quantidade	Productu	Quantidade	Productu													
Passes (Tráfego proprio e alheio)	822 730	4 648 408\$316	2 577 600	5 732 740\$34	131 540	32 748\$811	61 080	9 618\$691	7 721	29 841\$875	13 805	25 808\$767	458 501\$522	129 929\$155	75 46 010\$476			112 959\$989	101 408\$605	3 611 613	12 971 711\$761	1 347 577	110 50 8127	23 879 813 2	
<b>Tráfego em transitio:</b>																									
Mogiana via Campinas	87 882	812 647\$374	84 759	191 150\$80					309	711\$401	180	239\$216								158 130	541 761\$318	557 317	14 900\$335	5 821 710	
"    "    Baldeação	8 441	123 502\$727	5 513	44 820\$72																13 984	168 225\$509	28 822	3 020\$116	24 117	
"    "    Gustaparã	178	2 161\$351	498	2 976\$72																886	5 015\$129	17 488	1 521\$478	128 106	
"    "    Pontal	136	161\$009	529	4 532\$72																735	6 150\$26	5 008	76\$955	236 906	
"    "    C. Luz e Força	6	48\$15	30	11\$153																35	20\$508	932	25\$155	75 082	
"    "    Fundense	3	65\$53	24	11\$54																32	17\$817	1 763	10\$375	119 600	
"    "    Itaipense	1 433	5 088\$163	11 205	8 129\$111							188	64\$132								16 737	13 567\$506	9 817	166\$741	117 021	
S. P. e Minas via Campinas																						196	5\$971	12 161	
"    "    Baldeação																						88	2\$103	9 906	
"    "    Gustaparã																								1 200	
"    "    Pontal																									
Araraquara	19 343	249 396\$556	21 845	230 512\$56					131	1 221\$279	626	548\$717								4 805	529 179\$858	115 238	11 158\$554	1 526 095	
"    "    Fundense	1 274	101 605\$775	12 129	97 402\$74																10 103	128 8 15\$56	44 262	5 181\$845	667 158	
S. P. e Minas via Bebedouro	2 437	44 276\$908	2 674	26 616\$54																5 111	70 922\$389	16 029	2 618\$473	318 747	
"    "    Parnaicim	1 734	12 724\$156	6 186	17 677\$57							59	255\$208								6 939	3 016 7\$311	13 517	95\$392	282 450	
Monte Alto	1 378	23 269\$232	833	7 112\$70																2 211	30 051\$152	19 761	1 768\$154	127 645	
Monte	10	54\$529	2	1\$129																12	58\$957	112 821	18 868\$922	1 107 596	
Araraquara via R. Honito																						30	1\$073	1 119	
"    "    Fundense																						109	15\$666	2 020	
Sertãozinho via Itacy																									
"    "    Agudos	8	30\$391																							
Tráfego do transitio	152 964	914 543\$142	151 237	657 306\$86					440	1 992\$640	891	3 119\$163									285 634	1 546 912\$987	335 029	6 882\$253	11 3 7 214 1
<b>TOTAL</b>	951 698	5 603 316\$158	2 728 897	6 560 1 29 90	131 540	32 748\$811	61 080	9 618\$694	8 161	31 577\$815	14 701	23 118\$592	458 501\$522	129 929\$155	75 46 010\$476			112 959\$989	101 408\$605	3 900 077	13 618 701\$748	2 282 606	174 1 54090	35 196 587 1	

