

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

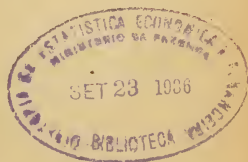
ESTRADAS DE FERRO

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.

Éra 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 |
| „ „ „ „ presas | 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 subscrição 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 Itirapinã, 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 Almojarifado 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 | 50,408 ” | 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 |

Consta do quadro seguinte a renda discriminada do trafego de todas as linhas da Companhia nos annos de 1925 e 1924.

VERBAS

| | 1925 | | 1924 | | Differenças em 1925 | | |
|--|----------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|---------|--------------------------|
| | Quantidade | Receita | Quantidade | Receita | Quantidade | Receita | |
| | Passageiros. | 3.929.602 | 15.134:418\$140 | 3.902.430 | 13.488:775\$593 | + | 27.172 |
| Bagagens, encomendas, animaes da tabella 9 e valores (toneladas). | 72.737 | 6.755:498\$403 | 59.946 | 4.955:212\$578 | + | 12.791 | + 1.800:285\$825 |
| Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros (Numero) | 24.825 | 183:787\$580 | 25.201 | 154:828\$922 | - | 376 | + 28:958\$658 |
| Mercadorias { Café (toneladas) | 436.663 | 18.937:441\$830 | 441.827 | 16.423:357\$62 | + | 5.164 | + 2.514:084\$148 |
| { Diversos (toneladas) | 1.614.346 | 34.181:807\$378 | 1.360.838 | 25.261:911\$256 | + | 253.508 | + 8.919:896\$122 |
| Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas (Numero) | 396.364 | 4.078:096\$962 | 422.803 | 3.560:724\$427 | - | 26.439 | + 517:372\$555 |
| Telegrammas (Numero) | 743.732 | 1.024:599\$587 | 685.105 | 859:682\$748 | + | 58.657 | + 164:916\$839 |
| Trens especiaes (Numero) | 174 | 132:961\$772 | 183 | 129:929\$155 | - | 9 | + 3:032\$617 |
| Armazenagens. | - | 203:328\$359 | - | 141:220\$907 | - | - | + 62:107\$452 |
| Aluguel de: Estações, armazens, casas, commodos e carros para restaurantes, bandejas nas estações, carros, vagões, encerrados, plataformas, terrenos, etc. | - | 1.811:598\$962 | - | 1.163:540\$265 | - | - | + 648:058\$697 |
| Diversas | - | 290:220\$106 | - | 253:010\$321 | - | - | + 37:209\$785 |
| Total. | - | 82.733:759\$079 | - | 66.392:193\$854 | - | - | + 16.341:565\$225 |

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 |
| " " " Guatapar | 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) | — |
| " " " (" Guatapar) | 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 | Valor | Cambio | Importancia | Valor dos | Cambio | |
| em No | títulos | correspon- | | | | dpendida |
| para el | titulos | dente | | em dollars | dente | |
| e | titulos | | | | | |
| Jur | titulos | | | | | |
| | | | | | | 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 | | Receitas da receita Lúptia | | | Impartancia que passavam do anno anterior | Impartancia retiradas do fundo de reserva | TOTAL | Impartancia da receita Lúptia |
|------|----------------------------|----------|-----------------------------------|----------|----------------------------|----------|-----------------|---|---|---------|-------------------------------|
| | De Minas Gerais | De Bahia | De Minas Gerais | De Bahia | RECEITA | | | | | | |
| | | | | | De Minas Gerais | De Bahia | De Minas Gerais | | | | |
| 1852 | 24 | 17 | 6.071 | 6.143 | 186.000 | 200.000 | 186.000 | 200.000 | 186.000 | 200.000 | |

| DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA | | TOTAL | Amortização do emprestimo de 2.750.000 emitido em 1892, para a aquisição da linha Rio Claro | Amortização do emprestimo de 1.000.000 emitido em Nova York em 1922 para a instalação da linha e outras despesas | Amortização do emprestimo de 1.000.000 emitido em Nova York em 1922 para a instalação da linha e outras despesas | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------------------|-------|---|--|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Imposto sobre dividendo | Imposto sobre capital | | | | | | | | | | | |
| 1852 | 24 | 17 | 6.071 | 6.143 | 186.000 | 200.000 | 186.000 | 200.000 | 186.000 | 200.000 | 186.000 | 200.000 |

Os dados aqui apresentados são de caráter meramente informativo e não devem ser considerados como garantia de qualquer natureza. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro reserva-se o direito de alterar os dados aqui apresentados sem aviso prévio. Os dados aqui apresentados são de caráter meramente informativo e não devem ser considerados como garantia de qualquer natureza. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro reserva-se o direito de alterar os dados aqui apresentados sem aviso prévio.

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 accie
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 telegrafi
fevereiro de 192

