



# RELATORIO

N.º 79

DA DIRECTORIA

DA

# COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

9 DE JUNHO DE 1928



SÃO PAULO  
CASA VANORDEN  
1928





RELATORIO

N.º 79

DA DIRECTORIA

DA

**COMPANHIA PAULISTA**

DE

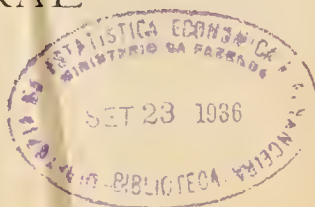
ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

9 DE JUNHO DE 1928



385,098161  
P. 328

SÃO PAULO  
CASA VANORDEN  
1923

15439 1268

# COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



*Senhores Accionistas.*



bedecendo ao que dispõem os nossos Estatutos, a Directoria tem a honra de vos apresentar o relatório dos factos mais importantes occorridos durante o anno de 1927, e, ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço relativos ao referido exercicio, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição.

## **Directoria**

Por impedimento temporario do Sr. Conselheiro Antonio Prado, Presidente da Directoria, a partir de Março de 1927, passaram as funcções do seu cargo a ser desempenhadas, nos termos dos Estatutos, pelo Director Sr. Antonio de Lacerda Franco. Para occupar interinamente o cargo de Director, foi convidado, de

accôrdo com o Conselho Fiscal, o Sr. Dr. Antonio de Padua Salles, membro do mesmo Conselho, que tomou posse e vem exercendo o seu novo cargo.

Por carta de 22 de Janeiro do corrente anno, dirigida á Assembléa Geral de Accionistas, reunida em sessão extraordinaria a 26 do referido mez, o Sr. Conselheiro Antonio Prado, Presidente da Directoria, declarou-lhe que, obrigado por motivo de saude, renunciava o cargo para que fôra eleito repetidamente desde 1892 e agradecia aos Srs. Accionistas as constantes provas de consideração e confiança com que fôra distinguido desde essa época, ás quaes procurára corresponder empregando esforços para desempenhar convenientemente as respectivas funcções.

O Sr. Presidente da assembléa geral, Presidente em exercicio da Directoria, declarou que com sincero pesar tomava conhecimento da resolução do Sr. Conselheiro Antonio Prado, pois que, tendo sido seu companheiro de Directoria durante os longos annos em que S. Ex. a presidiu, podia attestar a sua grande e constante dedicação em prol do desenvolvimento e da efficiente exploração dos serviços a cargo da Companhia Paulista, pelo que pensavam a Directoria e o Conselho Fiscal ser de inteira justiça que, acceita a renuncia de S. Ex., em vista do motivo allegado, lhe fosse dada uma demonstração de apreço e reconhecimento pelos relevantes serviços prestados á Companhia, consubstanciando-a na seguinte moção, que foi unanimemente approvada:

“A assembléa geral recebe com summo  
“pesar a communicação do Sr. Conselheiro  
“Antonio Prado de haver renunciado o cargo

“de Presidente da Companhia, por motivos  
“ponderosos de saude.

“A assembléa geral, gratissima ao Sr.  
“Conselheiro Antonio Prado pelos valiosos  
“e assignalados serviços que prestou á Com-  
“panhia Paulista durante o longo praso de  
“35 annos, em que exerceu o alto cargo de  
“seu Presidente, faz sinceros votos para que  
“sua preciosa saude se prolongue ainda por  
“muitos annos, e resolve consignar na acta  
“de sua sessão os mais calorosos louvores  
“pela sua fecunda e brilhante actuação nos  
“negocios da Companhia, prestando-lhe ou-  
“trosim a homenagem de consideral-o Presi-  
“dente honorario da Companhia Paulista de  
“Estradas de Ferro, percebendo os mesmos  
“vencimentos que percebia como Presidente  
“effectivo, os quaes lhe serão devidos desde  
“a data em que deixou o exercicio de suas  
“funções.”

Não foi este o unico claro aberto no pessoal da administração superior da Companhia.

A Directoria cumpre o doloroso dever de registrar o fallecimento de um dos mais antigos de seus membros, o Sr. Conde de Prates.

Era o pranteado morto uma das mais sympathicas e prestantes figuras da sociedade paulista, devendo-lhe a Companhia Paulista longos annos de dedicados serviços.

A Directoria, sensibilizada pela perda de seu illustre e estimado companheiro, aqui consigna a expressão de seu sincero pesar pelo infausto passamento.

Para preencher temporariamente esta segunda vaga aberta na Directoria, foi convidado, na fórmula dos Estatutos, o Sr. Procopio de Araujo Carvalho, membro do Conselho Fiscal, que aceitou e tomou posse do cargo.

Assim, dois são os Directores que deve a assembléa geral eleger para se completar em caracter definitivo o pessoal da Directoria, com mandato a vigorar até o fim do corrente anno.

Tambem deverão ser eleitos o Presidente e o Vice Presidente da Directoria para exercerem as respectivas funcções durante o mesmo praso.

E pois que o mandato da actual Directoria expira no fim do corrente anno, cabe outrosim á assembléa geral eleger os membros da Directoria que devem funcionar durante o proximo triennio, isto é, de 1.º de Janeiro de 1929 a 31 de Dezembro de 1931, e assim tambem o Presidente e o Vice Presidente da Directoria para o mesmo periodo.

### **Conselho Fiscal**

Tendo-se aberto uma primeira vaga no Conselho Fiscal, por ter sido um de seus membros, o Sr. Dr. Antonio de Padua Salles, chamado a desempenhar o cargo de Director, foi o seu lugar no Conselho provisoriamente preenchido pelo Supplente Sr. Dr. José de Souza Queiroz.

Como recentemente se tenha declarado outra vaga, por ter o Sr. Procopio de Araujo Carvalho passado a exercer o cargo de Director, vae ser chamado,

para preencher essa vaga o Supplente Sr. Dr. Carlos Paes de Barros. Deveis eleger os membros do Conselho para o exercicio de 1929 e respectivos Supplentes.

### Trafego

O trafego funcionou com perfeita regularidade em todas as linhas da Companhia, na extensão de 1415 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

O numero de passageiros transportados, a tonelagem das bagagens, ençõmmendas e cargas, o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1927, bem como os dados relativos aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas Bagagens e enrom- mendas	TONELADAS DE MERCADORIAS		Tele- grammas
				Café	Mercadorias diversas	
1923	3.486.151	493.758	53.558	399.442	1.351.214	660.810
1924	3.902.430	418.004	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
1927	4.042.374	426.262	72.472	551.893	1.711.494	757.392

Segundo mostram os dados expostos, os varios elementos de trafego tiveram consideravel movimento no ultimo exercicio.

O numero de passageiros e o peso das mercadorias, tanto de exportação como de importação, cresceram sensivelmente.

Em synthese, o trabalho realisado pelos trens de passageiros e de cargas, no ultimo quinquennio, póde ser bem apreciado pelo numero das toneladas-kilometro

de peso util que se transportaram, constantes do quadro adiante, que mostra o continuo e progressivo augmento do trafego das nossas linhas, na razão média annual de 10 por cento:

1923 . . .	353.945.624	toneladas-kilometro		
1924 . . .	360.266.533	"	"	
1925 . . .	437.016.381	"	"	
1926 . . .	441.203.351	"	"	
1927 . . .	482.821.779	"	"	

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de immigrants e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 34.815 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 45 annos decorridos dessa época até 1927, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 929.692 immigrants, cujo transporte teria custado 5.303:341\$160 réis.

### **Movimento financeiro**

O balancete da receita e despesa do exercicio de 1927, que se encontra annexo, com os convenientes detalhes, apresenta resultado muito satisfatorio, não obstante o encarecimento dos materiaes consumidos no custeio das linhas.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro exercicios anteriores, cons-



tam do quadro abaixo, não estando comprehendida na columna da despesa a importancia dos juros pagos da divida externa.

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO
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
1927 . . . . .	96.417:053\$361	61.967:141\$149	34.449:912\$212

Como se vê, a receita bruta do ultimo exercicio cresceu de cerca de 15 por cento sobre a do exercicio anterior, tendo sido mais ou menos de 10 por cento o seu desenvolvimento annual, em média, durante o quinquennio considerado.

Quanto á renda liquida do exercicio proximo findo, augmentou de cerca de 33 por cento sobre a do anterior, constatando-se mais que o seu crescimento médio annual, no quinquennio considerado, foi de cerca de 20 por cento.

Mostram estes dados a progressiva prosperidade da Companhia Paulista, favorecida pelo notavel incremento que têm tomado as forças economicas do Estado, pelo alargamento das zonas servidas pela nossa grande empresa de viação e pelos importantes melhoramentos de que vem sendo dotado o seu aparelhamento technico.

O saldo apurado em 1927, no valor de . . . . . 34.449:912\$212 réis, accrescido de 1.824:870\$416 réis, importancia dos lucros que passaram do exercicio de 1926, e assim elevado á somma de 36.274:782\$628 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conse-

lho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submete á vossa sancção:

Dividendos do 1.º e 2.º semestre.	19.270:350\$000
Juros da divida externa . . . .	3.830:946\$800
Para o fundo de reserva . . . .	416:354\$381
Para o fundo de amortisação da divida externa . . . . .	3.695:706\$322
Lucros que passam para o exer- cicio de 1928 . . . . .	9.061:425\$125
	<hr/>
	36.274:782\$628

### Divida externa

Foram feitas pontualmente, durante o exercicio de 1927, 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. 1.778:452\$700.

Amortisaram-se, no mesmo exercicio, 1.189 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 118.900, mediante o dispendio de Rs. 4.889:649\$900, o que elevou o total da amortisação á importancia de £ 1.945.900, que custaram Rs. 51.160:617\$075, ficando esse emprestimo reduzido, em 1927, a £ 804.100.

Tambem foram pagos em devida época os juros vencidos no exercicio proximo findo do emprestimo de 7 %, contrahido em Nova York no anno de 1922, os quaes importaram em Rs. 2.052:494\$100. Foi o mesmo amortisado no valor de \$ 136.500, mediante o dispendio de Rs. 1.181:574\$040, o que elevou a amortisação já realisada á importancia de \$ 648.000, que

custou, inclusive o agio de 2 %, Rs. 5.521:116\$298, ficando o emprestimo reduzido a \$ 3.352.000.

Como se viu, a importancia amortisada dos dois emprestimos eleva-se á somma de Rs. 56.681.733\$373.

### **Fundo de amortisação da divida externa**

Com a quota de Rs. 3.695:706\$322 levada a credito desta conta, fica a importancia deste fundo elevada á somma de Rs. 56.681:733\$373, tendo concorrido para esse total duas parcelas: a de Rs. 36.081:733\$373, deduzida da renda, e a de Rs. 20.600:000\$000, proveniente do agio com que se fizeram algumas das ultimas emissões de accões.

Confrontando-se a importancia que actualmente constitue o fundo de amortisação da divida externa com a importancia amortisada da mesma divida, vê-se que uma é exactamente igual á outra, o que importa dizer que, apesar da situação cambial desfavoravel, a Companhia Paulista tem conseguido fazer o serviço integral de sua grande divida externa, isto é, não só pagar os respectivos juros, como amortisa-a até o presente, no valor de Rs. 56.681:733\$373, sem que para isso tenha despendido um ceutil do capital social.

É certo que para isso muito concorreu — desde que a crise cambial affectou mais sensivelmente a situação financeira da Companhia — o recurso de que ella se valeu fazendo algumas emissões com agio.

Esta medida não foi aceita de bom grado por muitos dos Senhores Accionistas; é, porém, de crer que, em vista do grande resultado por esse meio conseguido, a providencia em tempo suggerida pela Directo-

ria, e em boa hora accéita pela Assembléa Geral, seja hoje reconhecida por todos como perfeitamente justificada, tendo produzido os desejados effeitos.

### **Fundo de reserva**

Lançada a credito desta conta a quantia de Rs. 416:354\$381, ficou o fundo de reserva elevado á somma de Rs. 5.800:000\$000, de que uma parte se acha representada em apolices da divida do Estado de S. Paulo e outra aguardando opportunidade para ter applicação definitiva.

### **Conta de capital**

Foram em tempo submettidas á approvaçãõ do Governo as despesas feitas no exercicio de 1927 em conta de capital, na importancia de Rs. 55.796:813\$716.

Estão ainda dependentes de approvaçãõ do Governo as despesas relativas ás obras realisadas nos exercicios de 1924, 1925, 1926 e 1927, que elevam o capital despendido até 31 de Dezembro de 1927, para os effeitos contratuaes, á somma de Rs. 333.617:870\$781.

### **Emissãõ de 1926**

Foram realisadas a 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> entrada de capital, cada uma á razão de 25 %, respectivamente de 15 a 31 de Março, de 15 a 30 de Setembro e de 15 a 31 de Dezembro de 1927, ficando então integradas todas as accções e elevado o capital emittido e realisado a Rs. 200.000:000\$000.

## Augmento de capital

Para o fornecimento dos fundos necessários á execução do grande programma de obras em andamento, foi autorisada, por deliberação da assembléa geral extraordinaria, reunida a 26 de Janeiro do corrente anno, a elevação do capital da Companhia de Rs. 200.000:000\$000 a Rs. 250.000:000\$000, mediante a emissão, ao par, de 250.000 acções de Rs. 200\$000 cada uma, com os mesmos direitos e vantagens das acções já emittidas, tendo os Senhores Accionistas preferencia na subscripção dos novos titulos, na proporção dos que já possuissem.

A nova emissão foi levada a effeito com o costumeado exito, tendo sido feita a primeira entrada de capital, á razão de 25 %, de 15 a 31 de Março.

Como muitos Senhores Accionistas houvessem manifestado desejo de integrar na mesma occasião as novas acções que lhes couberam, e tivesse a Companhia elevados pagamentos a fazer, na execução do programma de obras em andamento, resolveu a Directoria facultar a integração de qualquer numero das novas acções aos que quizessem effectual-a.

O producto da chamada feita e da integração de acções elevou-se á importancia de Rs. 33.073:700\$000 tendo sido integradas 137.158 acções.

Da emissão feita apenas deixaram de ser subscriptas pelos Senhores Accionistas 4297 acções, resultantes na sua quasi totalidade de fracções havidas no rateio feito. Os direitos á subscripção desses titulos foram vendidos immediatamente, tendo o respectivo agio produzido a importancia de Rs. 246:696\$000, que foi levada á conta da receita geral.

Ao realizar-se a nova emissão, foram cumpridas as formalidades exigidas pela lei, para a efectiva elevação do capital da Companhia, achando-se á disposição dos Senhores Accionistas os respectivos documentos, isto é, a lista authentica dos subscriptores das novas acções, o recibo da Primeira Collectoria Federal de S. Paulo, relativo ao pagamento do sello sobre o augmento do capital, e o recibo do Banco do Brasil relativo ao deposito da decima parte do referido augmento.

Foram assim respeitadas todas as exigencias legais, referentes á nova emissão de acções para augmento do capital, submettendo a Directoria os seus actos ao exame e á approvação dos Senhores Accionistas.

### **Reforma dos Estatutos**

Pela assembléa geral extraordinaria que autorisou o augmento do capital social, reformando nessa parte os Estatutos da Companhia, foram os mesmos modificados em diversos outros pontos.

As modificações havidas foram, umas no sentido de melhorar a redacção de muitas disposições, outras, de character regulamentar, sendo destas a mais importante a que determinou que a eleição do Vice-Presidente da Directoria seja feita, como a do Presidente, pela assembléa geral.

### **Linhas ferreas em trafego**

As linhas em trafego foram mantidas em perfeito estado de conservação.

Continuaram em 1927 as obras tendo por fim melhorar o traçado do ramal do Jahú, tendo sido abertas ao tráfego as variantes de Campo Alegre, de Aterrado e de Torrinha. Proseguem as obras da variante de Brotas e se iniciou a construção da de Taboleiro a Dous Corregos, bem como da variante da serra de Brotas.

As variantes em construção, menos a da serra de Brotas, devem ficar concluídas e ser inauguradas no corrente anno, reduzindo de 11 kilometros a distancia de Itirapina a Dous Corregos.

Proseguiu o serviço de lastramento do leito das linhas a pedra britada, havendo ainda 260 kilometros de linhas que não receberam esse melhoramento.

### **Material rodante e officinas**

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

Foram construidos e entraram a trafegar dois carros de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe e um carro de inspecção. Reconstruíram-se dois carros mixtos. Todos esses vehiculos destinaram-se ás linhas de bitola larga.

Para as linhas de bitola estreita construíram-se cinco carros de passageiros de 2.<sup>a</sup> classe.

Foram adquiridas 4 locomotivas electricas de cargas e duas locomotivas para o serviço das linhas de bitola de 0,60.

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de Dezembro de 1927:

DESIGNAÇÃO	Bitola 1,60	Bitola 1,00	Bitola 0,60	TOTAL
Locomotivas electricas . . . . .	31	—	—	31
Ditas a vapor . . . . .	81	86	11	178
Carros de passageiros e para outros fins . . . . .	177	158	15	350
Vagões de cargas, animaes e para outros fins . . . . .	3.173	1.851	65	5.089

### Linhas em construcção

Concluiu-se a construcção do trecho do ramal dos Agudos entre as estações de Duartina e Garça, na extensão de 40 kilometros, dos quaes 25, até a estação de Gallia, foram abertos ao trafego publico a 12 de Junho, e os 15 restantes, até Garça, a 31 de Dezembro ultimo.

Iniciou-se a construcção do trecho da estação de Garça á de Marilia, na extensão de 33 kilometros, cujas obras se acham muito adiantadas, de modo a poder a linha ser aberta ao trafego por todo o corrente anno.

A zona servida pelo prolongamento da linha dos Agudos, além de Piratininga, ainda ha pouco inteiramente sertaneja, tem tido extraordinario desenvolvimento. Basta dizer que durante o praso em que se vêm construindo as obras do prolongamento, se constituiram alli varios novos municipios, que se acham em plena vitalidade cultural, ao mesmo tempo que se formaram diferentes importantes cidades, como Cabralia, Duartina, Gallia, Garça e Marilia. Esta ultima, que será amanhã a estação “terminus” da linha dos



Bragantina . . . . .	—	—
Sorocabana via Guanabara . . . . .	700	—
Sorocabana via Jundiahy . . . . .	400	—
Sorocabana via Agudos . . . . .	550	—
Mogyana via Campinas . . . . .	3.310	—
Mogyana via Baldeação . . . . .	820	—
Mogyana via Guataporá . . . . .	7.630	—
Mozana via Pantel . . . . .	—	—



Agudos, está em situação e conta elementos naturaes para ser em breve um dos mais importantes centros agricolas do Estado de S. Paulo.

O prolongamento do ramal de Santa Rita, de Moema a Vassununga, na margem do Mogy-Guassú, medindo a extensão de 12 kilometros, está inteiramente acabado, devendo ser inaugurado em breve.

Proseguiu e vae adiantada a construcção do prolongamento da linha de Barretos ás margens do Rio Grande, fronteira do Estado de S. Paulo com o de Minas, podendo talvez ser aberto ao trafego, no fim do corrente anno, até Colombia, sua estação terminal.

As relações commerciaes entre o Estado de S. Paulo, o Triangulo Mineiro e o Sudoeste de Goyaz, zona esta muito florescente, terão muito a ganhar com a ligação dessas vastas regiões interiores ao systema ferroviario da Companhia Paulista, não só pelo consideravel encurtamento das distancias e menor custo dos transportes, como pelas vantagens de ser feito o percurso desde as barrancas do Rio Grande até S. Paulo sem nenhuma baldeação e em estrada de bitola larga, apparelhada com os melhores elementos de segurança, rapidez e conforto.

Para mais facilitar as communações de uma para outra margem do Rio Grande, está o Governo de S. Paulo autorizado, pela lei de 17 de Dezembro de 1921, a construir uma ponte de rodagem sobre aquelle rio, cujas obras serão iniciadas logo que a ponta dos trilhos da Paulista allí chegue, tendo esta Companhia se compromettido a fazer em suas linhas o transporte gratuito de todo o material destinado a essa construcção.

A estação de Colombia, ponto terminal da nossa linha tronco, está naturalmente destinada a constituir o nucleo de um importante entreposto commercial, para cujo desenvolvimento a Companhia Paulista não deixará de concorrer com todas as medidas a seu justo alcance.

Como parte intermedia do plano de obras que tem por fim levar a nossa linha de bitola larga até a fronteira septentrional do Estado, proseguem com actividade os trabalhos de alargamento da bitola do ramal que parte de Rincão e segue pela margem direita do rio Mogy-Guassú até á estação de Passagem.

Para a ligação de Passagem a Bebedouro, foi adquirido, como sabem os Srs. Accionistas, o trecho da linha da Companhia S. Paulo Goyaz entre esses dois pontos, bem como o ramal de Ibitiuva a Terra Roxa, nas condições expostas em nosso anterior Relatorio.

Autorisada pelo Governo a transferencia dessas linhas á Companhia Paulista, foi a transacção ultimada pela escriptura publica de 10 de Agosto de 1927.

O trecho de Passagem a Bebedouro está sendo convenientemente remodelado, esperando-se que as obras de alargamento da bitola de Rincão a Bebedouro possam ficar concluidas em tempo de poder funcionar a linha de bitola larga de Rincão a Bebedouro e dahi ao Rio Grande ainda no corrente anno.

## Electrificação

Tendo a Directoria julgado de conveniencia electrificar o trecho da linha principal, de Rio Claro a Rincão, na extensão de 152 kilometros, medida que

já teve ensejo de justificar, foram as obras iniciadas em Julho de 1927, tendo-se contractado o fornecimento dos respectivos materiaes com as acreditadas empresas General Electric Company e Westinghouse Manufacturing Company.

Os trabalhos se acham bastante adiantados, de modo a se poder esperar que fiquem concluidos no fim do corrente anno.

A Directoria não fechará o presente capitulo sem accentuar ainda uma vez as consideraveis vantagens da tracção electrica sobre a tracção a vapor, para as linhas de trafego pesado, como a linha tronco da Companhia Paulista.

Actualmente, com a experiencia de alguns annos que tem a Companhia sobre as despesas de conducção de trens pelos dois systemas, está verificado que a tracção electrica custa, para o transporte da tonelada kilometro, apenas 3,7 réis, ao passo que o custo da tracção a vapor, para o mesmo trabalho, é de 16,7 réis, isto é, quasi cinco vezes mais.

Com o progressivo augmento do trafego póde-se prevêr que a tracção electrica passará a custar, do proximo anno em diante, não mais de um quinto da despesa exigida pela tracção a vapor.

Esta enorme differença nas despesas de conducção dos trens pelos dois systemas assignala bem quanto foi opportuna e vantajosa a providencia que tomou a Companhia de electrificar a sua linha tronco de Jundiahy até Rincão, na extensão de 286 kilometros, não obstante o elevado custo das respectivas obras. É que os encargos do capital para esse effeito despendido se acham compensados, com avultada margem,

pela extraordinaria economia dahi resultante, tanto mais quanto é certo que, se não fôra a electrificação feita, a Companhia teria precisado adquirir algumas dezenas de locomotivas a vapor, de bitola larga, e não só para attender ao consideravel augmento de trafego havido nos ultimos annos na linha electrificada, que representa o eixo de nosso systema de viação, como para o serviço do grande trecho de estrada que está sendo remodelado em bitola larga, a partir de Rincão, e assim prolongado até ao Rio Grande.

### **Fundo de augmento, melhoria e renovação do material fixo e rodante**

Por decreto n. 4.212, de 10 de Março de 1927, resolveu o Governo autorisar todas as estradas de ferro de concessão do Estado a cobrar uma taxa addicional de 10% sobre as tarifas em vigor, para a formação de um fundo destinado, unica e exclusivamente, a occorrer ás despesas com o augmento, a melhoria e renovação do seu aparelhamento fixo e rodante, préviamente autorisadas pelo Governo.

A importancia arrecadada pela Companhia Paulista, por conta do referido fundo, até 31 de Dezembro de 1927, foi de Rs. 5.455:308\$730, da qual nenhuma parcella foi ainda applicada.

### **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 1927, em Rs. . . . .  
63.059:404\$513.

### Caixa de Aposentadorias e Pensões

Em cumprimento das disposições constantes da lei federal n. 4682, de 24 de Janeiro de 1923, e do decreto federal n. 17941, de 11 de Outubro de 1927, que approvou o Regulamento das Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviarios, a que se refere o artigo 75 do decreto legislativo numero 5.109 de 20 de Dezembro de 1926, a Companhia Paulista contribuiu para a Caixa, em 1927, com as seguintes quotas:

Contribuição de 1 ½ % sobre a receita da estrada. . . . .	1.707:181\$135
Producto da tarifa adicional de 1 ½ e 2 % . . . . .	1.006:588\$630
Excessos não reclamados . . . . .	96:863\$000
Varreduras . . . . .	27:472\$850
Multas applicadas ao pessoal . . . . .	92:330\$600
Somma. . . . .	Rs. 2.930:436\$215

### Movimento de acções

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios :

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1925 . . . . .	73.686	13.173	7.040	11.690	105.589
1926 . . . . .	50.680	28.486	18.956	19.486	117.608
1927 . . . . .	111.006	24.780	16.622	10.383	162.791

## Impostos

Durante o anno de 1927 a Companhia Paulista cobrou, por conta do Thesouro do Estado, a importancia de Rs. 2.177:380\$700, producto do imposto de transito, e Rs. 63:024\$400 da taxa ouro.

Arrecadou e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a importancia de Rs. . . . 3.153:345\$600, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou ao Thesouro do Estado o imposto de capital, na importancia de Rs. 444:112\$427.

Pagou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo o imposto de sello sobre as entradas de capital, na importancia de Rs. 44:978\$000.

Pagou, em cifra redonda, cerca, de Rs. . . . . . 8.000:000\$000 de direitos á Alfandega de Santos, por materiaes importados.

Assim, elevou-se a cerca de Rs. 14.000:000\$000 a importancia global dos impostos de varias ordens, que pesaram sobre o serviço de viação a cargo da Companhia, fóra os impostos de consumo, o de sello sobre as transferencias de acções, o predial, o de dividendo, agora pago directamente pelo accionista, e outros.

Em um paiz que precisa desenvolver as vias de comunicação, como condição primordial para o incremento de sua producção, cuja maior necessidade é a do transporte facil e barato, cobrir assim de impostos de toda especie o serviço ferroviario é evidentemente fazer obra contraproducente, é andar para traz.



Mas de todos os impostos mencionados, nenhum tão descommedido como os direitos que a actual legislação fiscal impõe á entrada do material rodante, ao apparelho vehicular dos transportes.

Para prova, não deixaremos de citar aqui o mais recente pagamento que a Companhia Paulista fez á Alfandega de Santos, no valor de Rs. 2.019:856\$000, de direitos correspondentes a 22 carros de passageiros, entrados ha poucos dias.

Temos como coisa certa que o legislador nacional, ao votar as disposições em vigor, regulando os direitos a que está sujeita a importação do material ferroviario, estaria bem longe de imaginar que pudessem elles gravar um só vehiculo de tal natureza com o descommunal tributo de Rs. 91:811\$600.

A exorbitancia de tal contribuição fiscal positivamente torna prohibitiva a importação de material rodante por parte das empresas de fracos recursos, como em geral são as estradas de ferro do Brasil. Em relação ás empresas de grandes recursos não é a exaggerada tributação menos prejudicial, por obrigal-as a uma desmesurada elevação do respectivo capital, e, como consequencia, a manter um regimen de tarifas de transporte que não pôde favorecer, antes só pôde difficultar a expansão economica nacional.

Constatamos o facto na esperanza de que providencias serão tomadas afim de que não perdurem na legislação fiscal do paiz disposições que flagrante-mente aberram da justiça e da razão, e cujos effeitos só pôdem ser contrarios ao interesse publico, pois que, se momentaneamente enriquecem o Thesouro, acabam a empobrecendo a nação.

## Serviço Florestal

Continúa o Serviço Florestal a ter 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, com a área total de 8.499 hectares, na qual existem 9.300.000 arvores, na maior parte de eucalyptos.

Na aquisição das terras, com todas as bemfeitorias que nellas existiam, despendeu a Companhia a somma de Rs. 943:575\$740; com a cultura florestal tem gasto, até 31 de Dezembro de 1927, Rs. . . . . . 7.442:140\$792, o que mostra estar lhe custando cada arvore, em média, 800 réis, comprehendidas todas as despesas feitas, desde o início dos trabalhos, em Janeiro de 1904.

Afim de tornar o Serviço Florestal completamente independente, custeando-se com sua propria renda, resolveu a Directoria iniciar em Março de 1927 a exploração de uma parte dos eucalyptaes da Companhia, reservando a outra para a producção de lenha e madeira de construcção em geral, quando as arvores tiverem idade propria para este fim.

Apesar de ter o fornecimento de lenha começado em Abril, pôde o Serviço Florestal pagar todo o seu custeio com a renda apurada, deixando ainda o saldo de Rs. 11:751\$649, não obstante as despesas extraordinarias feitas em 1927 com os estudos relativos á fabricacção de papel com madeira de eucalypto.

Quer isto dizer que desde 1 de Janeiro de 1927, o Serviço Florestal nada mais tem custado á Companhia, pois vem se mantendo com seus proprios recur-

sos, deixando ainda saldo, além de prestar o magnifico trabalho de abastecer as nossas linhas de tracção a vapor de muito bom combustivel, a preço modico, livre do onus de grandes 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, sem onus algum para a Companhia, a reserva de 5.000.000 de arvores attinja a idade de 25 a 30 annos, a mais propria para a exploração da sua madeira — teremos ahí um patrimonio do mais subido valor, maxime considerando que taes arvores terão augmentado o seu tecido lenhoso, e que nessa época a madeira só poderá ter crescido de preço, pelo extraordinario consumo que della vem fazendo o Estado no seu maravilhoso surto progressista.

## Pessoal

O pessoal ao serviço da Companhia, tanto os funcionarios superiores, como os seus auxiliares, tem continuado a desempenhar as respectivas funcções com zelo e intelligencia, não poupando esforços para o cumprimento do seu dever.

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

Em data de 13 de Janeiro ultimo, foi preenchida a vaga existente de Chefe da Locomoção, sendo nomeado para o cargo o Sr. Engenheiro Durval de Azevedo, que já o exercia interinamente com zelo e competencia.

Consigna a Directoria com pesar o fallecimento do Sr. Nathanael Leopoldo e Silva, guarda-livros do Escriptorio Central, que exerceu o cargo durante alguns annos, prestando bons serviços á Companhia.