FRANCISCO PAES LEME DE MENEZES,

Inspetor Geral





TABELLA 4

Arroz	Milho		Feijão		Farinha de trigo		Farinhas diversas		Batatas		Toucinho		Banha		Carnes congeladas		Peso
	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	
278 112\$488	9 909 961	137 01 5891	6 098 801	50 284\$288	10 567 122	715 256\$093	6 752 844	94 211\$283	6 985 744	100 019\$440	424 587	6 630 3363	1 917 841	31 209\$504	12 371 695	308 013\$401	39
57 552\$889	1 614 165	8 263 21	1 890 893	9 472\$812	35 187 141	180 356\$231	128 097	656\$952	1 431 145	7 328\$644	591 457	2 661\$917	226 812	3 189\$292			2 19
448\$180	791	0 954	9 691	198 995	9 910	15\$377	22 041	185\$557	119 855	667\$814	1 594	85010	1 098	7\$514			31
81\$905	3 184	5 226	4 784	841 7	9 910	15\$377	18 624	31\$294	32 391	88\$590	858	1\$310	587	1\$000			21
1\$965	22	8 012	2 504	128 99	66 916	2 365\$139	674	3\$106	600	3\$072	6 234	61\$497	4 202	23\$993			1
119\$110	156 182	903\$698	4 197	211 88	111 12	1 818\$54	648 782	4 124\$450	2 891	14\$901	4 688	23\$488	8 544	18\$446			1
65\$312	5 325	98025	33 090	60\$741	7 0 217	1 194\$95	1 134	1\$966	11 354	20\$702	4 174	1\$608	38 408	60\$317			1
8\$3 4	6 010	29\$774	1 140	78\$6	12 134	914\$921	566	2\$841			10 290	32\$702	2 167	11\$105			1
464 08 15 0	9 411 781	210 217 12	6 477 964	119 612 906	12 30 788	279 160 999	24 772	552\$754	1 127 944	25 690\$030	23 6 1	53\$560	223 871	5 660\$029			30
13 572\$814	1 869 801	10 7 248	6 577	180 23 1	6 26 1	110 118\$117	9 695	210\$823	306 157	8 748\$162	7 196	15\$841	125 965	2 774\$167			21
9 914\$ 5	219 544	7 96 8 1	95 281	244 285 11	1 7 45	56 479\$027	4 745	134\$793	162 166	4 688\$716	916	28\$170	12 926	370\$939			21
4 616\$1 9	1 787 810	99 20 8110	127 185	9 602\$900	777 671	20 919\$27	175 405	1 575\$290	58 270	1 538\$183	2 917	58\$383	7 528	203\$667			1
1 715\$148	3 1 8 07	111 1 50	341 028	6 825\$960	876 142	2 612\$501	1 568	46\$926	20 136	502\$800	8 165	84\$977	17 882	4 54\$478			1
80 767\$749	913 808	28 18 8888	7 1 814	20 160\$791	1 724 241	50 723\$108	16 849	447\$872	66 850	1 943\$195	6 087	184\$690	235 186	6 218\$246			3 6
656 98 16 223	16 73 0 8	15 4 21 9	11 128 988	221 07 52 0	60 714 146	752 1 15 76	1 062 291	7 990\$543	3 340 966	48 034\$774	502 800	8 842\$613	1 290 057	18 141\$929			3 980
14 097\$351	26 18 4 0	6 515\$800	37 227 792	307 350\$508	101 281 718	1 660 450\$179	7 805 075	102 191\$806	10 276 710	148 664\$218	1 021 897	10 462\$976	8 206 898	19 661\$433	12 371 695	308 013\$401	6 811