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

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista

VALOREM 31 DE DEZEMBRO

| N.º | Do custo das folhas de concessão Federal | | Do custo das folhas municipais | Do custo da folha de dividendos | Do custo das folhas de juros da dívida pública | Do custo global da folha dos juros de prestações | Do custo da folha de amortizações | Do custo da folha de impostos | Do custo da folha de despesas | Do custo da folha de encargos | Do custo da folha de provisões | Do capital para os efeitos contractaes | | | Do resultado líquido para os efeitos contractaes | Do resultado líquido para os efeitos contractaes | Do fundo de reservas | Do fundo de pensões | Do fundo de reserva para contingências | Do fundo de reserva para outras contingências | Do fundo de reserva para outras contingências | |
|-----|--|---------|--------------------------------|---------------------------------|--|--|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--|------------------------|------------------------|--|--|----------------------|---------------------|--|---|---|------------------------|
| | Emprelh | Em ouro | | | | | | | | | | de libras de concessão | de libras de concessão | de libras de concessão | | | | | | | | de libras de concessão |
| 1 | 10.120.000 | | 10.120.000 | | | | | | | | | 20.000.000 | 20.000.000 | | | | | | | | | |
| 2 | 5.000.000 | | 5.000.000 | | | | | | | | | 10.000.000 | 10.000.000 | | | | | | | | | |
| 3 | 1.000.000 | | 1.000.000 | | | | | | | | | 2.000.000 | 2.000.000 | | | | | | | | | |
| 4 | 2.000.000 | | 2.000.000 | | | | | | | | | 4.000.000 | 4.000.000 | | | | | | | | | |
| 5 | 3.000.000 | | 3.000.000 | | | | | | | | | 6.000.000 | 6.000.000 | | | | | | | | | |
| 6 | 4.000.000 | | 4.000.000 | | | | | | | | | 8.000.000 | 8.000.000 | | | | | | | | | |
| 7 | 5.000.000 | | 5.000.000 | | | | | | | | | 10.000.000 | 10.000.000 | | | | | | | | | |
| 8 | 6.000.000 | | 6.000.000 | | | | | | | | | 12.000.000 | 12.000.000 | | | | | | | | | |
| 9 | 7.000.000 | | 7.000.000 | | | | | | | | | 14.000.000 | 14.000.000 | | | | | | | | | |
| 10 | 8.000.000 | | 8.000.000 | | | | | | | | | 16.000.000 | 16.000.000 | | | | | | | | | |
| 11 | 9.000.000 | | 9.000.000 | | | | | | | | | 18.000.000 | 18.000.000 | | | | | | | | | |
| 12 | 10.000.000 | | 10.000.000 | | | | | | | | | 20.000.000 | 20.000.000 | | | | | | | | | |
| 13 | 11.000.000 | | 11.000.000 | | | | | | | | | 22.000.000 | 22.000.000 | | | | | | | | | |
| 14 | 12.000.000 | | 12.000.000 | | | | | | | | | 24.000.000 | 24.000.000 | | | | | | | | | |
| 15 | 13.000.000 | | 13.000.000 | | | | | | | | | 26.000.000 | 26.000.000 | | | | | | | | | |
| 16 | 14.000.000 | | 14.000.000 | | | | | | | | | 28.000.000 | 28.000.000 | | | | | | | | | |
| 17 | 15.000.000 | | 15.000.000 | | | | | | | | | 30.000.000 | 30.000.000 | | | | | | | | | |
| 18 | 16.000.000 | | 16.000.000 | | | | | | | | | 32.000.000 | 32.000.000 | | | | | | | | | |
| 19 | 17.000.000 | | 17.000.000 | | | | | | | | | 34.000.000 | 34.000.000 | | | | | | | | | |
| 20 | 18.000.000 | | 18.000.000 | | | | | | | | | 36.000.000 | 36.000.000 | | | | | | | | | |
| 21 | 19.000.000 | | 19.000.000 | | | | | | | | | 38.000.000 | 38.000.000 | | | | | | | | | |
| 22 | 20.000.000 | | 20.000.000 | | | | | | | | | 40.000.000 | 40.000.000 | | | | | | | | | |
| 23 | 21.000.000 | | 21.000.000 | | | | | | | | | 42.000.000 | 42.000.000 | | | | | | | | | |
| 24 | 22.000.000 | | 22.000.000 | | | | | | | | | 44.000.000 | 44.000.000 | | | | | | | | | |
| 25 | 23.000.000 | | 23.000.000 | | | | | | | | | 46.000.000 | 46.000.000 | | | | | | | | | |
| 26 | 24.000.000 | | 24.000.000 | | | | | | | | | 48.000.000 | 48.000.000 | | | | | | | | | |
| 27 | 25.000.000 | | 25.000.000 | | | | | | | | | 50.000.000 | 50.000.000 | | | | | | | | | |
| 28 | 26.000.000 | | 26.000.000 | | | | | | | | | 52.000.000 | 52.000.000 | | | | | | | | | |
| 29 | 27.000.000 | | 27.000.000 | | | | | | | | | 54.000.000 | 54.000.000 | | | | | | | | | |
| 30 | 28.000.000 | | 28.000.000 | | | | | | | | | 56.000.000 | 56.000.000 | | | | | | | | | |
| 31 | 29.000.000 | | 29.000.000 | | | | | | | | | 58.000.000 | 58.000.000 | | | | | | | | | |
| 32 | 30.000.000 | | 30.000.000 | | | | | | | | | 60.000.000 | 60.000.000 | | | | | | | | | |
| 33 | 31.000.000 | | 31.000.000 | | | | | | | | | 62.000.000 | 62.000.000 | | | | | | | | | |
| 34 | 32.000.000 | | 32.000.000 | | | | | | | | | 64.000.000 | 64.000.000 | | | | | | | | | |
| 35 | 33.000.000 | | 33.000.000 | | | | | | | | | 66.000.000 | 66.000.000 | | | | | | | | | |
| 36 | 34.000.000 | | 34.000.000 | | | | | | | | | 68.000.000 | 68.000.000 | | | | | | | | | |
| 37 | 35.000.000 | | 35.000.000 | | | | | | | | | 70.000.000 | 70.000.000 | | | | | | | | | |
| 38 | 36.000.000 | | 36.000.000 | | | | | | | | | 72.000.000 | 72.000.000 | | | | | | | | | |
| 39 | 37.000.000 | | 37.000.000 | | | | | | | | | 74.000.000 | 74.000.000 | | | | | | | | | |
| 40 | 38.000.000 | | 38.000.000 | | | | | | | | | 76.000.000 | 76.000.000 | | | | | | | | | |
| 41 | 39.000.000 | | 39.000.000 | | | | | | | | | 78.000.000 | 78.000.000 | | | | | | | | | |
| 42 | 40.000.000 | | 40.000.000 | | | | | | | | | 80.000.000 | 80.000.000 | | | | | | | | | |
| 43 | 41.000.000 | | 41.000.000 | | | | | | | | | 82.000.000 | 82.000.000 | | | | | | | | | |
| 44 | 42.000.000 | | 42.000.000 | | | | | | | | | 84.000.000 | 84.000.000 | | | | | | | | | |
| 45 | 43.000.000 | | 43.000.000 | | | | | | | | | 86.000.000 | 86.000.000 | | | | | | | | | |
| 46 | 44.000.000 | | 44.000.000 | | | | | | | | | 88.000.000 | 88.000.000 | | | | | | | | | |
| 47 | 45.000.000 | | 45.000.000 | | | | | | | | | 90.000.000 | 90.000.000 | | | | | | | | | |
| 48 | 46.000.000 | | 46.000.000 | | | | | | | | | 92.000.000 | 92.000.000 | | | | | | | | | |
| 49 | 47.000.000 | | 47.000.000 | | | | | | | | | 94.000.000 | 94.000.000 | | | | | | | | | |
| 50 | 48.000.000 | | 48.000.000 | | | | | | | | | 96.000.000 | 96.000.000 | | | | | | | | | |
| 51 | 49.000.000 | | 49.000.000 | | | | | | | | | 98.000.000 | 98.000.000 | | | | | | | | | |
| 52 | 50.000.000 | | 50.000.000 | | | | | | | | | 100.000.000 | 100.000.000 | | | | | | | | | |

A folha de custos das folhas de concessão Federal, das folhas municipais, das folhas de dividendos, das folhas de juros da dívida pública, das folhas de impostos, das folhas de despesas, das folhas de encargos, das folhas de provisões, das folhas de resultados líquidos para os efeitos contractaes, das folhas de resultados líquidos para os efeitos contractaes, das folhas de fundos de reservas, das folhas de fundos de pensões, das folhas de fundos de reserva para contingências e das folhas de fundos de reserva para outras contingências, são folhas de custo e não de resultado.

Este quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista, em 31 de dezembro de 1934, foi elaborado com base nos dados contabeis da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, S.A., e representa o resultado das operações realizadas durante o periodo compreendido entre o dia 1.º de janeiro e o dia 31 de dezembro de 1934. Os valores expressos em libras de concessão são calculados com base na taxa de conversão de 1:100,00 para cada libra de concessão. Os valores expressos em libras de concessão são calculados com base na taxa de conversão de 1:100,00 para cada libra de concessão. Os valores expressos em libras de concessão são calculados com base na taxa de conversão de 1:100,00 para cada libra de concessão.

a de Estradas de Ferro desde seu começo até 31 de Dezembro de 1925

Serviço Florestal

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Numero de
áreas existentes

Custo

OBSERVAÇÕES

HIPOTA DE 10,60

Observações sobre a Hipota de 10,60, incluindo descrições de áreas, datas de criação, e referências a documentos legais e administrativos. O texto descreve a evolução das áreas florestais sob este tipo de hipota, mencionando a criação de novas áreas e a extinção de outras ao longo do tempo.

HIPOTA DE 10,60

Observações adicionais sobre a Hipota de 10,60, detalhando a situação das áreas em períodos específicos e mencionando a atuação de órgãos competentes na fiscalização e gestão dessas áreas.

HIPOTA DE 00,60

Observações sobre a Hipota de 00,60, descrevendo as características das áreas e o processo de sua manutenção e registro.

VIA FLUVIAL

Observações sobre áreas relacionadas à via fluvial, incluindo descrições de margens e áreas de preservação.

| ANO | DATA | DESCR. DA ÁREA | NUM. DE ÁREAS | CUSTO | REMARKS |
|------|----------|----------------|---------------|-------|---------|
| 1854 | 10/10/54 | ... | ... | ... | ... |
| 1855 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1856 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1857 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1858 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1859 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1860 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1861 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1862 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1863 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1864 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1865 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1866 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1867 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1868 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1869 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1870 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1871 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 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 | ... | ... | ... | ... | ... |

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 | 637.924,5 | 3.598:827\$260 | 1.936.636 | 3.703:730\$750 | 2.574.560,5 | 7.302:558\$010 |
| 1921 | 685.215 | 3.857:938\$670 | 2.203.695 | 4.112:546\$540 | 2.888.910 | 7.970:485\$210 |
| 1922 | 788.021 | 4.489:999\$920 | 2.291.838 | 4.298:854\$000 | 3.079.859 | 8.788:853\$620 |
| 1923 | 929.063 | 5.762:854\$110 | 2.557.088 | 5.354:049\$565 | 3.486.151 | 11.116:903\$675 |
| 1924 | 1.097.752 | 7.095:844\$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 | 25.420.880 | 18.667.655 | 954.510\$736 |
| | Recebido | 10.670.586 | 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 | 6.755.495\$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 | | | | | | | | |
| Total | 436.663.283 | 18.937.441\$830 | 1.614.346.185 | 34.181.807\$378 | 441.826.761 | 16.423.357\$682 | 1.360.837.975 | 26.261.911\$256 |

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) . . .
 Cia. Araraquara . . .
 " Dourado (via Ribeirão Bonito) . . .
 " " (" Araraquara) . . .

