

Ministério de Estatística e
Ministério da Fazenda
SET 25 1926
BIBLIOTECA

RELATORIO

N.º 77

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

25 DE JUNHO DE 1926



SÃO PAULO
CASA VANÖRDEN
1926

RELATORIO

N.º 77

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

25 DE JUNHO DE 1926



SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1926

385.0.161
P. 32

15436 . 5 12 48

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 1925, 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.

Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que têm que servir durante o proximo anno de 1927.

Trafego

Com perfeita regularidade correu o serviço de transporte nas linhas ferreas da Companhia, em sua extensão total de 1.283 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

O numero de passageiros transportados, a tonelagem das bagagens, encomendas e cargas, o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1925, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	TONELADAS DE			Tele-grammas
			Bagagens e encomendas	Café	Mercadorias diversas	
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
1924	3.902.430	448.004	59.946	441.827	1.360.838	685.105
1925	3.929.602	421.189	72.737	436.663	1.614.346	743.762

Conforme mostram os dados expostos, os varios elementos de trafego tiveram desenvolvimento satisfactorio no ultimo exercicio em relação aos anteriores, facto que bem revela a expansão das forças economicas do Estado de São Paulo.

A tonelagem de mercadorias sobrepujou consideravelmente a dos annos anteriores, devendo-se o facto, principalmente, ao augmento havido no movimento de importação.

Pelos Algarismos que damos a seguir, relativos ao numero de toneladas-kilometro de peso util que se transportaram, mediante retribuição, durante o ultimo

quinquennio, nos trens de passageiros e de cargas, ver-se-á o constante e progressivo augmento do trafego das nossas linhas:

1921 . . .	317.721.453	toneladas-kilometro
1922 . . .	298.262.261	" "
1923 . . .	353.945.624	" "
1924 . . .	360.266.533	" "
1925 . . .	437.016.381	" "

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 28.951 o numero dos que conduziu no ultimo anno.

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

Nos 43 annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1925, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim a 861.285 immigrants, cujo transporte teria custado 4.622:318\$200 réis.

Movimento financeiro

Foi muito satisfactorio o resultado financeiro do trabalho havido, no exercicio de 1925, segundo mostra o balancete da receita e despesa, que vae annexo com os convenientes detalhes.

O quadro adeante representa os algarismos respectivos, assim como os dados referentes aos quatro annos

anteriores, não estando comprehendida na columna da despesa a importancia dos juros da divida externa:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO
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
1925	82.803:694\$579	57.181:566\$324	25.622:128\$255

Com relação á receita, vê-se que cresceu de cerca de 25 % em relação á do exercicio anterior, devendo-se o facto, como ficou patenteado no capitulo anterior, ao desenvolvimento manifestado nos varios ramos do trafego, notavelmente em relação ás mercadorias de importação. Com o augmento do trafego das linhas era natural que tambem crescesse a despesa, tanto mais quanto concorreu para aggraval-a o augmento dos vencimentos do pessoal concedido pela Directoria em julho de 1924.

O sa'do apurado em 1925, no valor de 25.622:128\$255, teve mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submete á vossa sancção:

Dividendos de 1.º e 2.º semestres	15.672:500\$000
Juros da divida externa	4.366:726\$060
Para o fundo de reserva	1.000:000\$000
Para o fundo de amortisação da divida externa	3.000:000\$000
Lucros que passam para o exercicio de 1926	1.582:902\$195

Divida externa

Foram feitas pontualmente, durante o exercicio de 1925, as remessas para pagamento dos juros de emprestimo de 5 % contrahido em Londres, em 1892, para a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, as quaes importaram em Rs. 2.178:562\$660.

Resgataram-se, no mesmo exercicio, 1.078 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 107.800-0-0, mediante o dispendio de 4.665:176\$650, o que elevou o total do resgate á importancia de £ 1.713.800-0-0, tendo custado 42.452:871\$475, ficando esse emprestimo reduzido, em 1925, a £ 1.036.200-0-0.

Foram tambem pagos pontualmente os juros vencidos no exercicio proximo findo do emprestimo de 7 %, contrahido em Nova-York no anno de 1922, os quaes importaram em 2.188:163\$400. Foi o mesmo amortisado no valor nominal de \$119.000,00, mediante o dispendio de 1.023:227\$680. Esse dispendio elevou o resgate já realisado á importancia de \$384.000,00, que custou, inclusive o agio de 2 %, 3.471:557\$308, ficando a divida reduzida a \$3.616.000,00.

Emissão de 1924

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 accções de Rs. 200\$000 cada uma, com os mesmos direitos e vantagens das accções já emittidas, devendo as novas accções ser lança-

das com o agio de 30 % cujo producto se destina á conta do fundo de amortisação da divida externa.

Em 1925 fizeram-se duas chamadas de capital — a primeira de 15 a 31 de Março e a segunda de 20 a 30 de Setembro, á razão de 25 e 20 %, respectivamente — que produziram 16.500:000\$000 e mais 4.950:000\$000 de agio.

Fundo de reserva

Lançada a credito desta conta a quantia de 1.000:000\$000, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 5.183:645\$619, de que uma parte se acha representada em apolices da divida do Estado e outra em dinheiro, aguardando oportunidade para ter applicação definitiva.

Fundo de amortisação de divida externa

Para attender ao serviço de amortisação da divida externa, de modo a não onerar o capital da Companhia, formou-se um fundo especial que, até 1920, era supprido exclusivamente por quotas annualmente deduzidas da renda liquida e applicadas áquelle fim.

De então para cá, não tendo sido possivel custear essa amortisação sómente com os recursos tirados da renda, resolveu-se levar para o fundo em questão a importancia do agio das acções emittidas em 1924.

Considerando que a amortisação feita dos emprestimos externos importava em 45.924:428\$783 em 1925, ao passo que o fundo de amortisação não ultrapassava de 28.235:987\$051, parece de toda a conveniencia transferir para o credito deste fundo o agio

das acções emitidas anteriormente, na importancia de 4.000:000\$000, que tinha sido creditada ao fundo de obras novas e augmento de material rodante, porque é mais natural correrem as despesas de amortisação por conta do agio das acções do que as de obras novas e augmento de material rodante, que são essencialmente despesas de capital. A Directoria espera que este alvitre mereça a vossa approvaçãõ.

Conta de capital

Dependem ainda de approvaçãõ do Governo as despesas relativas ás obras realizadas nos exercicios de 1923 e de 1924 que elevaram o capital despendido nas linhas ferreas, até 31 de Dezembro de 1924, a 233.139:742\$746 réis. A Companhia aguarda soluçãõ do Governo para apresentar as contas referentes ás obras de construcção e melhoramentos executados em 1925, que montam a 16.846:793\$018, devendo attingir a 249.986:535\$764 réis o capital despendido na estrada, para os effeitos contratuaes, em 31 de Dezembro de 1925.

Tarifas

A Companhia Paulista, usando do direito que lhe confere a clausula VI do contrato 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. Reconhecendo a procedencia do pedido, o Governo autorisou a elevaçãõ das bases das tarifas na proporçãõ de 10 %, o que foi posto em vigor a partir de 1.º de Março de 1925.

Linhas ferreas em trafego

As linhas continuam em perfeito estado de conservação. Proseguiu o serviço de lastramento a pedra britada; devido ás novas linhas inauguradas, cujo empedramento ainda não está concluido, falta ainda a extensão de 195 kilometros para ficar inteiramente acabado esse serviço. Com a inauguração do trecho de Cabralia a Duartina, no prolongamento do ramal de Agudos, a extensão total das linhas subiu a 1.283 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

Material rodante e officinas

O material rodante tem soffrido as reparações correntes nas officinas da Companhia, estabelecidas em Jundiahy e Rio Claro, mantendo-se em conveniente estado de conservação.

Para attender ás necessidades creadas pelo desenvolvimento do nosso systema de transportes, foram encommendadas 12 locomotivas typo Montanha para as linhas de bitola de 1,00 e 620 vagões diversos, sendo 420 para as linhas de bitola de 1,60 e 200 para as de 1,00.

Do material anteriormente encommendado foram recebidos e entregues ao serviço do trafego 4 locomotivas Montanha de bitola de 1m, 1 carro restaurante, 2 carros de passageiros de 1.^a classe, 3 ditos de 2.^a classe, 2 ditos mixtos, 2 para bagagens e 421 vagões de mercadorias dos quaes 264 para as linhas de bitola larga.

Èra a seguinte a existencia do material rodante, em 31 de dezembro de 1925:

DESIGNAÇÃO	Secção Paulista		Secção Rio Claro	TOTAL
	Bitola de		Bitola de	
	1m,60	0m,60	1m,00	
Locomotivas electricas	21	—	—	21
Locomotivas a vapor	81	9	74	164
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de Inspeção	1	—	2	3
„ de pagamento	1	—	2	3
„ dormitorios especiaes	1	—	2	3
„ „ para empregados	8	—	10	18
„ „ reservados	1	—	2	3
„ „ „ para doentes	3	—	—	3
„ „ „ „ presos	1	—	1	2
„ funebres	1	—	2	3
„ restaurantes	8	—	5	13
Carro-escola para propagandã agricola	1	—	—	1
Carros de luxo	8	—	3	11
„ „ 1. ^a classe	25	3	30	58
Carro „ „ „ especial	1	—	—	1
Carros de 2. ^a „	20	5	26	51
„ mixtos	16	4	22	42
„ para bagagens	31	3	26	60
„ „ correio	5	—	8	13
Carro „ condução do pessoal em ser- viço	—	—	1	1
Carros frigorificos para leite	2	—	—	2
„ para animaes de raça	2	—	—	2
„ „ transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis	3	—	1	4
Guindastes á mão (volante)	2	—	2	4
„ „ vapor	8	—	3	11
Carretões para transporte de locomotivas a vapor	3	—	—	3
Carretão para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	1
Vagões de soccorro	6	—	4	10
„ diversos	2.714	54	1.526	4.294

Prolongamento do ramal de Agudos

Proseguem os trabalhos de construcção do trecho de Duartina até ás cabeceiras do rio Tibiriçã, na exten-

são de 40 kilometros, que devem terminar em principios do anno vindouro, de modo a poder effectuar o transporte da safra desse anno.

Prolongamento do ramal de Santa Rita

Estão quasi concluidos os serviços da construcção dos 12 kilometros deste ramal, de Moema ás margens do rio Mogy-Guassú, cuja inauguração terá logar ainda este anno.

Linha de Barretos ao Rio Grande

Iniciada em janeiro de 1925 a construcção da linha de Barretos ao Rio Grande, na extensão de 53 kilometros, ficou prompto o leito e já estão assentados trilhos em 18 kilometros, que devem ser entregues ao trafego publico em Junho proximo, proseguindo a construcção da linha na extensão restante.

Melhoramentos da linha de Jahú

Varias modificações foram estudadas na linha de Jahú com o objectivo de se eliminarem as más condições technicas de alguns de seus trechos e encurtar-se o seu traçado. Estão actualmente em construcção tres variantes, entre Campo Alegre e Aterrado, em Aterrado e entre Torrinha e Ventania, as quaes, depois de concluidas, trarão um encurtamento de 5 kilometros sobre a extensão da linha actual.

Alargamento da linha do Mogy-Guassú

Obra de grande alcance, não menos relevante do que a de quaesquer outras executadas pela Companhia

— é o alargamento das suas linhas principaes de penetração, ainda de bitola de um metro.

Desse notavel melhoramento depende não só remediar-se a insufficiencia de que estão ameaçadas as referidas arterias de viação, para satisfazer em proximo futuro as exigencias crescentes do respectivo trafego, como atalhar-se em tempo o formidavel crescendo do onus proveniente das baldeações.

As baldeações, com effeito, além de prejudicarem o serviço, causando demora no transporte das cargas, constituem hoje larga fonte de despesa para a Companhia, orçando já em mais de mil contos de réis por anno. Ha ainda a considerar os lucros cessantes que resultam do empate do material rodante, o qual, enquanto sujeito á inactividade forçada, representa capital morto, instrumento de trabalho inteiramente desaproveitado.

Varios passos já deu a Companhia para a unificação das bitolas de suas linhas — extendendo a sua estrada de 1,60 progressivamente a Rio Claro e a Rincão.

Trata ella agora de continuar na orientação anteriormente seguida, cujos resultados têm sido coroados de pleno exito, levando a linha de bitola larga de Rincão a Pontal, de modo a aproveitar a circumstancia toda especial de fazer coincidir essa obra com a de substituição dos trilhos de 18 kilos do trecho considerado, os quaes, sendo muito antigos e achando-se já imprestaveis, não podiam servir por mais tempo sem comprometter a segurança da linha.

Convencida das vantagens do alargamento de bitola da linha do Mogy-Guassú, a Directoria mandou proceder aos respectivos estudos e iniciou logo as obras

de construcção, que estão bastante adeantadas. A linha modificada tem excellentes condições technicas, offerecendo o seu traçado um encurtamento de cerca de sete kilometros sobre a linha actual.

Electrificação

Em setembro de 1925 estavam concluidos os trabalhos de electrificação do trecho de Campinas a Tatú, não tendo sido desde logo inaugurado o trafego publico por tracção electrica nesse trecho, por motivo da crise de energia electrica que se manifestou no Estado de São Paulo, em consequencia da prolongada estiagem verificada durante o anno. Desde principios do corrente anno, porém, normalisada a situação das empresas fornecedoras de energia, o serviço de tracção electrica no referido trecho tem funcionado com pleno exito, correspondendo do melhor modo possivel á expectativa, tanto sob o ponto de vista technico, como sob o ponto de vista financeiro.

A este respeito basta dizer que a tracção electrica da linha de Jundiahy a Tatú está custando cerca de 840 contos por anno, ao passo que a tracção a vapor custaria nunca menos de 4.500:000\$000 ao preço actual da tonelada de carvão de pedra.

Em vista das vantagens resultantes da tracção electrica estabelecida na linha de Jundiahy a Tatú, a Directoria resolveu fazer a electrificação do trecho de Tatú a Rio Claro, encommendando desde logo os necessarios materiaes á General Electric S|A. Estão bastante adeantadas as obras da electrificação deste trecho, que devem estar concluidas até o fim do corrente anno.

Assim, terminada que seja a electrificação da linha de Tatú a Rio Claro, propõe a Directoria prolongal-a immediatamente até Itirapina, sem interrupção dos trabalhos, porquanto em Itirapina é que se reúnem e se bipartem, respectivamente, as duas fortes correntes de trafego, a de exportação e a de importação, vehiculadas pelo grande tronco do nosso systema de viação ferrea.

Augmento de capital social

Sendo indispensavel levar por diante o programma de obras e melhoramentos reclamados pela emergencia progressista do Estado porque não é possível estacionar no que está feito, precisa a Companhia de recursos especialmente para os seguintes fins:

Pagamento das facturas de material electrico, locomotivas e vagões, ainda não vencidas;

Proseguimento da electrificação da estrada até Itirapina, sem interrupção do serviço, em andamento até Rio Claro;

Proseguimento da construcção da linha ferrea que demanda a zona comprehendida entre os rios Feio e Peixe;

Continuação das obras de alargamento de bitola do ramal do Mogy-Guassú;

Continuação dos trabalhos da linha de Barretos ao Rio Grande;

Conclusão do ramal de Santa Rita, de Moema até o Mogy-Guassú.

Como as obras mencionadas estão já em via de execução, á custa dos recursos fornecidos pela ultima

emissão, calcula a Directoria que presentemente se torna necessario o augmento do capital social na importancia de 30.000:000\$000, devendo ser as novas accções emittidas com o agio que as circumstancias aconselharem, agio este necessario para que se possa proseguir no plano da amortisação da divida externa sem onerar o capital representado em accções.

Assim o capital social, que é hoje de
170.000:000\$000, e se acha representado por 850.000 accções, ficará elevado a 200.000:000\$000 e representado por um milhão de accções.

Proposta

Justificada como fica a necessidade de ser augmentado o capital social, para a realisação dos melhoramentos indicados, resta á Directoria submeter á esclarecida resolução dos Snrs. Accionistas — certa de que os seus votos não deixarão de suffragal-a em todos os seus termos — a seguinte proposta :

I

Fica autorisada a elevação do capital da Companhia de Rs. 170.000:000\$000 a Rs.
200.000:000\$000 pela emissão de Rs. 30.000:000\$000 em 150.000 accções de Rs. 200\$000 cada uma, gozandó dos mesmos direitos e vantagens das accções emittidas.

II

Os Accionistas da Companhia terão o direito de preferencia na subscripção das accções a serem emittidas, na proporção das accções que possuirem.

III

As novas acções serão emittidas com o agio que as circumstancias aconselharem, sendo o respectivo producto levado á conta do fundo de amortisação da divida externa da Companhia.

IV

O capital proveniente da emissão será empregado na electrificação da estrada até Itirapiná, na construcção da linha de Barretos ao Rio Grande, no prolongamento do ramal de Agudos, no prolongamento do ramal de Santa Rita até o Mogy-Guassú, no alargamento da bitola de ramal do Mogy-Guassú, de Rincão a Pontal, no augmento de material rodante e em outras applicações que se tornem necessarias, a juizo da Directoria.

Caixa de Aposentadorias e Pensões

Em cumprimento das disposições contidas na lei federal n.º 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, a Companhia Paulista contribuiu para a Caixa em 1925 com as seguintes quotas:

Multas	68:998\$800
Excessos não reclamados	133:249\$650
Varreduras	201:303\$100
Contribuição de 1 % sobre a receita da Estrada	835:694\$528
Producto da tarifa addi- cional de 1. ½ %	1.224:848\$670

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 area total de 8.517 hectares, ou 3.519 alqueires paulistas.

A aquisição destas terras custou á Companhia 1.004:780\$240, incluídas as despesas de escripturas, sizas e registros.

Até 31 de Dezembro de 1925, havia plantados nos diversos hortos 9.300.000 eucalyptos, além de outras arvores, ou mais 300.000 que no anno anterior. Tendo sido de 6.670:011\$092 a despesa feita, até aquella data, com o Serviço Florestal, desde o seu inicio, em Janeiro de 1904, vê-se que cada eucalypto está á Companhia, em média, por 717 réis, quantia verdadeiramente insignificante, se comparada ao valor que presentemente representam as arvores das suas plantações.

Em fins do anno passado, resolveu a Directoria mandar estudar nos Estados Unidos da America do Norte a possibilidade de se obter papel de imprensa da madeira do eucalypto, encarregando dessa missão o Dr. E. Navarro de Andrade, Chefe do Serviço Florestal, que para alli partiu em outubro de 1925, tendo regressado em principios de abril do corrente anno.

Além de procurar, assim, resolver um dos mais importantes problemas industriaes do paiz, quiz a Companhia obter applicação para a grande massa lenhosa

que representam as suas plantações florestaes, consideravelmente superior á que se torna necessaria para as suas necessidades ferro-viarias. Os estudos e as experiencias realizadas no Laboratório de Productos Florestaes de Madison, deram resultados inteiramente satisfatorios, acima mesmo da espectativa, e delles dá detalhada descripção o relatorio apresentado pelo Chefe do Serviço Florestal.

Deante de taes resultados e da possibilidade de obtenção de bom papel de eucalypto por preços muito inferiores aos da sua producção nos Estados Unidos, resolveu a Directoria contractar allí um tecnico-especialista para vir estudar as nossas condições locais antes de tomar qualquer resolução sobre o estabelecimento de uma fabrica de papel de imprensa no nosso Estado.

Com a implantação da nova industria, poderá a Companhia iniciar immediatamente a exploração de seus eucalyptaes, uma vez que se verificou serem os eucalyptos novos, de 5 a 7 annos, os mais apropriados para a sua transformação em papel. Nestas condições, seriam reservadas as suas mais velhas plantações para a producção de dormentes e madeiras de construcção e ás mais novas para o fornecimento de materia prima abundante, optima e barata para a nova industria, com lucros que de muito excedem as suas previsões ao estabelecer a cultura florestal.

Se as informações resultantes dos estudos definitivos que vão ser feitos aconselharem o estabelecimento de uma fabrica de papel, a Directoria opportunamente

submitterá á esclarecida deliberação dos Senhores Accionistas a resolução a tomar-se, isto é, se convirá ser o novo ramo industrial explorado directamente pela Companhia ou será preferivel que se organise para esse fim uma empresa distincta, á qual a Companhia Paulista se limite a fornecer a materia prima.

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos servicos da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1925 em
37.360:487\$709.

Movimento de accões

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1923	54.911	29.034	14.286	8.173	106.404
1924	55.306	15.084	8.890	12.756	92.036
1925	73.686	13.173	7.040	11.690	105.589

Impostos

Durante o anno de 1925 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 2.003:839\$300, producto do imposto de transito e mais 33:314\$500 da taxa ouro.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a importancia de 2.533:567\$550, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou ainda ao Thesouro do Estado o imposto de capital e outros na importancia de 363:195\$197 réis.

Do exposto vê-se que se elevou a 4.933:916\$547 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, vem 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, foi aposentado o Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, Inspector Geral, que durante longos annos prestou á Companhia serviços de alta relevancia. A Directoria consigna aqui de um modo especial os seus sinceros agradecimentos ao distincto funcionario pelos excellentes serviços prestados, com a maior dedicação e notavel competencia, durante o dilatado praso em que a serviu. Para substituil-o, foi nomeado o Dr. Jayme Pinheiro Ulhôa Cintra, que vinha occupando o cargo de Chefe da Locomoção.

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.

S. Paulo, 14 de Maio de 1926.

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 1925, bem como ao estudo dos documentos que o instruíram, verificaram haver sido a escripta feita com precisa ordem e clareza, tendo sido apurada no referido exercicio a renda liquida de Rs. 25.622:128\$255 que foi distribuida da seguinte forma: dividendos pagos aos Accionistas, á razão de 10 % ao anno, Rs. 15.672:500\$000; juros da divida externa Rs. 4.366:726\$060; para o fundo de reserva de Rs. 1.000:000\$000; para o fundo de amortisação da divida externa Rs. 3.000:000\$000; e saldo que passa para o exercicio futuro Rs. 1.582:902\$195.

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

S Paulo, 12 de Abrid de 1926.

O CONSELHO FISCAL

ANTONIO DE PADUA SALLES.
BENTO JOSÉ DE CARVALHO.
CARLOS PAES DE BARROS.

BALANÇO FECHADO

em

31 de Dezembro de 1925

Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTIVO

ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Importancia a ser realizada		6.073:250\$000
ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida	288.286:242\$200	
EDIFICIO, DEPENDENCIAS E MOVEIS DO ESCRITORIO CENTRAL: Saldo desta conta	236:116\$440	
IMMOVEIS EM S. PAULO: Saldo desta conta	381:254\$800	
MATERIAES: Existentes no Almoarifado e em transito	9.431:067\$198	298.334:680\$638
SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações, etc.		6.363:625\$539
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria	50:000\$000	
Apolices depositadas no Thesouro do Estado	113:000\$000	
Importancia em dinheiro depositada no Thesouro do Estado	6:033\$500	169:033\$500
DIVERSOS TITULOS: Apolices da divida Estadual	1.163:109\$300	
Outros titulos	141:604\$406	1.304:713\$706
Saldos a favor da Companhia:		
Diversos Bancos	4.321:647\$330	
Contadoria Central das Estradas de Ferro.	3.840:755\$400	
Diversos devedores	3.062:988\$260	
Outros saldos	120:179\$710	11.345:570\$700
CAIXA: Saldo existente		2.175:368\$289
Rs.		325.766:242\$372

S Paulo, 30 de Março de 1926.

Antonio Prado,

Presidente.

de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1925

PASSIVO

CAPITAL: 850.000 acções de 200\$000		170.000:000\$000
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obri- gações no valor de £ 1.036.200-0-0, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 7 ²³ / ₆₄ em 31 de Dezembro de 1925		33.792:000\$030
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obri- gações no valor de \$3.616.000,00, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 6\$720 em 31 de Dezembro de 1925		24.299:520\$000
FUNDO DE AMORTISAÇÃO DA DIVIDA EX- TERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	27.386:027\$051	
Importancia de agio de acções levada ao credito da mesma conta	12.778:025\$000	40.164:052\$051
FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		24.559:035\$562
FUNDO DO SERVIÇO FLORESTAL: Import- tancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		2.643:361\$825
FUNDO DE RESERVA: Importancia dedu- zida da renda e levada ao credito desta conta		5.183:645\$619
CAUÇÃO: Da Directoria		50:000\$000
PESSOAL: De Dezembro de 1925	3.077:392\$560	
PENSÕES: De Dezembro de 1925	7:628\$000	3.085:020\$560
EMISSÃO DE 1907: Importancia de frac- ções em dinheiro, não reclamada s		1:239\$994
DIVIDENDOS: Não reclamados	399:042\$338	
DIVIDENDO: A ser distribuido	8.035:000\$000	8.434:042\$338
DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos e outros		11.971:422\$198
Somma		324.183:340\$177
RECEITA GERAL: Saldo desta conta		1.582:902\$195
Rs.		325.766:242\$372

Heitor Freire de Carvalho,
Chefe do Escripção Central.

Nathanael Leopoldo e Silva,
Guarda-Livros.

BALANCETE
DA
RECEITA E DESPESA
DE
Janeiro a Dezembro de 1925 .

Companhia Paulista

BALANCETE da receita e despesa

RECEITA

Passageiros	15.134:418\$140	
Trens especiaes	132:961\$772	
Encomendas, bagagens, valores e animaes T. 9	6.755:498\$403	
Animaes por trens de passageiros	183:787\$580	
Telegrammas	1.024:595\$587	
Mercadorias	53.119:249\$208	
Animaes por trens de cargas	4.078:096\$962	
Armazenagens	203:328\$359	
Aluguel de locomotivas, carros, vagões e encerados	1.581:456\$038	
Aluguel de estações e suas dependencias	86:299\$488	
Carga e descarga de vagões; aluguel de casas e compartimentos para restaurantes; cartazes nas estações e outras rendas	434:063\$542	82.733:759\$079
Rendas arrecadadas no Escritorio Central:		
Aluguel de zona privilegiada	3:000\$000	
Aluguel de terrenos em S. Paulo	8:470\$000	
Emolumentos	10:914\$900	
Dividendos prescriptos e outras rendas	47:550\$600	69:935\$500
Somma Rs.		82.803:694\$579

S. Paulo, 30 de Março de 1926.

Heitor Freire de Carvalho.