Para preencher a vaga, foi nomeado o respectivo ajudante Sr. Eduardo da Silva Brito, que, por sua dedicação ao serviço e pelas habilitações provadas no cargo, pois já o vinha exercendo interinamente, bem mereceu a promoção que teve.

### Conclusão

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

S. Paulo, 2 de Abril de 1928.

#### A DIRECTORIA

ANTONIO DE LACERDA FRANCO, Presidente.

LUIZ TAVARES ALVES PEREIRA.

JOSE DE PAULA LEITE DE BARRÓS.

ANTONIO DE PADUA SALLES.

PROCOPIO DE ARAUJÓ CARVALHO.

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 1927, bem como ao estudo dos documentos que o instruíram, verificaram ser a escripta feita com exactidão e clareza.

Foi apurada no referido exercicio a renda liquida de Rs. 34.449:912\$212, que sommada aos lucros de Rs. 1.824:870\$416, que passaram do exercicio de 1926, dão um total de Rs. 36.274:782\$628, que teve a seguinte distribuição:

Dividendos do 1.º e 2.º semestres de 1927. . . . .	19.270:350\$000
Juros da divida externa . . . .	3.830:946\$800
Para o fundo de reserva . . . .	416:354\$381
Para o fundo de amortisação da divida externa. . . . .	3.695:706\$322
Ficando o saldo, que passa para o exercicio futuro de . . . .	9.061:425\$125

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

São Paulo, 6 de Março de 1928.

O CONSELHO FISCAL

(aa.) BENTO J. DE CARVALHO.  
PROCOPIO DE A. CARVALHO.  
JOSÉ DE SOUZA QUEIROZ.

---



# **BALANÇO FECHADO**

em

31 de Dezembro de 1927

# Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

## ACTIVO

ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida . . . . .	380.468:167\$161	
EDIFICIO, DEPENDENCIAS E MOVEIS DO ESCRITORIO CENTRAL: Saldo desta conta . . . . .	236:116\$440	
IMMOVEIS EM SÃO PAULO: Saldo desta conta . . . . .	377:098\$647	
MATERIAES: Existentes no Almoarifado e em transito . . . . .	19.730:421\$662	400.811:803\$910
SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações etc. . . . .		7.074:550\$739
FUNDO ESPECIAL DE MELHORAMENTOS DA VIA PERMANENTE E RENOVACÃO DO MATERIAL RODANTE, Despendido por conta deste fundo . . . . .		1.156:093\$609
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 . . . . .	1.091:609\$300	
Outros titulos . . . . .	151:604\$406	1.243:213\$706
<b>Saldos a favor da Companhia:</b>		
DIVERSOS BANCOS . . . . .	3.099:978\$002	
CONTADORIA CENTRAL DAS ESTRADAS DE FERROS . . . . .	4.503:471\$540	
DIVERSOS DEVEDORES . . . . .	4.783:558\$362	
OUTROS SALDOS . . . . .	133:163\$520	12.520:171\$424
CAIXA, Saldo existente . . . . .		3.013:588\$760
Rs. . . . .		426.052:422\$148

S. Paulo, 23 de Fevereiro de 1928.

*A. de Lacerda Franco,*

Presidente.

# de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1927

## PASSIVO

CAPITAL: 1.000.000 de acções de 200\$000		200.000:000\$000
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obrigações no valor de £804.100-0-0, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 5,7%, em 31 de Dezembro de 1927		32.848:340\$562
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obrigações no valor de \$3.352.000,00, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 88365, em 31 de Dezembro de 1927		28.039:480\$000
FUNDO DE AMORTISAÇÃO DA DIVIDA EXTERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	36.081:733\$373	
Importancia do agio de acções levada ao credito da mesma conta	20.600:000\$000	56.681:733\$373
FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta		24.559:085\$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		5.800:000\$000
FUNDO ESPECIAL DE MELHORAMENTOS DA VIA PERMANENTE E RENOVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE: Productos do mesmo	5.455:308\$730	
Juros creditados pelo Banco do Estado de S. Paulo	8:325\$500	5.463:634\$230
CAUÇÃO: Da Directoria		50:000\$000
PESSOAL: De Dezembro de 1927	3.926:690\$150	
PENSÕES: De Dezembro de 1927	10:841\$000	3.937:531\$150
DIVIDENDOS: Não reclamados	481:469\$088	
DIVIDENDO: A ser distribuido	9.782:950\$000	10.264:419\$088
DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos e outros		46.703:461\$233
SOMMA		416.990:997\$023
RECEITA GERAL: Saldo desta conta		9.061:425\$125
Rs.		426.052:422\$148

*Heitor Freire de Carvalho,*

Chefe do Escriptorio Central.

*Eduardo da Silva Brito*

Gurda-Livros.



BALANCETE  
DA  
**RECEITA E DESPESA**  
DE  
Janeiro a Dezembro de 1927

# Companhia Paulista

## BALANCETE da Receita e Despesas

### RECEITA

Passageiros . . . . .	15.687.835\$580	
Trens especiaes . . . . .	72.142\$420	
Ingressos de plataforma e transportes fu- nebres . . . . .	73.658\$260	
Encommendas, bagagens e animaes T. 9	6.756.317\$980	
Valores e volumes expressos . . . . .	22.242\$260	
Animaes por trens de passageiros . . . . .	138.402\$950	
Telegrammas . . . . .	1.097.708\$236	
Mercadorias . . . . .	66.247.839\$090	
Animaes . . . . .	4.116.607\$250	
Armazenagens . . . . .	191.619\$970	
Aluguel de locomotivas, carros e vagões	955.339\$580	
Aluguel de estações e suas dependencias	90.710\$000	
Carga e descarga de vagões, comissão pela arrecadação dos impostos de transi- tito estadual e federal, aluguel de casas e compartimentos para restaurante, car- tazes nas estações e outras rendas . . . . .	661.555\$632	96.111.977\$208
<b>Rendas arrecadadas no Escriptorio Central</b>		
Aluguel de zona privilegiada . . . . .	3.000\$000	
Aluguel de terrenos em S. Paulo . . . . .	10.800\$000	
Emolumentos . . . . .	16.355\$500	
Dividendos prescriptos e outras rendas . . . . .	263.169\$004	293.324\$504
<b>Serviço Florestal</b>		
Saldo desta conta . . . . .		11.751\$649
Somma Rs. . . . .		96.417.053\$361

S. Paulo, 23 de Fevereiro de 1928.

*A. de Lacerda Franco,*

Presidente.

# de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1927

## DESPESA

Inspectoria Geral e Contadoria . . . . .	1.345.031\$770	
Trafego . . . . .	11.967.823\$759	
Locomoção . . . . .	29.885.482\$355	
Linha e edificios . . . . .	10.972.999\$272	
Telegrapho . . . . .	2.582.986\$081	
Almoxarifado . . . . .	463.923\$770	
Contadoria Central . . . . .	176.452\$600	
Aluguel de vagões . . . . .	586.195\$784	
Consumo d'agua nas estações, annuncios, indemnizações por avarias e extravios de mercadorias e encerados, sellos, telegrammas, Commissão de Tarifas, pensões, Contribuições á Caixa de Aposentadorias e outras despesas . . . . .	1.678.985\$970	59.659.881\$361
<b>Despesas pelo Escriptorio Central</b>		
Directoria e Conselho Fiscal . . . . .	222.000\$000	
Donativos . . . . .	93.310\$930	
Pessoal . . . . .	528.673\$000	
Fiscalisação . . . . .	10.000\$000	
Gastos Geraes . . . . .	149.642\$697	
Impostos de capital e outros . . . . .	452.716\$927	
Prophylaxia da malaria . . . . .	244.199\$350	
Aforamento . . . . .	168\$000	
Seguro contra fogo . . . . .	155.735\$500	
Despesas judiciaes . . . . .	58.917\$750	
Juros . . . . .	213.736\$224	
Commissões . . . . .	178.159\$410	2.307.259\$788
Saldo a favor da receita . . . . .		61.967.141\$149
		34.449.912\$212
Somma Rs. . . . .		96.417.053\$361

*Heitor Freire de Carvalho,*

Chefe do Escriptorio Central.

*Eduardo da Silva Brito,*

Guarda-Livros.





DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

**NO ANNO DE 1927**

# Companhia Paulista

## DISTRIBUIÇÃO do saldo

### DEBITO

Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1927 . . . . .	19 270:350\$000
Juros da divida externa . . . . .	3.830:946\$800
Para o fundo de reserva . . . . .	416.354\$381
Para o fundo de amortização da divida externa . . . . .	3.695:706\$322
Lucros que passam para o exercicio de 1928 . . . . .	9.061:425\$125

Somma Rs. . . . . 36.274:782\$628

São Paulo, 23 de Fevereiro de 1928.

*A. de Lacerda Franco,*

Presidente.

# de Estradas de Ferro

geral apurado em 1927

---

## CREDITO

---

Lucros que passaram do exercicio de 1926 . . . . .	1.824.870\$416
Saldo das operações de 1927. . . . .	34.449.912\$212

---

Somma Rs. . . . .	36.274.782\$628
-------------------	-----------------

---

*Heitor Freire de Carvalho,*

Chefe do Escritorio Central.

*Eduardo da Silva Brito*

Guarda-Livros



RELATORIO  
DO  
INSPECTOR GERAL

Jundialhy, 9 de Julho de 1928

*Illmo. e Exmo. Snr.*

Temos a honra de passar ás mãos de V. Excia. o relatório da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1927.

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

M. D. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

*J. Cintra,*

Inspector Geral.

## I

# Extensão em trafego

---

Em 31 de Dezembro de 1927, tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a extensão total de 1.415,708 kilometros em trafego, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60 . . . . .	478,147 kms. (1)
Linhas de 1m,00 . . . . .	887,153 "
Linhas de 0m,60 . . . . .	50,408 "
	<hr/>
	1.415,708 kms.

## II

# Contabilidade

---

### 1.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de . . . . .	96.417:053\$361
e a despesa correspondente de . . . . .	61.967:141\$149
O saldo liquido em 1927 foi de . . . . .	34.449:912\$212

A relação da despesa para a receita é de 64,27 %, tendo sido em 1926 de 69,11 %.

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 Jundiahy e Campinas, com a extensão total de 44,042 kms.

Annos	Renda liquida
1872	124.886\$716
1873	390.639\$916
1874	474.658\$488
1875	524.054\$016
1876	641.540\$242
1877	974.679\$864
1878	1.508.461\$790
1879	1.550.188\$951
1880	1.318.378\$103
1881	1.657.151\$436
1882	1.961.981\$374
1883	1.620.717\$349
1884	1.318.371\$558
1885	1.657.151\$436
1886	1.711.288\$585
1887	1.665.422\$245
1888	2.215.668\$695
1889	2.741.232\$081
1890	3.484.385\$584
1891	3.988.245\$538
1892	4.807.382\$615
1893	4.050.491\$578
1894	8.829.442\$159
1895	10.561.761\$667
1896	10.449.210\$110
1897	12.329.066\$910
1898	10.471.000\$980
1899	11.914.107\$323
1900	12.939.589\$419
1901	17.396.881\$199
1902	13.669.483\$875
1903	10.530.552\$202
1904	9.018.518\$223
1905	9.722.840\$262
1906	18.450.335\$294
1907	14.534.422\$699
1908	12.247.441\$464
1909	14.640.003\$565
1910	12.567.685\$955
1911	15.223.923\$884
1912	16.592.722\$193
1913	16.222.081\$384
1914	16.242.876\$700
1915	16.360.953\$95
1916	16.084.441\$417
1917	16.193.807\$227
1918	12.481.766\$342
1919	12.515.399\$937
1920	14.826.522\$146
1921	16.620.663\$363
1922	13.600.232\$422
1923	17.362.376\$877
1924	16.353.786\$767
1925	25.622.128\$255
1926	25.779.676\$801
1927	34.449.912\$212

O movimento financeiro do trafego em 1927, foi o seguinte:

Receita . . . . .	96.111:977\$208
Despesa . . . . .	59.659:881\$361
Saldo . . . . .	36.452:095\$847

Relação por cento da despesa para a receita, 62,07 %.



Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1927 e 1926:

<b>Especificação</b>	<b>1927</b>	<b>1926</b>
Receita . . . . .	96.111:977\$208	83.363:855\$729
Despesa . . . . .	59.659:881\$361	55.641:331\$403
Saldo . . . . .	36.452:095\$847	27.722:524\$326
Relação por cento da despesa para a receita . . . . .	62,07 %	66,74 %

## 2.º — Receita

A receita geral foi:

Em 1927 . . . . .	96.417:053\$361
Em 1926 . . . . .	83.467:435\$029

Diferença para mais em 1927. 12.949:618\$332

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta dos trafegos de passageiros e mercadorias attingiu a..... 46.478:828\$490 assim discriminada:

Trafego de passageiros. . . . .	20.853:402\$190
Trafego de mercadorias. . . . .	25.625:426\$300

SOMMA . . . . . 46.478:828\$490

Em 31 de Dezembro de 1927 existia um saldo de 639\$600 sendo, 238\$500 do trafego de passageiros e 401\$100 do de mercadorias e os fretes a pagar representavam a importancia de 105:411\$200, sendo 652\$000 do trafego de passageiros e... 104:759\$200 do de mercadorias.

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

Natureza do trafego	1927	1926	Diferença em 1927	
			Para mais	Para menos
Trafego . . . . .	96.111:977\$208	83.363:855\$729	12.748:121\$479	—
Esorip. Central	305:076\$153	103:579\$300	201:496\$853	—
Total . . . . .	96.417:053\$361	83.467:435\$029	12.949:618\$332	—

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

Annos	Receita geral	Annos	Receita geral
1872 . . . . .	311:448\$940	1900 . . . . .	22.971:945\$269
1873 . . . . .	650:463\$069	1901 . . . . .	27.293:917\$192
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 . . . . .	2.812:952\$950	1913 . . . . .	34.045:510\$848
1886 . . . . .	2.977:410\$510	1914 . . . . .	26.193:812\$863
1887 . . . . .	2.922:222\$683	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 . . . . .	10.250:964\$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	1927 . . . . .	96.417:053\$361

Consta do quadro seguinte a renda discriminada do trafego de todas as linhas da Companhia Paulista nos anno de 1927 e 1926.

VERBAS	1927		1926		Diferença em 1927	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
	Passageiros	4.042.374	15.761.491\$840	3.907.052	14.828.149\$106	+ 135.322
Bagagens, encomendas, animaes da tabella 9 e valores (toneladas)	72.472	6.778.560\$210	73.101	6.502.332\$199	—	+ 476.228\$041
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros (numero)	19.220	138.402\$350	22.314	143.879\$997	—	—
Mercedonios { Café (toneladas)	551.893	28.002.615\$076	439.416	19.676.943\$108	+ 112.477	+ 7.325.672\$568
{ Diversos (toneladas)	1.711.494	40.245.223\$114	1.624.135	36.214.660\$212	+ 87.359	+ 4.030.564\$202
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas (numero)	407.042	4.116.607\$250	364.980	3.869.157\$115	+ 42.062	+ 247.450\$135
Telegrammas (numero)	757.392	1.097.708\$236	733.134	1.013.119\$121	+ 24.258	+ 84.589\$115
Trens especiaes (numero)	112	72.142\$120	137	76.164\$462	—	+ 4.022\$042
Armazenagens	—	191.619\$970	—	175.357\$582	—	+ 16.262\$388
Aluguel de Estações, armazens, casas, commodos e carros para restaurantes, bandejas nas estações, carros, vagões, encerrados, plataformas, terrenos, etc.	—	1.248.569\$680	—	1.655.144\$960	—	+ 106.574\$680
Diversos	—	459.035\$532	—	408.948\$167	—	+ 50.087\$065
Total	—	96.111.977\$208	—	83.363.855\$729	—	+ 12.748.121\$479

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1927

Table with columns for Anos (1894-1927) and various financial metrics including Receita, Despesa, and Saldo. Includes sub-sections for 'Formação da renda líquida' and 'Distribuição da renda líquida'.

DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LÍQUIDA

Table showing the distribution of liquid income, categorized into 'Imposto sobre dividendo', 'Imposto sobre capital', 'Serviço do emprestimo de Londres em 1892', and 'Serviço do emprestimo de Nova York em 1922'. Includes columns for 'TOTAL' and 'Distribuição da renda líquida'.

Notas explicativas and legal disclaimers regarding the accuracy of the financial data and the company's financial obligations.

# ES

o de Souza Queiroz, o Dr. Martinho da Silva Prado, o Desembargador Bernardo Brito e a Sra. Maria de Fátima. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas eleita a primeira diretoria, presidida pelo Sr. Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cochrane e Senador Francisco de Sá. Em 29 de agosto de 1880, pelo Dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz, o Barão de Jaguará de 1.º de janeiro de 1890 a 3 de janeiro de 1891 a 2 de maio de 1892 e dessa data em diante pelo Conselheiro Antonio de Souza Queiroz até 30 de setembro de 1924 quando foi aposentado pela Caixa de Previdência. Em 1872, W. Burnett de 9 de junho de 1872 a 27 de setembro de 1875, Walter J. G. e Francisco Paes Leme de Montevide de 31 de dezembro de 1925 em diante, Exercer o cargo de Consultor Técnico da Directoria o Engenheiro M. A. 1.º de outubro de 1924 foi nomeado Chefe do Escriptorio Central e Engenheiro os, correspondente a 5% sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos nas. Em 27 de agosto de 1875 inauguraram-se Bós Vista, Rebouças e Santa Rita. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1881 inaugurou-se Araras. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1881 e Emas, que foi supprimida em 1891. Em 1.º de dezembro de 1887 inaugurou-se a Silveria e Santa Cruz das Palmeiras no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se a Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto de Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o trafego de 1906 a estação de Guabiroba passou a chamar-se de Fihú Root. Em 1.º de junho foram entregues ao trafego os carros-restaurantes, e inaugurados os de luxo, o de Jundiahy-Paulista com a Mogiana no ramal de Santa Veridiana. Em 7 de junho de 1916 o posto telegraphico Recanto e a estação Santa Barbara no ramal de Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e em setembro de 1925 ficou inaugurada a bitola larga no trecho de São Carlos a Rincão com as estações de Ibaté, o de 1922 foram inauguradas as estações Caiuby, Tupy, Taquaral e Piracicaba no ramal n.º 4.682 de 24 de janeiro de 1923.

o de Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e em 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de junho no R. de Agua Vermelha. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espiradinho e Duro e o posto telegraphico de Cannela. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se o Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guataparã, Guarany e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inaugurou-se Igatemy e Avroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascuilho e Pontal em 1.º de julho de 1919 e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de outubro de 1906 foi inaugurada a estação de Alfredo Ellis, no ramal de Agua Forno Pellado. Colonia e Visconde do Pinhal tiveram os seus nomes mudados respectivamente para as estações de Guayanaz e de Baurii, no ramal de Baurii. Em 1906 foram inauguradas as estações de Mandembo e Palmar no tronco, em 1.º de novembro a de Jundiahy, em 20 de dezembro a de Tymbira e em 12 de maio de 1913 a de Jós, transpellido em 28 de dezembro de 1921. Em setembro de 1915 suppriram-se os trens nocturnos, com leitos, partindo de São Paulo, para Barretos, Jahu e Bonito. Em 1.º de junho de 1921 e 14 de julho de 1922 passaram a funcionar a estação de Fortaleza passou a denominar-se de Chibarro. Em 14 de julho de 1926 a de Alberto Moreira no prolongamento de Piratininga e em 14 de julho de 1926 a de Alberto Moreira no prolongamento de São Paulo Goyaz; a 1 de Abril de 1927 e a 12 de Junho do mesmo

de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita. Em 1.º de

de junho Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guataparã e Martinho Prado. Em 25 de junho Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy, em dezembro de 1901 de Jundiahy, ficando extincta toda a secção fluvial.

S. Paulo, Março de 1928.

Heitor Freire de Carvalho

CHEFE DO ESCRITORIO CENTRAL

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

VALOR EM 31 DE DEZEMBRO

Main financial table with columns for various categories: Do custo das linhas de concessão, Do custo das linhas de concessão Federal, Do custo das linhas unificadas, Do custo da linha Moggy Guanaru, Do custo da linha global das linhas e suas dependencias, etc. Includes sub-headers for capital, loans, and revenue.

At the bottom of the page, there are several footnotes explaining the accounting methods and providing additional context for the financial data presented in the table.



Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista e em transito por ella apenas concorreu em 1927 com 39.150:742\$849 ou 40,61 % da receita total da Companhia, no valor 96.417:053\$361.

Da importancia de 39.150:742\$849 e da relação de 40.61 % cabem á Cia. Mogyana 7.255:570\$536 e 7,53 %.

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

VERBAS	1927	1926
Passageiros . . . . .	16,4	17,8
Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 . . . . .	7,1	7,6
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	4,4	4,8
Mercadorias { Café . . . . .	27,0	22,4
{ Diversos . . . . .	41,9	43,5
Telegrammas . . . . .	1,1	1,2
Diversos . . . . .	2,1	2,7
Total . . . . .	100,0	100,0

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

VERBAS	Embarcado		Referidos a 1 km.	
	1927	1926	1927	1926
Passageiros . . . . .	3\$899	3\$795	\$054	\$053
Valores, bagagens, etc. . . . .	98\$533	86\$214	\$695	\$697
Animaes das tabellas 10 e 11 . . . . .	9\$982	10\$361	\$033	\$032
Mercadorias { Café . . . . .	47\$115	42\$504	\$230	\$232
{ Diversos . . . . .	23\$514	22\$298	\$139	\$127



## Passageiros

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

	1927				1926			
	1.ª classe		2.ª classe		1.ª classe		2.ª classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	587.972	4.110.367\$900	2.362.515	4.422.693\$006	597.194	4.051.132\$532	2.247.836	4.081.252\$242
Estranho {	198.194	3.233.284\$022	235.714	2.142.943\$657	192.333	3.072.994\$651	217.830	1.920.849\$989
	166.340		190.530		168.950		186.939	
Em transito	139.266	1.076.266\$568	161.843	775.936\$687	140.680	1.019.292\$022	155.290	702.627\$660
Total	1.091.772	8.419.918\$490	2.950.602	7.341.573\$350	1.099.157	8.143.419\$215	2.807.895	6.684.720\$891

## Immigrantes

Continua 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 1927 o movimento foi de 34.815 immigrants, cujas passagens importariam em rs. 323:569\$300.

O numero de immigrants transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1927 é de 929.692 e a importancia que deixou de ser cobrada é igual a 5.303:341\$160.

### Numero e receita dos passageiros transportados

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

ANNOS	1. <sup>a</sup> CLASSE		2. <sup>a</sup> CLASSE		OTAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1918	471.151,5	2.315:196\$230	1.505.737,5	2.569:113\$940	1.976.889	4.884:810\$170
1919	557.540,5	8.039:052\$830	1.766.707,5	3.010:992\$790	2.844.248	6.050:045\$620
1920	637.924,5	3.598:827\$260	1.936.636	8.703:730\$750	2.574.560,5	7.302:558\$010
1921	685.215	3.857:938\$670	2.208.695	4.112:546\$540	2.888.910	7.970:485\$210
1922	788.021	4.489:999\$920	2.291.838	4.298:854\$000	3.079.859	8.788:853\$620
1923	929.068	5.762:854\$110	2.557.088	5.354:049\$565	3.486.151	11.116:903\$675
1924	1.097.752	7.095:844\$677	2.804.678	6.392:890\$916	3.902.430	13.488:775\$593
1925	1.136.139	8.886:011\$611	2.798.463	6.748:406\$529	3.989.602	15.134:418\$140
1926	1.099.157	8.148:419\$215	2.807.895	6.684.729\$891	3.907.052	14.828:149\$106
1927	1.091.772	8.419:918\$490	2.950.602	7.841:578\$350	4.042.874	15.761:491\$840

### Valores, bagagens, encomendas e animaes da tabella 9

NATUREZA DE TRAFEGO	1927		1926	
	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio . . . . .	21.966.150	1.383:037\$908	24.141.042	1.235:889\$873
Estranho { Despachado . . . . .	12.552.451	2.889:832\$287	12.063.848	2.532:119\$033
	10.887.360		10.419.453	
Em transito . . . . .	27.066.420	2.605:690\$045	26.476.503	2.534:32\$ .95
Total . . . . .	72.472.381	6.778:560\$240	73.100.846	6.302:332\$199

## Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

	1927				1926			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio . . . . .	4.901	8.845\$137	3.783	37.371\$307	5.430	9.707\$570	5.775	44.923\$121
Estranho { Despachado . . . . .	2.147	12.355\$375	2.680	61.552\$252	2.612	13.703\$902	2.568	53.212\$311
Recebido . . . . .	1.353	4.509\$878	1.916	13.769\$001	1.431	4.522\$030	1.606	17.811\$083
Em transito . . . . .	1.226		1.215		1.461		1.436	
Total . . . . .	9.626	25.710\$390	9.594	112.692\$560	10.934	27.933\$502	11.380	115.946\$495

## Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

	1927				1926			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio . . . . .	6.140	10.090\$601	8.387	91.283\$640	3.620	6.168\$032	9.397	102.950\$115
Estranho { Despachado . . . . .	15.192	77.500\$553	262.796	3.557.566\$501	12.627	73.706\$197	254.023	3.414.073\$553
Recebido . . . . .	9.036	33.485\$774	10.683	346.680\$181	8.648	13.434\$728	3.711	258.824\$490
Em transito . . . . .	13.506		81.302		5.162		67.792	
Total . . . . .	43.874	121.076\$928	363.168	3.995.530\$322	30.057	93.308\$957	334.923	3.775.848\$158

## Mercadorias

Natureza do Tráfego	1927						1926					
	Café			Diversos			Café			Diversos		
	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio . . . . .	5.877.901	145.533\$518	321.803.084	3.204.910\$471	3.231.756	85.156\$036	308.337.027	3.292.296\$218				
Despachado	160.147.810	9.860.558\$393	327.997.839	18.899.278\$989	120.538.732	7.422.851\$845	307.369.267	16.220.045\$146				
Estranho	2.405.570		420.906.560		6.869.771		383.413.561					
Em transito	383.461.391	15.996.238\$765	640.796.225	18.141.033\$954	308.776.104	11.168.935\$797	625.014.750	16.702.318\$848				
Total . . . . .	551.892.705	26.002.615\$676	1.711.493.708	40.245.223\$414	439.416.363	18.676.943\$108	1.624.134.605	36.214.660\$212				

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 decennio:

Annos	Animas das tabellas 10 e 11		Bagagens, encomenda e animas da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
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	399.696\$590	1.674.149	30.347.237\$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	29.272.115\$220
1923	493.758	3.703.596\$007	53.559	3.699.287\$389	1.750.656	38.113.730\$254
1924	448.004	3.715.553\$349	59.946	4.955.212\$578	1.802.765	41.685.268\$938
1925	421.189	4.261.884\$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
1927	426.262	4.255.010\$200	72.472	6.778.560\$240	2.203.386	66.247.839\$090

### 3.º Despesa

A despesa da companhia foi:

Em 1927 . . . . .	61.967.141\$149
Em 1926 . . . . .	57.687.758\$228
Diferença para mais em 1927 . . . . .	4.279.382\$921

### Comparação da despesa nos dois ultimos annos

	1927	1926	Diferença em 1927	
			Para mais	Para menos
Todas as linhas . . . . .	59.659.881\$361	55.641.331\$403	4.018.549\$958	—
Escriptorio central . . . . .	2.307.259\$788	2.046.426\$825	260.832\$963	—
Total . . . . .	61.967.141\$149	57.687.758\$228	4.279.382\$911	—

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

<b>Annos</b>	<b>Despesa</b>	<b>Annos</b>	<b>Despesa</b>
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\$838
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	1927 . . . . .	61.967:141\$149



As despesas de custeio em 1927 são assim discriminadas em Pessoal, Material o Contas pelos diversos Departamentos e Administração.