1.259
 646.926
 63.333
 480

| ESTAÇÕES | 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 | 169.459,889 |
| Boa Vista | — | 49.458 | 764,297 |
| Jacutiba | — | 9.059 | 173,008 |
| Roboatça | 188 | 941.012 | 3.778,882 |
| Novo Odessa | 194 | 91.936 | 2.119,112 |
| Villa Americana | 671 | 156.510 | 2.017,847 |
| Tatá | — | 91.263 | 2.891,104 |
| Luzelira | 363 | 2.066.422 | 64.864,762 |
| Cordeiro | — | 437.416 | 14.809,914 |
| Santa Gertrudes | 68 | 495.181 | 25.802,561 |
| Rio Claro | 1.576 | 629.638 | 21.347,981 |
| Batoy | — | 10.146 | 399,941 |
| Itajubá | — | 270 | 2,242 |
| Gratuna | — | 289.712 | 12.576,866 |
| Hydrupna | 322 | 1.393.308 | 59.729,568 |
| Vicente do Rio Claro | — | 69.630 | 2.749,956 |
| Camilo de Finael | — | 658.404 | 32.058,651 |
| São Carlos | 46.411 | 2.464.127 | 129.199,219 |
| Itatá | 966 | 1.064.361 | 84.135,804 |
| Tamboyo | 60 | 295.282 | 16.652,861 |
| Chibarro | — | 316.186 | 16.651,861 |
| Ouro | — | 1.136.900 | 62.529,902 |
| Anraquara | 14.177 | 4.494.101 | 259.280,122 |
| Americo Bravilhense | — | 1.748.263 | 101.104,311 |
| Santa Lucia | 423 | 2.242.380 | 132.031,569 |
| Baúno | 663 | 831.961 | 60.968,659 |
| Cilões | — | 31.431 | 783,283 |
| Santa Barbara | 1.966 | 79.116 | 2.325,882 |
| Cauby | — | 11.285 | 328,641 |
| Tupy | — | 720.612 | 24.332,776 |
| Tupacual | — | 1.350.988 | 49.412,353 |
| Paracavata | 22.431 | 245.762 | 8.616,291 |
| Bommaso | — | 1.278.002 | 49.047,192 |
| Arenas | 1.975 | 172.068 | 8.216,813 |
| Loreto | 24.060 | 1.131.970 | 45.985,849 |
| Elhó Roat | 120 | 1.092.404 | 46.984,716 |
| São Bento | — | 2.916.696 | 88.839,511 |
| Leme | 6.439 | 686.872 | 31.130,340 |
| Souza Queiroz | — | 1.482.260 | 69.809,416 |
| Processununga | 311 | 608.801 | 26.823,872 |
| Porto Ferreira | — | 252.661 | 13.256,402 |
| Batú | 85 | 1.798.680 | 96.110,169 |
| Doughado | 484 | 21.731 | 1.058,196 |
| Eman | — | 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 | 43.241,098 |
| Santa Yotodiana | — | 606.927 | 26.612,379 |
| Morre Grande | — | — | — |
| Perrer | — | — | — |
| Comandandy | 255 | 368.953 | 10.766,804 |
| Araxopolis | 1.200 | 800.788 | 37.097,649 |
| Oliveiras | — | 425.168 | 19.683,169 |
| Yndira | — | 367.476 | 20.772,460 |
| Matuca | — | 274.738 | 17.279,917 |
| Jabá | — | 298.704 | 13.049,470 |
| Hammond | — | 1.474.279 | 63.665,898 |
| Govio | 54 | 1.189.054 | 76.869,432 |
| Vicente Rivo | — | 1.186.267 | 78.117,182 |
| Jabotimbal | 8.907 | 3.039.656 | 201.404,224 |
| Gramma | — | 955.886 | 65.061,208 |
| Itibirama | — | 1.273.659 | 87.213,718 |
| Thyssa | 36.977 | 4.307.233 | 446.582,673 |
| Andre | 102 | 2.444.371 | 171.789,667 |
| Bohollaro | 1.030 | 3.749.976 | 273.177,652 |
| Mandouho | — | 811.864 | 59.729,915 |
| Colina | 177 | 2.698.619 | 160.291,142 |
| Palmar | — | 992.869 | 74.269,994 |
| Frangifera | — | 37.948 | 2.784,578 |
| Buzetow | — | 546.386 | 39.865,770 |
| Campo Alegre | 15.894 | 821.849 | 28.637,716 |
| Brejos | 122 | 1.771.986 | 85.941,595 |
| Esperado | 20 | 1.068.100 | 55.555,806 |
| Torricola | 36 | 2.110.168 | 117.312,352 |
| Ventania | — | 736.737 | 41.699,619 |
| Dous Corregos | 60 | 3.294.788 | 187.595,884 |
| Munecas | 120 | 809.342 | 48.478,026 |
| Banharko | — | 1.809.154 | 108.226,459 |
| Jahú | 12.023 | 17.965.299 | 1.085.740,591 |
| Sollaban Marinho | — | 576.049 | 34.349,607 |
| Capim Fino | 99 | 731.639 | 45.309,311 |
| Fulco Fulho | — | 795.205 | 45.529,050 |
| Campes Salles | 60 | 4.069.319 | 250.262,234 |
| Igranemy | — | 513.292 | 32.839,064 |
| Ayrosa Galvão | — | 239.510 | 14.767,780 |
| Pederneara | — | 3.458.476 | 224.885,212 |
| Indingty | — | 55.414 | 3.516,109 |
| Piatã | — | 60.017 | 1.830,035 |
| S. Paulo dos Agulhas | 1.936 | 1.601.122 | 108.164,042 |
| Taparia | — | 1.179.979 | 81.411,439 |
| Raqui | — | 608.154 | 41.442,009 |
| Batalia | — | 492.233 | 31.975,895 |
| Plantaniga | — | 1.581.087 | 97.063,560 |
| Amerian | — | 840.291 | 59.863,118 |
| Caedral | — | 862.448 | 38.739,295 |
| Dourina | — | 87.273 | 1.454,639 |
| Gouyone | — | 98.299 | 5.915,810 |
| Boara Paulista | 360 | 2.508.218 | 176.564,766 |
| Bahylanto | — | 766.529 | 69.033,684 |
| Fluresta | — | 504.601 | 26.416,474 |
| Capão Preto | 341.615 | 804.185 | 49.031,219 |
| Akun Vermelha | — | 165.949 | 8.934,589 |
| Araxahy | — | 1.684.471 | 91.582,553 |
| Alfredo Ellis | — | 297.161 | 13.857,665 |
| Santa Eustachy | — | 542.670 | 30.804,123 |
| Angico | — | 729.614 | 42.402,121 |
| Moupolinho | — | 70.574 | 3.511,637 |
| Jacaré | — | 925.167 | 47.635,427 |
| Santa Ignacio | — | 388.830 | 20.345,789 |
| Ribeirão Bonato | — | 919.777 | 48.891,809 |
| Guatapará | — | 2.105.315 | 115.417,160 |
| Guenry | 251 | 1.747.225 | 109.106,246 |
| Martinho Prado | — | 1.754.762 | 109.163,622 |
| Buzinha | 106 | 1.164.716 | 74.692,560 |
| Mecuro | — | 980.787 | 18.588,500 |
| Passagem | — | 70.952 | 4.746,213 |
| Cascalho | — | 812.134 | 54.978,284 |
| Pontal | — | 163.547 | 11.462,118 |
| Itó | 90 | 3.099.485 | 221.863,070 |
| Tomboouro | — | 49.820 | 2.591,842 |
| Santa Rita | — | 613.681 | 36.495,686 |
| Santa Olym | — | 1.800.969 | 70.800,482 |
| Moema | — | 318.988 | 17.257,896 |
| São Miguel | — | 518.315 | 29.049,438 |
| Pantano | — | — | — |
| Aurora | 37 | 335.257 | 14.381,522 |
| Soriana | — | 1.124.923 | 60.372,477 |
| Soriana | 1.654.386 | 151.164.121 | 8.483.343,840 |

