

AG 2.1.14.1-1

1908

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA

# RELATORIO

PARA SER APRESENTADO

À

## ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

CONVOCADA PARA

31 de Março de 1909



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA E PAPELARIA DE VANORDEN & CIA.

7, 9 e 11, RUA DO ROSARIO, 7, 9 e 11

1909

AG 2.1.14.1-2

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA

---

# RELATORIO

PARA SER APRESENTADO

À

## ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

CONVOCADA PARA

31 de Março de 1909



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA E PAPELARIA DE VANORDEN & CIA.

7, 9 e 11, RUA DO ROSARIO, 7, 9 e 11

1909

# Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

## *Senhores Accionistas*

A Directoria vem apresentar-vos o relatorio e o balanço das operações do anno social findo, de conformidade com o disposto no § 3.º do art. 21 dos nossos Estatutos.

### **Administração**

Nesta assembléa geral deverá ser eleito um director por estar findo o praso para o qual foi eleito o director sr. Carlos Baptista de Magalhães; devem ser eleitos tambem os membros do Conselho Fiscal e seus supplentes para o corrente anno.

Nenhuma alteração houve quanto ao pessoal administrativo da Companhia, continuando a merecer inteira confiança da Directoria todos os empregados.

### **Retrospecto e estado actual da Companhia**

Depois de ter empregado ingentes esforços para a realisação de uma empresa de grande importancia financeira e que tanto concorrerá para o progresso do Estado, é justo e agradavel demorar por algum tempo a nossa vista sobre o caminho percorrido; o resultado desse exame não pode deixar de alentar-nos e animar-nos para as luctas do futuro, pois que demonstra que muito podem o trabalho e a eco-

nomia, essas armas poderosas de que nos temos servido para a consecução do nosso fim.

Promulgada a lei de 13 de Junho de 1892, foi a Companhia Estrada de Ferro de Araraquara a primeira que se organisou sob os moldes dessa lei; com effeito, pelo Decreto n. 310 de 17 de Setembro de 1895 foi pelo Governo do Estado dada á Companhia a concessão para construir e explorar uma estrada de ferro de Araraquara a Ribeirãozinho, hoje Taquaritinga: eis o modesto inicio dessa empreza, que no entanto já representava um bello exemplo de iniciativa individual, pois que ella se organisava sob o regimen da livre concorrência e sem auxilio algum dos poderes publicos, e tão somente confiada nas forças productivas da zona que ia explorar.

O serviço da construcção foi atacado em 9 de Novembro de 1896, sendo o trafego aberto ao publico no primeiro trecho de 26 kilometros em 1.º de Outubro de 1898; a 25 de Março de 1899 abriu-se o trafego até a estação de Mattão (kilometro 41); a 2 de Abril de 1901 até Santa Ernestina (kilometro 64); a 7 de Dezembro do mesmo anno até Ribeirãozinho (kilometro 82).

Tinha assim realisado a Companhia o seu primitivo projecto, vencendo todos os tropeços oppostos pela baixa do cambio, que muito influiu sobre os preços do dispendioso material importado; e pela queda progressiva do preço do café, do que resultou a crise com que ainda luctamos e o consequente retrahimento dos capitaes.

Não obstante os obstaculos encontrados para a realisação do seu primitivo projecto, comprehendeu a Companhia que só caminhando para a frente, poderia ella adquirir maiores forças, segundo o lemma conhecido e com propriedade applicavel á hypothese.

Mas então tornava-se necessario recorrer ao auxilio do Estado; além das razões geraes resultantes da difficuldade de acquisição de capitaes pelos motivos a que já nos referimos, havia um motivo especial que de alguma sorte obrigava o Estado a vir em auxilio de uma empresa de tanto futuro e ao cujo progresso estava tão ligado o interesse publico.

Com effeito, de Ribeirãozinho em deante sendo a estrada a construir de penetração para o sertão, em zona fertilissima é verdade, e já com grande producção de cereaes e algum café, não é permittido negar que a lei do Estado prohibitiva de novas plantações de café, se foi uma medida de salvação publica, não deixou de paralyzar por algum tempo, isto é, pelo praso da lei, o grande desenvolvimento da zona que tinha de ser atravessada pelo prolongamento da linha.

Mas taes eram as vantagens que deviam ser auferidas pelo Estado com o avançamento immediato de nossa linha por essa zona privilegiada e ainda tão pouco explorada, que pelo Decreto n. 1607 de 8 de Maio de 1908 foi concedido pelo Estado garantia de juros de 6 % sobre capital não superior a 30 contos por kilometro de estrada, que pela Companhia fosse construido de Ribeirãozinho a Rio Preto.

Concedida essa garantia, foi facil á Companhia conseguir capitaes necessarios para o desenvolvimento de sua linha.

Autorisada pela assembléa geral extraordinaria de 17 de Maio de 1908 a levantar um emprestimo até a quantia de oito mil contos de réis, a Directoria achou mais conveniente por emquanto emittir debentures tão somente até a quantia de quatro mil contos; essa operação foi realisada com felicidade, sendo as obrigações emittidas ao typo de 87 e com os juros de 8 %.

O producto deste emprestimo serviu para pagar o emprestimo anterior que foi saldado, cancellando-se a primeira hypotheca que onerava os immoveis da Companhia, e o restante foi empregado não só na construcção da linha, como na acquisição de material fixo e rodante, como consta dos annexos, com toda a minuciosidade desejada.

Tal foi o impulso dado ás obras do prolongamento, que em 1.º de Setembro de 1908 foram abertas ao trafego as duas primeiras estações, Jurema e Candido Rodrigues (kilometros 25); no mez de Março deste anno, isto é, proxivamente, deve ser aberta a estação que será denominada Fernando Prestes, situado no kilometro 35; antes da nova safra de café devem ser entregues ao trafego mais duas outras estações situadas nos kilometros 44 e 51, pois que os trilhos já estão assentados até proximo dessa ultima

estação; o movimento de terra já vai muito além do kilometro 51.

Para defender e ampliar o seu systema, a Companhia pediu e obteve do Governo do Estado por Decreto n. 1663 de 16 de Setembro de 1908 concessão para a construcção de um ramal que partindo da estação de Santa Josepha vá terminar na cidade de Ibitinga.

O serviço de exploração e locação desse ramal acha-se a cargo do illustre engenheiro dr. Olavo Hummel, e já está bastante adiantado; os estudos definitivos em breve serão submettidos á approvação do Governo.

Mas, como ficou dito nos ultimos relatorios, as aspirações da Companhia não se limitam hoje a servir a uma zona importante do Estado; ellas elevaram-se a muito mais, isto é, a ligar a capital do Estado do Matto Grosso ao litoral paulista, e nesse intuito pediu ao Governo Federal a concessão de uma linha de S. José do Rio Preto a Cuyabá. Depois, porém, de um accurado exame da região que se estende além das fronteiras do Estado, a Companhia resolveu modificar o seu primeiro traçado, e pediu e obteve do Governo Federal licença para levar esse traçado de S. José do Rio Preto a Jatahy, no sul de Goyaz, devendo passar por S. Francisco de Salles, no Estado de Minas Geraes; a linha atravessará assim uma zona esplendida e de grande futuro, sem perder de vista o seu primeiro objectivo; pois que, com pequeno desvio de sua directriz, a linha poderá ser dirigida de Jatahy a Cuyabá.

A concessão feita pelo Governo Federal é acompanhada de grandes favores, como sejam: isenção de direitos para o material importado para a construcção e custeio, zona privilegiada de 20 kilometros de cada lado, faculdade de aproveitar das vantagens da lei sobre o povoamento do solo e outras.

Bem razão temos, pois, para desvanecimento, quando consideramos o elevado gráu de importancia a que attingiu a nossa empresa, tendo partido de tão modesto inicio; é este, snrs. accionistas, o justo premio dos vossos sacrificios e da inabalavel confiança que sempre depositastes nas directorias que se tem succedido, e que pela nossa parte agradecemos.

### Estado Financeiro

Do que dissemos anteriormente, conclue-se que o estado financeiro da Companhia tende a melhorar de anno para anno.

Só quem conhece a zona atravessada pela nossa linha já construida e a que deve ser atravessada pelo prolongamento, pode calcular o grandioso futuro que está reservado para a nossa Companhia, logo que se findar o praso da lei prohibitiva de plantação de café, e que houver cessado a crise que atravessamos; quando emfim, esgotadas as velhas lavouras e augmentado o consumo, entrarem em franca e abundante producção as novas zonas atravessada pela nossa estrada.

O que diremos do futuro um pouco remoto em que a nossa estrada servirá de vehiculo para os productos das fertillissimas zonas de outros tres Estados, Minas, Goyaz e Matto Grosso, que têm de ser servidos pela nossa linha?

Consideremos, porem, o presente.

Até 31 de Dezembro de 1908, os resultados do trafego são os séguintes :

Receita . . .	4.237:5258400	
Despesa . . .	2.519:3418679	— 59 %
Saldo . . .	1.718:1838721	— 41 %

Attendendo-se a que nos dous primeiros annos da construcção da linha, tendo esta então um pequeno percurso, e tudo estando por fazer, não podia o trafego deixar de dar deficit, chegar-se-ha a conclusão que muito vantajosos foram os resultados conseguidos pela Companhia até 1907.

As respectivas figuras relativas ao anno de 1908 são as seguintes:

Receita . . .	731:6358750	
Despesa . . .	474:7588197	— 65 %
Saldo . . .	256:8778553	— 35 %

Nota-se um augmento na despesa, que felizmente foi devido a causas passageiras, como sejam: grandes concertos no material rodante, pelo que subiram muito as despesas das

officinas; importantes concertos feitos tambem na via permanente, achando-se com elles em excellentes condições o leito da estrada.