# MOVIMENTO GERAL DA ESTATISTICA DURANTE O ANNO DE 1924

TABELLA 4

TABELLA 4 A

Cuchinho	Banha		Carnes congeladas		Xarques		Trigo em grão		Fructas		Outros generos		Total da T. 4		Sal		Courois salgados 1.ª sahida		Algodão em caroços		Arame Farpado		Arame Pagé		Machinas agricolas		Outros generos		Total da T. 4 A		Assucar do Estado		Courois seccoos		Courois salga				
	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete		
97	6.630\$363	1.917.941	31.209\$204	12.371.695	808.015\$204	831.418	18.690\$1060	1.078	17\$421	7.036.524	12.622\$336	15.701.545	237.176\$142	132.981.103	2.117.321\$712	12.926.851	282.604\$500	2.307.787	35.219\$542	1.862.900	82.343\$276	2.271.687	37.610\$928	2.451.000	1.500.157	22.649\$667	1.670.191	30.260\$933	25.851.344	140.167\$977	6.272.194	130.386\$392	52.119	7.25\$484	305.955	4.70			
97	2.661\$317	626.812	3.159\$132			2.193.611	11.466\$150	1.005	5\$119	1.864.205	5.827\$011	13.119.002	90.645\$822	68.913.785	373.140\$100	23.314.236	104.265\$195	111.217	2.176\$629	210.960	1.390\$901	4.135.794	15.290\$634	1.258	123.000	193.012	1.822\$283	2.289.040	10.007\$919	30.264.417	135.484\$590	1.337.070	10.314\$997	4.336	35\$330	254.119	24		
98	5\$016	1.005	7\$514			1.124	421\$317					1.119.002	90.645\$822	68.913.785	373.140\$100	23.314.236	104.265\$195	111.217	2.176\$629	210.960	1.390\$901	4.135.794	15.290\$634	1.258	123.000	193.012	1.822\$283	2.289.040	10.007\$919	30.264.417	135.484\$590	1.337.070	10.314\$997	4.336	35\$330	254.119	24		
98	18\$310	587	1\$000			10.579	26\$731					1.119.002	90.645\$822	68.913.785	373.140\$100	23.314.236	104.265\$195	111.217	2.176\$629	210.960	1.390\$901	4.135.794	15.290\$634	1.258	123.000	193.012	1.822\$283	2.289.040	10.007\$919	30.264.417	135.484\$590	1.337.070	10.314\$997	4.336	35\$330	254.119	24		
98	31\$197	4.200	2\$298			200	1\$024					1.119.002	90.645\$822	68.913.785	373.140\$100	23.314.236	104.265\$195	111.217	2.176\$629	210.960	1.390\$901	4.135.794	15.290\$634	1.258	123.000	193.012	1.822\$283	2.289.040	10.007\$919	30.264.417	135.484\$590	1.337.070	10.314\$997	4.336	35\$330	254.119	24		
98	26\$488	3.584	1\$514			151	\$787			34.850	88\$396	110.815	264\$538	2.698\$865	70.210	1.115\$186																							
98	7\$605	405	6\$317			1.750	2\$516					110.815	264\$538	2.698\$865	70.210	1.115\$186																							
98	52\$702	2.167	11\$100			145	\$727					110.815	264\$538	2.698\$865	70.210	1.115\$186																							
99	133\$550	223.872	540\$2929			80.747	634\$855	107	2\$415	2.815	31\$724	68.157	24.316\$411	54.839\$257	1.221.001\$516	4.149.815	20.217\$016	1.380	17\$420	192.289	5.813\$600	1.270.886	21.812\$842	151	1\$000	103.505	2.724\$018	556.435	10.651\$416	6.394.151	140.286\$280	710	30\$202	682	29\$434				
99	15\$4811	125.865	2.774\$167			1.116	474\$968	50	1\$101			1.116	474\$968	50.000\$151	11.421.505	203.269\$151	1.490.065	24.250\$127	39.565	22\$701	161.182	8.131\$207																	
99	2\$4650	12.220	37\$9039			869	10\$829					70.423	25.019\$983	4.923.173	146.161\$628	1.146.760	30.353\$216																						
99	5\$8983	7.528	20\$2607			1.337	3\$508					70.423	25.019\$983	4.923.173	146.161\$628	1.146.760	30.353\$216																						
99	1\$2977	17.882	1\$58873			2.811	6\$8852					70.423	25.019\$983	4.923.173	146.161\$628	1.146.760	30.353\$216																						
99	181\$680	225.186	6.219\$246			3.605	101.616\$015					70.423	25.019\$983	4.923.173	146.161\$628	1.146.760	30.353\$216																						
99												972	15\$214	3.972	15\$214																								
99												16.368	322\$358	16.368	322\$358																								
99	3.832\$618	1.290.051	15.141\$929			5.384	117.916\$179	1.162	8\$635	1.901.870	5.941\$291	4.114	490.662\$389	164.226.652	2.608.412\$875	35.460.365	131.018\$079	909.367	16.806\$407	584.819	9.929\$772	7.370.381	81.480\$014	997	1\$000	887.173	9.829\$695	3.809.957	41.613\$447	49.416.509	592.187\$966	2.547.902	25.313\$409	57.671	3.15\$404	413.809	11.89		
99	10.162\$976	1.207.828	49.651\$133	12.51.000	362.013\$800	6.511.812	136.806\$245	2.210	26\$106	8.938.394	48.570\$113	1.100.543	667.845\$531	297.210.765	4.728.740\$617	48.387.198	715.622\$672	3.137.151	72.606\$289	5.447.748	62.173\$118	9.642.013	110.100\$841	8.008	1\$000	2.117.280	31.973\$358	5.510.164	71.874\$380	74.967.851	1.070.155\$913	8.000.096	135.689\$891	110.000	8.000\$925	719.267	16.10		