De outras linhas para ás estações ou estranho recebido:

| | | | |
|-----------------------------------|-----------|-------------|---------------|
| Bragadina | 120 | — | — |
| Sorocabana (via Jundiahy) | 120 | — | — |
| " " (via Jundiahy) | 655 | — | — |
| " " (via Agudos) | 183 | — | — |
| Mogyana (via Campinas) | 25.923 | — | — |
| " " (via Botolphoção) | 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 Bonato) | 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 | 151.164.121 | 8.483.343,840 |

De outras linhas para outras linhas ou em transito:

| | | | |
|-----------------------------------|-----------|-------------|----------------|
| Mogyana (via Campinas) | 140 | 901.076 | 1.992.067,561 |
| " " (via Baldeação) | 300 | 20,970 | — |
| " " (via Guatapará) | 4.460 | 186,338 | — |
| " " (via Pontal) | 13.343 | 77,349 | — |
| C. C. Traveço, Luz e Força | 2 | 680.968 | 29.125,615 |
| Itatubone | 1.495 | 147 | 5.194,915 |
| S. Paulo e Maua (via Campinas) | 3.713.797 | — | 53.461,989 |
| " " (via Baldeação) | — | — | — |
| " " (via Guatapará) | — | — | — |
| " " (via Pontal) | — | — | — |
| Cia Araraquara | 59 | — | 1,510 |
| " " Dourado | — | — | — |
| S. Paulo Goyaz (via Bebedouro) | 45.773 | 495 | 2.657.495,769 |
| " " (via Araraquara) | 89.967 | 956 | 1.705.873,164 |
| Cia M. M. Alto | 18.506 | 862 | 1.383.909,861 |
| Nordeste do Brasil | 2.743.972 | — | 49.890,717 |
| S. Paulo Railway (via Araraquara) | 8.546 | 565 | 680.755,584 |
| Sorocabana (via Guatapará) | 26.443 | 899 | 1.839.780,087 |
| Sorocabana | 130 | — | 4,680 |
| Sorocabana | 553.147 | — | 7.705,615 |
| Soriana | 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 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 desapparecidas, 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:

| SONNV | 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\$438 | 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 coefficiente de trafego (relação 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 | Coeficiente |
|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| 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 animais da tabella 9 e

24.825

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

| | Bagagens, encomendas e animais 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 animais 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 animais 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 tonelagem 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 tonelagem 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. etc em barras, trilhos, etc. Kilos | Carbão de coque e pneumatico. Kilos | Tecidos, phos- phoros, etc. Kilos | Objetos de importação Kilos | Ferragem 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 | 50.709.841 | 153.264.372 | 10.249 | 348.825 | 120.271.129 | 21.907.942 | 39.562.669 | 15.764.307 | 11.966.266 | 678.134 | 11.688.475 | 191.616.616 | 51.468.241 | 172.275.411 | 19.164.285 | 11.812.706 | 832.169.071 | 14.340 | 292.698 |
| Total | 63.584.412 | 155.480.663 | 10.249 | 1.304.604 | 139.917.401 | 26.964.523 | 52.208.421 | 16.612.838 | 13.640.707 | 748.036 | 13.838.674 | 197.312.772 | 52.323.340 | 329.622.042 | 51.789.739 | 12.771.482 | 1.137.580.919 | 19.205 | 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 | | | 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 | 639.018 | 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 | 68.914.128 | 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 | 1,547.061.230 | 49.116 | 301.504 |
| Total de 1923 | 112.667.044 | 293.997.308 | 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 | 13.825.736 | 1.550.656.435 | 65.054 | 490.868 |
| Total de 1924 | 128.619.143 | 446.608.974 | 61.031 | 2.047.258 | 297.210.765 | 74.967.853 | 78.935.351 | 31.186.674 | 26.899.968 | 1.465.236 | 27.872.696 | 156.210.078 | 82.662.289 | 317.194.627 | 111.719.561 | 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 | 22.609.632 | 1.676.583 | 30.009.666 | 196.288.881 | 110.193.679 | 375.043.417 | 112.450.128 | 19.035.300 | 2.051.090.168 | 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 | |
| kilometros, contra | 6.933.537 |
| trens e | 90.888 |
| kilometros de percurso em 1924. | 6.353.741 |

Os trens transportaram em 1925

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

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 | 568 176 | 39 663 577 | 33 339 | 1 993 938 | 643 394 | 45 828 781 |
| Em serviço da estrada | 3 852 | 458 647 | 21 015 | 1 032 070 | 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 | 5 070 | 120 031 | 28 544 | 746 760 | 3 686 | 86 465 | 25 229 | 729 971 | 872 | 28 574 | 10 605 | 399 242 | 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 | 3 976 377 | 801 953 | 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 | 1 099 141 | 66 569 | 7 385 427 | 12 432 | 1 215 261 | 71 194 | 7 458 395 | 12 492 | 1 186 523 | 73 195 | 7 844 692 | 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 | 27 145 | 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 | 1 036 556 | 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 | 56 021 | 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 | 361 482 | 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 | 1 060 | 2 | 36 | 14 | 392 |
| Mixtos | 730 | 10 229 | 3 492 | 47 628 | 730 | 10 229 | 3 458 | 48 411 | 728 | 10 192 | 3 232 | 45 248 | 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 | 406 646 | 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 | |
| | km. | km. | km. | |
| 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). | 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 0m,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 |
| | Jaçuba | 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 |
| Linha singela | 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 | |

| 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 | — | — | — | — | — |
| | Guataparã | 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 |
| | „ „ Junqueira, „ Morelli & Cia. | 288,00 | 0,175 | 1 |
| | „ „ Junqueira, „ Morelli & Cia. | 303,00 | 0,200 | 1 |
| | Somma | | 0,727 | 3 |

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 |
| » » 1» » | 4.415 |
| » » 25 » | 3.429 |
| » » 30 » | 17 |
| » » 33 » | 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 desvios | .99 |

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 |

Despeza

Custeio

Com esta verba despendeu-se a importância de 7.376:865\$636 assim discriminada:

| DISCRIMINAÇÃO | Pessoal | Material | Contas | Total |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | | |
| Administração | 270:792\$780 | 19:502\$723 | 100\$000 | 290:395\$503 |
| Via Permanente | 2.523:893\$120 | 2.381:797\$069 | 398:432\$250 | 5.310:122\$439 |
| Estações e Edifícios | 298:045\$380 | 315:025\$420 | 647:623\$382 | 1.260:694\$182 |
| Obras d'Arte | 86:661\$680 | 55:408\$056 | 115:394\$720 | 257:464\$456 |
| Cercas e Cancellas. | 60:902\$010 | 27:526\$585 | 28:164\$360 | 116:592\$955 |
| Lastro. | 38:174\$880 | 42:324\$110 | — | 80:498\$990 |
| Villas Operarias em Jundiaby | 10:176\$300 | 8:004\$850 | — | 18:181\$150 |
| , , Campinas | 4:965\$100 | 7:571\$661 | — | 12:536\$761 |
| Aposentadorias | 30:379\$200 | — | — | 30:379\$200 |
| Somma | 3.329:990\$450 | 2.857:160\$474 | 1.189:714\$712 | 7.376:865\$636 |

Comparação da despesa de custeio dos annos de 1924 e 1925:

| | ANNOS | | | | Total |
|---------------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|-------|
| | Pessoal | Material | Contas | Total | |
| Em 1924 | 3.005.844\$223 | 1.835.837\$670 | 600.726\$086 | 5.442.407\$979 | |
| Em 1925 | 3.329.990\$450 | 2.857.160\$474 | 1.189.714\$712 | 7.376.865\$636 | |
| Differença para | + 324.146\$227 | + 1.021.322\$804 | + 588.988\$626 | + 1.934.457\$657 | |

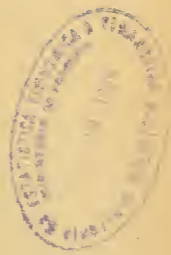
As diversas verbas de despesas da Linha em 1925, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

| | VERBAS | | | | Total |
|--|----------------|------------------|----------------|------------------|-------|
| | Pessoal | Material | Contas | Total | |
| Administração | 18.813\$220 | 7.662\$137 | 100\$000 | 11.051\$083 | |
| Via Permanente | 319.778\$907 | 950.130\$531 | 266.792\$574 | 1.536.701\$812 | |
| Estações e Edifícios | 54.571\$925 | 114.816\$537 | 327.385\$382 | 496.773\$844 | |
| Obras d'Arte | 37.159\$555 | 49.582\$281 | 100.538\$420 | 13.796\$584 | |
| Cerejas e Caucellas | 8.569\$670 | 22.581\$761 | 105.827\$750 | 136.979\$181 | |
| Lastro | 5.889\$040 | 5.537\$430 | — | 11.426\$470 | |
| Villas Operarias em Jundiahy | 8.160\$100 | 8.004\$850 | — | 16.164\$950 | |
| " " Campinas | 2.748\$700 | 7.335\$561 | — | 10.084\$261 | |
| Aposentadorias | 2.460\$000 | — | — | 2.460\$000 | |
| Differença para | + 324.146\$227 | + 1.021.322\$804 | + 588.988\$626 | + 1.934.457\$657 | |

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.