Verbas da despesa		Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria, Contabilidade o Almozarifado . . . . .	1.682.242\$110	—	126.713\$430	—	1.808.955\$540
Trafego . . . . .	10.239.452\$919	—	1.178.259\$639	490.111\$201	11.967.823\$759
Telegraphio . . . . .	2.245.803\$960	—	326.296\$981	10.885\$740	2.582.986\$081
Loconomoção . . . . .	11.480.511\$010	—	16.695.656\$920	1.709.314\$425	29.885.482\$855
Linha e Edificios . . . . .	5.418.573\$053	—	2.983.138\$715	2.571.287\$504	10.972.999\$272
Aluguel de carros, vagões, encerrados baldeneções, etc.	—	—	—	586.195\$781	586.195\$784
Contadoria Central e Commissão de Tarifas . . . . .	—	—	—	187.518\$600	187.518\$600
Taxas de exgottos e consumo d'agua . . . . .	—	—	—	46.851\$370	46.851\$370
Indemnisações por mercadorias avariadas ou desappa- recidas, animaes mortos na linha, etc. . . . .	—	—	—	132.327\$210	132.327\$210
Pensões a familias de empregados fallecidos . . . . .	—	—	—	132.487\$000	132.487\$000
Contribuição para a Caixa de Aposentadorias o Pen- sões (1,2 % da renda bruta — Art. 3, letra B . . . . .	—	—	—	1.006.588\$630	1.006.588\$630
Diversos . . . . .	—	—	—	349.665\$760	349.665\$760
Total . . . . .	31.126.582\$452	21.310.065\$655	7.223.233\$224	59.659.881\$861	



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

ANNO	Inspectoria Geral		Tráfego e Telegrapho		Locomoção		Linha e Edifícios		TOTAL	
	Contabilidade e Alvarifauo									
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1928	993.128\$176	83.838\$560	7.544.288\$247	1.021.249\$160	7.008.931\$115	17.725.490\$894	2.210.977\$011	1.095.547\$809	17.727.319\$549	19.926.131\$943
1924	1.161.471\$436	105.840\$780	10.120.791\$391	1.703.627\$290	8.891.757\$650	18.852.586\$295	3.005.844\$223	1.835.837\$070	23.170.864\$730	22.503.892\$035
1925	1.355.229\$488	87.840\$780	11.435.901\$989	1.648.716\$719	10.226.173\$040	20.633.032\$545	3.329.990\$450	2.857.160\$474	26.347.294\$917	25.231.751\$718
1926	1.806.316\$380	110.467\$900	11.993.337\$478	1.438.047\$820	11.158.992\$180	16.454.198\$955	4.306.916\$330	2.881.368\$064	29.265.562\$368	20.884.083\$339
1927	1.682.242\$110	126.713\$430	12.545.256\$279	1.504.556\$620	11.480.511\$010	16.695.656\$920	5.418.573\$053	2.983.138\$715	31.126.582\$452	21.310.065\$685

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

Annos	RECEITA	DESPEsa	SALDO	Coeficiente
1872	311.101\$740	182.152\$194	128.949\$540	59
1873	648.860\$351	248.903\$619	399.956\$732	58
1874	748.441\$087	274.841\$219	473.599\$868	36
1875	885.431\$432	357.490\$141	527.941\$291	40
1876	1.120.363\$974	474.299\$977	646.063\$997	42
1877	1.465.561\$433	548.806\$325	921.755\$108	37
1878	1.915.581\$380	667.300\$460	1.248.280\$920	55
1879	2.018.700\$150	715.719\$411	1.302.980\$739	35
1880	1.827.706\$860	697.827\$639	1.130.879\$221	38
1881	2.190.852\$950	839.408\$371	1.351.444\$579	38
1882	2.528.613\$355	892.453\$480	1.631.159\$875	35
1883	2.557.794\$150	1.061.730\$660	1.496.063\$490	42
1884	2.585.623\$870	1.058.942\$610	1.526.681\$260	41
1885	2.804.899\$110	1.105.021\$390	1.699.877\$740	39
1886	2.971.615\$360	1.211.639\$070	1.759.975\$300	41
1887	2.912.461\$460	1.201.837\$230	1.707.084\$230	41
1888	3.546.332\$750	1.291.035\$930	2.255.296\$820	36
1889	4.283.808\$210	1.552.791\$531	2.710.516\$679	36
1890	5.034.721\$605	1.493.316\$628	3.541.404\$977	37
1891	6.426.353\$460	2.378.078\$119	4.048.275\$341	80
1892	9.147.890\$759	4.705.823\$431	4.442.067\$328	57
1893	10.145.058\$200	5.788.100\$683	4.356.957\$517	51
1894	13.910.095\$020	5.409.489\$806	8.500.605\$124	39
1895	17.220.646\$980	6.560.033\$974	10.660.512\$956	38
1896	19.615.025\$659	8.785.434\$953	10.829.590\$706	45
1897	22.075.138\$670	9.488.556\$074	12.586.582\$596	43
1898	20.378.771\$010	9.924.069\$530	10.449.701\$480	49
1899	21.165.370\$403	9.152.592\$341	12.012.778\$062	43
1900	22.014.918\$890	9.984.499\$702	13.080.419\$188	46
1901	27.245.642\$940	9.702.459\$103	17.548.183\$837	31
1902	24.890.868\$030	11.119.618\$569	13.771.249\$461	45
1903	20.058.932\$150	9.864.048\$091	10.694.884\$039	47
1904	18.228.291\$850	9.081.071\$378	9.147.220\$472	60
1905	18.408.535\$617	8.530.448\$473	9.878.087\$144	46
1906	27.072.486\$090	8.411.500\$555	18.661.895\$735	31
1907	24.540.944\$463	9.792.001\$410	14.748.943\$058	40
1908	22.365.419\$710	9.968.476\$053	12.396.943\$657	46
1909	26.496.790\$118	11.686.958\$596	14.809.831\$522	44
1910	22.490.990\$129	10.125.188\$768	12.365.801\$361	45
1911	26.827.173\$502	11.341.378\$183	15.485.795\$319	42
1912	30.563.447\$291	13.662.534\$097	16.899.913\$194	45
1913	33.789.009\$598	16.408.336\$073	17.380.673\$520	49
1914	25.799.900\$533	12.992.055\$593	12.807.844\$940	50
1915	30.198.983\$812	13.135.163\$928	17.065.819\$884	44
1916	31.556.914\$573	14.950.625\$322	16.606.289\$251	47
1917	33.310.074\$088	15.135.216\$787	17.174.857\$301	48
1918	30.968.386\$704	17.817.484\$792	13.150.901\$912	55
1919	33.188.810\$901	20.840.211\$498	12.348.599\$403	63
1920	44.001.761\$666	28.475.823\$366	16.527.438\$300	65
1921	48.056.433\$094	30.841.000\$838	17.215.422\$206	64
1922	44.853.897\$869	30.389.518\$799	14.470.384\$070	68
1923	58.397.734\$247	39.664.287\$834	18.833.496\$418	68
1924	66.392.193\$854	48.463.063\$770	17.929.180\$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
1927	96.111.977\$208	59.659.891\$361	36.452.095\$847	62

O quadro seguinte mostra a discriminação da despesa geral em 1927 e 1926, pelas seguintes unidades:

UNIDADES	1927	1926
Unidade de trafego . . . . .	\$072,8	—
Trem-kilometro . . . . .	8\$270	8\$368
Vehiculo-kilometro . . . . .	\$718,8	\$712,36
Toneladas-kilometro. . . . .	\$128,34	\$130,75

As despesas totaes em 1927 da Inspectoria Geral, Contabilidade e Almoxarifado distribuem-se do seguinte modo:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral . . . . .	172:632\$900	15:345\$860	187:978\$760
Contabilidade . . . . .	1.086:179\$670	70:873\$340	1.157:053\$010
Almoxarifado . . . . .	423:429\$540	40:494\$230	463:923\$770
Total . . . . .	1.682:242\$110	126:713\$430	1.808:955\$540

## Pessoal

O total de empregados da Inspectoria Geral e da Contabilidade era, em 31 de Dezembro de 1927, de 286, assim discriminado:

### Inspectoria Geral

Inspector Geral . . . . .	1	
Assistente do Inspector Geral . . . . .	1	2

### Secretaria da Inspectoria Geral

Secretario . . . . .	1	
Auxiliar . . . . .	1	
Continuo. . . . .	1	3

**Contabilidade**

Chefe da Contabilidade . . . . . 1 1

1) CONTADORIA

Contador. . . . . 1  
Ajudante. . . . . 1  
Chefes de Secção . . . . . 7  
Escripturarios . . . . . 103  
Praticantes . . . . . 39  
Continuos. . . . . 7 158

2) ESTATISTICA

Chefe. . . . . 1  
Escripturarios . . . . . 15  
Praticantes . . . . . 10 26

3) TYPOGRAPHIA

Chefe. . . . . 1  
Typographos. . . . . 8  
Praticantes . . . . . 5  
Continuo. . . . . 1 15

4) CAIXA

Caixa. . . . . 1  
Ajudante. . . . . 1  
Fieis . . . . . 2  
Continuo. . . . . 1  
Guarda-nocturnos . . . . . 2 7

5) PAGADORIA

Pagador . . . . . 1  
Ajudante. . . . . 1  
Fieis . . . . . 2  
Escripturarios . . . . . 1 5

6) Almojarifado

Almojarife . . . . .	1	
Ajudante. . . . .	1	
Chefes de Secção . . . . .	2	
Chefe de Deposito . . . . .	1	
Escripturarios . . . . .	19	
Praticantes . . . . .	10	
Feitores de armazem . . . . .	2	
Conferentes . . . . .	2	
Ajudante de conferente . . . . .	1	
Stockista . . . . .	1	
Armazenistas. . . . .	3	
Despachantes. . . . .	2	
Mensageiros . . . . .	1	
Trabalhadores . . . . .	20	
Auxiliares de armazem . . . . .	3	69
		<hr/>
Total. . . . .		286

### III

## Trafego

---

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

*Illmo. Snr. Dr. Jayme Cintra M. D. Inspector Geral.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório dos serviços do Trafego do anno de 1927.

Subscrevo-me,

com a maxima estima,

De V. S. Att. Vdr.

*A. Canguçu*

Chefe do Trafego

## Transportes retribuidos por trens de passageiros

**Passageiros.** — Os trens da Companhia Paulista transportaram durante o anno de 1927

4.042.374

passageiros com um acrescimo de 135.322 sobre 1926 ou 3,5 %.

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

	Numero de passageiros	Accrescimo sobre 1923	Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe
1923 . . . . .	3.486.151	—	27 %
1924 . . . . .	3.902.430	11,94 %	28 %
1925 . . . . .	3.929.602	12,72 %	29 %
1926 . . . . .	3.907.052	12,07 %	28 %
1927 . . . . .	4.042.374	15,95 %	27 %

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1927, é feita no quadro seguinte, por classes, especies de bilhetes adquiridos e se os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

Natureza de trafego	BILHETES SIMPELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA	
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe
Emissão no trafego proprio . . . . .	150.298	643.293	437.674	1.719.222
Emissão para as Estradas estranhas . . . . .	48.814	83.960	149.380	151.754
Das estradas estranhas . . . . .	47.722	65.226	118.618	125.304
Em transitio . . . . .	59.116	71.439	80.150	90.404
Total . . . . .	305.950	863.918	785.822	2.086.684
Total em 1926 . . . . .	302.874	784.903	794.052	2.022.992



Durante o anno de 1927 foram emitidas 2.227 cadernetas kilometricas, contra 2.231 em 1926.

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

ANNOS		Cadernetas	Percurso
1923	.	2.371	11.088.000
1924	.	2.353	10.722.000
1925	.	2.455	10.810.000
1926	.	2.231	10.041.000
1927	.	2.227	9.894.000

**Percurso de passageiros.** — Com a inclusão dos ... 9.894.000 kilometros de cadernetas emitidas em 1927, o percurso de passageiros nesse anno attingiu a

294.245.029

kilometros, com o acrescimo sobre 1926 de 5,6 %.

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

NATUREZA DE TRAFEGO	BILHETES SINGELDS		BILHETES DE IDA E VOLTA		Cadernetas
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe	
No trafego proprio . .	12.637.933	40.827.875	20.959.936	61.218.000	9.894.000
No trafego extranho . .	17.879.802	26.171.549	35.924.570	32.993.182	—
No trafego em transito	6.203.734	8.556.362	9.612.226	11.865.860	—
Total . . . . .	36.721.469	75.555.786	66.496.732	105.577.042	9.894.000
Total em 1926 . . .	36.136.905	69.740.322	64.934.878	97.848.084	10.041.000

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

ANNOS	Passageiros kilometro	Percurso médio
1923	245.349.420	70,3
1924	279.586.690	71,6
1925	284.969.056	73,0
1926	278.701.189	71,3
1927	294.245.029	72,8

**Despachos diversos por trens de passageiros.** — Em 1927 foram transportados nos trens de passageiros

72.472

toneladas de bagagens, encomendas e animais da tabella 9 e

19.220

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

Natureza do Trafego	Bagagens, encomendas e animais da tabella 9 Toneladas	ANIMAES		
		T. 10	T. 11	TOTAL
		Numero	Numero	Numero
Despachos no trafego proprio .	21.966	4.901	3.783	8.684
Destinados ás estradas estranhas	12.553	2.147	2.680	4.827
Recebidos das estradas estranhas	10.887	1.353	1.916	3.269
Em transito pela Paulista . . .	27.066	1.225	1.215	2.440
<b>Total . . . . .</b>	<b>72.472</b>	<b>9.626</b>	<b>9.594</b>	<b>19.220</b>
<b>Total em 1926 . . . . .</b>	<b>73.101</b>	<b>10.934</b>	<b>11.380</b>	<b>22.314</b>

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos:

ANNOS	Bagagens, encomendas e animais da tabella 9	NUMERO TOTAL DE ANIMAES	
		T. 10	T. 11
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
1927 . . . . .	72.472	9.626	9.594

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes :

Natureza de trafego	Bagagens, encomendas e animais da tabella 9 Toneladas-kilometro	ANIMAES KILOMETRO		
		T. 10	T. 11	TOTAL
Proprio . . . . .	1.898.881	342.675	458.032	800.707
Estranho . . . . .	4.012.114	523.646	727.256	1.250.902
Em transito . . . . .	3.828.870	186.982	172.985	359.967
<b>Total . . . . .</b>	<b>9.739.865</b>	<b>1.053.303</b>	<b>1.358.273</b>	<b>2.411.576</b>
<b>Total em 1926 . . . . .</b>	<b>9.036.845</b>	<b>1.154.178</b>	<b>1.470.247</b>	<b>2.624.425</b>

O percurso medio de uma tonelada de bagagens, encomendas e animais da tabella 9, foi em 1927 de 134 kilometros contra 124 em 1926 e o de um animal foi de 125 kilometros em 1927 contra 118 em 1926.

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

A N N O S	Bagagens, encomendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	Pereurso medio
1923 . . . . .	6.204.167	115
1924 . . . . .	7.330.189	122
1925 . . . . .	9.731.805	128
1926 . . . . .	9.036.845	124
1927 . . . . .	9.739.865	134

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

A N N O S	Animaes-kilometro	Pereurso medio
1923 . . . . .	3.347.138	120
1924 . . . . .	3.066.929	122
1925 . . . . .	3.433.483	138
1926 . . . . .	2.624.425	118
1927 . . . . .	2.411.576	125

## II

### Transportes retribuidos por trens de mercadorias

**Movimento geral de mercadorias.**— O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi em 1927 de

2.416.432

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

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

ANNOS	Diversos Toneladas	Café Toneladas	Gado Toneladas	Total Toneladas
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
1927 . . . . .	1.714.884	551.893	149.655	2.416.432

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1927, em mercadorias diversas, café e gado e pelas differentes linhas de transito, temos o quadro seguinte:

NATUREZA DE TRAFEGO	Diversos Toneladas	Café Toneladas	Gados das Tabelas 10 e 11 CABEÇAS
Proprio . . . . .	321.803	5.878	14.527
Estranho despachado . . . . .	327.998	160.148	277.988
Estranho recebido . . . . .	420.906	2.406	19.719
Em transito . . . . .	640.786	383.461	94.808
Total . . . . .	1.711.493	551.893	407.042
Total em 1926 . . . . .	1.624.135	439.416	364.980

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				
	1923	1924	1925	1926	1927
Mogyana . . . . .	244.169	260.346	236.182	261.993	267.894
Cia. Campineira de T., Luz e Força . . . . .	3.070	3.680	2.861	2.286	3.330
Funilense . . . . .	22.441	18.427	—	—	—
Itatibense . . . . .	17.882	19.584	23.356	29.033	37.000
Araraquara . . . . .	157.032	121.354	113.122	152.909	150.845
Dourado . . . . .	49.407	59.408	59.709	54.499	60.582
São Paulo-Goyaz . . . . .	50.379	52.672	49.540	48.038	40.105
Cia. M. de Monte Alto . . . . .	7.942	6.194	10.264	10.126	9.960
Noroeste do Brasil . . . . .	67.450	50.628	84.065	98.618	117.403
Sorocabana-via Guana bara . . . . .	—	—	21.900	17.769	22.408
Sorocabana-via Agudos . . . . .	—	—	—	—	101
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				
	1923	1924	1925	1926	1927
Mogyana . . . . .	196.716	227.872	283.332	268.108	281.497
Cia. Campineira de T., Luz e Força . . . . .	1.588	2.129	2.121	2.463	3.107
Funilense . . . . .	2.315	1.933	—	—	—
Itatibense . . . . .	5.487	5.811	7.076	7.730	9.073
Araraquara . . . . .	57.944	82.060	111.430	93.757	113.898
Dourado . . . . .	24.135	33.786	38.563	31.733	37.166
São Paulo-Goyaz . . . . .	21.238	21.718	26.633	25.015	30.672
Cia. M. de Monte Alto . . . . .	8.532	14.076	14.363	12.324	13.998
Noroeste do Brasil . . . . .	40.843	33.899	49.416	53.285	70.916
Sorocabana-via Guanabara . . . . .	—	—	3.266	4.580	4.077
Sorocabana-via Agudos . . . . .	—	—	—	—	106
São Paulo Paraná-via Guanabara . . . . .	—	—	—	6	—

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

NATUREZA DE TRAFEGO	1923	1924	1925	1926	1927
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Café entregue á S. P. R. . . . .	371.043	428.313	432.230	428.092	543.374
Diversos entregues á S. P. R. . . . .	413.308	330.821	377.641	425.990	393.738
Mercadoria recebidas da S. P. R. . . . .	447.966	520.648	688.197	634.984	720.866
Proprio, estranho e em transito, excepto com a S. P. R. . . . .	518.339	522.883	552.941	574.485	605.408
Total . . . . .	1.750.656	1.802.665	2.051.009	2.063.551	2.263.386
Cabeça de gado da tabella 10 . . . . .	65.054	75.423	80.968	30.057	43.874
Cabeça de gado da tabella 11 . . . . .	400.868	347.380	365.396	331.923	363.168

**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 carnos na proporção de 400 kilos para a 1.<sup>a</sup> condição e 600 kilos para a 2.<sup>a</sup> condição referido ao percurso feito nas linhas da Companhia Paulista, foi em 1927 de

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

NATUREZA DE TRAFEGO	Diversos Tonelada Kilometro	Café Tonelada Kilometro	GADO — CABEÇA-KILOMETRO		
			Tabella 10	Tabella 11	TOTAL
Trafego proprio . . .	37.964.674	549.316	728.485	2.868.257	3.096.742
Trafego estranho . . .	143.371.325	43.951.535	6.637.206	107.588.979	114.226.185
Em transito . . . . .	109.449.118	68.547.017	2.815.051	7.395.282	10.210.333
Total . . . . .	290.785.117	113.048.368	10.180.742	117.352.518	127.533.260
Total em 1926 . . . . .	285.642.086	80.384.012	7.704.484	112.749.486	120.453.973

A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1927, com igual dado estatístico dos ultimos cinco annos, é o seguinte :

ANNOS	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL
	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros	Toneladas-kilometros
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
1927 . . . . .	113.048.368	338.744.198	451.792.566

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

ANNOS	Uma tonelada de café	Uma tonelada de mercadorias menos café	Um animal
	1923 . . . . .	179	155
1924 . . . . .	174	153	298
1925 . . . . .	203	165	311
1926 . . . . .	183	176	330
1927 . . . . .	205	169	313

**Café** — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1927 foi de

551.893

toneladas, das quaes

543.374

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:

Procedencia	1923	1924	1925	1926	1927
Paulista . . . . .	120.482	133.802	148.433	120.498	160.026
Mogyana . . . . .	134.327	161.849	140.953	170.204	174.214
Itatibense . . . . .	2.113	2.882	1.435	1.387	2.088
São Paulo e Minas . . . . .	2.575	4.869	3.714	5.534	4.592
Funilense . . . . .	1.505	1.442	—	—	—
Cia. Trac., Luz e Força . . . . .	2.651	2.900	2.091	1.884	2.872
Araraquara . . . . .	54.089	48.344	45.760	54.586	83.950
Dourado . . . . .	21.007	32.821	32.965	24.442	40.623
Cia. M. de Monte Alto . . . . .	4.479	3.882	8.515	8.172	9.108
São Paulo-Goyaz . . . . .	16.776	23.060	21.368	20.302	35.169
Noroéste do Brasil . . . . .	11.038	12.461	26.443	20.756	30.510
Sorocabana-Guanabara . . . . .	—	—	553	327	222
Total . . . . .	371.042	428.312	432.230	428.092	543.374

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

Procedencia	1922-1923	1923-1924	1924-1925	1925-1926	1926-1927
Paulista . . . . .	101.470	153.940	143.490	134.957	138.625
Mogyana e São Paulo e Minas . . . . .	121.056	173.223	153.764	154.536	183.589
Itatibense . . . . .	2.226	3.341	1.708	1.836	1.724
Funilense . . . . .	1.112	1.478	992	—	—
Cia. C. de T., Luz e Força . . . . .	2.639	3.478	2.735	1.825	2.596
Araraquara . . . . .	31.484	45.476	38.868	51.838	64.009
Dourado . . . . .	18.925	33.055	29.913	27.135	33.970
Cia. M. de Monte Alto . . . . .	12.581	3.510	7.457	6.283	9.666
São Paulo-Goyaz . . . . .	3.512	22.585	16.930	21.221	25.495
Noroéste do Brasil . . . . .	11.415	17.005	16.317	20.944	27.534
Sorocabana-Guanabara . . . . .	—	—	385	277	355
Total . . . . .	306.420	457.091	412.559	420.852	487.563

**Cereaes.** — Os cereaes baldeados em Campinas, procedentes da Companhia Mogyana e suas tributarias, e nas esta-

ções baldeadoras das linhas de 1.<sup>o</sup>00 da Companhia Paulista, em 1927, foi de

1.656.003 saccas

contra

2.188.832 saccas

em 1926.

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

ESTAÇÕES BALDEADORAS	A R R O Z				
	1923	1924	1925	1926	1927
Campinas . . .	263.899	219.978	98.150	290.969	272.548
Rio Claro . . .	13.817	1.749	488	1.823	1.071
Ityrapina . . .	177.305	81.703	15.360	142.771	174.659
São Carlos . . .	55.412	12.321	1.320	20.439	16.764
Araraquara . . .	964.779	483.397	116.347	745.335	651.166
Rincão . . .	107.363	52.959	21.225	60.182	33.146
Total . . .	1.582.575	852.107	253.390	1.261.522	1.149.354

ESTAÇÕES BALDEADORAS	F E I J Ã O				
	1923	1924	1925	1926	1927
Campinas . . .	196.751	28.775	124.966	69.439	98.478
Rio Claro . . .	4.482	266	608	1.381	188
Ityrapina . . .	75.995	19.359	90.131	87.779	54.815
São Carlos . . .	42.491	3.312	5.550	27.437	8.196
Araraquara . . .	470.666	179.216	232.335	309.427	167.231
Rincão . . .	225.439	45.962	153.428	159.136	75.524
Total . . .	1.015.824	276.890	607.018	654.599	404.432

ESTAÇÕES BALDEADORAS	M I L H O				
	1923	1924	1925	1926	1927
Campinas . . .	124.576	34.652	39.666	32.751	10.967
Rio Claro . . .	18.580	1.432	2.785	3.985	707
Ityrapina . . .	56.578	30.531	27.982	47.827	42.737
São Carlos . . .	86.577	32.879	18.881	43.955	14.005
Araraquara . . .	119.256	187.783	99.875	63.425	23.842
Rincão . . .	112.936	82.143	97.614	80.768	10.859
Total . . .	518.303	369.420	286.808	272.711	102.217



ESTAÇÕES BALDEADORAS	TOTAL GERAL				
	1923	1924	1925	1926	1927
Campinas . . .	585.226	283.405	262.782	393.159	381.093
Rio Claro . . .	36.879	3.447	3.881	7.189	1.966
Ityrapina . . .	309.678	131.593	133.473	278.377	272.211
São Carlos . . .	184.480	48.512	26.251	91.831	38.965
Araraquara . . .	1.554.701	850.396	448.557	1.118.190	842.239
Rincão . . .	445.738	181.064	272.267	300.086	119.529
Total . . .	3.116.702	1.498.417	1.147.211	2.188.832	1.656.003

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

ANNOS	Cereaes procedentes da Cla. Mogyana e suas tributarias	Cereaes procedentes da linha de 1. <sup>mo</sup> da Companhia Paulista e suas tributarias	TOTAL DE SACCAS
	SACCAS	SACCAS	
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
1927 . . . . .	381.093	1.274.910	1.656.003

**Gado** — O transporte de gado em pé, para alem de Juundiahv, em trens completos, foi em 1927 de

363.605

cabeças, contra

344.826

cabeças em 1926.

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

PROCEDENCIA	CABEÇAS DE GADO				
	1923	1924	1925	1926	1927
Linhas de 1. <sup>mo</sup> 00 .	262.029	253.610	275.618	265.850	271.652
Da Mogyana . . .	69.714	58.096	56.294	54.752	63.226
De Campinas . . .	49.003	24.848	20.160	7.310	13.436
Da linha de 1. <sup>mo</sup> 60 .	18.324	11.002	15.444	16.914	15.291
Total . . .	399.070	347.556	367.516	344.826	363.605

Foram tambem baldeados em Rincão

1.722

vagões frigoríficos procedentes do matadouro de Barretos, contra

863

vagões em 1926.

### III

## Exportação

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

937.112

toneladas em 1927, contra

854.083

toneladas em 1926.

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

ESTRADAS	1923	1924	1925	1926	1927
	TON.	TON.	TON.	TON.	TON.
Paulista . . . . .	284.059	293.051	340.581	328.576	367.749
Mogyana . . . . .	210.138	219.557	201.579	224.691	231.142
São Paulo e Minas . . . . .	2.645	4.915	3.788	5.583	4.631
Itatibense . . . . .	5.309	5.084	4.844	2.742	13.861
C. C. de T., Lnz e Força . . . . .	2.918	3.186	2.346	1.960	3.162
Funilense . . . . .	16.099	10.547	—	—	—
Araraquara . . . . .	132.783	97.192	85.628	118.944	125.374
Dourado . . . . .	39.273	49.663	50.512	44.478	51.595
São Paulo-Goyaz . . . . .	34.649	34.306	33.396	33.024	37.839
Cia. M. de Monte Alto . . . . .	6.128	4.714	9.625	9.310	9.455
Noroeste do Brasil . . . . .	50.349	36.919	69.901	78.952	86.590
Sorocabana-Gnansbara . . . . .	—	—	7.671	5.823	6.214
Total . . . . .	784.350	759.134	809.871	854.083	937.112

IV

Importação

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

720.866

toneladas, em 1927, contra

634.984

toneladas em 1926.

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

ESTRADAS	1923	1924	1925	1926	1927
	TON.	TON.	TON.	TON.	TON.
Paulista . . . . .	194.227	229.763	295.175	273.689	309.478
Mogyana . . . . .	149.384	170.574	222.826	202.700	222.301
São Paulo e Minas . . . . .	833	896	1.269	1.349	1.699
Itatibense . . . . .	3.329	3.724	4.018	4.039	4.765
C. C. de T., Luz e Força . . . . .	1.168	1.351	1.486	1.442	1.722
Funilense . . . . .	1.664	1.624	—	—	—
Araraquara . . . . .	37.292	49.204	73.900	61.916	74.721
Dourado . . . . .	16.537	24.215	28.747	24.408	28.652
São Paulo-Goyaz . . . . .	9.851	11.445	16.098	17.085	15.182
Cia. M. de Monte Alto . . . . .	2.543	3.433	4.427	4.711	5.135
Noroeste do Brasil . . . . .	31.139	24.419	38.632	41.813	55.233
Sorocabana-Guanabara . . . . .	—	—	1.619	1.832	1.928
<b>Total . . . . .</b>	<b>447.967</b>	<b>520.648</b>	<b>688.197</b>	<b>634.984</b>	<b>720.866</b>

em	T. 12 Madeiras, lavradas ou serradas Kilos	ap c
39	32.355.484	
56	75.749.294	
174	50.498.427	
169	158.603.205	

	T. 12 Kilos
70	130.417.509
06	150.210.038
66	196.358.887
58	172.129.018
69	158.603.205

A especificação das mercadorias transportadas pela Companhia Paulista durante o anno de 1927, é feita no seguinte quadro:

Natureza de trafego	T. 3	T. 3-A	T. 3-B	T. 3-C	T. 4	T. 4-A	T. 5	T. 6-espec.	T. 6	T. 7	T. 8	T. 12	T. 13	T. 14	T. 14-A	T. 14-B	TOTAL KILOS	Gado-cabeças	
	Assucar, fumo, etc. Kilos	Café bench ciado, algodão em fôrma, etc. Kilos	Café em cajuinha Kilos	Café em cereja Kilos	Farinha de trigo, cereaes, etc. Kilos	Sal machinas para lavoura, etc. Kilos	Aço, ferro em barra, trilho, etc. Kilos	Gazolina, ke- rosene e pneumáticos Kilos	Tecido, phos- phoros, etc. Kilos	Objectos de importação Kilos	Ferragem em geral Kilos	Madeiras, lavradas ou serradas Kilos	Madeiras aplasmadas, cal- cemento, etc. Kilos	Pedras, telhas, etc. Kilos	Carvão vege- tal, lenha, etc. Kilos	Forragem, etc. Kilos		T. 10	T. 11
Proprio . . .	13.474.482	4.618.752		2.543.431	28.580.381	3.521.315	12.226.849	—	2.896.250	103.728	1.852.130	82.355.484	7.513.455	170.399.221	39.998.905	2.187.426	327.650.983	6.140	8.387
Estranho . . .	75.521.955	165.481.033		232.100	160.098.676	26.995.023	37.578.002		40.637.857	605.408	14.423.858	76.749.291	51.176.680	175.892.489	53.486.420	12.580.130	911.457.809	24.228	273.479
Em transitto . . .	80.030.265	386.843.256	32.980	14.780	201.147.471	58.558.539	37.191.119		62.392.730	840.380	19.929.874	50.498.427	45.551.060	42.205.205	21.788.790	1.887.590	1.024.247.616	13.606	81.302
Total geral . . .	178.026.702	656.818.027	32.980	2.810.311	390.480.528	88.075.877	106.995.979	—	105.926.837	1.549.516	36.205.869	158.603.205	104.211.195	395.496.915	115.273.115	22.655.146	2.263.386.413	43.874	363.168

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

	T. 3	T. 3-A	T. 3-B	T. 3-C	T. 4	T. 4-A	T. 5	T. 6-espec.	T. 6	T. 7	T. 8	T. 12	T. 13	T. 14	T. 14-A	T. 14-B	TOTAL KILOS	Gado-cabeças	
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos		T. 10	T. 11
Total 1923 . . .	112.668.041	393.336.358	16.802	13.296.118	378.601.358	79.030.771	84.831.279	23.968.176	23.789.510	1.153.721	26.719.570	130.417.509	66.951.882	296.182.068	103.799.476	16.895.736	1.750.656.435	65.054	410.868
Total 1924 . . .	128.619.148	446.808.934	61.031	2.047.358	297.219.763	74.967.853	78.935.370	31.496.624	26.868.968	1.455.236	27.572.606	150.210.038	82.662.339	317.104.627	111.749.361	24.804.588	1.802.664.736	75.423	347.380
Total 1925 . . .	175.205.476	444.031.588	11.400	1.341.892	313.628.158	98.481.448	99.349.869	45.010.401	29.600.632	1.676.683	30.009.666	196.358.887	110.103.679	375.043.417	112.150.128	19.035.300	2.051.009.408	30.968	365.396
Total 1926 . . .	168.241.512	443.394.723		2.118.383	357.626.157	77.869.794	80.978.974		87.071.294	1.180.892	30.581.638	172.129.018	93.808.946	408.000.739	99.812.386	15.540.562	2.063.559.968	30.057	334.923
Total 1927 . . .	178.026.702	656.818.027	32.980	2.810.311	390.480.528	88.075.877	106.995.979	—	105.926.837	1.549.516	36.205.869	158.603.205	104.211.195	395.496.915	115.273.115	22.655.146	2.263.386.413	43.874	363.168

ção, foram

S

926	192
8.588	1.123,4
1.831	38,9
1.344	12,8
4.464	18,8
6.401	6,6
0.062	10,6
1.787	12,4
14,3	1,0
62,3	7,0

V  
Baldeações

Os serviços executados nas principais estações baldeadoras da Companhia, Campinas, Ityrapina, São Carlos, Araraquara e Rincão, foram os seguintes, nos cinco últimos annos.

