



RELATORIO

N.º 78

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

27 DE JUNHO DE 1927



SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1927



RELATORIO

N.º 78

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

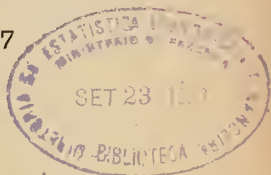
ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

27 DE JUNHO DE 1927



SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1927

15437 5 1248

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



Senhores Accionistas.



Directoria, cumprindo as disposições dos Estatutos, tem a satisfação de vos apresentar o relatório dos factos mais importantes occorridos durante o anno de 1926, 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 pr
anno de 1928.

Trafego

Com perfeita regularidade correu o serviço de transporte nas linhas ferreas da Companhia, em sua extensão total de 1.300 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 1926, 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	
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
1926	3.907.052	387.294	73.101	439.416	1.624.135	733.134

Conforme mostram os dados expostos, os varios elementos de trafego tiveram movimento satisfactorio no ultimo exercicio em relação aos anteriores.

A tonelagem de mercadorias, apesar da grande redução havida na importação, excedeu ainda a do ultimo exercicio.

Pelos algarismos que damos a seguir, relativos ao numero de toneladas-kilometro de peso util que se transportaram, mediante retribuição, durante o ultimo exercicio, nos trens de passageiros e de cargas, ver-

ESTADOS DE CARGA

Descripción	Cantidad
054\$010	292.026
6\$878	57.686
	27
694\$268	146
121\$582	169
	—
668	—
	—
	—
	—
349\$152	6.021
7\$978	6.863
4	123
001\$365	379
	—
2\$017	1.540
	—
	—
173\$240	72.954
217\$250	364.980

7
8
2
6
1
2
4
8
8
9
2
9
5
2
3

se-á o constante e progressivo augmento do trafego das nossas linhas:

1922 . . .	298.262.261 toneladas-kilometro		
1923 . . .	353.945.624	”	”
1924 . . .	360.266.533	”	”
1925 . . .	437.016.381	”	”
1926 . . .	441.203.351	”	”

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 33.592 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 44 annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1926, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 894.877 immigrants, cujo transporte teria custado 4.979:771\$860 réis.

Movimento financeiro

Foi muito satisfactorio o resultado financeiro do trabalho havido, no exercicio de 1926, segundo mostra o balancete da receita e da despesa, que vae annexo com os convenientes detalhes.

O quadro adiante apresenta os algarismos respectivos, assim como os dados referentes aos quatro annos anteriores, não estando comprehendida na co-

lunna da despesa a importancia dos juros da divida externa:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO
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
1926	83.467:435\$029	57.687:758\$228	25.779:676\$801

O saldo apurado em 1926, no valor de 25.779:676\$801, accrescido de 1.582:902\$195, lucros que passaram em suspenso do exercicio de 1925, e assim elevado á somma de 27.362:578\$996, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sanção:

Dividendos de 1.º e 2.º semestres	17.052:500\$000
Juros da divida externa	3.285:208\$580
Para o fundo de reservá	200:000\$000
Para o fundo de amortisação da divida externa	5.000:000\$000
Lucros que passam para o exercicio de 1927	1.824:870\$416

Divida externa

Foram feitas pontualmente, durante o exercicio de 1926, as remessas para pagamento dos juros do emprestimo de 5 % contrahido em Londres, em 1892, para a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, as quaes importaram em Rs. 1.609:420\$300.

Resgataram-se, no mesmo exercicio, 1.132 obrigações do referido emprestimo, no valor de

£ 113.200-0-0 mediante o dispendio de 3.818:095\$700, o que elevou o total do resgate á importancia de
£ 1.827.000-0-0, tendo custado 46.270:967\$175, ficando esse emprestimo reduzido, em 1926, a
£ 923.000-0-0.

Foram tambem pagos pontualmente os juros vencidos do exercicio proximo findo do emprestimo de 7 %, contrahido em Nova-York no anno de 1922, os quaes importaram em 1.675:788\$280. Foi o mesmo amortisado no valor nominal de \$ 127.500,00, mediante o dispendio de 867:984\$950. Esse dispendio elevou o resgate já realisado á importancia de
\$ 511.500,00, que custou, inclusive o agio de 2 % . . .
4.339:542\$258, ficando a dívida reduzida a
\$ 3.488.500,00.

Augmento de capital

Por deliberação da assembléa geral extraordinaria, reunida a 25 de Junho de 1926, foi autorizada a elevação do capital de Rs. 170.000:000\$000 a Rs. . . .
200.000:000\$000, pela emissão de Rs. 30.000:000\$000 em 150.000 acções de Rs. 200\$000 cada uma, com os mesmos direitos e vantagens das acções já emittidas, devendo as novas acções ser lançadas com o agio de 20 %, cujo producto se destina ao fundo de amortisação da dívida externa.

A nova emissão foi levada a effeito com o costumado exito, tendo sido feita a primeira entrada, á razão de 25 %, de 15 a 30 de Setembro. Tendo muitos dos Snrs. Accionistas manifestado desejo de fazer a integração das novas acções que lhes couberam, resolveu a Directoria attendel-os nesse intento, facultan

lhes autorização para integrar qualquer numero de acções, de 16 a 31 de Dezembro.

A entrada de capital e a integração de acções produziram 12.232:500\$000 e mais 2.446:500\$000 de agio.

Fundo de reserva

Lançada a credito desta conta a quantia de 200:000\$000, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 5.383:645\$619, de que uma parte se acha representada em apolices da divida do Estado e outra em dinheiro, aguardando oportunidade para ter applicação definitiva.

Conta de capital

Por decreto n.º 4.209 de 24 de Março de 1927, o Governo do Estado approvou, para os effeitos contractuaes, as despesas apuradas pela commissão de tomada de contas, relativas ás obras concluidas no exercicio de 1923, ficando elevado a 213.012:058\$581 o capital despendido nas linhas ferreas da Companhia até 31 de Dezembro de 1923.

Dependem ainda de approvação do Governo as despesas relativas ás obras realizadas nos exercicios de 1924, 1925 e 1926, que elevam o capital despendido nas linhas ferréas, até 31 de Dezembro de 1926, a 277.821:057\$065.

Material rodante e officinas

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

Do material anteriormente encomendado foram recebidos e entregues ao serviço do trafego 12 locomotivas Montanha de bitola de um metro e 620 vagões diversos, dos quaes 420 para as linhas de bitola de 1,60 e 200 para as de 1,00.

Era a seguinte a existencia do material rodante, em 31 de Dezembro de 1926:

DESIGNAÇÃO	Secção Paulista		Secção Rio Claro	TOTAL
	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	
Locomotivas electricas	27	—	—	27
a vapor	81	9	86	176
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de Inspeção	2	—	2	4
» para pagamentos	1	—	2	3
» dormitórios espezias	1	—	2	3
» » para passageiros	8	—	13	21
» » reservados	1	—	2	3
» reservados para doentes	3	—	—	3
» » para presos	1	—	1	2
» funebres	1	—	2	3
» restaurantes	8	—	5	13
» » (cozinha	2	—	—	2
» de luxo	8	—	3	11
» de 1. ^a classe	27	2	30	59
» » » especial	1	—	—	1
» de 2. ^a classe	20	5	28	53
» mixtos	16	5	23	44
» para bagagem	36	3	28	67
» » correio	5	—	8	13
» » condução de pessoal em serviço	—	—	1	1
» Frigorificos para leite	2	—	—	2
» para animaes de raça	2	—	—	2
» transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis	3	—	1	4
Guindastes a mão (volantes)	3	—	2	5
» a vapor	8	—	3	11
Carretões para transporte de locomotivas a vapor	3	—	—	3
Carretões para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	1
Vagões de soccorro	6	—	5	11
» diversos	2.926	65	1.742	4.733

Linhas ferreas em trafego

As linhas em trafego foram mantidas em perfeito estado de conservação. Proseguiu o lastramento de pedra britada, restando ainda a extensão de 184 kilometros para ficar esse serviço inteiramente concluido.

Com a inauguração do trecho de Barretos á estação Alberto Moreira, da linha de Barretos ao Rio Grande, a extensão total das linhas elevou-se a 1.300 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

Prolongamento do ramal de agudos

Esteve em construcção durante o anno de 1926, o trecho do prolongamento do ramal de Agudos, de Duartina a Gallia, na extensão de 25 kilometros, que, dentro em pouco, vae ser entregue ao trafego publico.

Fez-se a locação de mais 33 kilometros de linha, correspondentes ao trecho situado entre Galliã, nas cabeceiras do rio Tibiriçá, e a estrada de rodagem que vae de Presidente Penna a Platina.

Prolongamento do Ramal de Santa Rita

Foram concluidos os serviços da construcção dos 12 kilometros deste ramal, de Moema ás margens do rio Mogy-Guassú, cuja inauguração terá logar em Julho proximo.

Linha de Barretos a Rio Grande

A 14 de Julho ultimo foi aberto ao trafego o primeiro trecho da linha de Barretos ao Rio Grande até

a estação de Alberto Moreira, na extensão de 17 kilometros. Prosegue a construcção da estrada até o seu ponto terminal, estando já assentados trilhos em 21 kilometros de linha a partir de Alberto Moreira e bem adeantadas as obras d'arte e o serviço de terraplanagem do ultimo trecho a construir-se até a barraça do rio.

Melhoramentos do ramal de Jahú

Proseguiu a construcção das variantes de Campo Alegre, Atterrado e Ventania, que devem ser inauguradas ainda este anno, trazendo um encurtamento de 5 kilometros sobre a extensão da linha actual. Foi atacada a construcção de mais uma variante nas proximidades de Brotas, que, além de melhorar extraordinariamente as condições technicas da linha, vae encurtal-a de cerca de seis kilometros.

Alargamento de bitola da linha de Rincão ao Rio Grande

Continuando na orientação, sempre seguida, de alargar as suas linhas ainda de bitola de 1 metro, afim de melhor attender ao desenvolvimento do trafego e evitar os pesados onus das baldeações, mandou a Directoria que nesse sentido se procedesse a estudos nas linhas que de Rincão demandam o Rio Grande, na fronteira do Estado de Minas Geraes. Entre Rincão e Bebedouro a linha existente, de bitola de 1 metro, tem curvas apertadas e fortes rampas, devido á travessia da serra de Jaboticabal: de Bebedouro em diante, em virtude da boa conformação dos terrenos atravessados,

a linha apresenta excellentes condições technicas, o que lhe permite o alargamento da bitola sem grandes dispendios de dinheiro. De Rincão a Bebedouro, via Passagem, quer a linha da Paulista quer a da S. Paulo-Goyaz, pode ser facilmente alargada, accrescendo notar que esta medida já foi tomada em relação ao trecho da Paulista do valle do Mogy-Guassú, cujos trabalhos de construcção se acham bastante adeantados. Dos estudos feitos verificou-se ser mais economica a acquisição da linha da S. Paulo-Goyaz entre Passagem e Bebedouro, para completar o plano de viação de bitola larga até o Rio Grande, do que substituir por outra a linha de bitola estreita, de 117 kilometros de extensão, atravez dos terrenos accidentados da serra de Jaboticabal.

Não será difficil a realisação desse plano, graças á boa vontade manifestada desde logo pela Direcçtoria da Companhia Ferroviaria S. Paulo-Goyaz em firmar um accôrdo pelo qual esta se comprometteu a ceder á Paulista a sua linha de Passagem a Bebedouro e o ramal de Ibitiuva a Terra Roxa, na extensão de 74 kilometros, em troca da construcção por conta da Paulista, de outros tantos kilometros da linha da S. Paulo-Goyaz, de Olympia a Cachoeira do Marimbondo.

Será essa uma soluçãõ magnifica, porque consulta não só o interesse da S. Paulo-Goyaz — que deixa de ser uma pequena rêde ferroviaria estrangulada em Bebedouro, para constituir-se uma estrada de penetraçãõ — mas sobretudo da Paulista, por lhe permittir fazer o alargamento da linha de Rincão ao Rio Grande com grandes vantagens technicas e economicas sobre a linha de Jaboticabal, além de promover, com a construcção do prolongamento da S. Paulo-Goyaz através

de uma região nova de extraordinaria fertilidade, consideravel augmento de trafego.

O Governo do Estado de S. Paulo autorisou, a pedido das Companhias interessadas, por decreto n. 4.103, de 30 de Dezembro ultimo, a transferencia das linhas já referidas da S. Paulo-Goyaz á Paulista. A Directoria aguarda que seja approvada pela assembléa geral a transacção ajustada, afim de poder ella ser ultimada pela escriptura publica transmittindo á Companhia Paulista a propriedade dos immoveis de que se trata.

Electrificação

No dia 31 de Dezembro de 1926 inaugurou-se o trafego publico por tracção electrica do trecho de Tatú a Rio Claro. O serviço de tracção electrica tem funcionado sempre com pleno exito, correspondendo á expectativa sob todos os pontos de vista.

A administração da Companhia Paulista teve durante o anno passado, com a grêve dos mineiros na Inglaterra — que durante mezes elevou extraordinariamente o preço do carvão de pedra — a prova mais decisiva da inestimavel vantagem da electrificação de suas linhas.

Com effeito, graças á tracção electrica do trecho de trafego mais intenso da sua linha tronco, que não prescinde do emprego de carvão de pedra, poude a Paulista manter-se desde o inicio da grêve sem queimar combustivel mineral, recorrendo exclusivamente á lenha. Em face, porém, do desenvolvimento dos transportes e da progressiva escassez de mattas em condições de serem exploradas para lenha, resolveu a Directoria estender a tracção electrica ao trecho da linha tronco

de Rio Claro a Rincão, numa extensão de 152 kilometros. A electrificação desse trecho, de perfil accidentado, não será menos vantajosa do que a dos trechos anteriores, comquanto seja o seu trafego menos volumoso. E' que, crescem as vantagens das locomotivas electricas com o percurso continuo mais longo, tornando-se mais economico o seu emprego.

O encarecimento constante da mão de obra e a decadencia do espirito profissional, sobretudo depois da guerra, têm determinado a necessidade de constante aperfeiçoamento das installações industriaes, para o fim de substituir-se, o mais possivel, o homem pela machina. E' o que realisa, em alto grau, a tracção electrica nas estradas de ferro.

Releva ainda considerar que as nossas locomotivas a vapor de bitola larga, em condições de prestar ainda bons serviços, são relativamente poucas, de modo que, se não fosse electrificada a linha até Rincão, seria necessaria a aquisição de grande numero de locomotivas a vapôr, que custam, proporcionalmente á sua capacidade de tracção, muito mais do que as locomotivas electricas.

O material para a electrificação do trecho de Rio Claro a Rincão foi encommendado, em fins do anno passado, ás fabricas americanas General Electric Company e Westinghouse Manufacturing Company, antigas fornecedoras da Companhia.

Cultura florestal

Entre os problemas vitaes, que actualmente se impõem á consideração dos que têm qualquer responsa-

bilidade na direcção da economia publica nacional, está o que diz respeito ao reflorestamento do paiz.

E' facto de plena notoriedade que, principalmente no Estado de S. Paulo, de ha muito a derrubada de mattas vem sendo praticada em escala vertiginosa, seja para fins culturaes, seja para consumo dos respectivos productos, sem que medidas de ordem publica tenham sido tomadas para evitar que cheguemos em breve á completa destruição da bella flora nativa de nossa terra.

O fatal regimen, em pratica em todo o Estado, de destruir sem substituir, de consumir sem produzir, impressionou vivamente a Directoria da Companhia Paulista, pelos extraordinarios prejuizos que inevitavelmente havia de acarretar, se em tempo não fossem postas em pratica as mais sérias providencias para prevenir a calamidade.

E' que, além dos tristes effectos geraes decorrentes de semelhante situação, haviam de provir do phenomeno consequencias affectando a fundo os interesses da Companhia, quaes as resultantes da carestia dos mais vultosos materiaes de custeio de suas linhas ferreas — a lenha e o dormente.

Dahi a medida de previdencia, e diga-se tambem, de patriotismo, que, com o apoio unanime dos Senhores Accionistas, tomou a Directoria iniciando a cultura florestal no Brasil.

Emprehendida a obra em 1904 e levada a effeito de então por diante, em acção continua, sem desanimonem desfallecimento — como é virtude de toda a empresa que tem seguros elementos para viver e ser coroada de exito — a cultura florestal da Companhia Paulista é hoje uma feliz realidade a impor-se ao apreço

de toda gente de boa vontade, merecendo por isso mesmo a mais ampla divulgação, não só no interesse geral de bem orientar os que pretendem tirar partido do exemplo e da experiencia á sua vista, como de patentear, á plena evidencia, que está certo o que a Companhia vem fazendo.

Para realisar a cultura florestal, na medida compatível com a relevancia da empresa, teve a Companhia Paulista de adquirir terras em differentes pontos á margem de sua linha tronco, algumas das quaes possuindo bemfeitorias proprias de bem montadas fazendas de café, em uma área total de ... 3.515 alqueires.

Nessas terras foram fundados os oito hortos florestaes de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, em que se plantaram 9,300.000 arvores, na maior parte de eucalyptos, de idade actualmente variando mais ou menos de 2 a 18 annos.

Todos esses hortos acham-se cercados de arame farpado, em extensão de 168 kilometros, e os seus terrenos estão completamente expurgados de formigas.

As plantações feitas, o seu custeio, todos os melhoramentos realisados nos hortos, a administração geral dos serviços e as terras adquiridas custaram á Companhia, durante vinte e tres annos de trabalho, a importancia de cerca de 8.000 contos de réis.

Sobreleva notar que esta mesma quantia não foi fornecida pelo capital social senão na parcella de 4.440 contos.

Depois do que fica exposto, é chegado o ensejo de verificar se aquella verba se acha bem ou mal em-

pregada no patrimonio constituido pelos immoveis comprados e pelas plantações nelles existentes.

Prescindindo de dar preço á cultura florestal dos oito hortos da Companhia, suppondo mesmo por um momento que a sua cotação venal seja nulla, basta o valor actual dos seus 3.515 alqueires de terras com as suas bemfeitorias, e nada mais, para cobrir aquelle valor.

De facto, considerando que essas terras — a maior parte das quaes está situada nos municipios de Rio Claro e Araras — marginam as linhas de bitola larga da Companhia; considerando a excellencia das suas qualidades para qualquer ramo de producção; considerando a proximidade em que se acham de importantes cidadez, occupando mesmo em grande porção zonas urbanas, e os faccis meios de transporte de que gosam, tanto por viação ferrea como por boas estradas de rodagem; considerando que estão todas fechadas pór cercas de arame farpado e completamente isentas de formigueiros; considerando que possuem excellentes pastagens, boas aguadas e magnificas estradas interiores, com o desenvolvimento de mais de uma centena de kilometros, força é convir que terras de cultura nessas condições têm valor pelo menos igual ao das melhores terras do Estado.

E, se a esse valor se addicionar o preço de 104.522 pés de café em producção, 473 animaes de custeio, 6 casas de residencia, que eram as sédes das fazendas adquiridas, 123 casas de tijolos e telhas para operarios, depositos diversos, cocheiras, tulhas, garages, automoveis, auto-caminhões, carroças, mobiliario, installações electricas, canalisação de agua, machinismos, museus florestal e entomologico, collecções botanicas

etc., ver-se-ha que a importancia representativa do valor das terras e bemfeitorias póde ser avaliado sem exaggero em mais de 8.000 contos de réis.

Tanto importa dizer que esses bens têm de facto valor superior áquelle com que figuram no activo da Companhia, mesmo suppondo completamente nullo o valor dos 9.300.000 pés de eucalyptos e outras essencias existentes nos immoveis adquiridos.

Não seria preciso accrescentar palavra, para deixar lavrada a mais cabal justificação da boa applicação que teve até aqui o dinheiro despendido com a cultura florestal. Quando mesmo esta nada valesse e pudesse num instante desaparecer de todo, ainda assim a Companhia nada perderia: o producto da revenda dos 3.515 alqueires de terras e mais bemfeitorias adquiridas, deixando de attribuir qualquer valor á cultura florestal, daria folgadoamente para pagar todas as despesas feitas.

Mas ainda bem que não é este o caso. As plantações de eucalyptos, muito longe de constituirem um fracasso, promettem o mais seguro e auspicioso exito, como é facil mostrar com dados irretorquiveis.

Como já foi dito, dois foram os fins principaes que levaram a Companhia a emprehender a cultura florestal: produzir lenha e dormentes em condições vantajosas para o consumo de suas linhas ferreas, na previsão fundada de virem a faltar-lhe em breve os dois mais importantes materiaes de custeio ferroviario.

Decomponhamos esse duplo objectivo e vejamos se foi feliz a iniciativa da Companhia em relação a cada um delles, primeiramente sob o ponto de vista technico e depois sob o ponto de vista financeiro.

Em relação á lenha, o que primeiramente vem á baila considerar é se o eucalypto offerece condições de bom combustivel.

A Companhia fez estudar a questão a rigor em sua repartição technica, em demoradas e minuciosas experiencias em suas locomotivas de bitola larga rebocando trens de carga e de passageiros, com lenha de eucalyptos de 5 a 10 annos, tendo resultado de taes experiencias ser essa lenha classificada como igual ás melhores provenientes das nossas florestas seculares.

As empresas industriaes e os particulares, que têm até o presente consumido lenhas dos desbastes das plantações da Companhia, não só confirmam os resultados acima, nas applicações que têm feito, como vão mesmo além, chegando a declarar alguns que “a lenha de eucalypto é melhor que as communs por ser mais resistente e poder ser trabalhada com maior facilidade”.

A esse respeito possui a Companhia a mais completa documentação.

Vejamos agora se a madeira do eucalypto tambem se presta vantajosamente a ser applicada como dormentes, postes e outros fins de construcção.

Os mais autorizados eucalyptographos recomendam que os eucalyptos sejam usados para construcção na idade de 25 a 30 annos, isto é, quando as arvores têm attingido seu pleno desenvolvimento e se acham por assim dizer amadurecidas para quaesquer applicações.

No periodo inicial de sua campanha florestal, de 1906 a 1913, não dispondo a Companhia de arvores adultas, provindas de suas plantações, para experi-

mentar a madeira do eucalypto como dormente, recorreu a algumas arvores formadas, que retirou da Capital, na sua maioria da especie "robusta", uma das mais improprias para o fim em questão, tendo com a sua madeira aparelhado 654 dormentes, que foram collocados em suas linhas de bitola larga.

Apesar da sua qualidade inferior, esses dormentes tiveram a duração média de mais de seis annos, superior á da peroba e mais ou menos igual á de outras essencias de boa qualidade que têm sido usadas até aqui para dormentes.

Em Setembro de 1910 foram assentados 63 dormentes de eucalyptos de 20 annos, no kilometro 53 da linha principal. Os de menor duração foram retirados depois de 7 annos e 5 mezes de uso, e os mais resistentes após 9 annos e 7 mezes.

Em Janeiro de 1916, o Horto de Jundiahy forneceu os primeiros 110 dormentes de bitola larga, cortados de arvores apenas de 7 a 11 annos de idade, que foram empregados no kilometro 5 da linha tronco. Taes dormentes pertenciam a 8 especies diversas de eucalypto, quatro das quaes recommendaveis para o fim collimado e quatro improprias, mas que convinha experimentar para estudo. Os de madeira inferior tiveram uma duração variando de 3 a 6 annos. Os de melhor qualidade, na proporção de 50 %, duraram muito mais tempo, tendo os ultimos sido substituidos após cerca de 11 annos de uso, convindo não esquecer que haviam sido cortados de arvores de 7 a 11 annos.

Em Janeiro de 1921, foram empregados no kilometro 134 da linha principal 100 dormentes de eucalyptos de 15 annos, fornecidos pelo Horto de Boa

Vista. Até Maio do corrente anno, isto é, depois de mais de 6 annos, nenhum havia sido substituído, achando o respectivo Engenheiro Residente que no correr do presente anno talvez 30 devam ser retirados. Se isto se der, teremos ainda 70 % dos dormentes de arvores de 15 annos continuando em serviço numa linha de bitola larga de trafego pesado e intenso, trabalhado por locomotivas electricas.

Deduz-se destas experiencias que o dormente de eucalypto de especie recommendavel e feito de arvore de 25 a 30 annos de idade, isto é, plenamente formada, deverá ter a mais satisfatoria e economica duração.

Tambem possui a Companhia dados experimentaes do emprego do eucalypto como poste.

Em 1916, tendo ella tido urgencia de estabelecer uma linha telephonica entre Recanto e Santa Barbara e não dispondo na occasião de postes de trilhos usados, recorreu ao serviço florestal, que, não tendo eucalyptos de especie propria para esse fim com idade conveniente, forneceu 193 postes de "E. Longifolia", do Horto de Jundiahy, tendo apenas 12 annos de idade. Só depois de passados 10 annos e 3 mezes de uso haviam sido substituídos 91 desses postes, continuando os restantes em serviço.

Na linha electrica de Jundiahy a Campinas, em meados de 1920, foram collocados 217 postes de eucalyptos de varias especies. Apesar da pouca idade da madeira, e de ser em parte de qualidade menos propria para a applicação que teve, apenas uns 17 postes deverão ser substituídos no corrente anno, continuando os restantes 200 em muito boas condições. Convem

notar que os postes que vão ser substituídos, depois de 7 annos de trabalho, provêm de essencias que a Companhia não mais cultiva, por ter reconhecido serem improprias.

Os resultados de taes experiencias, aliás, não fazem senão confirmar o que diz a literatura botanica da Australia e outros paizes em que o eucalypto é, como aqui se diz, pau para toda a obra.

Explanada a questão sob o ponto de vista technico, passa a Directoria a justificar a obra cultural da Companhia sob o ponto de vista financeiro.

Até ha pouco tempo estava longe a Directoria de pensar que havia de iniciar este anno a exploração utilitaria de seus hortos, pelo que diz respeito á lenha.

Com a depreciação da nossa moeda, o emprego do carvão de pedra importado, como a Companhia fez até meados do anno passado em larga escala, tornou-se sobremodo oneroso, sem esperanza de reducção de seu custo. Esta circumstancia fez com que a Directoria procurasse reduzir o consumo, até libertar-se de todo, se possivel, desse combustivel, substituindo-o pela electricidade, no trecho de maior trafego das suas linhas, e pela lenha nos de menor trafego, ramaes e pateos de manobras.

Acontece, porém, que a lenha, fornecida como tem sido por particulares, vae cada vez escasseando mais, tendendo por isso a tornar-se mais cara em proximo futuro.

Nesta emergencia, resolveu a Directoria iniciar desde já a exploração industrial das mattas de seus hortos, especialmente para a producção de lenha em grande escala, o que, de resto, lhe permite obter a renda necessaria para o custeio dos mesmos hortos.

Das plantações existentes 5.000.000 de arvores ficarão reservadas á producção de madeira para dormentes e outros fins de construcção. Essas arvores continuarão a ser cultivadas até atingirem 'a idade pelo menos de 25 annos, quando estarão completamente desenvolvidas e aptas para as applicações a que se destinam.

As restantes serão abatidas para a producção de lenha, na medida das necessidades da Companhia.

Resolvido assim o problema, já se acha em via de organisação o serviço de córte e entrega da lenha á beira da estrada. O fornecimento do corrente anno, tendo começado em Abril e não se achando ainda completamente montado o serviço nos differentes hortos, será de cerca de 100.000 metros cubicos, devendo elevar-se no anno proximo a 150.000.

A lenha é fornecida á Estrada ao preço de 8\$500 por metro cubico, preço corrente pago a outros grandes fornecedores, não obstante a lenha do eucalypto ser melhor do que a lenha commun.

A derrubada e o córte das arvores são feitos por empreitada, pagando o Serviço Florestal 3\$500 por metro cubico aos empreiteiros.

Nestas bases, uma vez normalisado o serviço, como estará a partir de 1928, para o fornecimento accordado de 150.000 metros cubicos de lenha, o lucro liquido percebido pelo Serviço Florestal será sufficiente para o custeio dos differentes hortos, inclusive dos 5.000.000 de arvores que se reservaram para fins de construcção, dando ainda saldo.

O que é de maxima importancia considerar aqui é que o Serviço Florestal, a partir do anno proximo,

não custará nem mais um vintem á Companhia, elle se manterá por si, prestando o magnifico serviço de abastecer as nossas linhas de tracção a vapor de muito bom combustivel, a preço modico, livre do onus de longos transportes, que tanto sobrecarregam de trafego improductivo o nosso material rodante.

Outro facto de não menos alcance a ponderar é que — findo o praso necessario para que a reserva de 5.000.000 de arvores attinja a idade de 25 a 30 annos, sem onus algum para a Companhia — terá ella ahi um patrimonio do mais subido valor, maxime considerando que taes arvores não farão senão augmentar o seu tecido lenhoso e que nessa época a madeira só poderá ter crescido de preço, pelo desmesurado consumo que della vem fazendo o Estado no seu maravilhoso surto progressista.

A Directoria poderia encerrar aqui as informações que tem o prazer de prestar aos Senhores Accionistas e a quantos se interessam hoje em nosso paiz pela cultura florestal.

Estas informações, entretanto, não seriam inteiramente completas se não fossem corroboradas por outros testemunhos valiosos, extranhos á administração da Companhia, os quaes — conhecendo “*de visu*” o apprehendimento que vem, ella levando a effeito, através de não poucas contrariedades — têm cooperado bastante para animar e fortalecer a Directoria no desempenho da importante tarefa a seu cargo.

Desses testemunhos valiosos possui a Companhia em seu archivo preciosa documentação, fornecida por personalidades taes como os membros da missão ingleza de que fez parte Lord Lovat, notavel especialista

na materia, os srs. S. Lintz Smith, director do "Times", H. N. Whitford, professor da Universidade de Yale, Pedro A. Bovet, director da Estação Experimental de Patagones, Argentina, Dr. Paulo Cavique dos Santos, do Serviço Florestal de Portugal, Dr. Samuel Hardman, secretario da Agricultura do Estado de Pernambuco, Drs. Bento Bueno, Altino Arantes, Paulo de Moraes Barros, Pires do Rio e outros.

O Sr. Dr. Lyra Castro, ministro da Agricultura, que recentemente, visitando o Estado de S. Paulo, nos deu a honra de examinar os serviços do horto de Rio Claro com a interessada attenção de quem muito se preocupa com o reflorestamento do paiz, deixou a sua impressão nestas palavras:

"Visitei hoje o Horto Florestal de Rio Claro. Percorrer sua séde e o valiosissimo museu ahi existente de tudo quanto se refere á preciosa arvore; ouvir a explicação de quanto se tem feito pelo verbo entusiasta e proficiente do Dr. Navarro de Andrade, que dedicou sua vida a esta tarefa, é passar horas deliciosas e adquirir a convicção de quanto será util ao Brasil a divulgação desses conhecimentos. Aos directores da Companhia Paulista, que o assistiram com todos os elementos e recursos necessarios, devemos esta grande iniciativa. Honra, pois, a um e a outros."