Chefe do Escritorio Central.

de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1925

DESPESA

Inspectoria Geral e Contadoria	1.064:112\$948	
Linhas e edificios	7.376:865\$636	
Locomoção	31.877:948\$505	
Trafeço	11.217:203\$108	
Telegrapho	2.257:059\$373	
Almoxarifado	378:957\$270	
Contadoria Central	179:644\$390	
Aluguel de vagões	204:164\$120	
Consumo de agua nas estações, annuncios, indeennizações por avarias e extravios de mercadorias e encerados, sellos, tele- grammas, Commissão de Tarifas, pen- sões e outras despesas	1.003:599\$193	55.559:554\$843
Despesas pelo Escriptorio Central:		
Directoria e Conselho Fiscal	222:000\$000	
Pessoal	389:450\$600	
Gastos Geraes	98:520\$488	
Impostos de capital e outros	363:195\$197	
Fiscalisação	10:000\$000	
Seguros contra fogo	87:277\$200	
Donativos	20:544\$300	
Commissões	355:605\$809	
Despesas judiciaes	66:868\$710	
Juros	8:444\$477	
Prejuizo verificado em diversas contas	104\$700	1.622:011\$481
		57.181:566\$324
Saldo a favor da receita		25.622:128\$255
Somma Rs.		82.803:694\$579

Nathanael Leopoldo e Silva,

Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1925

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo

DEBITO

Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1925	15.672:500\$000
Juros da divida externa	4.366:726\$060
Para o fundo de reserva	1.000:000\$000
Para o fundo de amortização da divida externa	3.000:000\$000
Lucros que passam para o exercicio de 1926	1.582:902\$195

Somma Rs. 25.622:128\$255

S. Paulo, 30 de Março de 1926.

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escritorio Central.

de Estradas de Ferro

geral apurado em 1925

C R E D I T O

Saldo das operações de 1925	25.622:128\$255
-----------------------------	-----------------

Somma Rs.	25.622:128\$255
-----------	-----------------

Nathanael Leopoldo e Silva,

Guarda-Livros.

RELATORIO
DO
INSPECTOR GERAL

Jundiahy, 1 de Junho de 1926.

Illmo. e Exmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Excia. o relatório da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1925.

Ao Illmo. e Exmo. Snr. Senador Antonio de Lacerda Franco,

M. D. Presidente, em exercicio, da Directoria da Companhia Paulista.

J. Cintra,

Inspector Geral

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1925 tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a extensão total de 1282,564 kilometros em trafego, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60	478,147 kms. (1)
” ” 1m,00	754,009 ”
” ” 0m,60	<u>50,408</u> ” 1282,564 kms.

II

Contabilidade

1.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de	82.803:694\$579
e a despesa correspondente de	57.181:566\$324
O saldo liquido em 1925 foi de	25.622:128\$255

A relação da despesa para a receita é de 69,05, tendo sido em 1924 de 75,42.

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 Campiúas, com a extensão total de 44.042 kms.

Annos	Renda liquida
1872	124:886\$716
1873	390:689\$915
1874	474:658\$488
1875	524:054\$016
1876	641:540\$242
1877	974:679\$864
1878	1.508:451\$790
1879	1.550:188\$951
1880	1.313:378\$103
1881	1.657:151\$436
1882	1.961:981\$374
1888	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	4.307:382\$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	18.669:483\$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\$384
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
1925	25.622:128\$255

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

O movimento financeiro do trafego em 1925 foi o seguinte :

Receita	82.733:759\$079
Despeza	55.559:554\$843
Saldo	27.174:204\$236

Relação por cento da despeza para a receita 67,15 %.

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1925 e 1924:

Especificação	1925	1924
Receita	82.733:759\$079	66.392:193\$854
Despeza	55.559:554\$843	48.463:063\$770
Saldo	27.174:204\$236	17.929:130\$084
Relação por cento da despeza para a receita	67,15 %	72,99 %

2.º — Receita

A receita geral foi:

Em 1925 de	82.803:694\$579
Em 1924 de	66.537:603\$774
Diferença para mais em 1925	16.266:090\$805

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta dos trafegos de passageiros e mercadorias, attingiu a 40.400:140\$460 assim discriminada:

Trafego de passageiros	19.486:357\$960
Trafego de mercadorias	20.913:782\$500
	40.400:140\$460

Em 31 de Dezembro de 1925 existia um saldo de 88\$390, sendo 36\$390 do trafego de passageiros e 52\$000 do de mercadorias, e os fretes a pagar representavam a importancia de .. 92:167\$200. sendo 1:553\$700 do trafego de passageiros e 90:613\$500 do de mercadorias.

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

Natureza do Trafego	1925	1924	Diferença em 1925	
			Para mais	Para menos
Trafego	82.733:759\$079	66.392:193\$854	16.341:565\$225	—
Escrip. Central	69:935\$500	145:409\$920	—	75:474\$420
Total	82.803:694\$579	66.537:603\$774	16.266:090\$805	—

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da liuha, 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\$114	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	1925	82.803:694\$579

O quadro seguinte mostra a receita do trafego referido ás unidades, trem, vehiculos e toneladas kilometros.

Unidades	1925	1924
Trem kilometro	12\$938	10\$449
Vehiculos kilometros	\$908	\$787
Toneladas kilometros do peso util	\$189	\$184

A receita em 1925, proveniente dos trafegos de passageiros e mercadorias, pode ser assim discriminada pelos diferentes trafegos:

TRAFEGO PROPRIO (entre as estações da Paulista)	13.958:599\$851
TRAFEGO ESTRANHO (das estações da Paulista para as de outras estradas e vice-versa)	36.062:336\$310
Somma	50.020:936\$161

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

Mogyana (via Campinas)	6.065:017\$062
" " " Baldeação)	193:639\$230
" " " Guatapará)	168:226\$243
" " " Pontal)	29:633\$534
Campineira de Tração Luz e Força	62:130\$426
Cia. Itatibense	101:269\$617
" Araraquara (via Araraquara)	8.537:279\$909
" Araraquara (" Ribeirão Bonito)	—
" Dourado (via Ribeirão Bonito)	4.072:812\$488
" Dourado (" Araraquara)	2:066\$131
" S. Paulo-Goyaz (via Bebedouro)	2.805:170\$253
" " " (" Passagem)	774:673\$969
" Melhoramentos de Monte Alto	1.035:197\$191
Noroeste do Brasil	6.805:231\$808
S. Paulo e Minas (via Campinas)	73:742\$237
" " " (" Baldeação)	—
" " " (" Guatapará)	739\$551
" " " (" Pontal)	14\$097
Sorocabana (via Guanabara)	92:176\$505
" (" Agudos)	—
S. Paulo Paraná	55\$891

Somma do transito 30.819:076\$142

Total Geral 90.840:012\$303

erro

RE	empréstimo de		Amortisação do empréstimo de 4.000.000			ANOS
	em 1892, para a		de dollars emitido em Nova York em 1922			
Serviço	linha	Rio Claro	para electrificação da linha e outras despesas			
4.000.000	em No					
para el	valor	Cambio	Importancia	Valor dos	Cambio	
e	títulos	correspon-				despendida
Jur	tizados	dente		em dollars	dente	
						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
						1925
1.037.	100	7 18	364.884\$000	49.000	7.300,6	1922
2.574.	800	5.20	1.000.083\$966	104.500	9.382,5	1923
2.539.	700	6.15	1.088.361\$722	111.500	9.525,7	1924
2.188.	800	5.54	(^h) 1.028.227\$680	(^h) 119.000	8.429,9	1925

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1925

Ano	Estação Alameda em Trafego		Numero de toneladas transportadas		RECEITA		DESPESA		SALDO	Despesas da conta Capital			TOTAL
	De	Para	De	Para	De	Para	De	Para		Imparciaes recebidas do Governo de S. Paulo em virtude da garantia de juros	Imparciaes que passaram do anno anterior	Imparciaes retiradas do fundo de reserva	
1872	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1873	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1874	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1875	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1876	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1877	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1878	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1879	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1880	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1881	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1882	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1883	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1884	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1885	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1886	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1887	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1888	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1889	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1890	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1891	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1892	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1893	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1894	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1895	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1896	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1897	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1898	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1899	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1900	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1901	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1902	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1903	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1904	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1905	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1906	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1907	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1908	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1909	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1910	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1911	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1912	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1913	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1914	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1915	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1916	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1917	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1918	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1919	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1920	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1921	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1922	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1923	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1924	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1925	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA											
Ano	Imposto sobre dividendos	Imposto sobre capital	Serviço do empréstimo de 2.750.000 emitido em Londres em 1892 para a aquisição da linha Rio Claro		Serviço do empréstimo de 1.000.000 emitido em Nova York em 1922 para a aquisição da linha e outras despesas		TOTAL	Amortização do empréstimo de 2.750.000 emitido em 1892, para a aquisição da linha Rio Claro		Amortização do empréstimo de 1.000.000 de dólares emitido em Nova York em 1922 para a aquisição da linha e outras despesas	
			Juros	Amortização	Juros	Amortização		Imparciaes despendidas	Imparciaes despendidas	Cambio correspondente	Cambio correspondente
1872	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1873	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1874	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1875	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1876	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1877	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1878	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1879	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1880	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1881	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1882	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1883	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1884	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1885	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1886	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1887	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1888	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1889	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1890	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1891	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1892	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1893	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1894	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1895	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1896	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1897	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1898	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1899	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1900	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1901	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1902	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1903	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1904	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1905	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1906	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1907	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1908	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1909	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1910	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1911	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1912	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1913	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1914	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1915	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1916	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1917	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1918	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1919	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1920	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1921	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1922	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1923	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1924	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1925	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Os dados estatísticos aqui apresentados são os resultados finais de cada exercício financeiro, e não os resultados parciais. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, fundada em 1867, tem a honra de apresentar este quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1925. O quadro mostra o crescimento contínuo da empresa, tanto em termos de trafego quanto de movimento financeiro. O aumento do trafego é evidente, assim como o crescimento das receitas e a redução das despesas. O movimento financeiro também mostra uma tendência positiva, com o aumento do saldo e a redução das despesas de capital. A Companhia agradece a todos os seus colaboradores e clientes pelo apoio e confiança depositados nela ao longo dos anos.

Este quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1925, demonstra o crescimento contínuo da empresa. O aumento do trafego e do movimento financeiro é evidente, assim como a redução das despesas e o aumento do saldo. A Companhia agradece a todos os seus colaboradores e clientes pelo apoio e confiança depositados nela ao longo dos anos. O quadro também mostra o crescimento das receitas e a redução das despesas de capital, o que indica uma tendência positiva no movimento financeiro. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro continua a trabalhar para melhorar a qualidade dos serviços e expandir sua rede de estradas de ferro.

de janeiro de 18
Peixoto e o Dr. C
ompanhia composta
e Souza Queiroz.
de 30 agosto de 18
Antonio Paes de E
, Occupou o car
e Pensões. Exerce
7 de setembro de 1
entado pela Caixa
s desde 18 de novi
ectoria o Dr. Heite
o de 1872 inaugu
illa Americana. Em
m-se Guabiroba e
ou-se Remanso. E

Em 26 de noven
o telegraphico de S
Corrupira e em 26
Pombal, em 22 de
de dezembro de 18
07 o posto telegra
com grande acci
14 foi inaugurada
de janeiro de 1917
1.º de setembro de
de julho de 1922
de Campinas a T
graphicos de Retir
sentadorias e Pens
de outubro de 192

o de abril de 1892
de setembro inaug
auguraram-se Corre
mbro inauguraram-
rinho, Capim Finc
o. Em 1.º de se
as estações de Bar
gy-Guassú; em 1.
1904 inaugurou-se
1.º de agosto de
rapina, Conde do
hez foram inaugu
o ramal de Ribeir
ação em 28 de m
licos de Cachoeir
sa. Em 16 de j
os postos telegra
fevereiro de 192

o de março de 18
foram abertas ao
FLUVIAL. --
ro de 1887 inaug
urtinho Prado, em

Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista e em transito por ella apenas concorreu em 1925 com 30.819:076\$142 ou 37,21 %, da receita total da Companhia, no valor de 82.803:694\$579.

Da importancia de 30.819:076\$142 e da relação de 37,21 % cabem á Companhia Mogyana 6.456:516\$069 e 7,79 %.

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

VERBAS	1925	1924
Passageiros	18,3	20,3
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	8,2	7,5
Animaes das tabellas 10 e 11	5,2	5,6
Mercadorias { Café	22,9	24,7
{ Diversos	41,3	38,1
Telegrammas	1,2	1,3
Diversas	2,9	2,5
Total	100,0	100,0

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

VERBAS	Embarcados		Referidos a 1 klm.	
	1925	1924	1925	1924
Passageiros	3\$851	3\$457	\$053	\$048
Valores, bagagens, etc.	92\$876	82\$661	\$694	\$676
Animaes das tabellas 10 e 11	10\$119	8\$294	\$032	\$029
Mercadorias { Café	43\$369	37\$171	\$213	\$213
{ Diversos	21\$174	18\$563	\$128	\$121

§ 1.º — Passageiros

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

Natureza do trafego	1925						1924					
	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	638.657	4.248:594\$748	2.231.751	4.129:946\$216	610.379	3.528:461\$084	2.217.814	3.896:565\$922				
Estranho {	Despachado	189.085	3.100:643\$489	224.494	1.926:156\$299	180.348	2.650:947\$511	263.586	1.865:808\$089			
	Recebido .	162.892		180.657		173.622		171.147				
Em Transitó	145.505	1.030:773\$374	156.561	692:304\$014	133.403	916:476\$082	152.131	630:516\$905				
Total	1.136.139	8.386:011\$611	2.793.463	6.748:406\$529	1.097.752	7.095:884\$677	2.804.678	6.392:890\$916				

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 1925 o movimento foi de 28.951 immigrants, cujas passagens importariam em rs. 238:920\$330.

O numero de immigrants transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1925 é de 861.285 e a importancia que deixou de ser cobrada é igual a 4.622:318\$200.

Numero e receita dos passageiros transportados

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

ANNOS	1. ^a CLASSE		2. ^a CLASSE		EM GERAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
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	471.151,5	2.315:196\$230	1.505.787,5	2.569:113\$940	1.976.889	4.884:310\$170
1919	557.540,5	3.089:052\$880	1.766.707,5	3.010:992\$790	2.344.248	6.050:045\$620
1920	687.924,5	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	7.095:844\$677	2.804.678	6.892:890\$916	3.902.430	13.488:775\$598
1925	1.136.139	8.886:011\$611	2.793.463	6.748:406\$529	3.929.602	15.134:418\$140

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

Natureza do trafego	1925		1924	
	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio				
Estranho	Despachado	1.539.888\$811	18.667.655	954.510\$736
	Recebido	2.614.231\$467	9.940.819	2.085.212\$138
Em transito	10.909.161	9.423.671	1.915.489\$704
	25.736.075	21.914.087	
Total	72.736.702	6.755.498\$403	59.946.232	4.955.212\$578

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

Natureza do trafego	1925				1924			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	5.819	10:846\$848	5.172	58:367\$772	6.216	9:642\$349	4.963	43:290\$220
Estranho { Despachado	3.164	} 15:756\$641	3.420	} 69:761\$832	2.875	} 14:154\$175	3.398	} 64:520\$621
	1.483		1.787		2.066		2.058	
Em transito	2.122	6:633\$672	1.858	22:420\$815	1.788	4:787\$878	1.837	18:503\$679
Total	12.588	33:237\$161	12.237	150:550\$419	12.945	28:584\$402	12.256	126:244\$520

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

Natureza do trafego	1925				1924			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	4.865	6:854\$683	7.514	83:019\$124	8.321	10:861\$806	7.712	72:535\$561
Estranho { Despachado	9.503	} 49:819\$457	289.002	} 3.671:283\$942	18.493	} 85:696\$200	269.906	} 3.106:179\$675
	4.837		3.696		8.510		2.070	
Em transito	11.763	31:146\$805	65.184	235:972\$951	40:099	62:408\$501	67.692	223:042\$684
Total	30.968	87:820\$945	365.396	3.990:276\$017	75.423	158:966\$507	347.380	3.401:757\$920

§ 5.º — Mercadorias

Natureza do tráfego	1925				1924			
	Café		Diversos		Café		Diversos	
	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio	2.687.037	79.404\$970	302.724.911	2.773.799\$237	9.387.479	182.418\$766	276.551.769	2.338.565\$150
(Despachado	148.477.084	8.403.938\$870	296.756.643	15.812.548\$198	134.375.971	6.737.656\$401	256.928.002	11.843.311\$168
Estranho	1.654.386		385.580.958		3.495.555		319.178.832	
(Recabido	283.844.776	10.454.097\$990	629.283.673	15.595.459\$943	294.567.756	9.503.282\$515	508.179.372	11.080.034\$938
Em transito	436.663.283	18.937.441\$830	1.614.346.185	34.181.807\$378	441.826.761	16.423.357\$682	1.360.337.975	26.261.911\$256
Total								

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	Toncladas	Receita	Toncladas	Receita
1916	218.658	1.102:823\$260	26.444	1.187:748\$250	1.404.415	24.064:552\$500
1917	323.952	1.692:813\$710	27.818	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	1.938:489\$040	44.027	2.428:320\$350	1.664.564	34.855:145\$260
1922	377.790	2.407:419\$490	48.788	2.861:029\$590	1.547.062	29.272:115\$220
1923	493.758	3.708:596\$007	53.559	3.699:287\$889	1.750.656	38.113:730\$254
1924	448.004	3.715:533\$349	59.946	4.955:212\$578	1.802.765	41.685:268\$938
1925	421.189	4.261:884\$542	72.737	6.755:498\$403	2.051.009	58.119:249\$208

No fim deste Relatorio encontra-se um quadro com o “Movimento Geral de Estatistica do anno de 1925”, no qual acham-se discriminadas as quantidades e respectivas receitas dos passageiros, diversos productos ou generos transportados pela Estrada, de accôrdo com a natureza do trafego e com as diversas tabellas das tarifas.

S. Paulo e Minas (via Baldeação)	1.259	---
Cia. Araraquara	646.926	---
" Dourado (via Ribeirão Bonito)	63.333	---
" (" Araraquara)	480	---

ESTACÕES	Recebido kilos	Despachado kilos	Fretes
Jundiahy	182.143	28.840	11.965\$930
Louveira	—	170.807	887\$200
Rochinha	—	1.058.619	7.764\$718
Yallubon	24.540	872.789	8.590\$921
Campinas	696.342	7.812.650	163.459\$830
Boa Vista	—	42.458	764\$297
Jacutuba	—	9.059	173\$008
Roboatupa	188	941.012	3.778\$892
Novo Odessa	194	91.936	2.119\$112
Villa Americana	671	156.510	2.017\$847
Tatá	—	91.253	2.821\$104
Luzelira	363	2.066.422	64.866\$762
Cordeiro	—	437.416	14.809\$914
Santa Gertrudes	68	495.181	25.852\$561
Rio Claro	1.576	629.638	21.347\$981
Batoy	—	10.146	393\$941
Itajubá	—	270	2\$242
Gratuna	—	289.712	12.576\$866
Hydragna	322	1.393.308	59.729\$568
Vicente do Rio Claro	—	69.630	2.749\$952
Camilo de Finael	—	658.404	32.058\$651
São Carlos	46.411	2.464.127	123.199\$213
Itatá	966	1.064.361	84.135\$304
Tamoyo	60	295.282	16.652\$861
Chibarro	—	316.186	16.651\$361
Ouro	—	1.136.900	62.529\$902
Anraquara	14.177	4.434.101	250.280\$122
Americo Bravilhense	—	1.748.263	101.104\$311
Santa Lucia	423	2.242.380	132.031\$530
Bauvã	663	831.961	60.968\$659
Cilões	1.966	31.431	783\$283
Santa Barbara	—	79.116	2.325\$862
Cauby	—	11.285	328\$691
Tupy	—	720.612	34.332\$746
Tequeral	—	1.350.988	49.412\$353
Paracatu	22.431	245.762	8.616\$391
Bommaso	—	1.278.002	49.047\$192
Arinas	1.975	172.068	8.216\$313
Loreto	24.000	1.131.970	45.985\$849
Elho Rod	120	1.092.404	46.984\$716
São Bento	—	2.916.596	88.839\$511
Leme	6.439	686.872	31.130\$340
Souza Queiroz	—	1.482.260	69.809\$416
Processununga	344	608.801	26.823\$872
Porto Ferreira	—	252.561	13.256\$492
Batú	85	1.798.680	96.110\$169
Doughado	484	21.731	1.058\$196
Itama	—	405.293	20.361\$209
Baguassá	121	1.345.610	69.895\$793
Santa Silveria	—	1.394.464	68.877\$276
Palomares	125	792.918	43.241\$998
Santa Veridiana	—	606.927	26.612\$370
Morre Grande	—	—	—
Perrer	—	—	—
Comandaty	255	368.353	10.766\$804
Amatolite	1.200	800.788	37.097\$649
Oliveiras	—	425.168	19.683\$169
Tyubara	—	367.476	20.772\$460
Mutuca	—	274.738	17.279\$917
Jabá	—	206.704	13.043\$470
Hammond	—	1.474.274	63.635\$898
Govio	54	1.189.054	76.869\$432
Uerego Rio	—	1.486.267	78.117\$182
Jabotimbal	8.907	3.039.656	201.404\$224
Gramma	—	955.886	65.061\$208
Itibirama	—	1.273.659	87.313\$718
Tyrua	36.977	4.307.233	446.582\$673
Andre	102	2.444.371	171.789\$667
Dobolouro	1.030	3.749.976	273.177\$552
Mandouhu	—	811.864	59.723\$915
Colina	177	2.698.519	160.291\$142
Palmar	—	902.859	74.269\$994
Frangifera	—	37.948	2.784\$778
Itareton	—	546.386	30.865\$770
Campo Alegre	15.894	821.849	28.637\$716
Brejos	122	1.771.986	85.941\$795
Esperado	20	1.068.100	55.555\$806
Torricola	36	2.110.168	117.312\$352
Ventania	—	736.737	41.693\$549
Dous Corregos	60	3.204.788	187.595\$844
Muneros	120	809.342	48.478\$026
Banbarão	—	1.809.154	108.226\$450
Jahú	12.023	17.965.299	1.085.740\$791
Sollaban Marinho	—	576.049	34.349\$607
Capim Fino	89	731.639	45.309\$311
Fulco Fulho	—	795.205	45.523\$950
Campes Salles	60	4.069.319	250.262\$284
Igatuemy	—	513.292	32.839\$664
Ayrosa Galvão	—	239.510	14.767\$780
Pedernerna	—	3.458.476	224.885\$212
Indingty	—	55.414	3.516\$109
Piatã	—	60.017	1.830\$635
S. Paulo dos Agulhas	1.936	1.601.122	108.164\$942
Tapario	—	1.179.979	81.411\$435
Raqui	—	608.154	41.442\$903
Batalia	—	492.233	31.975\$395
Platanunga	—	1.581.087	97.063\$360
Amerian	—	840.291	59.863\$118
Caeralia	—	862.448	38.739\$295
Dourina	—	87.273	1.453\$639
Gouyone	80	98.299	5.915\$810
Itaura Paulista	360	2.508.218	176.564\$766
Babyluno	—	766.529	69.033\$684
Fluresta	—	504.601	26.416\$474
Capão Preto	341.615	804.185	49.031\$219
Akun Vermelha	—	165.949	8.934\$389
Araxahy	—	1.684.471	91.582\$453
Alfredo Ellis	—	297.161	13.857\$665
Santa Eustaxii	—	542.670	30.804\$123
Angico	—	729.614	42.402\$121
Mouplinho	—	70.574	3.511\$637
Jacaré	—	925.167	47.635\$427
Santa Ignacio	—	388.830	20.343\$789
Ribeirão Bonito	—	919.777	48.891\$509
Guatapará	—	2.105.315	115.417\$160
Guerny	251	1.747.225	109.106\$246
Martinho Prado	—	1.754.762	109.163\$624
Buzinha	106	1.164.716	74.692\$500
Mecuro	—	980.787	18.588\$590
Passagem	—	70.952	4.746\$213
Casallio	—	812.134	54.978\$284
Pontal	—	163.547	11.462\$118
Itá	90	3.049.455	221.863\$670
Tomboouro	—	49.820	2.591\$842
Santa Rita	—	613.681	32.495\$586
Santa Olym	—	1.300.969	70.800\$482
Moema	—	318.988	17.257\$976
São Miguel	—	518.315	29.049\$438
Pantano	—	—	—
Aurora	37	335.257	18.381\$522
Soriana	—	1.124.923	60.372\$477
Soriana	—	151.164.121	8.483.343\$840

De outras linhas para ás estações ou estranho recebido:

Bragança	120	—	—
Sorocabana (via Jundiahy)	120	—	—
" " (via Jundiahy)	655	—	—
" " (via Agudos)	183	—	—
Mogyana (via Campinas)	25.923	—	—
" " (via Botileção)	2.003	—	—
" " (via Guatapará)	2.606	—	—
" " (via Pontal)	120	—	—
" " (via Pontal - Passagem)	—	—	—
" " (via Pontal - Passagem)	—	—	—
Rebedouro	365	—	—
C. C. Traveço, Luz e Força	115	—	—
Itatubone	11.477	—	—
S. Paulo e Maua (via Baldeação)	1.259	—	—
Cia Araraquara	616.926	—	—
" " Dourado (via Ribeirão Bonito)	63.333	—	—
S. Paulo Goyaz (via Bebedouro)	480	—	—
" " (via Araraquara)	91.730	—	—
Cia M. M. Alto	2.204	—	—
Nordeste do Brasil	64.632	—	—
S. Paulo Railway	566.880	—	—
S. Paulo Paraná (via Jundiahy)	183.095	—	—
Soriana	60	—	—
Soriana	—	1.664.386	—
Soriana	—	1.654.386	—
Soriana	—	151.164.121	8.483.343\$840