TABELLA 14 A

TABELLA 14 B

Tabella 15

Tabellas

Taxas

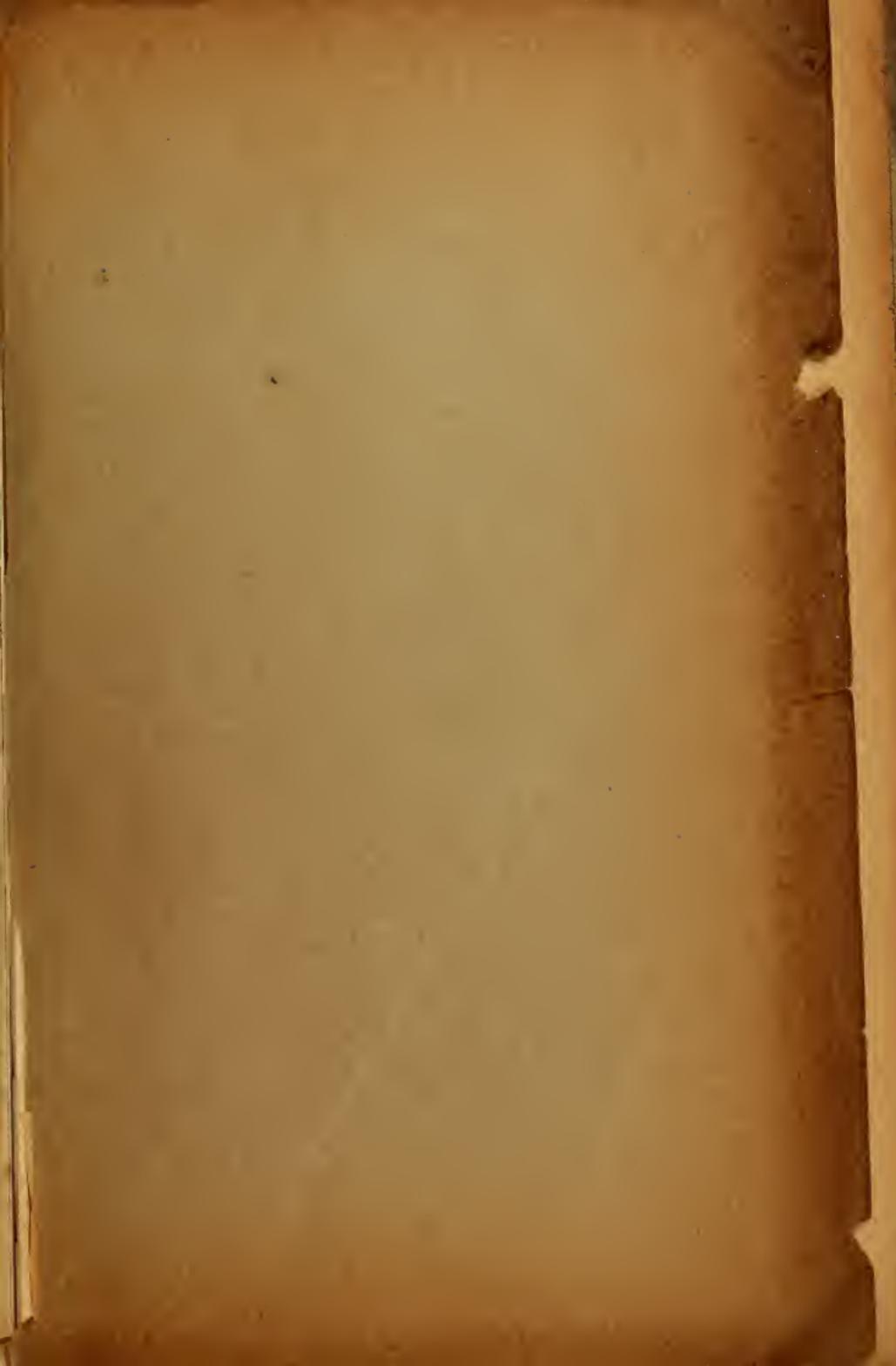
P.	Total T. 14		Carvão vegetal		Lenha		Adubos		Outros generos		Total 14 A		Alfafa nacional		Outros generos		Total 14 B		1.º Cond.	2.º Cond.	16 Tot.	17 Tot.	Taxas	P.		
	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço								
1	242.792.912	1.052.117\$471	3.462.681	9.905\$054	57.164.120	105.130.504	18.821.890	65.875\$7	15.311.378	63.311.175	8.192.967	219.338\$44	16.850	80\$161	16.967.115	72.320\$593	16.251.267	7.111\$884	350\$941	108.701\$510	157\$728	116\$115	1.107.111\$755	99.017		
118	18.115.962	9.184\$943	1.825.763	3.193\$041	1.170.192	1.094.676	7.432.795	10.881\$506	5.173.128	268\$27	14.554.899	21.02.8089	3.000	2\$511	1.881.368	1.702\$041	4.921.148	77\$055	17.15\$56	10.118\$626			470.019\$187	392.782		
119	2.158.147	5.259\$310					1.000	5\$134	161.920	5.100\$028	161.920	5.000\$08				5\$82			97\$242	5\$3706			6.209\$110	3.361		
120	519.738	365\$212							1.200	2\$527	1.200	18\$71							11\$216	10\$345			4.013\$394	4.292		
121	218.786	407\$213					199.512	285\$125	64.176	1.00\$100	263.798	8.000	4.150	7\$780	266.957	151\$879	270.800	4\$159					6.013\$394	4.292		
122	290.971	370\$711	1.385.620	2.726\$051	2.133.000	1.300.000	56.010	87\$596	19.514	1.11\$771	4.961.246	1.48.1157	11.100	17\$667	6.133.66	76.2555	162.282	1\$619	8\$558	82\$227			6.386\$741	17.327		
123	2.893.513	2.556\$001			818.002	290.001	76.315	78\$961	11.836	1.22\$311	1.042.956	327\$06	2.745	18\$980	229.633	975\$750	227.748	26\$299	1\$145		5\$525			9.241\$001	1.694	
124	16.920	30\$139					56.080	105\$090	5.000	16\$379	61.080	413\$62												4.992\$112	5.841	
125																									8\$800	6