Seja permittido á Directoria invocar ainda um testemunho vivo, flagrante, da oportunidade e conveniencia do esforçado gesto da Companhia fundando

e mantendo a primeira e maior cultura florestal do Brasil.

E' o que resalta da immensa riqueza que vem resultando do vigoroso impulso que deu a Paulista á obra do reflorestamento do paiz. Só o Estado de S. Paulo possui actualmente, segundo estatísticas rigorosas, 15.331.792 eucalyptos, sem contar as plantações da Companhia.

O seu serviço florestal forneceu, só no anno de 1926, a agricultores de diversos Estados, nada menos de 700 kilos de sementes seleccionadas da preciosa essencia, e, para bem avaliar o que isto representa, basta dizer que cada kilo de sementes produz de 35 a 50 mil plantas. Nos ultimos dez annos o total das sementes fornecidas para differentes Estados do Brasil montou a 4.473 kilos!...

Proporcionando assim á classe agricola meio facil de desenvolver o novo ramo de cultura e ministrando aos interessados as instrucções necessarias para o seu bom exito, instrucções essas divulgadas pelas differentes obras publicadas pela direcção technica de seus hortos e podendo ser experimentalmente observadas na escola pratica que elles representam — com suas plantações não só de eucalyptos de variadas especies e edades como de outras essencias do paiz, com seus museus florestal e entomologico, suas installações botanicas, seus quadros estatísticos, seus viveiros, seus machinismos, suas officinas e sua alfaia agricola — está a Directoria segura de que póde a Companhia Paulista nobremente ufanar-se de vir realisando, a par de uma obra de relevante interesse proprio, outra de não menos consummado proveito nacional.

Fabrica de papel de impressão

Tomando em consideração a detalhada exposição feita pela Directoria sobre este assumpto, adoptou a assembléa geral extraordinaria, em sua reunião de 4 de Janeiro do corrente anno, a seguinte proposta, assignada por todos os membros da Directoria e do Conselho Fiscal:

“Fica a Directoria autorizada a promover a incorporação de uma sociedade anonyma, diversa da Companhia Paulista, tendo por fim a installação de uma fabrica de papel de impressão, com o emprego da madeira de eucalyptos de seus hortos florestaes.

A Companhia Paulista fornecerá, mediante equitativa retribuição, a madeira de seus hortos florestaes, sem prejuizo do material destinado ao consumo de suas vias ferreas.

Os Accionistas da Companhia Paulista terão preferencia na subscrição das acções da nova companhia.

Uma vez organisada a nova empresa, poderá a Companhia Paulista subscrever até 50 % do capital, se este não exceder de dez mil contos de réis; se, entretanto, for além, fica estabelecido que o maximo do capital a ser subscripto pela Companhia Paulista não deverá ultrapassar de cinco mil contos de réis.”

Sobre a materia tem a Directoria a declarar que, por effeito da reforma monetaria fixando o novo padrão em base inferior a 6 d. por mil réis, o custo da installação da fabrica tornou-se superior á quantia que se cogitára despende.

Já por esse facto, já porque, em consequencia da nova politica fiscal em vigor — supprimindo a isenção de direitos para os machinismos que teria a nova empresa de importar — ainda mais aggravado ficaria o custo da usina a montar-se, julga a Directoria dever a Companhia desistir, ao menos por emquanto, de promover a organização da sociedade anonyma tendo por fim a installação da fabrica de papel de impressão.

Entretanto, se qualquer empresa estrangeira — dispondo de dinheiro mais valorizado do que o nosso ou que se contente com juros menos elevados que o exigido actualmente pelo capital em nosso paiz — pretender explorar o interessante ramo industrial no Estado de S. Paulo, a Companhia Paulista está preparada para lhe fornecer, em condições vantajosas, a necessaria materia prima.

E' que, em virtude dos estudos a que mandou a Companhia proceder nos Estados Unidos, em Instituto da mais alta e notoria competencia, ficou exuberantemente provado e reconhecido que a madeira do eucalypto, sobretudo de determinadas especies, se presta vantajosamente para a fabricação do papel de imprensa, revelação de subido alcance para a producção de um artigo industrial cujo consumo cada dia se desenvolve no mundo inteiro, e que tão de perto interessa a cultura intellectual dos povos.

Caixa de Aposentadorias e Pensões

Em cumprimento das disposições contidas na lei federal n. 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, a Companhia Paulista contribuiu para a Caixa em 1926 com as seguintes quotas:

Multas	80:374\$500
Excessos não reclamados	120:912\$900
Varreduras.	42:024\$150
Contribuição de 1 % sobre a receita da Estrada	842:059\$148
Producto da tarifa adicional de 1, 1/2 %	1.234:826\$090

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1926 em 41.161:439\$650.

Movimento de acções

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios:

Annos	Por venda	Por heranças, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1924	55.306	15.084	8.890	12.756	92.036
1925	73.686	13.173	7.040	11.690	105.589
1926	50.680	28.486	18.956	19.486	117.608

Impostos

Durante o anno de 1926 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 1.945:640\$300, producto do imposto de transito e 56:913\$900 da taxa ouro.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a importancia de 3.016:386\$250, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou ainda ao Thesouro do Estado o imposto de capital e outros na importancia de 407:390\$800.

Do exposto vê-se que se elevou a 5.426:331\$250 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 superiores como os seus auxiliares, tem desempenhado as funções a seu cargo com o maior zelo e intelligencia, não poupando esforços para o perfeito cumprimento de seus deveres.

A Directoria agradece a valiosa cooperação que de todos tem recebido.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos prestar, fi-

cando inteiramente á vossa disposição para fornecer quaesquer outras que desejeis.

S. Paulo, 20 de Maio de 1927.

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 1926, bem como ao estudo dos documentos que o instruíram, verificaram ser a escripta feita com precisa ordem e claresa.

Foi apurada no referido exercicio a renda liquida de Rs. 25.779:676\$801, que, sommada aos lucros de 1.582:902\$195, que passaram do exercicio de 1925, dão o total de 27.362:578\$996, que teve a seguinte distribuição:

Dividendos do 1.º e 2.º semestres de	
1926	17.052:500\$000
Juros da divida externa	3.285:208\$580
Para o fundo de reserva	200:000\$000
Para o fundo de amortisação da di- vida externa	5.000:000\$000
Saldo que passa para o exercicio futuro	1.824:870\$416

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 Abril de 1927.

O CONSELHO FISCAL

A. DE PADUA SALLES.

BENTO JOSÉ DE CARVALHO.

PROCOPIO DE ARAUJO CARVALHO.

BALANÇO FECHADO

em

31 de Dezembro de 1926

Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTIVO

ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Importancia a ser realizada		17.768:440\$000
ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida	330.463:233\$011	
EDIFICIO, DEPENDENCIAS E MOVEIS DO ESCRITORIO CENTRAL: Saldo desta conta	236:116\$440	
IMMOVEIS EM S. PAULO: Saldo desta conta	335:537\$070	
MATERIAES: Existentes no Almoarifado e em transito	16.109:413\$438	347.144:299\$959
SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações, etc.		7.083:555\$239
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria	50:000\$000	
Apolices depositadas no Thesouro do Estado	183:000\$000	233:000\$000
DIVERSOS TITULOS: Apolices da divida Estadual	1.093:109\$300	
Outros titulos	141:604\$406	1.234:713\$706
Saldos a favor da Companhia:		
Diversos Bancos	1.879:790\$540	
Cóntadoria Central das Estradas de Ferro	6.710:810\$790	
Diversos devedores	3.127:848\$655	
Outros saldos	138:207\$720	11.856:657\$705
CAIXA: Saldo existente		1.869:011\$127
 Rs.		 387.189:677\$736

S. Paulo, 14 de Março de 1927.

A. de Lacerda Franco,

Vice-Presidente

de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1926

PASSIVO

CAPITAL: 1.000.000 acções de 200\$000.		200.000:000\$000
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obrigações ao valor de £ 923.000-0-0, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 5. ⁵¹ / ₆₄ em 31 de Dezembro de 1926.		38.213:692\$491
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obrigações no valor de \$ 3.488.500,00, que ainda estão por amortisar ao cambio de 8\$525 em 31 de Dezembro de 1926.		29.739:462\$500
FUNCO DE AMORTISAÇÃO DA DIVIDA EXTERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	32.386:027\$051	
Importancia do agio de acções levada ao credito da mesma conta	17.046:218\$000	49.432:245\$051
FUNDO DE OBRAS NDVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		24.559:035\$562
FUNDO DO SERVIÇO FLORESTAL: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		2.643:361\$825
FUNDO DE RESERVA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		5.383:645\$619
CAUÇÃO: Da Direcção		50:000\$000
PESSOAL: De Dezembro de 1926	3.459:881\$060	
PENSÕES: De Dezembro de 1926	10:971\$000	3.470:852\$060
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro, não reclamada		1:239\$994
DIVIDENDDS. Não reclamados	417:962\$088	
DIVIDENDO: A ser distribuido	8.687:500\$000	9.105:462\$088
DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos e outros		22.765:810\$130
SOMMA		385.364:807\$320
RECEITA GERAL: Saldo desta conta		1.824:870\$416
Rs.		387.189:677\$736

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escriptorio Central.

Eduardo da Silva Brito

Guarda-Livros Interno.



BALANCETE
DA
RECEITA E DESPESA
DE
Janeiro a Dezembro de 1926

Companhia Paulista

BALANCETE da Receita e Despesa

RECEITA

Passageiros	14.828:149\$106	
Trens especiaes	76:164\$462	
Encomendas, bagagens, valores e animaes T. 9	6.302:332\$199	
Animaes por trens de passageiros	143:879\$997	
Telegrammas	1.013:119\$121	
Mercadorias	54.891:603\$320	
Animaes por trens de cargas	3.869:157\$115	
Armazenagens	175:357\$582	
Aluguel de locomotivas, carros, vagões e encerados	1.399:602\$194	
Aluguel de estações e suas dependencias Carga e descarga de vagões; commissão pela arrecadação dos impostos de transito estadual e federal; aluguel de casas e compartimentos para restaurante; car-tazes nas estações e outras rendas.	89:922\$888	
	574:567\$745	83.363:855\$729
Rendas arrecadadas no Escritorio Central:		
Aluguel da zona privilegiada	3:000\$000	
Aluguel de terrenos em S. Paulo	10:800\$000	
Emolumentos	11:907\$200	
Dividendos prescriptos e outras rendas	77:872\$100	103:579\$300
Somma Rs.		83.467:435\$029

S. Paulo, 14 de Março de 1927.

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escritorio Central

de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1926

DESPESA

Inspectoria Geral e Contadoria	1.515:065\$830	
Trafego	11.435:901\$413	
Locomoção	28.928:852\$994	
Linha e edificios	9.375:320\$552	
Telegrapho	2.419:995\$455	
Almoxarifado	401:718\$450	
Contadoria Central	174:848\$200	
Aluguel de vagões	647:115\$630	
Consumo d'agua nas estações, annuncios, indemnizações por avarias e extravios de mercadorias e encerados, sellos, tele- grammas, Comissão de Tarifas, pen- sões e outras despesas	742:512\$879	55.641:331\$403
Despesas pelo Escriptorio Central:		
Directoria e Conselho Fiscal	222:000\$000	
Donativos	90:465\$310	
Pessoal	446:547\$900	
Fiscalisação	10:000\$000	
Gastos Geraes	125:405\$544	
Impostos de capital e outros	407:390\$800	
Seguro contra fogo	124:960\$900	
Despesas judiciaes	123:019\$100	
Juros	117:987\$921	
Commissões	376:496\$510	
Prejuizos verificados em diversas contas	2:152\$840	2.046:426\$825
		57.687:758\$228
Saldu a favor da receita		25.779:676\$801
Somma Rs.		83.467:435\$029

Eduardo da Silva Brito

Guarda-Livros Interino.



DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1926

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo

DEBITO

Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1926	17.052:500\$000
Juros da Divida externa	3.285:208\$580
Para o fundo de reserva	200:000\$000
Para o fundo de amortisação da divida externa	5.000:000\$000
Lucros que passam para o exercicio de 1927	1.824:870\$416

Somma Rs. 27.362:578\$996

São Paulo, 14 de Março de 1927.

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escritorio Central.

de Estradas de Ferro

geral apurado em 1926

CREDITO

Lucros que passaram do exercicio de 1925	1.582.902\$195
Saldo das operações de 1926	25.779.676\$801
<hr/>	
Somma Rs.	27.362.578\$996

Eduardo da Silva Brito,
Guarda-livros Interino.



RELATORIO
DO
INSPECTOR GERAL

Jundiahy, 25 de Agosto de 1927.

Illmo. e Exmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Excia. o relatório da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1926.

Ao Illm. e Exmo. Snr. Dr. Luiz Tavares Alves Pereira,

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

J. Cintra,

Inspector Geral

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1926, tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a extensão total de 1.300,228 kilometros em trafego, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60	478,147 Kms. (1)
Linhas de 1m,00	771,673 "
Linhas de 0m,60	50,408 "
	<hr/>
	1.300,228 "

II

Contabilidade

1.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de	83.467:435\$029
e a despesa correspondente de	57.687:758\$228
O saldo liquido em 1926 foi de	25.779:676\$801

A relação da despesa para a receita é de 69,11 %, tendo sido em 1925 de 69,05 %.

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

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

Annos	Renda liquida
1872	124:886\$716
1873	390:639\$915
1874	474:658\$488
1875	524:054\$016
1876	641:540\$242
1877	974:679\$864
1878	1.508:451\$790
1879	1.550:138\$951
1880	1.313:878\$103
1881	1.657:151\$486
1882	1.961:981\$374
1883	1.620:717\$349
1884	1.318:371\$558
1885	1.657:151\$436
1886	1.711:288\$585
1887	1.665:422\$245
1888	2.215:66:\$695
1889	2.741:232\$081
1890	3.484:385\$534
1891	3.988:245\$538
1892	4.307:382\$615
1893	4.050:491\$578
1894	8.329:442\$169
1895	10.561:761\$667
1896	10.449:210\$110
1897	12.329:066\$910
1898	10.471:000\$980
1899	11.914:107\$323
1900	12.939:589\$419
1901	17.396:831\$199
1902	13.669:483\$875
1903	10.530:552\$202
1904	9.018:518\$223
1905	9.722.840\$212
1906	18.450:385\$294
1907	14.534:422\$699
1908	12.247:441\$964
1909	14.640:003\$565
1910	12.567:685\$955
1911	15.223:922\$84
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	12.516:399\$987
1920	14.826:522\$146
1921	16.620:663\$363
1922	13.600:232\$422
1923	17.362:876\$877
1924	16.353:786\$767
1925	25.622:128\$255
1926	25.779:676\$801

O movimento financeiro do trafego em 1926, foi o seguinte:

Receita	83.363:855\$729
Despeza	55.641:331\$403
	<hr/>
Saldo	27.722:524\$326

Relação por cento da despeza para a receita 66,74 %.

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1926 e 1925:

Especificação	1926	1925
Receita	83.363:855\$729	82.733:759\$079
Despeza	55.641:331\$403	55.559:554\$843
Saldo	27.722:524\$326	27.174:204\$236
Relação por cento da despeza para a receita	66,74 %	67,15 %

2.º — Receita

A receita geral foi:

Em 1926	83.467:435\$029
Em 1925	82.803:694\$579
Diferença para mais em 1926	663:740\$450

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta dos trafegos de passageiros e mercadorias attingiu a 40.475:058\$010 assim discriminada:

Trafego de passageiros	18.406:210\$910
Trafego de mercadorias	22.068:847\$100
Somma	40.475:058\$010

Em 31 de Dezembro de 1926 existia um saldo de 217\$700, sendo 40\$700 do trafego de passageiros e 177\$000 do de mercadorias e os fretes a pagar representavam a importancia de 109:703\$200, sendo 1:343\$400 do trafego de passageiros e .. 108:359\$800 do de mercadorias.

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

Natureza do Trafego	1926	1925	Diferenças em 1926	
			Para mais	Para menos
Trafego	83.363:855\$729	82.733:759\$079	630:096\$650	—
Escrypt. Central	103:579\$300	69:935\$500	33:643\$800	—
Total	83.467:455\$029	82.803:694\$579	663:740\$450	—

Em 1872 foi inaugurado o trafego do primeiro trecho da linha, entre Jundiahy e Campinas, e a receita geral da Companhia tem sido a seguinte desde aquella data:

Annos	Receita geral	Annos	Receita geral
1872	311:148\$940	1900	22.071:945\$269
1873	650:463\$069	1901	27.293:917\$132
1874	758:169\$207	1902	24.972:799\$117
1875	889:414\$782	1903	20.101:754\$102
1876	1.126:189\$760	1904	18.259:883\$130
1877	1.541:836\$645	1905	18.421:280\$525
1878	2.195:525\$850	1906	27.110:074\$320
1879	2.297:935\$790	1907	24.861:763\$568
1880	2.085:239\$370	1908	22.664:421\$802
1881	2.514:466\$920	1909	27.111:851\$729
1882	2.880:373\$995	1910	23.072:010\$089
1883	2.739:948\$200	1911	27.135:300\$222
1884	2.586:301\$750	1912	30.957:439\$941
1885	2.812:352\$950	1913	34.045:510\$848
1886	2.977:410\$510	1914	26.193:812\$863
1887	2.922:222\$083	1915	30.502:984\$262
1888	3.577:121\$476	1916	31.926:225\$203
1889	4.487:396\$469	1917	33.704:892\$084
1890	5.082:383\$149	1918	31.409:375\$619
1891	6.499:157\$909	1919	33.660:918\$839
1892	9.227:635\$114	1920	44.814:606\$096
1893	10.230:964\$064	1921	49.006:949\$079
1894	13.930:608\$544	1922	45.359:672\$691
1895	17.383:811\$641	1923	58.900:204\$152
1896	19.693:127\$477	1924	66.537:603\$774
1897	22.223:833\$853	1925	82.803:694\$579
1898	20.541:985\$830	1926	83.467:435\$029
1899	21.224:577\$150		

Consta do quadro seguinte a renda discriminada do trafego de todas as linhas da Companhia Paulista nos annos de 1926 e 1925.

VERBAS

	1926		1925		Differenças em 1926		
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	
Passageiros.	3.907,052	14.828.149\$106	3.929.602	15.134.418\$140	- 22.550	- 306.269\$034	
Bagagens, encomendas, animaes da tabella 9 e valores toneladas	73,101	6.302.332\$199	72.737	6.765.498\$403	+	453.166\$204	
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros (Numero).	22.314	143.879\$997	24.825	183.787\$580	- 2.511	- 39.907\$583	
Mercadorias { Café (toneladas)	439.416	18.676.943\$108	436.663	18.937.441\$830	- 2.753	- 260.498\$772	
{ Diversas (toneladas)	1.624.135	36.214.660\$212	1.614.346	34.181.807\$378	+	2.032.852\$834	
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas (Numero)	364.980	3.869.157\$115	396.364	4.078.096\$962	- 31.384	- 208.939\$847	
Telegrammas (Numero)	733.134	1.013.119\$121	743.762	1.024.599\$587	- 10.628	- 11.480\$466	
Trens especiaes (Numero)	137	76.164\$462	174	132.961\$772	- 37	- 56.797\$310	
Armazenagens	-	175.357\$582	-	203.328\$359	-	- 27.970\$777	
Aluguel de: Estações, armazens, casas, commodos e carros para restaurantes, bandejas nas estações, carros, vagões, encuerdos, plataformas, terranos, etc.	-	1.655.144\$360	-	1.811.598\$962	-	- 156.454\$602	
Diversos	-	408.948\$467	-	290.220\$106	-	+	118.728\$361
Total.	-	83.363.855\$729	-	82.733.759\$079	-	+	630.096\$650

O quadro seguinte mostra a receita do trafego, referida ás unidades — trem, vehiculos e toneladas-kilometros de peso util:

UNIDADES	1926	1925
Trem-kilometro	13\$128	12\$927
Vehiculos-kilometros	1\$074,38	\$906,24
Toneladas-kilometros, peso util	\$188,94	\$189,31

A receita em 1926, proveniente dos trafegos de passageiros e mercadorias, pode ser assim discriminada pelos diferentes trafegos:

TRAFEGO PROPRIO (entre as estações da Paulista)	13.822:319\$308
TRAFEGO ESTRANHO (das estações da Paulista para as de outras estradas e vice-versa)	35.104:503\$479
Somma	48.926:822\$787

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

Mogyana (Via Campinas)	6.596:807\$403
” (Via Baldeação)	175:062\$713
” (Via Guatapar)	146:161\$044
” (Via Pontal)	24:091\$165
Cia. C. T. Luz e Força	47:718\$810
Cia. Itatibense	92:192\$916
Cia. Araraquara (Via Araraquara)	9.884:285\$806
Cia. Araraquara (Via Ribeirão Bonito)	—
Cia. Dourado (Via Ribeirão Bonito)	3.606:443\$713
Cia. Dourado (Via Araraquara)	1:392\$840
Cia. S. Paulo-Goyaz (Via Bcbedouro)	3.002:554\$416
Cia. S. Paulo-Goyaz (Via Passagem)	728:996\$936
Cia. M. Monte Alto	1.148:130\$264
Noroeste do Brasil	6.925:813\$877
S. Paulo e Minas (Via Campinas)	106:875\$762
” ” ” ” (Via Baldeação)	—
” ” ” ” (Via Guatapar)	360\$879
” ” ” ” (Via Pontal)	10\$047
Sorocabana (Via Guanabara)	84:540\$231
” (Via Agudos)	—
São Paulo Paraná (Via Guanabara)	260\$702
Somma do transito	32.571:699\$524
Total Geral	81.498:522\$811

do empréstimo de 4.000.000
emitido em Nova York em 1922
para a construção da linha e outras despesas

Classe	Valor dos títulos amortizados em dollars	Cambio correspon- dente	ANOS
			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
			1926
8000	49.000	7.300,6	1922
966	104.500	9.382,5	1923
722	111.500	9.525,7	1924
680	119.600	8.429,9	1925
890	(5) 127.500	6.674,2	1926

Classe	Serviço Florestal	Fundo de pensões	ANOS
			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
			1926
			1927
			1928
			1929
			1930
			1931
			1932
			1933
			1934
			1935
			1936
			1937
			1938
			1939
			1940
			1941
			1942
			1943
			1944
			1945
			1946
			1947
			1948
			1949
			1950
			1951
			1952
			1953
			1954
			1955
			1956
			1957
			1958
			1959
			1960
			1961
			1962
			1963
			1964
			1965
			1966
			1967
			1968
			1969
			1970
			1971
			1972
			1973
			1974
			1975
			1976
			1977
			1978
			1979
			1980
			1981
			1982
			1983
			1984
			1985
			1986
			1987
			1988
			1989
			1990
			1991
			1992
			1993
			1994
			1995
			1996
			1997
			1998
			1999
			2000

		500.000\$000	5.02
		200.000\$000	4.93
		300.000\$000	4.45
8.247\$080			
		100.000\$000	2.66
		200.000\$000	4.87
		100.000\$000	2.21
178\$100		100.000\$000	2.08
051\$200		100.000\$000	1.94
194\$876		150.000\$000	2.72
372\$519		120.000\$000	2.00
318\$050		130.000\$000	3.86
		100.000\$000	8.54
		100.000\$000	5.32
			2.64
			1.77
			1.13
			1.13

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1926

Main financial statement table with columns for RECEITA (Income), DESPESA (Expenses), SALDO (Balance), and DISTRIBUICAO DA RENDA LIQUIDA (Distribution of Liquid Income). It includes sub-sections for RECEITA, DESPESA, SALDO, and DISTRIBUICAO DA RENDA LIQUIDA.

Notas explicativas: 1) Formas adjuvadas de juros de Rescaldo e Antares e de Juros Encargos e de Juros Encargos da Linha de Rescaldo... 2) Formas adjuvadas de juros de Rescaldo e Antares e de Juros Encargos e de Juros Encargos da Linha de Rescaldo...

SEF

BITO

enador Francisco Ant
ovisoria para gerir o
Dr. Martinho da Sil
pelo Dr. Clemente F
Nepomuceno Prates c
1891, pelo Dr. Elias
eiro Auxiliar o Dr.
s H. Richmann de 3
eves de 25 de setembr
ista e pelo Dr. Jayme
lo foi aposentado pela
hamada a primeira en
os e em 11 de agosto
neira. Em 11 de agos
Pirassununga. Em 15

Em 6 de dezembro o
ramal de Santa Veridi
eiro de 1893 o de Si
917 foi transformado
ro os de Itaipú e Ibi
t inaugurou-se o posto
m o nome de Nova
de 1918, inaugurou-s
ibi a Campinas em 1
estações de Graúna e
as estações de Batovy
ndiaby Paulista a Ca
a no trecho de Tarú a
os postos telegraphic
a Caixa de Aposentac
de Piracicaba.

BITO

Rio Claro Railway Co
iro de 1893 inaugurou-
tito. Em 1.º de outubro
Jusczeiro e Estrella. E
de 1901 inauguraram-se
"Tupy", a 10 de outu
" no ramal do Mogy-
nbro o posto telegraphi
de Itaquá, Batalha e de
o como estação com o n
nguradas as estações de
Tapuya, no tronco. E
Frigorífico, transforma
"Cortume" entre as
o, Estrella e Caiuby.
"Tamandua" entre as
1922 foi supprimida a
ralha, a 7 de Setembro

BITO

de abril do mesmo an
m 1.º de abril de 191
ha, Amaral e Pulador
rimiram-se em março
stangueiras e Pontal, e

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde seu começo até 31 de Dezembro de 1926

VALOR EM 31 DE DEZEMBRO

Table with multiple columns detailing financial and operational data for the railway company, including capital, assets, and liabilities.

Main financial statement table with columns for 'Do fundo', 'Do passivo', and 'Do activo', detailing various financial items and their values.

Table titled 'OBSERVAÇÃO' containing detailed notes and historical information related to the company's operations and financial records.

4 em 25 de Maio de 1926... 1. Comp. de 100 mil... 2. Comp. de 100 mil...

Quando o saldo de... 1. Comp. de 100 mil... 2. Comp. de 100 mil...

Em 1.º de Maio de 1926... 1. Comp. de 100 mil... 2. Comp. de 100 mil...

Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista e em transito por ella apenas concorreu em 1926 com 32.571:699\$524 ou 39,02 % da receita total da Companhia, no valor de 83.467:435\$029.

Da importancia de 32.571:699\$524 e da relação de 39,02 % cabem á Companhia Mogyana 6.942:122\$325 e 8,31 %.

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

VERBAS	1926	1925
Passageiros	17,8	18,3
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	7,6	8,2
Animaes das tabellas 10 e 11	4,8	5,2
Mercadorias { Café	22,4	22,9
{ Diversas	43,5	41,3
Telegrammas	1,2	1,2
Diversos	2,7	2,9
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	Embarcado		Referidos a 1 km.	
	1926	1925	1926	1925
Passageiros	3\$795	3\$851	\$053	\$053
Valores, bagagens, etc.	86\$214	92\$876	\$697	\$694
Animaes das tabellas 10 e 11	10\$361	10\$119	\$032	\$032
Mercadorias { Café	42\$504	43\$369	\$232	\$213
{ Diversos	22\$298	21\$174	\$127	\$128

Passageiros

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

	1926						1925					
	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	597.194	4.051.132\$532	2.247.836	4.061.252\$242	638.657	4.248.594\$748	2.231.751	4.129.946\$216				
Estranho	192.333	3.072.994\$661	217.830	1.920.849\$989	189.085	3.106.643\$489	224.494	1.926.156\$299				
	168.950		186.939		162.892		180.657					
Em transito	140.680	1.019.292\$022	155.290	702.627\$660	145.505	1.030.773\$374	156.561	692.304\$014				
Total	1.099.157	8.143.419\$215	2.807.895	6.684.729\$891	1.136.139	8.386.011\$611	2.793.463	6.748.406\$529				

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 1926 o movimento foi de 33.592 immigrants, cujas passagens importariam em rs. 357:453\$660.

O numero de immigrants transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1926 é de 894.877 e a importancia que deixou de ser cobrada é igual a 4.979:771\$860.