De outras linhas para outras linhas ou em transito:

Mogyana (via Campinas)	140	901.076	1.992.067\$161
" " (via Baldeação)	300	205.970	—
" " (via Guatapará)	4.460	186\$338	—
" " (via Pontal)	13.343	77\$349	—
C. C. Traveço, Luz e Força	—	2.080.968	29.125\$615
Itatubone	—	1.495.147	5.198\$915
S. Paulo e Maua (via Campinas)	—	3.713.797	53.461\$989
" " (via Baldeação)	—	—	—
" " (via Guatapará)	—	—	—
" " (via Pontal)	—	—	—
Cia Araraquara	—	59	1\$170
" " Dourado	—	—	—
S. Paulo Goyaz (via Bebedouro)	45.773.495	2.657.495\$769	—
" " (via Araraquara)	82.967.956	1.705.873\$164	—
Cia M. M. Alto	18.506.862	1.383.909\$861	—
Nordeste do Brasil	2.743.972	196.890\$717	—
Cia. Dourado (via Araraquara)	8.546.565	680.755\$184	—
Sorocabana (via Guanabara)	26.443.899	1.839.780\$887	—
Sorocabana	130	4\$680	—
Sorocabana	553.147	7.705\$616	—
Sorocabana	283.814.776	10.451.097\$990	—
Total Geral	1.654.386	436.663.288	18.997.411\$830

3.º — Despeza

A despeza geral da Companhia foi:

em 1925	57.181.566\$324
em 1924	50 183.817\$007
Diferença para mais em 1925.	6.997.748\$317

Comparação da despeza nos dois ultimos annos:

NATUREZA	1925	1924	Diferença em 1925	
			Para mais	Para menos
Todas as linhas	55.559:554\$843	48.463:063\$770	7.096:491\$073	—
Escriptorio Central	1.622:011\$481	1.720:753\$237	—	98.741\$756
Total	57.181:566\$324	50.183:817\$007	6.997:749\$317	—

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

Annos	- Despeza
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	9.897:085\$933
1902	11.303:315\$242
1903	9.571:201\$900
1904	9.241:364\$907
1905	8.698:431\$263
1906	8.659:739\$026
1907	10.327:340\$869
1908	10.416:979\$838
1909	12.471:484\$164
1910	10.504:324\$134
1911	11.911:370\$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
1925	57.181:566\$324

As despesas de custeio em 1925 são assim discriminadas em Pessoal, Material e Contas pelos diversos Departamentos da Administração:

Verbas da despesa		Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria, Contabilidade e Almoarifado	1.355:229\$438	87:840\$780	—	1.443:070\$218	
Trafego	9.450:082\$000	1.387:534\$395	379:586\$113	11.217:203\$108	
Telegrapho	1.985:819\$989	261:181\$724	10:057\$660	2.257:059\$373	
Locomoção	10.226:173\$040	20.638:033\$545	1.013:741\$920	31.877:948\$505	
Linha e Edifícios	3.329:990\$450	2.857:160\$474	1.189:714\$712	7.376:865\$636	
Aluguel de carros, vagões, encerados, baldeações etc.	—	—	204:164\$420	204:164\$420	
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	192:667\$780	192:667\$780	
Taxa de exgottos e consumo d'agua	—	—	50:499\$480	50:499\$480	
Indemnisações por mercadorias avariadas ou desparecidas, animaes mortos na linha, etc.	—	—	561:402\$160	561:402\$160	
Pensões a familias de empregados fallecidos	—	—	85:701\$000	85:701\$000	
Diversos	—	—	292:973\$163	292:973\$163	
Total	26.347:294\$917	25.231:751\$518	3.980:508\$408	55.559:554\$843	

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

SONNY	Inspectoria Geral		Tráfego e Telegrapho		Locomoção		Linha e Edifícios		TOTAL	
	Contabilidade e Almoxarifado		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
	Pessoal	Material								
1921	888.357\$010	47.127\$150	6.175.125\$994	980.121\$080	5.881.043\$830	12.598.949\$128	1.890.679\$472	1.292.743\$019	14.745.206\$806	14.869.040\$827
1922	915.092\$440	41.069\$559	6.288.027\$005	978.727\$060	5.784.859\$610	11.690.561\$952	2.021.071\$082	1.196.938\$931	14.959.050\$087	18.907.297\$493
1923	998.128\$176	88.838\$680	7.514.288\$247	1.021.249\$160	7.008.931\$115	17.725.496\$894	2.210.977\$011	1.095.547\$309	17.727.319\$549	19.926.131\$948
1924	1.161.471\$436	105.840\$780	10.120.791\$391	1.709.627\$290	8.891.757\$680	18.852.586\$295	3.005.844\$228	1.835.837\$670	23.179.864\$730	22.503.892\$035
1925	1.355.229\$488	87.840\$780	11.435.901\$989	1.648.710\$719	10.226.179\$040	20.638.033\$545	3.329.990\$450	2.857.160\$474	23.347.394\$917	25.231.751\$718

O seguinte quadro mostra a receita, despeza, o saldo e o coeŕiciente de trafego (relaao por cento da despeza 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	Despeza	Saldo	Coefficiente
1872	311:101\$740	182:152\$194	128:949\$540	59
1873	648:360\$351	248:903\$619	399:450\$732	58
1874	748:441\$087	274:841\$219	473:599\$868	36
1875	885:431\$432	367:490\$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	697:827\$639	1.130:370\$221	38
1881	2.190:802\$950	839:408\$371	1.851:444\$579	38
1882	2.523:613\$355	892:453\$480	1.631:159\$875	35
1883	2.557:794\$150	1.061:730\$660	1.496:063\$490	42
1884	2.585:623\$870	1.058:942\$610	1.526:581\$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	1.291:085\$930	2.255:296\$820	36
1889	4.283:808\$210	1.552:791\$531	2.710:516\$679	36
1890	5.034:721\$605	1.493:316\$628	3.541:404\$977	30
1891	6.426:358\$460	2.378:078\$119	4.048:275\$341	37
1892	9.147:890\$759	4.705:823\$431	4.442:067\$828	51
1893	10.145:058\$200	5.788:100\$683	4.356:957\$517	57
1894	13.910:095\$020	5.409:489\$806	8.500:605\$124	39
1895	17.220:546\$930	6.560:038\$974	10.660:512\$956	38
1896	19.615:026\$659	8.785:434\$953	10.829:580\$706	45
1897	22.075:188\$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	18.771:249\$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	8.530.448\$473	9.873.087\$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	14.748:948\$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\$523	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\$19	42
1912	30.563:447\$291	13.662:534\$097	16.899:918\$194	45
1913	33.789:009\$598	16.408:356\$078	17.880:653\$520	49
1914	25.799:900\$533	12.992:065\$593	12.807:844\$940	50
1915	30.198:983\$812	13.133:163\$928	17.065:819\$884	44
1916	31.556:914\$573	14.950:625\$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	18.150:951\$912	53
1919	33.188:810\$901	20.840:211\$498	12.348:599\$403	63
1920	44.001:761\$666	28.475:323\$366	15.527:438\$800	65
1921	48.056:433\$094	30.841:000\$838	17.215:422\$206	64
1922	44.853:897\$869	30.883:518\$799	14.470:884\$070	68
1923	58.397:784\$247	39.564:237\$834	18.833:496\$413	68
1924	66.392:193\$854	48.463:063\$770	17.929:130\$084	73
1925	82.733:759\$079	55.559:554\$843	27.174:204\$236	67

O seguinte quadro mostra a discriminação da despesa geral em 1925 e 1924 pelas seguintes unidades:

UNIDADES	1925	1924
Trem-kilometro	8\$934	7\$898
Vehiculo-kilometro	\$626	\$595
Tonelada-kilometro de peso util	\$130	\$139

As despesas totaes em 1925 da Inspectoria Geral, Contabilidade e Almoxarifado distribuem-se do seguinte modo:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral	120:570\$500	1:201\$410	121:771\$910
Contabilidade	872:275\$518	70:065\$520	942:341\$038
Almoxarifado	362:383\$420	16:573\$850	378:957\$270
Total	1.355:229\$438	87:840\$780	1.443:070\$218

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

Pessoal

O total de empregados da Inspectoria Geral e da Contabilidade era em 31 de dezembro de 1925 de 206, assim discriminado:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Auxiliar	1	
Dactylographa	1	
Continuo	1	4

Contabilidade

Chefe da Contabilidade	1	1
	<hr/>	

1) CONTADORIA

Contador	1	
Ajudante	1	
Chefes de Secção	7	
Escripturarios	103	
Praticantes	34	
Agente Jundiahy S. P. R. e auxiliar .	2	
Continuos	6	154
	<hr/>	

2) REPARTIÇÃO DA ESTATISTICA

Chefe de Secção	1	
Escripturarios	15	
Praticantes	9	25
	<hr/>	

3) TYPOGRAPHIA

Chefe da Typographia	1	
Typographos	8	
Praticantes	2	
Continuo	1	12
	<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		206
-----------------------	--	-----



Trafego

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

Illmo. Sr. Dr. Jayme Cintra M. D. Inspector Geral.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório dos serviços do Trafego, relativo ao anno de 1925.

Subscrevo-me,

com a maxima estima,

De V. S. Att. Vdr.

A. Canguçu,

Chefe do Trafego.

Transportes retribuidos por trens de passageiros

Passageiros. — Os trens da Companhia Paulista transportaram em 1925 o maior numero de passageiros até então registrado em um anno; viajaram

3.929.602

passageiros, com um aceresimo sobre 1924 de 0,69 %.

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

1921	. . .	2.887.263	—	24 %
1922	. . .	3.077.787	6,59 %	25 %
1923	. . .	3.486.151	20,74 %	27 %
1924	. . .	3.902.430	35,16 %	28 %
1925	. . .	3.929.602	36,10 %	29 %

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1925, é feita no quadro seguinte, por classes, especie de bilhetes adquiridos e se os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

Natureza do trafego	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA	
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe
Emissão no trafego proprio . . .	153.496	562.225	482.706	1.669.526
Emissão para as Estradas estranhas	52.829	78.966	136.256	145.528
Das Estradas estranhas	51.492	69.427	111.400	111.230
Em transitio	61.983	69.095	83.522	87.466
Total	319.800	779.713	813.884	2.013.750
Total em 1924	353.801	889.882	741.598	1.914.796

Durante o anno de 1925 foram emitidas 2.455 cadernetas kilometricas, contra 2.353 em 1924.

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

ANNOS	Cadernetas	Percurso
1921	1.647	7.881.000
1922	2.072	9.774.000
1923	2.371	11.088.000
1924	2.353	10.722.000
1925	2.455	10.810.000

Percurso de passageiros. — Com a inclusão dos 10.810.000 kilometros de cadernetas kilometricas emittidas em 1925, o percurso de passageiros nesse anno subiu a

284.969.056

kilometros: o acrescimo sobre 1924 foi de 1,9 %.

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

	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA		Cadernetas
	1. ^a classe	2. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	
No trafego proprio . . .	13.664.507	89.665.771	22.440.968	59.679.444	10.810.000
No trafego estranho . . .	18.572.609	23.715.981	32.957.254	29.843.354	
No trafego em transitio . .	6.760.074	8.024.708	8.749.066	10.085.320	
Total	38.997.190	71.406.460	64.147.288	99.608.118	10.810.000
Total em 1924	40.450.840	79.404.494	57.045.766	91.968.590	10.722.000

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

ANNOS	Passageiros-kilometros	Percurso médio
1921	186.699.421	64,6
1922	205.694.323	66,8
1923	245.349.420	70,3
1924	279.586.690	71,6
1925	284.969.056	73,0

Despachos diversos, por trens de passageiros. — Em 1925 foram transportadas nos trens de passageiros

72.737

toneladas de bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 e

24.825

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

	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas	ANIMAES		
		T. 10	T. 11	TOTAL
		Numero	Numero	Numero
Despachos no trafego proprio	25.421	5.819	5.172	10.991
Destinados as estradas estranhas	10.671	3.164	3.420	6.584
Recebidos das estradas estranhas	10.909	1.483	1.787	3.270
Em transito pela Paulista	25.736	2.122	1.858	3.980
Total	72.737	12.588	12.237	24.825
Total em 1924	59.946	12.945	12.256	25.201

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
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
1925	72.737	12.588	12.237

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes:

NATUREZA DO TRAFEGO	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	ANIMAES-KILOMETRO		
		T. 10	T. 11	TOTAL
Proprio	2.529.018	442.558	892.603	1.335.161
Estranho	3.408.166	677.729	797.898	1.475.627
Em transito	3.794.621	325.168	297.527	622.695
Total	9.731.805	1.445.455	1.988.028	3.433.483
Total em 1924	7.330.189	1.308.731	1.758.198	3.066.929

O percurso médio de uma tonelada de bagagem, encomendas e animais da tabella 9, foi de 128 kilometros em 1925 contra 122 em 1924, e o de um animal foi de de 138 kilometros em 1925 contra 122 em 1924.

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 Tonela as-kilometro	PERCURSO MÉDIO
1921.	4.505.922	102
1922.	5.411.259	111
1923.	6.204.167	115
1924.	7.330.189	122
1925.	9.731.805	128

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	Animas-kilometro	Percurso médio
1921.	2.075.757	109
1922.	3.283.803	122
1923.	3.347.138	120
1924.	3.066.929	122
1925.	3.433.473	138

II

Transportes retribuidos por trens de mercadorias

Movimento geral de mercadorias. — O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi, em 1925, de

2.204.040

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.^a condição e 600 kilos para os de 2.^a condição.

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

ANNOS	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	GADO TONELADAS	TOTAL TONELADAS
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
1925	1.618.122	436.663	149.255	2.204.040

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1925, em mercadorias diversas, café e gado e pelas differentes linhas de transito, temos o quadro seguinte :

NATUREZA DO TRAFEGO	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	Gado das tabellas 10 e 11 CABEÇAS
Proprio	302.725	2.687	12.379
Estranho despachado	296.757	148.477	298.505
Estranho recebido	385.581	1.654	8.533
Em transito	629.284	283.845	76.947
Total	1.614.347	436.663	396.364
Total em 1924	1.360.838	441.827	422.803

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				
	1925	1924	1923	1922	1921
Mogyana	236.182	260.346	244.169	215.736	259.603
Cia. C. de T. Luz e Força	2.861	3.680	3.070	3.041	3.594
Funilense	—	18.427	22.441	20.512	23.948
Itatibense	23.356	19.584	17.882	18.667	17.768
Araraquara	113.122	121.354	157.082	121.528	161.716
Dourado	59.709	59.408	49.407	46.192	61.347
São Paulo-Goyaz	49.540	52.672	50.379	52.821	65.672
C. M. de Monte Alto	10.264	6.194	7.942	5.260	7.864
Noroeste do Brasil	84.065	50.628	67.450	58.187	64.033
Sorocabana-Guanabara	21.900	—	—	—	—

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				
	1925	1924	1923	1922	1921
Mogyana	283.332	227.872	196.716	188.454	171.788
Cia. C. de T. Luz e Força	2.121	2.129	1.588	1.468	1.124
Funilense	—	1.933	2.315	1.602	1.701
Itatibense	7.076	5.811	5.487	5.933	5.765
Araraquara	111.430	82.060	57.944	57.102	49.261
Dourado	38.563	33.786	24.135	22.210	20.981
São Paulo Goyaz	26.633	21.718	21.238	16.992	17.875
C. M. de Monte Alto	14.363	14.076	8.532	6.113	5.708
Noroeste do Brasil	49.416	33.899	40.843	33.822	27.709
Sorocabana-Guanabara	3.266	—	—	—	—

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

NATUREZA	1925		1924		1923		1922		1921	
	Toneladas		Toneladas		Toneladas		Toneladas		Toneladas	
Café entregue á S. P. R.	432.230		428.313		371.043		308.072		475.676	
Diversas entregue á S. P. R.	377.641		330.821		413.308		391.367		397.566	
Mercadorias recebidas da S. P. R.	688.197		520.648		447.966		374.202		341.939	
Proprio, estranho e em transito excepto com a S. P. R.	552.941		522.883		518.339		473.421		449.383	
Total	2.051.009		1.802.665		1.750.656		1.547.062		1.664.564	
Cabeças de gado da tabella 10	30.968		75.423		65.054		49.416		50.690	
Cabeças de gado da tabella 11	365.396		347.380		400.868		301.504		223.162	

Percorso de mercadorias — O movimento geral de mercadorias de trafego retribuido, 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.^a condição e 600 kilos para os de 2.^a condição, referido ao percurso feito nas linhas da Companhia Paulista, foi em 1925 de

406.334.586

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

NATUREZA DO TRAFEGO	DIVERSOS Toneladas-kilo- metro	CAFÉ Toneladas-kilo- metro	GADO CABEÇAS · KILOMETRO		
			T. 10	T. 11	Total
Trafego proprio	31.355.660	336.315	448.752	2.167.867	2.616.619
Trafego estranho	132.534.550	40.269.969	4.372.332	115.377.455	119.749.787
Trafego em transito	103.853.680	48.190.211	2.681.524	5.064.529	7.746.053
Total	267.743.890	88.796.495	7.502.608	122.609.851	130.112.459
Total em 1924	208.676.406	77.037.112	13.683.772	112.172.971	125.856.743

A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1925, com igual dado estatístico dos ultimos cinco annos, é o seguinte :

ANNOS	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL
	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros
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
1925	88.796.495	317.538.091	406.334.586

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

ANNOS	Uma tonelada de café	Uma tonelada de mercadorias menos café	Um animal
	1921	174	159
1922	168	156	242
1923	179	155	280
1924	174	153	298
1925	203	165	311

Café. — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1925 foi de

436.663

toneladas, dos quaes

432.230

toneladas destinadas á São Paulo Railway.

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

Procedencias	1925	1924	1923	1922	1921
Paulista	148.433	133.802	120.482	99.511	149.834
Mogyana	140.953	161.849	134.327	126.398	183.686
Itatibense	1.435	2.882	2.113	1.781	3.269
São Paulo e Minas	3.714	4.869	2.575	3.845	4.983
Funilense	—	1.442	1.505	1.172	1.276
Tracção, Luz e Força	2.091	2.900	2.651	2.390	2.942
Araraquara	45.760	48.344	54.089	27.122	53.340
Dourado	32.965	32.821	21.007	19.102	35.639
Cia. M. de Monte Alto	8.515	3.882	4.479	3.455	5.542
São Paulo-Goyaz	21.368	23.060	16.776	10.396	19.736
Noroeste do Brasil	26.443	12.461	11.038	12.899	15.429
Sorocabana-Guanabara	553	—	—	—	—
Total.	432.230	428.312	371.042	308.071	475.676

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

Procedencias	1924-1925	1923-1924	1922-1923	1921-1922	1920-1921
Paulista	143.490	153.940	101.470	112.170	189.540
Mogyana e São Paulo e Minas	153.764	173.223	121.056	151.701	210.615
Itatibense	1.708	3.341	2.226	1.272	4.920
Funilense	992	1.478	1.112	1.095	1.105
Tracção, Luz e Força	2.735	3.478	2.639	1.762	5.579
Araraquara	38.868	45.476	31.484	42.692	36.843
Dourado	29.913	33.055	18.925	26.332	36.147
Cia. M. de Monte Alto	7.457	3.510	12.581	4.001	5.264
São Paulo-Goyaz	16.930	22.585	3.512	14.896	15.235
Noroeste do Brasil	16.317	17.005	11.415	14.157	12.327
Sorocabana-Guanabara	385	—	—	—	—
Total.	412.559	457.091	306.420	370.078	517.575

Cereaes.— Os cereaes baldeados em Campinas, procedentes da Companhia Mogyana e suas tributarias, e nas estações baldeadoras das linhas de 1^m,00 da Companhia Paulista foi de

1.147.211 saccas.

Os cereaes baldeados nos cinco ultimos annos e discriminação de quantidades por estações baldeadoras e especificação, constam dos seguintes quadros:

ESTAÇÕES BALDEADORAS	A R R O Z				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas . . .	208.692	217.404	263.899	219.978	98.150
Rio Claro . . .	5.877	895	13.817	1.749	488
Ityrapina . . .	163.485	137.341	177.305	81.703	15.360
São Carlos . . .	875.110	394.848	55.412	12.321	1.820
Araraquara . . .	—	350.988	964.779	483.397	116.347
Rincão . . .	—	35.899	107.363	52.959	21.225
Total . . .	1.253.164	1.137.375	1.582.575	852.107	253.390

ESTAÇÕES BALDEADORAS	F E I J Ã O				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas . . .	107.107	91.914	196.751	28.775	124.966
Rio Claro . . .	1.770	562	4.482	266	608
Ityrapina . . .	35.126	88.178	75.995	19.359	90.131
São Carlos . . .	543.012	163.070	42.491	3.312	5.550
Araraquara . . .	—	193.044	470.666	179.216	232.335
Rincão . . .	—	76.961	225.439	45.962	153.428
Total . . .	687.015	613.729	1.015.824	276.890	607.018

ESTAÇÕES BALDEADORAS	M I L H O				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas . . .	73.688	92.611	124.576	34.652	39.666
Rio Claro . . .	3.483	12.704	18.580	1.432	2.785
Ityrapina . . .	99.052	57.788	56.378	30.531	27.982
São Carlos . . .	325.791	206.926	86.577	32.879	18.881
Araraquara . . .	—	61.476	119.256	187.783	99.875
Rincão . . .	—	106.740	112.936	82.143	97.614
Total . . .	502.014	538.245	518.303	369.420	286.803

ESTAÇÕES BALDEADORAS	TOTAL GERAL				
	1921	1922	1923	1924	1925
Campinas	389.487	401.929	585.226	283.405	262.782
Rio Claro	11.130	14.161	36.879	3.447	3.881
Ityrapina	297.663	283.307	309.678	131.593	133.473
São Carlos	1.743.913	764.844	184.480	48.512	26.251
Araraquara	—	605.508	1.554.701	850.396	448.557
Rincão	—	219.600	445.738	181.064	272.267
Total	2.442.193	2.289.349	3.116.702	1.498.417	1.147.211

Consta 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.º00 da C. Pau- lista e suas tributarias	TOTAL DE SACCAS
	SACCAS	SACCAS	
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
1925	262.781	882.409	1.145.190

Gado. — O transporte de gado em pé, para alem de Jundiahy, em trens completos, foi em 1925 de

367.516

cabeças, contra

347.556

cabeças em 1924.

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

PROCEDENCIA	CABEÇAS DE GADO				
	1925	1924	1923	1922	1921
Linhas de 1.º00	275.618	253.610	262.029	169.260	150.225
Da Mogyana	56.294	58.096	69.714	73.505	53.170
De Campinas	20.160	24.848	49.003	35.778	10.373
Da linha de 1.º60	15.444	11.002	18.324	13.021	3.597
Total	367.516	347.556	399.070	291.564	217.365

Foram também baldeados em Rincão

1.340

vagões frigoríficos procedentes do matadouro de Barretos, contra

1.465

vagões em 1924.

III

Exportação

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

809.871

toneladas, em 1925, contra

759.134

em 1924.

E exportação dos cinco últimos annos é discriminada, como segue, pelas estradas de procedencia:

	1925	1924	1923	1922	1921
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	340.581	293.051	284.059	263.599	311.478
Mogyana	201.579	219.557	210.138	182.359	232.895
São Paulo e Minas . . .	3.788	4.915	2.645	3.914	5.137
Itatibense	4.844	5.084	5.309	12.061	13.711
C. C. T., Luz e Força . .	2.346	3.186	2.918	2.886	3.483
Funilense	—	10.547	16.099	16.186	19.924
Araraquara	85.628	97.192	132.783	98.215	130.769
Dourado	50.512	49.663	39.273	39.117	53.873
São Paulo-Goyaz	33.396	34.306	34.649	30.131	41.996
Cia. M. de Monte Alto . .	9.625	4.714	6.128	4.242	6.518
Noroeste do Brasil . . .	69.901	36.919	50.349	46.559	53.460
Sorocabana-Guanabara . .	7.671	—	—	—	—
Total	809.871	759.134	784.350	699.269	873.244

IV

Importação

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

688.197

toneladas, em 1925, contra

520.648

em 1924.