A parte nova da linha aberta ha pouco ao trafego e construida em tempo de secca, tem exigido uma conservação mais dispendiosa; alem das turmas de conserva terem um pessoal maior do que é de praxe, trabalha no novo trecho de linha uma turma especial de lastro, com 25 trabalhadores.

Removidas essas despesas extraordinarias, a media descerá ao costumado nivel.

Por outro lado espera-se, no corrente anno, sensivel augmento de receita, pois que, toda a safra de café e de arroz da zona servida pelo prolongamento da linha vai pela primeira vez ser transportada pela nossa estrada.

Nestas condições não é de admirar a confiança que tem merecido a nossa Companhia, de tal sorte que seus debentures emitidos ao typo de 87 têm conseguido hoje na praça de S. Paulo serem vendidos a 92.

## Augmento de Capital

Em relatorios anteriores mostrou-se a necessidade que tem tido a Companhia de lançar mão dos saldos verificados nos ultimos annos para applical-os no desenvolvimento da linha, em vez de distribuil-os em dividendos; os accionistas viam-se assim privados de lucros immediatos, mas ficavam suas acções valorizadas, pois que representavam maior capital. No entanto entendeu a Companhia que devia facultar aos accionistas meio de movimentar esse augmento de capital; pelo que por sua proposta foi pela Assembléa Geral extraordinaria de 18 de Agosto de 1908 autorizada a distribuir aos accionistas mil contos de réis em acções beneficarias, ficando assim elevado o capital da Companhia a tres mil contos de réis; podendo os accionistas dispor dessas acções tiveram meio de desde já gozar dos lucros até então suspensos representados por essas acções.




São esses os principaes factos sobre os quaes entendeu a Directoria chamar a vossa esclarecida attenção; mas se de alguma informação mais necessitardes, além do que consta dos desenvolvidos annexos, a Directoria está prompta a prestal-a perante a Assembléa.

Araraquara, 28 de Fevereiro de 1909.

*Carlos B. de Magalhães.*

*Antonio Lourenço Corrêa.*

*Rogério Pinto Ferraz.*

## PARECER DO CONSELHO FISCAL

*Srs. Accionistas:*

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, tendo em vista o balanço, livros e mais documentos existentes no Escriptorio da Companhia, apresentados pela Directoria e relativo a sua administração durante o anno de 1908, e depois de accurado e minucioso exame são de parecer que sejam approvadas e julgadas bôas as contas prestadas pela mencionada Directoria,

O Conselho Fiscal propõe que seja tambem approvado um voto de louvor á Directoria pelo zelo e actividade desenvolvidos na administração da Companhia.

Araraquara, 28 de Fevereiro de 1909.

*Manoel Gonçalves Foz.*

*José Martins de Lara.*

*Antonio Dias de Aguiar Junior*

# Companhia Estrada de Balanço Geral em 31

## ACTIVO

<b>DEBENTURES</b>		
Importancia de 7948 debentures em carteira, a 100\$000 cada um . . . . .		794:800\$000
<b>LINHA E DEPENDENCIAS</b>		
Linha, desvios e reservatorios para agua	2.531:750\$042	
Cercas e Fechos . . . . .	22:629\$473	
Immoveis . . . . .	7:913\$900	2.562:293\$415
<b>MATERIAL RODANTE</b>		
Locom. carros, vagões, gondolas e gaiolas . . . . .		853:035\$735
<b>EDIFICIOS E MACHINISMOS</b>		
Machinismos das officinas e galpão . . . . .	124:246\$211	
Estações, armazens, edificio do almoxarifado e casas para turmas . . . . .	219:757\$393	344:003\$604
<b>TELEGRAPHO</b>		
Linha telegraphica, aparelhos e postes . . . . .		40:743\$954
<b>MATERIAES DIVERSOS</b>		
Almoxarifado: materiaes existentes para construcção e supprimento á estrada . . . . .	794:089\$195	
Material de engenharia e custeio . . . . .	6:291\$606	
Moveis e utensilios em escrip.o e estações . . . . .	21:984\$561	822:365\$362
<b>FUNDIÇÃO</b>		
Installação . . . . .	639\$076	
Materiaes de fundição em deposito . . . . .	7:385\$586	8:024\$662
<b>ACCÕES CAUCIONADAS</b>		
Saldo desta conta . . . . .		30:000\$000
<b>RIBEIRÃO SINHO A CUYABÁ</b>		
Saldo desta conta . . . . .		45:655\$200
<b>ENCARGOS DE EMPRESTIMO</b>		
Saldo desta conta . . . . .		558:559\$137
<b>CONTADORIA CENTRAL</b>		
Saldo de Novembro . . . . .		24:679\$170
<b>DIVERSOS DEVEDORES</b>		
Saldo de diversas contas . . . . .		367:612\$120
<b>Prolongamento S. José do Rio Preto</b>		
<b>LINHA E DEPENDENCIAS</b>		
Linha, caixas d'agua, obras d'arte e desvios	642:989\$028	
Cercas e Fechos . . . . .	10:214\$002	653:203\$030
<b>MATERIAL RODANTE</b>		
Locomotivas, carros, gondolas, etc. . . . .	145:046\$298	
Mater. importado, em transitio e montagem	67:855\$980	
Material rodante em construc. nas officinas . . . . .	2:841\$877	215:744\$155
<b>EDIFICIOS</b>		
Esta. e dependencias e casas para turmas . . . . .		86:981\$801
<b>TELEGRAPHO</b>		
Linha telegraphica, aparelhos e postes . . . . .		8:522\$776
<b>RAMAL DE IBITINGA</b>		
Saldo desta conta . . . . .		34:573\$000
<b>MATERIAES DIVERSOS</b>		
Moveis e utensilios nas estações . . . . .	3:698\$508	
Material de engenharia e custeio . . . . .	1:941\$403	5:639\$911
<b>DEVEDORES EM CONTA DE CONTRACTO</b>		
Saldo destas contas . . . . .		380:752\$638
<b>Total.</b> . . . . .		<b>7.837:189\$670</b>

Araraquara, 31 de Dezembro de 1908.

*Carlos B. de Magalhães*  
Director-Presidente.

# Ferro de Araraquara de Dezembro de 1908

## P A S S I V O

CAPITAL		
Importancia de 15.000 acções a 200\$000 cada uma . . . . .		3.000:000\$000
EMISSÃO DE DEBENTURES		
Importancia de 40.000 debentures a ... 100\$000 cada um . . . . .		4.000:000\$000
GOVERNO ESTADUAL		
Saldo desta conta . . . . .		356:000\$000
CAUÇÃO DA DIRECTORIA		
Saldo desta conta . . . . .		30:000\$000
TITULOS A PAGAR		
Saldo desta conta . . . . .		312:182\$100
IMPOSTOS		
Imposto federal . . . . .	3:222\$600	
"    estadual . . . . .	39:233\$310	42:455\$910
CONTADORIA CENTRAL		
Saldo de Dezembro . . . . .		2:216\$490
DIVERSOS CREDORES		
Saldo de diversas contas . . . . .		94:335\$170
Total. . . . .		7.837:189\$670

*Octavio Salgado,*  
Guarda-livros.

## Companhia Estrada de Demonstração da conta de

### R E C E I T A

Saldo de 1907 . . . . .		930:806\$219
<b>Renda Geral</b>		
<b>LINHA TRONCO</b>		
Mercadorias . . . . .	482:279\$230	
Passageiros . . . . .	179:330\$400	
Encommendas . . . . .	19:489\$030	
Telegrammas . . . . .	9:799\$550	
Animaes . . . . .	2:332\$180	
Gado . . . . .	534\$160	
Diversos . . . . .	14:394\$300	708:158\$850
<b>Prolongamento: (4 Mezes)</b>		
Mercadorias . . . . .	9:523\$510	
Passageiros . . . . .	12:044\$040	
Encommendas . . . . .	973\$630	
Telegrammas . . . . .	343\$620	
Animaes . . . . .	61\$000	
Diversos . . . . .	531\$100	23:476\$900
<b>DIVESOS LUCROS</b>		
Commissões, producto do leilão e outras contas . . . . .		2:107\$050
<b>Total . . . . .</b>		<b>1.664:549\$019</b>

*Octavio Salgado,*  
Guarda-livros.

# Ferro de Araraquara

## Lucros e Perdas no anno de 1908

### DESPESA

CAPITAL		
Importancia distribuida em 5.000 acções beneficiarias de 200\$000 cada uma . . . . .		1.000.000\$000
JUROS, DESCONTOS E ENCARGOS		
Juros de debentures e descontos . . . . .		175.392\$324
Pessoal e Material		
LINHA TRONCO		
Conservação da linha . . . . .	133.541\$024	
Despeza do Escriptorio do Trafego, do Escriptorio Technico, Estações, Almo-xarifado . . . . .	86.320\$626	
Despeza da Tracção, Trens e Lubrifi-cação . . . . .	57.844\$165	
Despezas das officinas . . . . .	51.862\$903	
Despezas da Contadoria, Escriptorio Cen-tral e Administração . . . . .	43.046\$325	
Despeza do Telegrapho . . . . .	11.453\$567	
Concerto do Material Rodante . . . . .	52.269\$502	
Diversas . . . . .	10.813\$610	447.151\$722
PROLONGAMENTO		
Conservação da linha . . . . .	9.058\$867	
Escriptorios: Administração, Central, Con-tadoria, Trafego, Technico, Almo-xarifado . . . . .	5.490\$464	
Despezas da Tracção, Trens . . . . .	6.886\$421	
Despezas das Estações e Telegrapho . . . . .	4.826\$201	
Concerto do Material Rodante . . . . .	1.344\$522	27.606\$475
PREJUIZOS		
Prejuizos por avarias e em diversas contas Abatimento na Linha Fixa de accordo com a Comissão de Tomada de contas . . . . .	3.595\$702	
	10.802\$796	14.398\$498
Total . . . . .		1.664.549\$019

Araraquara, 31 de Dezembro de 1908.