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		TOTAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1917	502.419	2.261:553\$560	1.516.877,5	2.572:052\$000	2.019.296,5	4.838:605\$560
1918	471.151,6	2.315:196\$230	1.505.737,5	2.569:113\$940	1.976.889	4.884:310\$170
1919	557.540,5	3.039:052\$830	1.766.707,5	3.010:992\$790	2.344.248	6.050:045\$620
1920	637.924,5	3.698:827\$960	1.936.636	3.703:730\$750	2.574.660,6	7.302:558\$010
1921	685.215	3.857:988\$670	2.203.695	4.112:546\$640	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	5.762:864\$110	2.557.088	5.354:049\$565	3.486.151	11.116:903\$675
1924	1.097.762	7.095:844\$677	2.804.678	6.392:890\$916	3.902.430	13.488:775\$593
1925	1.136.139	8.386:011\$611	2.793.463	6.748:406\$529	3.929.602	15.134:418\$140
1926	1.099.157	8.143:419\$215	2.807.895	6.684:729\$891	3.907.052	14.828:149\$106

Valores, bagagens, encomendas e animais da tabella 9

Natureza de trafego	1926		1925		
	Kilos	Receita	Kilos	Receita	
	Proprio	24.141.042	1.235.889\$873	25.420.880	1.539.888\$811
Estranho	Despachado	12.063.848	2.582.119\$033	10.670.586	2.614.231\$467
	Recebido	10.419.453	2.534.323\$293	10.909.161	2.601.378\$125
Em transito	26.476.503		25.736.075		
Total	73.100.846	6.302.332\$199	72.736.702	6.755.493\$403	

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

	1926				1925			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	5.430	9:707\$570	5.775	44:923\$121	5.819	10:846\$848	5.172	58:367\$772
Estranho { Despachado Recebido	2.612	13:703\$902	2.563	52:212\$311	3.164	15:756\$641	3.420	69:761\$832
	1.431	4:522\$030	1.606	17:811\$063	1.483	6:633\$672	1.787	22:420\$815
Em transito	1.461	27:933\$502	1.436	115:946\$495	2.122	33:237\$161	1.858	150:550\$419
Total	10.934		11.380		12.588		12.237	

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

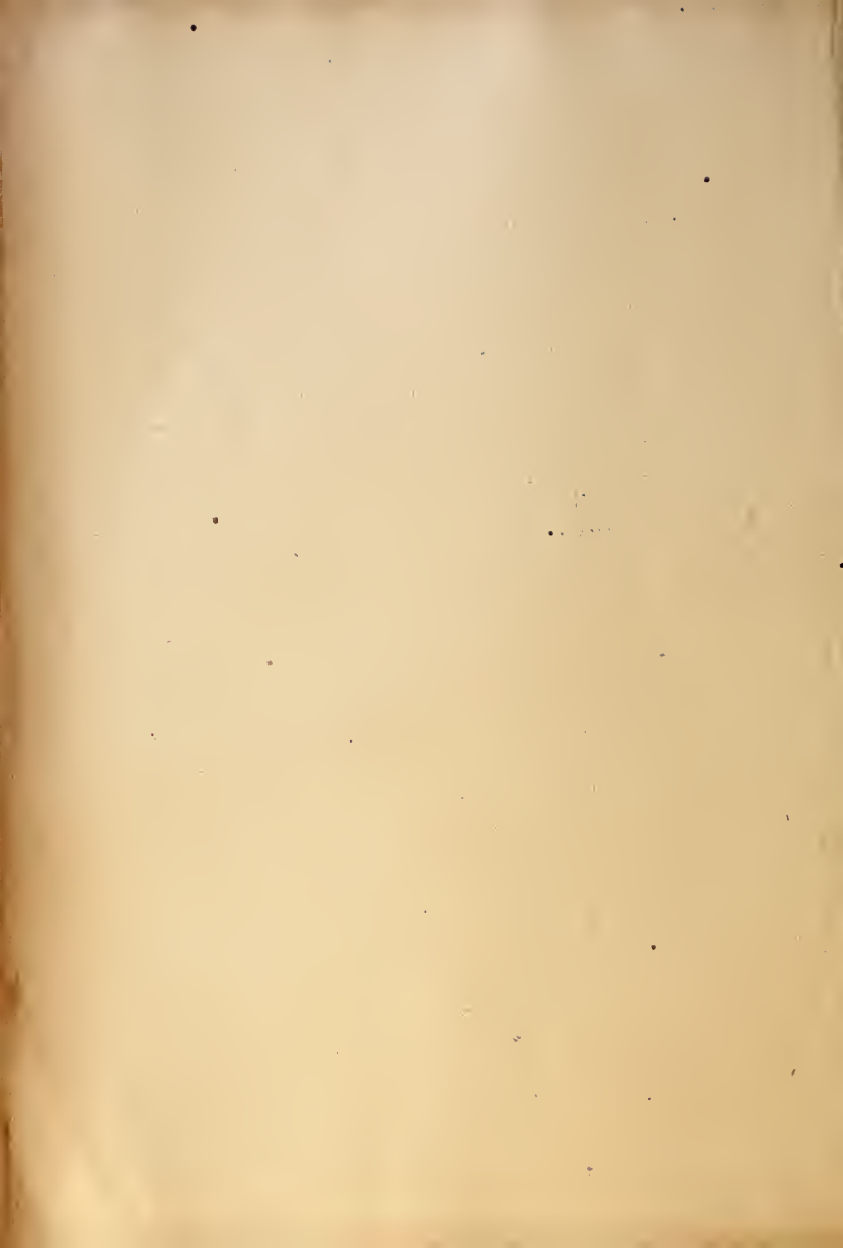
	1926				1925			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	3.620	6:168\$032	9.397	102:950\$115	4.865	6:854\$683	7.514	83:019\$121
Estranho { Despachado Recebido	12.627	73:706\$197	254.023	3,414:073\$563	9.503	49:319\$457	289.002	3,671:283\$942
	8.648	13:434\$728	3.711	258:824\$490	4.837	31:146\$805	3.696	235:972\$951
Em transito	5.162	93:308\$957	67.792	3775:848\$158	11.763	87:520\$945	65.181	3,990:276\$017
Total	30.057		334.923		30.968		365.396	

Mercadorias

Natureza do Tráfego	1926				1925			
	Café		Diversos		Café		Diversos	
	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio	3.231.756	85.156\$036	308.337.027	3.292.206\$218	2.787.037	79.404\$970	302.724.911	2.773.799\$237
(Despachado	120.538.732	7.422.551\$945	307.369.267	16.220.045\$146	148.477.0-4	8.403.338\$870	296.756.543	15.812.548\$198
Estranho	6.869.771		383.413.561		1.654.386		385.580.958	
Em transito	308.776.104	11.168.935\$727	625.014.750	16.702.318\$848	283.814.776	10.454.097\$990	629.283.673	15.595.459\$943
Total	439.416.363	18.670.943\$108	1.624.134.605	36.214.660\$212	436.663.283	18.937.411\$930	1.614.346.185	34.181.807\$378

Constam do quadro seguinte as quantidades de animais, valores, bagagens, encomendas e animais da tabella 9 — e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas no ultimo dicennio:

Annos	Animas das tabellas 10 e 11		Bagagens, encomendas e animas da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
1917	323.952	1.692.313\$710	27.818	1.326.153\$650	1.479.507	24.605.044\$080
1918	315.851	1.444.492\$460	28.945	1.404.820\$500	1.456.736	22.262.184\$990
1919	382.758	2.135.993\$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	30.847.297\$730
1921	292.832	1.933.489\$040	44.027	2.428.320\$350	1.664.564	34.355.145\$260
1922	377.790	2.407.419\$490	48.788	2.861.029\$590	1.547.062	29.273.115\$220
1923	493.758	3.703.596\$007	53.559	3.699.287\$889	1.750.656	38.118.790\$254
1924	448.004	3.715.553\$349	59.946	4.955.212\$578	1.802.765	41.685.268\$938
1925	421.189	4.261.864\$542	72.737	6.755.498\$403	2.051.009	53.119.249\$208
1926	387.294	4.013.037\$112	73.101	6.302.332\$199	2.063.551	54.891.603\$320



3.º — Despeza

A despeza geral da Companhia foi:

em 1926	57.687.758\$228
em 1925	57.181.566\$324
<hr/>	
Diferença para mais em 1926.	506.191\$904

Comparação da despeza nos dois ultimos annos:

	1926	1925	Diferença em 1926	
			Para mais	Para menos
Todas as linhas	55.641.331\$403	55.559.554\$843	81.776\$560	—
Escriptorio Central	2.046.426\$825	1.622.011\$481	424.415\$344	—
Total	57.687.758\$228	57.181.566\$324	506.191\$904	—

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

Annos	Despeza	Annos	Despeza
1872	186:262\$224	1900	9.132:355\$850
1873	259:823\$154	1901	9.897:085\$933
1874	283:510\$724	1902	11.303:315\$242
1875	365:360\$766	1903	9.571:201\$900
1876	484:649\$218	1904	9.241:364\$907
1877	567:156\$781	1905	8.698:431\$263
1878	687:074\$060	1906	8.659:739\$026
1879	747:796\$839	1907	10.327:340\$869
1880	771:861\$267	1908	10.416:979\$888
1881	877:815\$909	1909	12.471:484\$164
1882	918:392\$621	1910	10.504:324\$134
1883	1.119:230\$851	1911	11.911:376\$338
1884	1.267:930\$192	1912	14.364:717\$748
1885	1.155:201\$514	1913	17.823:429\$464
1886	1.266:121\$925	1914	13.950:936\$163
1887	1.256:820\$448	1915	14.142:030\$303
1888	1.351:457\$781	1916	15.851:783\$786
1889	1.746:114\$388	1917	17.511:084\$857
1890	1.597:997\$615	1918	18.927:610\$277
1891	2.510:912\$371	1919	21.445:518\$902
1892	4.920:252\$529	1920	29.988:083\$950
1893	6.180:472\$486	1921	32.386:285\$716
1894	5.601:166\$385	1922	31.759:440\$269
1895	6.822:049\$974	1923	41.537:827\$275
1896	9.193:917\$367	1924	50.183:817\$007
1897	9.894:766\$943	1925	57.181:566\$324
1898	10.070:984\$850	1926	57.687:758\$228
1899	9.310:469\$827		

Paroquia de São João do Rio de Janeiro, procedencia do café transportado, em

Sorocabana via Guanabara	340	—
Sorocabana via Agudos	365	—
Mogyana via Pontal, Passagem e Bebed.	60	—
São Paulo Railway Company	5.624	—

ESTACÕES

Estação	Recebido M\$	Despachado M\$	Fretes
Jundiahy	164.706	360	9.777.843
Leocadia	25.818	966.982	3.423.907
Rocinha	37.280	1.134.437	8.528.401
Vallinhos	4.517.337	7.411.785	10.000.727
Campinas	890	115.021	351.130.021
Non Vata	—	—	2.020.000
Jacuba	—	270.925	6.840.472
Roboças	—	242.358	6.012.039
Nova Olinda	—	127.060	1.880.293
Villa Americana	—	93.993	2.830.063
Tatu	—	2.926.204	101.540.077
Jamain	—	665.919	20.610.960
Condeiro	—	714.822	28.714.713
Santa Gertrudes	—	714.884	42.230.578
Rio Claro	—	48.241	2.064.758
Itapá	—	6.161	30.830
Grainha	—	220.134	9.920.156
Uyrapina	—	394.170	41.377.250
Visconde do Rio Claro	—	60	1.408.545
Conde do Pindal	—	27.080	30.604.811
São Carlos	—	688.426	67.352.686
Nhi Carlos	—	42	66.093.097
Itapetininga	—	1.193.116	11.987.851
Itapetininga	—	1.176.352	7.777.163
Tinnyo	—	212.600	37.144.069
Chalbarro	—	144.068	216.227.870
Ourô	—	641.323	58.324.428
Araraquara	—	3.659.288	69.806.021
Americo Brasiliano	—	919.153	29.150.223
Santa Lucia	—	60	1.100.213
Roncio	—	20	1.100.213
Cilios	—	413	1.100.213
Santa Barbara	—	57.064	690.917
Cauby	—	2.295	—
Tury	—	—	—
Total	9.050	32.191	1.098.944
Tapirara	613.172	831.719	66.072.251
Piracicaba	—	325.217	42.422.810
Remansô	—	775.413	31.615.911
Azaras	—	51.587	3.982.500
Lareto	—	802.612	33.177.760
Elito Rest	—	601.108	29.495.807
São Bento	—	1.165.270	53.654.104
Leme	—	581.193	26.418.682
Souza Queiroz	—	1.551.700	77.497.823
Picassuanaga	—	531.971	28.130.156
Porto Ferreira	—	270.740	11.993.113
Rafá	—	1.525.183	109.957.906
Desembudo	—	11.558	601.606
Finas	—	272.313	14.442.858
Boguesau	—	4.216.000	66.364.860
Santa Silveira	—	130.526	62.573.178
Palmeiras	—	958.173	54.186.243
Socia Verdiana	—	—	—
Baldreção	—	—	—
Morro Grande	—	468.696	19.630.281
Ferraz	—	—	—
Corumbatubhy	—	116	—
Annapolia	—	317.580	11.028.421
Oliveros	—	722.423	34.487.228
Tyubara	—	422.595	20.796.878
Motuca	—	80.021	6.238.505
Joc	—	52.512	29.123.470
Humaniol	—	1.018.034	3.400.730
Guariba	—	1.007.638	40.849.005
Corrego Rico	—	1.130.617	63.417.109
Jallicumbal	—	2.386.380	75.401.458
Graminha	—	594.561	28.834.107
Itatirama	—	1.049.613	76.138.791
Thayvo	—	5.133.440	387.033.491
Anda	—	2.329.291	173.024.855
Itadourto	—	3.842.688	297.007.819
Muchinho	—	3.584.983	266.302.751
Collin	—	3.517.001	39.768.792
Pohuar	—	71.200	970.785
Pogorizro	—	242.585	15.111.600
Barracão	—	509.096	26.262.666
Camp. Alegre	—	876	75.818.011
Lechar	—	1.405.309	69.000.484
Vespertino	—	—	—
Terrinha	—	—	—
Vendonia	—	—	—
Tous Corrêas	—	—	—
Municios	—	—	—
Bombazão	—	—	—
Jabá	—	—	—
Saltinha Marinbo	—	—	—
Cyruo Piro	—	—	—
Felicio Filho	—	—	—
Compus Sallos	—	—	—
Iguatuany	—	—	—
Ayrosa Galvão	—	—	—
Pedernicus	—	—	—
Itatingay	—	—	—
Puatay	—	—	—
Agudos Paulista	—	—	—
Tapiriro	—	—	—
Itapá	—	—	—
Batoba	—	—	—
Piritingo	—	—	—
Americo	—	—	—
Cabrals	—	—	—
Buarim	—	—	—
Guayubar	—	—	—
Itauro Paulista	—	—	—
Itapetininga	—	—	—
Diarro	—	—	—
Canchim	—	—	—
Capão Preto	—	—	—
Água Vermelha	—	—	—
Araraby	—	—	—
Alfredo Elba	—	—	—
Santa Eudóxia	—	—	—
Augero	—	—	—
Montolinho	—	—	—
Jacaré	—	—	—
Santo Ignacio	—	—	—
Ribeirão Bonito	—	—	—
Guatapará	—	—	—
Guaray	—	—	—
Martinho Prado	—	—	—
Barrinha	—	—	—
Mucuro	—	—	—
Cocacão	—	—	—
Pontal	—	—	—
Itá	—	—	—
Tomiladon	—	—	—
Santa Rita	—	—	—
Santa Olívia	—	—	—
Moço	—	—	—
São Miguel	—	—	—
Pantano	—	—	—
Antera	—	—	—
Alberto Moreira	—	—	—
Somma	6.860.771	123.770.488	7.508.007.833

De outras linhas para as estações ou extranho recebido:

Sorocabana via Jundiahy	6.551
Bragantino	61
Mogiana via Campinas	671
Mogiana via Baldreção	2.327
Mogiana via Guatapará	2.398
Mogiana via Pontal	30
Mogiana via Força	120
S. Paulo-Piracicaba via Guanabara	3.234
Dallense	—
S. Paulo e Minas via Campinas	—
S. Paulo e Minas via Baldreção	—
S. Paulo e Minas via Guatapará	—
S. Paulo e Minas via Pontal	—
E. F. Araraquara	—
C. E. F. Dourado	—
S. Paulo Goyaz via Bebedouro	—
S. Paulo Goyaz via Passagem	—
C. Melhoramento Monte Alto	—
Noroeste do Brasil	—
E. F. Araraquara via R. Bonito	—
E. F. Dourado via Araraquara	—
Sorocabana via Guanabara	—
Sorocabana via Agudos	—
Mogiana via Pontal, Passagem e Bebol.	—
São Paulo Railway Company	—
Somma	6.869.771

De outras linhas para outras linhas ou em transitio:

Mogiana via Campinas	170.210.988
Mogiana via Baldreção	—
Mogiana via Guatapará	—
Mogiana via Pontal	—
C. E. F. Araraquara	—
S. Paulo-Piracicaba via Guanabara	—
Itapetininga	—
S. Paulo e Minas via Campinas	—
S. Paulo e Minas via Baldreção	—
S. Paulo e Minas via Guatapará	—
S. Paulo e Minas via Pontal	—
E. F. Araraquara	—
C. E. F. Dourado	—
S. Paulo Goyaz via Bebedouro	—
S. Paulo Goyaz via Passagem	—
C. Melhoramento Monte Alto	—
Noroeste do Brasil	—
E. F. Araraquara via R. Bonito	—
E. F. Dourado via Araraquara	—
Sorocabana via Guanabara	—
Sorocabana via Agudos	—
Mogiana via Pontal, Passagem e Bebol.	—
São Paulo Railway Company	—
Somma	6.869.771

Total geral 18.676.913.108

As despesas de custeio em 1926 são assim discriminadas em Pessoal, Material e Contas pelos diversos Departamentos e Administração:

Verbas da despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria, Contabilidade e Almoxarifado	1.806:316\$380	110:467\$900	—	1.916:784\$280
Trafego	9.901:920\$528	1.121:362\$795	412:618\$090	11.435:901\$413
Telegrapho	2.091:410\$950	316:685\$025	11:893\$450	2.419:995\$455
Locomoção	11.158:992\$180	16.454:198\$955	1.315:661\$859	28.928:852\$994
Linha e Edificios	4.306:916\$390	2.881:368\$664	2.187:035\$558	9.375:320\$552
Aluguel de carros, vagões, encerrados, baldenções, etc. Confadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	647:115\$630	647:115\$630
Taxa de exgottos e consumo de agua	—	—	184:360\$100	184:360\$100
Indemnisações por mercadorias avariadas ou desup- parecidas, animaes mortos na linha, etc.	—	—	57:489\$650	57:489\$650
Pensões a familias de empregados fallecidos	—	—	192:555\$260	192:555\$260
Diversos	—	—	113:485\$000	113:485\$000
Total	29.265:562\$368	20.884:083\$339	369:471\$069	55.641:335\$403

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

SONNV	Inspectoria Geral		Tratado e Telegrapho		Locomoção		Linhas e Edifícios		TOTAL	
	Contabilidade e Almoarifado		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
	Pessoal	Material								
1922	915.092\$440	41.069\$559	6.288.027\$006	978.727\$050	6.784.859\$610	11.690.561\$852	2.021.071\$082	1.106.038\$941	14.959.050\$087	13.907.297\$493
1923	998.128\$176	89.838\$560	7.614.288\$247	1.021.249\$160	7.008.981\$115	17.725.465\$894	2.210.377\$011	1.095.547\$309	17.727.319\$549	19.926.194\$943
1924	1.151.471\$436	106.840\$780	10.120.791\$891	1.709.527\$290	8.891.757\$680	18.852.586\$295	3.005.844\$223	1.896.837\$570	23.179.864\$730	22.503.892\$055
1925	1.355.229\$438	87.840\$780	11.435.901\$989	1.548.715\$719	10.226.173\$040	20.638.033\$545	3.829.990\$450	2.867.160\$474	26.847.294\$917	25.231.751\$718
1926	1.806.815\$880	110.457\$900	11.998.337\$478	1.438.047\$820	11.168.992\$180	16.464.198\$955	4.806.916\$330	2.881.358\$654	29.255.562\$868	20.884.083\$339

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

Annos	RECEITA	DESPEZA	SALDO	Coefficiente
1872	311.101\$740	182.152\$194	128.949\$640	59
1873	648.360\$351	248.908\$619	399.450\$732	68
1874	748.441\$087	274.841\$219	473.599\$868	36
1875	885.431\$432	357.490\$141	627.941\$291	40
1876	1.120.368\$974	474.299\$977	646.068\$997	47
1877	1.465.561\$433	548.806\$325	921.756\$108	32
1878	1.915.581\$380	687.300\$460	1.248.280\$920	36
1879	2.018.700\$150	715.719\$411	1.302.980\$739	35
1880	1.827.706\$860	697.827\$689	1.130.870\$221	38
1881	2.190.852\$980	839.408\$371	1.351.444\$579	38
1882	2.528.613\$855	892.458\$480	1.631.159\$875	35
1883	2.657.794\$160	1.061.730\$660	1.496.063\$490	42
1884	2.585.623\$870	1.058.942\$610	1.526.681\$260	41
1885	2.804.399\$110	1.105.021\$890	1.699.377\$740	39
1886	2.971.615\$360	1.211.639\$070	1.759.975\$190	41
1887	2.912.461\$460	1.201.337\$230	1.707.084\$230	41
1888	3.546.332\$750	1.291.035\$930	2.256.296\$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	6.426.353\$460	2.378.078\$119	4.048.275\$341	37
1892	9.147.890\$759	4.705.823\$431	4.442.067\$328	51
1893	10.145.058\$200	5.788.100\$683	4.366.957\$517	57
1894	13.910.095\$020	5.409.489\$806	8.500.605\$124	39
1895	17.220.546\$930	6.560.033\$974	10.660.512\$956	38
1896	19.615.025\$659	8.785.434\$953	10.829.580\$706	45
1897	22.075.138\$670	9.488.556\$074	12.586.582\$596	43
1898	20.373.771\$010	9.924.069\$630	10.449.701\$380	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	56
1902	24.890.858\$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\$478	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	14.748.943\$052	40
1908	22.865.419\$710	9.968.476\$053	12.396.943\$657	45
1909	26.496.790\$118	11.686.958\$596	14.809.835\$522	44
1910	22.490.990\$129	10.125.188\$768	12.366.801\$361	45
1911	26.827.173\$502	11.841.378\$183	15.485.795\$319	42
1912	30.563.447\$291	13.662.534\$097	16.899.913\$194	45
1913	33.789.009\$598	16.408.356\$078	17.380.653\$520	49
1914	25.799.900\$533	12.992.055\$593	12.807.844\$940	50
1915	30.198.983\$812	13.183.163\$928	17.065.819\$884	44
1916	31.656.914\$573	14.950.625\$322	16.606.289\$251	47
1917	33.210.074\$088	16.135.216\$787	17.174.857\$301	48
1918	30.968.386\$704	17.817.434\$792	13.150.951\$912	53
1919	33.188.310\$901	20.840.211\$498	12.348.599\$403	63
1920	44.001.761\$666	28.475.323\$366	15.527.438\$300	65
1921	48.056.433\$034	30.841.000\$838	17.215.422\$206	64
1922	44.853.897\$869	30.383.518\$799	14.470.384\$070	68
1923	58.397.734\$247	39.564.297\$384	18.833.496\$813	68
1924	66.892.193\$854	48.463.063\$770	17.929.130\$084	73
1925	82.733.759\$079	55.559.554\$843	27.174.204\$236	67
1926	83.363.855\$729	55.641.331\$403	27.722.524\$326	66

O quadro seguinte mostra a discriminação da despesa geral em 1926 e 1925, pelas seguintes unidades:

UNIDADES	1926	1925
Trem-kilometro	8\$368	8\$247
Vehiculo kilometro	\$712,36	\$597,55
Tonelada-kilometro	\$130,75	\$130,84

As despesas totaes em 1926 da Inspectoria Geral, Contabilidade e Almoxarifado distribuem-se do seguinte modo:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral	361.054\$700	10.992\$030	372.046\$730
Contabilidade	1.065.170\$960	77.848\$140	1.143.019\$100
Almoxarifado	380.090\$720	21.627\$730	401.718\$450
Total	1.806.316\$380	110.467\$900	1.916.784\$280

Pessoal

O total de empregados da Inspectoria Geral e da Contabilidade era, em 31 de Dezembro de 1926, de 283, assim discriminado:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Assistente do Inspector Geral.	1	2

Secretaria da Inspectoria Geral

Secretario	1	
Auxiliar	1	
Continno	1	3

Contabilidade

Chefe da Contabilidade	1	1
	—	

1) CONTADORIA

Contador	1	
Ajudante	1	
Chefes de Secção	7	
Escripturarios	101	
Praticantes	37	
Agencia Jundiahy S. P. R. e auxiliares	3	
Continuos	6	156
	—	

2) ESTATISTICA

Chefe	1	
Escripturarios	15	
Praticantes	9	25
	—	

3) TYPOGRAPHIA

Chefe	1	
Typographos	8	
Praticantes	7	
Continuo	1	17
	—	

4) CAIXA

Caixa	1	
Ajudante	1	
Fieis	2	
Continuo	1	
Guardas-nocturnos	2	7
	—	

5) PAGADORIA

Pagador	1	
Ajudante	1	
Fieis	2	
Escripturarios	1	5
	—	

6) ALMOXARIFADO

Almoxarife	1	
Ajudante	1	
Chefes de Secção	2	
Chefe de Deposito	1	
Escripturarios	20	
Praticantes	10	
Feitores de Armazem	2	
Conferentes	2	
Ajudante de conferente	1	
Encarregados de Deposito.	2	
Stockistas	1	
Armazenistas	3	
Despachantes	2	
Mensageiro	1	
Trabalhadores	18	67
Total geral		278

Em 1 de Fevereiro de 1926, a Contabilidade e o Almo-xarifado, que constituíam duas Divisões independentes, pas-saram a formar uma só Divisão sob a direcção geral do Snr. Chefe da Contabilidade, Dr. Paulo de Vargas Cavalheiro.

Tendo fallecido em Junho o Snr. Carlos Emilio de Aze-vedo Marques Filho, que exercia o cargo de Almo-xarifado, no qual prestou os melhores serviços á Estrada, foi nomeado para o cargo em questão o Snr. Eduardo Tomanik, seu Ajudante.



III

Trafego

O Sur. Dr. Arthur Canguçu, illustre collega, que tão brilhantemente superintende este importante departamento da Administração, apresentou-me o detalhado relatorio 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 1926.

Subscrevo-me,

com a maxima estima,

De V. S. Att. Vdr.

A. Canguçu,

Chefe do Trafego.

I

Transportes retribuidos por trens de passageiros

Passageiros. — Os trens da Companhia Paulista transportaram durante o anno de 1926

3.907.052

passageiros, com um decrescimo de 22.550 sobre 1925 ou 0,57 %.

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

	Numero de passageiros	Accrescimo sobre 1922	Passageiros de 1ª classe
1922	3.077.787	—	25 %
1923	3.486.151	13,27 %	27 %
1924	3.902.430	26,79 %	28 %
1925	3.929.602	27,67 %	29 %
1926	3.907.052	26,94 %	28 %

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1926, é feita no quadro seguinte, por classes, especie de bilhetes adquiridos e se os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

Natureza de trafego	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA	
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe
Emissão no trafego proprio	144.041	568.062	450.922	1.679.774
Emissão para as Estradas estranhas	48.669	78.004	143.664	139.826
Das Estradas estranhas	49.148	67.951	119.802	118.988
Em transitio	61.016	70.886	79.664	84.404
Total	302.874	784.903	794.052	2.022.992
Total em 1925	319.800	779.713	813.884	2.013.750

Durante o anno de 1926 foram emitidas 2.231 cadernetas kilometricas, contra 2.455 em 1925.

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

ANNOS	Cadernetas	Percurso
1922.	2.072	9.774.000
1923.	2.371	11.088.000
1924.	2.353	10.722.000
1925.	2.455	10.810.000
1926.	2.231	10.041.000

Percurso de passageiros. — Com a inclusão dos ... 10.041.000 kilometros de cadernetas kilometricas emittidas em 1926, o percurso de passageiros nesse anno attingiu a

278.701.189

kilometros, com um decrescimo sobre 1925 de 2,2 %.

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

Natureza de Trafego	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IOA E VOLTA		Cadernetas
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe	
No trafego proprio . . .	12.163.040	37.168.958	21.045.334	58.050.204	10.041.000
No trafego estranho . . .	17.488.692	24.436.045	34.862.018	29.553.888	
No trafego em transito . .	6.485.173	8.135.319	9.027.526	10.243.992	
Total	36.136.905	69.740.322	64.934.878	97.848.084	10.041.000
Total em 1925	38.997.190	71.406.460	64.147.288	99.608.118	10.810.000

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

ANNOS	Passageiros kilometro	Percurso médio
1922	205.694.323	66,8
1923	245.349.420	70,3
1924	279.586.690	71,6
1925	284.969.056	73,0
1926	278.701.189	71,3

Despachos diversos por trens de passageiros. — Em 1926 foram transportados nos trens de passageiros

73.101

toneladas de bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 e

22.314

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

Natureza de Trafego	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas	ANIMAES		
		T. 10	T. 11	TOTAL
		Numero	Numero	Numero
Despachos no trafego proprio	24.141	5.430	5.775	11.205
Destinados ás estradas estranhas	12.064	2.612	2.563	5.175
Recebidos das estradas estranhas	10.419	1.431	1.606	3.037
Em transito pela Paulista	26.477	1.461	1.436	2.897
Total	73.101	10.934	11.380	22.314
Total em 1925	72.737	12.588	12.237	24.825

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos:

ANNOS	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9	Numero total de animaes	
		T. 10	T. 11
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
1926	73.101	10.934	11.380

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes :

NATUREZA DE TRAFEGO	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	ANIMAES-KILOMETRO		
		T. 10	T. 11	TOTAL
Proprio	1.742.434	393.011	615.057	1.008.068
Estranho	3.477.229	566.294	627.226	1.193.520
Em transito	3.817.182	194.873	227.964	422.837
Total	9.036.845	1.154.178	1.470.247	2.624.425
Total em 1925	9.731.805	1.445.455	1.988.028	3.433.483

O percurso médio de uma tonelada de bagagens, encomendas e animais da tabella 9, foi em 1926 de 124 kilometros contra 128 em 1925, e o de um animal foi de 118 kilometros em 1926 contra 138 em 1925.