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

	1925	1924	1923	1922	1921
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	295.175	229.763	194.227	147.124	140.344
Mogyana	222.826	170.574	149.384	135.462	121.921
São Paulo e Minas . . .	1.269	896	833	885	810
Itatibense	4.018	3.724	3.329	3.469	3.060
C. C. T., Luz e Força . .	1.486	1.351	1.168	959	926
Funilense	—	1.624	1.664	1.423	1.492
Araraquara	73.900	49.204	37.292	33.086	29.233
Dourado	28.747	24.215	16.537	14.745	13.762
São Paulo-Goyaz	16.098	11.445	9.851	9.363	8.731
Cia. M. de Monte Alto . .	4.427	3.433	2.543	2.326	1.950
Noroéste do Brasil . . .	38.632	24.419	31.139	25.479	19.710
Sorocabana-Guanabara . .	1.619	—	—	—	—
Total	688.197	520.648	447.967	374.321	341.939

T. 12	
Madeiras, vradas ou serradas Kilos	apl ci
P6.622.453	
E1.646.616	
E8.089.818	
6.358.887	11

T. 12	
Kilos	
T6.440.678	6
T1.036.799	6
T0.417.509	6
T0.210.038	8
T6.358.887	11

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista durante o anno de 1925, e feita no seguinte quadro:

Maturação 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	
	Açúcar, mela etc. Kilos	Café beneficiado, algodão e rama etc. Kilos	Café e casquinha Kilos	Café em rama Kilos	Farinha de trigo, cereaes, etc. Kilos	Sal, machos para lavoura, etc. Kilos	Alum. coto em barras, trilhos, etc. Kilos	Carbón de coque e pneumatico. Kilos	Tecidos, phos- phoros, etc. Kilos	Objetos de importação Kilos	Fretagem em geral Kilos	Madeira lavrada em terra a Kilos	Madeiras apiladas, tal- mirão, etc. Kilos	Pedras, olha etc. Kilos	Caxias vege- tal lenha, etc. Kilos	Forragem, etc. Kilos			T. 10
Empre- Estreito	12.874.571	2.216.291	-	955.779	19.646.272	5.056.581	12.645.752	848.531	1.674.441	79.902	2.150.199	5.692.156	1.855.099	157.346.631	32.625.454	958.773	305.411.948	4.865	7.514
Rio Grande	50.799.841	153.264.372	10.249	348.825	120.271.129	21.907.942	39.562.669	15.764.307	11.986.266	678.134	11.688.475	191.616.616	51.168.241	172.275.411	19.164.285	11.812.706	832.169.071	14.340	292.698
Total	63.674.412	155.480.663	10.249	1.304.604	139.917.401	26.964.523	52.208.421	16.612.838	23.660.707	1.477.036	13.838.674	197.313.772	52.023.340	329.622.042	51.829.739	12.725.482	1.137.580.919	19.184	300.212

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista nos cinco ultimos annos e 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		Kilos	T. 10
Total de 1921	111.286.354	455.628.391	9.901	7.332.327	312.898.710	73.978.860	70.557.046	17.586.577	20.141.113	629.018	20.880.512	13.140.678	6.490.936	213.392.554	91.610.801	16.443.747	1.664.593.641	50.690	229.162
Total de 1922	116.406.931	321.906.811	5.780	4.382.733	319.478.097	71.496.728	68.914.188	17.839.329	20.224.257	334.743	22.846.172	11.675.799	1.189.949	256.357.175	103.574.291	16.780.430	1,547.061.200	49.116	301.504
Total de 1923	112.667.044	293.997.368	16.802	11.296.118	378.609.328	79.030.771	84.831.279	23.963.176	23.789.570	1.153.121	26.719.570	130.117.509	66.951.867	296.482.058	105.799.476	13.895.736	1.520.656.435	65.054	490.868
Total de 1924	128.619.143	446.608.974	61.031	2.047.268	297.210.765	74.967.853	78.935.351	31.186.674	26.899.968	1.465.296	27.872.696	126.210.078	82.662.289	317.194.627	111.719.661	24.804.228	1.892.664.736	76.423	347.880
Total de 1925	155.205.476	411.031.565	11.404	1.311.892	313.629.158	28.481.448	59.349.869	45.010.401	22.600.632	1.676.583	30.009.666	196.228.885	110.193.679	375.043.417	112.450.128	19.035.300	2.051.009.168	30.968	365.396

Baldeações

Os serviços executados nas principais estações baldeadoras da Companhia, Campinas, Ityrapina, São Carlos, Araraquara e Rincão, foram os seguintes, em 1925 e 1924:

DISCRIMINAÇÃO	CAMPINAS		ITYRAPINA		SÃO CARLOS		ARARAQUARA		RINCÃO	
	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925
	Café baldeado — sacco	3.098,985	2.417,954	892,451	1.290,991	848,210	920,340	889,886	761,943	987,511
Cereaes baldeados — sacco	283,285	262,781	133,590	131,473	48,512	26,251	850,396	448,557	181,064	272,247
Vagões de 1 ^m ,60 — carregados	41,871	36,880	18,945	28,041	10,609	11,836	16,959	17,047	52,014	58,067
Vagões de 1 ^m ,60 — descarregados	33,961	40,503	19,844	27,501	16,421	19,963	22,095	27,603	18,682	24,750
Vagões de 1 ^m ,00 — carregados	30,770	37,369	13,092	18,056	5,411	5,859	19,045	22,983	13,828	17,795
Vagões de 1 ^m ,00 — descarregados	38,308	33,261	17,511	22,789	11,198	8,157	12,426	13,503	50,180	51,580
Bois baldeados	58,096	56,294	8,552	7,357	9,052	6,191	7,068	6,676	228,922	255,384
Frequencia média de conferentes	60,3	67,8	27,4	30,3	18,1	17,6	13,0	9,0	24,5	26,6
Frequencia média de trabalhadores	300,1	283,3	147,5	135,2	88,5	77,3	61,9	53,8	121,1	110,1

VI

Movimento geral de vagões no tráfego remunerado

Durante o anno de 1925 foram carregados nas estações da Companhia

338.352

vagões e descarregados

350.775

contra

317.332

carregados e

301.465

descarregados, em 1924.

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

DISCRIMINAÇÕES		1921	1922	1923	1924	1925
Carregados	Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	217.113	213.354	234.674	217.855	231.538
	Linhas de 1 ^m ,00	104.887	96.401	98.805	99.477	106.814
	Total	322.000	309.755	333.479	317.332	338.352
Descarregados	Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	141.900	163.861	194.635	191.863	234.221
	Linhas de 1 ^m ,00	118.776	104.296	107.998	109.602	116.554
	Total	260.676	268.157	302.633	301.465	350.775
	Total geral	582.676	577.912	636.112	618.797	689.127

Foram recebidos da São Paulo Railway, em 1925	155.713
vagões carregados, contra	109.489
em 1924, e entregues	188.710
vagões carregados, contra	155.976
em 1924.	

VII

Permuta de material rodante com a São Paulo Railway

As contas mensaes de permuta de material rodante com a S. P. R., em 1925, apresentam um saldo a favor da C. P. de 501.752 toneladas, ou sejam 501:752\$000, o que significa um desfalque médio, por dia, de 167 vagões de 10 toneladas.

Houve, na permuta de carros, um saldo de 182.479 lo-gares-dia a favor da C. P.

Nos ultimos cinco annos as contas da utilização de ma-terial rodante entre a C. P. e a S. P. R. attingiram ás se-guintes 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.
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	—
1925 .	122:395\$250	826:925\$850	704:530\$600	—

Permuta de Vagões com as Estradas de Ferro Mo-gyana, Dourado, São Paulo-Goyaz e Noroéste. — Na per-muta de vagões entre a Companhia Paulista e as estradas que lhe são tributarias nas linhas de 1,^m00, foram pagas, em 1925, as seguintes importancias devidas pela utilização reci-proca de material estranho:

	Utilização da vagões C. P. outras estradas	Utilização de vagões extra-nhos pela C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor de outras es-tradas
Mogyana	149:252\$000	40:777\$750	108:474\$250	—
Dourado	26:448\$953	56:528\$141	—	30:079\$188
S: Paulo-Goyaz	72:268\$950	46:791\$350	25:477\$600	—
Noroéste	342:030\$000	14:295\$000	327:735\$000	—
TOTAL	589:999\$903	158:392\$241	461:686\$850	30:079\$188

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 da C. P.
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\$317	212:743\$853	225:609\$474
1925 . .	589:999\$903	158:392\$241	431:607\$662

VIII

Movimento geral dos trens

Circularam nas linhas desta estrada em 1925

	96.097
trens, com o percurso de	
	6.933.537
kilometros, contra	
	90.888
trens e	
	6.353.741
kilometros de percurso em 1924.	

Os trens transportaram em 1925

	1.182.707
vehiculos, com o percurso de	
	95.693.084
kilometros, contra	
	1.082.808
vehiculos e	
	84.325.538
kilometros de percurso em 1924.	

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

		ANNO DE 1925				
Numero de Vehiculos	Kilometros recorridos	Numero de trens	Kilometros recorridos	Numero de vehiculos	Kilometros recorridos	
Or	92.571	13.831.986	12.646	1.573.494	96.487	14.773.151
Es	1.619	113.944	213	17.232	1.130	103.984
Mi	20.084	3.427.638	728	127.400	20.208	3.536.400
Me	68.170	38.563.377	33.339	1.993.938	643.304	45.328.783
En	25.932	1.630.318	5.049	249.741	36.002	2.081.698
La	10.606	399.212	479	13.872	4.832	174.400
	18.982	57.966.475	52.454	3.975.677	801.963	65.998.416

		ANNO DE 1925				
Numero de Vehiculos	Kilometros recorridos	Numero de trens	Kilometros recorridos	Numero de vehiculos	Kilometros recorridos	
Or	73.195	7.844.602	13.146	1.295.542	78.347	8.787.537
Es	408	34.020	106	9.758	730	80.709
Mi	28.140	1.950.896	2.360	144.616	27.115	2.038.947
Me	92.576	14.137.898	18.371	1.165.475	211.102	16.294.798
En	46.235	1.749.522	4.357	204.915	39.969	1.836.353
La	6.794	235.479	1.744	56.024	6.919	253.754
	47.348	25.952.417	40.084	2.876.330	364.182	29.292.098

		ANNO DE 1925				
Numero de Vehiculos	Kilometros recorridos	Numero de trens	Kilometros recorridos	Numero de vehiculos	Kilometros recorridos	
Or	8.626	284.269	1.610	53.300	8.009	265.554
Es	52	1.010	2	56	14	392
Mi	3.232	45.248	719	10.066	3.296	46.144
Me	3.108	46.641	780	9.109	2.591	36.708
En	1.313	25.724	332	6.299	2.064	39.843
La	147	3.754	116	2.700	588	13.929
	16.478	406.646	3.559	81.530	16.562	402.570

Linha de 1^o,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	3 796	1 266 597	75 686	11 178 614	12 218	1 245 368	90 561	13 702 409	12 485	1 474 422	92 571	13 831 286	12 846	1 358 494	96 487	14 573 151
Especiaes de passageiros	261	16 661	1 179	89 891	267	16 769	1 249	89 956	410	27 691	1 519	116 911	213	17 232	1 470	103 284
Mixtos	1 848	168 210	55 196	1 729 568	894	181 792	25 242	1 291 808	723	129 732	20 984	3 127 648	728	127 400	29 298	3 536 400
Mercaderias	21 792	1 388 577	158 788	31 591 785	28 488	1 776 458	353 538	39 127 439	30 448	1 834 834	568 170	39 663 577	33 339	1 993 938	643 394	45 828 781
Em serviço da estrada	3 852	458 637	21 015	1 982 070	1 526	67 784	14 002	623 970	2 505	143 730	25 932	1 670 318	5 049	219 741	36 002	2 081 628
Lastros	5 050	120 031	28 544	746 760	3 686	86 465	25 229	729 971	872	28 574	10 606	399 212	179	13 872	4 832	174 400
Total	12 399	3 039 595	629 608	49 241 584	46 859	3 596 323	739 801	58 169 613	47 234	3 630 181	718 982	64 295 476	52 454	3 976 877	801 963	65 998 416

Linha de 1^o,00

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	19 858	1 109 141	66 569	7 385 427	12 432	1 215 261	71 194	7 458 395	12 492	1 186 523	73 195	7 844 602	13 116	1 295 512	78 347	8 787 537
Especiaes de passageiros	127	7 288	563	52 078	157	8 712	534	29 161	109	7 545	408	31 020	106	9 758	539	80 799
Mixtos	5 801	483 625	59 044	4 412 951	4 740	245 838	38 799	2 387 957	2 891	158 784	28 140	1 959 896	2 369	141 016	27 115	2 038 247
Mercaderias	20 545	1 349 829	230 414	21 289 012	18 786	1 095 215	205 011	15 566 260	17 829	1 096 556	192 576	14 136 898	18 371	1 165 476	211 192	16 234 598
Em serviço da estrada	7 058	186 020	48 172	1 422 055	5 755	145 744	37 667	1 114 425	5 759	291 269	46 255	1 719 542	4 357	291 915	39 959	1 836 353
Lastros	2 467	33 756	12 097	156 525	1 498	58 666	7 698	293 649	1 557	55 259	6 294	295 479	1 744	58 021	6 919	253 754
Total	67 754	3 111 368	408 995	34 723 949	43 438	2 764 736	669 851	26 769 762	49 238	2 645 918	47 348	26 952 417	49 984	2 876 530	361 492	29 292 098

Linha de 0^o,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de veículos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	1 416	53 422	9 213	341 828	1 608	52 326	2 176	92 876	1 579	51 959	8 626	284 209	1 610	53 390	8 099	265 561
Especiaes de passageiros	4	56	18	252	4	56	16	221	14	288	52	1 000	2	36	14	392
Mixtos	730	10 229	3 492	47 628	730	10 229	3 458	48 411	728	10 192	3 232	45 218	719	10 065	3 296	46 114
Mercaderias	659	8 225	2 388	32 721	760	10 498	2 856	46 239	767	10 658	3 198	46 611	789	9 109	2 691	36 708
Em serviço da estrada	374	6 222	2 195	38 506	272	4 653	1 721	29 749	215	4 039	1 313	25 724	332	6 299	2 054	39 843
Lastros	959	3 585	1 095	26 743	25	321	157	3 847	23	556	147	3 761	115	2 790	588	13 929
Total	3 553	81 430	18 251	457 691	3 399	78 877	17 384	430 257	3 358	77 642	16 168	406 546	3 659	81 591	16 562	402 570

IX

Telegrapho

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1925 era de

5.370,2
kilometros e a de fio de
5.472,2.

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

399,3
kilometros com
646,9
kilometros de fio.

Os apparatus de signal, staff electrico, occuparam a extensão de

694,8
kilometros de linha com
751,1
kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1925, o que consta do quadro seguinte:

	N.º d telegrammas	N.º de palavras
Trafego proprio	284.762	6.510.821
Trafego estranho recebido	295.623	4.388.421
Em transito	163.377	2.314.005
Total	743.762	13.213.247
Total em 1924	685.105	11.762.609

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

ANNOS	N.º de telegramma	N.º de palavras	N.º médio de palavras por palavras
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
1925	743.762	13.213.247	17,7

Durante o anno de 1925 foram inauguradas cinco cabinas de signaes conjugados com as chaves (Interlock) nas seguintes estações:

Boa Vista . . . , em 15 de Agosto
 Jacuba . . . , em 13 de Setembro
 Rebouças . . . , em 15 de Outubro
 Nova Odessa . . , em 3 de Dezembro
 Recanto . . . , em 15 de Dezembro

X

Empregados

Existiam no Trafego, em 31 de Dezembro de 1925,

3.783

empregados, assim discriminados pelas diferentes secções de serviço:

	1925	1924
Escriptorios	164	155
Telegrapho e Signaes	59	49
Trens	311	277
Estações	493	409
Telegrapho das estações	497	469
Baldeação de Campinas	521	502
Baldeação de Rio Claro	—	68
Baldeação de Ityrapina	261	261
Baldeação de São Carlos	115	117
Baldeação de Araraquara	124	128
Baldeação de Rincão	198	176
Armazens e explanadas	1.040	1.072
Total	3.783	3.683

XI

Despesas

Em 1925 as despesas do Trafego foram de 13.474:262\$481 assim discriminadas:

VERBAS		Pessoal	Material	Contas	Total
Administração e Escriptorio		1.112:116\$800	109:124\$835		
Trens		1.362:571\$000	291:890\$713		
Estações		6.633:249\$800	831:798\$677	44:717\$900	
Aposentados		24:512\$700	—		
Serviço nas officinas					
Trens		165:331\$010	77:702\$160		
Estações		77:725\$160	53:695\$860		
Luz electrica		74:575\$530	23:322\$740	213:628\$503	
Armazem regulador de Campo Limpo		—	—	121:239\$710	11.217:203\$108
Telegrapho					
Estações		1.825:270\$199	122:095\$264	10:057\$660	
Conservação de linhas e apparelhos		160:549\$790	139:086\$460	—	2.257:059\$373
Total		11.435:901\$989	1.648:716\$719	389:643\$773	13.474:262\$481

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

	1925	1924
Pessoal	11.435:901\$989	10.120:791\$391
Material	1.648:716\$719	1.709:627\$290
Contas	389:643\$773	389:269\$996
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	13.474:262\$481	12.219:688\$677

XII

Toneladas-kilometro de peso util

O percurso total de peso util em 1925 foi de

437.016.381

toneladas-kilometro, assim estabelecido:

Passageiros	19.947.834	toneladas-kilometro
Bagagens	9.731.805	" "
Animaes	50.733.958	" "
Carros	1.008.318	" "
Mercadorias	355.594.466	" "
	<hr/>	
Total	437.016.381	" "

Tendo sido de 13.474:262\$481 a despesa total do Trafego sahe a

\$030,8

o custo do serviço do trafego por tonelada-kilometro em 1925.

A. Canguçu,
Chefe do Trafego.

IV

Linha

Acha-se á 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 transcrever 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 1925.

Ao Illm. Snr. Dr. Jayme Cintra
M. D. Inspector Geral

Pedro Soares de Camargo,
Chefe da Linha.

LINHA

Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1925, foi:

Linha principal	1.326km,606
Desvios	365km,030
Total	1.691km,636

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

Designação	EXTENSÃO			Numero de chaves
	Linha Principal	Desvios	Total	
Bitola de 1^m,60				
Tronco — Jundiary a Rincão (sendo 88,084 na via dupla de Jundiary a Campinas e 13,117 com 3 trilhos, entre V. R. Claro e Ityrapina).	km.	km.	km.	
	329,801	159,483	489,284	719
Ramal — Piracicaba	45,206	5,636	50,842	30
„ — Descalvado	106,808	14,056	120,864	89
„ — Santa Veridiana	40,374	5,620	45,994	37
DÉSVIOS PARTICULARES	—	5,107	5,107	32
Somma	522,189	189,902	712,091	907
Bitola de 1^m,00				
Tronco — Rio Claro a V. do Rio Claro	55,627	18,646	74,273	74
„ — Araraquara-Baldeação	—	6,767	6,767	18
„ — Rincão a Barretos	173,426	37,704	211,130	183
Ramal — Jahú	130,866	26,140	157,006	145
„ — Agudos	160,154	14,101	174,255	94
„ — Baurú	38,178	3,363	41,541	23
„ — Agua Vermelha	62,976	2,307	65,283	19
„ — Ribeirão Bonito	40,071	11,502	51,573	60
„ — Mogy-Guassú	92,711	7,389	100,100	58
DÉSVIOS DE LENHEIROS	—	0,727	0,727	3
„ PARTICULARES	—	40,878	40,878	54
Somma	754,009	169,524	923,533	731
Bitola de 0^m,60				
Linha — Santa Rita	36,568	3,517	40,085	33
„ — Descalvadense	13,840	1,228	15,068	14
DÉSVIOS PARTICULARES	—	0,859	0,859	9
Somma	50,408	5,604	56,012	56
Total	1,326,606	365,030	1,691,636	1.694

Com a inauguração do trecho de Cabralia a Duartina, no Ramal dos Agudos, houve um accrescimento na extensão da linha principal de 11^{km},873.

Houve tambem o accrescimento de 5^{km},429 na extensão dos desvios, accrescimento esse que provem dos desvios construidos na nova estação de Duartina 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
	Bitola de 1^m,60	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	0,064	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
	Samambáia	691,0	37,424	0,056	2	1- 2-1893
	Campinas	693,0	44,042	26,274	120	11- 8-1872
	Boa Vista	938,0	53,009	1,347	7	27- 8-1875
	Jacuba	559,0	62,605	1,253	9	26- 8-1896
	Rebouças	547,0	69,615	1,858	13	27- 8-1875
	Nova Odessa	541,0	75,623	2,534	18	1- 8-1907
	Recanto	530,0	78,387	—	1	7-10-1916
	Villa Americana	528,0	81,959	2,930	15	27- 8-1875
	São Jeronymo	500,0	87,634	0,536	5	22-11-1896
	Tatú	512,0	93,794	4,270	18	30- 6-1-96
Itaipú	531,0	100,281	0,426	2	31-12-1896	
Limeira	540,0	105,459	1,942	13	30- 6-1876	
Ibicaba	562,0	111,006	0,483	2	31-12-1896	
Cordeiro	630,0	116,565	5,912	33	11- 8-1876	
Santa Gertrudes	571,0	125,922	0,953	4	1- 2-1887	
Rio Claro	609,0	133,840	21,586	75	11- 8-1876	
Batovy	548,0	143,135	1,142	4	1- 6-1916	
Camaquã	634,0	148,780	1,083	4	10- 9-1918	
Itapé	590,0	156,585	0,919	4	1- 7-1916	
Grauna	610,0	162,497	1,104	4	Idem	
Ubá	687,0	168,520	0,711	3	20- 1-1917	
Ityrapina	759,0	174,370	11,391	42	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	829,0	206,308	9,824	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	

TRONCO

Linha singela

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração	
	Bitola de 1^m,60	m.	km.	km.			
TRONCO	Linha singela	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	11,769	43	1- 4-1892
	Somma			159,483	719		
Ramal de Piracicaba	Recanto	—	78,387	0,094	1	7-10-1916	
	Cillos	603,0	84,450	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	—	126,188	0,767	5	4-11-1884	
	Araras	—	134,515	1,175	7	10- 4-1877	
	Loreto	—	138,780	1,228	6	8-12-1899	
	Elihú Root	—	144,640	1,040	6	30- 9-1877	
	São Bento	—	153,091	0,765	7	1-12-1885	
	Leme	—	161,702	0,835	5	30- 9-1877	
	Souza Queiroz	—	171,950	0,641	4	1-10-1896	
	Pirassununga	—	185,009	2,618	15	24-10-1878	
	Laranja Azeda	—	189,882	0,397	5	6-12-1886	
	Porto Ferreira	—	205,394	2,810	17	15- 1-1880	
Butiá	—	216,220	0,123	1	12-12-1920		
Descalvado	—	223,773	1,657	11	7-11-1881		
	Somma			14,056	89		
Ramal de Santa Veridiana	Laranja Azeda	—	—	—	—	—	
	Emas	589,0	5,882	0,643	4	26-11-1891	
	Bagnassú	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	2,614	15	20- 2-1893	
Baldeação	689,0	39,940	0,328	3	1- 7-1913		
	Somma			5,620	37		

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	Bitola de m,00	m.	km.	km.		
Rio Claro a Vis. do Rio Claro	Rio Claro	—	—	14,304	45	
	Morro Grande	665,0	14,290	0,597	3	15-10-1884
	Ferraz	565,0	20,885	0,516	4	31-10-1896
	Corumbatahy	572,0	27,003	1,002	6	15-10-1884
	Annapolis	684,0	40,613	0,653	4	Idem
	Oliveiras	685,0	43,526	0,407	3	Idem
	Vis. do Rio Claro	750,0	55,422	1,167	9	Idem
	Somma			18,646	74	
	Araraquara Baldeação			6,767	18	
	TRONCO Rincão a Barretos	Rincão	—	156,218	14,267	50
Tymbira		555,0	162,509	0,935	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	14	1-12-1912
Frigorifico	495,0	323,837	0,840	5	10- 3-1921	
Barretos	518,0	329,644	3,352	18	25- 5-1909	
Somma			37,704	183		
Ramal de Jahú	Ityrapina	759,0	13,458	9,622	45	1- 6-1916
	Campo Alegre	648,0	29,178	0,461	5	1- 7-1885
	Aterrado	659,0	41,765	0,502	3	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	0,765	5	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
	Bunharão	679,0	129,953	0,422	3	Idem
Jahú	535,0	144,324	2,615	18	Idem	
Somma			26,140	145		

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	Bitola de 1^m,00	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	63,899	3,266	20	1-10-1903
	Itatinguy	495,0	71,180	0,303	2	7-12-1903
	Piatan	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
	Piratinga	497,0	120,552	1,897	12	Idem
America	592,0	127,972	0,359	3	9- 2-1924	
Cabralia	511,0	148,281	1,098	6	Idem	
Duartina	510,0	160,154	1,323	8	7- 9-1925	
	Somma			14,101	94	
Ramal da Baurú	Pederneiras					
	Guayanaz	482,0	16,896	0,694	5	8- 8-1910
	Baurú-Paulista	496,0	38,588	2,669	18	Idem
	Somma			3,363	23	
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
	Canchin	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
	Ararahy	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	
	Pedreira	—	0,004	0,577	5	
	Angico	716,0	8,101	0,198	2	1- 4-1894
	Monjolinho	662,0	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
	Tamanduá	651,0	34,978	—	2	15- 6-1920
	Ribeirão Bonito	585,0	40,071	1,960	9	10- 5-1894
	Somma			11,502	60	

Designação das linhas	Estações e pontos telegraphicos	Altitudes		Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
		m.	km.	km.		
Ramal de Mogy-Guassú	Bitola de 1^m,00					
	Rincão	—	—	—	—	—
	Guatapará	510,0	11,405	0,627	8	30-12-1901
	Guarany	524,0	24,052	0,489	4	Idem
	Martinho Prado	503,0	39,487	1,411	8	Idem
	Barrinha	489,0	56,471	0,565	4	1- 2-1903
	Maucó	508,0	67,671	0,488	4	25- 3-1903
	Passagem	486,0	78,211	1,261	10	1- 2-1903
	Cascalho	498,0	84,851	0,701	5	25- 3-1903
	Pontal	522,0	92,711	1,847	15	Idem
	Somma			7,389	58	
Linha de Santa Rita	Bitola de 0^m,60					
	Porto Ferreira	—	—	2,020	15	
	Ibó	579,0	9,438	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 Descalvadeuse	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

Desvios de lenheiros

Designação das linhas		Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
	Bitola de 1^m,00	km.	km.	
TRONCO	Manoel Mozaner	284,00	0,352	1
	”	288,00	0,175	1
	Junqueira, Morelli & Cia.	303,00	0,200	1
		Somma		0,727