*Carlos B. de Magalhães,*  
Director-Presidente.

# COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA

## ACÇÕES TRANSFERIDAS

De 28 de Fevereiro de 1908 a 28 de Fevereiro de 1909,  
foram lavrados 28 termos, sendo transferidas 2.067  
acções, a saber:

Por venda . . . . .	2.057
Por herança . . . . .	<u>10</u>
Total . . . . .	2.057

Araraquara, 28 de Fevereiro de 1909.

*Antonio Lourenço Corrêa,*  
Secretario.

# Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

1908	RECEITA								BALANÇO da RECEITA e DESPEZA		ESPECIFICAÇÃO DAS DESPEZAS NAS REPARTIÇÕES DIVERSAS NO ANNO DE 1908																				TOTAL								
	Trafego de Passageiros				Trafego de Mercadorias						TOTAL	Administração e Direcção	Contabilidade			Trafego						Almoxarifado		Telegrapho		Locomoção				Concertos		Pessoal tecnico		Conservação da Linha		Despesas diversas			
	Passageiros	Encommendas, etc.	Animaes	Telegrammas	Mercadorias	Gado	Diversos	Pessoal					Material	Contadoria Central	Estações		Trens		Escriptorio		Lubrificação	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Officinas		Tracção		Carros e Vagões		Locomotivas	Pessoal	Material	Pessoal		Material		
															Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material						Pessoal	Material	Pessoal	Material										
Janeiro	15:420\$850	1:651\$640	135\$870	916\$230	23:691\$080	23\$440	511\$800	42:350\$910	1:466\$667	2:050\$000	197\$880	154\$590	5:030\$000	644\$427	630\$000	22\$551	1:150\$000	42\$643	90\$788	240\$000	2\$472	733\$000	134\$903	2:042\$300	486\$461	1:556\$000	2:121\$026	609\$613	640\$337	250\$000	—	5:948\$600	3:159\$924	725\$900	30:130\$082				
Fevereiro	14:230\$630	1:699\$450	124\$840	860\$380	26:534\$280	13\$590	1:007\$900	44:471\$070	1:466\$667	2:070\$000	66\$201	180\$890	4:782\$000	602\$168	650\$000	112\$985	900\$000	77\$983	162\$078	240\$000	1\$2331	787\$000	145\$681	3:509\$700	214\$606	1:220\$000	2:407\$083	1:687\$032	778\$822	250\$000	—	6:358\$400	5:713\$869	596\$600	35:109\$096				
Março	14:821\$230	1:267\$650	199\$850	889\$600	17:704\$640	—	1:218\$000	36:100\$970	1:466\$667	2:070\$000	66\$140	158\$120	5:126\$100	435\$921	730\$000	59\$290	900\$000	29\$737	174\$174	240\$000	3\$205	941\$000	102\$543	3:216\$120	279\$677	1:194\$000	2:961\$242	2:973\$031	1:103\$261	250\$000	—	7:893\$300	5:777\$246	776\$800	38:926\$974				
Abril	14:430\$820	1:468\$460	118\$440	665\$720	14:899\$000	11\$700	1:068\$700	32:602\$840	1:466\$667	2:070\$000	560\$208	154\$900	5:147\$300	502\$509	730\$000	4\$819	850\$000	32\$440	160\$368	240\$000	10\$610	771\$000	108\$050	3:591\$350	555\$819	1:055\$000	1:975\$812	1:152\$950	561\$005	250\$000	—	6:396\$300	6:033\$044	1:538\$200	35:918\$351				
Maió	14:053\$540	1:502\$030	141\$640	752\$640	15:290\$930	174\$710	1:357\$400	33:272\$890	1:466\$666	2:070\$000	74\$477	156\$250	4:991\$600	440\$498	990\$000	19\$495	900\$000	16\$928	171\$840	240\$000	2\$675	745\$000	244\$145	4:213\$220	510\$258	1:172\$500	2:497\$908	1:010\$529	3:914\$865	250\$000	—	7:264\$500	3:647\$212	733\$800	37:744\$366				
Junho	13:544\$240	1:473\$710	198\$670	769\$310	19:536\$200	17\$030	1:412\$150	36:951\$310	1:466\$666	2:070\$000	71\$694	152\$750	5:200\$700	576\$955	689\$000	10\$936	850\$000	23\$343	173\$528	240\$000	7\$823	792\$000	131\$046	5:675\$100	497\$710	1:291\$000	2:118\$240	11:097\$301	3:476\$147	250\$000	—	8:953\$100	4:728\$382	948\$660	51:392\$081				
Julho	13:211\$230	1:500\$260	188\$530	812\$530	49:600\$590	80\$080	1:857\$850	67:251\$070	1:466\$667	2:070\$000	51\$304	152\$810	4:791\$000	390\$848	756\$000	11\$468	900\$000	38\$236	230\$888	260\$000	4\$400	803\$000	97\$777	4:068\$200	137\$454	1:425\$284	2:760\$912	3:888\$011	902\$442	250\$000	—	8:968\$200	4:525\$700	1:016\$600	39:467\$201				
Agosto	14:526\$350	1:373\$210	93\$290	894\$760	67:471\$250	28\$070	4:091\$500	88:478\$430	1:466\$667	2:070\$000	111\$549	154\$350	5:605\$900	720\$452	722\$000	29\$938	900\$000	138\$000	260\$879	260\$000	3\$555	961\$000	107\$314	5:972\$000	750\$499	1:383\$000	2:521\$631	1:534\$720	1:065\$001	250\$000	—	8:337\$400	4:380\$480	1:815\$200	41:021\$535				
Setembro	15:013\$530	1:542\$960	235\$440	888\$320	59:645\$380	41\$200	497\$400	77:864\$230	1:177\$143	1:597\$000	174\$968	174\$500	6:437\$000	714\$245	625\$000	99\$317	694\$300	114\$214	217\$443	200\$596	21\$150	840\$700	162\$550	4:950\$300	1:068\$885	1:861\$000	2:569\$629	1:742\$250	1:374\$510	—	—	5:960\$400	6:236\$800	888\$800	39:902\$700				
Outubro	16:969\$240	2:155\$910	412\$420	787\$830	62:564\$550	85\$020	460\$800	83:435\$770	1:177\$144	1:597\$000	48\$283	147\$480	5:278\$000	622\$497	631\$650	158\$896	694\$300	34\$439	301\$096	200\$600	3\$399	910\$700	116\$197	3:451\$700	540\$944	1:655\$920	2:999\$717	2:016\$499	1:858\$786	—	—	6:268\$330	3:495\$846	942\$150	35:008\$482				
Novembro	16:140\$720	1:834\$330	319\$110	756\$910	75:115\$110	54\$620	382\$500	94:603\$300	1:177\$144	1:597\$000	53\$625	210\$540	5:588\$000	486\$893	768\$800	11\$664	694\$300	18\$630	243\$902	200\$600	4\$501	877\$000	81\$471	2:447\$600	303\$794	700\$000	3:045\$891	2:317\$193	1:316\$320	—	—	6:435\$700	1:587\$818	584\$200	30:752\$586				
Dezembro	16:968\$020	2:019\$420	164\$080	805\$320	50:226\$220	4\$700	588\$300	70:776\$060	1:177\$144	1:597\$000	41\$148	361\$760	5:843\$900	536\$606	788\$800	117\$612	694\$300	111\$294	43\$821	250\$600	5\$103	767\$400	93\$090	3:015\$350	363\$856	844\$000	3:149\$444	2:996\$675	2:752\$202	—	—	3:297\$000	2:173\$473	746\$700	31:768\$268				
	179:330\$400	19:489\$030	2:332\$180	9:799\$550	482:279\$230	534\$160	14:394\$300	708:158\$850					16:441\$908	22:928\$000	1:517\$477	2:158\$940	63:828\$500	6:673\$419	8:611\$250	515\$971	10:127\$200	677\$887	2:230\$715	2:812\$396	201\$224	9:928\$800	1:524\$767	46:152\$940	5:709\$963	15:357\$704	31:128\$525	32:525\$804	19:743\$698	2:000\$000	—	82:081\$230	51:459\$794	10:813\$610	447:151\$722

Araraquara, 31 de Dezembro de 1908.

Bento de C. Barros,  
Contador.

Octavio Salgado,  
Guarda-livros.