126																									\$200	
127	804.936	7.058\$155					678.698	4.491\$118	342.559	3.059\$466	1.029.257	7.550\$011			788.036	4.137\$485	788.036	4.085	220\$283	67.007\$662			111.200\$100	150.000		
128	4.031.300	17.980\$530			15.000	150.000	671.080	15.78\$035	293.171	1.735\$82	88.001	6.440\$98	61.987	49\$805	1.960.316	8.210\$11	1.327.303				2.253\$454			15.900\$20	75.000	
129	292.160	5.456\$188					52.610	5\$5168	16.600	22\$106	68.890	761\$74			86.210	843\$482	86.210	1\$082	27\$993	8.202\$26			29.153\$18	6.314		
130	2.862.171	5.324\$529			108.100	108.100	591	5\$926	41.600	11.1\$982	15.637	48\$8834	130.975	1.379\$793	492.354	1.081\$155	628.720	41\$148					17.824\$18	21.309		
131	105.964	1.141\$895			60.000	110.000	86.510	613\$395	18.31	3,85\$104	121.871	1.100\$118			31.290	1441\$83	31.290	1\$87					7.966\$12	378		
132	1.646.517	22.011\$676	2.000	218\$681			51.190	687\$026	161.530	1.39.8997	846.841	8.311\$01	31.318	17.4\$241	290.472	2.060\$702	321.890	2.200\$03	62\$821	19.400\$978			97.211\$72	1.000		
133																									3.780\$45	20
134	5.000	2.200					12.500	117\$726			12.500	117\$726			10.000	80\$468	10.000	1\$08						30.000\$15	800	
135	1.311.680	125.173\$795	1.213.318	7.910\$734	1.558.141	6.910.012	9.562.188	22.190\$288	5.315.378	28.450\$8	22.656.382	59.109\$09	287.381	2.151\$749	8.285.912	28.010\$356	8.574.123	6.111\$6	611\$939	118.904\$611			164.000\$8	707.317.1		
136	117.114.027	1.197.290\$926	6.666.064	16.803\$188	61.712.263	14.3076.16	22.694.288	88.180\$119	20.646.756	80.798\$23	11.749.61	98.12.016	151.231	2.941\$599	24.36.357	100.605\$979	24.804.568	1.000\$179	436.288\$0	227.000\$121			175.222	146.000	1.961.760\$000	892.000.1