Jundiáhy, 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 |
| Total Geral | | | | | 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

Percorso 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 |
|----------------|--------|-------|-------|-------|-------|

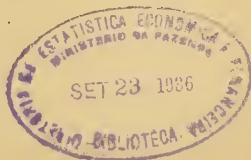
Bitola de 1^m,00

| 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 | + | + | + | + | |

Na tabela seguinte encontram-se os dados do período compreendido entre os anos de 1923 e 1924, relativos ao total de habitantes e ao total de habitantes em todas as linhas.

Em todas as linhas

| | 1923 | 1924 | 1923 | 1924 | 1921 |
|--|-------------------|-------------------|----------------------|--------------------|--------------------|
| Aldeamentos | 1 014 178,8 (89) | 1 530 750,8 (77) | 1 335 164,8 (100) | 1 253 811,8 (89) | 1 208 206,8 (76) |
| Freguesias | 1 575 409,8 (96) | 1 621 086,8 (50) | 915 329,8 (70) | 888 078,8 (70) | 761 076,8 (100) |
| Localidades | 1 019 146,0 (90) | 1 200 432,0 (90) | 50 150,8 (40) | 189 250,8 (100) | 187 204,8 (90) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de aldeias, freguesias, concelhos e paróquias | 1 682 930,8 (70) | 1 565 010,8 (20) | 616 526,8 (50) | 570 700,8 (89) | 668 767,8 (89) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 161 180,8 (100) | 160 206,8 (20) | 100 106,8 (100) | 99 180,8 (20) | 99 057,8 (20) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 1 025 800,8 (100) | 75 872,8 (50) | 4 075 060,8 (100) | 36 132,8 (100) | 36 132,8 (100) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 407 800,8 (30) | 4 523 861,8 (40) | 8 288 877,8 (60) | 8 298 192,8 (100) | 8 335 294,8 (70) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 60 750,8 (80) | 291 852,8 (20) | 2 17 210,8 (10) | 3 80 110,8 (90) | 300 274,8 (10) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 1 010 882,8 (70) | 1 228 806,8 (90) | 5 068,8 (20) | 2 907,8 (20) | 2 904 717,8 (89) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 1 4 29,8 (20) | 1 31 804,8 (10) | 88 212,8 (20) | 28 212,8 (100) | 88 212,8 (100) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 30 811,8 (100) | 1 308,8 (10) | 1 321,8 (10) | 104 358,8 (10) | 104 358,8 (10) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 5 000,8 (100) | 3 804,8 (10) | 31 408,8 (10) | 4 070,8 (210) | 4 070,8 (210) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 90 811,8 (100) | 80 811,8 (100) | 61 675,8 (100) | 49 3 860,8 (100) | 53 630,8 (20) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 8 000,8 (100) | 100 811,8 (100) | 4 000 200,8 (100) | 1 3 20 800,8 (100) | 1 3 20 800,8 (100) |
| Aldeias rurais (hab. com o nome de hab. em Portugal) de povoações, freguesias, concelhos e paróquias | 8 000,8 (100) | 4 000 200,8 (100) | 3 725 11 800,8 (100) | 4 4 2 400,8 (100) | 4 4 2 400,8 (100) |

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, comparativas 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 | Importancia | Porcentagem da despesa total | Importancia | Porcentagem da despesa total | Importancia | Porcentagem da despesa total | 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, paxetas, guarda fogos, vidros de indicadores, pharos, enchimentos, etc | 819.080\$235 | 3,681 % | 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 | 10,173 % | 8.879.619\$972 | 67,320 % |
| Linha de transmissao 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 diversos) | 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)

| Em todas as linhas | 1925 | 1924 | 1923 | 1922 | 1921 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 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 |
| Limpadors | 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 | 1.582:940\$ 570 | 1.265:0:9\$ 210 | 946:95\$ 570 | 859:76\$ 680 | 888:767\$ 480 |
| Pessoal das officinas que trabalhoun para esta verba | 151:480\$ 400 | 150:201\$ 120 | 109:40\$ 900 | 69:18\$ 270 | 69:057\$ 650 |
| 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 | 5.407:840\$ 630 | 4.523:861\$ 840 | 3.588:077\$ 050 | 3.298:192\$ 140 | 3.355:291\$ 730 |
| Reparação e conservação de caixas de agua, seus encaunamentos e accessorias e debitos de outras repartições | 360:85\$ 850 | 294:86\$ 150 | 237:510\$ 515 | 320:411\$ 940 | 360:57\$ 880 |
| Collocação de grelhas, guarda fogo, e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço | 5.046:98\$ 570 | 4.228:99\$ 690 | 3.350:56\$ 535 | 2.977:780\$ 200 | 2.994:717\$ 890 |
| Inbrificação de vehiculos | 204:427\$ 050 | 131:861\$ 180 | 83:24\$ 500 | 58:243\$ 700 | 82:373\$ 080 |
| Linha de transmissão de energia | 10:84\$ 900 | 5:86\$ 000 | 1:451\$ 900 | — | 507\$ 490 |
| Sub-estações | 172:60\$ 410 | 150:00\$ 100 | 122:82\$ 760 | 104:65\$ 340 | 104:304\$ 050 |
| Linha de contacto | 26:98\$ 500 | 19:08\$ 900 | 31:49\$ 810 | 4:07\$ 210 | — |
| Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (contas) | 91:62\$ 890 | 81:73\$ 660 | 64:67\$ 430 | 31:63\$ 260 | — |
| | 20:32\$ 350 | 32:19\$ 380 | 52:841\$ 360 | 53:55\$ 920 | — |
| | 18:00\$ 000 | 18:00\$ 000 | 18:00\$ 000 | 13:500\$ 000 | — |
| Total | 5.591:796\$ 870 | 4.667:750\$ 090 | 3.725:112\$ 395 | 3.243:452\$ 730 | 3.181:962\$ 510 |

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 | | | | | | | 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 da rede, em 1920, 1924 e 1925 vai de 100 milhas em 100 milhas.