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

A N N O S	Bagagens, encomendas e animais da tabella 9 Toneladas-kilometro	PERCURSO MÉDIO
1922.	5.411.259	111
1923.	6.204.167	115
1924.	7.330.189	122
1925.	9.731.805	128
1926.	9.036.845	124

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

A N N O S	Animaes-kilometro	Percurso médio
1922.	3.283.803	122
1923.	3.347.133	120
1924.	3.066.929	122
1925.	3.433.483	138
1926.	2.624.425	118

II

Transportes retribuidos por trens de mercadorias

Movimento geral de mercadorias.— O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi, em 1926, de

2.203.569

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

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

ANNOS	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	GADO TONELADAS	TOTAL TONELADAS
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
1926	1.627.178	439.416	136.975	2.203.569

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1926, em mercadorias diversas, café e gado e pelas differentes linhas de transito, temos o quadro seguinte:

NATUREZA DE TRAFEGO	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	Gado das tabellas 10 e 11 CABEÇAS
Proprio	308.337	3.232	13.017
Estranho despachado	307.369	120.538	266.650
Estranho recebido	383.414	6.870	12.359
Em transito	625.015	308.776	72.954
Total	1.624.135	439.416	364.980
Total em 1925	1.614.347	436.663	396.364

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				
	1922	1923	1924	1925	1926
Mogyana	215.736	244.169	260.346	236.182	261.993
Cia. C. de T. Luz e Força	3.041	3.070	3.680	2.861	2.286
Funilense	20.512	22.441	18.427	—	—
Itatibense	18.667	17.882	19.584	23.356	29.033
Araraquara	121.528	157.032	121.354	113.122	152.909
Dourado	46.192	49.407	59.408	59.709	54.499
S. Paulo-Goyaz	52.821	50.379	52.672	49.540	48.038
Cia. M. de Monte Alto	5.260	7.942	6.194	10.264	10.126
Noroeste do Brasil	58.187	67.450	50.628	84.065	98.618
Sorocabana- via Guana- bara	—	—	—	21.900	17.769
São Paulo-Paraná- via Guanabara	—	—	—	—	31

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				
	1922	1923	1924	1925	1926
Mogyana	188.454	196.716	227.872	283.332	268.108
Cia. C. de T., Luz e Força	1.468	1.588	2.129	2.121	2.463
Funilense	1.602	2.315	1.933	—	—
Itatibense	5.933	5.487	5.811	7.076	7.730
Araraquara	57.102	57.944	82.060	111.430	93.757
Dourado	22.210	24.135	33.786	38.563	31.733
S. Paulo-Goyaz	16.992	21.238	21.718	26.633	25.015
Cia. M. de Monte Alto .	6.113	8.532	14.076	14.363	12.324
Noroeste do Brasil . . .	33.822	40.843	33.899	49.416	53.285
Sorocabana via Guanabara	—	—	—	3.266	4.580
São Paulo-Paraná via Guanabara	—	—	—	—	6

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

NATUREZA DE TRAFEGO	1922	1923	1924	1925	1926
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Café entregue á S. P. R.	308.072	371.043	428.313	432.230	428.092
Diversos entregues á S. P. R.	391.367	413.308	330.821	377.641	425.990
Mercadorias recebidas da S. P. R.	374.202	447.966	520.648	688.197	634.984
Proprio, estranho e em transitio, excepto com a S. P. R.	473.421	518.339	522.883	552.941	574.485
Total	1.547.062	1.750.656	1.802.665	2.051.009	2.063.551
Cabeças de gado da tabella 10	49.416	65.054	75.423	30.968	30.057
Cabeças de gado da tabella 11	301.504	400.868	347.380	365.396	334.923

Percorso de mercadorias. — O movimento geral de mercadorias do 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 porção de 400 kilos para a 1.^a condição e 600 kilos para a 2.^a condição referido ao percurso feito nas linhas da Companhia Paulista, foi em 1926 de

411.896.341

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

NATUREZA DE TRAFEGO	DIVERSOS Toneladas-kilo- metro	CAFÉ Toneladas-kilo- metro	GADO CABEÇAS-KILOMETRO		
			Tabella 10	Tabella 11	
			TOTAL	TOTAL	
Trafego proprio	39.863.675	371.198	438.734	2.785.680	3.224.414
Trafego estranho	134.717.394	32.753.085	6.223.232	104.688.011	110.911.243
Em transito	111.061.017	47.259.729	1.042.521	5.275.795	6.318.316
Total	285.642.086	80.384.012	7.704.487	112.749.486	120.453.973
Total em 1925	267.743.890	88.796.495	7.502.608	122.609.851	130.112.459

A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1926, com igual dado estatístico dos últimos cinco annos, é o seguinte:

ANNOS	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL
	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros
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
1926	80.384.012	331.512.329	411.896.341

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

ANNOS	Uma tonelada de café	Uma tonelada de mercadorias menos café.	Um animal
1922	168	156	242
1923	179	155	280
1924	174	153	298
1925	203	165	311
1926	183	176	330

Café. — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1926 foi de

439.416

toneladas, das quaes

428.092

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	1922	1923	1924	1925	1926
Paulista	99.511	120.482	133.802	148.433	120.498
Mogyana	126.398	134.327	161.849	140.953	170.204
Itatibense	1.781	2.113	2.882	1.435	1.387
S. Paulo e Minas	3.845	2.575	4.869	3.714	5.534
Funilense	1.172	1.505	1.442	—	—
Tracção, Luz e Força	2.390	2.651	2.900	2.091	1.884
Araraquara	27.122	54.089	48.344	45.760	54.586
Dourado	19.102	21.007	32.821	32.965	24.442
Cia. M. de Monte Alto	3.455	4.479	3.882	8.515	8.172
S. Paulo-Goyaz	10.396	16.776	23.060	21.368	20.302
Noroeste do Brasil	12.899	11.038	12.461	26.443	20.756
Sorocabana-Guanabara	—	—	—	553	327
Total	308.071	371.042	428.312	432.230	428.092

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

Procedencias	1921-1922	1922-1923	1923-1924	1924-1925	1925-1926
Paulista	112.170	101.470	153.940	143.490	134.957
Mogyana e São Paulo e Minas	151.701	121.056	173.223	153.764	154.536
Itatibense	1.272	2.226	3.341	1.708	1.836
Funilense	1.095	1.112	1.478	992	—
C. C. T., Luz e Força	1.762	2.639	3.478	2.735	1.825
Araraquara	42.692	31.484	45.476	38.868	51.838
Dourado	26.332	18.925	33.055	29.913	27.135
Cia. M. de Monte Alto	4.001	12.581	3.510	7.457	6.283
S. Paulo-Goyaz	14.896	3.512	22.585	16.930	21.221
Noroeste do Brasil	14.157	11.415	17.005	16.317	20.944
Sorocabana-Guanabara	—	—	—	385	277
Total	370.078	306.420	457.091	412.559	420.852

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, em 1926, foi de

2.188.832 saccos
 contra
 1.147.211 saccos
 em 1925.

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

ESTAÇÕES BALDEADORAS	A R R O Z				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas . . .	217.404	263.899	219.978	98.150	290.969
Rio Claro . . .	895	13.817	1.749	488	1.823
Ityrapina . . .	137.341	177.305	81.708	15.360	142.771
São Carlos . . .	394.848	55.412	12.321	1.820	20.439
Araraquara . . .	350.988	964.779	483.397	116.347	745.338
Rincão	35.899	107.363	52.959	21.225	60.182
Total	1.137.375	1.582.575	852.107	253.390	1.261.522

ESTAÇÕES BALDEADORAS	F E I J Ã O				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas . . .	91.914	196.751	28.775	124.966	69.439
Rio Claro . . .	562	4.482	266	608	1.381
Ityrapina . . .	88.178	75.995	19.359	90.131	87.779
São Carlos . . .	163.070	42.491	3.312	5.550	27.437
Araraquara . . .	193.044	470.666	179.216	232.335	309.427
Rincão	76.961	225.439	45.962	153.428	159.136
Total	613.729	1.015.824	276.890	607.018	654.599

ESTAÇÕES BALDEADORAS	M I L H O				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas . . .	92.611	124.576	34.652	39.666	32.751
Rio Claro . . .	12.704	18.580	1.432	2.785	3.985
Ityrapina . . .	57.788	56.378	30.531	27.982	47.827
São Carlos . . .	206.926	86.577	32.879	18.881	43.955
Araraquara . . .	61.476	119.256	187.783	99.875	63.425
Rincão	106.740	112.936	82.143	97.614	80.768
Total	538.245	518.303	369.420	286.803	272.711

ESTAÇÕES BALDEADORAS	TOTAL GERAL				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas	401.929	585.225	283.405	262.782	393.159
Rio Claro	14.161	36.879	3.447	3.881	7.189
Ityrapina	283.307	309.678	131.593	133.473	278.377
São Carlos	764.844	184.480	48.512	26.251	91.831
Araraquara	605.508	1.554.701	850.396	448.557	1.118.190
Rincão	219.600	445.738	181.064	272.267	300.086
Total	2.289.349	3.116.702	1.498.417	1.147.211	2.188.832

Consta do quadro seguinte as baldeações de cereaes realisadas nos últimos cinco annos:

ANNOS	Cereaes procedentes da Cia. Mogyana e suas tributarias	Cereaes procedentes da linha de 1. ^{mo} 00 da C. Pau- lista e suas tributarias	TOTAL DE SACCAS
	SACCAS	SACCAS	
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
1926	393.159	1.795.673	2.188.832

Gado. — O transporte de gado em pé, para além de Jundiahy, em trens completos, foi em 1926 de

344.826

cabeças, contra

367.516

cabeças em 1925.

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

PROCEDENCIA	CABEÇAS DE GADO				
	1922	1923	1924	1925	1926
Linhas de 1. ^{mo} 00	169.260	262.029	253.610	275.618	265.850
Da Mogyana	73.505	69.714	58.096	56.294	54.752
De Campinas	35.778	49.003	24.848	20.160	7.310
Da linha de 1. ^{mo} 60	13.021	18.324	11.002	15.444	16.914
Total	291.564	399.070	347.556	367.516	344.826

Foram tambem baldeados em Rincão

863

vagões frigorificos procedentes do matadouro de Barretos, contra

1.340

vagões em 1925.

III

Exportação

A exportação, assim chamada as mercadorias entregues á S. Paulo Railway, foi de

854.083

toneladas, em 1926, contra

809.871

em 1925.

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

ESTRADAS	1922	1923	1924	1925	1926
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	263.599	284.059	293.051	340.581	328.576
Mogyana	182.359	210.138	219.557	261.579	224.691
São Paulo e Minas	3.914	2.645	4.915	3.788	5.583
Itatibense	12.061	5.309	5.084	4.844	2.742
C. C. de T., Luz e Força	2.886	2.918	3.786	2.346	1.960
Funilense	16.186	16.099	10.547	—	—
Araraquara	98.215	132.783	97.192	85.628	118.944
Dourado	39.117	39.273	49.663	50.512	44.478
São Paulo-Goyaz	30.131	34.649	34.306	33.396	33.024
Cia. M. de Monte Alto	4.242	6.128	4.714	9.625	9.310
Noroeste do Brasil	46.555	50.349	36.919	69.901	78.952
Sorocabana-Guanabara	—	—	—	7.671	5.823
Total	699.269	784.950	759.134	809.871	854.083

IV

Importação

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

634.984

toneladas, em 1926, contra

688.197

em 1925.

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

ESTRADAS	1922	1923	1924	1925	1926
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	147.124	194.227	229.763	295.175	273.689
Mogyana	135.462	149.384	170.574	222.826	202.700
São Paulo e Minas	885	833	896	1.269	1.349
Itatibense	3.469	3.329	3.724	4.018	4.039
C. C de T., Luz e Força	959	1.168	1.351	1.486	1.442
Funilense	1.423	1.664	1.624	—	—
Araraquara	33.086	37.292	49.204	73.900	61.916
Dourado	14.745	16.537	24.215	28.747	24.408
São Paulo Goyaz	9.363	9.851	11.445	16.098	17.085
Cia. M. de Monte Alto	2.326	2.543	3.433	4.427	4.711
Noroeste do Brasil	25.479	31.139	24.419	38.632	41.813
Sorocabana-Guanabara	—	—	—	1.619	1.832
Total	374.321	447.967	520.648	688.197	634.984

VI

Movimento geral de vagões no trafego remunerado

Durante o anno de 1926, foram carregados nas estações da Companhia

358.305

vagões e descarregados

372.455

contra

338.352

carregados e

350.775

descarregados, em 1925.

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		1922	1923	1924	1925	1926
Carregados	Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	213.354	234.674	217.855	231.538	252.936
	Linhas de 1 ^m ,00	96.401	98.805	99.477	106.814	105.369
	Total	309.755	333.479	317.332	338.352	358.305
Descarregados	Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	163.861	194.635	191.863	234.221	249.314
	Linhas de 1 ^m ,00	104.296	107.998	109.602	116.554	123.141
	Total	268.157	302.633	301.465	350.775	372.455
Total geral		577.912	636.112	618.797	689.127	730.760

Foram recebidos da São Paulo Railway, em 1926

	160.786
vagões carregados, contra	
em 1925 e entregues	155.713
vagões carregados, contra	189.767
em 1925.	188.710

VII

Permuta de material rodante com a São Paulo Railway

As contas mensaes de permuta de material rodante com a S. P. R., em 1926, apresentam um saldo a favor da S. P. R. de 68.148,1 toneladas ou sejam 68:148\$100.

Houve, na permuta de carros, um saldo de 6684,3 lugares-dia a favor de S. P. R.

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

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.
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	—
1926	464:435\$350	396:287\$250	—	68:148.100

Permuta de vagões com as Estradas de Ferro Mogyana, Dourado, São Paulo-Goyaz e Noroeste. — Na permuta de vagões entre a Companhia Paulista e as estradas que lhe são tributarias nas linhas de 1^m,00, foram pagas, em 1926, as seguintes importaneias devidas pela utilização reciproca de material estranho:

	Utilização de vagões C. P. por outras estradas	Utilização de vagões estranhos pela C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor de outras estradas
Mogyana	226:611\$250	46:334\$150	180:277\$100	—
Dourado	28:983\$413	95:116\$184	—	66:132\$771
S. Paulo-Goyaz	61:161\$330	58:765\$230	2:396\$100	—
Noroeste	605:720\$000	61:195\$000	544:525\$000	—
TOTAL	922:475\$993	261:410\$564	727:198\$200	66:132\$771

T. 13 Madeiras aplainadas, cal, cimento, etc. Kilos	T. 14 Pedras, telhas, etc. Kilos	T. 14-A Carvão vege- tal, lenha, etc. Kilos	T. 14-B Forragem, etc. Kilos	TOTAL KILOS	Gado-Cabeças	
					T. 10	T. 11
8.873.998	162.765.635	35.530.434	1.296.036	311.568.783	3.620	9.397
43.524.440	192.804.471	47.069.055	8.545.614	818.191.331	21.275	257.734
41.410.508	52.430.633	17.212.297	5.698.902	933.790.854	5.162	67.792
93.808.946	408.000.739	99.812.386	15.540.552	2.063.550.968	30.057	334.923

T. 13 Kilos	T. 14 Kilos	T. 14-A Kilos	T. 14-B Kilos	TO 'AL KILOS	Gado-Cabeças	
					T. 10	T. 11
64.839.439	256.337.176	103.567.231	16.780.430	1.547.061.950	49.416	301.504
66.951.882	296.182.068	105.799.476	15.895.736	1.750.656.435	65.054	400.868
82.662.239	317.104.627	111.749.361	24.804.588	1.802.664.736	75.423	347.980
110.103.679	375.043.417	112.150.128	19.035.300	2.051.009.468	30.968	365.396
93.808.946	408.000.739	99.812.386	15.540.552	2.063.550.968	30.057	334.923

V

Baldeações

Os serviços executados nas principais estações baldeadas — Campinas, Ityrápina, Ityngimo, São Carlos, Araraquara e Rincão — foram os seguintes, nos cinco últimos anos:

DISCRIMINAÇÃO	CAMPINAS					ITYRAPINA					SÃO CARLOS					ARARAQUARA					RINCÃO				
	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926
Água baldeada — saccos	2 226 854	2 393 290	3 098 285	2 417 954	2 014 462	819 694	811 792	892 451	1 290 291	1 051 139	1 012 290	485 048	848 240	920 340	658 678	364 251	852 130	849 836	761 943	216 317	379 076	872 978	285 511	1 109 484	266 591
Águas baldeadas — saccos	401 929	585 176	283 285	262 181	398 159	283 307	309 678	133 599	131 471	278 357	161 841	183 380	48 512	26 251	81 831	605 308	1 564 001	820 394	148 551	1 198 199	249 660	445 138	181 061	272 247	300 086
Águas de 1ª, 2ª e 3ª — descarregadas	48 281	48 830	41 871	36 880	38 663	21 089	22 552	18 945	28 011	36 582	35 817	9 353	10 609	14 805	11 344	10 657	20 059	16 959	17 017	19 871	24 292	53 601	52 014	58 067	62 278
Águas de 1ª, 2ª e 3ª — carregadas	33 429	35 765	30 964	40 693	39 658	19 229	26 219	19 844	27 594	31 893	23 998	14 952	16 421	19 963	24 461	11 826	19 871	22 085	27 668	53 659	2 021	18 172	18 682	24 750	24 892
Águas de 1ª, 2ª e 3ª — descarregadas	27 132	27 590	30 750	37 809	35 490	11 531	13 509	13 922	18 086	21 000	19 920	5 168	5 411	5 859	5 490	10 468	16 705	19 045	22 088	19 089	6 326	12 122	13 828	17 556	18 259
Águas de 1ª, 2ª e 3ª — carregadas	40 326	41 133	38 308	31 261	35 592	14 948	18 102	17 511	22 789	31 214	28 810	8 857	11 198	8 157	10 962	8 824	16 569	12 426	18 501	15 165	20 531	48 306	50 180	51 580	49 549
Águas baldeadas	73 505	69 714	58 096	56 294	54 782	1 658	10 359	8 552	7 357	6 899	69 415	8 522	9 052	6 191	11 585	1 519	5 407	7 068	6 076	6 142	33 506	237 836	228 922	255 384	241 084
Frequência média de conferentes	37,3	48,4	50,3	67,8	58,3	11,2	12,3	27,4	30,3	27,8	19,3	11,4	18,1	17,6	14,3	19,7	14,5	15,0	22,1	9,4	10,8	19,4	24,5	26,6	25,4
Frequência média de trabalhadores	210,4	278,4	300,1	283,3	254,4	67,4	25,4	147,5	135,2	119,4	79,3	52,4	89,6	77,3	62,3	46,2	64,3	61,9	53,5	59,4	41,2	81,3	121,1	119,1	102,5

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.	Saldo das estradas tributarias
1922 .	259:890\$968	165:205\$115	94:685\$853	—
1923 .	292:078\$384	200:245\$967	91:832\$417	—
1924 .	438:353\$327	212:743\$853	225:609\$474	—
1925 .	589:999\$903	158:392\$241	431:607\$662	—
1926 .	922:475\$993	261:410\$564	661:065\$429	—

VIII

Movimento geral de trens

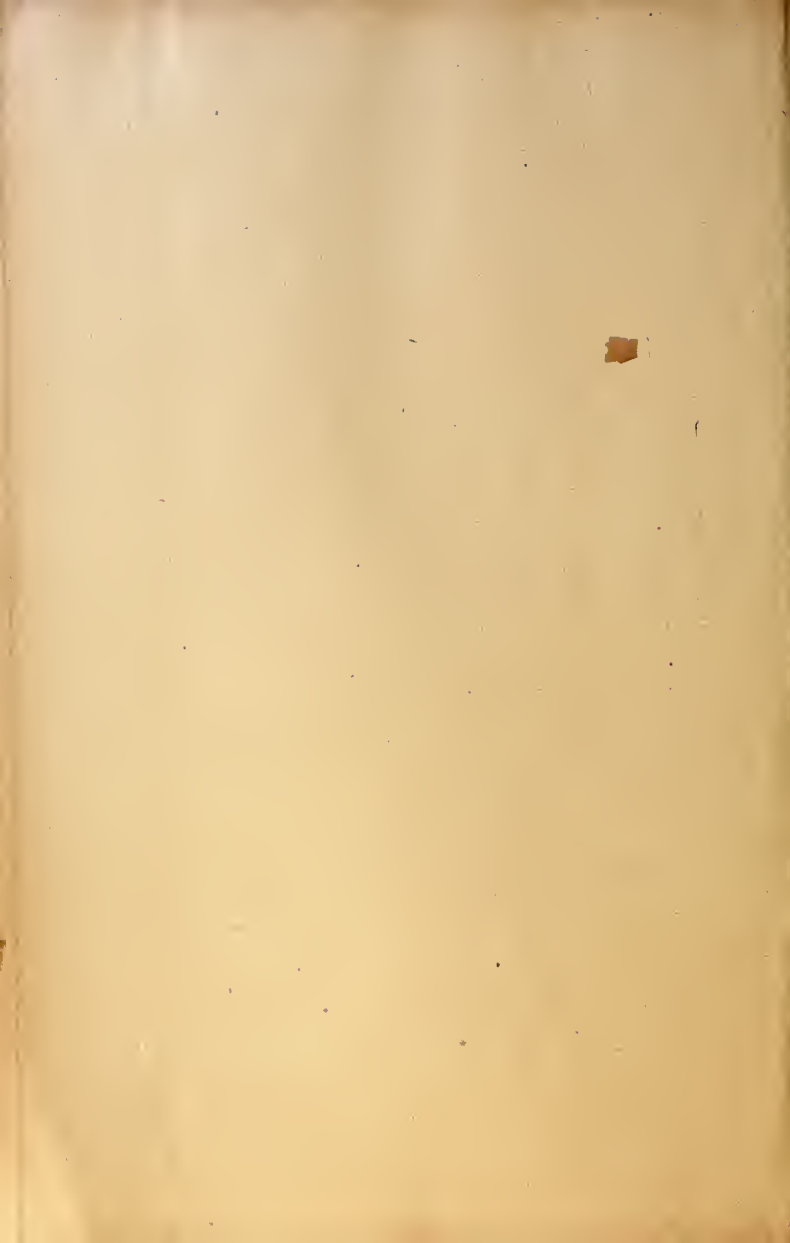
Circularam nas linhas desta estrada em 1926

	97.830
trens, com o percurso de	6.893.123
kilometros, contra	96.097
trens e	6.933.537
kilometros de percurso em 1925.	

Os trens transportaram em 1926

	1.179.143
vehiculos, com o percurso de	80.980.159
kilometros contra	1.182.707
vehiculos, com o percurso de	95.693.084
kilometros de percurso em 1925.	

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:



A1		
metros recorridos	Numero de trens	Kilomet percorri
1.986	12.646	1.573.
3.944	213	17.
7.638	728	127.
3.377	33.339	1.993.
0.318	5.049	249.
2.212	479	13.
5.475	52.454	3.975.

A		
metros recorridos	Numero de trens	Kilomet percorri
1.602	13.146	1.295.
1.020	106	9.
0.896	2.360	144.
7.898	18.371	1.165.
2.522	4.357	204.
5.479	1.744	56.
2.417	40.084	2.876.

A		
metros recorridos	Numero de trens	Kilomet percorri
1.269	1.610	53.
1.010	2	
5.248	719	10.
3.641	780	9.
5.724	332	6.
3.754	116	2.
5.646	3.559	81.

Linha de 1^m.60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925				ANNO DE 1926			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	9 786	1 296 597	75 084	11 138 614	12 218	1 545 368	90 561	13 702 469	12 186	1 474 422	92 571	13 811 286	12 646	1 573 494	96 487	11 773 164	13 140	1 650 267	101 241	9 814 365
Especiais de passageiros	261	16 664	1 179	89 891	265	16 769	1 249	80 956	110	27 691	1 619	113 944	215	17 232	1 150	108 984	214	16 322	1 161	29 077
Mixtos	1 818	168 210	35 186	1 729 368	801	131 792	45 242	4 204 868	723	120 732	20 061	1 427 638	728	127 400	20 208	3 536 100	730	127 750	21 441	4 063 962
Mercadorias	21 782	1 388 777	158 788	31 594 785	28 158	1 776 458	573 538	30 127 469	20 448	1 834 831	568 170	38 661 377	33 330	1 999 938	643 614	15 228 783	20 464	1 817 096	585 218	41 118 401
Em serviço da estrada	3 667	1 29 637	21 015	1 032 626	1 526	67 181	11 002	623 979	2 695	145 739	23 932	1 630 318	5 019	249 744	36 002	2 091 698	3 192	142 585	26 055	326 066
Lustros	5 070	129 084	28 744	746 700	3 586	88 462	20 239	729 971	872	28 772	40 606	392 212	479	13 872	4 832	171 400	1 073	31 878	11 667	68 853
Total	12 399	3 049 966	620 608	49 241 984	46 889	3 596 333	730 801	68 469 613	47 234	3 639 181	738 982	57 966 476	52 464	3 976 677	801 963	65 998 416	47 753	3 785 888	746 773	53 147 187

Linha de 1^m.00

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1927				ANNO DE 1928				ANNO DE 1929				ANNO DE 1930				ANNO DE 1931			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	10 858	1 400 140	66 305	7 386 427	12 492	1 216 261	71 104	7 458 307	12 192	1 186 523	71 196	7 844 662	13 146	1 295 542	78 347	8 787 337	13 056	1 346 998	79 047	8 011 650
Especiais de passageiros	121	7 988	563	52 078	157	8 312	534	29 164	106	7 545	498	34 020	106	8 758	730	50 599	111	5 144	476	9 546
Mixtos	5 801	493 625	50 014	4 417 954	4 740	245 838	38 790	2 837 957	2 864	168 784	28 140	1 940 896	2 360	144 616	27 145	2 038 947	2 719	152 128	34 202	344 196
Mercadorias	20 515	1 349 822	230 414	21 289 012	18 788	1 095 200	205 071	15 536 260	17 820	1 036 556	192 576	181 808	18 371	1 465 176	213 102	16 294 798	20 441	1 199 359	224 608	16 397 480
Em serviço da estrada	7 006	186 020	48 472	1 422 053	5 766	145 324	97 667	4 114 425	5 759	201 260	46 235	749 525	4 357	204 915	39 969	1 836 363	6 397	252 939	51 092	2 234 047
Lustros	2 367	83 766	12 097	156 525	4 498	58 656	7 688	293 649	1 567	55 260	6 794	235 479	1 744	56 024	6 919	253 751	4 974	106 925	27 810	493 356
Total	46 734	3 111 368	408 095	34 723 049	43 438	2 704 751	360 854	26 769 762	40 298	2 645 018	347 948	25 972 117	40 094	2 876 330	364 182	29 292 098	46 695	3 026 733	448 034	27 486 223

Linha de 0^m.60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925				ANNO DE 1926			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	1 615	54 124	9 213	311 821	1 608	52 926	9 176	302 826	1 572	51 979	4 626	284 269	1 610	53 304	8 009	265 551	1 673	53 140	6 369	164 361
Especiais de passageiros	4	56	18	252	4	56	16	224	14	238	52	1 010	2	56	14	392	4	102	4	102
Mixtos	730	10 220	3 402	47 628	730	10 220	3 458	48 442	728	10 182	3 232	46 248	719	10 066	3 296	46 144	730	10 220	3 251	47 509
Mercadorias	669	8 216	2 388	32 721	769	10 498	2 856	45 270	797	10 656	3 168	46 641	780	9 109	2 591	36 708	655	7 535	2 248	19 606
Em serviço da estrada	874	6 224	2 195	38 606	872	4 058	1 721	20 749	245	4 039	1 313	26 724	392	6 239	2 064	39 843	342	7 617	2 066	36 213
Lustros	169	3 585	1 036	26 763	25	524	167	3 817	23	639	147	3 754	116	2 700	698	13 929	75	1 848	389	4 739
Total	3,563	81 430	18 251	467 691	3 899	78 877	17 384	430 267	3,356	77 642	16 478	406 546	3 559	81 530	16,562	402 670	3,379	80 869	14 336	347 749

IX Telegrapho

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1926 era de

5.452,5

kilometros e a de fio de

5.572,5

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

441,9

kilometros com

747,1

kilometros de fio.

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

699,0

kilometros de linha com

806,8

kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1926, o que consta do quadro seguinte:

	N.º de telegrammas	N.º de palavras
Trafego proprio	277.301	5.395.884
Trafego estranho recebido	297.046	4.240.102
Em transitio	158.787	2.235.953
Total	733.134	11.871.939
Total em 1925	743.762	13.213.247

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

ANNOS	N.º de telegrammas	N.º de palavras	N.º medio de palavras por telegramma
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
1926	733.134	11.871.939	16,1

Durante o anno de 1926 foram inauguradas duas cabinas de signaes conjugados com as chaves (Interlock) nas seguintes estações:

São Jeronymo . . . em 9 de Janeiro
 Villa Americana . . . em 6 de Abril

X

Empregados

Existiam no Tráfego, em 31 de Dezembro de 1926,

3.940

empregados, assim discriminados pelas differentes secções de serviço e comparado com os quatro annos anteriores:

	1922	1923	1924	1925	1926
Escriptorio	127	130	155	164	173
Telegrapho e Signaes	45	46	49	59	85
Trens	232	249	277	311	320
Estações	382	395	409	493	456
Telegrapho das estações	425	429	469	497	516
Baldeação de Campinas	354	436	502	521	495
Baldeação de Rio Clara	41	73	68	—	—
Baldeação de Ityrapina	125	234	261	261	309
Baldeação de São Carlos	77	122	117	115	119
Baldeação de Araraquara	85	137	128	124	131
Baldeação de Rincão	110	178	176	198	235
Armazens e esplanadas	968	985	1.072	1.040	1.101
Total	2.971	3.414	3.683	3.783	3.940

XI

Despesas

Em 1926 as despesas do trafego foram de 13.855:896\$868 assim discriminadas:

VERBAS		Pessoal	Material	Contas	Total
Administração e Escriptorio	1.202:378\$700	132:631\$288	—	—	—
Trens	1.415:644\$450	115:712\$150	—	—	—
Estações	6.910:458\$818	695:793\$007	39:746\$990	—	—
Aposentados	27:039\$200	—	—	—	—
Serviço nas officinas					
Trens	173:449\$420	79:006\$340	—	—	—
Estações	75:719\$690	55:039\$170	—	—	—
Luz electrica	97:230\$250	43:180\$840	230:766\$760	—	—
Armazem regulador Campo Limpo	—	—	142:104\$340	11.435:301\$413	—
Telegrapho					
Estações	1.884:441\$610	132:138\$045	11:013\$480	—	—
Conservação de linhas e apparatus	207:005\$340	184:546\$980	880\$000	2.419:995\$455	—
Total	11.893:337\$478	1.438:047\$820	424:511\$570	13.855:896\$868	—

Não comparadas em seguida as despesas dos cinco ultimos annos, discriminadas sob os titulos "Pessoal", "Material" e "Contas":

	1922	1923	1924	1925	1926
Pessoal	6.238.027\$005	7.514.288\$247	10.120.791\$391	11.435.901\$391	11.993.337\$478
Material	978.727\$060	1.021.249\$160	1.709.327\$290	1.648.716\$719	1.438.047\$820
Contas	184.965\$660	230.015\$426	389.269\$996	389.643\$773	424.511\$570
Total	7.401.719\$725	8.765.552\$833	12.219.688\$677	13.474.262\$481	13.855.896\$868

XII

Toneladas-kilometro de peso util

O percurso total de peso util em 1926 foi de

441.203.251

toneladas kilometro, assim estabelecido:

Mercadorias	284.898.112	toneladas-kilometro
Café	80.384.012	" "
Bagagens e encomendas	9.036.845	" "
Passageiros	19.509.083	" "
Animaes	46.573.760	" "
Carros	801.439	" "
TOTAL	441.203.251	" "

Tendo sido de 13.855.896\$868 a despesa total do trafego sahe a

\$031,4

o custo do serviço do Trafêgo por tonelada-kilometro em 1926.

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 Sr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

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

Illmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório da Linha e da Construcção, referente ao anno de 1926.

Ao Illmo. 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 1926, foi:

Linha principal	1.344km,270
Desvios	375km,937
Total	1.720km,207

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

Designação	EXTENSÃO			Numero de chaves
	Linha principal	Desvios	Total	
Bitola de 1m,60	km.	km.	km.	
Tronco — Jundiaby a Rincão (Seudo 88k,084 na via dupla de Jundiaby a Campinas e 13,117 com 3 trilhos entre Visc. do Rio Claro e Ityrapina)	329,801	167,246	497,047	784
Ramal — Piracicaba	45,206	6,250	51,456	33
” — Descalvado	106,808	14,126	120,934	86
” — Santa Veridiana	40,374	5,511	45,885	32
DESVIOS DE LENHEIROS	—	0,610	0,610	1
” PARTICULARES	—	5,608	5,608	36
Somma	522,189	199,351	721,540	972
Bitola de 1m,00				
Tronco — Rio Claro a Visc. do Rio Claro	55,627	17,878	73,505	65
” — Araraquara-Baldeação. ” — Rincão a Alberto Mo- reira	—	6,767	6,767	18
Ramal — Jahú	191,090	40,643	231,733	194
” — Agudos	130,866	26,641	157,507	154
” — Baurú	160,154	16,212	176,366	92
” — Agua Vermelha	38,178	3,543	41,721	24
” — Ribeirão Bonito	62,976	2,307	65,283	19
” — Mogy-Guassú	40,071	12,115	52,186	62
DESVIOS DE LENHEIROS	92,711	7,329	100,040	59
” PARTICULARES	—	0,957	0,957	4
Somma	771,673	170,443	942,116	740
Bitola de 0m,60				
Linha — Santa Rita	36,568	3,898	40,466	35
” — Descalvadense	13,840	1,227	15,067	14
DESVIOS PARTICULARES	—	1,018	1,018	10
Somma	50,408	6,143	56,551	59
Total	1.344,270	375,937	1.720,207	1.771

Com a inauguração da estação de Alberto Moreira, da linha de Barretos ao rio Grande, houve um acréscimo de 17^{km},664 na extensão da linha principal.