Resumo dos Mezes

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA  
Movimento e Receita durante o anno de 1908

Mezes	PASSAGENS						ENCOMMENDAS				ANIMAES				TELEGRAMMAS						MERCADORIAS																				RECEITA TOTAL Total geral dos Productos								
	T. Proprio		T. Extranho		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		NUMERO		PRODUCTO		N.º de Telegrammas		N.º de Palavras		PRODUCTO		CAFE'				SAL				DIVERSOS													Peso total das Mercadorias	VEHICULOS E ANIMAES (Trafejo proprio e extranho)				Receitas diversas		
	1.ª N.º	2.ª N.º	1.ª N.º	2.ª N.º	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	PESO - Trafejo Proprio e Extranho				PRODUCTO		T. Proprio	T. Extranho	T. 10 N.º	ANIMAES		Producto			PRODUCTO						
	T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	Assucar	Algodão	Fumo	Cereaes	Toucinho	Aguardente	Couros	Materiaes de construção				Diversos	T. 10					T. 11	Gado N.	Monta- ria N.			
	T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho									
Janeiro	1.230	4.865	215	743	11.615\$250	3.805\$600	40.549	21.718	837\$800	813\$840	39	5	25	7	67\$100	68\$770	622	755	7.011	10.115	393\$300	522\$930	57.209	890.869	435\$600	11.439\$610	1.865	73.508	9\$000	661\$700	98.069	—	2.059	634.140	1.332	13.142	3.027	592.409	685.735	1:785\$000	9:360\$170	3.053.364	—	20	—	—	23\$440	511\$800	42:350\$910
Fevereiro	1.169	4.340	288	630	10:637\$480	3:593\$156	38.702	20.480	919\$400	780\$050	53	4	13	7	59\$700	65\$140	539	758	6.154	9.948	331\$800	528\$580	24.207	1.090.658	1108\$100	13:744\$796	2.163	67.066	7\$400	599\$130	102.419	—	4.449	662.800	738	14.997	2.773	313.818	1.001.852	1:412\$900	10:652\$860	3.287.940	1	23	—	—	20\$690	1:007\$960	44:471\$070
Março	1.198	4.570	293	691	10:858\$150	3:963\$080	29.179	15.905	674\$300	593\$350	26	11	11	15	97\$700	102\$150	499	785	5.600	10.963	315\$400	574\$200	62.833	469.380	163\$600	5:607\$710	1.612	33.758	7\$100	318\$030	88.692	40	3.861	425.921	2.237	10.636	2.495	394.781	1.070.052	1:477\$700	10:104\$140	2.566.298	2	—	—	—	26\$360	1:216\$000	36:100\$970
Abril	1.126	4.491	196	653	10:859\$540	3:571\$280	37.128	17.004	845\$000	623\$460	34	7	2	9	61\$400	57\$040	420	630	4.573	7.944	251\$200	414\$520	1.600	275.835	7\$500	2:771\$010	3.337	44.677	21\$000	450\$200	92.508	—	2.292	574.946	1.359	12.386	1.472	540.494	933.536	1:709\$100	9:900\$090	2.484.442	3	10	—	—	51\$800	1:008\$700	32:602\$840
Mai	1.110	4.637	208	714	10:532\$890	3:520\$650	35.708	20.153	768\$600	733\$930	25	8	5	8	84\$200	57\$410	441	698	4.985	9.130	272\$600	480\$040	8.610	113.012	27\$300	1:271\$550	1.197	84.322	7\$100	799\$790	94.474	8	4.965	1.028.543	399	15.184	2.074	478.574	866.861	1:611\$000	11:562\$190	2.698.223	1	224	—	—	186\$710	1:357\$400	33:272\$890
Junho	1.187	4.509	236	529	10:443\$250	3:100\$990	34.649	18.609	801\$900	671\$810	26	11	21	15	70\$400	128\$270	453	699	5.208	9.291	284\$150	485\$160	45.141	555.342	112\$700	6:481\$190	601	78.877	4\$200	741\$020	114.871	—	1.336	940.243	2.287	14.700	2.814	404.239	820.533	1:210\$000	10:975\$890	2.980.984	1	17	—	—	28\$230	1:412\$150	36:951\$310
Julho	1.168	3.878	189	620	10:078\$600	3:132\$630	34.569	18.358	829\$100	670\$660	24	10	13	16	60\$600	127\$930	464	789	5.205	9.995	287\$800	524\$730	433.853	2.851.484	1:458\$600	36:043\$110	1.795	55.739	7\$300	544\$670	89.697	8	3.695	781.670	486	7.449	3.595	662.792	685.744	2:160\$000	9:364\$110	5.578.007	1	113	—	—	102\$880	1:857\$850	67:251\$070
Agosto	1.086	5.300	197	625	11:168\$320	3:358\$030	34.789	15.011	814\$300	558\$910	16	3	2	9	38\$000	55\$290	564	802	6.904	10.080	372\$200	522\$560	501.944	4.310.101	2:859\$600	54:132\$480	2.742	67.378	9\$800	634\$160	84.027	—	4.710	484.049	592	11.623	2.329	274.710	910.245	1:450\$000	8:367\$210	6.654.450	1	24	—	—	46\$070	4:091\$500	88:478\$430
Setembro	994	4.957	215	1.009	10:522\$500	4:491\$030	32.699	21.102	781\$700	761\$260	64	22	11	5	194\$000	41\$440	527	853	6.364	11.818	343\$000	545\$320	763.835	3.092.038	7:213\$800	4:527\$260	3.284	70.883	16\$700	599\$690	89.498	31	8.960	492.428	585	9.789	2.095	129.141	957.751	1:063\$400	10:170\$130	5.620.318	4	42	—	—	95\$600	497\$400	77:864\$230
Outubro	1.208	5.729	217	1.178	12:000\$110	4:969\$130	34.059	35.448	833\$900	1:322\$010	53	11	64	32	94\$500	317\$920	432	841	5.267	10.308	288\$000	499\$830	350.641	3.458.635	2:105\$800	45:298\$660	1.830	117.859	9\$900	1:146\$170	112.730	—	7.091	496.223	1.630	7.881	4.560	195.640	1.369.068	1:560\$800	12:416\$020	6.123.788	2	97	—	—	112\$720	460\$800	83:435\$770
Novembro	1.067	5.960	237	1.101	11:336\$910	4:803\$810	36.634	26.881	828\$500	1:005\$830	47	8	30	30	80\$000	239\$110	419	836	4.936	10.252	265\$650	491\$260	376.664	4.807.562	2:748\$000	60:487\$320	2.844	49.545	11\$700	424\$380	106.954	—	7.463	479.564	481	15.531	2.128	266.137	1.151.574	1:641\$600	9:768\$010	7.266.447	2	48	—	—	88\$720	382\$500	94:603\$300
Dezembro	1.191	5.923	246	1.134	12:076\$040	4:891\$980	47.892	29.009	1:031\$300	988\$120	48	4	28	10	80\$500	83\$580	486	840	5.746	10.346	309\$700	495\$620	43.885	2.814.641	138\$400	38:085\$050	1.651	70.519	7\$200	638\$270	107.371	—	6.588	549.599	199	17.537	2.707	237.855	909.871	974\$400	10:367\$700	4.762.423	1	8	—	—	19\$900	588\$300	70:776\$060
	13.734	59.159	2.737	9.627	132:129\$040	47:201\$360	436.497	259.678	9:965\$800	9:523\$230	455	104	225	163	988\$100	1:344\$080	5.866	9.286	67.953	120.190	3:714\$800	6:084\$750	2.670.422	24.729.557	17:381\$000	315:889\$740	24.921	814.131	118\$400	7:557\$210	1.181.310	87	57.469	7.550.126	12.325	150.855	32.069	4.490.590	11.362.822	18:055\$400	123:008\$520	53.076.684	19	626	—	1	803\$120	14:394\$300	708:158\$850

Contadoria, Araraquara, 25 de Fevereiro de 1909.

Bento de C. Barros,  
Contador.



Prolongamento a Rio Preto.

## COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA

### MOVIMENTO E RECEITA DURANTE O ANNO DE 1908

Estações	PASSAGENS						ENCOMMENDAS				ANIMAES				TELEGRAMMAS				MERCADORIAS																				RECEITA TOTAL Total geral dos Productos										
	T. Proprio		T. Extranho		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		NUMERO		PRODUCTO		N.º de telegrammas		N.º de palavras		PRODUCTO		CAFE'				SAL				DIVERSOS											Peso total das Mercadorias	VEHICULOS E ANIMAES (Trafego proprio e extranho)				Receitas diversas				
	1.ª N.º	2.ª N.º	1.ª N.º	2.ª N.º	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	PESO		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		PESO - Trafego proprio e extranho												PRODUCTO								
Taquaritinga	397	2.693	—	—	3.768\$660	—	26.093	—	385\$200	—	18	—	—	—	8\$200	—	82	—	925	—	50\$400	—	270	—	1\$300	—	19.901	—	63\$500	—	17.789	—	208	31.961	72	13.924	76	36.356	180.907	868\$300	—	301.464	1	—	—	—	4\$500	63\$400	5.213\$460
Jurema	338	4.108	86	839	3.199\$500	7.44\$300	22.245	9.100	217\$100	79\$710	5	—	27	3	1\$900	14\$330	45	367	604	4.483	50\$400	119\$860	60.897	674.128	184\$400	1.783\$090	1.471	14.603	3\$800	29\$900	21.007	—	3.980	448.718	28	1.772	677	284.886	212.769	327\$800	731\$230	1.724.936	1	—	—	—	2\$100	185\$900	7.656\$720
Candido Rodrigues	246	2.320	47	1.009	2.822\$260	1.509\$320	11.288	10.174	118\$900	172\$720	9	—	10	9	6\$300	30\$270	101	221	1.178	2.922	62\$700	78\$860	128.073	837.979	304\$300	3.913\$850	—	13.925	—	52\$520	28.440	—	8.183	196.701	192	23.699	406	57.800	135\$781	166\$100	1.086\$520	1.431.179	—	—	—	—	—	281\$800	10.606\$720
Somma	981	9.121	133	1.848	9.790\$420	2.253\$620	59.626	19.274	721\$200	252\$430	27	—	37	12	16\$100	44\$600	228	588	2.707	7.405	144\$900	198\$720	189.240	1.512.107	490\$300	5.696\$940	21.372	28.528	67\$300	82\$420	67.236	—	12.371	677.380	292	39.395	1.159	379.042	529.457	1.362\$200	1.817\$750	3.457.579	2	—	—	—	6\$600	531\$100	28.476\$900

Contadaria, Araraquara, 25 de Fevereiro de 1909.