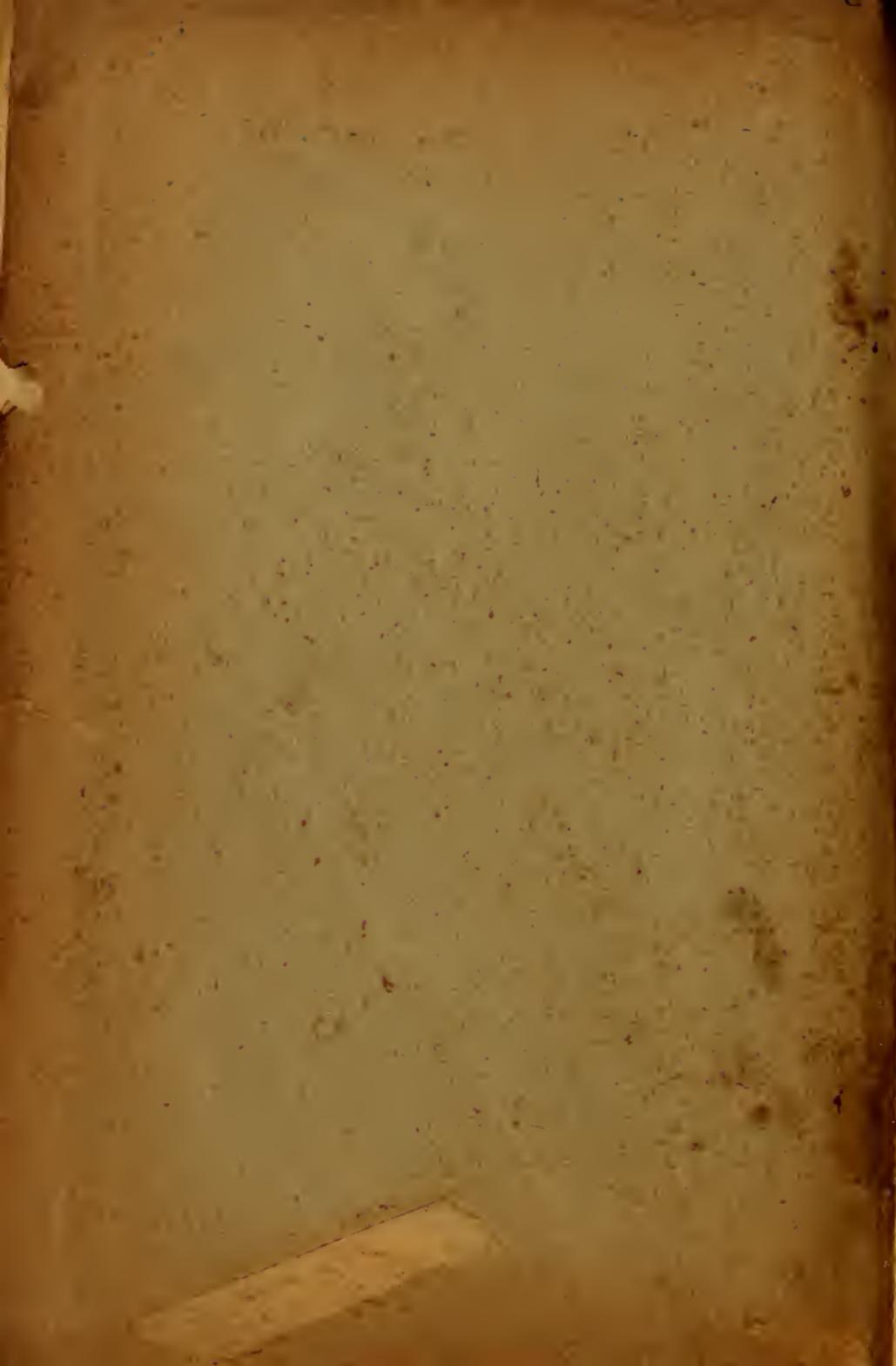
# ANNO DE 1924

TOTAL	ANIMAES EM TRENS DE CARGAS									Arma- zenagem	Diversos	Total de Mercadorias	Total Geral	Designação
	Tabella 10			Tabella 11			TOTAL							
	Frete	Quantidade	Taxa	Frete	Quantidade	Taxa	Frete	Quantidade	Taxa					
24 101 951 518	35.324	8.523 812	88 214 8194	279 688	171 7 48 13	3 006 992 463	315.912	190 06 115	3 006 253 197	8 468 532	15 298 246 7	21 618 881 616	10 727 42 878	Frete (Frete prop... e...)
55 4 206 881 143	23.064	2 771 824	12 026 8178	57 817	21 7 48 21	108 248 948	50.981	21 56 21 615	1 000 781 26			1 000 781 26	5 135 61 341	Tráfego em trânsito;
548 3 500 498	351	27 663	260 812	193	78 194	1 090 798	544	11 302	2 500 710			1 000 781 26	180 80 80	Mossana via Cam... ... Balnear...
162 117 010 815	562	36 742	108 821	44	173 808	51 068	605	34 030	15 288			1 000 781 26	1 418 44 51	... Guatapu...
5 85 60 5415												1 000 781 26	1 000 781 26	... Ponta...
67 53 01 329 1												1 000 781 26	1 000 781 26	C. C. L. e For a
115 6 1 007 533	29	8560	83361				20	8560	8560			1 000 781 26	1 000 781 26	Frete
53 576 8275												1 000 781 26	1 000 781 26	Taxa
66 78 618 942												1 000 781 26	1 000 781 26	S. L. e Minas via Cam... ... Ta dea...
112 20 5610												1 000 781 26	1 000 781 26	... Grata...
116 1 600												1 000 781 26	1 000 781 26	... Ponta...
29 6 312 686 56	7 589	869 5720	20 893 8174	6 822	2 04 8 28	33 688 8770	13 421	23 01 518	33 28 8915			1 000 781 26	1 000 781 26	Araraquara