Desvios particulares

Designação das Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
TRONCO	Bitola de 1m,60			
	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	0,665	2
	S. A. Casa Piconi.	43,127	0,103	1
	Armazens Geraes de Fazendeiros	43,128	0,120	1
	Barbosa, Nogueira & Cia. . . .	43,181	0,060	1
	Benedicto Ferreira da Silva . . .	43,190	0,130	1
	Origines Tormini & Cia.	43,290	0,271	1
	Gabriel Theodoro & Filho	43,449	0,127	1
	Companhia Mac-Hardy	44,214	0,152	1
	Miguel Pinelli	62,400	0,085	1
	Francisco Biancalana	69,430	0,287	1
	Achilles Zanaga	82,346	0,120	1
	Daniel Baptista de Oliveira	93,565	0,100	1
	Salvador Ramos	105,092	0,088	1
	M. Camargo, Coelho & Cia.	105,172	0,125	1
	Serraria Rio Claro Limitada	133,358	0,144	1
	Amin Bonomanin	168,492	0,140	1
	Fabrica de Tecidos S. Carlos	206,000	0,176	2
	Eugenio Victorio	206,455	0,070	1
	Abel Giongo	206,457	0,260	2
	Francisco Ferreira	206,487	0,488	5
	Cotonificio	253,893	0,387	1
" Brasil	255,000	0,402		
	Somma		5,107	32
	Bitola de 1m,00			
	Eugenio Victorio	206,358	0,150	1
	F. Ferreira	206,442	0,543	2
	Abel Giongo	206,470	0,238	2
	Viuva Guedes & Filho	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. Rio Claro	Schmidt Meyer & Cia.	26,472	0,196	1
	Dr. Cyro de Godoy	34,705	0,062	1
	Giacomo Toniato	49,315	0,153	1
Ramal de A. Vermelha	Oliveira & Barros.	27,264	7,600	2
	Companhia Agricola	54,407	3,300	1

Designação das Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
Ramal de Ribeirão Bonito	Dr. Souza Campos	13,069	0,090	1
	Mello Mattos & Maciel	35,978	13,000	1
	Caetano Grande	39,882	0,140	1
Ramal de Jahú	Botelho Castilho & Cia.	111,713	0,121	1
	Serraria Zaneta	112,000	0,120	1
	Conti	143,323	0,142	2
	Almeida Prado & Cia.	144,223	0,112	1
Ramal de Agudos	Nagibe Letaif & Irmãos.	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	63,036	0,106	1
	Alberto Borsetto	63,470	0,335	2
	Fausto Furlani	71,300	0,016	1
	Moreira & Souza Leite	78,448	0,016	1
	Francisco Giraldes & Cia.	93,321	0,130	2
R. Soares & Cia.	93,400	0,128	1	
De Conti, Cesar & Filhos	93,626	0,110	1	
Ramal de Baurú	Bruno Marafiotti	16,230	0,205	2
	Federico 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 M. Guassú	C. A. F. S. Martinho	41,000	9,797	5
	C. E. Metallurgica	58,000	1,721	2
	Henrique Aguiar	64,000	0,090	1
	Irmãos Marchesi	83,000	0,046	1
Somma			40,878	54
Bitola de 0^m,60				
Linha Santa Ritense	João Martinelli	1,959	0,078	1
	João Pires Ortiz	13,630	0,067	1
	Dr. Carlos Paes de Barros	19,443	0,068	1
	João M. Carvalho	22,498	0,053	1
	Leiteria Santa Ritense	27,100	0,050	1
	Adolpho Melchert	33,047	0,218	1
Viuva J. Paulino Nogueira	34,072	0,195	1	
Linha Descalvadense	Jacyntho Penteadó	3,229	0,028	1
	Fazenda São Miguel	3,321	0,102	1
			0,859	9
Total			365,030	1.694

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 de trilhos de 12 kilos por trilhos de 18 kilos no ramal de Santa Rita, foram empregados os seguintes materiaes:

ESPECIE	Quantidade
Trilhos de 12 kilos	2
» » 15 »	4.415
» » 25 »	3.429
» » 30 »	17
» » 35 »	1.169
» » 45 »	447
Talas de junção	52.331
Pregos de linha	331.315
Parafusos de junção	67.097
Parafusos para dormentes de aço	21.444
Tirefonds	34.494
Sellas para trilhos	5.162
Garras	10.769
Arruellas	660
Apparelhos para desvios99

b) Dormentes

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1925, foi:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS		
	1m,60	1m,00	0m,60
Em ser a 1.º de Janeiro de 1925.	16.607	73.561	2.042
Recebido de fornecedores	198.621	168.706	3.096
Somma	215.228	242.267	5.138
Empregados na substituição dos estragados	76.534	138.678	5.138
„ na construção de desvios.	2.880	5.544	—
„ em obras d'arte	165	16	—
„ no Prolongamento do Ramal de Agudos	—	17.430	—
Vendidos	7.642	5.105	—
Somma	87.221	166.773	5.138
Em ser a 1.º de Janeiro de 1926.	128.007	75.494	0

Cercas e Cancellas

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

LINHAS	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
m	m	m		
Bitola de 1,60	36.925,0	1.662,0	53	6
» » 1,00	112.559,0	2.717,0	62	4
» » 0,60	5.790,0	—	1	—

Lastro

a) Pedra

Durante o anno, foi reformado o empêdramento da linha em diversos trechos, na extensão de 54^{km},623.

A 31 de Dezembro de 1925 a extensão de linha lastrada de pedra attingia a 1.185^{km},280 assim discriminados:

TRECHOS	Extensão		TOTAL
	Linha principal	Desvios	
BITOLA de 1 ^m ,60			
Tronco { De Jundiahy a Rincão, inclusive a via dupla Jundiahy a Campinas	325,553	28,508	354,061
Ramal de Piracicaba	43,865	0,696	44,561
» de Descalvado	106,808	3,541	110,349
» de Santa Veridiana	40,374	1,735	42,109
Somma	516,600	34,480	551,080
BITOLA DE 1 ^m ,00			
Tronco — De Rincão a Barretos	173,426	1,260	174,686
Linha de Rio Claro a V. do Rio Claro	55,554	1,616	57,170
Ramal de Jahú	132,249	2,352	134,601
» de Agudos	120,500	1,930	122,430
» de Baurú	38,420	0,390	38,810
» de Agua Vermelha	16,043	—	16,043
» de Ribeirão Bonito	40,071	0,629	40,700
» de Mogy Guassú	49,760	—	49,760
Somma	626,023	8,177	634,200
Total	1.142,623	42,657	1.185,280

b) Terra

Para alargamento de côrtes, reforço de aterros, e construcção de desvios correram trens de lastro nas diversas linhas, sendo removidos 1.980 gondolas de terra.

Edificios e Obras d'Arte

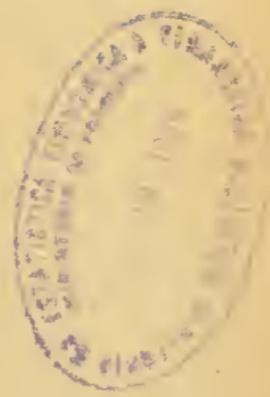
Alem de assentamentos de vidros em diversos edificios, foram feitos os serviços constantes do quadro seguinte:

DESCRIPÇÃO	Augmenta- das	Concerta- das	Reforma- das	Pintadas	Construi- das	TOTAL
Estações	1	29	15	10	1	56
Armazens	—	48	5	1	6	60
Casas de empregados	2	380	30	235	225	872
» » turma	—	31	23	13	1	68
» p. ^a guardas passagens	—	—	—	—	6	6
» de carros	—	1	—	—	—	1
» » machinas	—	6	1	—	—	7
Dormitorios para solteiros	—	—	—	—	2	2
Latrinas	—	40	—	—	12	52
Poços	24	24	—	—	9	57
Mastros de signal	—	—	—	23	—	23
Guaritas	—	19	—	—	—	19
Tampas para poços	—	—	—	—	21	21
Telhados de edificios	—	39	—	—	—	39
Plataformas	—	5	—	—	1	6
Pavilhão para bagagem	—	—	—	—	1	1
Deposito de materiaes	1	—	—	—	—	1
Embarcadouro de gado	—	3	—	—	1	4
Muros de fecho	—	—	—	—	3	3
Caixas de incendio	—	—	—	—	6	6
» scepticas	—	2	—	—	—	2
Calçamentos	—	6	—	—	5	11
Esgotos	—	22	—	—	7	29
Portões	—	—	—	—	10	10
Mata-burros	—	2	—	—	—	2
Muros de arrimo	—	2	—	—	15	17
Boeiros	3	13	2	—	44	61
Pontilhões	—	—	4	—	—	4
Passagens superiores	—	4	—	—	1	5
» inferiores	—	4	—	—	—	4

Estranhos

Prestaram-se serviços às outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importância de 1.053:683\$599 assim distribuída:

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
Locomoção	188:806\$740	221:731\$589	19:038\$500	429:576\$829
Trafego	45:270\$200	291:374\$130	—	336:644\$330
Contadoria	3:271\$500	—	—	3:271\$500
Caixa de Ap. e Pensões	4:664\$280	—	—	4:664\$280
Diversos particulares	159:022\$660	120:504\$000	—	279:526\$660
Somma	401:035\$380	633:609\$719	19:038\$500	1.053:683\$599



Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1925, era o seguinte :

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Chefe da Linha	1	
» do Escriptorio Technico	1	
Auxiliar do Escriptorio Technico	1	
Engenheiros Residentes	7	
Engenheiro	1	
Ajudante da 1. ^a Residencia	1	
Encarregado do Escriptorio	1	
Desenhista	1	
Auxiliar da 1. ^a Residencia	1	
» do Escriptorio	1	
Escurpturarios	7	
Dactylographo	1	
Continuo	1	25
Mestre de Linha	18	
Feitores de turmas — ordinarios	134	
» » » — extraordinarios	3	
Operarios de turmas — ordinarios	694	
» » » — extraordinarios	144	
Guardas passagens	46	
» pontes	5	
Guarda noite	1	
Mestres de obras	2	
Pedreiros	48	
Serventes	89	
Carpinteiros	24	
Ferreiros	5	
Malhadores	6	
Funileiros	5	
Pintores	11	
Poceiro	1	
Feitores de extracção de pedras	3	
Ajudante de feitor de extracção de pedras	1	
Foguista	1	
Guarda noite	1	
» chave	1	
Ferreiro	1	
Malhador	1	
Operarios	42	1.287

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Construção		
Chefe de Secção	1	
Ajudante de 1. ^a Classe	3	
Administrador da Construção	1	
Engenheiros	2	
Feitores	3	
Operarios	37	
Machinista	1	
Foguista	1	49
Total		1.361

Construção

Prolongamento do ramal dos Agudos

A 7 de Setembro de 1925 foi inaugurado o segundo trecho deste prolongamento, entre Cabralia e Duartina, na extensão de 11.873 metros, tendo sido escavados 37.649 metros cubicos de terra, concluido o assentamento da linha principal e desvios, e construidos os diversos edificios da estação de Duartina. Da terra escavada 33.180 metros cubicos foram removidos com o escavador mecânico, o qual deu tambem 5.250 metros cubicos de terra para reforço dos aterros do trecho de Piratininga a Cabralia, inaugurado em 1924.

Nesse segundo trecho do prolongamento o movimento de terra se elevou a 90.871 metros cubicos, dos quaes 99 % em terra e 1 % em piçarrá. O volume escavado foi pois de 7 ½ metros cubicos por metro corrente de linha. Foram construidas 40 obras d'arte: 1 ponte com 2 arcos de 6 metros de abertura cada um sobre o rio Alam-bary, 1 pontilhão em arco de 3 metros de vão, 1 pontilhão em arco de 2 metros, 1 passagem inferior de 3 metros, 1 boeiro aberto de 1^m,00, 1 boeiro aberto de 0^m,70, 8 boeiros de concreto moldado de 0^m,80 × 1^m,10, dos quaes 1 duplo, 21 boeiros de concreto de 0^m,60 de diametro dos quaes 2 duplos, 5 boeiros de tijolos de 0^m,50 de diame-

tro. Em Duartina, além de um triângulo de reversão e desvios com 1.323 metros de extensão, foram construídos uma estação, um armazem, uma casa para chefe de estação e tres grupos de 2 casas de empregados; em Cabralia foi edificada uma casa para zelador da bomba elevatoria de agua, e entre Cabralia e Duartina 1 casa de turma e 2 casas para trabalhadores da linha.

Iniciou-se em principios do anno a construcção do terceiro trecho do prolongamento, na extensão de 40 kilometros, desde Duartina até as cabeceiras do rio Tibiriçá. Foram escavados 160.372 metros cubicos de terra, 55.531 metros cubicos de piçarra, 15.729 de pedra solta e 12.668 de rocha, em um total de 244.300 metros cubicos. Foram construídos varios boeiros de concreto de $0^m,80 \times 1^m,10$ e de $0^m,60$ de diametro. O serviço feito durante o anno representa cerca de um terço do serviço total, devendo porém no corrente anno ser dado maior andamento ás obras.

Linha de Barretos ao Rio Grande

Começada em principios do anno, a construcção da linha de Barretos ao rio Grande foi atacada na extensão de 25 kilometros, tendo ficado o leito quasi completamente concluído em toda esta extensão. Fez-se o assentamento da linha até a primeira estação, a 18 kilometros de distancia de Barretos. A 31 de Dezembro estavam quasi promptas 3 casas de turma entre Barretos e a primeira estação, e os edificios desta estação e respectivo armazem, casa para o chefe e grupo de 2 casas de empregados. Construíram-se 1 passagem inferior de 5 metros, 1 pontilhão de 3 metros de vão, 1 ponte com 2 arcos de 6 metros de abertura cada um, varios boeiros de concreto moldado de $0^m,80 \times 1^m,10$ e de $0^m,60$ de diametro.

Prolongamento do ramal de Santa Rita

Proseguiu-se em 1925 na construcção do prolongamento do ramal de Santa Rita a partir de Moema. Foram estudados mais 3 kilometros, até a Usina Vassununga, ficando portanto o prolongamento com 12 kilometros. Concluiu-se o movi-

mento de terra nos primeiros 9 kilometros e iniciou-se a preparação do leito nos 3 kilometros seguintes, tendo sido escavados durante o anno 7.000 metros cubicos de terra. Assentou-se a viga da ponte de 12 metros, construíram-se 2 passagens inferiores e varios boeiros de concreto. Foi assentada a linha nos primeiro 9 kilometros do prolongamento.

Melhoramentos da linha no ramal do Jahú

Foram feitos estudos para o melhoramento da linha em tres trechos do ramal do Jahú: pouco alem de Campo Alegre, em Aterrado, e entre Torrinhã e Ventania. Estas tres variantes alem de offerecerem excellentes condições technicas dão um encurtamento de 4.400 metros sobre a extensão total dos tres trechos da linha actual a abandonar; a 31 de Dezembro estavam em estudos mais duas variantes: a da cidade de Brotas e a da serra de Brotas. Na variante de Campo Alegre que foi começada nos ultimos dias de 1924 e deve ficar concluída este anno, foram escavados 150.515 metros cubicos de terra e 17.492 de piçarra; na variante de Aterrado começada em Setembro foram escavados 16.212 metros cubicos de terra, e na de Torrinhã a Ventania, começada em Dezembro, 2.125 metros cubicos. O movimento de terra feito nas tres variantes andou portanto em 186.344 metros cubicos. Alem de 3 boeiros de concreto, foram construídos na primeira variante um pontilhão em arco de 2 metros de vão e com 84 metros de comprimento na parte em arco, e na segunda um pontilhão de 3 metros e com 46 metros de comprimento; foi começada nesta variante um pontilhão em arco de 2 metros de vão.

Alargamento da bitola do ramal do Mogy Guassú

Resolvida a execução desse serviço procedemos aos respectivos estudos para serem apresentados ao Governo do Estado nos primeiros mezes do corrente anno.

Jundiahy, 12 de Maio de 1926.

Pedro Soares de Camargo,
Chefe da Linha.

V

Locomoção

Passo a transcrever, na integra, o relatório da Repartição acima, a qual, de accôrdo com a resolução dessa digna Directoria, continúa sob a minha direcção, em character interino.

LOCOMOÇÃO

Material rodante

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de dezembro de 1925.

Designação	Secção Paulista		Secção R. Claro	Total
	Bitola de 1 m,60	Bitola de 0 m,60	Bitola de 1 m,00	
Locomotivas electricas	21	—	—	21
» a vapor	81	9	74	164
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	1	—	2	3
» reservados para doentes	3	—	—	3
» » » presos	1	—	1	2
» funebres	1	—	2	3
» restaurantes	8	—	5	13
Carro-escola para propaganda agricola	1	—	—	1
Carros de luxo	8	—	3	11
» » 1.ª classe	25	3	30	58
Carro de 1.ª classe especial	1	—	—	1
Carros de 2.ª classe	20	5	26	51
» mixtos	16	4	22	42
» para bagagem	31	3	26	60
» » correio	5	—	8	13
Carro para conducção de pessoal em serviço	—	—	1	1
Carros frigorificos para leite	2	—	—	2
» para animaes de raça	2	—	—	2
» » transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis	3	—	1	4
Gnindastes a mão (volante)	2	—	2	4
» » vapor	8	—	3	11
Carretões para transporte de locomotivas a vapor	3	—	—	3
Carretão para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	1
Vagões de socorro	6	—	4	10
» diversos	2.714	54	1.526	4.294

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

De bitola de 1 ^m ,60	{	Encostadas e	{	Numeração antiga: 1, 2, 5, 6 e 8	5	
		desmontadas		Nova numeração: 16	1	
, , , ,		Vendidas	{	Numeração antiga: 3 e 4	2	
				Nova numeração: 9, 10 11 e 19	4	
Total					12	
Da bitola de 0 ^m ,60 — Vendidas: — 3 e 4					2	
De bitola de 1 ^m ,00 — Vendidas:	{	Primeira numeração: 3, 4, 5, 6,				
		7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14,				
		15, 16, 17, 18, 19, 20, 21,				
		23, 24, 28, 29, 36, 39, 53				
		e 54				27
		Segunda numeração: 3, 4, 5, 6,				
		8, 9, 10, 14, 15 e 16				10
Total					37	
<u>Total Geral</u>					51	

Nota: — Foram vendidas, também, em 1922, 3 locomotivas pequenas de bitola de 0^m,60, sem número, que se achavam encostadas.

Mostram os quadros de material rodante e de tracção, o movimento seguinte em confronto com 1924:

Augmento de material

(Material adquirido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00	Total
Locomotivas a vapor	—	—	4	4
Guindastes a vapor (Capacidade 10 toneladas)	2	—	—	2

(Material construido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00	Total
Carro restaurante	1	—	—	1
„ de 1. ^a classe	2	—	—	2
„ de 2. ^a classe	3	—	2	5
„ mixtos	2	—	—	2
„ de bagagens	2	—	—	2
Vagões rasos de 30.000 kilos .	154	—	46	200
„ „ „ 30.000 „ plataforma	32	—	—	32
Vagões rasos de 30.000 kilos para transporte de caixas .	10	—	—	10
Vagões rasos	—	3	—	3
Vagões cobertos de 30.000 kilos .	—	—	100	100
Gaiolas de 30.000 kilos, para gado	68	—	1	69
Caixa de ferro para transporte de material	—	—	—	1

(Material reconstruido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00	Total
Carros de 1. ^a classe	—	—	3	3
„ mixtos	—	—	3	3
Vagões abertos simples	—	—	1	1
„ „ duplos	—	—	5	5
„ cobertos simples	—	—	3	3
Gaiolas simples, para gado . .	—	—	1	1

Diminuição de material

Material vendido

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00	Total
Carros de 2. ^a classe	—	—	2	2
Vagões abertos	—	3	—	3

Material transformado

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00	Total
Carro bagagem em carro dormi- torio para empregados . . .	1	—	—	1
Carro de 2. ^a classe em carro mixto	—	1	—	1
Carro restaurante em carro ba- gagem	—	—	1	1
Vagões cobertos simples em mesas para caixas frigorificas	2	—	—	2
Vagões cobertos duplos em mesas para caixas frigorificas	2	—	—	2
Vagões abertos simples em mesas para caixas frigorificas	1	—	—	1
Vagões abertos duplos em mesas para caixas frigorificas . . .	2	—	—	2
Engradados para lenha em mesas para caixas frigo ificas . . .	2	—	—	2
Engradados para lenha em co- bertos simples	1	—	—	1
Engradados para lenha em ten- ders para locomotivas de ma- nobras	1	—	—	1
Caixas para fructas em caixas para vagões « Cooperativa » . .	—	—	—	2
Caixas frigorificas em caixas para transporte de carnes con- geladas	—	—	—	5

Material rodante e de tracção

A contar de 1907 foi comprado ou construido nas officinas de Jundiáhy e Rio Claro:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00	Commons a ambas as bitolas	Bitola de 0 ^m ,60
Locomotivas a vapor	24	53	—	4
" electricas	21	—	—	—
Carros diversos	99	29	—	—
Carros da bitola de 1 ^m ,60 transformado para a bitola de 1 ^m ,00	—	57	—	—
Carros da bitola de 1 ^m ,00 transformado para a bitola de 1 ^m ,60	2	—	—	—
Carros da bitola de 1 ^m ,00 transformado para a bitola de 0 ^m ,60	—	—	—	8
Vagões diversos	1.189	802	—	17
Vagões frigorificos e para materiaes (es- trados)	79	50	—	—
Caixas frigorificas para carne	—	—	60	—
Caixas para vagões "Cooperativa"	—	—	2	—
Caixas moveis abertas para transporte de materiaes	—	—	100	—
Caixa movel fechado para transporte de materiaes	—	—	1	—
Automoveis grandes para serviço do Trafego	2	1	—	—
Automoveis pequenos para serviço da Linha	1	1	—	—
Guindastes a vapor	8	3	—	—
Carretões para transporte de locomotivas a vapor	3	—	—	—
Carretão para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	—
Caixa movel de ferro para transporte de materiaes	—	—	1	—

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos, pelas locomotivas desde o anno de 1916 até Dezembro de 1925, com as differenças verificadas de anno para anno.

ANNOS	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	TOTAL	Bitola de 1 ^m ,00	TOTAL GERAL	DIFFERENÇA	
						Mais	Menos
1925	6.529.866	185.007	6.714.873	4.156.562	10.871.435	1.146.382	—
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	—

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1925, é discriminado em seguida, em confronto com 1924, 1923, 1922 e 1921.

DESCRIPÇÃO	Secção Paulista										Secção Rio Claro				
	Bitola de 1 m,60					Bitola de 0 m,60					Bitola de 1 m,00				
	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921
Em bom estado	46	48	58	57	49	—	6	6	7	6	36	41	35	30	50
Em regular estado	50	49	31	32	45	8	3	2	1	1	30	24	27	31	33
Em reparação	6	5	8	8	3	1	—	1	1	2	8	5	6	5	5
Total	102	102	97	97	97	9	9	9	9	9	74	70	68	66	88

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

TRACÇÃO

Percurso das locomotivas

Foi de 10.871,435 kilometros o percurso das locomotivas em 1925.
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Anno - de	SERVIÇO DO TRAFEGO							TOTAL POR BITOLA
		TRENS DE				Manobras e reservas	Serviço da linha Trens de lastros		
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorificos			Serviços diversos	
1m,60	1925	1.794.881	129.774	1.941.696	79.255	302.606	2.279.026	2.628	6.529.866
	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	99.235	5.076.547
1921	1.112.848	148.699	1.460.968	114.982	171.513	1.733.764	32.356	4.775.130	
0m,60.	1925	52.692	10.102	8.520	—	52.644	58.205	2.844	185.007
	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	
1m,00	1925	1.356.035	87.835	973.076	365.316	263.010	1.052.634	58.656	4.156.562
	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	1.203.522	177.804	1.891.851	597.431	309.789	1.363.186	111.141	5.654.784	
Total Geral	1925	3.203.608	227.711	2.923.292	444.571	618.260	3.389.865	64.128	10.871.435
	1924	2.945.838	222.198	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	

No quadro abaixo vai designado a existencia de locomotivas e sua utilização, em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921.

PERCURSO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS																				
	1 ^m ,60							0 ^m ,60							1 ^m ,00						
	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	
Não utilizadas,																					
De 1 a 100 kilometros					9							1	1								
De 101 a 10.000	1	3			10					1	1	3	3			1					
De 10.001 a 20.000	1	2		4	2					2	4	3	2	2		2					
De 20.001 a 30.000	6	6	3	7	6					6	3	2	3	3		3					
De 30.001 a 40.000	8	14	15	15	12						1					5				1	
De 40.001 a 50.000	6	17	11	23	16										13	14	12	13	16		
Superior a 50.000	80	60	68	48	42										50	45	48	47	65		
Total	102	102	97	97	97					9	9	9	9	9	74	70	68	66	88		

O numero de locomotivas, cujo percurso foi superior a 50.000 kilometros, consta do quadro abaixo, em confronto com os annos de 1924, 1923, 1922 e 1921.

BITOLA DE	1925	1924	1923	1922	1921
1 ^m ,60	80	60	68	48	42
1 ^m ,00	50	45	48	47	65
Total	130	105	116	95	107

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

93	da bitola de 1 ^m ,60,	que percorreu 115.726 kilometros
2	" " " " 0 ^m ,60,	" " 26.179 "
80	" " " " 1 ^m ,00,	" " 106.666 "

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

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923	1922	1921
Secção Paulista					
Bitola de 1^m,00					
Locomotivas dos trens de passageiros (a vapor)	68.872	52.150	50.395	53.843	59.189
Locomotivas dos trens de passageiros electricas)	75.079	56.442	55.834	38.325	—
Locomotivas dos trens de cargas a (vapor)	42.899	41.353	43.106	39.585	41.402
Locomotivas dos trens de cargas (electricas)	51.816	39.109	38.923	31.557	4.743
Bitola de 0^m,60					
Locomotivas dos trens de passageiros	17.564	17.027	14.310	14.408	12.938
Locomotivas dos trens de cargas	12.352	10.280	5.290	6.636	5.810
Secção Rio Claro					
Bitola de 1^m,00					
Locomotivas dos trens de passageiros	50.238	56.970	57.219	59.050	52.014
Locomotivas dos trens de cargas	45.743	40.867	45.108	47.664	53.214

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

DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em metros ³	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
BITOLAS DE 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60								
Locomotivas	72.999,362	7.616.586\$550	290.569,00	2.708.164\$339	138.264,00	176.610\$720	57.269,00	91.081\$320
Veiculos	—	—	—	—	57.650,50	63.953\$321	884,00	1.405\$560
Total	72.999,362	7.616.586\$550	290.569,00	2.708.164\$339	195.914,50	240.564\$041	58.153,00	92.486\$880
BITOLA DE 1 ^m ,00								
Locomotivas	9.780,160	1.009.082\$700	453.682,00	4.222.700\$614	100.671,00	126.064\$211	26.977,50	42.893\$170
Veiculos	—	—	—	—	32.425,00	34.979\$113	1.609,00	2.556\$940
Total	9.780,160	1.009.082\$700	453.682,00	4.222.700\$614	133.096,00	161.043\$324	28.586,50	45.450\$110
Total geral	82.779,522	8.625.669\$250	744.251,00	6.930.864\$953	329.010,50	401.607\$365	86.739,50	137.936\$990

Secção Paulista

Secção Rio Claro

Os quadros abaixo mostram o consumo de material, por typo de locomotiva nas linhas de 1^m,60, 0^m,60 e 1^m,00.