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 chaminés e equipamentos de depósito, curso de água, bombas, bombas de água, e pessoal para os mesmos | 1.458.647.000 | 1.371.145.000 | 8.112.880.000 |
| Material de tração | 100.480.000 | 150.200.000 | 100.000.000 |
| Pessoal das oficinas que trabalham para esta verba | 19.800.000 | 20.800.000 | 4.000.000 |
| Pessoal de outras repartições que trabalham para esta verba | | | |
| Total | 47.117.000.000 | 44.900.000.000 | 34.290.000.000 |
| Materiais gastos feitos por conta de outras verbas | 1.800.000.000 | 1.500.000.000 | 2.000.000.000 |
| Reparação e conservação de carros de água, seus equipamentos e acessórios e de outros de outras repartições | 201.420.000 | 131.800.000 | 83.210.000 |
| 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 | 15.000.000 | 12.820.000 |
| Total | 1.908.400.000 | 1.694.600.000 | 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 equipamentos 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 incluídas para caixa, 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 | 8,315 % | 66 | 33.815,400 | 8,277 % | 65,4 | 215.850,00 | 6,515 % | 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 | 23,336 % | 92,5 | 1.181.714,090 | 28,243 % | 109,6 | 811.414,000 | 25,078 % | 111,6 |
| Pessoal das officinas que trabalhão para esta verba | 151.180,100 | 3,067 % | 82,4 | 150.201,900 | 3,584 % | 100 | 109.400,000 | 3,312 % | 101,8 |
| Pessoal de outras repartições que trabalhão para esta verba | 19.850,150 | 3,992 % | 100 | 55.832,680 | 1,332 % | 100 | 4.075,000 | 1,250 % | 100 |
| Total | 4.911.738,020 | 99,483 % | 75,6 | 4.198.285,270 | 100,170 % | 100,1 | 3.020.405,000 | 90,000 % | 150,6 |
| Meios | | | | | | | | | |
| Serviços feitos por conta de outras verbas | 360.866,700 | 7,307 % | 86,5 | 291.868,150 | 7,035 % | 100 | 37.710,000 | 1,150 % | 100 |
| Reparação e conservação de caixas d'agua, meios e acessórios e compensação de debitos de outras repartições | 4.550.616,570 | 92,146 % | 80,0 | 3.103.424,120 | 73,165 % | 111,4 | 1.663,000 | 5,173 % | 150,6 |
| Colligação de grelhas, guarda-fogo e outros materiais para as locomotivas em serviço | 10.845,200 | 0,220 % | 94,2 | 5.863,800 | 0,140 % | 100 | 1.464,000 | 0,044 % | 100,2 |
| Lubrificação de veículos | 172.616,410 | 3,516 % | 82,7 | 150.000,000 | 3,579 % | 100 | 1.280,000 | 3,908 % | 100 |
| Total | 4.938.495,920 | 100,000 % | 87,0 | 4.191.156,900 | 100,000 % | 100,2 | 3.312.968,170 | 100,000 % | 150,9 |

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 | 166.852,570 | 0,945 % | \$0,7 | 7.012,30 | 0,039 % | \$0,02 |
| Materiaes diversos grelhas, papeis, guarda-fogos, vidros de moli-ads, res, plumbos, enchimentos etc. | 670.148,48 | 1,162 % | \$1,04 | 721.816,961 | 3,957 % | \$1,15 | 61.790,843 | 2,692 % | \$0,74 |
| Lubrificantes para locomotivas e vehiculos | 410.004,107 | 1,722 | \$1,25 | 259.255,670 | 1,421 | \$0,43 | 220,890 | 1,441 | \$0,03 |
| Combustivel | 10.008.454,16 | 70,24 | \$8,99 | 12.790.305,18 | 70,17 | \$9,12 | 14.299.094,00 | 67,790 | \$9,92 |
| | 16.412.894,91 | 76,970 | \$8,26 | 14.047,76,3435 | 77,920 | \$8,18 | 15.026,511,811 | 82,004 | \$9,161 |
| Pessoal | 4.935.054,170 | 23,130 % | \$5,0 | 4.101.130,360 | 22,977 % | \$4,0 | 3.042,96,4175 | 17,906 % | \$4,0 |
| Total geral | 21.347.949,08 | 100,000 % | \$20,6 | 18.210,881,8035 | 100,000 % | \$18,0 | 18.049,47,495 | 100,000 | \$18,001 |

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 | Trem kilometro | Locomotiva kilometro | Trem kilometro | Locomotiva kilometro | Trem kilometro | Locomotiva kilometro | 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 | \$004 | \$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. | -- | -- |
| -- | + 7 | + 66.408 | + 4. | -- | -- |
| -- | + 93 | + 119.391 | + 2. | -- | -- |
| -- | + 60 | + 63.868 | + 3. | -- | -- |
| -- | + 76 | + 59.534 | + 7. | -- | -- |
| -- | + 322 | + 156.241 | + 54. | -- | -- |
| -- | + 1.690 | + 918.203 | + 29. | -- | -- |
| -- | + 1.143 | + 246.716 | + 9. | -- | -- |
| -- | + 562 | + 253.416 | + 25.7 | +1.335.629 | + 93.677 |
| 976 | + 1.215 | + 484.297 | + 38.9 | +1.373.970 | + 99.932 |
| 5.670 | + 1.051 | + 618.113 | + 37.9 | +1.390.030 | + 94.719 |
| 12.328 | + 1.006 | + 594.143 | + 214. | -- | -- |
| 18.974 | + 7.249 | +3.710.631 | | | |

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 1924 | | | | | |
| | | 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 | 66.928 | 256 | 736.264 | 57.266 | 921 | 187.106 | 17.212 | 21 | 110.01 | 1.559 | 214 | 219.006 | + | 7.812 | 848 | 701.031 | 19.906 | - | - | | | |
| Fevereiro | 1.367 | 867.385 | 61.196 | 1.300 | 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 | 68.004 | 1.419 | 818.407 | 63.786 | 1.299 | 740.430 | 58.134 | 861 | 372.780 | 27.900 | 96 | 119.00 | 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 | 167.200 | 37.068 | 106 | 153.828 | 2.770 | 116 | 119.900 | + | 5.918 | 369 | 586.981 | 26.824 | - | - | | | |
| Maio | 1.515 | 914.173 | 62.700 | 1.468 | 855.139 | 66.110 | 1.69 | 783.400 | 61.088 | 1.218 | 511.800 | 41.470 | 106 | 9.71 | 3.990 | 176 | 131.572 | + | 8.612 | 577 | 683.170 | 28.210 | - | - | | | |
| Junho | 1.755 | 1.026.782 | 74.572 | 1.400 | 870.544 | 66.958 | 1.706 | 796.116 | 67.791 | 1.156 | 672.740 | 45.016 | 322 | 100.541 | 1.594 | 209 | 240.016 | + | 11.740 | 603 | 441.072 | 28.886 | - | - | | | |
| Julho | 1.754 | 1.173.450 | 100.022 | 1.901 | 1.297 | 102.258 | 1.429 | 847.929 | 64.660 | 1.510 | 164.950 | 61.200 | 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 | 1.113 | 218.116 | 29.45 | 1.845 | 215.479 | + | 29.092 | 1.155 | 577.125 | 30.102 | - | - | | | |
| 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 | 562 | 253.416 | 9.612 | 610 | 319.981 | + | 17.563 | 754 | 578.905 | 21.300 | - | - | | | |
| Outubro | 2.577 | 1.857.102 | 94.670 | 1.762 | 872.808 | 69.546 | 358 | 798.939 | 61.574 | 1.540 | 701.700 | 69.406 | 359 | 89.678 | 6.810 | 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 | 56.290 | 619 | 182.052 | 12.008 | 1.051 | 148.113 | + | 38.431 | 1.147 | 606.048 | 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 | 182.052 | 12.008 | 1.006 | 591.113 | + | 16.916 | 1.061 | 777.382 | 47.843 | + 1.719 | +1.890.009 | + | 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 | 2.000.863 | 18.974 | 7.549 | 3.710.001 | + | 214.508 | 7.290 | 1.000.044 | 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 | 322.989 | 17.322 | 17.272 | — | 100 | 724.236 |



As despez

ANNO DE 1923

| DESIGNAC | Importancia | | |
|--|--------------|------------------------------|---------------------|
| | Importancia | Porcentagem da despesa total | Por trem kilo-metro |
| 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 lubrificad. | — | — | — |
| Plantões | \$340 | 0,955 » | \$005,4 |
| Escrepturarios | — | — | — |
| Praticantes de escriptur. | \$300 | 0,025 » | \$000,1 |
| Trabalhadores | — | — | — |
| Mensageiros | \$330 | 0,183 » | \$001,0 |
| Varredores | — | — | — |
| Total | 245:127\$520 | 59,474 » | \$338,5 |
| Linha de transmissão d. | \$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 pa da energia electrica | 18:000\$000 | 4,368 » | \$024,8 |
| Total geral | 412:144\$220 | 100,000 » | \$569,0 |