DISCRIMINAÇÃO	CAMPINAS					ITYRAPINA					SÃO CARLOS					ARARAQUARA					RINCÃO				
	1923	1924	1925	1926	1927	1923	1924	1925	1926	1927	1923	1924	1925	1926	1927	1923	1924	1925	1926	1927	1923	1924	1925	1926	1927
Café baldeado sacas . . . . .	2 403 990	3 028 285	2 417 954	2 914 462	3 651 000	811 592	892 451	1 290 991	1 061 139	1 665 643	385 048	448 210	626 340	658 588	1 123 431	852 739	889 836	761 943	916 347	1 723 873	872 978	987 511	1 109 484	966 591	1 516 114
Cerezas baldeadas sacas . . . . .	585 176	283 285	262 781	353 159	380 093	309 678	133 590	131 473	278 377	272 211	181 480	48 512	26 251	91 831	38 965	1 551 701	859 396	448 557	1 118 190	842 239	445 738	181 064	272 247	309 086	119 529
Vagões de 1. <sup>ma</sup> cl. carregado . . . . .	18 830	41 871	36 880	38 865	46 507	22 572	18 945	28 041	36 632	36 675	9 363	10 609	11 876	11 344	12 813	20 050	16 959	17 047	19 871	21 065	53 601	52 014	58 067	52 278	51 968
Vagões de 1. <sup>ma</sup> cl. descarregado . . . . .	35 105	33 061	40 503	39 553	40 638	25 219	19 844	27 501	31 853	42 805	14 952	16 421	19 963	14 464	18 838	19 871	22 095	27 603	23 659	28 606	18 172	18 682	24 750	24 892	28 301
Vagões de 1. <sup>ma</sup> cl. carregado . . . . .	27 500	30 770	37 369	35 490	38 712	13 503	19 092	18 055	21 000	30 821	6 108	5 111	5 859	5 401	6 654	16 705	19 045	22 583	29 032	23 002	12 122	13 828	17 795	18 270	21 198
Vagões de 1. <sup>ma</sup> cl. descarregado . . . . .	41 133	38 308	33 261	35 502	43 039	18 112	17 511	22 789	31 214	35 937	8 837	11 198	8 157	10 062	10 677	16 569	12 426	13 503	15 156	14 183	48 306	50 180	51 680	49 549	50 751
Hoas baldeadas . . . . .	69 714	58 096	56 294	54 762	63 226	10 359	8 552	7 357	6 830	14 912	8 522	9 052	6 191	11 787	12 447	5 407	7 068	6 676	6 142	6 269	237 536	228 922	255 384	241 084	238 637
Frequencia média de conferentes . . . . .	43,4	60,3	57,8	58,3	60,4	19,3	27,4	30,8	27,3	28,5	11,4	18,1	17,6	14,3	16,3	14,5	13,0	9,0	9,4	12,4	19,4	24,5	26,6	25,4	26,5
Frequencia média de trabalhadores . . . . .	278,4	300,1	263,3	254,4	245,5	95,4	147,5	135,2	119,4	168,4	52,4	88,5	77,3	62,3	72,3	64,3	61,9	53,8	59,4	64,5	81,3	121,1	110,1	102,6	123,4

VI

**Movimento geral de vagões no  
trafego remunerado**

Durante o anno de 1927, foram carregados nas estações da Companhia

	387.614
vagões e descarregados	423.349
contra	358.305
carregados e	372.455
descarregados, em 1926.	

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

DISCRIMINAÇÕES		1923	1924	1925	1926	1927
Carregados	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	234.674	217.855	231.538	252.936	265.381
	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	98.805	99.477	106.814	105.369	122.233
	Total . . . . .	333.479	317.332	338.352	358.305	387.614
Descarregados	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	194.635	191.863	234.221	249.314	282.115
	Linhas de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	107.998	109.602	116.554	123.141	141.234
	Total . . . . .	302.633	301.465	350.775	372.455	423.349
Total geral . . . . .		636.112	618.797	689.127	730.760	810.963

Foram recebidos da São Paulo Railway em 1927

	178.380
vagões carregados, contra	160.786
em 1926 e entregues	212.017
vagões carregados, contra	189.767
em 1926.	



VII

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

As contas mensaes de permuta de material rodante com a SPR, em 1927, apresentam um saldo a favor da CP de 272.039,1 toneladas ou sejam 272:039\$000.

Houve, na permuta de carros, um saldo de 961 lugares-dia a favor da CP.

Nos ultimos cinco annos as contas de utilização do material rodante entre a CP e a SPR attingiram ás seguintes importancias:

ANNOS	Utilização de material S. P. R.	Utilização de material C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor da S. P. R.
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\$650	704:530\$600	—
1926 . . .	464:435\$350	396:287\$250	—	68:148\$100
1927 . . .	219:633\$000	491:672\$000	272:039\$000	—

**Permuta de vagões com as Estradas de Ferro Mogyana, Dourado, São Paulo-Goyaz e Noroéste.** — Na permuta de vagões entre a Companhia Paulista e as estradas que lhe são tributarias nas linhas de 1<sup>m</sup>00, foram pagas, em 1927, as seguintes importancias devidas pela utilização reciproca de material extranho:

	Utilização de vagões C. P. por outras estradas	Utilizações de vagões estranhos pela C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo favor de Outras estradas
Mogyana . . .	229:642\$500	79:304\$750	150:337\$750	—
Dourado . . .	13:404\$00	81:564\$500	—	68:160\$000
S. Paulo Goyaz.	54:599\$500	43:173\$750	11:425\$750	—
Noroéste . . .	166:150\$000	204:730\$000	—	38:580\$000
Total . . .	463:796\$500	408:773\$000	161:763\$500	106:740\$000

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

ANNOS	Utilização de va- gões C. P. por estradas tributarias	Utilização de va- gões das tributarias pela C. P.	Saldo da C. P.	Saldo das estra- das tributarias
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	—
1927 . . .	463:796\$500	408:773\$000	55:023\$500	—

### VIII

## Movimento geral de trens

Circularam nas linhas desta estrada em 1927

113.209  
trens, com o percurso de  
7.492.168  
kilometros, contra  
97.830  
trens e  
6.893.123  
kilometros de percurso em 1926.

Os trens transportaram em 1927

1.328.710  
vehiculos, com o percurso de  
86.207.324  
kilometros, contra  
1.179.143  
vehiculos, com o percurso de  
80.980.159  
kilometros de percurso em 1926.

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

25	
Numero Vehiculos	Kilometros recorridos
96.487	14.773.1
1.130	103.4
20.208	3.536.4
43.304	45.328.7
36.002	2.081.6
4.832	174.4
01.963	65.998.4

25	
Numero Vehiculos	Kilometros recorridos
78.347	8.787.5
730	80.7
27.115	2.038.9
11.102	16.294.7
39.969	1.836.3
6.919	253.7
64.182	29.292.0

5	
Numero Vehiculos	Kilometros recorridos
8.009	265.5
14	3
3.296	46.1
2.591	36.7
2.064	39.8
588	13.9
6.562	402.5



## IX Telegrapho

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1927 é de

5.369,1

kilometros e a de fio de

5.505,3.

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

467,8

kilometros com

803,4

kilometros de fio.

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

932,7

kilometros de linha com

1.040,5

kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1927, o que consta do quadro seguinte:

	N.º de telegrammas	N.º de palavras
Trafego proprio . . . . .	293.394	7.025.285
Trafego estranho . . . . .	297.475	4.524.520
Em transito . . . . .	163.523	2.468.368
Total . . . . .	757.392	14.018.173
Total em 1926 . . . . .	733.134	11.871.989

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
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
1927 . . . . .	757.392	14.018.173	18,5

Durante o anno de 1927 foram inauguradas 7 cabi-  
nas conjugados com as chaves (Interlock) nas seguintes  
estações:

Samambaia . . . .	em 20 de Janeiro
Vallinhos . . . .	em 20 de Janeiro
Rocinha . . . .	em 21 de Fevereiro
Louveira . . . .	em 25 de Maio
Corrupira . . . .	em 15 de Julho
Horto . . . .	em 21 de Julho
Jundiahy . . . .	em 13 de Dezembro

**X**

**Empregados**

Existiam no Trafego, em 31 de Dezembro de 1927,

4.279

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

	1923	1924	1925	1926	1927
Escriptorio . . . . .	130	155	164	173	172
Telegrapho e signaes . . . . .	46	49	59	85	136
Trens . . . . .	249	277	311	320	350
Estações . . . . .	395	409	493	456	444
Telegraphos das estações . . . . .	429	469	497	516	567
Baldeação . . . . .	436	502	521	495	526
Baldeação . . . . .	73	68	—	—	—
Baldeação . . . . .	234	261	261	309	332
Baldeação . . . . .	122	117	115	119	135
Baldeação . . . . .	137	128	124	131	144
Baldeação . . . . .	178	176	198	235	269
Armazens e esplanadas . . . . .	985	1.072	1.040	1.101	1.204
<b>Total . . . . .</b>	<b>3.414</b>	<b>3.683</b>	<b>3.783</b>	<b>3.940</b>	<b>4.279</b>

## XI

### Despesas

Em 1927 as despesas do Trafego foram de 14.550.809\$840 assim discriminadas:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração e Escrip- torio . . . . .	1.237.761\$000	107.930\$966	—	—
Trens . . . . .	1.630.480\$200	188.660\$280	—	—
Estações . . . . .	7.009.683\$099	726.494\$563	46.898\$900	—
Aposentados . . . . .	28.639\$200	—	—	—
<b>Serviço nas officinas</b>				
Trens . . . . .	166.167\$650	56.187\$310	—	—
Estações . . . . .	88.963\$100	59.703\$140	—	—
Luz electrica . . . . .	137.758\$670	39.283\$380	249.266\$641	—
Armazem regulador de Campo Limpo . . . . .	—	—	193.945\$660	—
<b>Telegrapho</b>				
Estações . . . . .	1.954.477\$110	109.280\$171	10.885\$740	—
Conservação de linhas e apparehos . . . . .	291.326\$250	217.016\$810	—	—
<b>Total . . . . .</b>	<b>12.645.256\$279</b>	<b>1.504.556\$620</b>	<b>600.996\$941</b>	<b>14.550.809\$840</b>

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

	1923	1924	1925	1926	1927
Pessoal . . . . .	7.514.288\$247	10.120.791\$391	11.435.901\$891	11.993.337\$478	12.545.256\$279
Material . . . . .	1.021.249\$160	1.709.627\$290	1.648.716\$719	1.438.047\$820	1.504.656\$620
Contas . . . . .	230.015\$426	389.269\$996	389.648\$773	424.611\$570	500.996\$941
<b>Total . . . . .</b>	<b>8.765.552\$833</b>	<b>12.219.688\$677</b>	<b>13.474.262\$481</b>	<b>13.855.896\$868</b>	<b>14.550.809\$840</b>

## XII

### Toneladas-kilometro de peso util

O percurso total de peso util em 1927 foi de

482.821.779



toneladas-kilometro, assim estabelecido:

Mercadorias . . . . .	289.866.889
Café . . . . .	113.048.368
Bagagens e encomendas . . . . .	9.739.865
Passageiros . . . . .	20.597.152
Animaes . . . . .	48.607.720
Carros. . . . .	961.785
TOTAL . . . . .	482.821.779

Tendo sido de 14.550:809\$840 a despesa total do trafego sahe a

\$030,1

o custo do serviço do Trafego por tonelada-kilometro em 1927.

*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 relatorio que me foi presente pelo Sr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

*Illmo. Sr.*

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatório da divisão da Linha e da Construção, referente ao anno de 1927.

Ao Illmo. Sr. Dr. Jayme Cintra

M. D. Inspector Geral

*Pedro Soares de Camargo,*

Chefe da Linha.

# L I N H A

## Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1927, foi:

Linha principal . . . . .	1.459,750
Desvios . . . . .	424,538
Total . . . . .	1.884,288

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

Designação	EXTENSÃO			Numero de chaves
	Linha principal	Desvios	Total	
	km.	km.	km.	
<b>Bitola de 1m,60</b>				
Tronco — Jundiahy a Rincão (sendo 88,084 km. na linha dupla de Jundiahy a Campinas e 13,117 km. com 3 trilhos entre Visconde do Rio Claro e Ityrapina) . . . . .	329,801	184,805	514,606	830
Ramal — Piracicaba . . . . .	45,206	6,144	51,350	32
> — Descalvado . . . . .	106,808	15,232	122,040	98
> — Santa Veridiana . . . . .	38,922	5,261	44,183	29
> — Baldeação . . . . .	1,452	0,362	1,814	3
DESVIOS DE LENHEIROS . . . . .	—	0,610	0,610	1
> PARTICULARES . . . . .	—	6,005	6,005	36
Somma . . . . .	522,189	218,419	740,608	1.029
<b>Bitola de 1m,00</b>				
Tronco — Rio Claro a Visconde do Rio Claro . . . . .	55,422	18,679	74,101	68
> — Araraquara-Baldeação . . . . .	—	1,100	1,100	1
> — Rincão a Alberto Moreira . . . . .	191,090	40,594	231,684	192
Ramal — Jahú . . . . .	130,866	31,096	161,962	158
> — Agudos . . . . .	200,249	19,090	179,244	116
> — Banrú . . . . .	38,588	3,383	41,561	22
> — Agua Vermelha . . . . .	62,976	2,307	65,283	19
> — Ribeirão Bonito . . . . .	40,071	11,538	51,609	57
> — Mogy-Guassú . . . . .	92,711	7,389	100,100	59
A transportar . . . . .	811,973	135,176	906,642	692

Designação	EXTENSÃO			Numero de chaves
	Linha principal	Desvios	Total	
Transporte . . .	811,973	135,176	906,642	692
Linha — Passagem a Bebedouro . . . . .	43,000	1,391	44,391	20
Ramal — Terra Roxa . . . . .	32,180	929	33,109	12
DESVIOS DE LENHEIROS (particulares) . . .	—	30,921	30,921	6
, — PARTICULARES . . .	—	31,443	31,443	45
Somma . . .	887,153	199,860	1.046,508	775
<b>Bitola de 0m,60</b>				
Ramal — Santa Rita . . . . .	36,568	4,014	40,582	35
, — Descalvadense . . . . .	13,840	1,227	15,067	14
DESVIOS PARTICULARES . . .	—	1,018	1,018	10
Somma . . .	50,408	6,259	56,667	59
Total . . . . .	1.459,750	424,538	1.884,288	1.863

Com a aquisição das linhas da São Paulo Goyaz entre Passagem e Bebedouro e com a inauguração do prolongamento do ramal dos Agudos até Garça, houve um accrescimento de 115,003 km. na extensão da linha principal.

Na extensão dos desvios tambem houve accrescimento de 48,338 km. pelos mesmos motivos acima referidos.

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

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	<b>Bitola de 1m,60</b>	m.	km.	km.		
Linha dupla	Divisa com a S. P. R.	707,0	0,000	0,000	000	—
	Jundiahy-Paulista	707,0	0,848	18,210	105	1- 4-1894
	Horto . . . . .	711,0	4,945	0,064	2	25- 7-1908
	Corrupira . . . . .	726,0	10,460	0,000	0	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	13	Idem
	Samambaia . . . . .	691,0	37,424	0,056	2	1- 2-1893
	Campinas . . . . .	693,0	44,042	28,657	136	11- 8-1872
	Bôa Vista . . . . .	938,0	53,009	1,347	7	27- 8-1875
	Jacuba . . . . .	559,0	62,605	1,253	10	26- 8-1896
	Rebouças . . . . .	547,0	69,615	1,858	12	27- 8-1896
	Nova Odessa . . . . .	541,0	75,623	2,534	15	1- 8-1907
	Recanto . . . . .	530,0	78,387	0,000	1	7-10-1916
	Linha simples	Villa Americana	528,0	81,959	2,930	15
São Jeronymo . . . . .		500,0	87,634	0,536	5	22-11-1896
Tatú . . . . .		512,0	93,794	4,060	13	30- 6-1896
Itaipú . . . . .		531,0	100,281	0,462	4	31-12-1896
Limeira . . . . .		540,0	105,459	3,138	19	30- 6-1876
Ibicaba . . . . .		562,0	111,006	0,483	4	31-12-1896
Cordeiro . . . . .		630,0	116,965	7,014	36	11- 8-1876
Santa Gertrudes . . . . .		571,0	125,922	1,616	9	1- 2-1887
Rio Claro . . . . .		609,0	133,840	27,221	126	11- 8-1876
Batovy . . . . .		548,0	143,135	1,391	5	1- 6-1916
Camaquan . . . . .		634,0	148,780	1,269	5	10- 9-1918
Itapé . . . . .		590,0	156,585	0,919	4	1- 7-1916
Graúna . . . . .		610,0	162,497	1,104	4	Idem
Ubá . . . . .		687,0	168,520	0,711	3	20-11-1917
Ityrapina . . . . .		759,0	174,370	12,170	43	1- 6-1916
Estrella . . . . .	804,0	181,060	610	2	7- 8-1926	
Visc. do Rio Claro . . . . .	744,0	187,320	1,041	6	1- 6-1916	
Conde do Pinhal . . . . .	739,0	195,325	1,087	5	Idem	
São Carlos . . . . .	828,0	206,308	16,495	62	5-10-1884	
Retiro . . . . .	845,0	211,676	1,144	4	14- 7-1922	
Ibaté . . . . .	826,0	221,057	1,582	6	18- 1-1885	
Tamoyo . . . . .	780,0	227,801	0,799	4	14- 7-1922	

Designação das Linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração	
	<b>Bitola de 1m,60</b>	m.	km.	km.			
TRONCO	Linha simples	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	16,894	48	18- 1-1892
		Americo Brasiliense	717,0	265,442	1,138	4	1- 4-1892
		Santa Lucia . . . . .	698,0	271,045	1,153	4	Idem
		Tapuya . . . . .	535,0	281,013	1,069	4	4- 7-1922
		Rincão . . . . .	521,0	285,759	12,246	44	1- 4-1892
	Somma . . . . .			184,805	830		
Hamal de Piracicaba		Recanto . . . . .	—	0,000	0,094	1	7-10-1916
		Cillos . . . . .	603,0	84,450	0,300	2	1-10-1924
		Santa Barbara . . . . .	530,0	91,088	1,324	8	14- 7-1917
		Caiuby . . . . .	500,0	99,615	0,440	2	29- 7-1922
		Tupy . . . . .	512,0	105,750	0,522	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 . . . . .			6,244	33		
Ramal de Descalvado		Cordeiro . . . . .	—	0,000	0,000	0	11- 8-1876
		Remanso . . . . .	678,0	125,914	0,767	5	4-11-1884
		Araras . . . . .	609,0	134,210	1,147	6	10- 4-1877
		Loreto . . . . .	595,0	137,864	1,228	6	8-12-1899
		Elihu Root . . . . .	591,0	144,222	0,943	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- 9-1887
		Souza Queiroz . . . . .	602,0	171,581	0,641	4	1-10-1896
		Pirassununga . . . . .	631,0	184,784	2,850	17	24-10-1878
		Laranja Azeda . . . . .	563,0	189,675	0,399	3	6-12-1886
		Porto Ferreira . . . . .	544,0	205,220	2,810	17	15- 1-1880
Butiá . . . . .	605,0	216,220	0,701	5	12-12-1920		
Descalvado . . . . .	647,0	223,646	2,146	18	7.12-1881		
	Somma . . . . .			15,232	98		
Ramal de Santa Veridiana		Laranja Azeda . . . . .	—	0,000	0,000	0	6-12-1886
		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	0,915	5	Idem
		Santa Veridiana . . . . .	674,0	38,952	2,602	15	20- 2-1893
Baldeação . . . . .	695,0	39,763	0,362	3	1- 7-1913		
	Somma . . . . .			5,623	32		

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição Kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	<b>Bitola de 1m,00</b>	m.	km.	km.		
Rio Claro a Visc. do Rio Claro	Rio Claro . . . . .	—	0,000	14,288	38	—
	Morro Grande . . . . .	665,0	14,290	0,646	4	15-10-1884
	Ferraz . . . . .	565,0	20,855	0,516	4	31-10-1896
	Corumbatahy . . . . .	572,0	27,003	1,602	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 . . . . .			18,679	68	
	Araraquara Baldeação	—	0,000	6,767	18	
	TRONCO Rincão a Barretos	Rincão . . . . .	521,5	156,218	14,757	52
Timbyra . . . . .		555,0	162,509	0,895	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	3	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
Tayúva . . . . .		624,0	249,364	1,029	6	29-12-1902
Andes . . . . .		624,0	258,992	1,224	4	Idem
Bebedouro . . . . .		533,0	273,134	2,970	17	Idem
Mandembo . . . . .		567,0	288,426	1,069	5	1-12-1912
Perobal . . . . .		557,0	298,100	0,404	2	19- 9-1926
Collina . . . . .		589,0	304,749	1,516	10	25- 5-1909
Palmar . . . . .		581,0	316,167	2,731	12	1 12-1912
Frigorífico . . . . .	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	342,308	1,716	8	14- 7-1926	
Somma . . . . .			40,594	192		
Ramal de Jahú	Ityrápina . . . . .	—	0,000	11,077	58	1- 7-1885
	Campo Alegre . . . . .	648,0	29,178	740	5	Idem
	Aterrado . . . . .	659,0	41,765	362	3	1- 7-1901
	Brotas . . . . .	661,0	51,053	1,047	7	1- 7-1885
	Espraiado . . . . .	633,0	61,205	868	4	1-12-1896
	Canella . . . . .	779,0	72,952	886	4	1- 2-1897
	Torrinha . . . . .	769,0	83,804	765	5	1- 7-1886
	Taboleiro . . . . .	816,0	91,775	300	2	1- 7-1901
	Ventania . . . . .	749,0	101,424	3,547	7	7- 7-1886
	Dois Corregos . . . . .	681,0	111,424	7,925	38	7- 7-1886
	Mineiros . . . . .	640,0	120,582	542	4	19- 2-1887
	Banharão . . . . .	679,0	129,953	422	3	Idem
	Jahú . . . . .	535,0	144,324	2,615	18	Idem
Somma . . . . .			31,096	158		



Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilmétrica	Extensão dos desvios	Numero de ebravos	Data da inauguração
	<b>Bitola de 1m,00</b>	m.	km.	km.		
<b>Ramal dos Agudos</b>	Dous Corregos . . . . .	—	0,000	0,000	0	7- 7-1886
	Saldanha Marinho . . . . .	718,0	9,012	690	4	1- 7-1899
	Capim Fino . . . . .	702,0	17,242	690	4	Idem
	Falcão Filho . . . . .	683,0	26,542	728	4	Idem
	Campos Salles . . . . .	656,0	31,387	794	6	Idem
	Iguatemy . . . . .	496,0	42,025	678	4	25- 3-1903
	Ayrosa Galvão . . . . .	422,0	52,755	1,015	8	Idem
	Pederneiras . . . . .	477,0	63,399	2,619	16	1-10-1903
	Itatinguy . . . . .	495,0	71,180	687	3	7-12-1903
	Piatan . . . . .	554,0	79,957	413	2	Idem
	Agudos Paulista . . . . .	574,0	93,551	644	5	Idem
	Taperão . . . . .	627,0	98,112	465	4	7- 9-1904
	Itaquá . . . . .	566,0	106,167	283	2	25- 1-1905
	Batalha . . . . .	508,0	113,547	322	2	Idem
	Piratininga . . . . .	497,0	120,552	1,647	10	Idem
America . . . . .	592,0	127,972	669	5	9- 2-1924	
Brasilia . . . . .	535,0	136,721	589	4	30- 5-1926	
Cabralia . . . . .	511,0	148,281	1,526	9	9- 2-1924	
Dnartina . . . . .	510,0	160,154	1,760	9	6- 9-1925	
Gallia . . . . .	522,6	185,256	1,442	8	12- 6-1927	
Garça . . . . .	663,2	200,249	1,429	7	1- 1-1928	
	Somma . . . . .			19,090	116	
<b>Ramal de Bauri</b>	Pederneiras . . . . .	—	0,000	0,000	0	1-10-1903
	Guayanaz . . . . .	482,0	16,896	984	5	8- 8-1910
	Baurú Paulista . . . . .	496,0	38,388	2,399	17	8- 8-1910
	Somma . . . . .			3,383	22	
<b>RAMAL de Agua Vermelha</b>	São Carlos . . . . .	—	0,000	0,000	0	15-10-1884
	Babilonia . . . . .	756,0	19,619	202	2	1- 4-1892
	Floresta . . . . .	699,0	22,212	210	2	Idem
	Canchim . . . . .	690,0	25,252	326	3	1-10-1895
	Capão Preto . . . . .	690,0	29,805	208	2	2- 9-1892
	Agua Vermelha . . . . .	805,0	39,107	146	2	1- 4-1892
	Araraby . . . . .	687,0	50,360	212	2	2- 9-1892
	Alfredo Ellis . . . . .	702,0	54,729	170	2	1-10-1906
	Santa Eudoxia . . . . .	608,0	62,976	833	4	20- 9-1893
	Somma . . . . .			2,307	19	
<b>Ramal de Ribeirão Bonito</b>	São Carlos . . . . .	—	0,000	7,402	34	
	Pedreira . . . . .	—	0,004	577	5	
	Angico . . . . .	716,0	8,101	198	2	1- 4-1894
	A transportar . . . . .			8,177	41	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
<b>Bitola de 1m,00</b>						
Ramal de Riber. Bonito	Transporte . . . . .			8,177	41	
	Monjolinho . . . . .	662,0	13,044	318	3	1- 4-1894
	Jacaré . . . . .	576,0	23,313	680	4	Idem
	Santo Ignacio . . . . .	544,0	29,238	420	3	1-11-1912
	Tamanduá . . . . .	651,0	34,978	560	2	15- 6-1920
	Ribeirão Bonito . . . . .	585,0	40,071	1,960	9	10- 5-1894
	Somma . . . . .				12,115	62
Ramal de Mogy Guassú	Rincão . . . . .	--	0,000	0,000	0	1- 4-1892
	Guatapará . . . . .	510,0	11,405	627	8	30-12-1901
	Guarany . . . . .	524,0	24,052	489	4	Idem
	Martinho Prado . . . . .	503,0	39,487	1,411	8	Idem
	Barrinha . . . . .	489,0	56,471	565	4	1- 2-1903
	Macuco . . . . .	508,0	67,671	488	4	25- 3-1903
	Passagem . . . . .	486,0	78,211	1,261	10	1- 2-1903
	Cascalho . . . . .	498,0	84,851	701	5	25- 3-1903
Pontal . . . . .	522,0	92,711	1,847	16	Idem	
Somma . . . . .				7,389	59	
Passagem a Bebedouro	Passagem . . . . .	486,1	0,000	0,000	0	1- 2-1903
	Pitangueiras . . . . .	502,8	6,417	420	8	11- 1-1927
	Plinio Prado . . . . .	533,8	14,160	140	2	Idem
	Ibitiúva . . . . .	600,0	21,000	335	5	Idem
	Posto Ligação . . . . .	—	23,040	330	3	—
	Areia . . . . .	563,0	33,200	166	2	11- 1-1927
	Bebedouro . . . . .	529,4	43,000	—	—	Idem
Somma . . . . .				1,391	20	
Ramal de Terra Roxa	Ibitiúva . . . . .	600,0	0,000	—	—	11- 1-1927
	Azevedo Marques . . . . .	525,5	29,230	93	2	Idem
	Viradouro . . . . .	529,9	39,510	364	3	Idem
	Terra Roxa . . . . .	477,8	53,180	472	7	Idem
	Somma . . . . .				929	12
<b>Bitola de 0m,60</b>						
Ramal de S. ta Rita	Porto Ferreira . . . . .	—	0,000	2,437	16	15- 1-1880
	Ibó . . . . .	579,0	9,393	249	3	1- 4-1917
	Tombadouro . . . . .	646,0	16,988	131	2	1-12-1890
A transportar . . . . .				2,817	21	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitude	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	<b>Bitola de 0m,60</b>					
	Transporte . . . . .			2,817	21	
Rama de S.ta Rita	Santa Rita . . . . .	759,0	26,920	680	8	1-12-1890
	Santa Oliveria . . . . .	722,0	31,839	129	3	1- 8-1913
	Moema . . . . .	615,0	36,402	388	3	Idem
	Somma . . . . .			4,014	35	
Ramel Descalva-dense	Descalvado . . . . .	--	0,000	466	6	7 12-1881
	Pantano . . . . .	698,0	10,864	133	3	1- 3-1891
	Aurora . . . . .	697,0	13,524	628	5	Idem
	Somma . . . . .			1,227	14	

### Desvios particulares de Lenheiros

Linhas	Proprietarios	Posição kilométrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
	<b>Bitola de 1m,60</b>			
Tronco . . . . .	Chibarro . . . . .	235,600	610	1
	<b>Bitola de 1m,00</b>			
Tronco . . . . .	Manoel Mozzaner . . . . .	288,426	175	1
" . . . . .	Junqueira, Morelli & Cia. . . . .	303,000	200	1
R. M. Guassú . . . . .	Manoel Macedo . . . . .	52,00	230	1
R. A. Vermelha . . . . .	Lacerda de Oliveira & C. . . . .	27,264	7,600	1
R. R. Bonito . . . . .	Paes de Barros . . . . .	35,978	22,700	1
R. Agudos . . . . .	Moreira & Souza Leite . . . . .	78,448	16	1
	Somma . . . . .		30,921	6