Bitola de 1^m,60

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubri- ficantes em litros	Estopa em kgs.
1 a 6	Passageiros	14,874	0,026	0,030	0,011
7	Manobras	6,564	0,013	0,017	0,009
8,38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	8,393	0,057	0,023	0,009
12 a 15	Mixtas	5,982	0,049	0,012	0,010
17 e 18	Cargas	4,612	0,055	0,012	0,010
20 e 21	Cargas	9,131	0,002	0,011	0,010
22	Passageiros	10,799	0,003	0,024	0,011
23	Manobras	3,696	0,036	0,013	0,009
24 a 26	Passageiros	7,879	0,049	0,019	0,010
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	8,662	0,121	0,031	0,011
30 a 32	Manobras	3,615	0,036	0,013	0,008
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	21,231	0,046	0,030	0,011
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	1,242	0,071	0,011	0,008
58 a 63	Cargas	12,175	0,125	0,026	0,010
68 e 69	Passageiros	15,642	0,054	0,028	0,011
70 e 71	Passageiros	20,703	0,002	0,024	0,011
72 a 77	Passageiros	26,198	0,001	0,029	0,011
78 e 79	Manobras	4,443	0,065	0,013	0,009
80 a 82	Cargas	19,545	0,077	0,029	0,011
90 a 93	Passageiros	20,081	0,038	0,037	0,012
200 a 203 Electricas)	Passageiros	—	—	0,025	0,010
204 a 211 „	Cargas	—	—	0,019	0,010
212 e 213 „	Passageiros	—	—	0,025	0,010
214 e 215 „	Cargas	—	—	0,029	0,011
300 a 304 „	Manobras	—	—	0,013	0,010

Bitola de 0^m,60

1 e 2 e 5 a 11	Mixtas	0,323	0,059	0,018	0,010
----------------	--------	-------	-------	-------	-------

Bitola de 1^m,00

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubri- cantes em litros	Estopa em kgs.
1 e 2	Cargas	1,060	0,178	0,025	0,008
22	»	0,014	0,108	0,018	0,005
26	»	1,015	0,083	0,032	0,006
27, 30, 35, 37, 38 e 40	Passageiros	1,254	0,080	0,022	0,006
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	0,580	0,119	0,023	0,006
54 a 59	Manobras	0,058	0,060	0,011	0,006
60 a 62	Passageiros	1,408	0,115	0,022	0,006
63 a 66	»	4,006	0,100	0,019	0,006
70 a 73	Mixtas	1,554	0,108	0,025	0,007
74 a 80	»	3,038	0,091	0,021	0,006
81 a 83	Manobras	0,129	0,066	0,010	0,007
84 a 87	Passageiros	1,684	0,108	0,021	0,007
89 a 90 (Mallet)	Cargas	11,886	0,145	0,050	0,008
91 a 96	»	6,200	0,156	0,031	0,006
100 a 103	»	3,509	0,132	0,038	0,007
104 a 107	»	3,328	0,170	0,050	0,007

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

Annos	Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60		Bitola de 1 ^m ,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
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
1925	874.563,90	13,02	531.923,28	12,80	1.406.487,18	12,94

NOTA: -- O carvão consumido neste ultimo quinquennio foi considerado no quadro acima na base de 8 m/3 de lenha por tonelada.



Lubrificantes para locomotivas

Annos	Bitolas de 1 ^m .60 e 0 ^m .60		Bitola de 1 ^m .00		TOTAL GERAL	
	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.
1921 . . .	133.864,25	2,76	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	2,83	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
1925 . . .	138.264,00	2,06	100.671,00	2,42	238.935,00	2,20

Estopa consumida nas locomotivas

Annos	Bitolas de 1 ^m .69 e 0 ^m .60		Bitola de 1 ^m .00		TOTAL GERAL	
	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.
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
1925 . . .	57.269,00	0,85	26.977,50	0,65	84.246,50	0,77

Os preços médios de material, por secção de linha, foram os seguintes em 1925, comparados com 1921 a 1924.

Secção Paulista

Material	Bitolas de 1m,60 e 0m,60					Comparação com os annos de				
	1925	1924	1923	1922	1921	1924	1923	1922	1921	
Carvão tons.	104\$338	103\$695	145\$777	201\$270	216\$810	+	-	-	-	
Lenha m/3	9\$320	8\$763	7\$564	6\$960	7\$319	+	+	+	+	
Oleos litro	1\$228	\$637	\$946	1\$142	1\$896	+	+	+	+	
Estopa kgms.	1\$590	1\$467	1\$000	\$844	\$887	+	+	+	+	

Secção Rio Claro

Material	Bitola de 1m,00					Comparação com os annos de				
	1925	1924	1923	1922	1921	1924	1923	1922	1921	
Carvão tons.	103\$176	102\$072	147\$089	194\$000	-	+	-	-	-	
Lenha m/3	9\$308	8\$625	7\$640	6\$815	6\$207	+	+	+	+	
Oleos litro	1\$210	\$805	\$975	1\$196	1\$643	+	+	+	+	
Estopa kgms.	1\$590	1\$492	1\$023	\$842	\$884	+	+	+	+	

Despesas da condução de trens (Tração electrica e a vapor)

Estas despesas atingiram em 1925, a importância de 22.878.072\$285, cujas varias parcelas discriminamos a seguir, comparatubas com as de 1924, 1923, 1922, e 1921.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925		ANNO DE 1924		ANNO DE 1923		ANNO DE 1922		ANNO DE 1921	
	Importancia	Porcentagem da despesa total								
Estufa	116.990\$170	0,512 %	114.048\$042	0,596 %	61.088\$871	0,332 %	16.210\$875	0,388 %	61.086\$005	0,390 %
Materiaes para abastecimento d'agua	184.383\$565	0,828 %	160.859\$570	0,866 %	75.012\$900	0,378 %	79.606\$470	0,70 %	66.555\$616	0,510 %
Materiaes diversos, grelhas, gaxetas, guarda fogos, vidros de indicadores, pharos, enchimentos, etc	819.080\$235	3,581 %	782.887\$322	4,063 %	518.811\$486	2,685 %	408.560\$021	3,432 %	443.771\$810	3,370 %
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos	435.328\$482	1,903 %	279.506\$188	1,460 %	281.288\$541	1,471 %	329.003\$694	2,769 %	565.070\$158	4,290 %
Combustivel	15.008.451\$403	65,692 %	12.799.690\$158	66,421 %	14.290.693\$769	73,695 %	1.171.044\$040	10,273 %	8.879.619\$972	67,320 %
Linha de transmissão de energia	5.814\$090	0,023 %	3.275\$150	0,017 %	3.123\$201	0,016 %	20.3640	0,002 %	—	—
Sub estações	19.816\$090	0,087 %	31.348\$130	0,168 %	14.670\$430	0,076 %	4.303\$000	0,036 %	—	—
Linha de contacto	313\$010	0,001 %	1.183\$320	0,006 %	4.098\$600	0,021 %	41.694\$570	0,351 %	—	—
Total	16.024.886\$115	72,667 %	14.179.581\$780	73,588 %	15.201.787\$819	78,674 %	8.382.984\$470	70,421 %	10.008.033\$005	76,860 %
Contas (energia electrica e diversas)	661.388\$700	2,891 %	421.490\$870	2,188 %	395.023\$801	2,048 %	277.293\$000	2,330 %	—	—
Total	17.280.275\$415	75,558 %	14.601.081\$650	75,776 %	15.597.411\$610	80,722 %	8.658.378\$070	72,751 %	10.008.033\$005	76,860 %
Pessoal	5.591.796\$870	24,142 %	4.667.750\$090	24,321 %	3.725.119\$395	19,278 %	3.243.452\$730	27,240 %	3.181.962\$510	24,130 %
Total geral	22.878.072\$285	100,000 %	19.268.831\$740	100,000 %	19.322.524\$005	100,000 %	11.902.830\$800	100,000 %	13.190.595\$516	100,000 %

No quadro seguinte mostramos as despesas do pessoal da Tracção, em todas as linhas, nos annos de 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921. (Tracção a vapor e electrica)

	1925	1924	1923	1922	1921
Em todas as linhas					
Machinistas	1.914:17\$ 00	1.560:79\$ 770	1.335:16\$ 330	1.265:81\$ 940	1.268:59\$ 700
Foguistas	1.277:45\$ 200	1.071:98\$ 550	915:32\$ 770	883:07\$ 760	941:35\$ 100
Limpadores	461:93\$ 600	420:03\$ 510	236:15\$ 810	189:20\$ 310	187:51\$ 800
Outros empregados, taes como chefes e encarregados de deposito, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material da tracção	1.582:94\$ 570	1.265:0:9\$ 210	946:95\$ 570	859:76\$ 680	888:76\$ 480
Pessoal das officinas que trabalhoun para esta verba	151:48\$ 400	150:20\$ 120	109:40\$ 900	69:18\$ 270	69:05\$ 7650
Pessoal de outras repartições que trabalhoun para esta verba	19:85\$ 460	55:83\$ 680	45:07\$ 660	31:14\$ 180	—
Menos: — Serviços feitos por conta de outras verbas	5.407:84\$ 630	4.523:86\$ 840	3.588:07\$ 050	3.298:19\$ 140	3.355:29\$ 730
	360:85\$ 850	294:86\$ 150	237:51\$ 515	320:41\$ 940	360:57\$ 8840
	5.046:98\$ 770	4.228:99\$ 690	3.350:56\$ 535	2.977:78\$ 200	2.994:71\$ 890
Reparação e conservação de caixas de agua, seus encaunamentos e accessorias e debitos de outras repartições	204:42\$ 050	131:86\$ 180	83:24\$ 500	58:24\$ 700	82:37\$ 080
Collocação de grelhas, guarda fogo, e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço	10:84\$ 900	5:86\$ 000	1:45\$ 890	—	507\$ 490
Inbrificação de vehiculos	172:60\$ 410	150:00\$ 100	122:82\$ 760	104:65\$ 330	104:30\$ 050
Linha de transmissão de energia	26:98\$ 500	19:08\$ 080	31:49\$ 890	4:07\$ 210	—
Sub-estações	91:62\$ 890	81:73\$ 660	64:67\$ 430	31:65\$ 260	—
Linha de contacto	20:32\$ 350	32:19\$ 380	52:84\$ 360	53:55\$ 020	—
Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (contas)	18:00\$ 000	18:00\$ 000	18:00\$ 000	13:50\$ 000	—
Total	5.591:79\$ 870	4.667:75\$ 090	3.725:11\$ 395	3.243:45\$ 730	3.181:96\$ 2510

Carros

As despesas com a reparação e conservação de carros, em todas as linhas, importaram, em 1925, em 2.047.213\$750. Damos uma comparação dessas com os annos de 1921 e 1924.

Designação	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	C O M P A R A Ç Ã O			
						com 1924	com 1923	com 1922	com 1921
Pessoal .	903.434\$420	845.912\$810	606.695\$970	437.873\$860	423.232\$910	+ 57:521\$610	+ 296:738\$450	+ 465:560\$560	+ 480:201\$510
Material .	1.143.779\$330	1.124.095\$850	543.195\$980	675.005\$677	491.192\$080	+ 19:683\$480	+ 600:583\$550	+ 468:773\$653	+ 652:587\$250
Contas .	—	147\$200	—	—	—	— 147\$200	—	—	—
Total .	2.047.213\$750	1.970.155\$860	1.149.891\$950	1.112.879\$537	914.424\$990	+ 77:057\$890	+ 897:321\$800	+ 934:334\$213	+ 1.132:788\$760

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921.

BITOLA DE	Reconstruidos					Concertos grandes					Concertos médios					Concertos leves					Pintados de novo					T O T A L					
	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	
1 m,60.	—	—	1	1	—	2	13	19	12	19	39	38	40	32	51	426	342	373	396	314	1	12	19	12	19	1	468	405	452	453	403
0 m,60.	—	—	—	—	—	—	3	—	1	4	4	4	—	1	3	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	4	10	—	3	3	
1 m,00.	6	1	—	—	—	1	8	15	9	22	68	62	62	44	41	100	96	97	131	146	1	7	13	9	22	176	174	187	193	231	
Total.	6	1	1	1	—	3	24	34	22	41	111	104	102	77	95	526	438	470	527	460	2	22	32	22	41	645	589	639	649	637	

Vagões

Constam do quadro abaixo as despesas totaes com a conservação e reparação de vagões, em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921.

Designação	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	COMPARAÇÃO			
						com 1924	com 1923	com 1922	com 1921
Pessoal	1.130:189\$490	1.043:279\$880	765:150\$830	610:898\$170	687:087\$750	+ 86:909\$610	+ 365:038\$660	+ 519:291\$320	+ 443:101\$740
Material	1.330:591\$830	1.653:389\$030	909:394\$710	1.369:931\$300	1.203:174\$010	— 322:797\$700	+ 421:196\$620	— 39:339\$970	+ 127:417\$290
Contas	78:118\$630	55:687\$550	52:293\$830	38:845\$775	72:453\$866	+ 22:431\$080	+ 25:824\$800	+ 39:272\$855	+ 5:664\$764
Total	2.538:899\$450	2.752:356\$460	1.726:839\$370	2.019:675\$245	1.962:715\$556	— 213:457\$010	+ 812:060\$080	+ 519:224\$205	+ 576:183\$794

Damos a seguir o quadro comparativo do movimento de vagões em 1925, 1924, 1923, 1922 e 1921.

BITOLA DE	Concertos grandes					Concertos médios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL								
	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921				
1 m,60.	—	14	45	26	62	181	252	163	167	244	407	417	250	273	543	625	901	390	827	347	241	296	324	451	1.478	1.549	1.655	1.157	1.837
0 m,60.	8	—	—	—	—	5	6	—	4	13	—	—	1	—	1	—	—	—	—	8	5	—	4	13	17	11	—	9	26
1 m,00.	10	33	12	31	48	188	421	394	510	442	365	442	311	377	923	446	258	343	323	437	675	406	388	410	1.923	2.017	1.381	1.649	1.628
Total.	13	47	57	57	110	374	679	557	681	699	772	859	561	628	1.467	1.071	1.159	733	1.150	792	921	702	716	874	3.418	3.577	3.036	2.815	3.511

IV

TRACÇÃO A VAPÔR

Percorso de locomotivas

Foi de 9.756.106 kilometros o percurso das locomotivas em 1925.
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 frigorífico	Serviços diversos	Manobras e reservas	Trens de lastro		
1925	1 ^m ,60	1.373.849	77.551	1.483.783	53.921	275.216	2.147.589	2.628	5.414.537	
	0 ^m ,60	52.692	10.102	8.520	—	52.644	58.205	2.844	185.007	
	1 ^m ,00	1.356.035	87.835	973.076	365.316	263.010	1.052.634	58.656	4.156.562	
	Total.	2.782.576	175.488	2.465.379	419.237	590.870	3.258.428	64.128	9.756.106	
1924	1 ^m ,60	1.302.760	86.485	1.390.809	64.635	194.792	1.908.566	4.780	4.952.817	
	0 ^m ,60	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715	
	1 ^m ,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	1 ^m ,60	1.360.667	100.084	1.339.408	112.827	145.786	2.008.022	69.279	5.136.073	
	0 ^m ,60	52.114	10.248	10.119	—	5.020	32.547	900	110.948	
	1 ^m ,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	5.080.937	

As despesas terminadas em seguida:

	1923	
Machinistas e foguistas	2.081:500\$520	
Limpadores	215:838\$150	
Outros empregados, ta eiros, lenheiros, b do material da tra	891:128\$300	
Pessoal das oficinas qu	109:406\$900	
Pessoal de outras repart	45:075\$660	
	3.342:949\$530	
Menos: — Serviços feit	237:510\$515	3.105:439\$015
Reparação e conservaça e debitos de outr		83:248\$500
Collocação de grelhas, g em serviço		1:451\$900
Lubrificação de vehicul		122:828\$760
		3.312:968\$175

	1924	1923
Carvão	6.553:545\$275	9.186:309\$397
Lenha	6.246:084\$883	5.053:384\$372
Lubrificantes para loco	259:325\$679	265:240\$860
Estopa	102:100\$767	57:972\$469
Materiaes gastos em re	166:852\$570	73:012\$900
Materiaes diversos de u enchimentos para	721:816\$961	460:591\$813
	14.049:726\$135	15:096:511\$811

A composição do pessoal de trens e de outras unidades, no período 1920-1924 e 1923 vai de 100 unidades em 1920.

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923
Machos e tripulantes	2.820.000.000	2.419.000.000	2.081.000.000
Locomotivas	4.198.000.000	3.881.000.000	3.100.000.000
Outros equipamentos, tais como eletro e eletromotores de depósito, curso e curso, locomotivas, bombas, tanques de água e pessoal para estes serviços	1.458.647.000	1.371.145.000	8.112.880.000
Materiais de tração	100.480.000	150.200.000	100.000.000
Pessoal das oficinas que trabalham para esta via	19.800.000	20.800.000	4.000.000
Pessoal de outras repartições que trabalham para esta via			
Total	4.311.470.000	4.190.245.000	3.340.000.000
Materiais gastos feitos por conta de outras vias	1.850.000	4.500.000.000	2.000.000.000
Reparação e conservação de carros de água, seus enclumamentos e acessórios e de outros de outras repartições	201.427.000	131.800.000	83.218.000
Colocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiais usados nas locomotivas	10.815.000	7.800.000	1.451.000
Reparação de veículos	17.200.000	150.000.000	122.820.000
Total	1.978.400.000	4.191.100.000	3.312.960.000

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1925	1924	1923
Carros	8.000.000.000	6.000.000.000	5.000.000.000
Locomotivas	6.000.000.000	6.000.000.000	5.000.000.000
Lubrificantes para locomotivas e materiais para lubrificação de veículos	400.000.000	200.000.000	200.000.000
Estopa	100.000.000	100.000.000	100.000.000
Materiais gastos em reparação e ensino de carros de água, seus enclumamentos e acessórios	100.000.000	100.000.000	100.000.000
Materiais diversos de uso corrente nas locomotivas (óleo para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros indicadores, placas enclumamentos para eixos, lan de Berlin, etc)	600.000.000	700.000.000	400.000.000
Total	16.400.000.000	14.000.000.000	15.000.000.000

Despezas de

ANNO DE 1923

DESIGNAÇÃO

Designação	Monte	Porcentagem da despesa total	Por trem-kilometro
Machinistas e foguistas	\$520	62,829 %	\$339
Limpadores	\$150	6,515 %	\$035
Outros empregados, taes gados de depositos, car beiros, fiscaes de lenha vação do material de tr	\$300	26,898 %	\$146
Pessoal das officinas que tr	\$900	3,302 %	\$018
Pessoal de outras repartiçõ esta verba	\$660	1,360 %	\$007
	\$530	100,904 %	\$545
Menos:			
Serviços feitos por conta	\$515	7,169 %	\$039
	\$015	93,735 %	\$506
Reparação e conservação encanamentos e accessõ repartições	\$500	2,513 %	\$013,8
Collocação de grelhas, gu teriaes nsados nas loco	\$900	0,044 %	\$000,2
Lubrificação de vehiculos	\$760	3,708 %	\$020
	\$175	100,000 %	\$540,0

Despesa de pessoal em combinação de trabalho com o veículo a vapor nos annos de 1923, 1924 e 1925

Todas as linhas

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por cento	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por cento	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por cento
Machinistas e Condutores	2.841.551,00	57,903 %	140	2.119.725,90	51,221 %	100	2.081.500,00	67,829 %	130
Empaladores	42.080,300	8,515 %	66	33.815,400	8,277 %	65,4	215.850,00	6,815 %	100
Outros empregados, tais como electricistas, guardas de depósitos, carvoeiros, lenheiros, boia-freio, fixadores de trilho, o pessoal para conservação dos materiais de trabalho	1.158.173,470	23,536 %	50,5	1.181.714,090	28,243 %	109,6	811.414,000	25,698 %	116
Pessoal das officinas que trabalhão para este verba	151.180,100	3,067 %	82,4	150.201,900	3,684 %	100	109.400,000	3,412 %	101,8
Pessoal de outras repartições que trabalhão para este verba	19.850,150	4,012 %	100	55.832,680	1,332 %	100	4.075,000	1,260 %	100
Total	4.911.738,020	99,483 %	75,6	4.198.285,270	100,170 %	100,1	3.020.405,000	100,000 %	130,6
Metros									
Serviços feitos por conta de outras verbas	360.866,700	7,350 %	86,5	294.868,150	7,035 %	100	37.710,000	1,169 %	100
Reparação e conservação de caixas d'agua, meios e mecanismos e compensação de debitos de outras repartições	4.550.616,570	92,136 %	80,0	3.103.424,120	73,165 %	114,4	1.663,000	5,173 %	150,6
Collecção de grelhas, guarda-fogo e outros materiais para os trens e locomotivas em serviço	10.845,200	0,220 %	94,2	586,380	0,141 %	100	1.464,000	0,044 %	100,2
Lubrificação de veículos	172.616,840	3,516 %	127	150.000,000	3,579 %	100	1.280,000	3,908 %	1020
Total	4.938.495,120	100,000 %	171,0	4.191.156,300	100,000 %	100,2	3.312.968,170	100,000 %	1340,9

ANNO DE 1923

DESIGN

tancia

Porcentagem
da
despeza total

Por
trem-kilo-
metro

Materiaes	Estopa	72\$469	0,314 %	\$010
	Materiaes para abasteci	012\$900	0,397 %	\$012
	Materiaes diversos, gre fogos, vidros de indio			
	mentos, etc.	91\$813	2,502 %	\$074
	Lubrificantes para loco	40\$860	1,441 %	\$043
	Combustivel	93\$769	77,350 %	2\$322
		11\$811	82,004 %	2\$461
Pessoal	68\$175	17,996 %	\$540	
		79\$986	100,000 %	3\$001

**DESPEZA DA CONDUÇÃO DE TRENS
TRACÇÃO A VAPÔR**

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923			ANNO DE 1924			ANNO DE 1925		
	Importancia	Por centagem	%	Importancia	Por centagem	%	Importancia	Por centagem	%
		da despesa total	em réis		da despesa total	em réis		da despesa total	em réis
Materiais									
Latão	428.440,60	0,641 %	\$0,0	112.100,57	0,500 %	\$0,1	55.972,63	0,314 %	\$0,0
Materiaes para abastecimento d'agua	189.893,56	0,887 %	\$0,3	166.852,57	0,745 %	\$0,7	7.012,30	0,039 %	\$0,0
Materiaes diversos grelhas, gazetas, guarda-fogos, valvões de mola, adreves, plumbos, encluzamentos etc.	670.148,348	1,162 %	\$1,0	721.816,961	3,407 %	\$1,5	61.790,843	2,642 %	\$0,7
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos	410.004,107	1,722 %	\$1,0	259.255,79	1,121 %	\$1,1	220,890	1,441 %	\$0,3
Combustivel	10.008.454,16	70,240 %	\$10,0	12.799.305,18	70,170 %	\$11,2	14.299.094,00	67,790 %	\$12,9
Total	16.412.894,671	76,870 %	\$16,26	14.049.720,335	77,020 %	\$15,18	13.026.511,811	62,004 %	\$13,61
Personal	4.935.054,170	23,130 %	\$5,0	4.101.130,360	22,977 %	\$4,0	3.042.968,175	17,906 %	\$3,0
Total geral	21.347.948,841	100,000 %	\$21,26	18.150.850,695	100,000 %	\$20,0	16.069.479,986	100,000 %	\$16,61

Foram as seguintes as despesas por conta da Condução de Trens, referidas ás unidades de trabalho, em todas as linhas:

Tracção a vapor

Anno de	Pessoal		Material		Contas		Total		Differenças	
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro								
1925 . . .	\$760	\$506	2\$526	1\$683	—	—	3\$286	2\$189	\$276	\$152
1924 . . .	\$692	\$468	2\$318	1\$569	—	—	3\$010	2\$037	\$009	\$355
1923 . . .	\$540	\$365	2\$461	2\$027	—	—	3\$001	2\$392	1\$227	1\$202
1922 . . .	\$473	\$317	1\$293	\$868	\$008	\$005	1\$774	1\$190	—	\$061
1921 . . .	\$429	\$302	1\$349	\$949	—	—	1\$778	1\$251	\$109	\$019