Bento de C. Barros,  
Contador.

Resumo dos Mezes

Prolongamento a Rio Preto.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DE ARARAQUARA  
MOVIMENTO E RECEITA DURANTE O ANNO DE 1908

Mezes	PASSAGENS				ENCOMMENDAS				ANIMAES				TELEGRAMMAS				MERCADORIAS																				RECEITA TOTAL Total geral dos Productos												
	T. Proprio		T. Extranho		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		NUMERO		PRODUCTO		N.º de telegrammas		N.º de palavras		PRODUCTO		CAFE'				SAL				DIVERSOS												Peso total das Mercadorias	VEHICULOS E ANIMAES (Trafego proprio e extranho)				Receitas diversas			
	1.ª N.º	2.ª N.º	1.ª N.º	2.ª N.º	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	PESO		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		PESO - Trafego proprio e extranho													PRODUCTO							
																					T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho		Assucar	Algodão	Fumo		Cereaes	Toucinho	Aguardente	Couros		Materiaes de construcção	Diversos	T. Proprio
	T. 10	T. 11	T. 10	T. 11	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho	T. Proprio	T. Extranho		T. Proprio	T. Extranho										
Setembro . . . . .	229	2.304	32	383	2.381\$120	4.3870	13.405	4.462	173\$600	55\$830	13	—	5	2	6\$900	7\$030	55	151	701	2.012	36\$900	54\$160	112.004	314.434	299\$300	1.228\$170	10.102	2.088	31\$100	7\$060	16.551	—	4.976	177.643	—	3.416	355	63.956	120.805	362\$100	399\$130	826.330	1	—	—	—	2\$100	146\$100	5.624\$470
Outubro . . . . .	234	2.324	37	428	2.404\$490	2\$760	13.966	5.230	169\$600	68\$850	8	—	25	7	5\$300	25\$530	51	139	580	1.749	81\$500	48\$000	69.199	485.470	170\$200	1.771\$660	3.645	10.257	10\$000	26\$940	18.388	—	3.026	173.448	220	17.400	387	112.648	126.239	354\$100	445\$810	1.020.327	—	—	—	—	153\$850	6.208\$590	
Novembro . . . . .	290	2.753	32	491	2.739\$780	6\$2170	14.847	5.344	182\$100	77\$610	—	—	6	2	—	8\$750	60	151	786	1.851	39\$300	48\$550	6.607	374.445	16\$200	1.342\$510	5.908	5.484	20\$300	18\$510	15.898	—	2.328	187.064	72	11.998	175	107.730	104.251	306\$600	452\$950	821.960	—	—	—	—	136\$550	6.011\$880	
Dezembro . . . . .	228	1.740	32	546	2.265\$030	4\$820	17.408	4.238	195\$900	50\$140	6	—	1	1	4\$200	3\$290	62	147	690	1.793	37\$200	48\$010	1.430	337.758	4\$600	1.354\$600	1.717	10.699	5\$900	29\$910	16.399	—	2.041	139.225	—	6.581	242	94.708	178.162	339\$400	519\$860	788.962	1	—	—	—	4\$500	94\$600	5.631\$960
	981	9.121	133	1.848	9.790\$420	2.53\$620	59.626	19.274	721\$200	252\$430	27	—	37	12	16\$400	44\$600	228	588	2.707	7.405	144\$900	198\$720	189.240	1.512.107	490\$300	5.696\$940	21.372	28.528	67\$300	82\$420	67.236	—	12.371	677.380	292	39.395	1.159	379.042	529.457	1.362\$200	1.817\$750	3.457.579	2	—	—	—	6\$600	531\$100	23.476\$900

Contadoria, Araraquara 25 de Fevereiro de 1909

Bento C. de Barros,  
Contador.

# Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Cereaes exportados por esta Companhia, para além de Araraquara durante o anno de 1908.

Despachado de	ESPECIFICAÇÃO DOS CEREAES											TOTAL
	Milho	Feijão	Arroz limpo	Arroz em casca	Quiréra de arroz	Quiréra de milho	Batatas	Grão de bico	Mandioca	Inhame	Cará	
	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.
Cesario Bastos . .	23.313	7.810	"	167	"	"	"	"	"	"	"	31.290
Itaquerê . . . .	9.112	3.423	2.556	325	"	62	"	73	"	"	"	15.551
Santa Josepha . .	2.233	12.004	406	113	"	"	"	58	"	"	"	14.814
Mattão . . . . .	99.696	246.456	619.737	354.965	4.271	"	"	104	"	"	339	1.325.568
Dobrada . . . . .	186.712	155.472	5.044	4.238	"	"	"	900	"	"	"	352.366
Santa Ernestina .	253.576	56.222	377	2.815	"	"	"	286	"	"	"	313.276
Carlos Magalhães .	368.514	73.681	2.856	9.965	"	"	"	"	"	"	"	455.016
Taquaritinga . .	638.619	723.258	267.097	820.977	26	"	"	141	"	"	52	2.450.170
Jurema . . . . .	12.123	38.374	209.931	81.261	"	"	"	150	"	"	"	341.839
Candido Rodrigues.	"	18.732	120	15.477	"	"	"	"	"	"	"	54.329
TOTAL. . . . .	1.593.898	1.335.432	1.108.124	1.290.303	4.297	62	1.562	150	"	"	391	5.334.219

Contadoria, Araraquara, 20 de Janeiro de 1909.

Bento de C. Barros,  
Contador.

— 17 —

AG 2.1.14.4-16

## Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Algodão transportado durante o anno de 1908

MEZ 1908	Procedencia	Destino	Peso	Impor- tancia	Qualidade do algodão
			Kilog.	Rs.	
Março . . .	Pary	Ribeirãozinho	40	710	Em rama
Maió . . .	"	"	8	210	" "
Julho . . .	"	Mattão	8	110	" "
Setembro . .	"	"	31	380	" "
			87	1.410	

Contadoria, Araraquara, 20 de Janeiro de 1909

*Bento de C. Barros,*  
Contador.

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

---

TRAFEGO  
ALMOXARIFADO  
LOCOMOÇÃO  
E  
LINHA  
**1908**



*Illm. Snr.*

*Carlos B. de Magalhães*

M. D. Director — PRESIDENTE DA COMPANHIA

*N'esta*

Como de praxe, tenho a honra de apresentar a V. S.<sup>a</sup>  
o relatorio das repartições a mim confiadas:

**Trafego**

Transportes  
Horarios  
Trens e Vehiculos  
Consumo de lubrificantes  
Estações  
Diversos  
Accidentes  
Pessoal

**Almoxarifado**

**Locomoção**

Material rondante  
Tracção  
Officinas  
Melhoramentos  
Fundição  
Pessoal

**Via permanente**

Extensão  
Conservação  
Lastro  
Obras d'Arte  
Fechos  
Melhoramentos e Obras Novas  
Edificios  
Pessoal  
Telegrapho  
Lenha

## Trafego

### TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Foi bastante satisfatorio o movimento do trafego durante o anno de 1908, elevando-se a 56.534 toneladas o volume total de mercadorias transportadas, contra 52.333 toneladas em 1907; igualmente houve um augmento bastante satisfatorio no movimento de passageiros transportados que de 84.908 em 1907, subiu a 97.340 em 1908 ou seja mais 21 %.

A receita geral da estrada que em 1907 foi de Rs. 694:711\$900, passou, em 1908, a ser de Rs. 731:635\$750.

Entregaram-se á Companhia Paulista no periodo de 1.º de Janeiro á 31 de Dezembro 413:318 saccas de café, pezando 24.869 toneladas, contra 392.397 saccas com 23.414 toneladas em 1907.

O mez de maior entrega, foi o de Novembro com 80.079 saccas correspondentes a 4.805 toneladas. O café entregue á Companhia Paulista, no periodo da safra (Julho de 1907 a Julho de 1908) foi em numero de 327.619 saccas, procedentes das seguintes estações:

ESTAÇÕES	1908 Saccas	1907 Saccas	1908	
			Mais	Menos
Cezario Bastos . . . .	8.496	51.946	. . . . .	43.450
Itaquere . . . . .	7.927	43.013	. . . . .	35.086
Santa Josepha . . . .	8.142	23.535	. . . . .	15.393
Mattão . . . . .	90.224	149.487	. . . . .	59.263
Dobrada . . . . .	51.072	103.286	. . . . .	52.214
Santa Ernestina . . . .	36.849	85.016	. . . . .	48.167
Carlos Magalhães . . .	32.632	60.823	. . . . .	28.191
Taquaritinga . . . . .	92.277	153.831	. . . . .	61.554
TOTAL. . . . .	327.619	670.937	. . . . .	343.318

As entregas nas ultimas 5 safras foram:

1903 — 1904	148.407	Saccas
1904 — 1905	192.130	„
1905 — 1906	291.453	„
1906 — 1907	670.937	„
1907 — 1908	327.619	„

Da safra actual foram entregues até 31 de Dezembro 355.856 saccas contra 270.157 saccas em igual periodo de 1907.