Na extensão dos desvios houve também um acréscimo de 10^{km},907 proveniente da inauguração da estação de Alberto Moreira, dos postes telegraphicos de Estrella e Perobal, 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 kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	Bitola de 1m,60	m.	km.	km.		
Linha dupla	Divisa c/ a S. P. R.	—	0,000	—	—	—
	Jundiaby-Paulista	707,0	0,848	17,980	101	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	2,578	15	31- 3-1872
	Rocinha	712,0	22,921	1,844	11	Idem
	Vallinhos	660,0	30,736	2,290	12	Idem
	Samambaia	691,0	37,424	0,056	2	1- 2-1893
	Campinas	693,0	44,042	26,921	120	11- 8-1872
	Boa Vista	938,0	53,009	1,347	7	27- 8-1875
Linha simples	Jacuba	559,0	62,605	1,253	9	26- 8-1896
	Rebonças	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- 6-1896
	Itaipú	531,0	100,281	0,462	2	31-12-1896
	Limeira	540,0	105,459	2,934	16	30- 6-1876
	Ibicaba	562,0	111,006	0,483	2	31-12-1896
	Cordeiro	630,0	116,965	7,014	40	11- 8-1876
	Santa Gertrudes	571,0	125,922	1,616	9	1- 2-1887
	Rio Claro	609,0	133,840	24,276	122	11- 8-1876
	Batovy	548,0	143,135	1,242	4	1- 6-1916
	Camaquam	634,0	148,780	1,083	4	10- 9-1918
	Itapé	590,0	156,585	0,919	4	1- 7-1916
	Granna	610,0	162,497	1,104	4	Idem
	Ubá	687,0	168,520	0,711	3	20-11-1917
	Ityrapina	759,0	174,370	11,391	42	1- 6-1916
	Estrella	804,0	181,060	0,610	2	7- 8-1926
Visc. do Rio Claro	744,0	187,320	1,011	6	1- 6-1916	
Condé do Pinhal	739,0	195,325	1,049	5	Idem	
São Carlos	828,0	206,308	11,181	53	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 Kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	Bitola de 1m,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
	Americo Brasiliense.	717,0	265,442	1,294	5	1- 4-1892
	Santa Lucia	698,0	271,045	1,466	6	Idem
	Tapuya	535,0	281,013	1,069	4	4 7-1922
	Rincão	521,0	285,759	12,246	44	1- 4-1892
	Somma			167,246	784	
Ramal de Piracicaba	Recanto	—	73,387	0,094	1	
	Cillos	603,0	84,450	0,300	2	1-10-1924
	Santa Barbara.	530,0	91,088	1,324	8	14- 7-1917
	Caíuby	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	2,805	12	Idem
Somma			6,250	33		
Ramal de Descalvado	Cordeiro	—	116,965	—	—	
	Remanso	678,0	125,914	0,767	5	4-11-1884
	Araras	608,0	134,210	1,147	6	10- 4-1877
	Loreto	595,0	137,864	1,228	5	8-12-1899
	Elihu Root	591,0	144,222	1,015	5	30- 9-1877
	São Bento	649,0	152,663	0,765	7	1-12-1885
	Leme	607,0	161,224	0,835	5	30- 9-1877
	Souza Queiroz	602,0	171,581	0,641	4	1-10-1896
	Pirassununga	631,0	184,784	2,616	15	24-10-1878
	Laranja Azeda	563,0	189,675	0,399	5	6-12-1886
	Porto Ferreira	544,0	205,220	2,810	17	15- 1-1880
Butiá	605,0	216,220	0,123	1	12-12-1920	
Descalvado	647,0	223,646	1,780	11	7-12-1881	
Somma			14,126	86		
Ramal de Santa Veridiana	Laranja Azeda	—	—	—	—	
	Emas	589,0	5,886	0,614	3	26-11-1891
	Baguassú	588,0	12,797	0,501	3	Idem
	Santa Silveria	697,0	23,149	0,629	3	1- 8-1892
	Palmeiras	643,0	32,265	0,835	5	Idem
	Santa Veridiana	674,0	38,952	2,602	15	20 2-1893
Baldeação	695,0	39,763	0,330	3	1 7-1913	
Somma			5,511	32		

Designação das Linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilmétrica	Extensão dos desvios	Numero de chavos	Data da Inauguração
	Bítola de 1m,00	m.	km.	km.		
Rio Claro a Vis. do Rio Claro	Rio Claro	—	0,000	13,536	36	
	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
	Visc. do Rio Claro	744,0	55,554	1,167	9	Idem
	Somma			17,878	65	
	Araraquara Baldeação			6,767	18	
	Rincão	—	156,218	14,767	52	
T R O N C O Rincão a Barretos	Tymbira	555,0	162,509	0,935	4	28-11-1912
	Motuca	604,0	171,929	0,959	6	1- 2-1893
	Joá	516,0	181,739	0,719	4	1- 6-1913
	Hammond	592,0	190,272	0,742	4	6- 6-1892
	Guariba	604,0	196,521	0,751	4	Idem
	Corrego Rico	524,0	208,087	0,770	4	10 5-1894
	Jaboticabal	578,0	219,881	2,593	17	5- 5-1893
	Graminha	653,0	228,696	0,713	4	10-10-1902
	Ibitirama	677,0	235,647	0,844	7	Idem
	Tayuva	624,0	249,364	1,029	6	29-12-1902
	Andes	624,0	258,992	1,224	4	Idem
	Bchedonro	533,0	273,134	2,970	18	Idem
	Mandembo	567,0	288,426	1,069	5	1-12-1912
	Perobal	557,0	298,100	0,404	2	19- 9-1926
	Collina	539,0	304,749	1,516	10	25- 5-1909
	Palmar	581,0	316,167	2,731	12	1-12-1912
	Frigorifico	495,0	323,837	0,840	5	10- 3-1921
Barretos	518,0	329,644	3,352	18	25- 5-1909	
Alberto Moreira	546,0	347,308	1,715	8	14- 7-1926	
Somma			40,643	194		
Ramal de Jahú	Ityrapina	—	13,458	9,622	54	
	Campo Alegre	648,0	29,178	0,740	5	1- 7-1885
	Aterrado	659,0	41,765	0,362	3	1- 7-1901
	Brotas	661,0	51,053	1,047	7	1- 7-1885
	Espraiado	633,0	61,205	0,868	4	1-12-1896
	Canela	779,0	72,952	0,886	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
	Banharão	679,0	129,953	0,422	3	Idem
	Jahú	535,0	144,324	2,615	18	Idem
Somma			26,641	154		

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desfilas	Numero de chaves	Data da inauguração
	Bitola de 1m,00	m.	km.	km.		
Ramal dos Agudos	Dois Corregos	—	—	—	—	—
	Saldanha Marinho	718,0	9,012	0,690	4	1- 7-1899
	Capim Fino	702,0	17,242	0,690	4	Idem
	Palcão Filho	683,0	26,542	0,728	4	Idem
	Campos Salles	656,0	31,387	0,794	6	Idem
	Iguatemy	496,0	42,025	0,678	4	25- 3-1903
	Ayrosa Galvão	422,0	52,755	0,902	7	Idem
	Pederneiras	477,0	63,399	3,266	20	1-10-1903
	Itatinguy	495,0	71,180	0,671	3	7-12-1903
	Piatan	554,0	79,957	0,287	2	Idem
	Agudos Paulista	574,0	93,551	0,704	5	Idem
	Tapirão	627,0	98,112	0,453	4	7- 9-1904
	Itaquá	566,0	106,167	0,276	2	25- 1-1905
	Batalha	508,0	113,547	0,266	2	Idem
	Piratininga	497,0	120,552	1,963	10	Idem
America	592,0	127,972	0,663	5	9- 2-1924	
Cabralia	511,0	148,281	1,526	9	Idem	
Duartina	510,0	160,154	1,655	9	7- 9-1925	
	Somma			16,212	92	
Ramal de Baurú	Pederneiras	—	—	—	—	—
	Guayanaz	482,0	16,896	0,834	5	8- 8-1910
	Baurú Paulista	496,0	38,588	2,709	19	Idem
	Somma			3,543	24	
Ramal de Agua Vermelha	São Carlos	—	—	—	—	—
	Babylonia	756,0	19,619	0,202	2	1- 4-1892
	Floresta	699,0	22,212	0,210	2	Idem
	Canchim	690,0	25,252	0,326	3	1-10-1895
	Capão Preto	690,0	29,805	0,208	2	2- 9-1892
	Agua Vermelha	805,0	39,107	0,146	2	1- 4-1892
	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	—	—	7,402	34	
	Pedreira	—	—	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	0,560	2	15- 6-1920
	Ribeirão Bonito	585,0	40,071	1,960	9	10- 5-1894
	Somma			12,115	62	

Designação das linhas	Estações e postes telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
Ramal de Mogy-Guassú	Bitola de 1m,00	m.	km.	km.		
	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
	Macuco	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	16	Idem
	Somma			7,329	59	
Linha de Santa Rita	Bitola de 0m,60					
	Porto Ferreira	—	—	2,321	16	
	Ibó	579,0	9,393	0,249	3	1- 4-1917
	Tombadouro	646,0	16,988	0,131	2	1-12-1890
	Santa Rita	759,0	26,920	0,680	8	Idem
	Santa Olívia	722,0	31,839	0,129	3	1- 8-1913
	Moema	615,0	36,402	0,388	3	Idem
	Somma			3,898	35	
Linha Descalvado	Descalvado	—	—	0,466	6	
	Pantano	698,0	10,864	0,133	3	1- 3-1891
	Aurora	697,0	13,524	0,628	5	Idem
		Somma			1,227	14

Desvios de lenheiros

Linhas		Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
Tronco	Bitola de 1m,60	km.	km.	
	Chibarro	235,600	0,610	1
Tronco R. M. Guassú	Bitola de 1m,00			
	Manoel Mozzaner	284,000	0,352	1
	” ”	288,600	0,175	1
	Junqueira, Morelli & Cia.	303,000	0,200	1
	Manoel Macedo	52,000	0,230	1
	Somma		0,957	4

Desvios particulares

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	
Bitola de 1m,60					
TRONCO	Rappa & Cia.	0,804	0,284	2	
	Horacio Tulli	30,338	0,163	1	
	Villaç & Cia.	42,900	0,160	1	
	S. A. Fabrica de Seda	42,922	0,665	2	
	S. A. Casa Piconi	43,127	0,103	1	
	Armazens Geraes dos 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	
	Françisco Biancalana	69,430	0,287	1	
	Achilles Zanagá	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	
	J. Levy & Irmão	105,563	0,252	1	
	Serraria Rio Claro, Limitada	133,358	0,144	1	
	Amín Bonauanin	168,492	0,139	1	
	Fabrica de Tecidos São Carlos	206,000	0,176	2	
	Engenho Victoria	206,455	0,070	1	
	Abel Giongo	206,457	0,260	2	
	Françisco Ferreira	206,487	0,488	5	
	Cotonificio Brasil	253,893	0,387	1	
	Standard Oil Co. of Brasil	254,000	0,250	2	
	Cotonificio Brasil	255,000	0,402	1	
	Somma			5,608	36
	Bitola de 1m,00				
	TRONCO	Viuva Guedes & Filhos.	C. Rico	0,120	1
De Rossi & Irmão		274,000	0,138	1	
João Kobal		275,000	0,172	1	
Santos & Oliveira		284,000	0,138	1	
Arthur de Oliveira		304,000	0,172	1	
João Kobal		316,000	0,340	1	
Schimidt Meyer & Cia.		26,472	0,196	1	
Dr. Cyro de Godoy		34,705	0,062	1	
Giacoemo Toniato		49,315	0,153	1	
Oliveira & Barros		27,264	7,600	1	
Companhia Agricola		54,407	3,300	1	

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas, na substituição de trilhos em parte do ramal dos Agudos, na construção de novos desvios e na modificação da linha do ramal de Jahú, foram empregados os seguintes materiaes:

E S P E C I E	Quantidade
Trilhos de 12 kilos	60
» » 18 »	2.882
» » 25 »	4.526
» » 30 »	2
» » 33 »	10.601
» » 45 »	903
Talas de junção	46.177
Pregos de linha	360.947
Parafusos de junção	118.700
Parafusos para dormentes de aço	9.517
Tirefonds	92.780
Sellas para trilhos	11.873
Garras	4.136
Arruelas	4.100
Apparelhos para desvios	199

b) Dormentes

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1926, foi:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS		
	1m,60	1m,00	0m,60
Em ser a 1.º de Janeiro de 1926.	128.007	75.494	
Recebidos de fornecedores.	203.581	206.549	3.930
Somma	331.588	282.043	3.930
Empregados na substituição dos estragados	90.216	139.151	
na construção de desvios.	16.793	17.861	2.225
em obras d'arte	101		
no alargamento da bitola do Ramal do Mogy-Guassú	37.435	11.775	
Empregados na modificação da linha do Ramal de Jahú		27.000	
no prolongamento do Ramal dos Agudos	60		
Vendidos		195.787	2.225
Somma	144.605	86.256	1.705
Em ser a 1.º de Janeiro de 1927.	186.983		

Lastro

a) Pedra

Durante o anno, foi reformado o empedramento da linha em diversos trechos.

A 31 de Dezembro de 1926, a extensão de linha lastrada de pedra attingia a 1.203^{km},032 assim discriminada:

TRECHOS	Extensão		TOTAL
	Linha principal	Desvios	
BITOLA DE 1^m,60			
	km	km	km
De Jundiahy a Rincão, inclusive a via dupla de Jundiahy a Campinas	329,801	29,048	358,849
Ramal de Piracicaba	45,206	0,896	46,102
» » Descalvado	106,808	3,541	110,349
» » Santa Veridiana	40,374	1,735	42,088
Somma	522,189	35,220	557,409
BITOLA DE 1^m,00			
De Rincão a Alberto Moreira	184,849	1,260	186,109
Linha de Rio Claro a V. do Rio Claro	55,554	1,616	57,170
Ramal de Jahú	132,249	2,352	134,601
» » Agudos	120,500	1,930	122,430
» » Baurú	38,420	0,390	38,810
» » Agua Vermelha	16,043	—	16,043
» » Ribeirão Bonito	40,071	0,629	40,700
» » Mogy-Guassú	49,760	—	49,760
Somma	637,446	8,177	645,623
Total	1.159,635	43,397	1.203,032

b) Terra

Para alargamento de côrtes, reforço de aterros e construção de desvios correram trens de lastro nas diversas linhas, sendo removidos 4525 gondolas de terra.

Edifícios e Obras d'Arte

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

DESIGNAÇÃO	Augmen- tadas	Concer- tadas	Reforma- das	Pinçadas	Construí- das	Total
Estações	6	47	11	16	3	83
Armazens	4	47	2	9	5	67
Casas de empregados	5	164	18	122	55	364
Casas de turma	10	33	9	39	19	110
Latrinas	—	7	3	—	7	17
Poços	3	4	29	—	15	51
Mastros de signal	—	—	—	—	3	3
Guaritas	—	—	—	—	26	26
Escriptorios	—	—	—	—	2	2
Tampas para poços	—	4	—	—	24	28
Cabinas	—	—	—	—	7	7
Plataformas	1	—	1	—	2	4
Caixas scepticas	—	—	—	—	2	2
Fornos	—	6	3	—	31	40
Portões	—	6	—	—	10	16
Embarcadouro de gado	—	2	1	1	1	5
Muros de fecho	—	4	5	—	7	16
Pontilhões	3	8	—	—	—	11
Boeiros	13	22	2	—	40	77
Passagens superiores	—	—	2	—	—	2
Passagens inferiores	1	7	1	—	22	31
Muros de arrimo	—	1	—	—	10	11

Cercas e Cancellas

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

LINHAS	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Reconstru das	Substituídas	Assentadas
m	m	m		
Bitola de 1,60	37.265,0	3.571,0	60	4
» » 1,00	45.572,0	47.452,0	95	20
» » 0,60	4.500,0	—	4	—

Custeio

Com esta verba despendeu-se a importância de 9.375.320\$552 assim discriminada:

V E R B A S		Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	316.957\$550	27.295\$433	—	314.252\$983	
Via Permanente	3.384.528\$840	2.117.029\$966	1.218.484\$226	6.720.043\$032	
Estações e Edifícios	380.076\$470	331.361\$129	654.547\$392	1.365.984\$991	
Obras d'Arte	88.581\$745	86.079\$721	288.846\$540	463.508\$006	
Cercas e Cancellas	51.261\$350	304.838\$155	25.157\$100	381.256\$905	
Lastro	55.886\$500	12.573\$420	—	68.458\$920	
Villas operarias	6.625\$675	2.190\$840	—	8.816\$515	
Aposentadorias	22.999\$200	—	—	22.999\$200	
Somma	4.306.916\$330	2.881.368\$664	2.187.035\$558	9.375.320\$552	

Comparação da despesa de custeio dos annos de 1925 e 1926:

A N N O S	Pessoal	Material	Contas	Total
Em 1925	3.329.990\$450	2.857.160\$474	1.189.714\$712	7.376.865\$636
Em 1926	4.306.916\$330	2.881.368\$664	2.187.035\$558	9.375.320\$552
Diferença para	+ 976.925\$880	+ 24.208\$190	+ 997.320\$846	+ 1.998.454\$916

As diversas verbas de despesas da Linha em 1926, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

V E R B A S	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	46.164\$770	7.612\$710	100\$000	53.857\$480
Via Permanente	854.635\$720	264.767\$103	830.051\$976	1.409.920\$593
Estações e Edifícios	2.031\$090	16.335\$709	6.924\$010	105.290\$809
Obras d'arte	1.920\$065	30.671\$665	173.451\$820	206.043\$546
Cercas e Cancellas	9.640\$660	277.311\$570	3.000\$000	264.663\$950
Lastro	17.710\$620	29.750\$690	—	12.040\$070
Villas operarias	8.515\$725	13.385\$671	—	21.901\$396
Aposentadorias	7.380\$000	—	—	7.380\$000
Diferença para	+ 976.925\$880	+ 24.208\$190	+ 997.320\$846	+ 1.998.454\$916

Extranhos

Prestaram-se serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importancia de 471.045\$872 assim distribuida:

DESCRIÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
Locomoção	128.782\$875	71.037\$204	755\$300	200.575\$379
Trafego	35.964\$450.	97.086\$670	—	132.751\$120
Contabilidade	2.182\$500	—	—	2.182\$500
Caixa de Apos. e Pensões	4.339\$708	—	—	4.339\$708
Diversos particulares	131.197\$165	—	—	131.197\$165
Total	302.166\$698	168.123\$874	755\$300	471.045\$872

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1926, era o seguinte:

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Chefe da Linha	1	
» do Escriptorio Technico	1	
Auxiliar do Escriptorio Technico	1	
Engenheiros Residentes	8	
Encarregado do Escriptorio	1	
Desenhista	1	
Ajudante do Escriptorio	1	
» » Technico	1	
Auxiliar do Residente	1	
Escripturarios	12	
Dactylographa	1	
Continuo	1	30
Mestres linha	19	
Feitores de turmas ordinarias	143	
» » » extraordinarias	5	
» » » de extracção de pedras	3	
Operarios de turmas ordinarias	873	
» » » extraordinarias	321	
» » » de extracção de pedras	60	
Guardas passagens	36	
» pontes	6	
Mestres de Obras	2	
Pedreiros	57	
Serventes	66	
Carpinteiros	24	
Ferreiros	6	
Malhadores	7	
Funileiros	5	
Pintores	11	
Poceiros	2	
Guardas, noite	1	
» chave	1	1.648
Construcção		
Chefes de Secção	2	
Ajudantes	4	
Administrador	1	

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Auxiliares	1	
Feitores	3	
Machinistas	2	
Foguistas	4	
Chauffeurs	1	
Pedreiros	10	
Serventes	41	
Operarios	162	221
Total		1.909

Construcção

Prolongamento do Ramal dos Agudos

No anno de 1926 se proseguiu na construcção do tereceiro trecho deste prolongamento, de Duartina ás cabeceiras do rio Tibiriçá, na extensão de 40 kilometros. Foram escavados 261.020 metros cubicos de terra, 161.439 de piçarra, 36.984 de pedra solta e 57.429 de rocha, no total de 516.872 metros cubicos. Ficaram concluidas as obras d'arte deste trecho: 7 pontilhões em arco, sendo 2 de 3^m.00 de vão, 5 de 2^m.00; 1 pontilhão aberto de 5^m.00; 74 boeiros de concreto de secção oval de 0^m.80 × 1^m.10 dos quaes 7 duplos, e 37 boeiros de concreto de 0^m.60 de diametro dos quaes 1 duplo. Em Outubro se começaram a assentar os trilhos. Até meados do anno corrente concluir-se-ha o movimento de terra, o assentamento dos trilhos e a construcção dos edificios de duas principaes estações, podendo-se inaugurar os 40 kilometros de linha ainda em tempo de transportar a safra de café e de cereaes de 1927.

Ha tempos já se tinham feito os estudos do quarto trecho do prolongamento, entre as cabeceiras do rio Tibiriçá e o picadão que de Presidente Penna vai ter a Platina. Esse trecho, com a extensão de 33 kilometros, corre pelo divisor de aguas entre o rio Tibiriçá e o rio do Peixe, tem grandes alinhamentos rectos e curvas de grande raio. Em 1926 se fez a locação desses 33 kilometros, e se procedeu á

abertura do picadão; em dezembro começaram a ser installadas ao longo deste trecho as turmas de movimento de terra que iam concluindo o serviço no trecho anterior, devendo no corrente anno ser atacado o serviço com intensidade.

Linha de Barretos ao Rio Grande

A 14 de Julho de 1926 foi inaugurado o primeiro trecho deste prolongamento, até a estação de Alberto Moreira, na extensão de 17 kilometros.

Fez-se o lastramento a pedra britada de mais da metade do trecho inaugurado. Proseguiu-se no serviço de preparação do leito da linha, que ficou feito na extensão de 47 kilometros, subindo a . . . 110.000 metros cubicos o volume de terra excavada durante o anno alem dos 80.000 metros cubicos excavados em 1925. Iniciou-se a construção dos edificios da segunda estação. Construíram-se duas passagens americanas, uma passagem inferior de 6^m,00 de vão, um pontilhão em arco de 3^m,00 de vão, e quatorze boeiros de concreto moldado de 0^m,80 × 1^m,10 e de 0^m,60 de diametro; estão em andamento duas passagens inferiores de 3^m,00 e uma de 2^m,20, um pontilhão em arco de 3^m,00 de vão, e uma ponte com quatro arcos de 5^m,00. Assentou-se a linha até 20 kilometros alem da estação de Alberto Moreira e 37 de Barretos.

Prolongamento do ramal de Santa Rita

Proseguiu-se em 1926 na construção deste prolongamento, com a extensão de 12 kilometros a contar de Moema. Fiearam quasi concluidos o movimento de terra e a construção das obras d'arte nos ultimos 3 kilometros contiguos á usina Vassungua. Foram desobstruidos os córtes e reconstruidos os aterros dos primeiros 9 kilometros, grandemente damnificados pelas chuvas de princípios de 1926. Nos ultimos dias do anno estava-se procedendo ao assentamento dos trilhos dos ultimos 3 kilometros e iniciando a construção das easas de turma e dos edificios da estação terminal.

Melhoramentos da linha no ramal de Jahú

Continuou em 1926 o serviço de construção das tres variantes que já estavam atacadas, tendo-se excavado: na de Campo Alegre 76.593 metros cubicos de terra; na de Aterrado 62.794 metros cubicos de terra, 3.682 de piçarra e 1.100 de rocha; na de Torrinha a Ventania 224.707 metros cubicos de terra e 1.770 de piçarra. Foi tambem atacada a variante de Brotas onde se excavaram 68.402 metros cubicos de terra, 4.015 de pedra solta e 650 de rocha. Fizeram-se ainda mais tres pequenas modificações em outros pontos do ramal com o intuito de melhorar ainda mais as condições tecnicas da linha, tendo-se feito nessas tres pequenas modificações um movimento de terra de 15.523 metros cubicos, dos quaes 5.903 entre os kilometros 17 e 19, 3.320 entre os kilometros 19 e 21, e 6.300 entre os kilometros 26 e 27. O volume total excavado durante o anno nas 7 variantes do ramal de Jahú foi portanto de 432.496 metros cubicos de terra, 5.452 de piçarra, 4.015 de pedra solta e 1.750 de rocha, ao todo 459.236 metros cubicos. Destes 86.000 foram removidos com excavadores mecanicos e os restantes pelos meios ordinarios. Foi concluida a construção de um pontilhão de 2^m,00 de vão e 11 metros de comprimento na variante de Aterrado, e construído na variante de Brotas um de 6 metros de vão e 50 metros de comprimento na parte em arco. Na variante de Torrinha a Ventania foram construidos 9 boeiros de concreto de 0^m,80 x 1^m,10 de diametro e 2 de 0^m,60 de diametro. As tres pequenas variantes, entre os kilometros 17 e 19, 19 e 21, 26 e 27, e uma parte da variante de Campo Alegre já foram inauguradas tendo sido mudados para o leito dellas os trilhos, os dormentes e o lastro de pedra da linha antiga.

Alargamento da bitola do ramal do Mogy-Guassú

Sendo os trilhos deste ramal de pequeno peso e já muito usados, a sua substituição se impunha. Por outro lado o ramal tem em certos trechos curvas de pequeno raio e grandes desenvolvimentos inuteis que augmentam sem nenhuma vantagem a distancia entre os pontos extremos. Havia pois toda a con-

veniência em melhorar o traçado antes do assentamento dos novos trilhos.

O ramal do Mogy-Guassú lançado ao longo do rio deste nome é o prolongamento natural da linha tronco da Companhia Paulista que, de Jundiahy a Rincão, na extensão de 286 kilometros, goza já dos benefícios da bitola larga. A adopção desta bitola em todas as suas linhas ferreas importantes é a maior aspiração da Companhia Paulista que espera assim poder facilitar a exploração commercial das suas linhas e reduzir ao minimo as despesas de custeio do trafego dellas. O prolongamento da linha de bitola larga para alem de Rincão deverá naturalmente ser feito pelo valle do rio Mogy-Guassú, aproveitando-se a boa topographia dessa região. Feito o melhoramento do traçado e a substituição dos trilhos actuaes por outros mais pesados, o estabelecimento da bitola larga pouca cousa mais exigiria: apenas a substituição dos dormentes e o reforço das superstructuras das obras d'arte, aliaz tornado necessario mesmo para a bitola de 1^m.00, em vista do grande peso das novas locomotivas desta bitola já em serviço em outras linhas da Companhia Paulista. Resolveu-se pois o alargamento da bitola, cujo projecto foi submettido á approvação do Governo nos primeiros mezes do anno de 1926.

A extensão actual do ramal é de 92.711 metros. Destes, os 11.045 metros comprehendidos entre Rincão e Guatapará, são aproveitaveis para a bitola larga, a qual poderá ser estabelecida no proprio leito da linha actual. Nos 14.500 metros comprehendidos entre Passagem e Pontal tambem se pôde assentar a linha de bitola larga no proprio leito da linha actual. Dos 66.806 metros de linha, entre Guatapará e Passagem, serão aproveitados para a bitola larga sete pequenos trechos com a extensão total de 7.351 metros. Nos 60.144 metros de linha restantes entre Guatapará e Passagem terá de ser completamente modificado o traçado. Entre Guatapará e Passagem, pois, foi projectada uma nova linha, aproveitando aquelles sete trechos da linha actual. Para esse projecto adoptou-se o criterio de reduzir o mais possivel o numero de curvas e o desenvolvimento dellas, e de encurtar o mais possivel o comprimento da linha. Para se obter esse

encurtamento foram transpostos por tangentes parallellas ao curso do rio os contrafortes normaes á direccção desse curso, em vez de se contornar esses contrafortes com curvas numerosas, de pequeno raio e grande desenvolvimento como se fez na linha actual. E' assim que entre Guatapará e Passagem a nova linha, aproveitando aquelles sete trechos da linha actual, terá apenas 60.144 metros em vez dos 66.806 metros da linha actual, offerecendo portanto sobre esta um encurtamento de 6.662 metros. Os 146 alinhamentos rectos e as 145 curvas da linha de bitola de 1^m.00 serão na bitola larga substituidos por 18 alinhamentos rectos e 17 curvas. O desenvolvimento total destas de 23.361 metros que é na linha actual passará a ser apenas de 6.603 metros na nova linha. Das 145 curvas da linha actualmente em trafego 103 tem menos de 286 metros de raio, ao passo que das 17 do novo traçado 2 tem 301^m.61 de raio, 1 tem 399^m.78, 2 tem 505^m.58, 10 tem 701^m.60, e 2 tem 799^m.50 de raio. Para o novo traçado poder transpor em linha recta os contrafortes e os valles normaes á direccção geral do rio, foi adoptada a declividade maxima de 18 millimetros por metros. A declividade maxima de 1.8 % que é corrente nas novas linhas de bitola larga da Companhia Paulista foi na nova linha de Guatapará a Passagem empregada em rampas curtas; a mais comprida destas rampas tem apenas 1.700 metros de extensão.

Entre Rincão e Guatapará e entre Passagem e Pontal será aproveitado o leito actual com todas as obras d'arte, edificios, cercas e linha telegraphica, tendo-se apenas de substituir a superstructura da linha e as vigas das obras d'arte abertas. Tendo em vista as necessidades crescentes do trafego que exigirão o emprego de locomotivas pesadas, adoptar-se-á para o ramal do Mogy-Guassú o trilho de 39.7 kilos por metro.

Em 1926 se trabalhou activamente não só na construcção das variantes para melhoramento do traçado, como tambem na substituição dos trilhos e dos dormentes dos trechos do ramal em que é aproveitada a linha actual. N'aquellas variantes foram excavados 365.918 metros cubicos de terra que representam 60 % do volume total de terra a escavar;

foram construídos um pontilhão em arco de 6 metros de vão, um pontilhão com dois arcos de 3 metros, quatro pontilhões em arco de 3 metros, cinco pontilhões abertos de 3^m,00 e dois de 2^m,00, onze boeiros de concreto de 0^m,80×1^m,10 e doze de 0^m,60 de diametro; foram também feitos augmentos de alvenaria nos encontros de cinco obras situadas nos trechos da linha actual a aproveitar para a bitola larga.

Alargamento da bitola das linhas até Barretos e o Rio Grande

O grande desenvolvimento economico das zonas servidas pelas linhas da Companhia Paulista, acarretando a necessidade de se transportarem grandes massas de mercadorias de importação e de exportação veio tornar evidente a imperfeição de muitos trechos dessas linhas ferreas. E' assim que em muitos desses trechos, de más condições technicas, o transporte se torna extremamente oneroso e difficil de se fazer. A Companhia Paulista tem procurado corrigir a imperfeição do traçado de sua rêde ferroviaria para as novas linhas que construe, quer modificando as linhas existentes, quer adoptando boas condições technicas para lhes melhorar o traçado, como já fez entre Rio Claro e Rincão, e está fazendo no ramal do Jahú e no ramal do Mogy Guassú.