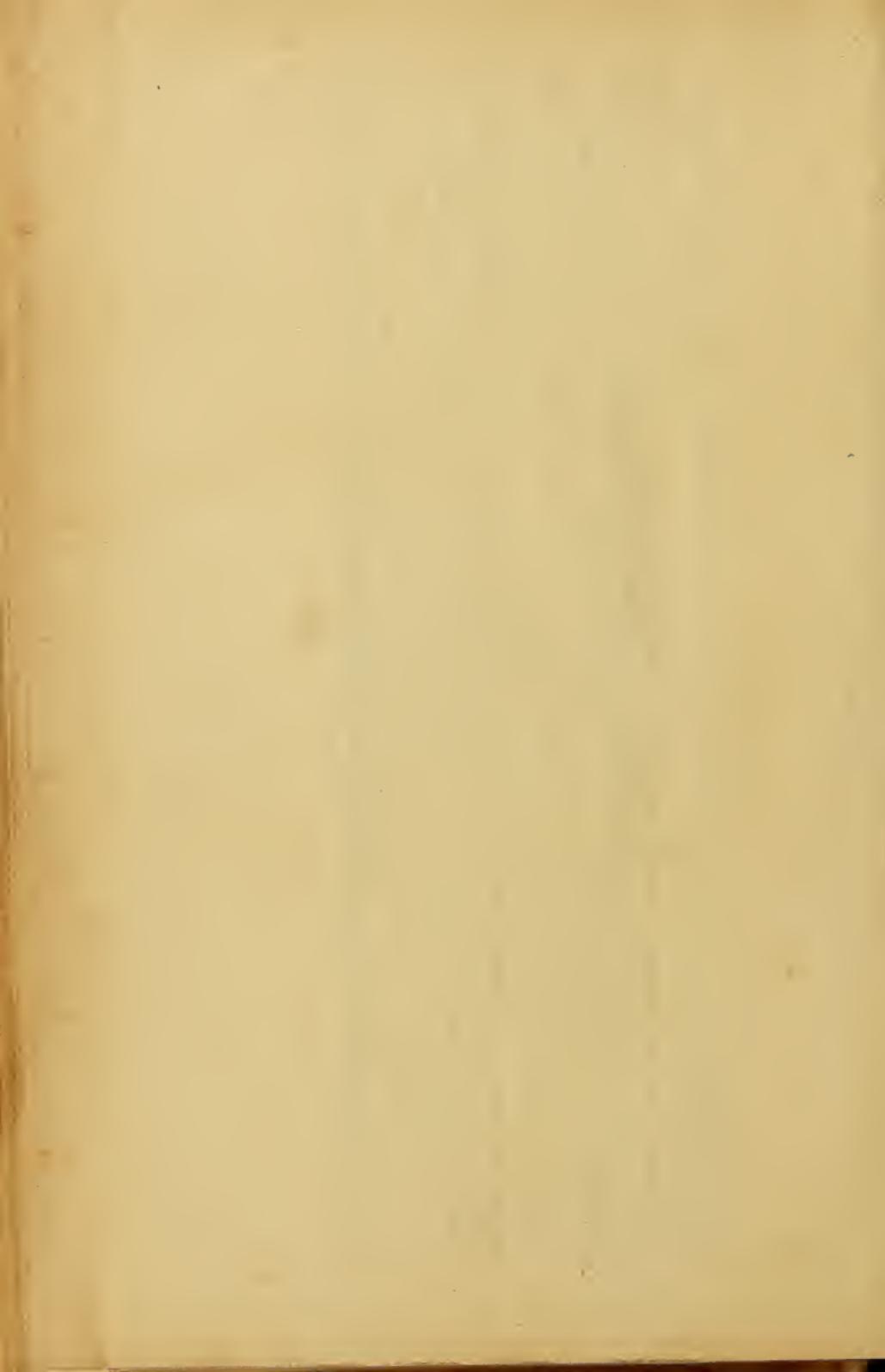
Reparação de locomotivas a vapor

As despesas totaes de reparações de locomotivas, importaram em 1925 em 1.833:408\$580, distribuidas pelas tres bitolas, do seguinte modo:

Designação	C O M P A R A Ç Ã O								
	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921	Com 1924	Com 1923	Com 1922	Com 1921
Pessoal	1.080:475\$570	990:609\$620	871:935\$840	649:191\$760	732:589\$930	+ 89:865\$950	+ 208:539\$730	+ 431:283\$810	+ 347:885\$580
Material	752:933\$010	986:160\$934	553:4 8\$828	911:954\$490	517:725\$050	- 233:227\$924	+ 159:494\$182	159:021\$480	+ 235:207\$960
Total	1.833:408\$580	1.976:770\$554	1.425:374\$668	1.561:146\$250	1.250:315\$040	- 143:361\$974	+ 408:033\$912	+ 272:262\$330	+ 583:093\$540

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

DESIGNAÇÃO	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO (Serviço a vapor)														
	SECÇÃO PAULISTA					SECÇÃO RIO CLARO					AMBAS AS SECÇÕES				
	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921	1925	1924	1923	1922	1921
Pessoal	\$107,0	\$102,2	\$094,9	\$077,4	\$057,5	\$090,7	\$121,8	\$097,5	\$060,2	\$079,8	\$110,7	\$110,6	\$096,0	\$068,6	\$069,5
Material	\$090,5	\$121,9	\$068,2	\$158,5	\$043,7	\$033,1	\$094,5	\$051,1	\$036,3	\$053,8	\$077,2	\$110,1	\$060,9	\$096,5	\$049,1
Total	\$197,5	\$224,1	\$163,1	\$235,9	\$101,2	\$123,8	\$216,3	\$148,6	\$096,5	\$133,6	\$187,9	\$220,7	\$156,9	\$165,1	\$118,6



ctrica

Consumo de energia electrica

		COM 1924			COM 1921	
Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Energia K. W. H.	Trens kilometros	
--	+ 24	+ 130.301	+ 1.1	--	--	
--	+ 7	+ 66.408	+ 4.1	--	--	
--	+ 93	+ 119.391	+ 4.1	--	--	
--	+ 60	+ 63.868	+ 2.1	--	--	
--	+ 76	+ 59.534	+ 3.1	--	--	
--	+ 322	+ 156.241	+ 7.1	--	--	
--	+ 1.690	+ 918.203	+ 54.1	--	--	
--	+ 1.143	+ 246.716	+ 29.1	--	--	
--	+ 562	+ 253.416	+ 9.1	--	--	
976	+ 1.215	+ 484.297	+ 25.1	+1.335.629	+ 93.677	
5.670	+ 1.051	+ 618.113	+ 38.1	+1.373.970	+ 99.932	
12.328	+ 1.006	+ 594.143	+ 37.1	+1.390.030	+ 94.719	
18.974	+ 7.249	+3.710.631	+ 214.1	--	--	

Tração Eléctrica

Número de trens, trens-kilometro e consumo de energia eléctrica

MESES	ANNO DE 1920			ANNO DE 1921			ANNO DE 1922			ANNO DE 1923			ANNO DE 1924			COMPARAÇÃO											
	N.º de trens	Energia		N.º de trens	Energia		N.º de trens	Energia		N.º de trens	Energia		N.º de trens	Energia		COM 1921		COM 1923		COM 1922		COM 1921					
		K	W		H	K		W	H		K	W		H	K	W	H	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
Janeiro	1.470	976.570	65.178	1.446	846.269	62.928	256	736.264	57.266	921	187.106	17.212	21	111.011	1.559	214	219.006	+	7.812	848	701.031	19.906	-	-			
Fevereiro	1.367	867.385	61.196	1.331	791.577	60.740	196	690.610	51.048	580	111.111	16.815	7	1.000	156	141	167.375	+	7.118	787	565.995	14.381	-	-			
Março	1.512	907.888	68.064	1.419	818.407	63.786	1.299	740.430	58.134	861	372.789	27.900	96	119.311	1.218	51	197.158	+	9.868	659	558.099	19.101	-	-			
Abril	1.4	254.704	63.922	1.267	790.816	61.152	304	734.714	57.977	1.067	167.266	37.068	66	15.828	2.779	116	119.960	+	5.918	369	586.981	26.824	-	-			
Maio	1.515	914.173	62.709	1.468	855.139	66.110	1.69	783.400	61.088	1.218	511.800	41.470	66	9.711	3.390	176	131.572	+	8.612	577	683.172	28.210	-	-			
Junho	1.755	1.026.782	74.572	1.466	870.544	66.958	1.766	796.116	67.791	1.156	672.740	45.016	222	122.541	1.594	229	240.016	+	11.749	603	441.072	28.886	-	-			
Julho	1.791	1.173.450	100.022	1.901	1.297	102.258	1.429	847.929	64.660	1.510	164.950	61.260	1.690	918.500	54.784	1.182	118.237	+	35.862	1.581	688.110	58.782	-	-			
Agosto	1.177	1.087.526	95.496	1.314	810.810	66.154	472	844.017	66.091	1.762	810.100	61.964	66	1.113	218.116	29.45	1.845	215.479	+	29.092	1.155	577.125	30.122	-	-		
Setembro	1.948	1.126.405	78.540	1.376	872.299	68.898	528	782.421	60.977	1.204	747.500	57.201	662	253.416	9.612	610	319.981	+	17.563	754	578.905	21.369	-	-			
Outubro	2.577	1.857.102	94.671	1.762	872.808	69.546	358	798.939	61.574	1.240	701.700	69.406	359	1.473	916	1.219	558.163	+	93.079	1.897	565.602	35.247	+ 2.525	-1.385.629	+	93.677	
Novembro	1.354	1.463.648	106.602	1.368	815.535	67.168	1.365	782.181	58.492	1.207	767.000	56.296	619	89.678	6.810	1.051	148.113	+	38.431	1.147	126.048	18.682	+ 2.015	-1.874.970	+	99.912	
Dezembro	2.838	1.752.082	107.047	1.242	977.939	69.739	1.87	790.745	61.132	1.271	794.700	69.498	619	184.052	12.228	1.206	591.113	+	67.298	950	777.382	47.843	+ 1.061	+1.890.039	+	94.719	
Total	23.857	18.029.125	983.892	16.108	9.818.494	769.294	3.668	9.295.781	721.246	13.211	7.108.245	511.193	1.048	2.021.863	18.974	7.549	3.710.001	+	214.568	7.296	1.000.344	259.656	10.146	1.000.840	410.349	-	-

Percurso de locomotivas

Foi de 1.115.329 kilometros o percurso das locomotivas electricas, em 1925.
 A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Annos de	SERVIÇO DO TRAFEGO						Trens de lastro	TOTAL
		TRENS DE							
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e Frigorifico	Serviços diversos	Manobras e reservas		
1 ^m ,60	1925	421.032	52.223	457.913	25.334	27.390	131.437	—	1.115.329
	1924	338.655	30.272	319 184	20.068	21.571	39.544	—	769.294
	1923	335.005	31.548	332.989	17.322	17.272	—	100	724.236



As despesas

ANNO DE 1923

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem da despesa total	Por trem kilometro
Inspector de locomotivas	\$200	3,215 %	\$018,3
Encarregado da Tracção	—	—	—
Machinistas e ajudantes	\$590	41,001 »	\$233,3
Limpadores	\$660	4,929 »	\$028,2
Electricistas, aprendizes	\$100	5,545 »	\$031,6
Encarregado de depositos	\$300	1,225 »	\$007,0
Encarregado dos freios	\$700	2,396 »	\$013,6
Ajudantes de lubrificação	—	—	—
Plantões	\$340	0,955 »	\$005,4
Escrepturarios	—	—	—
Praticantes de escriptura	\$300	0,025 »	\$000,1
Trabalhadores	—	—	—
Mensageiros	\$330	0,183 »	\$001,0
Varredores	—	—	—
Total	245:127\$520	59,474 »	\$338,5
Linha de transmissão de	\$910	7,643 »	\$043,5
Sub-estações	\$431	15,693 »	\$089,3
Linha de contacto	\$360	12,822 »	\$072,9
Total	149:016\$700	36,158 »	\$205,7
Engenheiro da Light para da energia electrica	18:000\$000	4,368 »	\$024,8
Total geral	412:144\$220	100,000 »	\$569,0

As despesas de manutenção de transporte e de alojamento em 1923, em observâncias em seguida.

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922			ANNO DE 1923			ANNO DE 1924		
	Importancia	Porcentaje de aumento	Porcentaje de disminución	Importancia	Porcentaje de aumento	Porcentaje de disminución	Importancia	Porcentaje de aumento	Porcentaje de disminución
Imposto de Encomendas e Direitos	2.120\$000	1,400	30,28	15.918\$000	2,000	12,51	14.918\$200	6,000	40,18
Imposto de Renda	4.764\$000	0,531	11,14	4.764\$000	0,000	0,00	4.764\$000	0,000	0,00
Imposto de Apolo	4.122\$208	0,000	0,00	21.098\$000	44,000	2,07	10.878\$500	11,000	52,08
Imposto de Consumo	4.185\$000	0,000	0,00	11.708\$170	6,000	5,12	20.315\$600	4,000	34,98
Imposto de Propriedade e Plantas	4.115\$200	5,188	1,26	25.095\$500	5,000	19,95	20.118\$000	2,000	7,96
Imposto de Importação	7.808\$110	1,000	12,80	0.011\$000	1,000	9,09	2.000\$000	1,000	50,00
Imposto de Transmissão	16.400\$000	2,511	15,36	19.105\$100	2,100	10,91	9.878\$500	2,000	20,26
Aluguel de Imóveis	3.561\$000	0,400	1,12	3.561\$000	0,000	0,00	3.561\$000	0,000	0,00
Imposto de Renda	18.014\$000	2,700	14,99	10.988\$000	2,000	18,13	10.65\$000	0,000	0,00
Imposto de Renda	5.011\$800	0,500	10,00	2.000\$000	0,486	24,30	2.000\$000	0,000	0,00
Imposto de Renda	0.011\$000	1,000	100,00	750\$000	0,158	20,91	100\$000	10,000	90,00
Mensagens	0.011\$000	1,000	100,00	3.705\$100	0,700	18,91	3.705\$100	0,000	0,00
Arrendamentos	7.804\$000	0,800	10,38	9.668\$500	0,800	8,38	9.668\$500	0,000	0,00
Total	488.875\$200	5,000	1,03	2.074\$500	0,000	0,00	24.000\$000	91,400	37,80
Imposto de Renda - Propriedade	20.800\$000	4,115	19,74	10.895\$000	0,000	0,00	11.198\$000	0,000	0,00
Imposto de Renda - Consumo	91.000\$000	1,970	2,16	81.700\$000	17,100	20,93	60.100\$000	15,000	18,88
Imposto de Renda - Importação	70.000\$000	3,100	4,43	2.198\$000	0,555	2,53	2.818\$000	0,000	0,00
Total	1.810\$000	21,188	1,17	92.200\$000	2,000	2,19	4.000\$500	6,158	6,70
Imposto de Renda - Propriedade e Plantas	18.000\$000	2,700	15,00	18.000\$000	0,577	3,20	18.000\$000	1,000	5,56
Total geral	1.572\$000	10,000	6,40	17.946\$000	10,000	5,57	112.104\$200	100,000	560,00

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1923	1924	1925
Carvão	21.000\$000	20.100\$000	20.000\$000
Fósforos	18.000\$000	18.000\$000	18.000\$000
Materiais diversos	11.000\$000	11.000\$000	11.000\$000
Imposto de Importação de materiais	0.148\$000	0.000\$000	0.000\$000
Subsídios	19.800\$000	19.800\$000	19.800\$000
Imposto de Renda	1.000\$000	1.000\$000	1.000\$000
Total	70.000\$000	68.900\$000	68.800\$000
Imposto de Renda de Propriedade e Plantas	0.100\$000	0.100\$000	0.100\$000
Total geral	70.100\$000	69.000\$000	68.900\$000

In
Er
M
Li
E
E
E
A
P
V
E
P
T
M

L
S
L
E
d

E
I
M
I
S
I
E

Despesa na condução de trens. A criação elétrica no curso de 1923, 1924 e 1925

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923			ANNO DE 1924			ANNO DE 1925		
	Impedimento	Por cento a despeza total	Por cento a metro	Impedimento	Por cento a despeza total	Por cento a metro	Impedimento	Por cento a despeza total	Por cento a metro
Inspecção de locomotivas e obelmas	22.425\$000	1,067 %	\$022,8	15.091\$500	1,507 %	\$041,2	17.250\$200	1,451 %	\$018,3
Limpeza geral da tracção	4.284\$300	0,200 %	\$001,4	—	—	—	—	—	—
Materiaes e apolantes	332.425\$200	15,519 %	\$3.756	913.058\$250	20,727 %	12,923	668.708\$4500	18,208 %	5233,3
Locomotoras	99.948\$300	4,613 %	\$040,0	1.221\$150	3,037 %	\$042,8	20.315\$500	2,225 %	100,2
Fabricação e reparação e apolantes	4.018\$250	0,182 %	\$031,6	25.529\$200	2,486 %	\$035,0	27.854\$100	2,503 %	2531,6
Limpeza geral de deposito	7.498\$300	0,346 %	\$008,0	6.044\$000	0,588 %	\$008,3	5.000\$300	0,551 %	\$007,0
Fabricação de locomotivas e obelmas	16.462\$000	1,077 %	\$016,7	12.409\$100	1,213 %	\$017,1	20.878\$100	1,082 %	\$013,6
Apolantes de locomotivas	8.561\$000	0,393 %	\$009,6	—	—	—	—	—	—
Plantões	18.007\$300	1,181 %	\$018,4	10.088\$320	1,069 %	\$015,1	984\$341	0,431 %	\$05,4
Verificação	7.894\$300	0,385 %	\$006,0	7.565\$050	0,385 %	\$005,4	—	—	—
Impedimentos	5.044\$800	0,230 %	\$006,4	2.068\$010	0,230 %	\$003,0	4.003\$0	0,044 %	\$001,1
Problemas de impeditivo	—	—	—	77.425\$0	0,774 %	\$011,1	—	—	—
T. H.adores	9.000\$800	0,412 %	\$009,2	670\$100	0,557 %	\$006,0	—	—	—
Materiaes	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	498.787\$800	22,818 %	\$267,0	25.571\$570	31,672 %	\$116,4	210.124\$200	26,947 %	\$239,5
Trabalho de tracção de electricidade	26.984\$300	1,295 %	\$037,1	19.089\$080	1,851 %	\$026,2	31.100\$310	3,450 %	\$040,5
Subestação	51.624\$300	2,600 %	\$031,1	84.704\$000	7,261 %	\$012,0	64.000\$150	7,084 %	\$021,4
Linhas de contacto	29.328\$500	1,390 %	\$020,7	22.400\$380	3,132 %	\$044,1	62.811\$000	6,787 %	\$272,0
Linhas de contacto para tracção electrica	18.000\$800	1,177 %	\$018,3	18.000\$000	1,712 %	\$024,7	18.000\$800	1,972 %	\$24,8
Linhas de contacto (Contato)	65.722\$920	3,281 %	\$066,5	47.294\$300	16,864 %	\$653,1	41.141\$200	4,310 %	\$500,0
Total	87.444\$316	57,119 %	\$188,8	50.355\$450	53,696 %	\$55,5	60.800\$299	54,860 %	\$292,0
Material	87.444\$316	57,119 %	\$188,7	50.355\$450	53,696 %	\$55,5	60.800\$299	54,860 %	\$292,0
Total geral	1.122.064\$356	100,000 %	\$1.112	1.000.501\$100	100,000 %	\$408,6	810.148\$19	100,000 %	1.561,0

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1923			ANNO DE 1924			ANNO DE 1925		
	Impedimento	Por cento a despeza total	Por cento a metro	Impedimento	Por cento a despeza total	Por cento a metro	Impedimento	Por cento a despeza total	Por cento a metro
Carvão	18.500\$000	1,213 %	\$019	12.842\$175	1,250 %	\$018	6.116\$405	0,670 %	\$08,8
Locomotoras	21.804\$300	1,630 %	\$025	20.199\$500	1,968 %	\$028	29.017\$681	2,995 %	\$027
Materiaes e apolantes	143.075\$800	9,361 %	\$146	61.020\$361	5,206 %	\$083	68.219\$673	6,476 %	\$080
Linhas de contacto de electricidade	5.143\$000	0,348 %	\$065	3.275\$150	0,319 %	\$004	11.421\$0	0,112 %	\$005
Subestação	19.310\$000	1,295 %	\$020	11.348\$150	3,049 %	\$043	11.650\$330	1,896 %	\$021,0
Linhas de contacto	40.940\$0	0,290 %	\$003	1.183\$000	0,115 %	\$002	1.000\$000	0,440 %	\$006
Total	212.000\$405	13,867 %	\$216	129.850\$645	12,632 %	\$178	105.275\$993	11,530 %	\$140
Linhas de contacto (Contato)	60.130\$470	4,252 %	\$072	42.499\$870	41,004 %	\$577	40.823\$800	43,330 %	\$50
Total	87.444\$316	57,119 %	\$188,8	50.355\$450	53,696 %	\$55,5	60.800\$299	54,860 %	\$292,0
Total	65.722\$920	3,281 %	\$066,5	47.294\$300	16,864 %	\$653,1	41.141\$200	4,310 %	\$500,0
Total geral	1.529.166\$356	100,000 %	\$1.521	1.927.956\$296	100,000 %	\$1.408	917.044\$008	100,000 %	\$1.561

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
1925	\$666	\$216	\$672	1\$554
1924	\$653	\$178	\$577	1\$408
1923	\$569	\$146	\$546	1\$261
1922	\$492	\$137	\$566	1\$195

Reparação de locomotivas electricas

As despesas totaes de reparações de locomotivas importaram, no periodo de 1922 a 1925, em 771:701\$410 de accôrdo com a seguinte demonstração:

ANNO de	Pessoal	Material	Total
1922	24:547\$760	16:209\$040	40:756\$800
1923	63:853\$830	40:176\$644	104:030\$474
1924	83:168\$350	330:828\$436	413:996\$786
1925	104:554\$530	108:362\$820	212:917\$350
Total	276:124\$470	495:576\$940	771:701\$410
Trem-kilometro	—	—	2:981\$371
Por trem-kilometro	\$092,6	\$166,2	\$258,8

O quadro abaixo compara o custo, por trem-kilometro da condução de trens, inclusivé reparações de locomotivas, nas tracções electricas e a vapór, nos annos de 1925, 1924 e 1923.

DESIGNAÇÃO	TRACÇÃO ELECTRICIA por trem-kilometro			TRACÇÃO A VAPÓR por trem-kilometro			DIFFERENÇA A VAPOR DA TRACÇÃO ELECTRICIA (Por trem-kilometro)			
	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	
	Pessoal	\$754,4	\$767,0	\$657,2	\$926,3	\$855,5	\$682,2	—	\$088,5	—
Material	\$325,7	\$631,3	\$201,4	2\$641,9	2\$480,7	2\$551,2	—	1\$349,4	—	2\$349,8
Contas	\$690,5	\$577,0	\$546,0	—	—	—	+	\$690,5	+	\$546,0
Total	1\$770,6	1\$975,3	1\$404,6	3\$568,2	3\$336,2	3\$233,4	—	1\$797,6	—	1\$828,8

VI Custeio da Divisão

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, nas bitolas de 1.^m, 60, 0.^m, 60 e 1.^m, 00 foi o seguinte, comparado com 1924, 1923, 1922 e 1921.

ANNO DE	PESSOAL	MATERIAL	CONTAS	TOTAL
1925	10.226:173\$040	20.638:033\$545	1.013:741\$920	31.877:948\$505
1924	8.891:757\$680	18.852:586\$295	675:308\$228	28.419:652\$203
1923	7.008:931\$115	17.725:496\$894	624:654\$347	25.359:082\$356
1922	5.784:859\$610	11.690:561\$892	425:836\$375	17.901:257\$937
1921	5.881:043\$830	12.598:949\$128	170:993\$916	18.650:986\$874
Comparação com 1924	1.334:415\$860	1.785:447\$250	338:433\$692	3.458:296\$302
" 1923	3.217:241\$925	2.912:536\$651	389:087\$573	6.518:846\$149
" 1922	4.441:313\$430	8.947:471\$593	587:905\$545	13.976:690\$568
" 1921	4.345:129\$210	8.039:084\$417	842:748\$004	13.226:961\$631

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

Designação	Para todas as linhas				Comparação com os annos de				
	ANNO DE 1925				1924	1923	1922	1921	
	Pessoal	Material	Contas	TOTAL					
Administração	500:717\$040	9:060\$290	—	510:677\$880	82:423\$240	157:697\$280	192:976\$040	187:240\$790	
Despesas gerais de officinas	849:150\$100	601:226\$780	214:063\$880	1.664:449\$710	196:611\$745	490:453\$718	787:827\$805	848:650\$268	
Conservação do edificio das officinas	—	—	—	—	—	—	—	—	
Condução de trens	84:011\$720	66:284\$970	—	100:295\$090	14:185\$170	51:888\$660	84:181\$190	52:071\$150	
Reparação das locomotivas	5:573:796\$870	16:624:866\$715	679:368\$700	22:878:072\$286	3:609:240\$545	3:565:546\$280	10:973:241\$485	9:687:370\$709	
dos carros	1.186:000\$100	861:256\$880	—	2.046:326\$980	344:441\$510	510:320\$788	444:322\$880	7:6:010\$850	
dos vagões	908:434\$420	1.143:779\$830	—	2.047:213\$750	777:067\$890	1:97:321\$800	964:334\$218	1.182:788\$700	
Funcionarios apos.niados	1.130:183\$490	1.350:691\$930	78:116\$080	2.538:899\$560	213:457\$010	812:060\$080	519:224\$205	648:637\$660	
Luz electrica	49:845\$800	—	42:170\$760	49:843\$800	2:708\$500	2:708\$500	2:708\$500	8:708\$500	
Contas	—	—	—	42:170\$760	33:964\$032	34:267\$048	86:374\$260	42:170\$760	
Total	10.226:173\$040	20.638:033\$545	1.018:741\$920	31.877:948\$505	8.458:296\$302	6.518:866\$149	18.976:690\$568	18.226:961\$631	

O calculo dessas despesas por toneladas-kilometro de peso util é feito abaixo, tomando-se as linhas das tres bitolas em confronto com os annos de 1921 a 1925.