O movimento total de mercadorias foi de 69.281.359 kilogrammas assim discriminados:

Pagando frete . . . . .	56.534.263	kilog.
Materiaes em serviço da estrada . . . . .	3.882.002	„
„ „ „ do prolongamento. . . . .	8.865.094	„
	<u>69.281.359</u>	„

Contra 57.717.304 kilogrammas em 1907.

#### MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Sobre o transporte de passageiros, dou em seguida um quadro demonstrativo do movimento durante o anno:

Annos	1. <sup>a</sup> Classe				2. <sup>a</sup> Classe				
	Pagando	Em serviço da estrada	Em serviço do prolongamento	TOTAL	Pagando	Em serviço da estrada	Em serviço do prolongamento	Immigrantes	TOTAL
1908	17.585	531	150	18.266	79.755	905	812	1.667	83.139
1907	17.085	641	44	17.770	67.823	1.009	630	945	80.417
Diff. em 1908	{ Mais 500	{ —	{ 106	{ 496	{ 11.932	{ —	{ 182	{ 722	{ 12.732
	{ Menos —	{ 110	{ —	{ —	{ —	{ 104	{ —	{ —	{ —

#### HORARIOS

Desde o dia 1.<sup>o</sup> de Setembro, em consequencia da abertura do trafego, das duas primeiras estações do prolongamento a São José do Rio Preto, entrou em vigor um

novo horario dos trens de passageiros e mixtos com pequenas modificações.

O movimento dos trens mixtos n'este anno foi o seguinte :

Annos	Passageiros em 1. <sup>a</sup> Classe N.	Passageiros em 2. <sup>a</sup> Classe N.	TOTAL N.	Importancia	Vagões Carregadas N.	Vagões Vazios N.
1908	4.525	21.718	26.243	47:677\$000	3.924	1.503
1907	4.035	15.990	20.025	42:069\$000	4.726	1.190
Diff. em 1908	Menos 490 Mais —	5.728 —	6.218 —	5:608\$000 —	— 802	313 —

Emitiram-se, durante o anno, 6.064 bilhetes de escurção, sendo; em 1.<sup>a</sup> classe 525 e em 2.<sup>a</sup> classe 5.539, produzindo estes bilhetes a renda de Rs. 13:275\$600.

#### TRENS E VEICULOS

O movimento dos trens, foi feito com bastante regularidade.

Correram no anno 2.585 trens assim descriminados :

TRENS	1908 N.	1907 N.
Passageiros . . . . .	732	730
Mixtos . . . . .	586	594
Especiaes de passageiros . . . . .	8	18
"    "    cargas . . . . .	409	392
"    "    em serviço da estrada . . . . .	50	73
"    "    "    "    construção. . . . .	69	—
Lastros em serviço da Via permanente . . . . .	235	290
"    "    "    "    Construção . . . . .	496	—

Estes trens fizeram o seguinte percurso :

T R E N S	1908	1907
	Percurso	Percurso
	K.	K.
Passageiros . . . . .	66.096,916	60.049,800
Mixtos . . . . .	52.977,942	48.533,400
Especiaes de passageiros . . . . .	510,412	971,786
"    "    cargas . . . . .	30.682,994	27.743,542
"    "    em serviço da estrada . . . . .	4.188,190	5.721,898
"    "    "    "    construção . . . . .	6.776,313	—
Lastros em serviço da Via permanente . . . . .	7.458,728	9.465,920
"    "    "    "    Construção . . . . .	17.351,885	—
TOTAL . . . . .	183.043,380	152.486,346

#### CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Na media, o consumo de combustivel e lubrificantes por trem foi o seguinte:

ANNOS	Lenha	Azeite	Graxa	Estopa
	M. <sup>3</sup>	L.	K.	K.
1908	5,638	5,204	0,128	1,208
1907	5,612	4,434	0,113	0,729
Diferença em 1908	0,026	0,770	0,015	0,479
{ Mais	—	—	—	—
{ Menos	—	—	—	—

O consumo por trem-kilometro.

ANNOS	Lenha	Azeite	Graxa	Estopa
	M. <sup>3</sup>	L.	K.	K.
1908	0,079	0,074	0,0017	0,017
1907	0,077	0,055	0,001	0,010
Diferença em 1908	0,002	0,019	0,0007	0,007
{ Mais	—	—	—	—
{ Menos	—	—	—	—

A despesa de combustível e lubrificantes por trem na media, foi a seguinte:

Descrição	1908 Importancia	1907 Importancia	1908	
			Mais Importancia	Menos Importancia
Lenha . . . . .	12\$733	12\$578	\$155	—
Azeite . . . . .	3\$271	2\$521	\$750	—
Graxa . . . . .	0\$111	\$090	\$021	—
Estopa . . . . .	0\$556	\$496	\$060	—
<b>TOTAL.</b> . . . .	<b>16\$671</b>	<b>15\$685</b>	<b>\$986</b>	<b>—</b>

ou por trem-kilometro.

Descrição	1908 Importancia	1907 Importancia	1908	
			Mais Importancia	Menos Importancia
Lenha . . . . .	\$179	\$173	\$006	—
Azeite . . . . .	\$046	\$034	\$012	—
Graxa . . . . .	\$001	\$001	—	—
Estopa . . . . .	\$008	\$007	\$001	—
<b>TOTAL.</b> . . . .	<b>\$234</b>	<b>\$215</b>	<b>\$019</b>	<b>—</b>

Seguem-se os quadros demonstrativos do movimento de carros e vagões:

**MOVIMENTO DE CARROS EM SERVIÇO DE TRENS DE PASSAGEIROS**

Designação	1908		1907	
	N.	Percurso	N.	Percurso
1. <sup>a</sup> Classe . . . . .	715	K. 74.460,167	824	K. 66.318,086
2. <sup>a</sup> „ . . . . .	1.017	79.378,364	999	73.908,624
Mixtos . . . . .	590	53.277,127	596	49.162,600
Bagagem e Correio . . . . .	1.324	120.614,883	1.338	109.858,850
Gaiolas . . . . .	361	22.267,498	333	19.009,037
<b>TOTAL.</b> . . . .	<b>4.007</b>	<b>349.998,039</b>	<b>4.090</b>	<b>318.257,197</b>

## MOVIMENTO DE VAGÕES EM SERVIÇO DE MERCADORIAS

Designação	1908		1907	
	N.	Percurso	N.	Percurso
		K.		K.
Carregados C. P. . . . .	4.226	247.254,564	4.583	292.084,989
Vasios C. P. . . . .	1.206	67.866,818	1.141	54.474,867
Carregados C. A. . . . .	3.388	179.533,005	2.847	145.350,389
Vasios C. A. . . . .	1.467	55.370,335	1.096	38.719,474
Carregados em serviço da estrada .	234	9.068,675	626	33.484,644
Vasios " " " " .	221	6.911,818	401	18.566,175
Em serviço Via permanente . . .	594	20.100,721	881	21.217,294
Carregado em serviço de construção	1.019	59.512,353	—	—
Vasios " " " " .	884	46.172,219	—	—
Lastro " " " " .	1.528	54.364,942	—	—
TOTAL. . . . .	14.768	746.155,450	11.575	603.897,832

## Movimento de vagões nas Estações

Estações	RECEBIDOS					EXPEDIDOS					TOTAL GERAL
	Vagões C. A.		Vagões C. P.		TOTAL	Vagões C. A.		Vagões C. P.		TOTAL	
	Carre- gados	Vazios	Carre- gados	Vazios		Carre- gados	Vazios	Carre- gados	Vazios		
Araraquara . . . . .	730	822	—	—	1.552	105	1.449	—	—	1.554	3.106
Cezario Bastos . . . . .	26	452	15	182	675	468	8	187	6	669	1.344
Itaquerê . . . . .	55	111	35	45	246	137	29	61	19	246	492
Santa Josepha . . . . .	38	102	99	79	318	113	27	100	78	318	636
Mattão . . . . .	438	236	664	161	1.499	501	179	667	158	1.505	3.004
Dobrada . . . . .	273	201	256	150	880	357	118	325	82	882	1.762
Santa Ernestina . . . . .	103	468	113	244	928	537	31	321	36	925	1.853
Carlos Magalhães . . . . .	30	293	39	114	476	317	8	140	14	479	955
Taquaritinga . . . . .	614	96	1.316	36	2.062	455	262	626	730	2.073	4.135
Jurema . . . . .	179	94	93	39	405	213	60	103	29	405	810
Candido Rodrigues . . . . .	165	38	91	—	294	91	111	59	32	293	587
Total em 1908 . . . . .	2.651	2.913	2.721	1.050	9.335	3.294	2.282	2.589	1.184	9.349	18.684
„ „ 1907 . . . . .	2.139	2.057	2.375	949	7.520	2.537	1.636	2.730	590	7.493	15.013
Diferença { Mais . . . . .	512	856	346	101	1.815	757	646	—	594	1.856	3.671
em 1908 { Menos . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	141	—	—	—



### Movimento de vagões em trafego mutuo com a Companhia Paulista

		1908		1907	
		N.º	Total	N.º	Total
Entregues a C. <sup>ia</sup> Paulista	Vagões C. P. carregados	2.047		2.567	
	" C. P. vasiros . .	1.130		439	
	" C. A. carregados	1.990		1.192	
	" C. A. vasiros . .	—	4.767	92	4.290
Recebidos da C. <sup>ia</sup> Paulista	" C. P. carregados	2.650		2.280	
	" C. P. vasiros . .	513		718	
	" C. A. carregados	795		908	
	" C. A. vasiros . .	786	4.744	402	4.308
Total geral . . .			9.511		8.598

Consumo de estopa e lubrificantes pelos vehiculos.