349 3 183 680 168	5 631	664 8541	14 869 8274	3 205	1 1 58 112	28 181 8516	8 835	1 84 1 953	43 60 8778			1 000 781 26	1 000 781 26	Monte
180 2 900 441 967	1 477	16 2 876	4 612 8187				1 477	152 876	1 612 8187			1 000 781 26	1 000 781 26	S. P. Goyaz via Bel... ... Passagem
28 406 278 8140	663	62 246	2 20 8 545				663	62 246	2 20 8 545			1 000 781 26	1 000 781 26	Monte Alto
53 500 229 868	20	20 802	72 812				20	20 802	72 812			1 000 781 26	1 000 781 26	Monte
180 3 227 221 8115	703	84 844	2 50 8 345	511	3 4 803	3 78 8 234	1 214	11 35 737	8 57 8 79			1 000 781 26	1 000 781 26	Araraquara via R. Bim... Dourado... Araraquara
14 1 351 800												1 000 781 26	1 000 781 26	Soroaba... Bim... Monte
84 11 439 4362												1 000 781 26	1 000 781 26	Somma... (transito)
5 20 83 417 413	40.099	4 678 83 8	57 785 8113	67 692	12 8 4 251	127 658 8423	167.720	30 167 8419	250 78 8 546			1 000 781 26	1 000 781 26	TOTAL
85 41 680 268 918	55 423	12 997 8200	145 989 8307	347 380	197 11 884	3 204 651 8026	422 801	210 164 8084	1 350 620 834	8 468 532	15 298 246 7	43 462 6 8991	63 204 886 288	

FALCO DE VILA CARVALHEIRO,  
Chefe de Estação









15 078  
CC... ..0  
... ..73





Biblioteca do Ministério da Fazenda

15435-48

385.098161  
P328

Companhia paulista de est. de ferro

AUTOR  
Relatorio de 1925

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última  
data carimbada


15435-48

385,098161

P328.

cia Paulista EE