DESIGNAÇÃO	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921
Todas as linhas .	\$073	\$079	\$072	\$060	\$059

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

CARVÃO E LENHA

DESIGNAÇÃO	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921
Todas as linhas .	\$034,3	\$035,5	\$040,2	\$025,0	\$026,7

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

DESIGNAÇÃO	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	Em 1921
Todas as linhas .	47,0 %	44,9 %	55,8 %	41,7 %	47,6 %

A seguir mostramos a produção de ferro e bronze em 1925, e os seus preços médios:

As officinas de fundição de ferro e bronze de Juudiah y e Rio Claro entregaram em 1925 ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras reparações 1.252.201,50 kilogrammas de ferro e 89.979 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras	\$445,15
Bronze fundido em obras	2\$361,16

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.266.664,50 kilogrammas de ferro fundido e 90.209,80 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
Bitolas de 1^m,60 e 0^m,60				
Rep. de locomotivas . . .	59.256,0	24:683\$570	17.384,0	36:390\$700
„ „ carros . . .	156.392,0	66:100\$040	3.550,0	7:328\$100
„ „ vagões . . .	223.147,0	90:522\$290	13.692,0	26:742\$800
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	509.525,5	212:872\$205	17.836,0	35:933\$800
Total . . .	948.320,5	394:178\$105	52.462,0	106:395\$400
Bitola de 1^m,00				
Rep. de locomotivas . . .	37.573,0	15:520\$945	14.972,0	30:669\$050
„ „ carros . . .	70.611,0	29:043\$490	2.601,5	5:524\$600
„ „ vagões . . .	160.329,0	66:492\$300	10.643,0	22:890\$300
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	49.831,0	21:012\$090	9.531,3	18:837\$800
Total . . .	318.344,0	132:068\$825	37.747,8	77:921\$750
Total geral . . .	1.266.664,5	526:246\$930	90.209,8	184:317\$150

Fornecimento a diversos

Nas officinas de Jundiaby e Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para estranhos, na importancia de \$3.665:172\$700, que se distribue na seguinte forma:

DESIGNAÇÃO	Em 1925					COMPARAÇÃO COM OS ANOS DE				
	Pessoal	Material	Total	1924	1923	1922	1921			
Engenheiros	270:708\$230	644:604\$750	924:307\$970	+ 198:681\$850	- 63:356\$310	- 177:960\$000	- 162:421\$380			
Trafego	243:056\$170	131:398\$030	374:454\$200	+ 9:756\$150	99:181\$580	216:577\$890	238:047\$950			
Telegrapho	12:244\$420	12:173\$740	24:418\$160	+ 6:495\$020	11:843\$790	11:964\$890	7:551\$560			
Fundição de ferro e bronze	266:991\$010	290:693\$270	557:684\$280	+ 30:396\$870	+ 132:530\$430	+ 237:446\$670	+ 202:325\$360			
	65:996\$150	145:046\$090	211:042\$240	- 42:188\$830	+ 20:443\$610	+ 72:132\$960	+ 34:949\$420			
Almoxarifado	235:332\$690	243:928\$390	477:278\$080	+ 44:652\$020	+ 168:709\$970	+ 77:829\$850	+ 406:458\$500			
Horto florestal	1:329\$670	698\$610	2:028\$280	+ 379\$980	- 211\$710	4:898\$880	656\$320			
Contactoria-custelo	6:334\$900	2:458\$330	8:788\$230	- 2:060\$260	+ 4:086\$280	1:886\$000	+ 4:619\$250			
Typographia-custelo	914\$640	518\$870	1:433\$510	- 670\$870	+ 1:433\$610	1:438\$610	+ 1:433\$610			
Almoxarilhado-custelo	2:457\$550	1:746\$810	4:202\$860	+ 2:206\$310	+ 4:131\$820	3:943\$390	+ 3:685\$110			
Particulares	56:508\$680	438:337\$240	490:145\$920	+ 3:228\$765	+ 271:591\$297	+ 191:984\$040	+ 174:177\$692			
Estradas de Ferro estranhas	249:683\$850	338:499\$020	588:182\$870	- 273:396\$050	+ 330:456\$007	+ 424:262\$220	- 1:108:559\$670			
Escritorio Central da Companhia				+ 911\$450						
Total	1.419:472\$950	2.345:699\$750	3.665:172\$700	+ 497:952\$995	+ 962:617\$814	+ 900:941\$580	- 1.010:505\$918			

O numero médio de empregados durante o anno de 1925, vai indicado nos quadros seguintes:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	1 ^m ,00		
ESCRITORIOS				
Chefe da Locomoção	—	—	1	1
Chefe da Tracção	—	—	1	1
Ajudante da Tracção	—	1	—	1
Inspector da Tracção	—	1	—	1
Chefe de Escritorio	—	—	1	1
Chefes de Secção	2	1	—	3
Desenhistas	2	—	—	2
Desenhistas-ajudantes	2	—	—	2
Escripturarios	29	3	—	32
Praticantes	11	3	—	14
Continuo	1	—	—	1
Total	47	9	3	59
OFFICINAS				
Chefes de officinas	1	1	—	2
Sub-chefes de officinas	1	1	—	2
Engenheiros praticantes	2	—	—	2
Engenheiro electricista	—	1	—	1
Mestres de officinas	5	7	—	12
Ajustadores	79	54	—	133
Aprendizes (officios diversos)	79	36	—	115
Caldeireiros e funileiros	18	21	—	39
Carpinteiros	26	167	—	193
Ferreiros	23	28	—	51
Fundidores	35	6	—	41
Limadores	16	6	—	22
Malhadores	31	35	—	66
Operarios diversos	170	176	—	346
Pedreiros	9	6	—	15
Pintores	14	28	—	42
Serradores	1	40	—	41
Serventes	11	4	—	15
Torneiros	42	32	—	74
Trabalhadores	145	336	—	481
Total	708	985	—	1.693

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	1 ^m ,00		
Fiscalisação da lenha				
Fiscal geral	—	—	1	1
Fiscaes e ajudantes	9	9	—	18
Total	9	9	1	19
Tracção				
Inspector de locomotivas electricas .	1	—	—	1
Encarregados da tracção	3	3	—	6
Fiscaes da conducção de trens	1	—	—	1
Chefes de depositos	3	2	—	5
Encarregado de deposito	4	3	—	7
Auxiliares de depositos	—	1	—	1
Ajustadores	15	14	—	29
Ajudantes e aprendizes	29	23	—	52
Ajudantes de machinistas	28	—	—	28
Bombeiros e guardas	16	19	—	35
Continuos	—	2	—	2
Encarregados e plantões de escripto- rios regionaes	14	8	—	22
Escripturarios	1	3	—	4
Fiscal de locomotivas a vapor	—	1	—	1
Foguistas	156	120	—	276
Funileiro	1	—	—	1
Lenheiros e carvoeiros	77	57	—	134
Limpadores	105	59	—	164
Machinistas	172	123	—	295
Operarios diversos	22	12	—	34
Praticantes de escripturarios	4	2	—	6
Trabalhadores	5	3	—	8
Total	657	455	—	1.112

DESIGNAÇÃO	BITOLAS DE		Todas as linhas	TOTAL
	1 ^m .60 e 0 ^m .60	1 ^m .00		
ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA				
Engenheiros	2	—	—	2
Auxiliar de engenheiro	1	—	—	1
Chefes de turmas e ajudantes	22	—	—	22
Desenhista-ajudante	1	—	—	1
Escripturarios	2	—	—	2
Mecanicos, ajudantes e aprendizes	22	—	—	22
Operarios diversos	35	—	—	35
Praticante de escriptuario	1	—	—	1
Trabalhadores	119	—	—	119
Total	205	—	—	205

Resumo

DESIGNAÇÃO	Total geral				
	1925	1924	1923	1922	1921
Escriptorios	59	52	50	46	47
Officinas	1.693	1.587	1.498	1.395	1.461
Tracção	1.112	1.053	933	950	1.014
Fiscalisação da lenha	19	18	14	21	23
Electrificação da linha	205	144	89	174	185
Total	3.088	2.854	2.584	2.586	2.730

O movimento de pessoal no anno de 1925 foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Augmento	Diminuição
Escriptorios	7	—
Officinas	106	—
Tracção	59	—
Fiscalisação da lenha	1	—
Electrificação da linha	61	—
Total	234	—

VI

Almoxarifado

Fornecer esta Repartição, com séde em Jundiáhy, 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, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1925 o Almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor dos materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1925	2.584:129\$942
Directamente do estrangeiro	11.072:740\$220
Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro a saber:	
Carvão de pedra	9.594:155\$400
Dormentes	2.902:120\$407
Impressos, livros e objectos para escriptorio	704:203\$750
Lenha	8.105:611\$916
Madeira nacional	1.075:644\$890
Diversos	4.962:000\$572
	<u>27.343:736\$935</u>
Proveniente das Officinas	1.248:044\$210
	<u>28.591:780\$145</u>
Materiaes em desembaraço na Alfandega e em transito para o Almoxarifado — escripturados até 31 de dezembro de 1925	4.686:173\$480
	<u>33.277:953\$625</u>
Total do debito	46.934:824\$787

CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia	36.679:697\$989
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos	680:789\$720
Materiaes applicados a fins diversos	143:269\$880
Valor de materiaes existentes e em transito em 31 de Dezembro de 1925	9.431:067\$198
	<u>46.934:824\$787</u>
Total do credito	46.934:824\$787

O saldo de materiaes existentes e em transito em 31 de Dezembro de 1925, na importancia de 9.431:067\$198, de acôrdo com o relatório do Snr. Almoxarife, está assim discriminado:

Apparelhos para signaes	12:786\$500	
Ferramentas	125:057\$239	
Inflamaveis e explosivos	30:872\$165	
Impressos, livros e objectos para escriptorio	232:541\$162	
Machismos para officinas e pertences	433:698\$526	
Madeiras diversas	104:163\$725	
Material sanitario	22:354\$894	
" para construcção	22:360\$603	
" " telegrapho	206:731\$897	
" " freio	125:976\$801	
" " carros e vagões	880:119\$553	
" " locomotivas	1.619:874\$760	
" " linha	1.367:027\$840	
" " sub-estacção electrica	203:708\$026	
" " electrificação da linha	48:159\$600	
" diversos para electricidade	12:184\$030	
Metaes diversos para obras e fundição	882:277\$297	
Parafusos, porcas, rebites e arruellas	136:978\$307	
Tintas e vernizes	162:128\$333	
Tubos e connexões para agua e vapor	72:008\$841	
Diversos	146:140\$743	
Materiaes em desembaraço na Alfandega e em transito para o Almoxarifado, escripturados até 31 de Dezembro de 1925	4.686:173\$480	
		Somma 11.533:325\$122

A deduzir:

Saldo proveniente de combustivel e lubrificante, não liquidados em 31 de dezembro de 1925, a saber:

Combustivel	2.063:262\$300	
Lubrificantes	38:995\$624	2.102:257\$924
		Total 9.431:067\$198

No fim do anno, procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e Depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes conforme a sua natureza. O Almoxa-

rifado contava em 31 de Dezembro de 1925 o seguinte o quadro de empregados:

Almoxarife	1
Ajudante	1
Chefe de Secção	2
Chefe de Depósito	1
Escripturarios	17
Praticantes	8
Feitores de Armazens	2
Conferentes	2
Ajudante de conferente	1
Encarregado de deposito	2
Stockista	1
Armacenistas	3
Mensageiro	1
Trabalhadores	18
	60

VII Pessoal

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

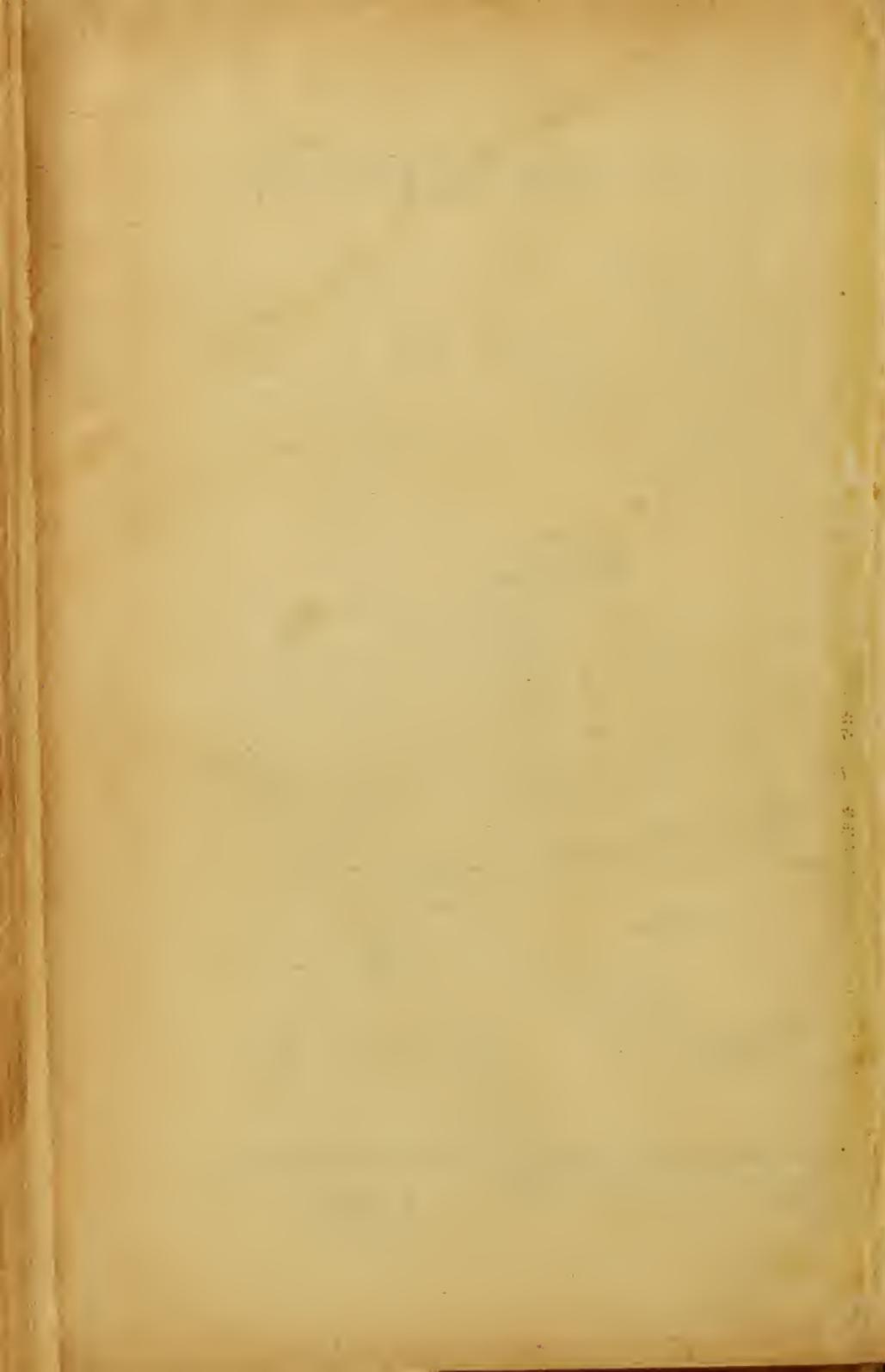
Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros Chefe das diversas Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solícita e economica que a ellas têm dado, a seus ajudantes, bem como a todos os empregados a elles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

Tinha a Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1925 um effectivo de 8.498 empregados, que assim se distribue:

Repartições	Numero de empregados		Proporção per cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral e Contabilidade	266	0,207	3,13
Trafego e Telegrapho	3.783	2,949	44,52
Locomoção	3.088	2,408	36,34
Linha e Edificios	1.361	1,061	16,01
Total	8.498	6,625	100,00

Jundiahy, 1 de Junho de 1926.

J. Cintra
Inspector Geral.

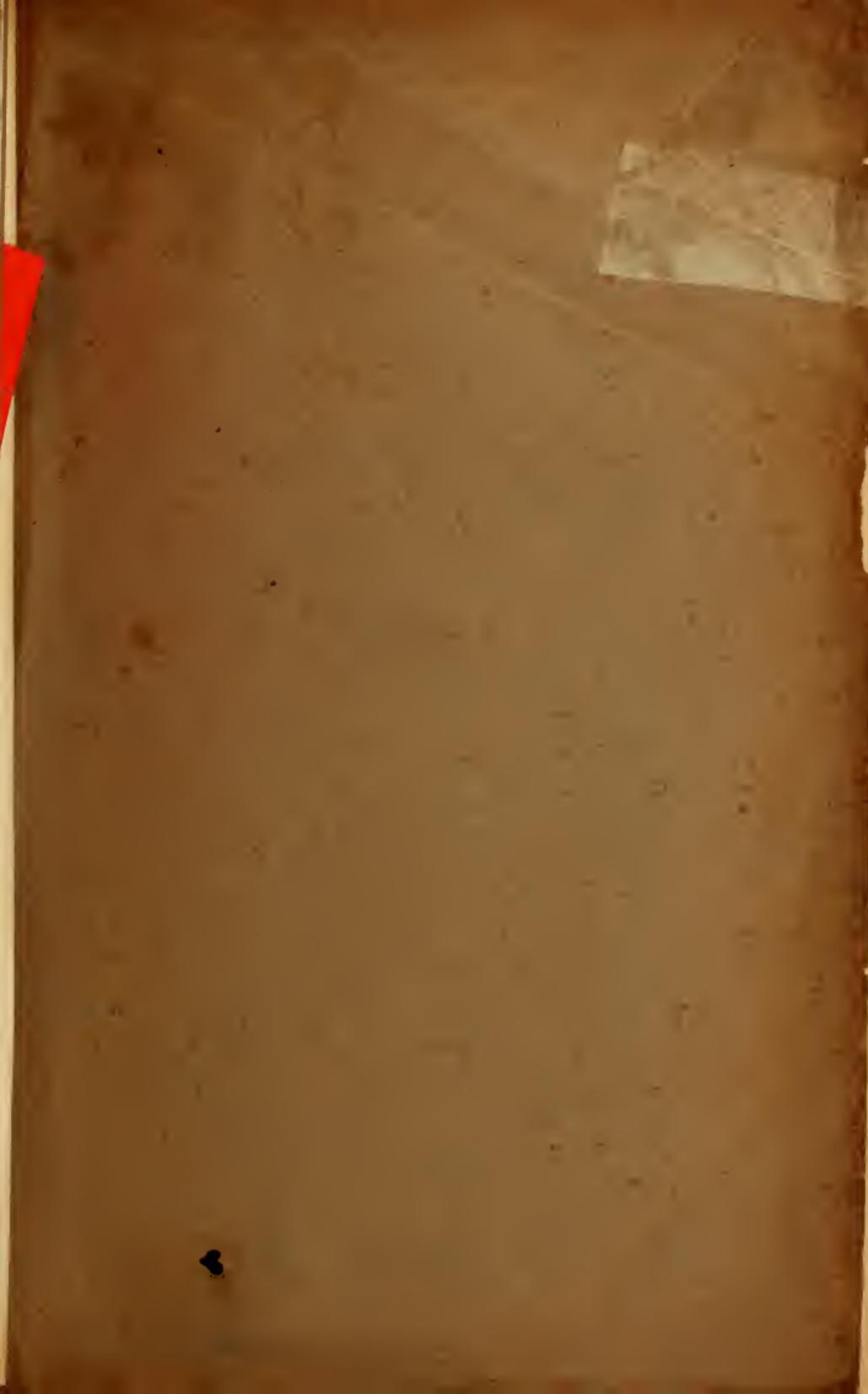


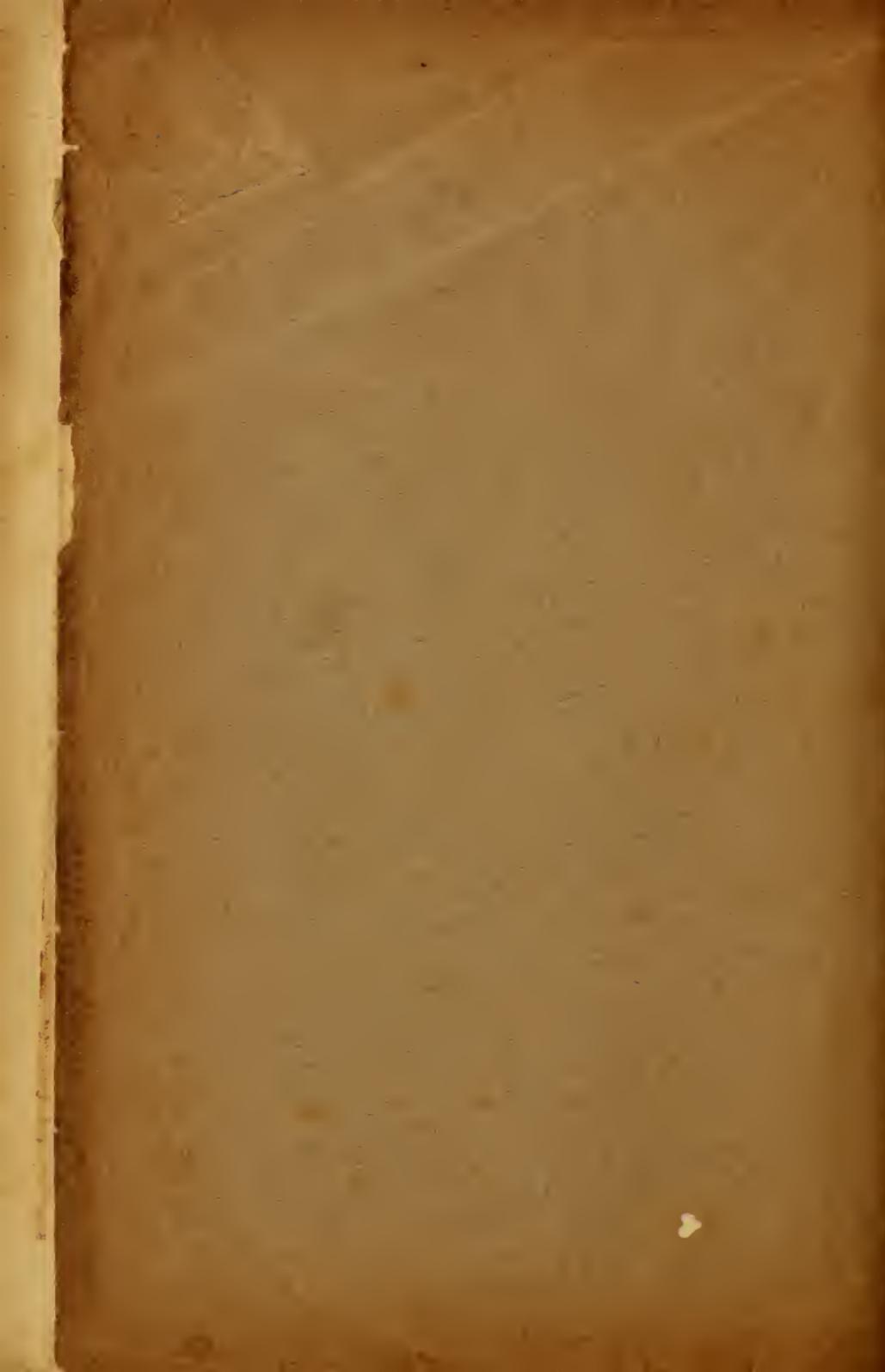
Cadernetas	Trens especiaes	Leitos	Pulmann	Ingressos	SOMMA	
					Quantidade	Produ
504:517\$078	132:961\$772	1.162:522\$012	153:485\$370	93:583\$152	3.625.081	13.544:30
—	—	—	—	—	191.208	594:24
—	—	—	—	—	13.705	178:95
—	—	—	—	—	500	4:13
—	—	—	—	—	39	—
—	—	—	—	—	24	—
—	—	—	—	—	18.127	16:37
—	—	—	—	—	4	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	—
—	—	—	—	—	51.180	606:68
—	—	—	—	—	16.197	177:64
—	—	—	—	—	5.810	83:89
—	—	—	—	—	2.773	26:07
—	—	—	—	—	2.343	34:47
—	—	—	—	—	136	66
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	18	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	302.066	1.723:05
504:517\$078	132:961\$772	1.162:522\$012	153:485\$370	93:583\$152	3.927.147	15.267:37

ANNO DE 1925

Designação	BILHETES				Passes collegiaes				Passes diversos				Cadernetas	Trens especiaes	Leitos	Pulmann	Ingressos	SOMMA		
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe							Quantidade	Produ	
	Quantidade	Product	Quantidade	Product	Quantidade	Product	Quantidade	Product	Quantidade	Product	Quantidade	Product								
Trabalho em trânsito:	277 72	3 500 007	2 252 46	6 011 714	219	4 788 60	6 499	1 12 8 7	11 211	11 77 819	1 107	11 3 779	1 107	11 3 779	1 107	11 3 779	1 107	11 3 779	685 051	17 44
M. de A. de A. de A.	8 858	175 1 188 04	21	10 582 001					101	2 011 000	2	10 4 000							191 208	504
	1 14	128 1 000 00	291	6 108 875															13 265	1 7
	141	1 000 000		2 603 450															500	4
	11	10 000	20	547 72															9	
	5	10 000	10	81 78															21	
	105	1 000 000	12 512	9 702 000							107	1 000							15 705	1
S. P. e M. de A. de A.	4	15 000																	1	
	2	10 000																		2
	21 204	1 000 000	1 000	10 000					110	1 000 000	177	1 000 000							51 189	100
	1 909	1 000 000	1 000	10 000															15 197	17 0
	2 516	1 000 000	2 277	31 544 71					4	10 000									5 810	10 0
	711	10 000 000	10 000	15 000 000															2 273	10 0
	1 486	1 000 000	1 486	1 486 000															1 486	1 486
	80	1 000 000	80	1 000 000															80	1 000 000
			18	1 000															18	1 000
	143 442	3 057 154 877	135 521	68 011 124					1 105	2 000 000	1 110	2 000 000							3 2 100	1 000
TOTAL GERAL	972 174	6 887 108 894	3 717 767	6 701 803 126	10 210	40 788 60	12 410	10 000 000	11 250	13 900 000	8 700	14 289 000	11 011 008	132 061 872	1 162 522 011	15 48 1 10	90 780 000	8 267 147	15 000	

J. Contra.
Empenho Total





M. FAZENDA
D.A - NGA - C3

15079

COM. INVENTARIO
PORT. 11473

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15436-48

385.098161

P328

Companhia paulista de est. de ferro

AUTOR

Relatorio 1926

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

15.436-48

385,098161

P328

cia Paulista EF