#### CARROS

Consumo total:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Kilogr.	Import.cia	Kilogr.	Imdort.cia
1908 . . .	515,	235\$376	3	2\$664	93	65\$686
1907 . . .	491,5	262\$664	11	8\$839	48,2	33\$151

Consumo por carro:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Kilogr.	Import.cia	Kilogr.	Import.cia
1908 . . .	0,128	0,058	0,0007	0,0006	0,023	0,016
1907 . . .	0,120	0,048	0,002	0,002	0,012	0,008

Consumo por carro-kilometro:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Kilogr.	Import.cia	Kilogr.	Import.cia
1908 . . .	0,001	0\$0007	0.00001	0\$00001	0.0003	0\$0002
1907 . . .	0,001	0\$0008	0.0003	0\$0003	0.0001	0\$0001

VAGÕES

Consumo total:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Kilogr.	Import.cia	Kilogr.	Import.cia
1908 . . .	3451,	1:778\$519	44,5	38\$303	275,5	185\$410
1907 . . .	2306,5	1:292\$660	95,5	77\$210	80,5	57\$055

Por vagão:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Kilogr.	Import.cia	Kilogr.	Import.cia
1908 . . .	0,233	0\$120	0.003	0\$002	0,002	0\$012
1907 . . .	0,200	0\$111	0.008	0\$007	0,007	0\$005

Por vagão-kilometro:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Kilogr.	Import.cia	Kilogr.	Import.cia
1908 . . .	0,004	0\$002	0,00006	0\$00005	0,0004	0\$00025
1907 . . .	0,003	0\$002	0,0001	0\$0001	0,0001	0\$00009

Resumindo-se os quadros acima, temos o consumo total de lubrificantes para carros e vagões:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
1908	L. 3.966	2:513\$895	K. 47,5	40\$967	K. 368,5	251\$096
1907	2.798	1:555\$324	106,5	86\$049	128,7	90\$206
Diferença em 1908	Mais 1.168	458\$571	Menos —	—	239,8	160\$890
	—	—	59	45\$082	—	—

e por vehiculo-kilometro:

ANNOS	Azeite		Graxa		Estopa	
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
1908	L. 0,0034	0\$0018	K. 0,00004	—	K. 0\$00032	0,00021
1907	0,0030	0\$0015	0,0001	0\$00009	0\$00014	0,00009
Diferença em 1908	Mais 0,0004	0\$0003	Menos —	—	0\$00018	0,00012
	—	—	0,00006	0\$00005	—	—

O percurso de carros e vagões C. A. e C. P. n'esta linha e de vagões C. A. na linha Paulista foi o seguinte:

ANNOS	Carros e vagões C. A. e C. P. na C. A.	Vagões C. A. na C. P.	TOTAL
1907	K. 1.096.153,489	K. 358.563,876	K. 1.454.717,365
1908	922.155,029	283.189,482	1.205.344,511
Diferença em 1908	Mais 173.998,460	Menos 75.374,394	249.372,854
	—	—	—

## Estações

Foram abertas ao trafego, em 1.º de Setembro, as estações de “Jurema” e “Candido Rodrigues”, situadas nos kilometros 95 e 106, respectivamente.

## Diversos

Em serviço da estrada foram passados, durante o anno, 46.888 telegrammas com 1.108.978 palavras.

Transportaram-se, por trens de passageiros 9.824 volumes com 151.039 kilogrammas, em cujo total acham-se incluidos os volumes procedentes da Cooperativa que são transportados gratuitamente conforme concessão feita pela Directoria.

Em serviço da construcção, foram, tambem transportados, por trens de passageiros 36 animaes e 3.595 volumes pesando 95.936 kilogrammas.

## Accidentes

Na linha em trafego não houve nenhum accidente de grande importancia, tendo havido apenas 3 descarrilamentos de locomotivas que ocasionaram pequenas avarias no material rodante.

Infelizmente no serviço do prolongamento deu-se um desastre de maiores consequencias;

Em 13 de Setembro, devido ao tempo chuvoso recolhiam-se, para o arranchamento os dois trens de lastro por não poderem proseguir o serviço com o tempo assim; tendo, porem, o trem que seguia na frente encontrado signal de linha empedida, teve que parar e foi então alcançado pelo segundo que corria com grande velocidade, resultando avaria consideravel na machina do segundo lastro e em uma gondola do 1.º assim como tambem ficaram feridos, levemente, dois trabalhadores que viajavam na gondola avariada e que não tiveram tempo de saltar da mesma.

Verificando-se a culpabilidade do machinista que vinha com: o lastro de traz e que corria com velocidade excessiva, foi o mesmo demittido do serviço e o caso entregue á acção da Policia.

## Pessoal

O pessoal do trafego, em 31 de Dezembro era composto de 70 pessoas, assim descriminados:

	1908	1907
Administração . . . . .	3	2
Estações . . . . .	48	40
Telegrapho . . . . .	13	12
Trens . . . . .	6	5
TOTAL. . . . .	<u>70</u>	<u>59</u>

Dispendeu-se com esse pessoal:

REPARTIÇÕES	1908 Importancia	1907 Importancia	1908	
			Mais Imp.	Menos Imp.
Administração {	Pessoal 10:950\$000	11:150\$000	—	200\$000
	Material 716\$408	249\$497	421\$931	—
Estações {	Pessoal 67:123\$824	60:431\$600	6:692\$224	—
	Material 7:263\$280	5:545\$079	1:718\$201	—
Telegrapho {	Pessoal 10:807\$600	8:570\$000	2:237\$000	—
	Material 1:587\$583	1:144\$348	443\$235	—
Trens {	Pessoal 9:168\$700	7:081\$000	3:987\$700	—
	Material 2:902\$054	1:950\$446	951\$608	—
TOTAL. . . . .	110:518\$849	96:166\$950	14:551\$899	200\$000

A differença que se nota para mais em 1908, é explicavel, não só pelo maior volume de mercadorias transportadas como com a abertura de mais duas estações.

As despesas do trafego nos ultimos 5 annos foram as seguintes:

1904 . . . . .	Rs.	92:445\$281
1905 . . . . .	„	88:380\$052
1906 . . . . .	„	95:541\$778
1907 . . . . .	„	96:166\$950
1908 . . . . .	„	110:518\$849

## Almoxarifado

O movimento do Almoxarifado n'este anno foi o maior que se registrou d'esde o inicio da estrada como se verifica pelos quadros que se seguem.

Movimento do Almoxarifado nos ultimos 5 annos:

1904 . . . . .	Rs.	140:427\$894
1905 . . . . .	„	118:835\$163
1906 . . . . .	„	144:535\$571
1907 . . . . .	„	504:375\$194
1908 . . . . .	„	1.374:180\$091

Saldos correspondentes:

De 1904 para 1905	Rs.	47:394\$213
„ 1905 „ 1906	„	40:822\$081
„ 1906 „ 1907	„	41:940\$314
„ 1907 „ 1908	„	356:857\$070
„ 1908 „ 1909	„	794:089\$195

Demonstração detalhada do movimento de Entradas e Sahidas de materiaes no correr do anno:

1908	ENTRADAS — Importancia	1908	SAHIDAS — Importancia
Saldo de 1907:		Janeiro . . . . .	21:573\$264
Materiaes di-		Fevereiro . . . . .	18:149\$319
versos 344:853\$010		Março . . . . .	19:568\$132
Girador 12:004\$060	356:857\$070	Abril . . . . .	15:883\$279
Janeiro . . . . .	81:843\$430	Maió . . . . .	33:017\$009
Fevereiro . . . . .	484:984\$471	Junho . . . . .	52:886\$161
Março . . . . .	107:852\$940	Julho . . . . .	16:201\$571
Abril . . . . .	60:576\$840	Agosto . . . . .	13:821\$634
Maió . . . . .	44:745\$170	Setembro . . . . .	317:812\$084
Junho . . . . .	39:302\$240	Outubro . . . . .	31:541\$880
Julho . . . . .	41:795\$740	Novembro . . . . .	16:504\$858
Agosto . . . . .	72:092\$970	Dezembro . . . . .	23:131\$705
Setembro . . . . .	23:396\$310	Saldo para 1909:	
Outubro . . . . .	25:127\$920	Materiaes di-	
Novembro . . . . .	17:455\$990	versos 782:085\$135	
Dezembro . . . . .	18:149\$000	Girador 12:004\$060	794:089\$195
Total . . . . .	1.374:180\$091	Total . . . . .	1.374:180\$091

Acha-se, actualmente, instalado em Edificio proprio, proximo as officinas, o Almojarifado.

O pessoal do Almojarifado, agora é composto de um encarregado, um escripturario, um servente e um praticante.

Dispendeu-se Rs. 3:050\$000 de salarios e Rs. 202\$749 de materiaes para esta repartição.

## Locomoção

**Locomotivas.** Foi adquirida mais uma locomotiva typo "Passageiros" que nos foi cedida pela Companhia Paulista por preço bastante conveniente, competindo mais uma vez agradecer ao Illustre Engenheiro Snr. Dr. F. Paes de Monlevade pelos benevolos auxilios que a esta estrada tem prestada.