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

PESSOAL

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | | ANNO DE 1924 | | | ANNO DE 1925 | | |
|-------------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------|--------------|---------------------------|-------------------|--------------|---------------------------|-------------------|
| | Imposto m | Por cento a despeza total | Por cento a metro | Imposto m | Por cento a despeza total | Por cento a metro | Imposto m | Por cento a despeza total | Por cento a metro |
| Inspecção de bombotras e obet mas | 22 425\$00 | 1,067 % | \$022,8 | 15 091\$500 | 1,507 % | \$041,2 | 17 250\$200 | 1,451 % | \$018,3 |
| Emprego geral da tracção | 4 284\$ 300 | 0,200 % | \$001,4 | — | — | — | — | — | — |
| Machos e a ajudantes | 332 425\$ 200 | 1,519 % | \$1 71,6 | 913 068\$250 | 20,727 % | 1292,1 | 668 081\$500 | 18,208 % | \$233,3 |
| Los padros | 99 948\$ 80 | 2,013 % | \$040,0 | 1 221\$150 | 3,037 % | \$042,8 | 20 315\$500 | 2,225 % | \$025,2 |
| Fabricação e preparação e ajudantes | 4 018\$1,20 | 0,225 % | \$031,6 | 25 529\$200 | 2,486 % | \$035,0 | 27 854\$100 | 2,503 % | \$231,6 |
| Emprego de deposito | 7 498\$300 | 0,336 % | \$008,0 | 6 044\$000 | 0,288 % | \$008,3 | 5 000\$300 | 0,251 % | \$007,0 |
| Emprego de trabalho e nehemal | 16 462\$0 0 | 1,077 % | \$016,7 | 12 409\$100 | 1,213 % | \$017,1 | 9 878\$500 | 1,082 % | \$013,6 |
| Ajudantes de trabalho | 8 561\$000 | 0,273 % | \$009,6 | — | — | — | — | — | — |
| Plantões | 18 061\$300 | 1,181 % | \$018,4 | 10 088\$320 | 1,069 % | \$015,1 | 984\$341 | 0,431 % | \$05,4 |
| Verificadores | 7 894\$200 | 0,385 % | \$009,0 | 7 565\$050 | 0,385 % | \$005,4 | — | — | — |
| Empregados | 5 044\$800 | 0,330 % | \$06,4 | 2 068\$010 | 0,230 % | \$003,0 | 4 003\$0 | 0,014 % | \$001,1 |
| Problemas de empurrao | 9 000\$80 | 0,302 % | \$002,2 | 670\$500 | 0,257 % | \$006,0 | — | — | — |
| Machos e a | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | 498 787\$ 80 | 12,818 % | \$267,0 | 25 571\$570 | 31,672 % | \$116,1 | 210 124\$ 20 | 26,947 % | \$139,5 |
| Emprego de trabalho de energi | 26 981\$ 0 | 1,765 % | \$057,1 | 19 089\$080 | 1,851 % | \$026,2 | 31 100\$010 | 3,450 % | \$011,5 |
| Subestação | 51 624\$ 0 | 3,070 % | \$023,1 | 81 704\$000 | 7,261 % | \$012,0 | 64 000\$100 | 7,084 % | \$021,4 |
| Emprego de trabalho | 29 328\$500 | 1,320 % | \$020,7 | 22 100\$180 | 3,132 % | \$044,1 | 62 811\$000 | 5,787 % | \$272,0 |
| Emprego de trabalho para a tracção | 18 000\$80 | 1,177 % | \$018,3 | 18 000\$000 | 1,712 % | \$024,7 | 18 000\$000 | 1,972 % | \$24,8 |
| Emprego de trabalho (Contas) | 65 722\$920 | 12,881 % | \$66,5 | 47 294\$200 | 16,864 % | \$65,1 | 41 141\$200 | 4,100 % | \$50,0 |
| Total | 87 144\$316 | 57,119 % | \$887,7 | 51 000\$000 | 54,006 % | \$255,5 | 29 800\$700 | 51,800 % | \$202,0 |
| Total geral | 1122 064\$36 | 100,000 % | \$1,112 | 1000 001\$ 6 | 100,000 % | \$108,6 | 810 118\$ 19 | 100,000 % | 1\$61,0 |

MATERIAL

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1923 | | | ANNO DE 1924 | | | ANNO DE 1925 | | |
|--|---------------|---------------------------|-------------------|----------------|---------------------------|-------------------|--------------|---------------------------|-------------------|
| | Imposto m | Por cento a despeza total | Por cento a metro | Imposto m | Por cento a despeza total | Por cento a metro | Imposto m | Por cento a despeza total | Por cento a metro |
| Carvão | 18 500\$00 | 1,213 % | \$019 | 12 842\$175 | 1,250 % | \$018 | 6 116\$005 | 0,670 % | \$08 |
| Carvão e a | 21 801\$ 05 | 1,630 % | \$025 | 20 199\$500 | 1,968 % | \$028 | 29 017\$681 | 2,995 % | \$027 |
| Materiais e a | 143 075\$80 | 9,361 % | \$136 | 61 020\$361 | 5,206 % | \$083 | 68 219\$673 | 6,476 % | \$080 |
| Emprego de trabalho de energi | 5 143\$0 0 | 0,348 % | \$065 | 3 275\$150 | 0,319 % | \$004 | 11 421\$0 | 0,132 % | \$005 |
| Subestação | 19 310\$000 | 1,295 % | \$020 | 11 348\$170 | 3,049 % | \$043 | 11 650\$330 | 1,896 % | \$021,0 |
| Emprego de trabalho | 40 940\$0 | 0,020 % | \$001 | 1 183\$000 | 0,115 % | \$002 | 1 000\$000 | 0,440 % | \$006 |
| Total | 212 064\$05 | 13,867 % | \$216 | 129 850\$645 | 12,632 % | \$178 | 106 275\$993 | 11,530 % | \$140 |
| Emprego de trabalho de energi (Contas) | 661 300\$470 | 4,252 % | \$672 | 421 499\$870 | 41,004 % | \$577 | 396 823\$800 | 43,330 % | \$500 |
| Total | 870 444\$ 42 | 57,119 % | \$888 | 510 350\$515 | 53,896 % | \$575 | 366 099\$793 | 51,860 % | \$202 |
| Total geral | 1209 722\$ 88 | 100,000 % | \$1,209 | 476 204\$620 | 46,864 % | \$653 | 412 144\$220 | 46,140 % | \$503 |
| Total geral | 1529 166\$356 | 100,000 % | \$1,529 | 1 227 956\$206 | 100,000 % | \$1,227 | 917 044\$018 | 100,000 % | \$1,227 |

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\$952 | 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\$288 | 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 | 2.538:999\$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 repar-tições 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 | | | |
| Contadoria-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 |
| | <hr/> 27.343:736\$935 |
| Proveniente das Officinas | 1.248:044\$210 |
| | <hr/> |
| Materiaes em desembaraço na Alfandega e em transito para o Almoxarifado — escripturados até 31 de dezembro de 1925 | 4.686:173\$480 |
| | <hr/> |
| 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 |
| | <hr/> |
| 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:

| | |
|-----------------------------------|----|
| Almozarife | 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.