### Desvios particulares

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilome- trica	Exten- são dos desvios	Numero de chaves
	<b>Bitola de 1m,60</b>			
TRONCO	Rappa & Cia. . . . .	0,804	284	2
	Horacio Tulli. . . . .	30,338	163	1
	Companhia Mac-Hardy . . . . .	42,900	160	1
	Fabrica de Seda S. A. . . . .	42,992	675	2
	Casa Piconi S. A. . . . .	43,127	103	1
	Armazens Geraes de Fazendeiros. . . . .	43,128	120	1
	Barbosa Nogueira & Cia. . . . .	43,290	271	1
	Gabriel Theodoro & Filho . . . . .	43,449	127	1
	Companhia Mac-Hardy . . . . .	44,214	152	1
	Companhia Standard Oil . . . . .	45,285	280	1
	Mignel Pinelli . . . . .	62,400	85	1
	Francisco Biancalana . . . . .	69,430	287	1
	Achilles Zanaga . . . . .	82,346	120	1
	Daniel Baptista de Oliveira . . . . .	93,565	100	1
	Salvador Ramos . . . . .	105,092	88	1
M. Camargo & Cia. . . . .	105,172	125	1	
J. Levy & Irmãos . . . . .	105,563	252	1	
Serraria Rio Claro, Limitada. . . . .	133,358	144	1	
Amin Bonamanin . . . . .	168,492	139	1	
	Somma . . . . .		6,005	36
	<b>Bitola de 1m,00</b>			
Rio Claro	Justiniano Lacerda de Oliveira . . . . .	14,380	49	1
a V. Rio	Schmidt Mayer & Cia. . . . .	26,472	196	1
Claro	Dr. Cyro de Godoy . . . . .	34,705	62	1
	Giacomo Toniate . . . . .	49,315	153	1
R. . . . .	Dr. Souza Campos . . . . .	13,069	90	1
R. . . . .	Caetano Grande . . . . .	39,882	140	1
R. A. Vermelha	Companhia Agricola (Alfr. Ellis). . . . .	54,407	3,300	1

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilome- trica	Exten- são dos desvios	Numero de chaves
<b>Bitola de 1m,00</b>				
Tronco	Viuva Guedes & Filhos . . . . .	C. Rico	120	1
	De Rossi & Irmão . . . . .	274,000	138	1
	João Kobal . . . . .	275,000	172	1
	Arthur de Oliveira . . . . .	304,000	172	1
	João Kobal . . . . .	316,000	340	1
Ramal do M. Guassú	C. A. F. São Martinho . . . . .	41,000	2,485	2
	„ „ „ „ „	44,000	3,220	3
	C. E. Metallurgica . . . . .	58,000	1,721	1
	Henrique Aguiar . . . . .	64,000	90	1
	Irmãos Marchesi . . . . .	83,000	132	1
Passagem a Bebedouro	Gabriel Silveira . . . . .	6,200	116	
	Prudente Rosa Corrêa . . . . .	54,000	587	
Ramal de Jahú	Simões & Castilho . . . . .	111,713	121	1
	Conde do Pinhal . . . . .	143,323	142	2
	Almeida Prado & Cia. . . . .	144,223	112	1
Ramal dos Agudos	Serraria Zanotta . . . . .	0,600	120	1
	Nagib Letaif & Irmãos . . . . .	41,869	129	1
	Alfredo Romão . . . . .	46,014	102	1
	Onofrillo & Marafioti (pedre)	53,778	210	1
	„ „ „ „ „	53,778	124	1
	Mauroel Reis . . . . .	55,668	300	1
	Alberto Borseto . . . . .	55,715	120	1
	Irmãos Conti . . . . .	63,036	106	1
	Alberto Borseto . . . . .	63,470	335	1
	Fausto Furlani . . . . .	71,300	16	1
	Francisco Giraldi & Cia . . . . .	93,321	130	2
	R. Soares & Cia. . . . .	93,400	128	1
	De Conti, Cezar e Filhos . . . . .	93,626	110	1
Ramal de Baurú	Bruno Marafioti . . . . .	16,230	265	2
	Gonçalo Garcia & Cia. . . . .	17,000	15,000	1
	Frederico Karg . . . . .	31,608	120	1
	Casemiro Onofrillo . . . . .	31,969	120	1
	Maia & Cia. . . . .	38,153	110	1
	Thomaz & Cia. . . . .	38,638	120	1
	Estamparia . . . . .	39,900	120	1
	Somma . . . . .		31,443	45
<b>Bitola de 0m,60</b>				
Ramal de Santa Rita	João Martinelli . . . . .	1,959	78	1
	João Perez Ortiz . . . . .	13,630	67	1

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilome- trica	Exten- são dos desvios	Numero de chaves
<b>Bitola de 0m,60</b>				
Ramal de Santa Rita	Dr. Carlos Paes de Barros . . . . .	19,443	68	1
	João M. de Carvalho . . . . .	22,498	53	1
	Leiteria Santa Ritense . . . . .	27,100	50	1
	Industria Rennida de Santa Rita . . . . .	27,444	159	1
	Adolpho Milchert . . . . .	33,047	218	1
	D. Albertina G. Nogueira & Fi- lhos . . . . .	34,072	195	1
Ramal Des- calvadense	Jaeyntho Penteado . . . . .	3,229	28	1
	Fazenda São Miguel . . . . .	5,321	102	1
Somma . . . . .			1,018	10
Total . . . . .			424,538	1863

## Materiaes

### a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas, nos augmentos das linhas principaes e desvios, no alargamento da bitola de 1,00 para 1,60, entre Rincão e Rio Grande e no melhoramento da linha do ramal de Jahú, foram empregados os materiaes constantes do quadro seguinte:

ESPECIE	Quantidade
Trilhos de 45 kilos m. l. . . . .	421
» » 40 » » . . . . .	13.923
» » 32 » » . . . . .	2.910
» » 25 » » . . . . .	4.913
» » 18 » » . . . . .	2.115
» » 12 » » . . . . .	67
Talas de junção . . . . .	40.906
Pregos de linha . . . . .	941.532
Parafusos de junção . . . . .	122.353
Parafusos para dormentes de aço . . . . .	2.730
Tirefonds . . . . .	26.738
Sellas para trilhos . . . . .	4.548
Garras . . . . .	8.864
Arruelas . . . . .	8.564
Apparelhos para desvios . . . . .	151

**b) Dormentes**

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1927, foi:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS			
	1 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,00	0 <sup>m</sup> ,60	
Em ser em 1.º de Janeiro de 1927	185.831		84.985	895
Recebidos de fornecedores	269.671		249.736	16.577
Somma		455.502	334.721	17.472
Empregados na substituição dos estragados	102.535		113.201	11.467
Empregados na construção de desvios	17.112		29.344	
Empregados em obras d'arte no alargamento da bitola do ramal Mogy-Guassú	317			
Empregados no prolongamento do ramal dos Agudos	49.974		71.687	
Empregados no alargamento da bitola de Passagem a Barretos	146.233			
Empregados na Electrificação da linha	787			
Empregados na modificação da linha do ramal de Jabú			33.726	
Empregados em Edifícios	201			
Somma		317.159	247.958	11.467
Em ser em 1.º de Janeiro de 1928		188.343	86.763	6.005

## Lastro

### a) Pedra

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

A 31 de Dezembro de 1927 a extensão da linha lastrada de pedra attingia a 1.200,128 km. assim discriminada:

TRECHOS	Extensão		TOTAL
	Linha principal	Desvios	
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,60			
	km.	km.	km.
De Jundiahy a Rincão, inclusive a via dupla de Jundiahy a Campinas . . .	329,801	31,200	361,001
Ramal de Piracicaba . . . . .	45,206	896	46,102
» » Descalvado . . . . .	106,808	3,541	110,349
» » Santa Veridiana . . . . .	38,952	1,615	40,567
» » Baldeação . . . . .	1,422	120	1,542
Somma . . . . .	522,189	37,372	559,561
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00			
De Rio Claro a Visconde do Rio Claro . . . . .	55,554	1,616	57,170
De Rincão a Alberto Moreira . . . . .	184,125	1,260	185,385
Ramal de Jahú . . . . .	131,320	2,352	133,672
» » Agudos . . . . .	131,733	1,930	133,663
» » Baurú . . . . .	38,420	390	38,810
» » Agua Vermelha . . . . .	16,167	—	16,167
» » Ribeirão Bonito . . . . .	40,071	629	40,700
» » Mogy-Guassú . . . . .	35,000	—	35,000
Passagem a Bebedouro . . . . .	—	—	—
Ramal de Areias . . . . .	—	—	—
Somma . . . . .	632,390	8,177	640,567
Total . . . . .	1.154,579	45,549	1.200,128

### b) Terra

Para alargamento de côrtes, reforço de aterros e construção de desvios, correram trens de lastro nas diversas linhas, sendo removidas 12.394 gondolas de terra.



## Edifícios e Obras d'Arte

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

DESIGNAÇÃO	Augmen- tadas	Concer- tadas	Referma- das	Pintadas	Construi- das	Total
Estações . . . . .	—	14	17	22	4	57
Armazens . . . . .	—	20	14	12	1	47
Casas de empregados . . . . .	—	70	123	145	54	392
Casas de trabalhadores . . . . .	—	30	4	112	69	215
Latrinas . . . . .	—	—	19	—	—	19
Poços . . . . .	—	—	37	—	14	51
Encanamentos d'agua . . . . .	—	—	4	—	2	6
Plataformas . . . . .	3	4	—	—	3	10
Officinas . . . . .	—	1	1	—	1	3
Cabinas . . . . .	—	—	—	—	4	4
Muros de arrimo . . . . .	—	1	1	—	20	22
Boeiros . . . . .	—	24	7	—	69	120
Pontilhões . . . . .	—	—	5	—	—	5
Passagens inferiores . . . . .	—	—	1	—	31	32
Muros de feixo . . . . .	—	2	—	2	3	7
Fornos cobertos . . . . .	—	7	—	—	20	27
Tanques de lavar . . . . .	—	8	—	—	11	19
Depositos . . . . .	—	—	—	—	3	3
Pontes . . . . .	—	1	—	2	—	3
Valletas . . . . .	—	2	—	—	3	5
Giradores . . . . .	—	—	—	—	1	1

As estações construídas foram: Barrinha, Macuco, Guarany, no ramal Mogy-Guassú; Garça no ramal Agudos.

## Cercas e Cancellas

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

LINHAS	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Reconstruidas	Substituidas	Assentadas
Bitola 1 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	12.891	1.950	31	6
» 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	186.147	97.160	79	15
» 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	728	485	6	4

## Custeio

Com esta verba dispendeu-se a importancia de 10.972.999\$272 assim discriminada:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração . . . . .	400.843\$300	53.456\$353	—	434.299\$653
Via permanente . . . . .	4.344.912\$834	2.351.317\$415	1.571.178\$700	8.267.408\$949
Estações e edificios . . . . .	364.740\$889	461.238\$606	891.186\$934	1.720.166\$429
Obras d'Arte . . . . .	139.294\$420	77.047\$382	44.662\$720	261.004\$522
Cercas e cancelas . . . . .	39.563\$540	26.303\$839	64.259\$150	130.126\$529
Lastro . . . . .	84.994\$580	19.254\$400	—	104.248\$980
Villas operarias . . . . .	22.274\$290	11.520\$720	—	33.795\$010
Aposentadorias . . . . .	21.949\$200	—	—	21.949\$200
Total . . . . .	5.418.573\$053	2.983.138\$715	2.571.287\$504	10.972.999\$272

Comparação da despesa de custeio dos annos de 1926 e 1927

ANNOS	Pessoal	Material	Contas	Total
Em 1926 . . . . .	4.306:916\$330	2.881:368\$664	2.187:035\$558	9.375:320\$552
Em 1927 . . . . .	5.418:573\$053	2.983:138\$715	2.571:287\$504	10.972:999\$272
Diferença para . . . . .	+ 1.111:656\$723	+ 101:770\$051	+ 384:251\$946	+ 1.597:678\$720

As diversas verbas de despesas de Linha em 1927, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração . . . . .	83:885\$750	6:160\$920	—	90:046\$670
Via Permanente . . . . .	+ 960:333\$994	234:237\$449	352:694\$474	+ 1.547:365\$917
Estações e Edifícios . . . . .	15:335\$581	132:877\$477	236:639\$542	354:181\$438
Obras d'Arte . . . . .	50:712\$675	9:032\$339	244:183\$820	202:503\$484
Cercas e Cancellas . . . . .	11:697\$810	278:534\$316	39:101\$750	251:130\$376
Lastro . . . . .	+ 29:109\$080	6:690\$980	—	+ 33:790\$060
Villas Operarias . . . . .	15:648\$615	9:329\$890	—	24:978\$495
Aposentadorias . . . . .	+ 1:050\$000	—	—	+ 1:050\$000
Diferença para . . . . .	+ 1.111:656\$723	+ 101:770\$051	+ 384:251\$946	+ 1.597:678\$720

### Extranhos

Prestaram-se serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importancia de 535:680\$412 assim distribuida:

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
Locomoção . . . . .	90:415\$700	41:800\$255	—	132:215\$955
Tratago . . . . .	23:008\$817	36\$800	—	23:045\$617
Caixa de Aposentadorias e Pensões . . . . .	5:814\$300	—	—	5:814\$300
Diversos particulares . . . . .	163:127\$530	211:477\$010	—	374:604\$540
Total . . . . .	282:366\$347	253:314\$065	—	535:680\$412

## Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1927, era o seguinte:

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Chefe da Linha . . . . .	1	
» do Escriptorio Technico . . . . .	1	
Auxiliar do Escriptorio Technico . . . . .	1	
Engenheiros Residentes . . . . .	9	
Encarregado do Escriptorio . . . . .	1	
Desenhistas . . . . .	2	
Ajudante do Escriptorio . . . . .	1	
Auxiliar . . . . .	1	
Escripturarios . . . . .	11	
Dactylographas . . . . .	2	
Praticantes . . . . .	6	
Continuos . . . . .	2	38
Mestre de linha . . . . .	22	
Feitores de turmas ordinarias . . . . .	175	
» » » extraordinarias . . . . .	9	
» » » extracção de pedras . . . . .	3	
Operarios de » ordinarias . . . . .	1.149	
» » » extraordinarias . . . . .	274	
» » » extracção de pedras . . . . .	94	
Guardas passagens . . . . .	38	
» pontes . . . . .	5	
Pedreiros . . . . .	78	
Serventes . . . . .	85	
Carpinteiros . . . . .	27	
Ferreiros . . . . .	17	
Malhadores . . . . .	1	
Funileiros . . . . .	6	
Pintores . . . . .	16	
Poceiros . . . . .	4	
Guarda noite . . . . .	1	
» chave . . . . .	1	
Mechanico . . . . .	1	
Ajudante Encarregado Deposito . . . . .	2	
Vigia . . . . .	1	
Soldador . . . . .	1	
Motorista . . . . .	1	2.011
<b>Construcção</b>		
Chefe de Secção . . . . .	1	
Engenheiros-Ajudantes . . . . .	3	
Administrador . . . . .	1	

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Auxiliar . . . . .	1	
Feitores . . . . .	6	
Machinistas . . . . .	4	
Foguistas . . . . .	6	
Chauffeurs . . . . .	1	
Pedreiros . . . . .	10	
Serventes . . . . .	28	
Operarios . . . . .	428	
Encarregados . . . . .	5	
Cremalheiros . . . . .	3	
Praticante-Escriptuario . . . . .	1	
Poceiros . . . . .	2	500
Total . . . . .		2.549

## Construcção

### Prolongamento do Ramal dos Agudos

No anno de 1927 ficou concluida a construcção do terceiro trecho deste prolongamento, desde Duartina até as proximidades das cabeceiras dos rios do Peixe e Tibiriçá, na extensão de 40.095 metros. A 12 de Junho foi inaugurada a estação de Gallia e a 31 de Dezembro a de Garça. Foram escavados durante o anno 30.135 metros cubicos de terra, 10.649 de piçarra, 30.364 de pedra solta e 68.240 de rocha, no total de 139.388 metros cubicos.

Nesse terceiro trecho do prolongamento do ramal dos Agudos o movimento de terra se elevou a 900.560 metros cubicos, dos quaes 50.1 % em terra, 25.3 % em piçarra, 9.2 % em pedra solta e 15.4 % em rocha. O volume escavado foi pois de 22 metros cubicos or metro corrente de linha. Foram coustruidas 119 obras d'arte: 1 pontilhão aberto de 5 metros de vão, 7 pontilhões em arco dos quaes 2 de 3 metros e 5 de 2 metros de vão, e 111 boeiros de concreto moldado, dos quaes 7 duplos de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10, 67 de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10, 1 duplo de 0<sup>m</sup>,60 de diametro e 36 de 0<sup>m</sup>60 de diametro. Em cada uma das estações de Gallia e Garça se fizeram alem dos desvios e do triangulo, os edificios da estação, do armazem, da casa para o chefe da estação, e de quatro casas de empregados; construíram-se tambem seis casas de trabalhadores da

linha nas sédes de cada uma das quatro turmas de conserva em que está dividido o terceiro trecho do prolongamento. Iniciou-se a construção dos edificios das estações de Esmeralda e Fernão Dias, situadas entre Duartina e Gallia.

Em 1926 já se tinha feito o picadão e a installação de serviço para o quarto trecho do prolongamento, entre Garça, nas cabeceiras do rio Tibiriçá, e Marília, no picadão de Presidente Penna a Platina. Em 1927 se trabalhou activamente na construção dos 33 kilometros de linha deste trecho, tendo-se escavado 312.000 metros cubicos de terra e 88.000 de picarra, no total de 400.000 metros cubicos e tendo-se construído 40 boeiros de concreto moldado de 0<sup>m</sup>,60 de diametro. No correr do anno de 1928 deve ficar completamente concluída a construção deste trecho.

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

Concluiu-se a construção deste prolongamento, na extensão de 12 kilometros até a estação de Vassununga na barranca do rio Mogy-Guassú, devendo a inauguração se fazer em principios de 1928. Durante o anno de 1927 se concluiu o movimento de terra, cujo volume total montou a 94.707 metros cubicos, dos quaes 91.5 % em terra e 8.5 % em picarra. Concluiu-se tambem a construção das obras d'arte, que são 32: 1 ponte de 12 metros de vão, 3 passagens inferiores de 3 metros, 1 pontilhão em arco de 2 metros de vão e 27 boeiros de concreto moldado, dos quaes 1 duplo de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10, 5 de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10, 1 duplo e 20 simples de 0<sup>m</sup>,60 de diametro. Construíram-se em Vassununga alem do triangulo e dos desvios, os edificios da estação, do armazem, da casa para o chefe da estação, e da casa para o portador; construíram-se tambem 8 casas para trabalhadores da linha nas sédes das duas turmas de conservas em que foi dividido o prolongamento.

### **Melhoramentos da linha no ramal do Jahú**

Ficou concluída em 1927 a construção das variantes de Campo Alegre e de Aterrado nas quaes foram escavados 16.500 e 33.000 metros cubicos de terra respectivamente. Foi construída uma pequena variante entre os kilometros 22 e 23 com 18.038 metros cubicos de movimento de terra. Proseguiu-se na construção das variantes de Brotas, e de Torrinha a Dous Corregos, tendo-se escavado nesta 290.026 metros

cubicos de terra e 14.102 de piçarra, e naquella 95.327 metros cubicos de terra, 3.757 de piçarra, 1.964 de pedra solta e 7.669 de rocha. Iniciou-se a construcção da variante de Brotas a Torrinha a qual vence a serra de Brotas, tendo-se feito 20.418 metros cubicos de escavação em terra, 1.715 em piçarra e 3.292 em rocha. Começou-se tambem a construcção de uma nova linha para a pedreira de Ventania na qual se escavam 3.251 metros cubicos de terra e 6.824 de piçarra. O movimento de terra total nas 7 linhas foi pois de 515.883 metros cubicos dos quaes 476.560 em terra, 26.398 em piçarra, 1.964 em pedra solta e 10.961 em rocha. Foram escavados com os escavadores mecanicos 61.000 metros cubicos de terra; a terra restante e os outros materiaes foram escavados pelos meios ordinarios. Foram construidos nas diversas variantes 3 pontilhões em arco, sendo um de 6 e 2 de 2 metros de vão, um boeiro capeado de 0<sup>m</sup>,90 de vão, um boeiro capeado com dois vãos de 0<sup>m</sup>,60, 3 passagens inferiores de 4 metros e 3 de 3 metros de vão, e 9 boeiros de concreto moldado, dos quaes 1 duplo 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10, 6 de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10, e 2 de 0<sup>m</sup>,60 de diametro. Foi construido o edificio para o novo posto telegrafico de Taboleiro, e iniciada a construcção da estação, armazem, casa do chefe da estação e casas de empregados, para a nova estação de Brotas. Foi assentada a linha e mudado o lastro de pedra no restante da variante de Campo Alegre, e nas variantes do kilometro 22, de Aterrado, em parte da de Brotas e em parte da de Torrinha a Dous Corregos.

### **Alargamento da bitola do ramal do Mogy-Guassú**

Em 1927 se proseguiu no serviço de alargamento da bitola do ramal do Mogy-Guassú, tendo-se feito para a construcção de variantes um movimento de terra de 337.941 metros cubicos, dos quaes 304.483 em terra, 20.337 em piçarra, 7.315 em pedra solta e 5.806 em rocha, tendo ficado quasi completamente concluido o serviço de preparação do leito das variantes. Foram construidos: 4 pontilhões em arco, sendo um de 4<sup>m</sup>,40 de vão, um de 4<sup>m</sup>,00 e dois duplos de 2<sup>m</sup>,00; 2 passagens inferiores de 3 metros; 3 boeiros de concreto de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10 e 1 de 0<sup>m</sup>,60 de diametro. Foram feitos augmentos de alvenaria em duas obras d'arte existentes nos trechos da linha actual a aproveitar para a bitola larga. Construiram-se novos edificios para estação e moradia do chefe da estação em Guarany, Barrinha e Macuco, para armazem em Guarany, e para moradias de empregados em Guarany e Passagem. Foi assen-



tada a linha com bitola de 1<sup>m</sup>,60 e 3 trilhos para dar passagem tambem ao material rodante da bitola de 1 metro em cerca de metade da extensão total das variantes. Foram substituidos os trilhos e dormentes para alargamento da bitola em toda a extensão de linha em que é aproveitado o leito actual.

### **Alargamento da bitola de passagem a Barretos**

Em 1927 se trabalhou com muita actividade na construção das variantes entre Passagem e Bebedouro e entre Bebedouro e Barretos, tendo sido feito um movimento de terra de 558.774 metros cubicos dos quaes 548.168 em terra, 9.079 em piçarra e 1.527 em pedra solta. Foram escavados com o escavador mecanico 99.084 metros cubicos de terra, pelos meios ordinarios o restaute. Está quasi completamente concluida a ponte de cimento armado com 6 vãos de 24 metros, sobre o rio Mogy-Guassú, proximo á Passagem. Foram construidos ou estão com a construção em andamento as seguintes obras d'arte: 7 pontilhões em arco, dos quaes um de 6<sup>m</sup>,00 de vão, um de 4<sup>m</sup>,40, 2 com 2 vãos de 3<sup>m</sup>,00, 2 de 3<sup>m</sup>,00, um de 2<sup>m</sup>,00; 1 passagem inferior de 6<sup>m</sup>,00 e 5 de 3<sup>m</sup>,00; 10 boeiros de concreto, dos quaes 2 de 0<sup>m</sup>,60, e 2 duplos e 6 simples de 0<sup>m</sup>,80 × 1<sup>m</sup>,10. Foram augmentadas as alvenarias de 3 obras d'arte existentes nos trechos em que se aproveita o leito actual para a bitola larga. Foi assentada a linha com tres trilhos em um terço da extensão total das variantes, e iniciou-se com intensidade o serviço de substituição de trilhos e dormentes nos logares em que se aproveita o leito da linha actual para a bitola larga.

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

Em 1927 se continuou a trabalhar na construção dessa linha, tendo-se escavado mais 21.000 metros cubicos de terra para preparação do leito. Terminou-se a construção de 3 passagens inferiores, de um pontilhão em arco de 3 metros, e de uma ponte com quatro arcos de 5 metros, começada no auno anterior. Construíram-se mais um pontilhão em arco e uma passagem inferior ambos de 3 metros de vão. Concluiu-se o lastramento de pedra até Alberto Moreira, e assentaram-se trilhos até 30 kilometros alem desta ultima estação e 47 de Barretos. Iniciou-se o serviço de substituição dos trilhos e dos dormentes tendo em vista o alargamento da bitola, a ser inau-

gurado ao mesmo tempo que o de Rincão a Barretos. Os 10 kilometros de linha assentados durante o anno já o foram com trilhos e dormentes de bitola larga. Estão em andamento as obras dos varios edificios das tres estações do trecho ainda em construcção.

Jundiahy, 28 de Abril de 1928.

*Pedro Soares de Camargo,*

Chefe da Linha.



## V

# Locomoção

---

O cargo de Chefe da Locomoção, que vinha sendo exercido por mim, em character interino, de accôrdo com a resolução da digna Directoria, foi preenchido com a nomeação do Sr. Dr. Durval Lourenço de Azevedo, o qual desempenhava o cargo de Chefe da Tracção.

Passo a transcrever, na sua integra, o bem elaborado relatorio que me foi apresentado pelo Sr. Dr. Durval Lourenço de Azevedo, que vem prestando com muita dedicação e intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista.

*Illmo. Sr. Dr. Jayme Cintra.*

M. D. Inspector Geral.

Nesta

Venho passar ás mãos de V. S. o relatório da Divisão da Locomoção, referente ao anno de 1927.

Com estima e consideração,

De V. S. Att.º Vdor.

***Durval Azevedo,***

Chefe da Locomoção.

# LOCOMOÇÃO

1

## Material rodante

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de Dezembro de 1927.

Designação	Secção Paulista		Secção Rio Claro	TOTAL
	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,10	
Locomotivas electricas . . . . .	31	—	—	31
» a vapor . . . . .	81	11	86	178
Carro da Directoria . . . . .	—	—	1	1
Carros de Inspeção . . . . .	2	—	2	4
» » pagamento . . . . .	2	—	2	4
» dormitórios para passageiros . . . . .	8	—	13	21
» » » chefes . . . . .	1	—	1	2
» » » empregados . . . . .	1	—	1	2
Carro reservado para engenheiros . . . . .	1	—	—	1
Carros reservados para doentes . . . . .	3	—	2	5
» » » presos . . . . .	1	—	1	2
» funebres . . . . .	1	—	2	3
» restaurantes . . . . .	8	—	5	13
» » (cozinha) . . . . .	2	—	—	2
» de luxo . . . . .	8	—	3	11
» de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	27	2	28	57
» » 2. <sup>a</sup> » . . . . .	22	5	29	56
» mixtos . . . . .	18	5	20	43
» para bagagem . . . . .	36	3	26	65
» » correio . . . . .	5	—	8	13
Carros para conducção de pessoal em serviço . . . . .	—	—	1	1
Carros frigorificos para leite . . . . .	2	—	—	2
» para animaes de raça . . . . .	2	—	—	2
» » transporte de carruagens . . . . .	3	—	2	5
Automoveis . . . . .	3	—	1	4
Guindaste á mão rodante . . . . .	3	—	2	5
» » vapor . . . . .	8	—	3	11
Carretões para transporte de locomotivas a vapor . . . . .	3	—	—	3
Carretões para transporte de grandes volantes . . . . .	1	—	—	1
Vagões de soccorro . . . . .	6	—	5	11
» diversos . . . . .	3.173	65	1.851	5.089

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

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

Mostram os quadros seguintes o material de tracção e rodante adquirido, construído, reconstruído e transformado, em 1927: .

### Augmento de material

#### Material adquirido

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	Total
Locomotivas electricas . . .	4	—	—	4
" a vapôr . . .	—	2	—	2

**Material Construido**

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Carro de Inspeção . . . . .	1	—	—	1
Carros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	2	—	—	2
> compostos . . . . .	2	—	—	2
> de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	—	—	5	5
Vagões cobertos, de aço, de 42.000 kilos . . . . .	150	—	—	150
Vagões rasos, de 42.000 kilos . . . . .	98	—	—	98
> cobertos, de aço, de 30.000 kilos . . . . .	—	—	100	100
Vagões abertos, de aço, de 30.000 kilos . . . . .	—	—	8	8
Caixas moveis abertas para transportes de materiaes e para trafegarem em linhas de bitola de 1 <sup>m</sup> ,60 e 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	10	—	10	20

**Material Reconstruido**

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Carro de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	1	—	—	1
Vagões cobertos simples, de 12.000 kilos . . . . .	2	—	3	5
Vagões abertos duplos, de 20.000 kilos . . . . .	8	—	2	10
Vagões abertos duplos, de 30.000 kilos . . . . .	1	—	—	1
Gaiola simples, de 12.000 kilos . . . . .	1	—	—	1
Vagões cobertos duplos, de 20.000 kilos . . . . .	—	—	2	2
Vagões abertos simples, de 12.000 kilos . . . . .	—	—	7	7
Vagões tender de guindaste . . . . .	—	—	1	1
Gaiolas duplas, de 20.000 kilos . . . . .	—	—	2	2
Vagões plataforma para transporte de caixas frigorificas . . . . .	—	—	2	2
Vagões abertos, de 8.000 kilos . . . . .	—	3	—	3



Material Transformado

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00	Total
Carro de 1. <sup>a</sup> classe em 2. <sup>a</sup> classe	2	—	—	2
» » propaganda agricola em carro dormitorio para chefes . . . . .	1	—	—	1
Vagão coberto simples de 12.000 kilos, para servir com o appa-relho de solda electrica . .	1	—	—	1
Vagão aberto simples de 12.000 kilos em tender para locomoti-vas de manobra . . . . .	2	—	—	2
Vagão aberto de 30.000 kilos, em vagões andaime para ser-viço da electrificação da linha	10	—	—	10
Vagões abertos de 30.000 kilos, em vagões bobineiros para serviço da linha electrificação da linha . . . . .	3	—	—	3
Vagões engradados para lenhã, em tender de locomotiva . .	3	—	—	3
Vagões cobertos simples de 12.000 kilos, em abertos simples . . . . .	—	—	3	3
Vagões cobertos duplos de 20.000 kilos, de bitola de 1 <sup>m</sup> ,60 adaptado e transferido para a bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	—	1	1

### Material rodante e de tracção

A contar de 1907 foi comprado ou construído nas officinas de Jundiahy e Rio Claro:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1,™60	Bitola de 1,™00	Communs à ambas as bitolas	Bitola de 0,™60
Locomotiva a vapor . . . . .	24	65	—	6
» electricas . . . . .	31	—	—	—
Carros diversos . . . . .	113	39	—	—
Carros de bitola de 1,™60 transformado para a bitola de 1,™00	—	59	—	—
Carros de bitola de 1,™00 transformado para a bitola de 1,™60	2	—	—	—
Carros de bitola de 1,™00 transformados para a bitola de 0™60	—	—	—	8
Vagões diversos . . . . .	1.649	1.127	—	17
» frigorificos e para materiaes (estrados) . . . . .	79	50	—	—
Caixas frigorificas para carnes . . . . .	—	—	60	—
» para vagões « Cooperativa » . . . . .	—	—	3	—
» moveis abertas para transporte de materiaes . . . . .	—	—	120	—
Caixa movel fechada para transporte de materiaes . . . . .	—	—	1	—
Automoveis grandes para serviço do Tráfego . . . . .	2	1	—	—
Automoveis pequenos para serviço da Linha . . . . .	1	1	—	—
Caixa movel de ferro para transporte de materiaes . . . . .	—	—	1	—
Carretões para transporte de locomotiva à vapor . . . . .	3	—	—	—
Carretão para transporte de grandes volumes . . . . .	1	—	—	—
Guindastes à vapor . . . . .	8	3	—	—
Guindastes a mão (rodante) . . . . .	1	—	—	—

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1918 até Dezembro de 1927, com as differenças verificadas de anno para anno:

Anno	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Total	Bitola de 1m,00	Total geral	DIFFERENÇA	
						Mais	Menos
1927	6.549.462	240.212	6.789.674	5.021.723	11.811.397	882.133	—
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	—	—

# TRACÇÃO

## II

### Percurso das locomotivas

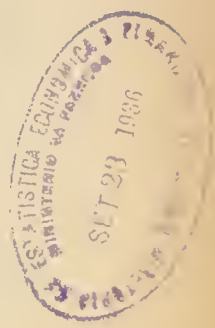
Foi de 11.811.397 kilometros o percurso das locomotivas em 1927. O quadro seguinte mostra esse percurso discriminado pelas categorias de trens existentes, manobras, reservas e trens de lastro.