Um dos trechos em que mais se fazem sentir as consequencias do máo traçado é o de Rincão a Bebedouro. Partindo de Rincão, nas visinhanças da varzea do Mogy Guassú, a linha vai ter a Bebedouro, a margem do ribeirão Retiro affluente do rio Pardo, depois de galgar a serra de Jaboticabal, atravessando alem dessa serra alguns valles secundarios muito accidentados, com grande prejuizo para as condições technicas, quer em planta quer em perfil. O melhoramento desse traçado offerrece grandes difficuldades: ter-se-á de construir linha nova em quasi toda a sua extensão; essa linha nova terá grande movimento de terra e uão poderá offerrecer as condições technicas que seriam para de-sejar, devido ao accidentado do terreno.

Ha porém uma solução que resolve radicalmente o problema do aperfeiçoamento das linhas da

Companhia Paulista entre Rincão e Bebedouro, e é estabelecer-se a linha tronco pelo ramal do Mogy Guassú de Rincão a Passagem, ligando-se Passagem a Bebedouro. Esta ligação já está feita pela Estrada de Ferro São Paulo Goyaz. Melhorado como está sendo o traçado do ramal do Mogy Guassú para alargamento da sua bitola, e adoptada para linha tronco, com as modificações de que precisar, a actual linha de Passagem a Bebedouro, ter-se-á uma nova linha de Rincão a Bebedouro praticamente em nivel, correndo ao longo do rio Mogy Guassú e transpondo apenas o valle do ribeirão da Areia nas proximidades de Bebedouro, e que substituirá com enorme vantagem para o custo dos transportes a actual linha de más condições technicas passando por Jaboticabal.

Estabelecida então a nova linha tronco com excellentes condições technicas entre Rincão e Bebedouro por Passagem, e tendo a linha de Bebedouro a Barretos tambem boas condições technicas, haverá toda a conveniencia em alargar-se já a bitola das linhas a partir de Passagem e até Barretos. O grande incremento tomado pela exportação de gado em pé e de madeira em tóras, e o grande augmento havido na importação tornaram as linhas da Paulista alem de Rincão as de trafego mais intenso entre as linhas de bitola de 1^m.00 deste Estado. O melhoramento indicado para essas linhas é o alargamento da bitola que, fazendo com que praticamente se supprima a baldeação em Rincão, virá facilitar extraordinariamente os transportes. Se se compulsar a estatistica do movimento das estações entre Rincão e Bebedouro exclusive, e entre Bebedouro e Barretos inclusive, verificar-se-á que aproximadamente tres quartos do movimento total pertencem a estas ultimas.

Ora essa grande massa de mercadorias pertencentes ás estações de Bebedouro para alem e que é cerca de tres quartas partes do total baldeado em Rincão, tem de percorrer em toda a sua extensão a linha de Rincão a Bebedouro com tão más condições technicas. Alargando a bitola entre Passagem e Bebedouro ella passará a transitar pela nova linha de bitola larga, ficando a linha actual de bitola de 1^m.00 entre Rincão e Bebedouro desti-

nada ao pequeno trafego regional. Desviada para a futura linha de bitola larga o movimento das estações alem de Bebedouro, o numero de toneladas-kilometro da actual linha de bitola de 1^m,00 entre Rincão e Bebedouro ficará reduzido apenas um setimo do que é hoje, ao passo que os seis setimos restantes ficarão para a nova linha de bitola larga onde elles estarão muito menos pelas boas condições technicas que vai ter essa linha. O alargamento pois da bitola das linhas da Companhia Paulista de Bebedouro em diaute, ligando-se Bebedouro a Passagem, é uma medida que se impunha. A Companhia Paulista adquiriu então as linhas da Companhia Ferroviaria São Paulo Goyaz situadas a léste de Bebedouro e fez estudar o alargamento da bitola de Passagem a Barretos e ao rio Grande.

Pela linha actual de bitola de 1^m,00 ha entre Passagem e Barretos 99.208 metros de linha principal, dos quaes 43.039 metros de Passagem a um ponto um pouco alem de Bebedouro e 56.169 desse ponto a Barretos. Dessa linha actual servem para a bitola larga 67.034 metros, dos quaes 26.020 metros entre Passagem e Bebedouro e 41.014 metros entre Bebedouro e Barretos. Para alargamento da bitola da exteusão restante de linha é preciso modificar-se o traçado. Foram então estudadas e locadas onze variantes, sendo duas entre Passagem e Bebedouro com 12.472 metros de extensão total e sete entre Bebedouro e Barretos com 13.694 metros de extensão total. Essas variantes sommam então ao todo 26.166 metros de extensão, alem de 2.000 metros de linha a ser construida ao lado da linha actual da Companhia Paulista aquem de Bebedouro, e de 474 metros de linha actual a aproveitar para a bitola larga na explanada de Bebedouro antes do cruzamento da antiga linha da São Paulo Goyaz pouco alem de Bebedouro. A nova linha de bitola larga de Passagem a Barretos ficará pois com 95.674 metros. Esses 95.674 metros de linha de bitola larga vão substituir os actuaes ... 99.208 metros de linha existentes entre Passagem e Barretos, havendo portanto um encurtamento total de 3.534 metros, a obter pela construcção das onze variantes para melhoramento do traçado.

Se considerarmos as distancias a que ficarão de Rincão pela nova linha as estações de Bebedouro e Barretos, verificaremos que o encurtamento em relação á actual linha por Jaboticabal é ábuda maior. Barretos dista de Rincão pela linha por Jaboticabal 173.426 metros, e pela linha por Passagem 177.419 metros. Esta porem soffrerá um encurtamento de 3.534 metros entre Passagem e Barretos, e um de 6.662 metros entre Passagem e Rincão depois de concluido o alargamento da bitola já em execução, no total de 10.196 metros. Deste modo a distancia de Barretos a Rincão pela nova linha de bitola larga ficará reduzida a 167.223 metros, contra os 173.426 metros da linha por Jaboticabal, sobre a qual offerecerá um encurtamento definitivo de 6.203 metros. Para Bebedouro, o encurtamento que offerece a nova linha de bitola larga sobre a linha actual por Jaboticabal é de ... 4.738 metros.

As variantes foram projectadas com o raio mínimo de 301^m.61, e a rampa maxima de 1.8 ‰, elevada para uma apenas das variantes a 2 ‰.

A rampa maxima nos trechos da linha actual a aproveitar para a bitola larga é de 2 ‰; essa rampa só é empregada entre Bebedouro e Barretos, pois que entre Passagem e Barretos a declividade maxima é, como na nova linha de Passagem a Rincão, de 1.8 ‰.

A partir de Barretos até o rio Grande, o traçado tem excellentes condições technicas, bastando para o alargamento da bitola apenas substituir os trilhos e os dormentes.

No alargamento da bitola entre Passagem e o rio Grande serão empregados trilhos de 39.7 kilos por metro, iguaes aos do ramal do Mogy-Guassú.

Nos primeiros dias deste anno foram atacados com intensidade os serviços não só de movimento de terra e obras d'arte das variantes, como tambem de substituição de trilhos e dormentes.

Jundiáhy, 20 de Maio de 1927.

Pedro Soares de Camargo,

Chefe da Linha.



V

Locomoção

Passo a transcrever, na sua íntegra, o relatório da Repartição acima, a qual, de accordo com a resolução dessa digna Directoria, continúa sob a minha direcção, em caracter interino.

Illmo. Sur, Dr. Inspector Geral.

Venho passar ás mãos de V. S. o relatório da Divisão da Locomoção, referente ao anno de 1926.

Com estima e consideração

De V. S. Att.º Vndor.

J. Cintra,

Chefe da Locomoção, interino.

LOCOMOÇÃO

I

Material rodante

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de Dezembro de 1926.

Designação	Secção Paulista		Secção B. Claro	TOTAL
	Bitola de 1 m. 60	Bitola de 0 m. 60	Bitola de 1 m. 00	
Locomotivas electricas	27	—	—	27
» a vapor	81	9	86	176
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de Inspecção	2	—	2	4
» para pagamentos	1	—	2	3
» dormitorios especiaes	1	—	2	3
» » para passageiros	8	—	13	21
» » reservados	1	—	2	3
» reservados para doentes	3	—	—	3
» » presos	1	—	1	2
» funebres	1	—	2	3
» restaurantes	8	—	5	13
» » (Cozinha	2	—	—	2
» de Luxo	8	—	3	11
» 1ª. classe	27	2	30	59
Carro de 1ª. classe especial	1	—	—	1
Carros de 2ª. classe	20	5	28	53
» mixtos	16	5	23	44
» de bagagem	36	3	28	67
» » correio	5	—	8	13
Carro para conducção de 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 a mão (rodante)	3	—	2	5
» » 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	—	5	11
» diversos	2.926	65	1.742	4.733

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

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

Bitola de 0^m,60 — Vendidas: — 3 e 4 2

Bitola de 1 ^m 00 — Vendidas:	{	Primeira numeração: 3, 4, 5, 6,	{	7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14,	27
		15, 16, 17, 18, 19, 20, 21,		23, 24, 28, 29, 36, 39, 53	
		e 54			
		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 numero, que se achavam encostadas.

Mostram os quadros seguintes o material de tracção e rodante adquirido, construído, reconstruído, e transformado, em 1926:

Augmento de material

(Material adquirido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 ^m ,60	Bitola de 0 ^m ,60	Bitola de 1 ^m ,00	Total
Locomotivas electricas	6	—	—	6
Locomotivas a vapor	—	—	12	12

(Material construido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	Total
Carros dormitorios para passageiros	—	—	3	3
Carros de 1ª. classe	2	—	—	2
" " 2ª. " 	—	—	2	2
" " bagagem	7	—	—	7
Gaiolas, de 30.000 kilos, para gado em pé	32	—	29	61
Vagões rasos, de 30.000 kilos, de aço	—	—	92	92
Vagões rasos, de 30.000 kilos, plataforma	—	—	85	85
Vagões rasos, de 40.000 kilos, plataforma	50	—	—	50
Vagões rasos, de 40.000	122	—	—	122
" cobertos, de 20.000 kilos de socorro	—	—	1	1
Vagões cobertos, de 30.000 kilos	8	—	10	18
Guindaste a mão, rodante	1	—	—	1

(Material reconstruido)

DESIGNAÇÃO	Bitola 1m,60	Bitola 0m,60	Bitola 1m,00	Total
Vagões cobertos, simples	6	—	2	8
" " duplos	1	—	1	2
" rasos, simples	5	—	8	13
" " duplos	—	6	3	9
Gaiolas para gado, simples	—	—	2	2
" " " duplas	—	—	3	3
Vagões para lenha (engradados)	3	—	—	3

Material Transformado

DESIGNAÇÃO	Bitola 1m,60	Bitola 0m,60	Bitola 1m,00	Total
Carro de 1. ^a classe em carro composto	—	1	—	1
Vagões abertos simples em mesas para caixas frigoríficas .	4	—	—	4
Vagões abertos simples em engradados para lenha	—	—	3	3
Vagões cobertos simples em mesas para caixas frigoríficas .	5	—	—	5
Vagões cobertos simples em abertos simples	1	—	—	1
Vagão coberto duplo em carro composto	—	—	1	1
Vagão coberto duplo em vagão da "Cooperativa"	1	—	—	1
Engradado para lenha em mesa para caixa frigorífica	1	—	—	1
Engradados para lenha em tenders de locomotivas de manobras	2	—	—	2

Material rodante e de tracção

A contar de 1907 foi comprado ou construido nas officinas de Jundiahy e Rio Claro, o seguinte material:

DESIGNAÇÃO	Bitola	Bitola	Communs a ambas as bitolas	Bitola
	de 1 ^m ,60	de 1 ^m ,00		de 0 ^m ,60
Locomotivas a vapor	24	65	—	4
» electricas	27	—	—	—
Carros diversos	108	34	—	—
Carros de bitola de 1 ^m ,60 transformados para bitola de 1 ^m ,00	—	59	—	—
Carros de bitola de 1 ^m ,00 transformados para bitola de 1 ^m ,60	2	—	—	—
Carros de bitola de 1 ^m ,00 transformados para bitola de 0 ^m ,60	—	—	—	8
Vagões diversos	1.401	1.019	—	17
Vagões frigorificos e para materiaes (estrados)	79	50	—	—
Caixas frigorificas para carne	—	—	60	—
Caixas para vagões "Cooperativa"	—	—	3	—
Caixas moveis abertas para transporte de materiaes	—	—	100	—
Caixa movel fechada para transporte de materiaes	—	—	1	—
Automoveis grandes para serviço do Trafego	2	1	—	—
Automoveis pequenos para serviço da Linha	1	1	—	—
Caixa movel de ferro para transporte de materiaes	—	—	1	—
Carretões para transporte de locomotivas a vapor	3	—	—	—
Carretão para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	—
Guindastes a vapor	8	3	—	—
Guindaste a mão, rodante	1	—	—	—

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1917 até Dezembro de 1926, com as differenças verificadas de anno para anno:

ANNOS	Bitola	Bitola	TOTAL	Bitola	TOTAL GERAL	DIFFERENÇA	
	de 1 ^m ,60	de 0 ^m ,60		de 1 ^m ,00		Mais	Menos
1926	6.425.985	207.375	6.633.360	4.295.904	10.929.264	57.829	—
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	—

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1926, é discriminado em seguida, em confronto com 1925, 1924, 1923 e 1922.

DESCRIÇÃO	Secção Paulista												Secção Rio Claro				
	Bitola de 1 ^m ,60					Bitola de 0 ^m ,60					Bitola de 1 ^m ,00						
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922		
Em bom estado	55	46	48	58	57	2	—	6	6	7	51	36	41	35	30		
Em regular estado	49	50	49	31	32	7	8	3	2	1	28	30	24	27	31		
Em reparação	4	6	5	8	8	—	1	—	1	1	7	8	5	6	5		
Total	108	102	102	97	97	9	9	9	9	9	86	74	70	68	66		

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 bitola de 1^m,60; 15.000 na bitola de 0^m,60 e na bitola de 1^m,00, de accordo com os respectivos typos, variando de 80.000 a 40.000 kilometros as bases para essa consideração.

TRACÇÃO

II

Percurso das Locomotivas

Foi de 10.929,264 kilometros o percurso das locomotivas em 1926.

A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Anos de	SERVIÇO DO TRAFEGO										Serviço da Linha		TOTAL por BITOLA
		TRENS DE					Maobras e reservas	Trens de lastro	Trens de lastro	TOTAL				
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e irrigatorios	Serviços diversos								
1m,60	1926	1.935.828	125.891	1.778.523	96.762	241.181	2.238.669	9.131	6.425.985					
	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	99.236	5.076.547					
0m,60	1926	53.094	9.800	14.428	—	45.265	73.397	11.391	207.375					
	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					
1m,00	1926	1.367.445	105.327	907.328	402.439	317.179	1.114.017	82.169	4.295.904					
	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	4.902.524					
Total geral.	1926	3.356.367	241.018	2.700.279	499.201	603.625	3.426.083	102.691	10.929.264					
	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	922.198	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	9.806.173					
	1922	2.594.186	394.651	2.797.798	476.962	426.768	3.155.361	152.184	9.997.910					

No quadro abaixo vai designada a existencia de locomotivas e sua utilização em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

NUMERO DE LOCOMOTIVAS

BITOLA DE

PERCURSO

	BITOLA DE																			
	1 ^m ,60						0 ^m ,60						1 ^m ,00							
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
Não utilizadas																				
De 1 a 100 kilometros																				
De 101 a 10.000	2	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 10.001 a 20.000	3	1	2	—	4	2	2	4	3	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—
" 20.001 a 30.000	10	6	6	3	7	6	6	3	2	3	6	3	4	—	—	—	—	—	—	—
" 30.001 a 40.000	5	8	14	15	15	—	—	—	—	—	14	5	7	3	—	—	—	—	—	—
" 40.001 a 50.000	5	6	17	11	23	—	—	—	—	—	21	13	14	12	—	—	—	—	—	—
Superior a 50.000	83	80	60	68	48	—	—	—	—	—	44	50	45	48	—	—	—	—	—	—
Total	108	102	102	97	97	9	9	9	9	9	86	74	70	68	—	—	—	—	—	—

O numero de locomotivas, cujo percurso foi superior a 50.000 kilometros, consta do quadro abaixo, em confronto com os annos de 1925, 1924, 1923 e 1922.

BITOLA DE	1926	1925	1924	1923	1922
1 ^m ,60	83	80	60	68	48
1 ^m ,00	44	50	45	48	47
Total	127	130	105	116	95

Os maiores percursos, em 1926, couberam ás locomotivas:

N.º 202 (electrica) da bitola de 1,60 que percorreu 112.791 kilometros.
" 48 (a vapor) " " " 1,60 " " 98.195 "
" 2 " " " 0,60 " " 35.852 "
" 102 " " " 1,00 " " 92.616 "

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	1926	1925	1924	1923	1922
Secção Paulista					
Bitola de 1^m,60					
Locomotivas dos trens de passageiros (a vapor)	68.826	68.872	52.150	50.395	53.843
Locomotivas dos trens de passageiros (electricas)	78.514	75.079	56.442	55.834	38.325
Locomotivas dos trens de cargas (a vapor)	43.981	42.899	41.353	43.106	39.585
Locomotivas dos trens de cargas (electricas)	75.613	51.816	39.109	38.923	31.557
Bitola de 0^m,60					
Locomotivas dos trens de passageiros	17.698	17.564	17.027	14.310	14.408
Locomotivas dos trens de cargas	13.480	12.352	10.280	5.290	6.636
Secção Rio Claro					
Bitola de 1^m,00					
Locomotivas dos trens de passageiros	45.581	50.238	56.970	57.219	59.050
Locomotivas dos trens de cargas	37.030	45.743	40.867	45.108	47.664

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 m ³	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
BITOLAS DE 1 m,60 e 0m,60								
Locomotivas . . .	51.179.910	4.189.057\$830	275.201	2.592.581\$120	159.748,75	176.756\$087	67.488,50	101.462\$195
Veiculos . . .	—	—	—	—	73.610,75	71.241\$498	1.422,00	2.121\$530
Total . . .	51.179.910	4.189.057\$830	275.201	2.592.581\$120	233.359,50	247.997\$585	68.910,50	103.583\$725
BITOLA DE 1 m,00								
Locomotivas . . .	4.972.078	177.042\$060	503.212	4.754.760\$980	124.609,75	144.623\$405	37.111,00	55.637\$490
Veiculos . . .	—	—	—	—	51.552,00	50.437\$870	2.043,00	3.067\$400
Total . . .	4.972.078	177.042\$060	503.212	4.754.760\$980	176.161,75	195.061\$275	39.154,00	58.704\$890
Total geral . . .	56.151.988	4.366.099\$890	778.413	7.347.342\$100	409.521,25	443.058\$860	108.064,50	162.288\$615

Secção Paulista
Secção Rio Claro

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

Bitola de 1^m,60

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TIPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubri- cantes em litros	Estopa em kgs.
1 a 6	Passageiros	16,154	0,015	0,031	0,011
7	Manobras	0,135	0,069	0,013	0,008
8,38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	10,527	0,028	0,024	0,009
12 a 15	Mixtas	5,931	0,054	0,014	0,009
17 e 18	Cargas	8,352	0,038	0,013	0,009
20 e 21	"	4,458	0,061	0,013	0,009
22	Passageiros	6,397	0,066	0,030	0,011
23	Manobras	—	0,100	0,013	0,010
24 a 26	Passageiros	5,956	0,072	0,025	0,010
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	7,653	0,109	0,027	0,009
30 a 32	Manobras	1,912	0,059	0,013	0,008
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	22,425	0,094	0,033	0,012
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	0,907	0,089	0,011	0,008
58 a 63	Cargas	12,333	0,151	0,027	0,011
68 e 69	Passageiros	18,360	0,028	0,031	0,012
70 e 71	"	16,578	0,017	0,030	0,011
72 a 77	"	27,774	0,019	0,030	0,011
78 e 79	Manobras	3,976	0,082	0,013	0,009
80 a 82	Cargas	23,463	0,118	0,032	0,012
90 a 93	Passageiros	21,216	0,019	0,038	0,011
200 a 203 (Electricas)	"	—	—	0,024	0,009
204 a 211	Cargas	—	—	0,012	0,009
212,213 e 216	Passageiros	—	—	0,025	0,009
214 e 215	Cargas	—	—	0,028	0,010
217	Passageiros	—	—	0,029	0,008
300 a 308	Manobras	—	—	0,018	0,011

Bitola de 0^m,60

1 e 2 e 5 a 11	Mixtas	0,157	0,059	0,017	0,009
----------------	--------	-------	-------	-------	-------

Bitola de 1^m,00

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	T Y P O	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubri- cantes em litros	Estopa em kgs.
1 e 2	Cargas	1,038	0,160	0,027	0,010
22	„	0,181	0,040	0,021	0,009
26	„	0,117	0,093	0,030	0,008
27, 30, 35, 37, 38 e 40	Passageiros	1,561	0,076	0,025	0,009
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	0,156	0,172	0,026	0,008
54 a 59	Manobras	0,110	0,064	0,013	0,008
60 a 62	Passageiros	1,679	0,121	0,023	0,008
63 a 66	„	2,036	0,096	0,023	0,008
70 a 73	Mixtas	1,823	0,102	0,026	0,010
74 a 80	„	2,453	0,095	0,024	0,008
81 a 83	Manobras	0,024	0,108	0,013	0,009
84 a 87	Passageiros	0,752	0,109	0,027	0,008
89 e 90 (Mallet)	Cargas	6,686	0,212	0,055	0,012
91 a 96	„	2,947	0,168	0,032	0,007
100 a 103	„	2,395	0,111	0,035	0,009
104 a 119	„	1,077	0,166	0,045	0,009

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

Annos	Bitolas de 1 ^m ,50 e 0 ^m ,60		Bitola de 1 ^m ,00		TOTAL	
	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro
1922	609.235,25	13,44	466.312,75	9,71	1.075.548,00	11,52
1923	768.588,11	14,64	433.510,71	11,31	1.202.098,82	13,24
1924	802.413,65	15,67	460.886,31	12,01	1.263.299,96	14,11
1925	874.563,90	15,62	531.923,28	12,80	1.406.487,18	14,42
1926	684.540,28	13,41	542.988,62	12,64	1.227.628,90	13,06

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

(Electrica e a vapor)

Annos	Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60		Bitola de 1 ^m ,00		TOTAL	
	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.
1922 . .	144.080,50	2,77	96.239,75	2,00	240.320,25	2,40
1923 . .	138.965,00	2,33	80.573,25	2,10	219.538,25	2,24
1924 . .	156.583,19	2,66	86.278,41	2,25	242.861,60	2,50
1925 . .	162.513,00	2,42	100.671,00	2,42	263.184,00	2,42
1926 . .	159.748,75	2,41	124.609,75	2,90	284.358,50	2,60

Estopa consumida nas locomotivas

(Electrica e a vapor)

Annos	Bitolas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60		Bitola de 1 ^m ,00		TOTAL	
	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.
1922 . .	28.489,50	0,55	31.599,50	0,66	60.089,00	0,60
1923 . .	44.878,00	0,75	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 . .	68.954,00	1,03	26.977,50	0,65	95.931,50	0,87
1926 . .	67.488,50	1,02	37.111,00	0,86	104.599,50	0,96

Os preços médios de material, por seção de linha, foram os seguintes em 1926, comparados com 1922 a 1925.

Secção Paulista

Material	Bitolas de 1m,60 e 0m,60					Comparação com os annos de					
	1926	1925	1924	1923	1922	1925	1924	1923	1922	1922	
	Carvão — tonelada	81\$850	104\$338	103\$695	145\$777	201\$270	—	22\$488	—	21\$845	—
Lenha — m/3.	9\$421.	9\$320	8\$763	7\$564	6\$960	+	\$101	+	\$658	+	2\$461
Oleos — litro	1\$063	1\$228	\$837	\$946	1\$142	—	\$165	+	\$226	+	\$079
Estopa — kilogramma	1\$503	1\$590	1\$467	1\$000	\$844	—	\$087	+	\$036	+	\$659

Secção Rio Claro

Material	Bitola de 1m,00					Comparação com os annos de					
	1926	1925	1924	1923	1922	1925	1924	1923	1922	1922	
	Carvão — tonelada	90\$000	103\$170	102\$072	147\$039	194\$000	—	13\$170	—	12\$072	—
Lenha — m/3.	9\$449	9\$308	8\$625	7\$640	6\$815	+	\$141	+	\$824	+	2\$634
Oleos — litro	1\$107	1\$210	\$805	\$975	1\$196	—	\$103	+	\$302	+	\$089
Estopa — kilogramma	1\$499	1\$590	1\$492	1\$023	\$842	—	\$091	+	\$007	+	\$657

As em seguida:

	24	1923	
Machinistas e fog		2.081:500\$520	
Limpadores . . .		215:838\$150	
Outros empregad			
eiros, lenhe		891:728\$300	
vação do m		109:406\$900	
Pessoal das offici		45:075\$660	
Pessoal de outras		3.342:949\$530	
Menos: — Serviço	3.903:422\$120	237:510\$515	3.105:439\$015
Reparação e cons			
e debitos d	131:861\$180		83.248\$500
Collocação de gre			
em serviço	5:863\$000		1:451\$900
Lubrificação de v	150:009\$100		122:828\$760
	4.191:155\$400		3.312:968\$175

4	1923
5\$275	9.186:309\$397
4\$883	5.053:384\$372
5\$679	265:240\$860
0\$767	57:972\$469
2\$570	73:012\$900
6\$961	460:591\$813
6\$135	15.096:511\$811

I
de tr
\$150,
ANNO
ortun
-6:990\$
19:383\$
9:286\$
15:328\$
18:454\$
5:314\$
9:816\$
313\$
4:886\$
-1:388\$
-6:275\$
1:796\$
8:072\$

As despesas de condução de trens, em todas as linhas na tração a vapor, em 1926, 1925, 1924 e 1923, são discriminadas em seguida:

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923				
Machinistas e fogistas	3.156.200\$400	2.859.009\$400	2.119.725\$050	2.081.500\$320				
Locopulores	428.266\$100	421.886\$300	389.511\$340	315.839\$150				
Outros empregados, tais como obreiros e encarregados de depósitos, carvão, água, lenhadores, bombeiros, fiscaes de linha e pessoal para a conservação do material em viagem	1.514.126\$530	1.456.226\$790	1.193.711\$980	891.128\$300				
Pessoal das oficinas que trabalham para esta verba	171.736\$450	161.180\$400	160.201\$120	109.406\$000				
Pessoal de outras repartições que trabalham para esta verba	22.534\$950	19.856\$160	55.812\$680	45.075\$060				
Total	5.273.181\$410	4.908.058\$350	4.188.257\$270	3.742.949\$530				
Mauas - Serviços feitos por conta de outras verbas	361.513\$790	1.908.663\$620	360.866\$560	1.518.166\$390	294.866\$150	1.903.423\$120	281.510\$015	3.105.489\$015
Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encaunamentos e accessorios e de outros de outras repartições	182.473\$620	204.127\$050	1.151.561\$180	83.248\$500				
Colocação de grelhas, guarda fogo e outros materiais usados nas locomotivas em serviço	8.761\$900	19.815\$900	5.865\$000	1.451\$000				
Lubrificação de veículos	171.725\$170	172.605\$410	150.009\$100	122.828\$760				
Total	5.271.624\$210	5.086.074\$450	4.191.156\$400	3.312.968\$175				

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923
Carvão	1.366.029\$820	8.653.766\$400	6.559.816\$275	9.186.300\$197
Lenha	6.713.672\$130	6.454.698\$263	6.246.084\$881	5.053.384\$973
Lubrificantes para locomotivas e materiais para lubrificação de veículos	421.121\$159	401.401\$097	259.825\$679	265.210\$960
Isolpa	129.697\$245	128.110\$510	102.000\$767	57.972\$169
Materiaes gastos em reparação e enxada de caixas d'agua, encaunamentos e accessorios	201.184\$790	180.383\$365	166.832\$570	73.012\$900
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, fogões para guarda fogo, grelhas, caixa d'agua indicadores, pharôes enchimento para caixas, lan de Berlim, etc	818.156\$313	676.148\$148	721.516\$361	450.591\$813
Total	12.649.846\$530	16.412.831\$093	14.040.726\$135	15.096.611\$811

Despeza da condução de t

Estas despesas attingiram em 1926, á importancia de 19.923:495\$150, 1924, 1923 e 1922.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1926		ANNO
	Importancia	Porcentagem da despeza total	Importancia
Estopa	151:455\$245	0,760 %	146:990\$
Materiaes para abastecimento d'agua	201:188\$790	1,010 %	189:383\$
Materiaes diversos, grelhas, gaxetas, guarda-fogo, vidros de indicadores, pharóes, enchimento, etc.	955:865\$411	4,798 %	819:286\$
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos	448:352\$604	2,250 %	435:328\$
Combustivel	11.079:772\$030	55,612 %	15.008:454\$
Linha de transmissão de energia	8:025\$300	0,040 %	5:314\$
Sub-estações	10:878\$370	0,055 %	19:816\$
Linha de contacto	9:780\$480	0,049 %	313\$
Total	12.865:318\$230	64,574 %	16.624:886\$
Contas (Energia electrica e diversos)	879:056\$810	4,412 %	661:388\$
Total	13.744:375\$040	68,986 %	17.286:275\$
Pessoal.	6.179:120\$110	31,014 %	5.591:796\$
Total geral	19.923:495\$150	100,000 %	22.878:072\$



No quadro seguinte mostramos as despesas do pessoal da Traction, em todas as linhas, nos annos de 1926, 1925, 1924, 1923, e 1922.