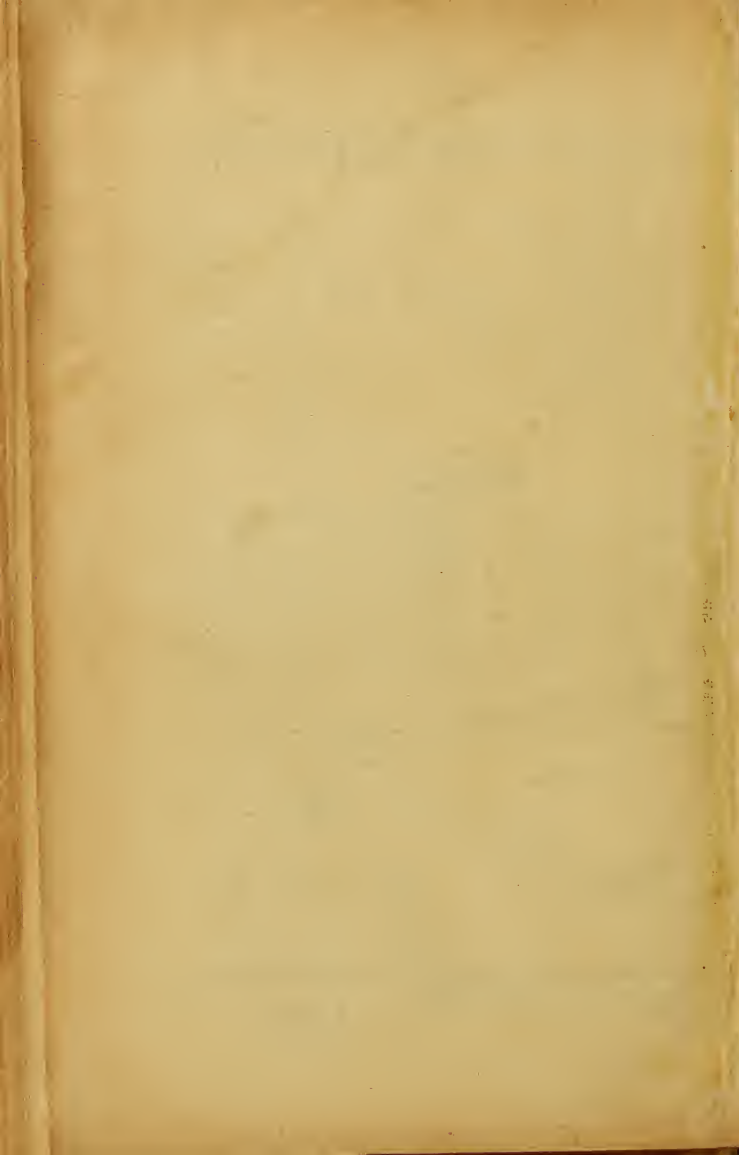
Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros Chefe das diversas Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solícita e economica que a ellas têm dado, a seus ajudantes, bem como a todos os empregados a elles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



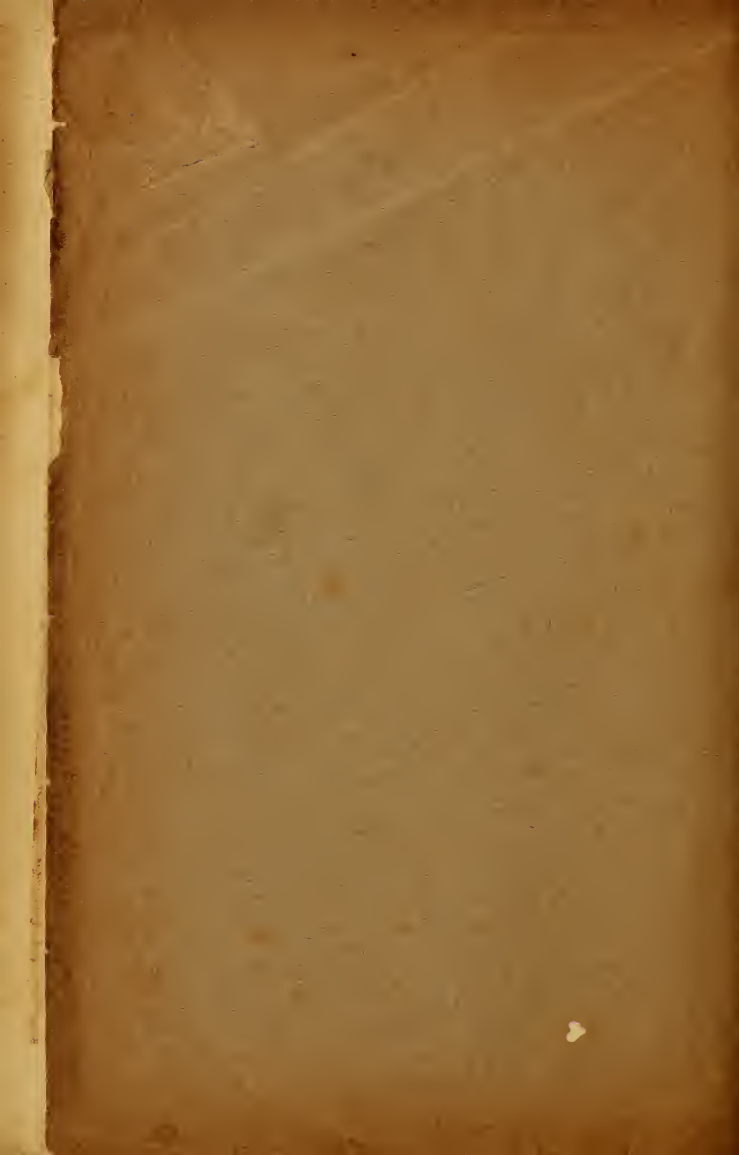
| Cadernetas | Trens especiaes | Leitos | Pulmann | Ingressos | SOMMA | |
|--------------|--------------------|----------------|--------------|-------------|------------|-----------|
| | | | | | Quantidade | Produ |
| 504:517\$078 | 132:961\$772 | 1.162:522\$012 | 153:485\$370 | 93:583\$152 | 3.625.081 | 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 especiais | Leitos | Pulmann | Ingressos | SOMMA | | |
|------------------------|------------|--------------|------------|--------------|-------------------|-----------|------------|-----------|-----------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------------|---------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
| | 1.ª Classe | | 2.ª Classe | | 1.ª Classe | | 2.ª Classe | | 1.ª Classe | | 2.ª Classe | | | | | | | Quantidade | Produzido | |
| | Quantidade | Produzido | Quantidade | Produzido | Quantidade | Produzido | Quantidade | Produzido | Quantidade | Produzido | Quantidade | Produzido | | | | | | | | |
| Trabalho em trânsito: | 27.72 | 3.200.007 | 2.222.46 | 6.011.714,9 | 219 | 4.788,66 | 6.499 | 1.122,87 | 11.211 | 11.775,81 | 1.000 | 11.377,9 | 1.000 | 11.377,9 | 1.000 | 11.377,9 | 1.000 | 11.377,9 | 685.051 | 17.44 |
| M. de A. de A. de A. | 8.88 | 175.148,84 | 21 | 10.582,01 | | | | | 11 | 2.011,00 | 2 | 7.402 | | | | | | | 191.208 | 504 |
| | 134 | 128.400,00 | 291 | 6.008,57 | | | | | | | | | | | | | | | 13.265 | 1.78 |
| | 141 | 1.000,00 | | 2.603,50 | | | | | | | | | | | | | | | 500 | 4 |
| | 11 | 100,00 | 20 | 547,72 | | | | | | | | | | | | | | | 9 | |
| | 5 | 100,00 | 10 | 41,98 | | | | | | | | | | | | | | | 21 | |
| | 105 | 1.000,00 | 12.512 | 9.702,95 | | | | | | | 100 | 900 | | | | | | | 15.765 | 1 |
| S. P. e M. de A. de A. | 4 | 150,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | 60,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| Armas | 21.204 | 1.000,00 | 1.000 | 100,00 | | | | | 110 | 5.150,00 | 177 | 11.500,00 | | | | | | | 51.180 | 600 |
| | 1.909 | 900.000,00 | 10.000 | 10.000,00 | | | | | | | | | | | | | | | 15.197 | 17.000 |
| P. de A. de A. de A. | 2.516 | 49.245,00 | 277 | 31.544,71 | | | | | 4 | 180,00 | | | | | | | | | 5.810 | 8.000 |
| | 511 | 10.000,00 | 10.000 | 15.000,00 | | | | | | | | | | | | | | | 2.273 | |
| | 1.490 | 10.000,00 | 10.000 | 10.000,00 | | | | | | | | | | | | | | | 10.000 | 10.000 |
| | 80 | 10.000,00 | 10 | 1.000,00 | | | | | | | | | | | | | | | 10 | |
| | | | 18 | 1.800,00 | | | | | | | | | | | | | | | | 18 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| de A. de A. de A. | 143.442 | 3.057.154,77 | 125.521 | 68.911.124 | | | | | 1.000 | 2.000,00 | 1.100 | 2.200,00 | | | | | | | 3.200 | 1.000 |
| TOTAL GERAL | 972.174 | 6.887.108,84 | 2.112.767 | 6.701.803,26 | 10.210 | 40.788,66 | 12.410 | 10.000,00 | 11.250 | 13.900,81 | 8.700 | 14.289,99 | 10.000 | 10.000,00 | 100.000 | 100.000,00 | 100.000 | 100.000,00 | 8.000.000 | 15.000.000 |

J. Contra.
Impressor Geral





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