BITOLA DE	Anos de	SERVIÇO DO TRAFEGO						Serviço de Linha		TOTAL POR BITOLA
		TRENS DE			Manobras e reservas	Trens de lastro	Trens de lastro	Trens de lastro		
		Passageiros	Míxtos	Cargas					Serviços diversos	
					Passageiros	Míxtos	Cargas	Serviços diversos		
1 <sup>m</sup> ,60	1927	1.910.828	129.819	2.062.671	241.910	2.174.640	29.594	6.549.462		
	1926	1.985.828	125.891	1.875.285	241.181	2.238.669	9.131	6.425.985		
	1925	1.794.881	129.774	2.020.951	302.606	2.379.026	2.628	6.529.806		
	1924	1.641.415	116.757	1.794.696	216.363	1.948.100	4.780	5.722.111		
	1923	1.695.672	131.632	1.792.546	163.058	2.008.022	69.379	5.860.309		
0 <sup>m</sup> ,60	1927	52.988	10.140	14.505	48.449	59.582	54.548	240.212		
	1926	53.094	9.800	14.428	45.265	73.397	11.391	207.375		
	1925	52.692	10.102	8.520	52.544	58.205	2.844	185.007		
	1924	51.081	10.222	11.088	37.650	51.952	2.712	164.715		
	1923	52.114	10.248	10.119	5.020	32.547	900	110.948		
1 <sup>m</sup> ,00	1927	1.508.225	163.827	1.430.652	366.069	1.194.425	358.525	5.021.723		
	1926	1.367.445	105.327	1.309.767	317.179	1.114.017	82.169	4.295.904		
	1925	1.356.035	87.835	1.338.392	263.010	1.052.634	58.656	4.156.562		
	1924	1.253.342	95.219	1.269.459	229.136	936.106	54.965	3.838.227		
	1923	1.258.828	190.626	1.272.024	182.279	906.088	24.070	3.833.916		
Total geral.	1927	3.472.041	303.786	3.507.828	656.428	3.428.647	442.667	11.811.397		
	1926	3.356.367	241.018	3.199.480	603.625	3.426.083	102.691	10.929.264		
	1925	3.203.608	237.711	3.367.863	618.260	3.389.865	64.128	10.871.435		
	1924	2.945.838	222.198	3.075.243	433.159	2.936.158	62.457	9.725.053		
1923	3.006.614	332.506	3.074.689	350.357	2.946.657	94.350	9.805.173			

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de dezembro de 1927, é discriminado em seguida, em confronto com 1926, 1925, 1924 e 1923.

DESCRIÇÃO	Seção Paulista												Seção Rio Claro				
	Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60					Bitola de 0 <sup>m</sup> ,60					Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00						
	1927	1926	1925	1924	1923	1927	1926	1925	1924	1923	1927	1926	1925	1924	1923		
Em bom estado . . . . .	65	55	46	48	58	4	2	—	6	6	42	51	36	41	35		
Em regular estado . . . . .	37	49	50	49	31	5	7	8	3	2	34	28	30	24	27		
Em reparação . . . . .	10	4	6	5	8	2	—	1	—	1	10	7	8	5	6		
Total . . . . .	112	108	102	102	97	11	9	9	9	9	86	86	74	70	68		

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



No quadro abaixo vai designada a existencia de locomotivas e sua utilização em 1927, 1926, 1925, 1924 e 1923.

PERCURSO	BITOLA DE																		
	1 <sup>m</sup> ,60							0 <sup>m</sup> ,60							1 <sup>m</sup> ,00				
	1927	1926	1925	1924	1923	1927	1926	1925	1924	1923	1927	1926	1925	1924	1923				
Não-utilizadas . . . . .																			
De 1 a 10.000 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 10.001 » 20.000 » . . . . .	—	2	1	3	—	3	1	1	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 20.001 » 30.000 » . . . . .	1	3	1	2	—	3	2	2	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	4
» 30.001 » 40.000 » . . . . .	12	10	6	6	3	—	6	6	3	2	1	1	3	—	—	—	—	—	1
» 40.001 » 50.000 » . . . . .	9	5	8	14	15	4	—	—	1	—	8	14	5	7	—	—	—	—	3
» Superior » 50.000 » . . . . .	17	5	6	17	11	1	—	—	—	—	18	21	13	14	—	—	—	—	12
	73	83	80	60	68	—	—	—	—	—	59	44	50	45	—	—	—	—	48
Total . . . . .	112	108	102	102	97	11	9	9	9	9	86	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 1926, 1925, 1924 e 1923.

<b>BITOLA DE</b>	<b>1927</b>	<b>1926</b>	<b>1925</b>	<b>1924</b>	<b>1923</b>
1 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	73	83	80	60	68
1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	59	44	50	45	48
<b>Total . . . . .</b>	<b>132</b>	<b>127</b>	<b>130</b>	<b>105</b>	<b>116</b>

Os maiores percursos, em 1927, couberam ás locomotivas seguintes:

N.º 212 (electrica)	de bitola de	1 <sup>m</sup> ,60	que percorreu	122.403 kilometros.
" 91 (a vapor)	" " "	1 <sup>m</sup> ,60	" "	109.390 "
" 2	" " "	0 <sup>m</sup> ,60	" "	48.621 "
" 100	" " "	1 <sup>m</sup> ,00	" "	98.972 "

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

<b>DESIGNAÇÃO</b>	<b>1927</b>	<b>1926</b>	<b>1925</b>	<b>1924</b>	<b>1923</b>
<b>Secção Paulista</b>					
<b>Bitola de 1,60</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros (a vapor) . . . . .	50.917	68.826	68.872	52.150	50.395
Locomotivas dos trens de passageiros (electrica) . . . . .	99.932	78.514	75.079	56.442	55.834
Locomotivas dos trens de cargas (a vapor) . . . . .	33.414	43.981	42.899	41.353	43.106
Locomotivas dos trens de cargas (electricas) . . . . .	76.375	75.613	51.816	39.109	38.923
<b>Bitola de 0,60</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros . . . . .	17.663	17.698	17.564	17.027	14.310
Locomotivas dos trens de cargas . . . . .	12.855	13.480	12.352	10.280	5.290
<b>Secção Rio Claro</b>					
<b>Bitola de 1,00</b>					
Locomotivas dos trens de passageiros . . . . .	60.329	45.581	50.238	56.970	57.219
Locomotivas dos trens de cargas . . . . .	40.334	37.030	45.743	40.867	45.108

Quanto ao consumo dos principaes materiaes de custo na tracção dos trens, inclusivé os trens de lastro e de serviço, 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 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60 Locomotivas . Vehiculos . Total .	707.485	50:054\$500	664.866	6.290:118\$350	171.892,75	233:143\$139	50.686,25	69:090\$605
	—	—	—	—	62 180,00	74:144\$285	1.195,00	1:646\$860
	707.485	50:054\$500	664.866	6.290:118\$350	234.072,75	307:287\$424	51.881,25	70:737\$465
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 Locomotivas . Vehiculos . Total .	162.695	15:781\$415	618.757	5.849:198\$870	157.287,75	223:391\$070	39.077,50	53:235\$050
	—	—	—	—	49.232,00	59:402\$490	2.067,00	2:803\$960
	162.695	15:781\$415	618.757	5.849:198\$870	206.519,75	282:793\$560	41.144,50	56:089\$010
Total geral .	870.180	65:835\$915	1.283.623	12.139:317\$220	440.592,50	590:080\$984	93.025,75	126:776\$475

Secção Paulista

Secção Rio Claro

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

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

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubri- cantes em litros	Estopa em kgs.
1 a 6	Passageiros	0,281	0,105	0,032	0,008
7	Manobras	—	0,079	0,012	0,007
8,38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	1,251	0,099	0,023	0,007
12 a 15	Mixtas	0,025	0,084	0,015	0,007
17 e 18	Cargas	—	0,086	0,012	0,006
20 e 21	"	0,023	0,112	0,014	0,007
22	Passageiros	—	0,180	0,043	0,010
23	Manobras	—	0,102	0,012	0,009
24 a 26	Passageiros	0,147	0,125	0,026	0,008
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	1,469	0,160	0,030	0,008
30 a 32	Manobras	0,036	0,082	0,014	0,007
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	1,451	0,229	0,039	0,008
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	0,017	0,089	0,013	0,007
58 e 63	Cargas	0,023	0,208	0,034	0,008
68 e 69	Passageiros	0,044	0,123	0,028	0,007
70 e 71	"	0,563	0,118	0,028	0,007
72 a 77	"	0,836	0,196	0,035	0,008
78 e 79	Manobras	0,092	0,155	0,015	0,006
80 a 82	Cargas	6,242	0,249	0,044	0,008
90 a 93	Passageiros	2,436	0,120	0,040	0,008
200 a 203 (Electricas)	"	—	—	0,023	0,007
204 a 211	Cargas	—	—	0,007	0,006
212,213 e 216	Passageiros	—	—	0,029	0,007
214,215 e 218 a 221	Cargas	—	—	0,031	0,008
217	Passageiros	—	—	0,026	0,007
300 a 308	Manobras	—	—	0,019	0,009

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

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubri- cantes em litros	Estopa em kgs.
1,2,5 a 11 e 13 e 14	Mixtas	—	0,049	0,020	0,008



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

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubrif- cantes em litros	Estopa em kgs.
1 e 2	Cargas	—	0,099	0,023	0,008
22	"	—	0,114	0,031	0,009
26	"	—	0,128	0,042	0,009
27, 30, 35, 37, 38 e 40	Passageiros	—	0,071	0,024	0,008
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	—	0,134	0,028	0,008
54 a 59	Manobras	—	0,062	0,017	0,007
60 a 62	Passageiros	—	0,092	0,014	0,007
63 a 66	"	0,017	0,121	0,027	0,008
70 a 73	Mixtas	0,105	0,100	0,025	0,008
74 a 80	"	0,024	0,091	0,025	0,007
81 a 83	Manobras	0,093	0,088	0,012	0,009
84 a 87	Passageiros	—	0,094	0,026	0,008
89 e 90 (Mallet)	Cargas	1,003	0,236	0,055	0,010
91 a 96	"	—	0,170	0,039	0,006
100 a 103	"	0,050	0,088	0,034	0,008
104 a 119	"	0,266	0,157	0,047	0,008

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

ANNOS	Bitola de 1m,60 e 0,60		Bitola de 1m,00		TOTAL	
	Lenha em m/3	Por 100 locs. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locs. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locs. kilometro
1927	691.315,46	14,44	620.058,56	12,34	1.311.374,02	13,37
1926	684.640,28	13,41	542.988,62	12,64	1.227.628,90	13,06
1925	874.563,90	15,62	531.923,28	12,80	1.406.487,18	14,42
1924	802.413,65	15,67	460.886,31	12,01	1.263.299,96	14 11
1923	768.588,11	14,64	433.510,71	11,31	1.202.098,82	13,24

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

## Lubrificante para locomotiva

ANNOS	BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60				BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00		TOTAL GERAL	
	Locomotivas electricas		Locomotivas a vapor		Quantidade em litros	Por 100 locs. kilometro	Quantidade em litros	Por 100 locs. kilometro
	Quantidade em litros	Por 100 locs. kilometro	Quantidade em litros	Por 100 locs. kilometro				
1927 . . . . .	40.691,00	2,03	131.201,75	2,74	157.287,75	3,13	329.180,50	2,79
1926 . . . . .	29.965,00	1,94	129.783,75	2,54	124.609,75	2,90	284.358,50	2,60
1925 . . . . .	24.249,00	2,17	138.264,00	2,47	100.691,00	2,42	263.184,00	2,42
1924 . . . . .	21.230,50	2,76	135.352,69	2,64	86.278,41	2,25	242.861,60	2,50
1923 . . . . .	21.261,50	2,93	117.703,50	2,24	80.573,25	2,10	219.538,25	2,24

## Estopa consumida nas locomotivas

ANNOS	BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60				BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00		TOTAL GERAL	
	Locomotivas electricas		Locomotivas a vapor		Quantidade em kilogramma	Por 100 locs. kilometro	Quantidade em kilogramma	Por 100 locs. kilometro
	Quantidade em kilogramma	Por 100 locs. kilometro	Quantidade em kilogramma	Por 100 locs. kilometro				
1927 . . . . .	14.532,50	0,72	36.153,75	0,75	59.077,50	0,78	89.763,75	0,76
1926 . . . . .	14.543,00	0,95	52.945,50	1,04	37.111,00	0,86	104.599,50	0,96
1925 . . . . .	11.685,00	1,01	57.263,00	1,02	26.977,50	0,65	95.931,50	0,87
1924 . . . . .	8.691,00	1,13	50.029,00	0,98	21.926,50	0,57	80.646,50	0,83
1923 . . . . .	6.146,00	0,85	38.732,00	0,74	22.887,50	0,60	67.765,50	0,69

Os preços médios de material, por secção de linha, foram os seguintes, em 1927, comparados com os de 1923 a 1926.

### Secção Paulista

Material	Bitolas de 1m,60 e 0m,60					Comparação com os annos de					
	1927	1926	1925	1924	1923	1926	1925	1924	1923	1923	
Carvão — tonelada. . . . .	70\$750	81\$850	104\$938	103\$695	145\$777	—	11\$100	—	33\$588	—	75\$027
Lenha — m/3 . . . . .	9\$460	9\$421	9\$920	8\$763	7\$564	+	\$039	+	\$140	+	\$697
Oleos — litros . . . . .	1\$313	1\$063	1\$228	8\$87	\$946	+	\$2.0	+	\$085	+	\$476
Estopa — kilogramma. . . . .	1\$363	1\$503	1\$590	1\$467	1\$000	—	\$140	—	\$227	—	\$101

### Secção Rio Claro

Material	Bitola de 1m,00					Comparação com os annos de					
	1927	1926	1925	1924	1923	1926	1925	1924	1923	1923	
Carvão — tonelada. . . . .	97\$000	90\$000	103\$170	102\$072	147\$089	+	7\$000	—	6\$170	—	50\$089
Lenha — m/3 . . . . .	9\$453	9\$149	9\$908	8\$625	7\$540	+	\$004	—	\$145	—	\$928
Oleos — litro . . . . .	1\$369	1\$107	1\$210	\$805	\$975	+	\$262	+	\$159	+	\$564
Estopa — kilogramma. . . . .	1\$363	1\$499	1\$590	1\$492	1\$023	—	\$136	—	\$227	—	\$129

Importancia de  
cada una de

ANNO DE 1

Importancia	Porcentaje sobre el total
788400	8,361
508200	5,584
948600	2,018
408570	6,919
808400	0,669
568460	0,087
408630	23,638
568860	1,577
838770	22,061
278050	0,894
458900	0,047
058410	0,754
838500	0,118
228890	0,401
288350	0,083
008000	0,074
968870	24,442
568200	37,388
988263	28,213
288492	1,903
908170	0,643
838565	0,828
868235	3,581
148690	0,023
168090	0,087
138010	0,001
808715	72,667
888700	2,891
758415	75,558
728285	100,000



## Carros

As despesas com a reparação e conservação de carros, em todas linhas, importaram em 1927, em 1.427.748\$735.

O quadro seguinte mostra essas despesas, distribuídas pelas duas secções principais, comparando-as com as dos annos de 1923 a 1926.

Designação	ANNOS DE						COMPARAÇÃO					
	1927	1926	1925	1924	1923		Com 1926	Com 1925	Com 1924	Com 1923		
Seção Paulista	Personal	542:950\$880	451:278\$540	490:378\$140	438:452\$860	331:291\$210	+ 91:671\$840	+ 52:572\$240	+ 104:498\$020	+ 211:659\$170		
	Material	414:938\$775	451:402\$030	564:678\$270	592:406\$230	301:838\$840	- 36:463\$255	- 149:734\$495	- 177:467\$455	+ 113:099\$935		
	Total	957:889\$155	902:680\$570	1.055:051\$410	1.030:858\$590	633:130\$050	+ 55:208\$585	- 97:162\$255	- 72:969\$435	+ 324:759\$105		
Seção Rio Claro	Personal	312:371\$130	382:160\$670	413:056\$280	407:460\$450	275:404\$760	- 69:789\$540	- 100:685\$150	- 95:089\$920	+ 36:966\$370		
	Material	157:498\$450	259:282\$430	579:106\$060	531:836\$820	241:357\$140	- 101:793\$980	- 421:617\$610	- 374:348\$370	- 83:868\$690		
	Total	469:869\$580	641:443\$100	992:162\$340	939:297\$270	516:761\$900	- 171:583\$520	- 522:302\$760	- 469:437\$690	- 46:902\$320		
Total	Personal	855:321\$510	833:439\$210	903:434\$420	845:912\$810	606:695\$970	+ 21:582\$300	- 46:112\$910	+ 9:408\$700	+ 246:625\$540		
	Material	572:427\$225	710:684\$460	1.143:778\$330	1.124:243\$050	543:195\$980	- 138:257\$235	- 571:352\$105	- 551:815\$825	+ 29:231\$245		
	Total	1.427:748\$735	1.544:123\$670	2.047:213\$750	1.970:155\$860	1.149:891\$950	- 116:374\$935	- 619:465\$015	- 542:407\$125	+ 277:856\$785		

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros que entraram para estaleiros das oficinas e que receberam concertos ou pintura nova, nos annos de 1927 a 1923.

DESIGNAÇÃO	Anno de	BITOLA DE			TOTAL
		1 <sup>m</sup> ,60	0 <sup>m</sup> ,60	1,00	
Reconstruidos	1927	1	—	—	1
	1926	—	—	—	—
	1925	—	—	6	6
	1924	—	—	1	1
	1923	1	—	—	1
Concertos grandes	1927	4	—	3	7
	1926	—	—	1	1
	1925	2	—	1	3
	1924	13	3	8	24
	1923	19	—	15	34
Concertos médios	1927	32	4	68	99
	1926	62	2	74	138
	1925	39	4	68	111
	1924	38	4	62	104
	1923	40	—	62	102
Concertos leves	1927	459	—	112	571
	1926	461	—	76	537
	1925	426	—	100	526
	1924	342	—	96	438
	1923	373	—	97	470
Pintados	1927	1	—	9	10
	1926	—	—	4	4
	1925	1	—	1	2
	1924	12	3	7	22
	1923	19	—	13	32
Total	1927	497	4	187	688
	1926	523	2	155	680
	1925	468	4	176	648
	1924	405	10	174	589
	1923	452	—	187	639

## Vagões

As despesas com a reparação e conservação de vagões, em todas as linhas, importaram de 1927, em 2.822.561\$670.

O quadro seguinte mostra essas despesas, distribuidas pelas duas seções principais, comparando-as com as dos annos de 1923 a 1926.

Designação	ANNOS DE						COMPARAÇÃO			
	1927	1926	1925	1924	1923	Com 1926	Com 1925	Com 1924	Com 1923	
Seção Paulista	Personal	655.573\$720	815.153\$490	637.143\$700	642.525\$510	473.171\$980	-119.584\$770 +	57.859\$020 +	53.048\$210 +	222.101\$740
	Material	961.277\$710	888.091\$393	773.307\$950	1.004.630\$510	547.455\$550	+ 75.216\$317 +	+ 187.969\$760 -	- 43.352\$330 +	+ 413.822\$160
	Contas	139.377\$850	86.341\$880	78.118\$630	55.687\$550	52.293\$830	+ 49.135\$970 +	+ 57.459\$220 +	+ 79.890\$300 +	+ 83.284\$020
	Total	1.752.429\$280	1.787.661\$763	1.489.141\$280	1.702.843\$600	1.073.221\$360	+ 4.767\$517 +	+ 303.288\$000 +	+ 89.585\$680 +	+ 719.207\$920
Seção Rio Claro	Personal	496.540\$730	569.251\$420	492.174\$790	400.754\$370	291.678\$850	- 72.740\$630 +	+ 4.066\$000 +	+ 95.786\$420 +	+ 201.861\$940
	Material	533.391\$600	532.840\$670	557.283\$380	648.758\$400	361.939\$160	+ 744\$930 -	- 23.691\$780 -	- 115.166\$890 +	+ 171.652\$440
	Contas	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	1.030.132\$330	1.102.128\$090	1.049.758\$170	1.049.512\$860	653.618\$010	- 71.995\$700 -	- 19.625\$780 -	- 19.380\$470 +	+ 376.514\$380
Total	Personal	1.192.114\$510	1.384.139\$910	1.130.189\$490	1.043.279\$880	765.150\$830	- 192.325\$400 -	+ 61.925\$020 +	+ 148.834\$330 +	+ 426.963\$680
	Material	1.494.869\$310	1.418.908\$063	1.330.591\$330	1.653.389\$030	909.394\$710	+ 75.961\$247 +	+ 164.277\$980 -	- 158.519\$720 +	+ 555.474\$600
	Contas	139.377\$850	86.341\$880	78.118\$630	55.687\$550	52.293\$830	+ 49.135\$970 +	+ 57.459\$220 +	+ 79.890\$300 +	+ 83.284\$020
	Total	2.822.561\$670	2.889.789\$853	2.538.999\$450	2.752.356\$460	1.726.839\$370	- 67.228\$183 +	+ 283.662\$220 +	+ 70.305\$210 +	+ 1.095.722\$300



Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de vagões que entraram para os estaleiros das oficinas e que receberam concertos ou pintura nova, nos annos de 1927 a 1923:

DESIGNAÇÃO	Anno de	BITOLA DE			TOTAL
		1 <sup>m</sup> ,60	0 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,00	
Reconstruidos	1927	12	3	19	34
	1926	15	6	19	40
	1925	—	3	10	13
	1924	14	—	33	47
	1923	45	—	12	57
Concertos grandes	1927	318	11	408	737
	1926	230	1	257	488
	1925	181	5	188	374
	1924	252	6	421	679
	1923	163	—	394	557
Concertos médios	1927	515	1	414	930
	1926	485	1	463	949
	1925	407	—	365	772
	1924	417	—	442	859
	1923	250	—	311	561
Concertos leves	1927	371	—	925	1.296
	1926	349	1	921	1.271
	1925	543	1	923	1.467
	1924	625	—	446	1.071
	1923	901	—	258	1.159
Pintados	1927	372	8	699	1.079
	1926	452	1	550	1.003
	1925	349	8	437	792
	1924	241	5	675	921
	1923	296	—	406	702
Total	1927	1.588	23	2.465	4.076
	1926	1.531	10	2.210	3.751
	1925	1.478	17	1.923	3.418
	1924	1.549	11	2.017	3.577
	1923	1.655	—	1.381	3.036

# TRACÇÃO A VAPOR

## Percurso das Locomotivas

Foi de 9.807,113 kilometros o percurso das locomotivas o vapor, em 1927. A seguir descrevemos os percursos pelas categorias de trens existentes.

ANNO DE:	BITOLA DE:	SERVIÇO DO TRAFEGO							Serviço da Linha		TOTAL POR LINHA
		TRENS DE:							Trens de lastro		
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Serviços diversos	Manobras e reservas					
1927	1 <sup>m</sup> .60	1.111.373	44.965	1.108.619	211.567	2.039.166	29.488	4.545.178	54.548	358.525	5.021.212
	0 <sup>m</sup> .60	52.988	10.140	14.505	48.449	59.582	54.548				
	1 <sup>m</sup> .00	1.508.225	163.827	1.430.652	366.069	1.194.425	442.561				
	Total.	2.672.586	218.932	2.553.776	626.085	3.293.173	9.131				
1926	1 <sup>m</sup> .60	1.307.711	59.274	1.210.414	67.641	2.095.212	9.131	4.898.280	11.391	82.169	4.295.904
	0 <sup>m</sup> .60	53.094	9.800	14.428	—	73.397	102.691				
	1 <sup>m</sup> .00	1.367.445	105.327	1.309.767	402.439	1.114.017	2.628				
	Total.	2.728.250	174.401	2.534.609	470.080	3.282.626	2.844				
1925	1 <sup>m</sup> .60	1.373.849	77.551	1.537.704	53.921	2.147.589	2.628	5.414.537	2.844	58.656	4.156.562
	0 <sup>m</sup> .60	52.692	10.102	8.520	—	58.205	64.128				
	1 <sup>m</sup> .00	1.356.035	87.835	1.338.392	365.316	1.052.634	4.780				
	Total.	2.782.576	175.488	2.884.616	419.237	3.258.428	2.712				
1924	1 <sup>m</sup> .60	1.302.760	86.485	1.455.444	64.635	1.908.566	4.780	4.952.817	54.965	62.457	8.955.759
	0 <sup>m</sup> .60	51.081	10.222	11.088	—	51.952	69.279				
	1 <sup>m</sup> .00	1.253.342	95.219	1.269.459	475.406	936.105	900				
	Total.	2.607.183	191.926	2.735.991	540.041	2.896.614	24.071				
1923	1 <sup>m</sup> .60	1.360.667	100.084	1.452.235	112.827	2.008.022	69.279	5.136.073	32.547	906.088	9.080.937
	0 <sup>m</sup> .60	52.114	10.248	10.119	—	32.547	94.250				
	1 <sup>m</sup> .00	1.258.828	190.626	1.272.024	471.087	906.088	8.955.759				
	Total.	2.671.609	300.958	2.734.378	583.914	2.846.657	5.136.073				

Table with multiple columns and rows, containing faint text and numbers. The content is illegible due to extreme fading.

.420:682\$150. No e  
ilometro.