(Traction a vapor e electrica)

Em todas as linhas	1926	1925	1924	1923	1922
Machinistas	2.127.323\$400	1.914.178\$400	1.560.796\$770	1.335.164\$340	1.265.813\$940
Foguetas	1.446.892\$400	1.277.450\$200	1.071.986\$550	915.322\$770	883.078\$760
Limpadores	502.939\$300	461.934\$600	420.035\$510	236.153\$810	189.208\$310
Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material de tracción	1.673.975\$300	1.582.940\$570	1.265.009\$210	946.953\$570	859.763\$680
Pessoal das officinas que trabalhoun para esta verba	171.736\$450	151.480\$400	150.201\$120	109.406\$900	69.182\$270
Pessoal de outras repartições que trabalhoun para esta verba	22.753\$830	19.856\$460	55.832\$680	45.075\$660	31.145\$180
Total	5.944.620\$680	5.407.840\$630	4.523.861\$840	3.588.077\$050	3.298.192\$140
Menos: — Serviços feitos por conta de outras verbas	364.519\$790	366.856\$860	294.865\$150	287.510\$515	320.411\$940
Total	5.580.100\$890	5.046.983\$770	4.228.996\$690	3.350.566\$535	2.977.780\$200
Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições	182.473\$020	204.427\$050	131.861\$180	83.248\$500	58.243\$700
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes nas locomotivas em serviço	8.761\$800	10.843\$900	5.863\$000	1.451\$900	—
Lubrificação de vehiculos	171.725\$170	172.605\$410	150.009\$100	122.828\$760	104.655\$340
Linha de transmissão do energia	42.933\$880	26.983\$500	19.089\$080	31.498\$910	4.079\$210
Sub-estações	121.432\$120	91.622\$890	81.735\$660	64.676\$430	31.635\$260
Linha de contacto	50.192\$630	20.328\$350	32.195\$380	52.841\$860	53.55\$020
Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (contas)	18.000\$000	18.000\$000	18,000\$000	18,000\$000	13,500\$000
Total	6.179.120\$110	5.591.796\$870	4.667.750\$090	3.725.112\$395	3.243.452\$730

Carros

As despesas com a reparação e conservação de carros, em todas as linhas, importaram em 1926, em 1.544.123\$670. Damos uma comparação dessas com os annos de 1922 a 1925.

Designação	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	COMPARAÇÃO				
						Com 1925	Com 1924	Com 1923	Com 1922	
Pessoal	833:439\$210	903:434\$420	845:912\$810	606:695\$970	437:873\$860	69:995\$210	12:473\$600	226:743\$240	395:565\$350	
Material	710:684\$460	1.143:779\$330	1.124:095\$850	543:195\$980	675:005\$677	433:094\$870	413:411\$390	167:488\$480	35:678\$783	
Contas	—	—	147\$200	—	—	—	147\$200	—	—	
Total	1.544:123\$670	2.047:213\$750	1.970:155\$860	1.149:891\$950	1.112:879\$537	503:090\$080	426:032\$190	394:231\$720	431:244\$133	

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

BITOLA DE	Reconstruídos					Concertos grandes					Concertos medios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL				
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
1m,60	—	—	—	1	1	—	—	—	2	12	62	39	38	40	32	461	426	342	373	396	—	1	12	19	12	523	468	405	452	453
0m,60	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	2	4	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	2	4	10	—	3
1m,00	—	6	1	—	—	—	—	1	1	9	74	68	62	62	44	76	100	96	97	131	—	1	7	13	9	155	176	174	187	193
Total	—	6	1	1	1	1	1	3	24	34	22	138	111	104	102	77	537	526	438	470	527	4	2	22	32	680	648	589	639	649

Vagões

Constam do quadro abaixo as despesas totaes com a conservação de vagões em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

Designação	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	COMPARAÇÃO			
						Com 1925	Com 1924	Com 1923	Com 1922
Pessoal :	1.384.439\$910	1.130.189\$490	1.043.279\$880	765.150\$830	610.898\$170	+254.250\$420	+341.160\$030	+ 619.289\$080	+773.541\$740
Material :	1.418.908\$063	1.330.591\$330	1.653.389\$030	909.394\$710	1.369.931\$300	+ 88.316\$733	-234.480\$967	+ 509.513\$353	+ 48.976\$763
Contas :	86.441\$880	78.118\$630	55.687\$550	52.293\$830	38.845\$775	+ 8.323\$250	+ 30.754\$330	+ 34.148\$050	+ 47.596\$105
Total :	2.889.789\$853	2.538.899\$450	2.752.356\$460	1.726.839\$370	2.019.675\$245	+350.890\$403	+137.433\$393	+1.162.950\$483	+870.114\$608

Damos a seguir o quadro comparativo do movimento de vagões em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

Bitola de	Reconstruídos					Concertos grandes					Concertos médios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL				
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
1 ^m .60.	15	—	14	45	26	230	181	252	163	167	485	407	417	250	250	349	543	625	901	390	452	347	241	296	324	1.531	1.478	1.549	1.655	1.157
0 ^m .60.	6	3	—	—	—	1	5	6	—	4	1	—	—	1	1	1	1	—	—	—	1	8	5	—	4	10	17	11	—	9
1 ^m .00.	19	10	33	12	31	257	188	421	394	510	463	365	442	311	377	921	923	446	258	343	550	437	675	406	388	2.210	1.923	2.017	1.381	1.649
Total.	40	13	47	57	57	488	374	679	557	681	949	772	859	561	628	1.271	1.467	1.071	1.159	733	1.003	792	921	702	716	3.751	3.418	3.577	3.036	2.815

I V TRACÇÃO A VAPÔR

Percurso de locomotivas

Foi de 9.401.559 kilometros o percurso das locomotivas a vapor em 1926.
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

ANNÔ DE:	BITOLA DE:	SERVIÇO DO TRAFEGO							TOTAL POR BITOLA
		TRENS DE:							
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorifico	Serviços diversos	Manobras e reservas	Trens de lastro	
1926	1m,60	1.307.711	59.274	1.142.773	67.641	216.538	2.095.212	9.131	4.898.280
	0m,60	53.094	9.800	14.428	—	45.265	73.397	11.391	207.375
	1m,00	1.367.445	105.327	907.328	402.439	317.179	1.114.017	82.169	4.255.904
	Total.	2.728.250	174.401	2.064.529	470.080	578.982	3.282.626	102.691	9.401.559
1925	1m,60	1.373.849	77.551	1.433.783	53.921	275.216	2.147.589	2.628	5.414.537
	0m,60	52.692	10.102	8.520	—	52.644	58.205	2.844	185.007
	1m,00	1.356.035	87.835	973.076	265.316	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	1m,60	1.302.760	86.485	1.390.809	64.635	194.792	1.908.556	4.780	4.952.817
	0m,60	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715
	1m,00	1.253.342	95.219	794.053	475.406	229.136	936.106	54.965	3.898.227
	Total.	2.607.183	191.926	2.195.950	540.041	461.588	2.896.614	62.457	8.955.759
1923	1m,60	1.360.667	100.084	1.339.408	112.827	145.786	2.008.022	69.279	5.136.073
	0m,60	52.114	10.248	10.119	—	5.020	32.547	900	110.948
	1m,00	1.258.828	190.626	800.937	471.087	182.279	906.088	24.071	3.833.916
	Total.	2.671.609	300.958	2.150.464	583.914	333.085	2.946.657	94.250	9.080.937

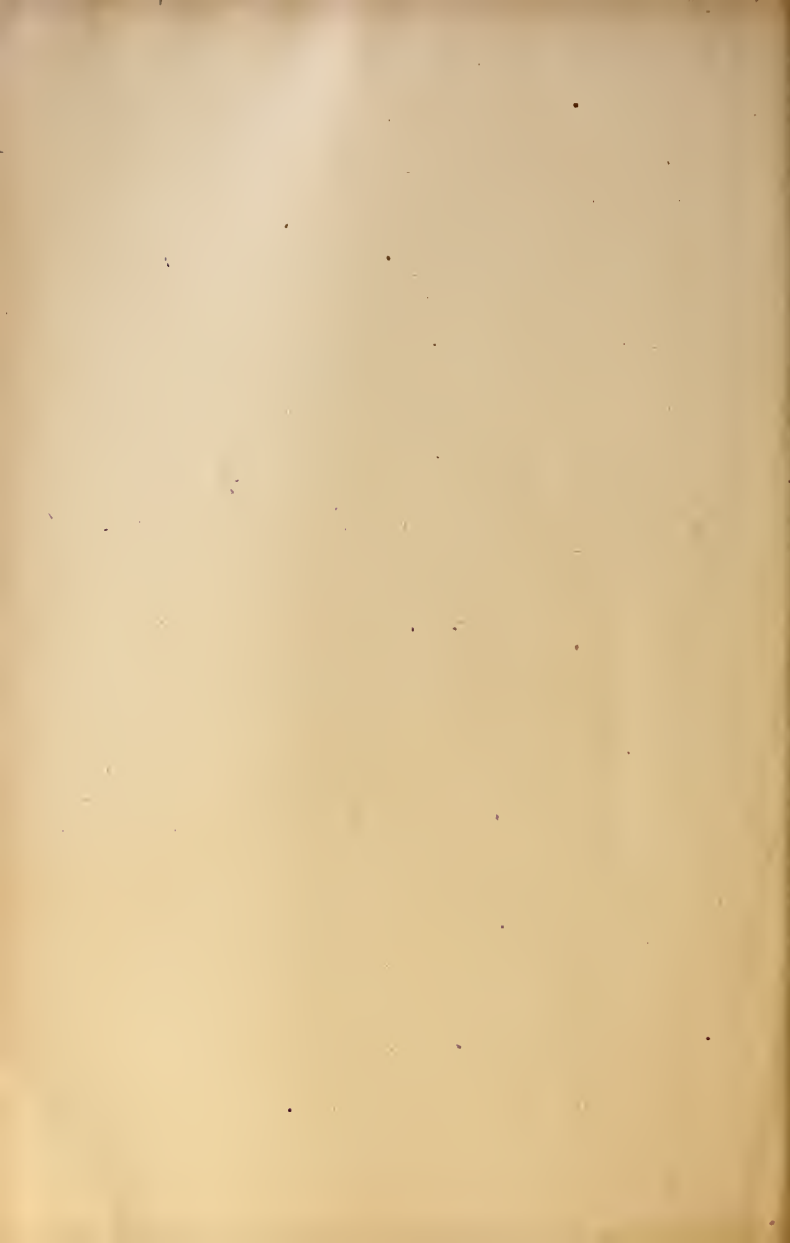
(Tracção electrica e a vapor)

1923		1922	
1.335:164\$340	.	1.265:813\$940	.
915:322\$770	.	883:078\$760	.
236:153\$810	.	189:208\$310	.
946:953\$570	.	859:763\$680	.
109:406\$900	.	69:182\$270	.
45:075\$660	.	31:145\$180	.
3.588:077\$050	.	3.298:192\$140	.
237:510\$515	3.350:566\$535	320:411\$940	2.977:780\$200
.	83:248\$500	.	58:243\$700
.	1:451\$900	.	104:655\$340
.	122:828\$760	.	4:079\$210
.	31:498\$910	.	31:635\$260
.	64:676\$430	.	53:559\$020
.	52:841\$360	.	13:500\$000
.	18:000\$000	.	3.243:452\$730
.	3.725:112\$395	.	

1925	1924	1923	1922
8.553:756\$200	6.553:545\$275	9.186:309\$397	815:769\$478
6.454:698\$263	6.246:084\$883	5.053:384\$372	6.655:874\$562
435:328\$492	279:506\$188	284:288\$541	329:603\$594
146:990\$170	144:948\$942	64:088\$874	46:210\$875
189:383\$565	166:852\$570	73:012\$900	79:806\$270
819:286\$235	782:837\$322	518:811\$486	408:556\$021
5:314\$690	3:275\$150	3:123\$210	260\$640
19:816\$090	31:348\$130	14:670\$430	4:303\$460
313\$010	1:183\$320	4:098\$600	41:699\$570
16.624:886\$715	14.179:581\$780	15.201:787\$810	8.382:084\$470
661:388\$700	421:499\$870	395:623\$800	277:293\$600
17.286:275\$415	14.601:081\$650	15.597:411\$610	8.659:378\$070

Foram as seguintes as despesas por conta da condução de trens, na tração a vapor, referidas ás unidades de trabalho, em todas as linhas:

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
	1926	\$862	\$561	28067	18345	—	—	28929	18906	—
1925	\$760	\$506	28526	18683	—	—	38286	28189	+	\$276
1924	\$692	\$468	28318	18569	—	—	38010	28037	+	\$009
1923	\$540	\$365	28461	28027	—	—	38001	28392	+	18227
1922	\$473	\$317	18293	\$868	\$008	\$005	18774	18190	—	—



do

Sec

Sec

Reparação de locomotivas a vapor

As despesas totais de reparações de locomotivas importaram em 1926, do seguinte modo:

1926, em Rs. 1.981.861\$160, distribuídas pelas duas seções principais

DESIGNAÇÃO	ANNO ICE				COMPARAÇÃO									
	1926	1925	1924	1923	1922	Com 1925	Com 1924	Com 1923	Com 1922					
Seção Carbata	Pessoal	664.415\$910	699.042\$710	523.011\$400	198.049\$750	- 109.194\$650	+ 17.063\$890	- 23.257\$714	267.851\$342	+ 25.936\$120				
	Material	459.115\$430	507.024\$470	923.637\$413	357.534\$100						+ 65.273\$230	+ 141.304\$540	+ 166.268\$390	+ 304.441\$870
	Total.	1.123.531\$070	1.106.067\$180	1.446.688\$813	555.583\$750						+ 17.909\$340	- 164.562\$284	+ 101.584\$952	+ 278.508\$150
Seção Rio Claro	Pessoal	549.401\$210	481.432\$800	467.598\$220	353.896\$120	+ 111.651\$690	+ 181.088\$620	+ 28.348\$150	+ 298.035\$150	+ 394.758\$400				
	Material	300.028\$850	216.908\$510	362.483\$220	195.908\$560						+ 64.968\$350	61.802\$390	+ 175.544\$920	+ 260.083\$20
	Total.	849.430\$060	698.341\$310	830.081\$440	549.804\$680						+ 63.120\$340	59.454\$640	+ 118.120\$230	+ 134.694\$970
TOTAL	Pessoal	1.213.817\$160	1.180.475\$520	990.609\$620	551.945\$870	+ 111.651\$690	+ 181.088\$620	+ 28.348\$150	+ 298.035\$150	+ 394.758\$400				
	Material	768.144\$010	723.933\$000	1.286.120\$634	553.438\$660						+ 133.241\$580	- 223.107\$530	341.181\$310	+ 564.525\$00
	Total.	1.981.961\$160	1.904.408\$520	2.276.730\$654	1.105.384\$530						+ 15.211\$000	218.056\$924	+ 214.505\$182	+ 143.810\$480
					+ 111.651\$690	+ 181.088\$620	+ 5090\$606	+ 556.486\$492	+ 420.514\$110					

Referidas as despesas de reparações de locomotivas a vapor á unidade de trabalho, offerecem separadas, as duas secções principaes, o seguinte confronto:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE:											
	1926		1925		1924		1923		1922			
	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro	Trem kilome- metro	Locomo- tiva kilo- metro		
Secção Paulista	\$226	\$130,1	\$177	\$107,0	\$166	\$102,2	\$155	\$094,9	\$130	\$077,4		
	\$157	\$089,9	\$149	\$090,5	\$197	\$121,9	\$112	\$068,2	\$265	\$158,5		
Total	\$383	\$220,0	\$326	\$197,5	\$363	\$224,1	\$267	\$163,1	\$395	\$235,9		
Secção Rio Claro	\$173	\$127,9	\$155	\$115,8	\$161	\$121,8	\$128	\$097,5	\$082	\$060,2		
	\$097	\$071,9	\$079	\$059,2	\$125	\$094,5	\$067	\$051,1	\$050	\$036,3		
Total	\$270	\$199,8	\$234	\$175,0	\$286	\$216,3	\$195	\$148,6	\$132	\$096,5		
Total	\$198	\$129,1	\$166	\$110,7	\$163	\$110,6	\$142	\$096,0	\$103	\$068,6		
	\$126	\$081,7	\$116	\$077,2	\$163	\$110,1	\$090	\$060,9	\$145	\$096,5		
Total	\$324	\$210,8	\$282	\$187,9	\$326	\$220,7	\$232	\$156,9	\$248	\$165,1		

Electrica

consumo

1922

Mes	Tre kilome
Jan 6	15.
Fev 0	16.
Mar 9	27.
Abr 0	37.
Mai 0	41.
Jun 0	45.
Jul 0	61.
Ago 0	64.
Set 0	57.
Out 0	59.
Nov 0	56.
Dez 0	59.
T5	543.

Tracção Electrica

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

MEZES	ANNO DE 1926			ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923			ANNO DE 1922			COMPARAÇÃO											
	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	ANNO DE 1926			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923			ANNO DE 1922		
																Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros
Janeiro	2.393	1.576.992	111.716	1.470	976.570	65.178	1.146	846.260	60.628	1.250	736.264	57.266	622	185.536	15.272	+ 623	+ 600.422	+ 46.538	947	+ 730.723	+ 48.088	1.137	+ 841.098	54.650	+ 1.771	+ 1.391.106	+ 96.444
Fevereiro	2.219	1.447.261	105.274	1.357	857.985	61.196	1.360	791.577	60.710	1.196	690.010	54.048	289	291.050	16.815	+ 852	+ 589.275	+ 44.078	859	+ 665.684	+ 44.771	1.023	+ 770.541	51.220	+ 1.639	+ 1.162.611	+ 88.459
Março	2.487	1.595.866	118.830	1.612	1.037.888	68.004	1.419	818.497	63.786	1.299	710.430	58.136	882	379.789	27.800	+ 975	+ 657.978	+ 50.826	1.068	+ 777.369	+ 55.004	1.177	+ 870.466	60.694	+ 1.606	+ 1.216.077	+ 90.930
Abril	2.283	1.539.612	108.684	1.433	851.704	63.922	1.373	790.836	61.162	1.303	734.714	57.977	1.107	467.720	37.098	+ 250	+ 684.908	+ 41.762	910	+ 748.776	+ 47.766	1.080	+ 801.081	59.707	+ 1.176	+ 1.071.892	+ 71.626
Mai	2.437	1.529.355	114.010	1.545	914.073	69.700	1.669	855.439	66.310	1.369	783.401	61.088	1.268	531.800	41.490	+ 892	+ 714.382	+ 44.810	968	+ 779.916	+ 47.769	1.075	+ 817.564	52.922	+ 1.169	+ 1.097.356	+ 72.520
Junho	2.350	1.586.805	113.258	1.755	1.026.782	74.332	1.443	870.511	66.528	1.396	796.186	62.192	1.152	572.740	45.646	+ 595	+ 660.023	+ 38.726	917	+ 746.954	+ 46.329	1.071	+ 750.662	50.465	+ 1.199	+ 1.011.087	+ 67.112
Julho	2.418	1.618.116	117.280	2.591	1.153.460	100.022	1.901	905.257	45.298	1.429	837.923	64.660	1.310	764.950	61.280	+ 131	+ 194.656	+ 17.298	1.257	+ 1.112.850	+ 72.012	1.029	+ 800.193	52.820	+ 1.118	+ 883.166	+ 58.080
Agosto	2.382	1.678.975	116.719	2.477	1.087.526	95.426	1.834	810.810	66.161	1.432	842.047	66.094	1.362	810.100	64.961	+ 95	+ 571.449	+ 21.217	1.048	+ 818.165	+ 50.562	950	+ 816.928	59.619	+ 1.020	+ 848.575	+ 61.749
Setembro	2.446	1.569.612	110.984	1.938	1.126.405	78.540	1.376	872.989	68.898	1.398	782.477	60.977	1.204	747.660	57.201	+ 508	+ 413.297	+ 32.144	1.070	+ 696.623	+ 42.096	1.118	+ 787.191	50.007	+ 1.212	+ 872.112	+ 53.780
Outubro	2.430	1.675.433	114.575	2.577	1.357.002	94.693	1.362	872.806	69.516	1.358	798.939	61.674	1.240	791.500	69.406	+ 117	+ 318.351	+ 19.922	1.068	+ 802.648	+ 45.629	1.072	+ 876.514	51.100	+ 1.190	+ 887.953	+ 55.169
Novembro	2.360	1.699.765	117.893	2.354	1.463.018	105.602	1.303	815.516	67.168	1.305	792.181	58.492	1.207	767.000	56.920	+ 5	+ 236.117	+ 12.231	1.056	+ 851.239	+ 50.665	984	+ 937.571	59.311	+ 1.152	+ 932.765	+ 60.913
Dezembro	2.438	2.050.963	135.091	2.338	1.572.682	107.647	1.332	977.969	69.750	1.387	790.715	61.132	1.277	734.700	59.498	+ 060	+ 418.861	+ 28.044	1.006	+ 1.043.094	+ 65.552	1.061	+ 1.230.248	73.959	+ 1.161	+ 729.563	+ 76.595
Total	25.682	19.048.776	1.381.248	23.357	13.629.125	983.802	16.108	9.918.491	769.291	16.058	9.295.781	724.236	13.211	7.108.256	743.493	+ 5.455	+ 6.019.650	+ 400.356	12.574	+ 9.730.281	+ 614.964	12.624	+ 10.262.294	+ 660.012	+ 15.471	+ 12.510.190	+ 810.756

Percurso de locomotivas electricas

Foi de 1.527.705 kilometros o percurso das locomotivas electricas, em 1926.
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE:	Annos de	SERVICIO DO TRAFEGO						Servico da linha		TOTAL
		TRENS DE:						Trens de lastro		
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Carro e Frigorifico	Servicos diversos	Manobras e reservas			
	1926	628.117	66.617	636.750	29.121	24.643	143.457	—	1.527.705	
	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	

1m,60

As despesas de manutenção de trens, na tração electrica, em 1926, despesa total que coube a cada um das varias parcelas e custo do trem kilometro

em 1924 e 1923, são comparados em egualdade com a porcentagem sobre a

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1926			ANNO DE 1924	ANNO DE 1924			ANNO DE 1923				
	Importancia	Porcentagem sobre a despesa total	Por trem kilometro		Importancia	Porcentagem sobre a despesa total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despesa total	Por trem kilometro		
Pessoal												
Machos e ajudantes	4.615\$400	21,824 %	\$316	332.126\$90	1,09 %	\$348	21.305\$270	2,11 %	\$222	108.986\$690	18,508 %	\$233
Empilhadores e plantões	11.673\$700	1,790 %	\$654	58.019\$000	0,18 %	\$659	42.298\$190	0,42 %	\$658	24.252\$000	2,756 %	\$633
Inspeção da tração electrica	28.874\$100	1,442 %	\$621	22.421\$700	0,67 %	\$623	15.494\$500	0,15 %	\$621	13.250\$200	1,151 %	\$618
Encarregado da limpeza	11.030\$970	0,551 %	\$408	4.281\$000	0,01 %	\$404						
Chefes e encarregados de deposito	7.108\$300	1,185 %	\$617	7.295\$100	0,02 %	\$608	6.011\$800	0,58 %	\$608	6.150\$300	0,553 %	\$607
Encarregado e ajudante de turma de inspeção de locomotivas	11.519\$050	0,57 %	\$608									
Relacionados, aprendizes e ajudantes	93.947\$400	1,646 %	\$622	31.018\$200	0,09 %	\$614	25.659\$950	2,49 %	\$615	21.851\$100	2,504 %	\$632
Outros empregados, tais como encarregado dos trens e embarcamentos, encarregado da bifurcação de locomotivas, participativos e praticantes, ajudantes de ajustadores, lubrificantes, machados, guardas, varredores e mensageiros	65.769\$000	2,681 %	\$639	10.021\$800	0,03 %	\$641	23.214\$500	2,25 %	\$632	10.734\$300	1,176 %	\$615
Total	671.137\$470	13,548 %	\$485	498.787\$280	1,50 %	\$607	325.571\$570	31,672 %	\$446	214.127\$520	26,847 %	\$398
Linha de transmissão de energia	12.933\$880	2,115 %	\$631	26.983\$600	7,75 %	\$627	19.089\$080	1,857 %	\$626	11.188\$910	1,430 %	\$613
Subestações	121.942\$120	0,940 %	\$600	91.629\$800	0,22 %	\$693	81.735\$600	7,951 %	\$112	61.666\$130	7,081 %	\$690
Linha de contacto	50.192\$650	2,557 %	\$606	20.328\$100	0,05 %	\$621	32.155\$380	3,132 %	\$611	32.841\$300	3,787 %	\$673
Engenhheiros da linha para inspecção da energia electrica tremos	18.000\$800	0,890 %	\$613	18.000\$000	0,04 %	\$618	18.000\$800	1,752 %	\$625	18.000\$000	1,972 %	\$625
Total	203.068\$450	11,791 %	\$170	156.934\$500	0,42 %	\$159	151.029\$120	14,692 %	\$207	107.016\$700	12,293 %	\$211
Total Pessoal	907.195\$900	45,121 %	\$655	655.722\$050	1,95 %	\$666	476.594\$690	46,564 %	\$653	412.144\$220	45,140 %	\$660
Materiais												
Lubrificantes	27.245\$120	1,360 %	\$620	24.924\$000	0,06 %	\$625	20.180\$609	1,863 %	\$628	19.017\$681	2,086 %	\$627
Equipos	21.848\$000	1,091 %	\$616	18.549\$000	0,04 %	\$619	12.848\$175	1,250 %	\$618	6.116\$405	0,670 %	\$608
Materiaes diversos	157.009\$068	0,879 %	\$629	143.137\$800	0,03 %	\$146	61.029\$661	5,936 %	\$683	58.219\$675	6,376 %	\$680
Linha de transmissão de energia	802,600	0,001 %	\$606	3.315\$600	0,00 %	\$605	3.275\$150	0,319 %	\$604	3.123\$200	0,342 %	\$605
Subestações	10.810\$150	0,513 %	\$608	19.816\$000	0,05 %	\$620	31.048\$130	3,019 %	\$643	14.670\$150	1,667 %	\$620
Linha de contacto	9.788\$100	0,184 %	\$607	31.511\$000	0,08 %	\$601	1.183\$020	0,115 %	\$612	4.098\$500	0,449 %	\$606
Total	245.412\$510	10,763 %	\$170	212.056\$000	0,51 %	\$216	129.856\$945	12,632 %	\$178	105.275\$900	11,630 %	\$146
Energia electrica e diversos outros	879.066\$810	43,908 %	\$636	661.388\$200	1,62 %	\$672	421.499\$870	41,004 %	\$667	296.023\$800	33,130 %	\$646
Total Material	1.094.529\$500	54,671 %	\$701	878.444\$050	2,27 %	\$888	561.355\$515	5,436 %	\$755	500.890\$109	54,890 %	\$692
Total geral	2.002.025\$310	100,000 %	\$1446	1.529.161\$330	1,00 %	\$1564	1.027.950\$205	100,000 %	\$1408	915.044\$629	100,000 %	\$1261

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

ANNO DE	PESSOAL		MATERIAL		CONTAS		TOTAL		DIFFERENCAS	
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro
	1926	\$655	\$594	\$156	\$141	\$635	\$575	1\$446	1\$310	—
1925	\$666	\$588	\$216	\$190	\$672	\$593	1\$554	1\$371	+	\$035
1924	\$653	\$619	\$178	\$169	\$577	\$548	1\$408	1\$336	—	\$075
1923	\$569	\$569	\$146	\$146	\$546	\$546	1\$261	1\$261	—	\$066
1922	\$492	\$492	\$137	\$137	\$566	\$566	1\$195	1\$195	—	—

Reparação de locomotivas electricas

As despesas totaes de reparação de locomotivas electricas, importaram em 1926 em 277:714\$750 distribuidas de accôrdo com a seguinte demonstração:

Designação	ANNO DE:				
	1926	1925	1924	1923	1922
Pessoal . . .	124:688\$530	104:554\$530	83:168\$350	63:853\$330	24:547\$760
Material . . .	153:026\$220	108:362\$820	330:828\$436	40:176\$644	16:209\$040
Total . . .	277:714\$750	212:917\$350	413:996\$786	104:030\$474	40:756\$800

Por trem-kilometro

Pessoal . . .	\$090	\$106	\$114	\$088	\$045
Material . . .	\$111	\$110	\$453	\$056	\$030
Total . . .	\$201	\$216	\$567	\$144	\$075

Os quadros seguintes vão mostrar quão animadores tem sido os resultados economicos da tracção electrica:

Demonstração do quadro da tracção a vapôr:

Pessoal

ANNO	DESIGNAÇÃO	Por trem kilometro	Total
1922	Para condução de trens	\$576	\$670
	» reparação de locomotivas	\$094	
1923	Para condução de trens	\$559	\$714
	» reparação de locomotivas	\$155	
1924	Para condução de trens	\$723	\$889
	» reparação de locomotivas	\$166	
1925	Para condução de trens	\$802	\$979
	» reparação de locomotivas	\$177	
1926	Para condução de trens	\$936	1\$162
	» reparação de locomotivas	\$226	

Material

ANNO	DESIGNAÇÃO	Por trem kilometro	Total
1922	Combustivel (lenha)	\$421	1\$780
	Outros materiaes na condução de trens.	\$166	
	Empregado na reparação de locomotivas.	\$193	
1923	Combustivel carvão.	3\$318	3\$585
	Outros materiaes na condução de trens.	\$155	
	Empregado na reparação de locomotivas.	\$112	
1924	Combustivel (carvão)	2\$792	3\$212
	Outros materiaes na condução de trens.	\$223	
	Empregado na reparação de locomotivas.	\$197	
1925	Combustivel (carvão)	2\$928	3\$325
	Outros materiaes na condução de trens.	\$248	
	Empregado na reparação de locomotivas.	\$149	
1926	Combustivel (carvão)	2\$171	2\$618
	Outros materiaes na condução de trens.	\$290	
	Empregado na reparação de locomotivas.	\$157	

Tracção electrica

ANNO	Numero de trens-kilometro	Custo da condução de trens por kilometro, inclusive reparação de locomotivas.		
		Pessoal	Material	Total
1922	543.493	\$537	\$733	1\$270
1923	724.236	\$657	\$748	1\$405
1924	769.294	\$767	1\$208	1\$975
1925	983.892	\$772	\$998	1\$770
1926	1.384.248	\$745	\$902	1\$647

Se não houvesse sido electrificada a linha Preço da tracção a vapor

ANNO	Numero de Trens-kilometro	Custo da condução de trens por kilometro, inclusive reparação de locomotivas		
		Pessoal	Material	Total
1922	543.493	\$670	1\$780	2\$450
1923	724.236	\$714	3\$585	4\$299
1924	769.294	\$889	3\$212	4\$101
1925	983.892	\$979	3\$325	4\$304
1926	1.384.248	1\$162	2\$618	3\$780

Diferença a favor da tracção electrica

Por trem-kilometro

ANNO	Pessoal	Material	Total
1922	\$133	1\$047	1\$180
1923	\$057	2\$837	2\$894
1924	\$122	2\$004	2\$126
1925	\$207	2\$327	2\$534
1926	\$417	1\$716	2\$133

Bitola de 1^m,60

Despeza da condução de trens — Tracção electrica:

V E R B A		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	POR TREM-KM
Condução de trens	689.437\$270			689.437\$270	\$498
Energia electrica	—	879.056\$810		879.056\$810	\$635
Lubrificantes	—	27.231\$452		27.231\$452	\$020
Estopa e diversos	—	159.557\$098		159.557\$098	\$115
Total	689.437\$270	1.065.845\$360		1.755.282\$630	1\$268
Sub-estações	124.932\$120	10.878\$970		135.810\$490	\$098
Linha de contacto	50.192\$630	9.780\$480		59.973\$110	\$043
„ „ transmissão	42.333\$880	8.025\$300		50.359\$180	\$037
Total	218.058\$630	28.684\$150		246.742\$780	\$178
Total geral	907.495\$900	1.094.529\$510		2.002.025\$410	1\$446
Numero de trens-kilometro		1.384.248		1\$446	
Por trem-kilometro	\$655	\$791			
Despeza de reparação de locomotivas	124.688\$530	153.026\$220		277.714\$750	\$201
Por trem-kilometro	\$090	\$111		\$201	
Despeza total (condução e reparação)	1.032.184\$430	1.247.555\$730		2.279.740\$160	
Por trem-kilometro	\$745	\$902		1\$647	
Numero de toneladas-kilometro transportadas (Tara e lotação)	\$001,9	546.687,010		1\$647	
Por tonelada-kilometro transportada		\$002,3		\$004,2	

Bitola de 1^m,60

Despeza da condução de trens — Tração a vapor:

V E R B A		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	POR TREM.KM.
Condução de trens		2.749:511\$650		2.749:511\$650	\$936
Carvão		—	4.189:057\$830	4.189:057\$830	1\$426
Lenha		—	2.188:582\$650	2.188:582\$650	\$745
Lubrificantes		—	208:572\$244	208:572\$244	\$071
Estopa e diversos		—	642:375\$601	642:375\$601	\$219
Total		2.749:511\$650	7.228:588\$325	9.978:099\$975	3\$397
Numero de trens-kilometro			2.937,046		
Por trem-kilometro		\$936	2\$461	3\$397	
Despeza da reparação de locomotivas		664:315\$940	459:115\$130	1.123:431\$070	\$383
Por trem-kilometro		\$226	\$157	\$383	
Despeza total condução e reparação		3.413:827\$590	7.687:703\$455	11.101:531\$045	3\$780
Por trem-kilometro		1\$162	2\$618	3\$780	
Numero de toneladas-kilometro transportadas (Tara e lotação)			763.889,819		
Por tonelada-kilometro transportada		\$004,5	\$010,0	\$014,5	

No 23 a 1926, com a percentagem sobre a
despeza total

ANNO DE 1923

D	ANNO DE 1923			
	Por em kilo- metro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilo- metro
Machinistas e f	\$399	2.081:500\$520	11,307 %	\$339
Limpadores.	\$064	215:838\$150	1,172 %	\$035
Outros emprega- dos de deposi- ros, fiscoes de do material d	\$196	891:128\$300	4,841 %	\$146
Pessoal das offic	\$025	109:406\$900	0,594 %	\$018
Pessoal de outr esta verba	\$009	45:075\$660	0,245 %	\$007
	\$693	3.342:949\$530	18,159 %	\$545
Menos:— Servici verbas.	\$049	237:510\$515	1,290 %	\$039
	\$644	3.105:439\$015	16,869 %	\$506
Reparação e co encanamentos repartições	\$022	83:248\$500	0,452 %	\$014
Collocação de g rias usados	\$001	1:451\$900	0,008 %	\$000
Lubrificação de	\$025	122:828\$760	0,667 %	\$020
	\$692	3.312:958\$175	17,996 %	\$540
Estopa	\$017	57:972\$469	0,315 %	\$010
Materiaes para	\$027	73:012\$900	0,396 %	\$012
Materiaes diver guarda-fogo, v rões, enchime	\$119	460:591\$813	2,502 %	\$074
Lubrificantes pa	\$043	265:240\$860	1,441 %	\$043
Combustivel	\$112	14.239:693\$769	77,350 %	2\$322
	\$318	15.096:511\$811	82,004 %	2\$461
	\$3010	18.409:479\$986	100,900 %	3\$001

No quadro seguinte mostramos as despesas da conclusão de trechos, em todas as linhas, no tração e em outros serviços, nos annos de 1923 a 1926, com a percentagem sobre a despesa total que cabe a cada uma das varias parcelas e o custo do trecho-kilometro.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1926			ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Percentagem sobre a despesa total	Por trem kilo metro	Importancia	Percentagem sobre a despesa total	Por trem kilo metro	Importancia	Percentagem sobre a despesa total	Por trem kilo metro	Importancia	Percentagem sobre a despesa total	Por trem kilo metro
PESSOAL												
Machinistas e figuratos	3.136.300\$000	17,500 %	\$513	2.259.503\$400	13,394 %	\$440	2.119.427\$000	13,165 %	\$399	2.081.500\$520	11,307 %	\$339
Lâmpadas	128.266\$100	2,390 %	\$204	421.986\$000	1,977 %	\$965	388.414\$340	2,432 %	\$961	215.848\$150	1,172 %	\$635
Outros empregados, luas, pomp, chefes e encarregados de deposito, curvoeiros, lenheiros, bombeiros, fuzos de lenha e pessoal para conservação do material de tração	1.514.126\$630	8,119 %	\$247	1.136.226\$790	6,821 %	\$225	1.188.714\$980	6,489 %	\$356	891.328\$000	3,841 %	\$116
Pessoal das officinas que trabalham para esta verba	171.736\$150	0,958 %	\$928	151.180\$400	0,709 %	\$923	150.201\$120	0,821 %	\$925	109.406\$000	0,594 %	\$918
Pessoal de outras repartições que trabalham para esta verba	22.753\$830	0,127 %	\$904	19.856\$400	0,093 %	\$903	55.892\$680	0,306 %	\$909	45.075\$000	0,245 %	\$907
Total	5.271.183\$410	29,124 %	\$862	1.909.663\$350	22,994 %	\$756	4.198.287\$270	27,016 %	\$693	3.342.913\$530	18,150 %	\$545
Memo. - Serviços prestados por conta de outras verbas	161.519\$790	2,034 %	\$960	260.856\$860	1,690 %	\$956	294.865\$150	1,617 %	\$940	237.510\$515	1,290 %	\$939
Total	4.908.663\$620	26,390 %	\$962	4.548.196\$490	21,304 %	\$760	3.903.422\$420	21,399 %	\$644	3.105.139\$045	16,860 %	\$596
Reparação e conservação de carros de gem, seus enclavamentos e acessórios e de outros de outras repartições	182.473\$630	1,018 %	\$980	204.427\$050	0,958 %	\$931	131.861\$180	0,723 %	\$922	83.248\$500	0,157 %	\$914
Colocação de grelhas, guarda-fogo e outros montes nas linhas nas locomotivas em serviço	8.761\$800	0,049 %	\$901	10.845\$990	0,051 %	\$902	5.264\$000	0,032 %	\$901	1.151\$990	0,008 %	\$900
Lubrificação de vehiculos	171.725\$170	0,958 %	\$929	172.605\$410	0,808 %	\$925	154.009\$100	0,823 %	\$925	122.828\$700	0,667 %	\$920
Total Pessoal	5.271.024\$210	29,416 %	\$862	4.936.074\$850	3,121 %	\$760	4.191.155\$100	22,977 %	\$692	3.312.958\$175	17,296 %	\$540
MATERIAL												
Estatua	129.007\$245	0,723 %	\$921	125.410\$610	0,602 %	\$920	102.100\$767	0,501 %	\$917	57.972\$169	0,315 %	\$919
Materiaes para abastecimento d'agua	201.188\$790	1,123 %	\$933	189.083\$565	0,987 %	\$929	166.852\$570	0,915 %	\$927	73.012\$900	0,396 %	\$912
Materiaes diversos grelhas, gaxetas, tijolos para guarda-fogo, volvas de indolador, de agua, pharox, enchimento para oixas, etc.	818.156\$313	4,565 %	\$131	676.148\$355	3,167 %	\$104	721.816\$961	3,957 %	\$119	160.594\$813	2,502 %	\$974
Lubrificantes para locomotivas	421.121\$152	2,350 %	\$959	419.404\$107	1,922 %	\$968	250.325\$679	1,421 %	\$943	265.210\$800	1,411 %	\$943
Combustivel	11.079.772\$930	61,871 %	\$840	15.181.652\$463	70,301 %	\$8310	12.739.630\$158	70,170 %	\$8112	11.239.693\$169	57,350 %	\$8322
Total Material	12.649.815\$530	70,585 %	\$867	15.412.831\$100	76,879 %	\$8524	14.010.526\$135	77,023 %	\$8318	13.096.511\$811	82,004 %	\$8161
Total geral	17.921.169\$740	100,000 %	\$892	21.348.965\$950	100,000 %	\$8286	18.240.881\$555	100,000 %	\$8010	18.409.179\$986	100,000 %	\$8091

O quadro abaixo compara o custo, por trem-kilometro da condução de trens, inclusive reparações de locomotivas, nas tracções electrica e a vapor, nos annos de 1926, 1925, 1924 e 1923.

DESIGNAÇÃO	Tracção electrica por trem-kilometro				Tracção a vapor (somente a linha de bitola de 1 ^m ,60) por trem-kilom.				Diferença a favor da tracção electrica por trem-kilometro					
	1926	1925	1924	1923	1926	1925	1924	1923	1926	1925	1924	1923		
	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de	Anno de		
Pessoa	\$745	\$772	\$767	\$657	\$1162	\$979	\$889	\$714	—	\$207	—	\$122	—	\$057
Material	\$267	\$326	\$631	\$202	2\$618	3\$325	3\$212	3\$585	—	2\$999	—	2\$581	—	3\$383
Contas	\$635	\$672	\$577	\$546	—	—	—	—	+	\$652	+	\$577	+	\$546
Total	1\$647	1\$770	1\$975	1\$405	3\$780	4\$304	4\$101	4\$299	—	2\$534	—	2\$126	—	2\$894

VI

Custeio da Divisão

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, das bitolas de 1^m,60, 0^m,60 e 1^m,00, foi o seguinte, comparado com 1925, 1924, 1923 e 1922.

ANNO DE	PESSOAL	MATERIAL	CONTAS	TOTAL
1926	11.158:992\$180	16.454:198\$955	1.315:661\$859	28.928:852\$994
1925	10.226:173\$040	20.638:033\$545	1.013:741\$920	31.877:948\$505
1924	8.891:757\$680	18.832:586\$285	675:308\$228	28.419:652\$203
1923	7.098:931\$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
Comparação com 1925	+ 932:819\$140	- 4.183:834\$590	+ 301:919\$939	- 2.949:095\$511
" " 1924	+ 2.267:234\$500	- 2.398:387\$340	+ 640:353\$631	- 509:200\$791
" " 1923	+ 4.150:061\$065	- 1.271:297\$939	+ 691:007\$512	- 3.569:770\$638
" " 1922	+ 5.374:132\$570	+ 4.763:637\$003	+ 889:325\$484	- 11.027:595\$057

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

Designação	Para todas as linhas				Comparação com os annos de							
	ANNO DE 1926				TOTAL	1924	1923	1922				
	Pessoal	Material	Contas	TOTAL								
Administração	454.751\$110	8.733\$040	—	463.484\$150	—	47.143\$180	+	35.280\$060	+	110.554\$100	+	145.232\$860
Despesas gerais	1.092.665\$200	658.481\$487	274.638\$170	2.015.794\$857	+	351.845\$147	+	547.959\$892	+	841.798\$860	+	1.139.172\$952
Conservação do edificio das officinas	61.800\$560	72.942\$295	—	136.742\$855	+	36.018\$825	+	50.263\$905	+	87.937\$485	+	120.230\$005
Condução de trens	5.978.645\$100	12.664.190\$440	897.956\$810	19.539.892\$740	+	3.938.239\$545	+	271.001\$000	+	217.303\$785	+	7.637.001\$940
Reparação de locomotivas	1.338.405\$800	921.170\$230	—	2.259.575\$910	+	218.249\$980	+	131.191\$430	+	730.170\$768	+	657.672\$860
" " carros	838.436\$210	710.634\$160	—	1.549.070\$370	+	508.000\$080	+	426.082\$190	+	394.231\$720	+	431.244\$133
" " vagões	1.384.439\$910	1.416.366\$068	86.441\$580	2.886.786\$858	+	359.800\$103	+	137.483\$393	+	1.162.959\$483	+	879.114\$608
Funcionarios aposentados antes de 1923	22.332\$000	—	—	22.332\$000	+	27.511\$300	+	24.802\$300	—	24.802\$300	+	24.802\$300
Linz electrici	—	—	57.524\$999	57.524\$999	+	15.354\$239	+	49.318\$871	+	40.621\$257	+	51.728\$499
Total	11.158.992\$180	16.454.198\$955	1.315.661\$859	28.928.852\$994	—	2.949.095\$511	+	599.200\$791	+	3.569.770\$638	+	11.027.595\$057

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 1922 a 1926.

DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	\$066	\$073	\$079	\$072	\$060

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

Carvão e lenha

DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	\$025,1	\$034,3	\$035,5	\$040,2	\$025,0

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

DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	38,3 %	47,0 %	44,9 %	55,8 %	41,7 %

A seguir mostramos a produção de ferro e bronze em 1926 e os seus preços médios.

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundialhy e Rio Claro entregaram em 1926, ao Almojarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 1.326.966 kilogrammas de ferro e 97.147,700 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras	\$496,07
Bronze " " "	2\$459,69

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.405.671,800 kilo-

grammas de ferro fundido e 97.757,200 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.	68.002,500	34:485\$970	22.006,450	56:030\$595
» » carros . . .	189.943,000	125:118\$690	4.051,500	11:509\$170
» » vagões . . .	252.379,300	135:947\$805	14.362,000	37:487\$490
Obras diversas para a Locomoção e outra divisões . . .	485.159,500	241:650\$645	11.659,500	31:109\$715
Total . . .	995.484,300	537:203\$110	52.079,450	136:136\$970
Bitola de 1^m,00				
Rep. de locomotivas.	31.111,000	15:713\$330	19.963,250	50:038\$290
» » carros . . .	63.960,000	35:493\$150	1.780,000	3:898\$790
» » vagões . . .	178.467,000	101:546\$320	8.747,000	21:215\$380
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões . . .	136.649,500	70:241\$850	15.187,500	35:132\$775
Total . . .	410.187,500	222:994\$650	45.677,750	110:285\$235
Total geral . . .	1.405.671,800	760:197\$750	97.757,200	246:422\$205



e para estranhos, os quaes se distribuem da seguinte fo

COMPARAÇÃO COM OS ANOS DE:

D	1924	1923	1922
Engenheiros	40 + 444.165\$190	+ 182.177\$530	+ 67.573\$840
60 - 6.821\$790	+ 39.653\$840	+ 43.485\$510	
Trafego { Est	70 + 67.978\$170	+ 130.390\$270	+ 244.004\$910
{ Tr	50 + 18.937\$870	+ 24.286\$640	+ 24.407\$780
{ Te	00 + 132.674\$070	+ 234.807\$630	+ 339.722\$870
Almoxarifad	40 - 16.542\$150	+ 46.060\$350	+ 97.749\$300
50 + 122.317\$470	+ 236.375\$420	- 164\$400	
10 - 988\$190	- 819\$920	- 5.507\$090	
Horto Flore	10 - 2.121\$670	- 4.147\$690	+ 1.824\$590
Contadoria-c	80 - 77\$310	+ 685\$430	+ 685\$430
Typographia	00 + 8.515\$010	+ 10.440\$520	+ 10.252\$090
Almoxarifad	55 + 79.996\$290	+ 354.816\$352	+ 275.209\$095
Particulares	10 + 64.539\$940	+ 121.599\$897	+ 215.406\$110
Estradas de	- 911\$450	-	-
Escriptorio	10 + 11.707\$610	+ 11.707\$610	+ 11.707\$610
Donativos	65 + 923.369\$060	+ 1.388.033\$879	+ 1.326.357\$645

Em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922 foram, nos officios de Leandraly e Rio Claro, executados serviços para outros repartições e para estranhos, os quais se distribuem da seguinte forma:

Fornecimento a diversos

DESIGNAÇÃO	EM 1926			TOTAL EM				COMPARAÇÃO COM OS ANOS DE			
	Pessoal	Material	Total	1926	1924	1923	1922	1925	1924	1923	1922
Engenheiros	358.806\$360	811.035\$050	1.169.841\$210	924.307\$570	725.076\$520	987.054\$290	1.102.267\$970	245.533\$820	+ 444.165\$120	182.177\$530	- 67.573\$840
Trabalho	75.719\$600	58.004\$590	133.724\$190	131.424\$020	140.516\$670	210.070\$440	20.238\$170	2.309\$260	+ 6.821\$790	39.653\$810	+ 43.485\$510
Estações	198.938\$940	112.703\$500	311.642\$440	213.033\$180	21.604\$290	181.252\$180	67.037\$340	68.009\$270	+ 67.978\$170	120.300\$270	+ 214.004\$010
Troncos	11.127\$640	22.663\$370	33.791\$010	24.118\$100	17.923\$140	12.571\$670	12.458\$240	12.442\$550	- 15.957\$570	24.285\$640	+ 24.407\$760
Telegrapho	301.949\$390	358.027\$090	660.976\$480	557.090\$290	527.203\$410	435.150\$850	320.214\$610	922.207\$200	+ 182.671\$030	+ 231.807\$620	+ 330.723\$870
Alloxarifato	65.706\$340	171.552\$670	237.258\$980	11.642\$21	254.801\$120	191.198\$630	189.509\$620	25.610\$740	- 16.512\$160	+ 10.000\$350	+ 27.749\$000
Fundição de ferro	223.412\$870	331.809\$680	555.222\$550	177.278\$080	132.626\$900	518.568\$110	655.197\$590	77.655\$150	122.317\$170	216.375\$120	- 164\$400
" " bronze	531\$860	108-\$180	202\$680	762\$250	0-\$220	2.800\$000	7.527\$160	608\$10	988\$100	819\$20	- 5.107\$090
Horta Florestal	7.209\$950	1.517\$150	8.726\$900	8.788\$290	10.848\$490	12.974\$510	6.904\$260	01\$410	2.121\$670	4.147\$090	+ 1.824\$590
Contadoria-custão	517\$500	167\$830	685\$330	1.416\$610	762\$10	-	-	748\$180	77\$310	685\$330	685\$330
Typographia-custão	7.160\$320	316\$1240	10.511\$660	1.502\$890	1.396\$550	719\$00	200\$170	6.508\$700	8.515\$040	+ 10.440\$720	- 10.252\$090
Alloxarifato-custão	39.896\$490	538.474\$185	578.370\$675	420.115\$920	490.371\$885	218.554\$620	228.164\$880	+ 83.225\$935	+ 79.296\$290	354.816\$462	+ 275.209\$095
Particulars	181.902\$000	197.424\$760	379.326\$760	388.122\$470	311.786\$820	237.726\$863	163.920\$650	208.856\$110	+ 64.539\$940	+ 121.599\$897	+ 215.496\$110
Estradas de ferro estranhas	-	-	-	-	911\$450	-	-	-	911\$450	-	-
Escritorio Central da Companhia	5.716\$920	5.991\$590	11.707\$610	-	-	-	-	11.707\$610	-	11.707\$610	+ 11.707\$610
Donativos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.482.056\$140	2.608.532\$625	4.090.588\$765	3.065.172\$700	3.167.219\$700	2.702.654\$880	2.764.231\$120	425.416\$063	+ 929.369\$060	+ 1.388.039\$870	+ 1.326.357\$645

O numero médio de empregados, durante o anno de 1926, vai indicado nos quadros seguintes:

DESIGNAÇÃO	Bótolas de		Todas as linhas	Total
	1 ^m ,60e 0 ^m ,60	1 ^m ,00		
ESCRITORIOS				
Chefe da Tracção	—	—	1	1
Engenheiro electricista	1	—	—	1
Chefe de escriptorio	—	—	1	1
Ajudante de chefe de escriptorio	1	—	—	1
Chefes de secção	2	—	—	2
Desenhistas	2	—	—	2
Desenhistas-ajudantes	2	—	—	2
Escripturarios	34	6	—	40
Praticantes	14	3	—	17
Continuos	2	—	—	2
Total	58	9	2	69
OFFICINAS				
Chefes de officinas	1	1	—	2
Sub-chefes de officinas	1	1	—	2
Mestres de officinas	5	7	—	12
Ajustadores	85	60	—	145
Aprendizes (officios diversos)	87	29	—	116
Caldeireiros e funileiros	20	23	—	43
Carpinteiros	28	174	—	202
Ferreiros	26	30	—	56
Fundidores	34	5	—	39
Limadores	16	5	—	21
Malhadores	33	35	—	68
Operarios diversos	182	173	—	355
Pedreiros	7	7	—	14
Pintores	14	29	—	43
Serradores	1	40	—	41
Serventes	9	5	—	14
Torneiros	41	33	—	74
Trabalhadores	156	377	—	533
Total	746	1.034	—	1.780

DESIGNAÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas	Total
	1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	1 ^m ,00		
Tracção				
Inspector da Tracção a vapor	1	2	—	3
Inspéctor da Tracção electrica	1	—	—	1
Encarregados da Tracção	3	3	—	6
Fiscaes da condução de trens	1	—	—	1
Fiscaes de locomotivas a vapor	1	—	—	1
Fiscaes de lenha	9	10	—	19
Chefes e encarregados de depositos	7	7	—	14
Auxiliares de depositos	—	2	—	2
Encarregados e plantões de es- criptorios Regionaes	12	10	—	22
Escripturarios	1	5	—	6
Praticantes de escriptuario	4	1	—	5
Ajustadores	13	19	—	32
Aprendizes	3	4	—	7
Ajudantes de ajustador	37	20	—	57
Funileiros	1	—	—	1
Bombeiros e guardas	11	24	—	35
Machinistas	187	137	—	324
Ajudantes de machinista	38	—	—	38
Foguistas	162	132	—	294
Limpadores	102	74	—	176
Lenheiros e carvoeiros	99	63	—	162
Operarios diversos	23	13	—	36
Trabalhadores	7	—	—	7
Total	723	526	—	1.249

DESIGNAÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas	Total
	1 ^m ,60 e 0 ^m ,60	1 ^m ,00		
Electrificação da linha				
Engenheiros	3	—	—	3
Auxiliar de engenheiro	2	—	—	2
Chefes de turmas e ajudantes	26	—	—	26
Desenhista ajudante	1	—	—	1
Escripturarios	2	—	—	2
Mechanicos, ajudantes e aprendizes	19	—	—	19
Operarios diversos	43	—	—	43
Praticante de escriptuario	1	—	—	1
Trabalhadores	189	—	—	189
Total	286	—	—	286

Resumo

DESIGNAÇÃO	Total geral				
	1926	1925	1924	1923	1922
Escriptorios	69	59	52	50	46
Officinas	1.780	1.693	1.587	1.498	1.395
Tracção	1.249	1.131	1.071	947	971
Electrificação da linha	286	205	144	89	174
Total	3.384	3.088	2.854	2.584	2.586

O movimento de pessoal no anno de 1926 foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Augmento
Escriptorios	10
Officinas	87
Tracção	118
Electrificação da linha	81
Total	296

Pessoal

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

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

Tinha a Companhia Paulista, em 31 de Dezembro de 1926, um effectivo de 9.516 empregados, que assim se distribuem:

Repartições	Numero de empregados		Proporção per cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral e Contabilidade	283	0,218	2,97
Trafego e Telegrapho	3.940	3,030	41,41
Locomoção	3.384	2,602	35,56
Linha e Edificio	1.909	1,468	20,06
Total	9.516	7,318	100,00

Jundiahy, 26 de Agosto de 1927.

J. Cintra,

Inspector Geral.

RELATORIO

DO

CHEFE DO SERVICO FLORESTAL

Exmo. Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado

M. D. Presidente da Companhia Paulista

São Paulo.

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

Com elevada consideração,

De V. Ex.

att.º ven. obr.º

Edmundo Navarro de Andrade,

Chefe do Serviço Florestal.

Rio Claro, 12 de maio de 1927.

SERVIÇO FLORESTAL

Actualmente, o Serviço Florestal continúa a manter a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, todos marginando as linhas de bitola larga da Companhia, numa extensão de 27.473 metros, com a área total de 8.508,4 hectares, ou 3.515,8 alqueires paulistas. Esta área é inferior de 87.000 metros quadrados á do ultimo relatorio, pela cessão que se fez á Locomoção de uma faixa no horto de Tatú para a passagem da linha electrica de alta tensão, tendo aquelle horto ficado, por isso, com a sua área reduzida a 741,5 hectares, ou 306,4 alqueires.

Na aquisição destas terras despendeu a Companhia, até 31 de dezembro de 1926, a importancia de 952:580\$240, incluindo as despesas de escriptura, registros, etc., o que dá para preço médio do alqueire 270\$942.

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

Jundiahy	17:836\$260
Boa Vista	139:826\$305
Rebouças	9:543\$655
Tatú	86:990\$700
Cordeiro	38:585\$500
Loreto	109:608\$500
Rio Claro	399:161\$900
Camaquan	151:027\$420

952:580\$240

Durante o anno de 1926 não houve alterações nas plantações do Serviço Florestal, sendo o mesmo o numero de arvores definitivamente plantadas, isto é, 9.300.000, como em 31 de dezembro de 1925. Foi resolvido deixar para mais tarde a plantação da área de 450 alqueires, ainda desoccupada, de modo a que ella possa ser feita com os proprios recursos for-

Suppondo-se que, com a exploração dos seus eucalyptaes, o Serviço Florestal obtivesse, por arvore, a média conseguida nas derrubadas mencionadas acima, ter-se-ia um rendimento liquido de 66.606:600\$000 para as suas 9.300.000 arvores. Mesmo, porém, que se calcule tal média pela que foi obtida em Loreto e que, incontestavelmente, ficou abaixo da expectativa mais pessimista, conseguir-se-ia uma renda liquida de 33.731:100\$000, bastante superior ao total das despezas feitas com o Serviço Florestal, que foi como se viu acima, de 7.442:140\$792. Poder-se-á objectar que não é provavel que todos os eucalyptaes sejam explorados para dormentes, mas sim que venham a produzir, sobretudo, lenha. Mesmo neste caso, a renda liquida obtida seria tres vezes superior ao capital empregado, como o provam as derrubadas feitas este anno, para fornecimento de lenha á Companhia e a particulares, em que eucalyptaes de 7 annos, idade inferior á média das plantações do Serviço, deram pouco mais de 900 metros cubicos por alqueire, para doze espécies diferentes, mas superior a 1000 metros para as que são eultivadas em maior escala, como o demonstra a seguinte tabella:

Especies	Lenha por alqueire
Rostrata	735,4 ms. ³
Tereticornis	724,0 "
Saligna	1407,4 "
Botryoides	709,6 "
Robusta	1039,6 "
Resinifera	846,0 "
Viminalis	867,3 "
Rudis	811,2 "
Paniculata	697,4 "
Bosistoana	993,1 "
Patentinervis	959,8 "
Alba	1019,0 "
Média	900,8 "

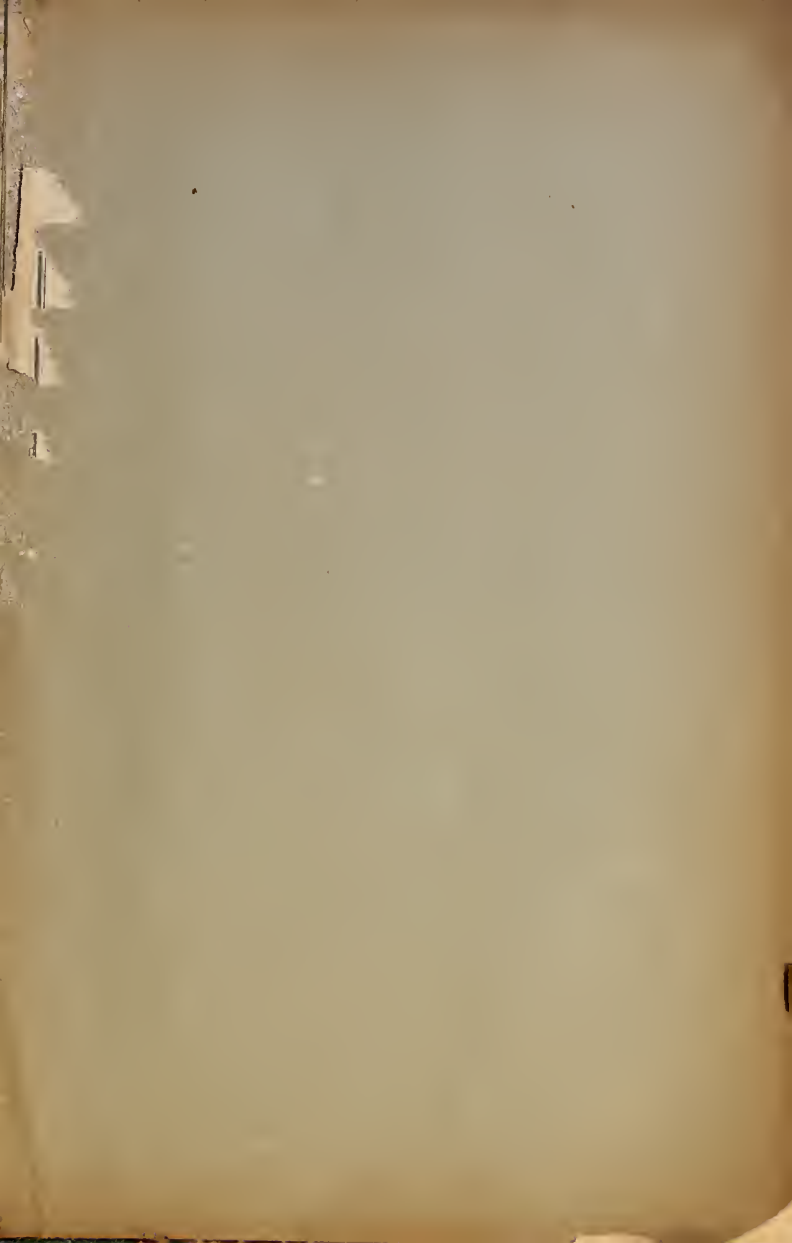
Rio Claro, 12 de Maio de 1927.

Ed. Navarro de Andrade,

Chefe do Serviço Florestal.

Passes diversos

Classe	2. ^a Classe		Qua.
	Frete	Quantidade Frete	
456\$925	13.047	20.573\$3	150
650	374	07\$320	
3953	27	122\$325	
		527\$1937\$764	
		240\$1	
		9\$050	
		121\$85	
		3.146\$609	
	110	6.328\$902	
	140	575\$03.259\$470	
	13	717\$53.785\$395	
	14	81\$98.661\$154	
		6\$5 91\$075	
		1\$102	
		7\$137	
		00.479\$193	
	678	2.148\$4.46.933\$673	150
4\$748	13.725	22.721\$8	







M. FAZENDA
D.A. - NRA - GB

15080

COM. INVEST. INO
PORT. 114/73

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15437-48

385.098161
P328

Companhia paulista de Est. de Ferro

AUTOR

Relatorio 1927

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

24 DEZ 1927

15437-48

385.098161
P328

Cia Paulista EF