ANNO DE 1925		
tancia	Percentagem sobre a despesa total	Potencia em kilometros
503\$400	13,394 %	\$
986\$300	1,977 %	\$
226\$790	6,821 %	\$
480\$400	0,709 %	\$
856\$460	0,093 %	\$
053\$350	22,994 %	\$
856\$860	1,690 %	\$
196\$490	21,304 %	\$
27\$050	0,958 %	\$
5\$900	0,051 %	\$
5\$410	0,808 %	\$
5\$850	23,121 %	\$
28:40	0,602 %	\$
89:45	0,887 %	\$
76:5	3,167 %	\$
110:-	1,922 %	\$
008:1	70,301 %	23
412:1	76,879 %	23
348:1	100,000 %	33

As despesas de condução de trens, em todas as linhas, com tração a vapor em 1927, atingiram a importância de R\$ 13.420.682\$150. No quadro seguinte mostramos essas despesas e as dos annos de 1926 a 1923, com as percentagens, sobre a despesa total desta verba, que coube a cada uma das varias parcelas, o custo do trem-kilometro.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1927			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	Importancia	Percentagem sobre a despesa total	Por trem kilo metro
<b>PESSOAL</b>															
Machista e fogista	3.100.000\$00	17,14 %	\$281	3.100.000\$00	17,30 %	\$213	2.500.000\$00	16,74 %	\$40	2.410.000\$00	17,96 %	\$219	2.081.500\$520	11,80 %	\$339
Impulsores	400.000\$00	2,91 %	\$33	420.000\$100	2,39 %	\$20	420.000\$00	1,97 %	\$00	388.814\$100	2,18 %	\$04	215.838\$150	1,17 %	\$036
Outros empregados para o manejo e embarque de depositos, carros, nos leilões e bombas, facas de boia e pessoal para conservação do material de tração	1.800.000\$00	9,78 %	\$277	1.110.000\$00	8,44 %	\$247	1.400.000\$100	6,81 %	\$22	1.183.711\$000	0,48 %	\$196	891.284\$000	4,51 %	\$146
Personal das officinas que trabalham para esta verba	1.000.000\$00	0,74 %	\$20	1.170.000\$450	0,88 %	\$28	1.180.000\$00	0,50 %	\$02	1.500.000\$100	0,84 %	\$025	100.000\$200	0,59 %	\$018
Pessoal de outras repartições que tambem trabalham para esta verba	450.000\$00	0,33 %	\$07	225.000\$00	0,17 %	\$04	10.000\$00	0,09 %	\$003	50.000\$000	0,30 %	\$009	35.075\$060	0,21 %	\$007
<b>Total</b>	<b>5.570.000\$400</b>	<b>40,21 %</b>	<b>\$588</b>	<b>5.270.000\$400</b>	<b>39,42 %</b>	<b>\$562</b>	<b>4.000.000\$000</b>	<b>22,99 %</b>	<b>\$76</b>	<b>4.198.287\$270</b>	<b>23,06 %</b>	<b>\$623</b>	<b>3.422.949\$500</b>	<b>18,16 %</b>	<b>\$545</b>
Menos															
Servico feito por conta de outras verbas	514.000\$00	3,68 %	\$179	364.000\$700	2,74 %	\$101	300.000\$000	1,50 %	\$166	294.000\$150	1,81 %	\$149	235.510\$315	1,29 %	\$093
<b>Total</b>	<b>6.084.000\$400</b>	<b>2,40 %</b>	<b>\$767</b>	<b>5.634.000\$100</b>	<b>2,30 %</b>	<b>\$662</b>	<b>4.300.000\$190</b>	<b>21,49 %</b>	<b>\$700</b>	<b>3.903.422\$120</b>	<b>21,25 %</b>	<b>\$644</b>	<b>3.105.439\$015</b>	<b>16,86 %</b>	<b>\$606</b>
Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encaixamentos e acessórios e lubrificantes de outras repartições	1.000.000\$00	0,90 %	\$27	182.400\$620	0,18 %	\$030	200.420\$000	0,55 %	\$081	181.000\$180	0,73 %	\$022	83.246\$300	0,15 %	\$014
Colheita de gralhas, guarda-fogo e outros materiais usados nas locomotivas em serviço	1.015\$00	0,00 %	\$01	8.000\$800	0,01 %	\$01	10.000\$000	0,05 %	\$012	5.000\$000	0,03 %	\$001	1.451\$900	0,008 %	\$020
Reparação de veículos	190.000\$20	0,34 %	\$01	171.000\$150	0,35 %	\$029	172.000\$400	0,40 %	\$025	150.000\$000	0,37 %	\$025	122.828\$760	0,67 %	\$020
<b>Total Pessoal</b>	<b>6.404.000\$000</b>	<b>29,40 %</b>	<b>\$884</b>	<b>5.771.000\$200</b>	<b>29,15 %</b>	<b>\$862</b>	<b>4.600.000\$1</b>	<b>13,12 %</b>	<b>\$701</b>	<b>4.191.155\$400</b>	<b>22,97 %</b>	<b>\$622</b>	<b>3.812.968\$175</b>	<b>17,96 %</b>	<b>\$540</b>
<b>MATERIAL</b>															
Estipio	50.000\$50	0,71 %	\$15	120.000\$245	0,72 %	\$21	128.440\$610	0,62 %	\$020	102.000\$007	0,50 %	\$017	57.972\$409	0,31 %	\$010
Materiais para abastecimento d'agua	170.000\$700	0,95 %	\$25	201.000\$000	1,12 %	\$93	189.000\$000	0,88 %	\$029	166.000\$000	0,91 %	\$027	130.000\$900	0,39 %	\$012
Materiais diversos, gralhas, pistões, tubos para guarda-fogo, vidros para lanternas, res de agua, pratos, esbumbido para caixa carbureto, etc, etc	70.000\$00	0,50 %	\$19	810.000\$11	4,05 %	\$134	600.000\$000	3,16 %	\$104	721.816\$901	3,57 %	\$119	400.000\$413	2,50 %	\$164
Óleo lubrificante para locomotivas	7.000\$00	0,05 %	\$23	421.000\$152	2,30 %	\$69	410.000\$007	1,92 %	\$63	250.000\$000	1,42 %	\$43	265.200\$950	1,44 %	\$143
Combustivel	11.400.000\$145	66,28 %	18.000	11.070.000\$000	78,14 %	18.810	11.000.000\$163	70,91 %	28.010	12.799.600\$178	70,17 %	28.112	13.200.000\$709	71,35 %	28.322
<b>Total Material</b>	<b>12.900.000\$145</b>	<b>70,49 %</b>	<b>18.094</b>	<b>12.644.000\$152</b>	<b>70,38 %</b>	<b>24.067</b>	<b>11.412.931\$000</b>	<b>76,57 %</b>	<b>28.529</b>	<b>14.648.726\$135</b>	<b>71,03 %</b>	<b>28.118</b>	<b>15.006.511\$911</b>	<b>82,00 %</b>	<b>28.451</b>
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>18.404.000\$150</b>	<b>100,00 %</b>	<b>\$978</b>	<b>17.915.000\$200</b>	<b>100,00 %</b>	<b>\$980</b>	<b>21.712.936\$000</b>	<b>100,00 %</b>	<b>38.229</b>	<b>18.240.981\$505</b>	<b>100,00 %</b>	<b>38.000</b>	<b>18.408.179\$986</b>	<b>100,00 %</b>	<b>38.001</b>

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

Anno de	Pessoal		Material		Contas		Total		Differenças	
	Trem	Locomotiva	Trem	Locomotiva	Trem	Locomotiva	Trem	Locomotiva	Trem	Locomotiva
	kilometro	kilometro	kilometro	kilometro	kilometro	kilometro	kilometro	kilometro	kilometro	kilometro
1927 . . .	\$834	\$554	18994	18224	—	—	28228	18878	—	—
1926 . . .	\$862	\$561	28067	18345	—	—	28929	18906	\$101	\$028
1925 . . .	\$760	\$506	28526	18883	—	—	38286	28189	\$468	\$311
1924 . . .	\$692	\$468	28318	18569	—	—	38010	28037	\$182	\$159
1923 . . .	\$540	\$365	28461	28027	—	—	38001	28392	\$173	\$514



As des do seguinte mo pelas duas secções principaes,

DESIGN	PARAÇÃO		
	5	Com 1924	Com 1923
Secção Paulista	8440	+ 57:8458870	+ 82:8078720
	8500	- 283:3338444	- 17:1868208
	8940	- 225:4878574	+ 65:6218512
Secção Rio Claro	8130	+ 171:3478770	+ 265:0598700
	8880	+ 39:2938900	+ 205:8688770
	8010	+ 210:6418670	+ 470:9288470
TOTAL	8690	+ 229:1938640	+ 347:8678420
	8620	- 244:0398544	+ 188:6828562
	8070	- 14:8458904	+ 536:5498982



### Reparação de locomotivas a vapor

As despesas totaes de reparação de locomotivas importaram, de 1927, em Rs 1.961.924\$650, distribuidas pelas duas secções principaes, do seguinte modo:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE					COMPARAÇÃO								
	1927	1926	1925	1924	1923	Com 1926	Com 1925	Com 1924	Com 1923					
Secção Paulista	Pessoal	580.857\$270	661.316\$940	590.012\$710	523.011\$400	498.049\$550	+	83.458\$670	+	18.185\$440	+	57.845\$870	+	82.807\$720
	Material	340.313\$970	459.116\$130	507.024\$170	623.677\$414	357.630\$178	-	118.771\$160	-	166.689\$500	-	283.333\$444	-	17.186\$208
	Total.	921.201\$240	1.120.433\$070	1.100.067\$180	1.146.688\$814	855.679\$728	-	202.220\$880	-	184.865\$940	-	225.487\$574	+	65.621\$512
Secção Rio Claro.	Pessoal	638.045\$990	549.401\$210	481.432\$860	467.508\$220	373.886\$290	+	89.514\$780	+	157.513\$130	+	171.347\$770	+	265.069\$700
	Material	401.777\$420	309.028\$580	246.908\$540	362.183\$520	195.908\$650	+	32.713\$540	+	165.905\$850	+	39.293\$400	+	205.968\$770
	Total.	1.040.723\$410	858.430\$790	727.341\$400	830.091\$740	569.794\$940	+	122.228\$320	+	313.419\$980	+	210.641\$670	+	470.928\$470
TOTAL	Pessoal	1.219.803\$260	1.210.717\$150	1.071.445\$570	990.609\$620	871.935\$840	+	6.065\$110	+	119.327\$600	+	229.193\$540	+	347.867\$420
	Material	742.121\$390	768.144\$910	752.933\$010	985.160\$744	553.538\$828	-	26.022\$620	-	10.811\$620	-	244.039\$544	+	185.652\$592
	Total.	1.961.924\$650	1.981.861\$100	1.823.408\$580	1.976.770\$364	1.425.374\$668	-	19.936\$510	+	128.516\$970	-	14.846\$904	+	636.549\$982

Refas duas secções principaes,  
o seguinte

DESIG	1923		
	motiva metro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro
Secção Paulist	2,2	\$155	\$094,9
	1,9	\$112	\$068,2
	4,1	\$267	\$163,1
Secção R. Clar	1,8	\$128	\$097,5
	4,5	\$067	\$051,1
	6,3	\$195	\$148,6
Total	0,6	\$142	\$096,0
	0,1	\$090	\$060,9
	0,7	\$232	\$156,9

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

DESIGNAÇÃO	ANNO DE										
	1927		1926		1925		1924		1923		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	
Secção Paulista	Personal	\$216	\$121,4	\$226	\$180,1	\$177	\$107,0	\$166	\$102,2	\$156	\$94,9
	Material	\$127	\$071,1	\$157	\$089,9	\$149	\$090,6	\$197	\$121,9	\$112	\$068,2
	Total	\$343	\$192,5	\$383	\$270,0	\$326	\$197,6	\$363	\$224,1	\$267	\$163,1
Secção R. Claro	Personal	\$167	\$197,2	\$178	\$127,9	\$155	\$116,8	\$161	\$121,8	\$128	\$097,5
	Material	\$106	\$080,0	\$097	\$071,9	\$079	\$059,2	\$125	\$094,5	\$067	\$061,1
	Total	\$272	\$207,2	\$275	\$199,8	\$234	\$176,0	\$286	\$216,3	\$195	\$148,6
Total	Personal	\$187	\$124,4	\$198	\$129,1	\$166	\$110,7	\$163	\$110,6	\$142	\$096,0
	Material	\$114	\$076,7	\$126	\$081,7	\$116	\$077,2	\$163	\$110,1	\$080	\$060,9
	Total	\$301	\$200,1	\$324	\$210,8	\$282	\$187,9	\$326	\$220,7	\$222	\$156,9

V

to Electrica

a comparação do a

NO DE 1923		COM 1923	
Energia K. W. H.	Trens kilometro	Energia K. W. H.	Trens kilometro
736.264	57.266	1.339.302	+ 92.473
690.610	51.048	1.166.171	+ 75.032
740.430	58.136	1.359.472	+ 101.632
734.714	57.977	1.324.109	+ 89.805
783.401	61.088	1.592.663	+ 100.936
796.136	62.792	1.567.453	+ 91.301
837.923	64.660	1.586.493	+ 99.302
842.047	66.094	1.565.077	+ 99.428
782.421	60.977	1.491.141	+ 95.892
798.939	61.574	1.534.744	+ 105.694
762.181	58.492	1.588.399	+ 101.598
790.715	61.132	1.588.788	+ 91.481
9.295.781	724.236	17.702.812	+ 1.144.574

## Tracção Electrica

Os quadros seguintes mostram o numero de trens, trens-kilometro e o consumo de energia electrica no quinquennio findo e a comparação do anno de 1927 com o de 1926, 1925, 1924 e 1923

MEZES	ANNO DE 1927			ANNO DE 1926			ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923			COMPARAÇÃO DO ANNO DE 1927											
	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	COM 1926			COM 1925			COM 1924			COM 1923		
																Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens-kilometro
Janerio	2 825	2 065 566	149 739	2 393	1 576 992	114 716	1 470	976 670	65 178	1 446	846 269	63 628	1 256	736 264	57 256	+ 432	+ 328 574	+ 38 023	+ 1 355	+ 1 098 996	84 561	+ 1 379	+ 1 229 297	+ 86 114	+ 1 569	+ 1 339 302	+ 92 478
Fevereiro	2 527	1 856 781	129 080	2 219	1 445 261	105 274	1 967	857 985	61 196	1 360	750 575	60 740	1 196	690 640	54 018	+ 308	+ 406 520	+ 23 806	+ 1 150	+ 898 796	67 884	+ 1 167	+ 1 065 204	+ 68 340	+ 1 331	+ 1 166 171	+ 76 032
Março	3 046	2 099 902	159 768	2 487	1 595 806	118 850	1 512	907 888	68 001	1 419	818 497	63 786	1 299	740 430	68 196	+ 659	+ 594 036	+ 40 838	+ 1 534	+ 1 162 013	94 764	+ 1 927	+ 1 281 405	+ 95 982	+ 1 747	+ 1 359 472	+ 101 632
Abril	2 857	2 057 820	147 582	2 281	1 530 612	108 684	1 443	850 104	63 922	1 373	790 836	61 162	1 303	734 514	61 957	+ 574	+ 518 211	+ 39 098	+ 1 429	+ 1 203 119	83 860	+ 1 484	+ 1 266 887	+ 86 630	+ 1 554	+ 1 321 409	+ 89 806
Mai	3 328	2 376 064	162 021	2 437	1 629 366	114 010	1 545	914 973	69 709	1 469	855 439	66 310	1 369	783 401	61 088	+ 1 161	+ 716 599	+ 48 014	+ 2 053	+ 1 461 091	92 324	+ 2 129	+ 1 520 625	+ 96 714	+ 2 220	+ 1 592 663	+ 100 936
Junho	4 119	2 393 589	154 093	2 350	1 586 806	113 257	1 555	1 026 782	74 532	1 433	870 541	66 938	1 396	796 136	62 792	+ 1 029	+ 776 784	+ 40 835	+ 1 684	+ 1 336 807	79 564	+ 2 006	+ 1 493 018	+ 87 185	+ 2 043	+ 1 567 453	+ 91 301
Julho	3 080	2 424 416	163 962	2 458	1 618 136	117 290	2 591	1 453 461	100 922	2 011	536 257	45 298	1 429	837 923	64 600	+ 1 142	+ 776 300	+ 46 682	+ 1 009	+ 970 956	63 940	+ 2 699	+ 1 889 159	+ 118 744	+ 2 171	+ 1 686 493	+ 99 302
Agosto	3 619	2 407 121	165 522	2 382	1 658 975	116 713	2 457	1 087 526	95 486	1 334	840 810	66 151	1 432	842 047	66 091	+ 1 237	+ 748 149	+ 48 809	+ 1 142	+ 1 319 598	70 026	+ 2 285	+ 1 566 314	+ 99 371	+ 2 187	+ 1 665 077	+ 99 428
Setembro	3 460	2 273 662	156 836	2 419	1 969 642	119 094	1 938	1 126 405	78 546	1 656	872 989	68 898	1 328	782 421	60 977	+ 954	+ 703 950	+ 45 886	+ 1 469	+ 1 141 157	78 329	+ 2 024	+ 1 400 513	+ 87 971	+ 2 052	+ 1 491 141	+ 95 892
Outubro	3 675	2 331 683	167 968	2 430	1 675 458	114 576	2 577	1 357 102	94 659	1 962	872 805	69 546	1 358	798 939	61 574	+ 1 245	+ 658 439	+ 52 693	+ 1 098	+ 976 581	72 515	+ 2 313	+ 1 460 878	+ 97 722	+ 2 317	+ 1 634 744	+ 105 694
Novembro	3 523	2 350 580	160 090	2 359	1 699 765	117 833	2 354	1 163 648	105 602	1 303	845 535	67 168	1 306	762 481	58 492	+ 1 164	+ 650 815	+ 42 257	+ 1 169	+ 886 032	54 488	+ 2 240	+ 1 505 046	+ 92 929	+ 2 218	+ 1 588 399	+ 101 598
Dezembro	4 414	2 379 603	152 613	2 498	2 020 969	135 091	2 338	1 572 082	107 047	1 332	977 939	69 739	1 387	790 716	61 132	+ 976	+ 358 540	+ 17 522	+ 1 076	+ 807 421	45 566	+ 2 082	+ 1 401 564	+ 84 874	+ 2 027	+ 1 588 788	+ 91 481
Total	39 523	26 998 693	1 868 810	28 682	19 648 775	1 384 248	24 357	13 629 125	98 1892	16 198	9 918 494	769 294	16 068	9 286 781	724 236	+ 10 841	+ 7 349 818	+ 484 562	+ 16 166	+ 13 369 468	+ 884 918	+ 23 415	+ 17 080 099	+ 1 090 516	+ 23 465	+ 17 702 812	+ 1 144 574

### Percorso das locomotivas electricas

Foi de 2.004.284 kilometros o percurso das locomotivas electricas em 1927.  
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	ANNOS DE	SERVIÇO DO TRAFEGO					Serviço da Linha		TOTAL
		TRENS DE					Trens de lastro	TOTAL	
		Passageiros	Mixtos	Cargas	Serviços diversos	Manobras e reservas			
1 <sup>o</sup> , 60	1927	799.455	84.854	954.052	30.343	135.474	106	2.004.284	
	1926	628.117	66.617	664.871	24.643	143.457	—	1.527.705	
	1925	421.032	52.223	483.247	27.300	131.437	—	1.115.329	
	1924	338.655	30.272	339.252	21.571	39.544	—	769.294	
	1923	335.005	31.548	340.311	17.272	—	100	724.236	



n sobre a

ANNO DE 1

ancia	Percenta sobre a t pesa to
5\$200	21,719
3\$600	3,794
5\$700	1,467
4\$300	0,280
8\$460	0,516
3\$220	2,225
1\$800	2,617
7\$280	32,618
3\$500	1,765
2\$890	5,992
3\$350	1,329
0\$000	1,117
1\$740	10,263
2\$020	42,881
\$385	1,630
\$560	1,213
\$880	9,361
\$690	0,348
\$090	1,295
\$010	0,020
\$615	13,867
\$700	43,252
\$315	57,119
\$335	100,000





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

ANNO DE	PESSOAL		MATERIAL		CONTAS		TOTAL		DIFFERENÇA	
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro
	1927 . . . . .	\$687	\$641	\$174	\$162	\$604	\$564	\$465	\$367	—
1926 . . . . .	\$655	\$594	\$156	\$141	\$635	\$575	\$446	\$310	\$019	\$057
1925 . . . . .	\$666	\$588	\$216	\$190	\$672	\$593	\$554	\$371	\$049	\$004
1924 . . . . .	\$653	\$619	\$178	\$169	\$577	\$548	\$408	\$336	\$057	\$031
1923 . . . . .	\$569	\$569	\$146	\$146	\$546	\$546	\$261	\$261	\$204	\$106

### Reparação de locomotivas electricas

As despesas totaes de reparações de locomotivas electricas, importaram em 1927 em Rs. 204:269\$490, distribuidas de accordo com a seguinte demonstração:

Designação	ANNO DE				
	1927	1926	1925	1924	1923
Pessoal.	114:883\$690	124:688\$530	104:554\$530	83:168\$350	63:853\$830
Material	89:385\$800	153:026\$220	108:362\$820	330:828\$436	40:176\$644
Total	204:269\$490	277:714\$750	212:917\$350	413:996\$786	104:030\$474

#### Por trem-kilometro

Pessoal.	\$061	\$090	\$106	\$114	\$088
Material	\$047	\$111	\$110	\$453	\$056
Total	\$108	\$201	\$216	\$567	\$144

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

dur

29,8

---

---

---

Tota  
Tota

---

---

---

Tri  
de  
le  
Car  
Len  
Ene  
Lub  
Est  
Sub  
Lin  
,

Rep

---

---

---

Tri  
de  
le  
Car  
Len  
Ene

# Comparação da tracção electrica com a tracção a vapor

Os dados pormenorizados acerca dos grandes resultados conseguidos pelo tráfego contrastado de a tracção a vapor e a tracção electrica durante o anno de 1927

Em um transportada com tracção electrica foram transportadas 178 468 900 toneladas-kilometro (tara e lotação) ou seja 29 834 toneladas-kilometro a vapor, tudo esse tráfego dependente de um investimento de Rs. 7 215 915 810 e de um tracção electrica

DESCRICAO	TRACÇÃO A VAPORE		TRACÇÃO ELECTICA		Differença
Total toneladas-kilometro	178 468 900 Tara e lotação		29 834 000 Tara e lotação		1 48 494 903
Total investimento	Rs. 7 215 915 810		Rs. 1 988 510		5 227 405 300

CONDUÇÃO DE TRENS	TRACÇÃO A VAPORE			TRACÇÃO ELECTICA			Total
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	
Salários e honorarios das pessoas empregadas no trabalho do pessoal de serviço	10 232 291	1 424	10 233 715	2 552 292	-	2 552 292	12 786 007
Industria	-	10 232 291	10 232 291	-	-	-	10 232 291
Trabalho electrico	-	-	-	1 114 737	1 114 737	2 229 474	2 229 474
Industria	-	17 211 275	17 211 275	-	6 113 814	6 113 814	23 325 089
Industria	-	48 174 913	48 174 913	-	2 206 704	2 206 704	50 381 617
Industria	-	-	-	2 206 704	2 206 704	4 413 408	4 413 408
Industria	-	-	-	1 114 737	1 114 737	2 229 474	2 229 474
Industria	-	-	-	1 114 737	1 114 737	2 229 474	2 229 474
Industria	-	-	-	1 114 737	1 114 737	2 229 474	2 229 474
Industria	-	-	-	1 114 737	1 114 737	2 229 474	2 229 474
Industria	-	-	-	1 114 737	1 114 737	2 229 474	2 229 474
Industria	-	-	-	1 114 737	1 114 737	2 229 474	2 229 474

### Por trem-kilometro

CONDUÇÃO DE TRENS	TRACÇÃO A VAPORE			TRACÇÃO ELECTICA			Differença
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	
Salários e honorarios das pessoas empregadas no trabalho do pessoal de serviço	\$0,04	0,000	\$0,04	0,01	0,000	0,01	\$0,03
Industria	-	0,057	0,057	-	0,000	0,000	0,057
Trabalho electrico	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	0,057	0,057	-	0,027	0,027	0,030
Industria	-	0,057	0,057	-	0,027	0,027	0,030
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Total geral	\$0,04	0,114	0,154	0,057	0,114	0,171	0,017

### Por 1 000 toneladas-kilometro (tara e lotação)

CONDUÇÃO DE TRENS	TRACÇÃO A VAPORE			TRACÇÃO ELECTICA			Differença
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	
Salários e honorarios das pessoas empregadas no trabalho do pessoal de serviço	\$0,04	0,000	0,04	0,01	0,000	0,01	\$0,03
Industria	-	0,057	0,057	-	0,000	0,000	0,057
Trabalho electrico	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	0,057	0,057	-	0,027	0,027	0,030
Industria	-	0,057	0,057	-	0,027	0,027	0,030
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Industria	-	-	-	0,047	0,047	0,094	0,047
Total geral	\$0,04	0,114	0,154	0,057	0,114	0,171	0,017

Mostra o quadro abaixo a relação da percentagem, que coube a cada uma das parellas, no custeio da condução de trens, com tracção electrica e a vapor, sobre a despesa total desta ultima.

DESIGNAÇÃO	A vapor	Electrica
Tripulações, limpadores e outros empregados de deposito . . . . .	25,62 %	8,21 %
Combustivel ou energia electrica . . . . .	58,81 %	11,12 %
Lubrificantes . . . . .	1,70 %	0,45 %
Estopa e diversos . . . . .	4,80 %	2,23 %
Sub-estações . . . . .	—	2,51 %
Linha de contacto . . . . .	—	1,24 %
»    »    transmissão . . . . .	—	1,20 %
<b>Total . . . . .</b>	<b>90,93 %</b>	<b>26,96 %</b>
Reparação de locomotivas . . . . .	9,07 %	2,01 %
<b>Total geral . . . . .</b>	<b>100,00 %</b>	<b>28,97 %</b>

O quadro seguinte mostra o custo da condução de trens inclusivé reparação de locomotivas, com tracção a vapor e electrica e a economia a favor desta ultima.

ANNO	Por trem-kilometro								
	Tracção a vapor			Tracção electrica			Economia a favor da tracção electrica		
	Pessoa	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1927 .	1\$199	2\$624	3\$823	\$749	\$826	1\$575	—\$450	—1\$798	—2\$248
1926 .	1\$162	2\$618	3\$780	\$745	\$902	1\$647	—\$417	—1\$716	—2\$133
1925 .	\$979	3\$325	4\$304	\$772	\$998	1\$770	—\$207	—2\$327	—2\$534
1924 .	\$889	3\$212	4\$101	\$767	1\$208	1\$975	—\$122	—2\$004	—2\$126
1923 .	\$714	3\$585	4\$299	\$657	\$748	1\$405	—\$057	—2\$837	—2\$894

É necessario notar que, além de uma economia de 71% com tracção electrica sobre a tracção a vapor, aquella transporta trens de maior tonelagem, em média de 35 a 40%.

**VI**

**Custeio da Divisão**

O total das despesas da Locomoção por conta do custeio, das bitolas de 1 m,60, 0m,60 e 1 m,00, foi o seguinte comparado com 1926, 1925, 1924 e 1923.

ANNO DE	PESSOAL	MATERIAL	CONTAS	TOTAL
1927 . . . . .	11.480:511\$010	16.695:656\$920	1.709:314\$425	29.885:482\$355
1926 . . . . .	11.158:922\$180	16.454:198\$955	1.315:661\$859	28.928:852\$994
1925 . . . . .	10.226:173\$040	20.638:093\$545	1.013:741\$920	31.877:945\$505
1924 . . . . .	8.891:757\$680	18.852:586\$295	675:308\$228	28.419:652\$203
1923 . . . . .	7.008:931\$115	17.725:496\$894	624:654\$347	25.359:082\$356
Comparação com 1926	321:518\$830	241:457\$965	393:652\$566	956:629\$361
» 1925	1.264:337\$970	3.942:376\$625	695:572\$505	1.992:460\$150
» 1924	2.688:753\$330	2.156:929\$375	1.034:006\$197	1.463:890\$152
» 1923	4.471:579\$895	1.029:839\$974	1.084:660\$078	4.526:399\$969

O quadro seguinte indica essas despesas sub-divididas pelas diversas verbas, para todas as linhas:

Designação	ANNO DE 1927				TOTAL DO ANNO DE			
	Pessoal	Material	Contas	Total	1926	1925	1924	1923
Administração	512.720\$760	10.071\$810	—	522.792\$560	488.564\$160	610.677\$590	428.254\$090	352.980\$050
Despesas gerais	790.548\$010	878.798\$885	848.492\$024	1.621.639\$499	2.016.794\$857	1.684.149\$710	1.467.884\$905	1.178.905\$997
Conservação do edificio das officinas	79.206\$480	99.280\$480	—	178.586\$960	138.344\$815	100.295\$990	86.110\$820	48.407\$890
Condução de trens	6.702.287\$800	13.810.692\$010	1.148.070\$770	21.161.050\$616	19.589.822\$740	22.878.072\$285	19.268.591\$740	19.322.524\$005
Reparação de locomotivas	1.634.680\$960	881.507\$190	—	2.166.194\$140	2.259.575\$910	2.046.325\$930	2.890.707\$840	1.623.405\$142
Reparação de carros	865.321\$510	572.477\$225	—	1.427.798\$735	1.544.123\$670	2.047.213\$700	1.970.165\$880	1.149.801\$960
Funcionarios aposentados	1.192.114\$510	1.491.869\$910	186.577\$860	2.870.561\$670	2.889.789\$858	2.588.999\$150	2.752.356\$460	1.726.869\$870
Luz electrica	7.510\$000	—	77.107\$175	7.587\$175	22.862\$900	49.840\$300	37.134\$800	47.194\$800
Total	11.480.511\$010	16.695.656\$020	1.709.814\$425	29.886.482\$355	28.928.862\$904	31.877.948\$505	28.419.652\$208	25.859.082\$856



O quadro abaixo compara essas despesas com as dos annos de 1926 a 1923.

DESIGNAÇÃO	COMPARAÇÃO DO ANNO DE 1927			
	Com 1926	Com 1925	Com 1924	Com 1923
Administração . . . . .	59:264\$410	12:121\$230	94:544\$470	169:818\$510
Despesas geraes . . . . .	493:956\$358	142:610\$211	54:004\$534	347:843\$502
Conservação do edificio das officinas . . . . .	42:241\$145	78:290\$870	92:475\$140	130:178\$630
Condução de trens . . . . .	1.621:223\$876	1.717:015\$669	1.892:224\$876	1.838:532\$611
Reparação de locomotivas' . . . . .	93:381\$770	119:868\$210	224:573\$200	696:738\$998
» carros . . . . .	116:374\$835	619:465\$015	542:407\$125	277:856\$785
» vagões . . . . .	67:228\$183	289:662\$220	70:205\$210	1.095:722\$300
Funcionarios aposentados . . . . .	14:802\$000	42:313\$300	39:604\$800	39:604\$800
Luz electrica . . . . .	19:642\$176	34:996\$415	68:961\$047	69:263\$463
Total . . . . .	956:629\$361	1.932:466\$150	1.465:830\$152	4.526:399\$999

O calculo dessas despesas por toneladas-kilometro de peso util é feito abaixo tomando-se as linhas das três bitolas em confronto com os annos de 1923 a 1927.

DESIGNAÇÃO	Em 1927	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923
Todas as linhas .	\$062	\$066	\$073	\$079	\$072

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

DESIGNAÇÃO	Em 1927	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923
Todas as linhas .	\$025,3	\$025,1	\$034,3	\$035,5	\$040,2

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

DESIGNAÇÃO	Em 1927	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923
Todas as linhas .	40,8 %	38,3 %	47,0 %	44,9 %	55,8 %



para estranhos, que se distribuem na seguinte forma:

COMPARAÇÃO COM OS ANOS DE

1926	1925	1924	1923
928\$130	+ 599:461\$970	+ 798:093\$320	+ 536:105\$660
941\$960	+ 17:245\$220	+ 8:120\$170	+ 54:595\$800
503\$370	+ 38:105\$900	+ 37:474\$800	+ 99:886\$900
562\$160	+ 14:005\$010	+ 20:500\$030	+ 25:848\$800
962\$750	+ 210:239\$950	+ 240:636\$820	+ 342:770\$380
297\$010	+ 15:319\$730	- 26:839\$160	+ 35:763\$340
077\$590	+ 494:743\$040	+ 539:395\$060	+ 653:453\$010
780\$770	- 2:388\$910	- 2:768\$890	- 2:600\$620
055\$740	+ 19:004\$330	+ 16:944\$070	+ 14:918\$050
7\$860	- 680\$320	- 9\$450	+ 753\$290
23\$710	+ 5:079\$990	+ 7:286\$300	+ 9:211\$810
4\$975	+ 134:631\$030	+ 131:402\$265	+ 406:222\$327
8\$360	- 197:011\$750	+ 76:384\$300	+ 133:444\$257
1:1980	-	- 911\$450	-
9:450	+ 7:572\$630	+ 7:572\$630	+ 7:572\$630
	+ 19:923\$450	+ 19:923\$450	+ 19:923\$450
9:805	+ 1.375:251\$270	+ 1.873:204\$265	+ 2.337:869\$084

Fornecimento a diversos

Em 1923, 1926, 1927, 1928 e 1929 foram realizados estudos de custo de produção de cada produto que se distribuiu no seguinte modo:

DESIGNAÇÃO	R.M. 1927			TOTAL R.M.				COMPARAÇÃO COM OS ANOS DE			
	Fôrça	Materiais	Total	1923	1926	27	1928	1929	1925	1924	1923
Alumina	54.000\$000	1.041.000\$00	1.095.000\$00	11.784\$810	2.400\$000	7.764\$820	1.570\$420	5.000\$000	269.451\$00	798.09\$320	4.710\$370
Fôrça	20.000\$000	50.000\$00	70.000\$00	10.748\$200	1.140\$000	11.888\$200	2.400\$440	14.018\$000	17.268\$200	8.120\$150	50.000\$000
Materiais	34.000\$000	991.000\$00	1.025.000\$00	1.174\$610	1.260\$000	6.876\$620	1.170\$980	4.982\$000	252.183\$800	789.970\$170	4.710\$370
Fôrça de fôrça	10.000\$000	40.000\$00	50.000\$00	50.000\$000	4.418\$100	1.900\$140	12.574\$700	1.000\$000	14.000\$000	20.000\$000	25.000\$000
Fôrça de fôrça - fôrça	310.211\$00	457.718\$00	767.929\$00	209.990\$000	2.000\$000	107.200\$000	429.169\$050	167.990\$050	210.000\$000	200.000\$000	312.700\$000
Materiais para controle	68.144\$00	108.818\$00	176.962\$00	200\$000	11.000\$000	58.000\$000	19.000\$000	10.000\$000	15.000\$000	20.000\$000	85.700\$000
Fôrça - Fôrça	11.000\$000	500\$000	11.500\$000	5.000\$000	4.700\$000	4.000\$000	1.800\$000	4.700\$000	2.000\$000	5.700\$000	2.000\$000
Fôrça - Fôrça	11.000\$000	4.000\$000	15.000\$000	8.700\$000	4.700\$000	10.840\$000	1.800\$000	12.000\$000	19.000\$000	18.000\$000	14.910\$000
Fôrça - Fôrça	747\$870	501\$000	1.248\$870	1.000\$000	1.000\$000	7.200\$000	—	6.000\$000	—	9.000\$000	7.000\$000
Alumina - Alumina	10.000\$000	10.000\$000	20.000\$000	10.000\$000	4.000\$000	1.900\$000	7.000\$000	1.000\$000	5.000\$000	7.200\$000	9.000\$000
Alumina - Alumina	10.000\$000	10.000\$000	20.000\$000	573.000\$000	42.145\$000	0.374\$000	21.000\$000	1.100\$000	100.631\$000	131.000\$000	4.000\$000
Alumina - Alumina	60.000\$000	990.000\$000	1.050.000\$000	17.000\$000	688.180\$000	344.700\$000	25.726\$000	11.900\$000	197.014\$000	76.344\$000	133.444\$000
Alumina - Alumina	4.100\$000	3.400\$000	7.500\$000	11.700\$000	—	9.110\$000	—	4.100\$000	7.500\$000	7.500\$000	7.500\$000
Alumina - Alumina	4.000\$000	14.000\$000	18.000\$000	—	—	—	—	19.000\$000	1.000\$000	19.000\$000	19.000\$000
Total	1.500.000\$000	3.188.144\$000	4.688.144\$000	4.090.000\$000	1.660.100\$000	9.167.210\$000	2.700.000\$000	4.000.000\$000	1.000.000\$000	1.873.000\$000	2.330.000\$000

A seguir mostramos a produção de ferro e bronze em 1927, e os seus preços médios:

As oficinas de fundição de ferro e bronze de Jundiáhy e Rio Claro entregaram em 1927 ao Almojarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 1.261.709,5 kilogrammas de ferro e 85.719,100 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras . . . . .	\$608
Bronze " " " . . . . .	2\$647

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.244.234,50 kilogrammas de ferro fundido e 83.850,80 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte:

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
<b>Bitolas de 1<sup>m</sup>,60 e 0<sup>m</sup>,60</b>				
Rep. de locomotivas.	50.200,50	28.621\$650	15.226,10	37.393\$800
» » carros . . .	129.149,00	70.950\$910	3.181,20	7.979\$187
» » vagões . . .	294.942,50	175.894\$850	8.531,00	20.940\$945
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões . . .	321.353,00	194.796\$490	11.323,00	26.286\$285
Total . . .	795.645,00	470.263\$600	38.264,30	92.600\$217
<b>Bitola de 1<sup>m</sup>,00</b>				
Rep. de locomotivas.	38.302,50	23.170\$750	20.328,00	50.551\$175
» » carros . . .	51.500,00	33.446\$260	1.278,00	3.046\$260
» » vagões . . .	254.118,00	154.634\$870	8.509,50	20.958\$530
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões. . . .	104.669,00	62.960\$290	15.471,00	37.032\$185
Total . . .	448.589,50	274.212\$170	45.586,50	111.588\$150
Total geral . . .	1.244.237,50	744.475\$770	83.850,80	204.188\$367

O numero médio de empregados durante o anno de 1927, vai indicado nos quadros seguintes:

DESIGNAÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas	Total
	1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	1,00		
Escriptorios				
Chefe da Locomoção . . . . .	—	—	—	—
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 . . . . .	3	—	—	3
Escripturarios . . . . .	36	5	—	41
Praticantes . . . . .	18	5	—	23
Continuos . . . . .	2	—	—	2
Total . . . . .	65	10	2	77
OFFICINAS				
Chefes de officinas . . . . .	1	1	—	2
Sub-chefes de officinas . . . . .	1	1	—	2
Engenheiro praticante . . . . .	—	—	—	—
Engenheiro electricista . . . . .	—	—	—	—
Mestre de officinas . . . . .	5	8	—	13
Ajustadores . . . . .	87	59	—	146
Aprendizes (Officios diversos) . . . . .	90	30	—	120
Caldeireiros e funileiros . . . . .	19	22	—	41
Carpinteiros . . . . .	27	175	—	202
Ferreiros . . . . .	28	32	—	60
Fundidores . . . . .	33	5	—	38
Limadores . . . . .	15	5	—	20
Malhadores . . . . .	36	35	—	71
Operarios diversos . . . . .	191	181	—	372
Pedreiros . . . . .	7	6	—	13
Pintores . . . . .	14	31	—	45
Serradores . . . . .	1	40	—	41
Serventes . . . . .	9	5	—	14
Torneiros . . . . .	43	31	—	74
Trabalhadores . . . . .	160	416	—	576
Total . . . . .	767	1.083	—	1.850

DESIGNAÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas	Total
	1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,00		
<b>Tracção</b>				
Inspectores da Tracção a vapôr.	—	3	—	3
Inspector da Tracção electrica . .	1	—	—	1
Encarregados da Tracção . . . .	3	2	—	5
Fiscaes da condução de trens . .	2	—	—	2
Fiscaes de locomotivas a vapôr.	5	—	—	5
Fiscaes de lenha . . . . .	9	9	—	18
Chefes e encarregados de depositos	5	9	—	14
Auxiliares de depositos . . . . .	2	2	—	4
Encarregados e plantões de escripto- torio regionaes . . . . .	11	10	—	21
Escripturarios . . . . .	3	7	—	10
Praticantes de escripturarios . .	—	1	—	1
Ajustadores . . . . .	12	21	—	33
Aprendizes . . . . .	5	4	—	9
Ajudantes de ajustador . . . . .	32	25	—	57
Funileiros . . . . .	1	—	—	1
Bombeiros e guardas . . . . .	12	32	—	44
Machinistas . . . . .	177	152	—	329
Ajudantes de machinista . . . .	44	—	—	44
Foguistas . . . . .	138	144	—	282
Limpadores . . . . .	94	83	—	177
Lenheiros e carvoeiros . . . . .	164	123	—	287
Operarios diversos . . . . .	21	11	—	32
Trabalhadores . . . . .	6	4	—	10
Total . . . . .	747	642	—	1.389



DESIGNAÇÃO	BITOLA DE		Todas as linhas	Total
	1 <sup>m</sup> ,60 e 0 <sup>m</sup> ,60	1 <sup>m</sup> ,00		
<b>Electrificação da linha</b>				
Engenheiros . . . . .	7	—	—	7
Auxiliares de engenheiros . . . . .	3	—	—	3
Chefes de turmas e ajudantes . . . . .	30	—	—	30
Desenhistas . . . . .	1	—	—	1
Escrepturarios . . . . .	2	—	—	2
Mechanicos, ajudantes e aprendizes . . . . .	23	—	—	23
Operarios diversos . . . . .	52	—	—	52
Praticantes de escripturarios . . . . .	2	—	—	2
Trabalhadores . . . . .	224	—	—	224
Total . . . . .	344	—	—	344

**Resumo**

DESIGNAÇÃO	TOTAL GERAL				
	1927	1926	1925	1924	1923
Escreptorios . . . . .	77	69	59	52	50
Officinas . . . . .	1.850	1.780	1.693	1.587	1.498
Tracção . . . . .	1.389	1.249	1.131	1.071	947
Electrificação da linha . . . . .	344	286	205	144	89
Total . . . . .	3.660	3.384	3.088	2.854	2.584

O movimento de pessoal, no anno de 1927, foi o seguinte :

DESIGNAÇÃO	Augmento
Escreptorios . . . . .	8
Officinas . . . . .	70
Tracção . . . . .	140
Electrificação da linha . . . . .	58
Total . . . . .	276

*Durval Azevedo,*  
Chefe da Locomoção.

## 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, solieita 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 1927, um effectivo de 10.774 empregados, que assim se distribuem:

Repartições	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral e Contabilidade . . . . .	286	0,202	2,65
Trafego e Telegrapho . . . . .	4.279	3,024	39,72
Locomoção . . . . .	3.360	2,586	33,97
Linha e Edificio . . . . .	2.549	1,801	23,66
Total . . . . .	10.774	7,613	100,00

Jundiahy, 9 de Julho de 1928.

*J. Cintra,*

Inspector geral.



du

1  
3  
0  
6  
5  
4

o

2  
6  
5  
3

Movimento Geral da Estatística, durante o anno de 1927

	DIVERSOS	CAFÉ	GADO		CARROS		ENCOMENDAS	ANIMAES		CARROS		BILHETES				TELEGRAMMAS		CABINETAS	Trens especiales	Tabella 16	Tabella 17
			I 10	T 11	1ª cond	2ª cond		I 10	I 11	1ª cond	2ª cond	SINGELOS		IDA E VOLTA		Numeros	Palavras				
												1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe						
Trafego proprio	321 803,084	5 977 904	6 140	2 087	5	10	21 966 150	1 961	1 783	17	60	148 071	610 293	437 674	1 719 222	296 191	7 426 265	2 227	112	2	1
Dezajado	27 997 830	160 147 543	10 192	262 076	26	11	72 572 451	2 140	2 680	1	41	45 814	83 460	149 320	151 754	295 475	4 524 520			1	
Trafego extranho	409 905 600	2 016 370	6 000	10 000	5	5 112	10 887 60	1 821	1 916		201	47 522	65 326	118 354	125 304	163 623	2 468 365				
Remetido	640 766 529	8 401 400	11 000	51 000	14	2 100	27 186 420	1 200	1 116		29	59 116	71 450	80 150	90 404	163 623	2 468 365			4	1
Trafego em transit										29	335	80 721	864 918	75 622	2 097 684	757 392	14 018 173	2 227	112	4	1
Total	1 711 493 705	8 511 892 705	48 874	20 184	11	5 664	52 472 851	9 624	10 699	29	335	201 721	864 918	75 622	2 097 684	757 392	14 018 173	2 227	112	4	1

Percurso

Trafego proprio	47 805 043 028	649 815 400	8 145	2 087 257	1 000	15 951	1 458 880 670	342 675	404 002	1 344	5 510	12 637 913	61 827 675	20 959 936	61 218 000			9 894 000	11 248	125	20
Trafego extranho	142 967 001 809	43 901 11 900	6 000 206	107 000 979	5 607	66 122	4 070 114 160	523 446	727 256	2	62 033	17 879 802	26 171 549	35 924 670	32 993 182					710	
Trafego em transit	108 244 140 600	68 547 017 204	810 001	7 305 292	2 004	838 746	4 828 869 745	186 902	172 905		692	6 201 734	8 556 362	9 612 226	11 365 860			9 894 000	11 248	885	30
Total	266 848 582	11 048 367 597	10 140 742	117 402 518	16 104	1 219 046	9 219 864 574	1 053 303	1 304 273	1 296	71 465	36 721 450	76 556 786	66 496 732	105 577 042						

O,

nnnce

44.90

560.70

19.47

233.81

279.82

492.27

630.98

88.10

857.14

278.84

—

14.80

823.91

47.90

51.17

080.93

297.63

5.00

53.90

694.80

401.27

154.98

—

171.66

171.66

—

—

—

—

—

—

—

—

—

590.28

1.48

—

2.68

—

—

4.1

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

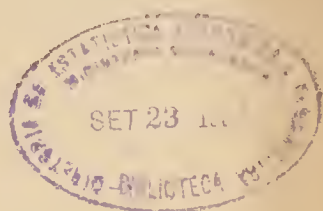
—

—

—

—





RELATORIO  
DO  
CHEFE DO SERVIÇO FLORESTAL



*Exmo. Snr. Senador Antonio de Lacerda Franco*

M. D. Presidente da Companhia Paulista

São Paulo.

Exmo. Sr. Presidente,

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatório do Serviço Florestal referente ao anno p. findo.

Com elevada consideração,

De V. Ex.

att.º ven. obr.º

*Ed. Navarro de Andrade,*

Chefe do Serviço Florestal.

## SERVIÇO FLORESTAL

---

O Serviço Florestal continúa a ter a seu cargo os hortos de Jundiaby, 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 8.499,4 hectares, ou 3.512 alqueires paulistas. Esta área é inferior á do ultimo relatorio em 90.045 metros quadrados, pela desapropriação de uma faixa de terras no horto de Camaquan para a passagem da linha electrica de alta tensão e construção de uma sub-estação, dos trens electricos da Companhia.

Na aquisição das terras do Serviço Florestal despendeu-se a importancia de 943:575\$740, o que dá como preço médio por hectare 111\$283 ou 270\$000 por alqueire paulista, incluindo as despesas de escriptura, registros, etc., mas descontando da área total uma parcella de 20 hectares que a Companhia já possuía junto á estação de Boa Vista.

Durante o anno de 1927, não houve alterações nas plantações do Serviço Florestal, conservando-se praticamente o mesmo o numero de arvores existentes, pois que as falhas provocadas por accidentes ou morte foram compensadas amplamente pelo acrescimo de 50.000 eucalyptos no horto de Boa Vista e pelas replantas effectuadas nas derrubadas para lenha. No corrente anno, o numero total de arvores deverá soffrer diminuição pelos desbastes que vão ser feitos em todas as plantações de idade superior a dez annos e que ficarão conservadas até a sua exploração para dormentes e construções diversas. Esta diminuição terá tambem farta compensação no enorme acrescimo de valor das arvores, que ficarão mais espaçadas, com maior cubo de terra á sua disposição e, portanto, em condições de adquirirem maior volume lenhoso.

O seguinte quadro indica a marcha das nossas plantações:

	ANNO	Plantação annual	Plantação total
Até	1908 . . . . .	—	52.000
	1909 . . . . .	32.100 . . . . .	84.100
	1910 . . . . .	108.200 . . . . .	192.300
	1911 . . . . .	201.900 . . . . .	394.200
	1912 . . . . .	210.400 . . . . .	604.600
	1913 . . . . .	188.100 . . . . .	792.700
	1914 . . . . .	162.000 . . . . .	954.700
	1915 . . . . .	265.500 . . . . .	1.220.200
	1916 . . . . .	1.500.200 . . . . .	2.720.400
	1917 . . . . .	1.395.400 . . . . .	4.115.800
	1918 . . . . .	1.510.000 . . . . .	5.625.800
	1919 . . . . .	1.375.000 . . . . .	7.000.800
	1920 . . . . .	1.044.200 . . . . .	8.045.000
	1921 . . . . .	270.000 . . . . .	8.315.000
	1922 . . . . .	105.000 . . . . .	8.420.000
	1923 . . . . .	400.000 . . . . .	8.820.000
	1924 . . . . .	180.000 . . . . .	9.000.000
	1925 . . . . .	100.000 . . . . .	9.100.000
	1926 . . . . .	100.000 . . . . .	9.200.000
	1927 . . . . .	100.000 . . . . .	9.300.000

Tendo a Companhia despendido, até 31 de Dezembro de 1927, com o seu Serviço Florestal, fóra o custo das terras, a importancia de 7.442:140\$792 e existindo nos seus hortos, então, 9.300.000 arvores, vê-se que cada uma lhe ficou, em média, a 800 réis, comprehendidas todas as despesas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em Janeiro de 1904, a phase experimental de cerca de seis annos, que lhe permittiu determinar com toda a segurança quaes as especies mais apropriadas para o reflorestamento rapido do Estado e fins que a Companhia tinha em vista, etc. Tal preço médio é verdadeiramente irrisorio para arvores com uma idade média superior a dez annos e representa o que hoje custa o preparo da terra e a extincção das formigas para a plantação de uma só muda de eucalypto!

A despesa com o Serviço Florestal foi assim distribuida:

Administração . . . . .	1.364:521\$286
Horto de Jundiahy . . . . .	164:248\$174
"    "    Boa Vista . . . . .	465:191\$009
"    "    Rebouças . . . . .	506:028\$286
"    "    Tatú . . . . .	408:588\$444
"    "    Cordeiro . . . . .	186:563\$085
"    "    Loreto . . . . .	887:578\$054
"    "    Rio Claro . . . . .	2.261:955\$986
"    "    Camaquan . . . . .	908:180\$965
Despesas geraes . . . . .	49:795\$803
Estudos para o fabrico de papel de eucalypto . . . . .	239:489\$700
Total . . . . .	7.442:140\$792

O seguinte quadro enumera as despesas annuaes e totaes e menciona as rendas retiradas do proprio Serviço, que bastante auxiliaram o custeio dos seus trabalhos:

ANNO	Despesa annual	Despesa total	Renda annual	Renda total
1904 - 1908	—	122:841\$545	—	8:947\$195
1909	32:952\$054	155:793\$599	34:468\$060	43:415\$255
1910	40:118\$098	195:911\$697	27:258\$910	70:674\$165
1911	57:294\$015	253:205\$712	40:185\$980	110:860\$145
1912	130:702\$640	383:908\$352	93:252\$570	204:112\$715
1913	180:609\$390	564:517\$742	16:242\$380	220:555\$095
1914	196:488\$205	761:005\$947	9:016\$640	229:571\$735
1915	156:023\$670	917:029\$617	35:794\$940	265:366\$675
1916	245:055\$989	1.162:085\$606	199:778\$076	465:144\$751
1917	475:281\$716	1.637:367\$322	168:538\$410	633:683\$161
1918	561:246\$504	2.223:879\$413	148:541\$305	782:224\$466
1919	721:328\$650	2.945:208\$063	111:723\$125	893:947\$591
1920	739:728\$289	3.684:936\$352	189:636\$585	1.083:584\$176
1921	762:098\$936	4.447:035\$288	171:487\$089	1.255:071\$265
1922	653:988\$635	5.101:023\$923	65:489\$050	1.320:560\$315
1923	556:661\$095	5.657:685\$018	64:236\$010	1.384:796\$325
1924	493:153\$874	6.155:838\$892	180:173\$152	1.564:969\$477
1925	514:172\$200	6.670:011\$092	153:497\$900	1.718:467\$377
1926	772:129\$700	7.442:140\$792	210:464\$400	1.928:931\$777
1927	—	—	1.023:861\$256	2.952:793\$033

Com o fim de diminuir quanto possivel as despesas com o custeio do Serviço Florestal, foi resolvido, em principio do anno passado, iniciar a exploração de uma parte dos eucalyptaes para a obtenção de lenha. Para isso, foram destinadas ao córte sómente as plantações mais novas e as que mais proximas se acham das linhas ferreas da Companhia, reservando-se as arvores mais velhas e mais distantes para a futura exploração de dormentes e madeiras de construcção, em edade apropriada, materiaes estes que, pelo seu preço, supportam facilmente maiores despesas de transporte. A parte que será reservada compõe-se actualmente de pouco mais de seis milhões de arvores que, depois dos necessarios desbastes, ficarão reduzidas a cinco milhões, numero mais que sufficiente para attender a todas as necessidades da Companhia e das estradas de ferro mais proximas. A parte restante será explorada como lenha, para ser vendida á propria Companhia e a particulares, sendo para isto dividida em parcelas que permitam turnos ou rotações de seis annos, isto é, a mesma parcella será cortada de seis em seis annos, produzindo, então, a média de

600 metros cubicos de lenha por alqueire, ou sejam 100 metros por alqueire e por anno.

Resolvida a exploração de uma parte de seus eucalyptaes para lenha, exploração que foi iniciada em Março do anno passado, suppunha-se poder assim fazer já nesse anno face a uma parte das despesas e, a partir de 1928, tornar o Serviço Florestal completamente independente, custeando-se com a sua propria renda. Foi isto que a Exma. Directoria teve occasião de expôr aos Srs. accionistas em seu ultimo relatorio. Apesar, porém, de ter sido iniciada a exploração dos eucalyptaes sómente em Março, de ter sido o fornecimento de lenha começado em Abril e de terem sido entregues á Companhia e a particulares menos de 100.000 ms.3 de lenha de eucalypte (exactamente 96.648), já em 1927, excedendo a expectativa, poudo o Serviço Florestal pagar todo o seu custeio, além de ter feito face a despesas extraordinarias, taes como o pagamento do tecnico norte-americano que veio proceder a estudos relativos á fabricaçãõ de papel com madeira de eucalypto, num total de mais de 250:000\$000, deixando ainda um saldo de 11:751\$649.

Quer isto dizer que desde 1.º de Janeiro de 1927 o Serviço Florestal nada mais custa á Companhia, mantendo-se com os seus proprios recursos, deixando ainda intactos, para exploração futura, quando as arvores tiverem de 25 a 30 annos, cinco milhões de eucalyptos.

É factõ conhecido, e tivemos agora ensejo de comproval-o, que o rendimento das arvores exploradas em talhadia, isto é, baseadas na facultade de se reproduzirem por meio de brotos, é maior a partir do 2.º córte. Nesta exploração inicial, que já attinge mais de 100 alqueires, verificámos que o rendimento médio das nossas plantações foi de 80 metros de lenha por alqueire e por anno de idade das arvores. Como a Companhia obtem um lucro de 5\$000 por metro de lenha, isto representa exactamente 400\$000 liquidos por alqueire e por anno, juro altissimo para o capital empregado. Como a Companhia tem presente-mente 3.200 alqueires plantados, vê-se que, mesmo sem fazer nenhuma exploração, as suas mattas de eucalyptos augmentam de valor annualmente na importancia de 1.280:000\$000, tomando como base o lucro obtido na lenha, que é, sem duvida, a mais vil applicaçãõ da madeira. Sómente esta importancia representa o juro annual de 8 % de um capital de..... 16.000:000\$000, muito inferior ao que, de factõ, a Companhia despendeu com o seu Serviço Florestal.

Em 1927, o Serviço Florestal forneceu 80.435 ms.3 de lenha de eucalypto á propria Companhia e 16.213 ms3 a particulares. Includa a que fôra fornecida nos annos anteriores, o Serviço Florestal já explorou 119.396 ms.3, até 31 de Dezembro do anno passado. No corrente anno, até 31 de Março, o fornecimento attingiu 30.200 ms3.

Muita procura tem tido a madeira de eucalypto, ultimamente, para postes de linhas electricas, telegraphicas e telephonicas e para estacaria. O Serviço Florestal tem remetido postes não só para diferentes empresas do Estado de São Paulo, mas tambem para diversas de Minas Geraes e Rio de Janeiro. Em 1927, foram vendidos 3.500 postes, que deixaram um lucro liquido, por unidade, de 20\$000. No corrente anno, nestes primeiros mezes, já fornecemos cerca de 2.000 postes e estacas e tudo leva a suppôr que a sua venda irá a mais de 12.000. Nas plantações de maior idade, fazemos a exploração da base da arvore para postes e estacas, destinando a parte restante para lenha. Um eucalyptal de 16 annos, em Rio Claro, com 46.000 arvores, rendeu sómente em postes..... 116:000\$000, que se podem considerar liquidos, uma vez que a parte restante da arvore, convertida em lenha, pagou amplamente todo oserviço de derrubada, descasque e transporte.

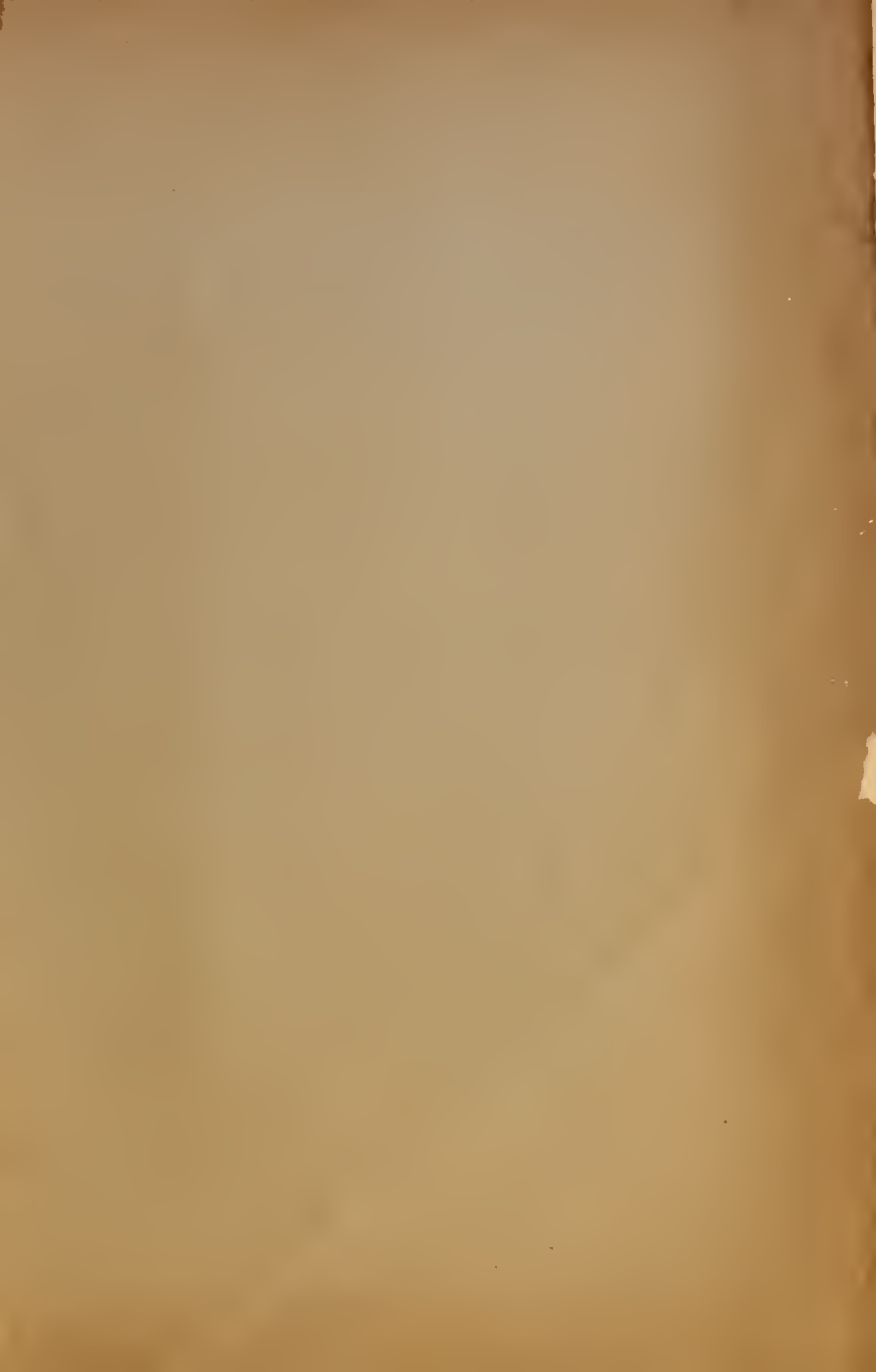
O Serviço Florestal continúa a vender a partienlares sementes das melhores especies de encalypto, a preços razoaveis, tendo tal venda sido de 616 kilos por 27:384\$500, em 1927, e, desde que iniciamos tal pratica, de 5.089 kilos por 161:076\$300, já descontada a commissão do agente encarregado deste serviço, e além de mais de 42:000\$000 que o Serviço Florestal teria despendido, se tivesse, como a principio, continuado a adquirir sementes no estrangeiro, pois que os nossos viveiros consumiram, de sementes nossas, cerca de 900 kilos.

Em Novembro do anno passado, appareceu nos cafesaes que o Serviço Florestal ainda mantem em cultura, em Rio Claro, o terrivel insecto *Stephanoderes hampei* (Ferr.), vulgarmente conhecido por "broca do café". Embora esta cultura apresente, actualmente, para o Serviço um factor secundario, em vez de eliminar os caféeiros atacados, como seria mais economico, quiz a Companhia aproveitar o ensejo para pôr em pratica as medidas preconizadas pela Commissão de technicos encarregados pelo Governo Paulista da sna debellação e mostrar assim a sua efficacia. Foram eliminados sómente os caféeiros isolados, que poderiam constituir focos da praga, em numero de 26.721, e rigorosamente repassados todos os tallhões do Horto Florestal, trabalho este em que foram colhidos 4.109

litros de café em côco e 7.335 litros de café verde, da futura safra, gastando-se em tudo 3:258\$200. Poude verificar-se, com estas medidas, que a praga diminuiu consideravelmente. Além disto, foi construida uma camara de alvenaria, por 523\$000, para o expurgo de todo o café colhido e vae ser este anno iniciada o mais cedo possivel a colheita, seguindo-se-lhe rigorosos repasses, de modo a deixar os caféeiros sem fruto, unico alimento do insecto, durante o maior lapso de tempo possivel. Com estas providencias, tudo nos leva a crêr que dentro de dois ou tres annos o mal terá sido reduzido ao minimo possivel. Feita esta demonstração da efficacia do methodo aconselhado para dar-lhe combate, poderá, então, a Companhia eliminar de seus hortos a cultura caféeira, uma vez que cafesaes vizinhos, egualmente atacados pela broca, nada ou quasi nada têm feito para combatel-a.

O cafesal do Serviço Florestal produziu em 1927, 1654 arrobas e, desde 1909, 68.437 que, vendidas ao preço médio de 11\$800, produziram, livres de fretes e commissões,..... 806:904\$350. Durante todo esse periodo, o Serviço Florestal teve opportunidade de fazer varias experiencias de adubação e de cultura á sombra dos eucalyptos, cujos resultados serão publicados opportunamente.

---









M. FAZENDA  
D.A - 873 - 08

**15082**

COM. INVEST. CIO  
PORL. 0473





15439-48

385.098161  
P328

Companhia de est. de ferro

AUTOR

Relatorio 1928

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última  
data carimbada

15439-48

385.098161  
P328

Cia