Procedencia	N.º de ordem	TYPO		Lotação	Vagões carregados	Diametro das rodas motrizes m/m	Cylindros		PESOS			Caldeira		Força de tracção KILOS
		Numero de rodas					Diametro m/m	Curso m/m	Adherente Toneladas	Total Toneladas	Machina e Tender Toneladas	Pressão Ks. por cm.²	Superficie do aquecimento m²	
		Trucks	Morrizes											
Baldwin Works	1	4	4	4	1.067	254	405	10	15	30,42	11,25	35,7	1235	
" "	2e3	2	6	9	1.067	356	457	19	22,7	37,13	11,25	70,4	3968	
" "	4	4	6	12	1.117	381	457	22,2	29,8	54,20	11,95	87,3	4557	
" "	5	4	4	6	1.092	330	407	12,7	17,7	32,10	9,84	48,7	2594	
" "	6	4	8	19	965	406	508	29,9	36,7	64,40	10,90	106,09	8312	
" "	7	4	4	5	991	279	406	11,5	16,3	22,60	8,50	—	2021	
" "	8	4	4	6	956	305	406	14,3	21	27,30	9,52	—	2367	
" "	9	4	4	—	1.016	335	457	16,8	26	36	—	77,2	3173	

**Carros.** Acha-se quasi concluida a construcção de mais 1 brake de bagagem.

Nos carros existentes foram feitas as seguintes modificações: Transformado 1 carro mixto em 1.ª classe, 1 dito de 2.ª classe para 1.ª classe, 1 de primeira classe para mixto e 1 dito de 1.ª classe para 2.ª classe.

O carro de 2.ª classe, transformado em 1.ª classe, a que me referi acima, é um dos carros novos recebidos da America do Norte, que, por ser muito bem acabado, mais si prestava para 1.ª classe.

### Carros existentes em 31 de Dezembro de 1908

Designação	Procedencia	Peso morto	Lotação	TOTAL
1. <sup>a</sup> Classe . .	American Car Found C. <sup>o</sup>	12.500	{ 1 de 29, 1 de 32 e 1 de 40 pas- sageiros	3
2. <sup>a</sup> „ . .	C. <sup>ia</sup> Edificadora — Rio	7.800		60 Pas. <sup>ros</sup>
Mixtos . . .	„ „ „ „	8.400	{ 24 „ de 1. <sup>a</sup> 29 „ „ 2. <sup>a</sup>	1
„ . . .	Offic. da C. <sup>ia</sup> Araraquara	9.000	{ 22 „ „ 1. <sup>a</sup> 30 „ „ 2. <sup>a</sup>	1
Brake bagagem	„ „ „ „	8.000	5.000 Kilog. <sup>mas</sup>	1
„ „	C. <sup>ia</sup> Edificadora — Rio	7.500	5.000 „	2
Total. . .	. . . . .	. . .	. . . . .	11

**Vagões.** Foram construidos nas officinas 6 gondolas, sendo duas com tampas, para lotação de 10.000 kilos e 4 de fueiros para 15.000 kilos.

Acham-se em construcção adiantata 13 gondolas e 2 gaiolas.

Estão sendo montados 30 vagões cobertos duplos para lotação de 20.000 kilos, recebidos da America do Norte.

### Quadro dos vagões existentes em 31 de Dezembro de 1908

Designação	Procedencia	Peso morto	Lotação	TOTAL	Total geral
Vagões cobertos da 1. <sup>a</sup> Serie	C. <sup>ia</sup> Edificadora — Rio	5.200	10.000	14	—
„ „ „ 2. <sup>a</sup> „	Lancaster Carriage	6.400	10.000	24	38
Gondolas . . .	C. <sup>ia</sup> Edificadora — Rio	4.400	10.000	11	—
„ . . .	C. <sup>ia</sup> Metallurgica	4.500	10.000	4	—
„ . . .	Offic. da C. <sup>ia</sup> Araraquara	6.200	10.000	6	—
„ . . .	„ „ „ „	6.500	15.000	4	—
„ . . .	Lancaster Carriage	5.400	10.000	1	—
„ . . .	C. <sup>ia</sup> Lidgerwood	2.200	3.000	1	27
Gaiolas . . .	C. <sup>ia</sup> Edificadora — Rio	5.800	7.500	1	—
„ . . .	Offic. da C. <sup>ia</sup> Araraquara	5.800	7.500	1	2
Total. . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . .	67



Resumindo-se os quadros anteriores segue-se o

Quadro geral do material rodante existente em 31 de Dezembro de 1908

Designação	Typo	Em serviço	Em reparação	Em montagem	TOTAL
Locomotivas . . . . .	Americano	5	—	—	
” . . . . .	Mogul	1	1	—	
” . . . . .	10 rodas	1	—	—	
” . . . . .	Mastadon	1	—	—	9
Carros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	Americano	3	—	—	
” ” 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	”	2	1	—	
” Mixtos . . . . .	”	2	—	—	
” Bagagens e Correio. . . . .	”	3	—	—	11
Vagões . . . . .	Cobertos	30	8	—	
” . . . . .	Abertos	25	2	—	
Goiolas . . . . .	Americano	2	—	—	67

Quadro dos vagões providos de freios Westinghouse

Designação de vagões	Com cylindro	Com en-canamento	TOTAL
Vagões da 1. <sup>a</sup> serie . . . . .	10	4	14
” ” 2. <sup>a</sup> ” . . . . .	14	10	24
Gondolas . . . . .	12	15	27
Gaiolas . . . . .	2	—	2

## Tracção

O percurso das locomotivas durante o anno foi de 217.731,<sup>k</sup>180 contra 177.068,<sup>k</sup>166 em 1907.

Utilização dos trens		Total de percurso		1908	
		1908	1907	Mais	Menos
Ordinarios	{ Passageiros	K 66.096,916	K 60.049,800	K 6.044,116	K —
	{ Mixtos . .	52.977,942	48.533,400	4.444,542	—
Especiaes	{ Passageiros	510,412	971,786	—	461,374
	{ Mixtos . .	30.682,994	27.743,542	2.939,452	—
Em serviço da estrada	{ Lastros . .	7.458,728	9.465,920	—	2.007,192
	{ Diversos . .	4.188,190	5.721,898	—	1.533,708
	{ Manobras . .	31.687,800	24.582,250	7.105,550	—
Em serviço da construção	{ Lastros . .	17.351,885	—	17.350,885	—
	{ Diversos . .	6.776,313	—	6.776,313	—
Total . . .		217.731,180	177.068,596	40.662,584	—

O percurso de cada locomotiva, inclusive manobra, foi:

Locomotivas	PERCURSO		1908	
	1908	1907	Mais	Menos
Numero 1 . . . . .	K 14.494,508	K 40.722,727	K —	K 26.228,219
” 2 . . . . .	30.266,735	32.878,775	—	2.612,040
” 3 . . . . .	37.693,304	30.374,452	7.318,852	—
” 4 . . . . .	29.993,699	38.125,468	—	8.131,769
” 5 . . . . .	20.924,659	30.457,830	—	9.533,171
” 6 . . . . .	14.124,078	1.718,260	12.406,448	—
” 7 . . . . .	11.763,048	2.791,084	8.971,964	—
” 8 . . . . .	43.873,763	—	43.873,763	—
” 9 . . . . .	14.596,756	—	14.596,756	—
Total . . . . .	217.731,180	177.068,596	40.662,584	—

A machina que maior percurso fez em um só mez foi a n. 9, em Novembro, com 6.828,<sup>km</sup>402.

Foram gastos pelas machinas durante o anno:

ANNOS	Lenha		Azeite		Graxa		Estopa	
	m <sup>3</sup>	Import.	litros	Import.	kilog.	Imp.	kilog.	Import.
1908 . . . .	14.577	32.918\$000	9.744,5	6.441\$216	284,5	248\$125	1.754,5	1.186\$371
1907 . . . .	11.768,6	26.376\$481	5.705,5	3.732\$488	130,5	102\$361	1.400,4	950\$450
Dif. em 1908								
Mais . . . .	2.808,4	6.541\$569	4.039,0	2.708\$748	154,0	145\$764	354,1	235\$921
Menos . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

O consumo medio por locomotiva kilometro foi:

Locomotivas		Lenha	Azeite	Graxa	Estopa	
		M <sup>3</sup>	Litros	Kilogr.	Kilogr.	
Numero	1 . . . . .	0,096	0,086	0,0020	0,014	
»	2 . . . . .	0,072	0,036	0,0005	0,007	
»	3 . . . . .	0,074	0,039	0,0007	0,006	
»	4 . . . . .	0,081	0,045	0,0024	0,008	
»	5 . . . . .	0,059	0,034	0,0004	0,006	
»	6 . . . . .	0,099	0,071	0,0021	0,013	
»	7 . . . . .	0,062	0,083	0,0033	0,014	
2	8 . . . . .	0,040	0,032	0,0008	0,006	
»	9 . . . . .	0,041	0,030	0,0017	0,006	
Média geral . . . . .		0,067	0,044	0,0013	0,008	
» em 1907 . . . . .		0,066	0,032	0,0007	0,007	
Diferença	{	Mais . . . .	0,001	0,012	0,0006	0,001
em 1908		Menos . . . .	—	—	—	—

### Consumo total de lubrificantes e combustivel por locomotiva

N.º da locomotiva	LENHA		AZEITE		GRAXA		ESTOPA	
	m³	Importanc.	Litros	Importanc.	Kilogr.	Imp.	Kilogr.	Import.
1 . . . .	1.401	3:164\$400	1.251	826\$911	28,5	24\$595	208	188\$188
2 . . . .	2.190	4:944\$800	1.116	787\$676	16	13\$620	221	149\$396
3 . . . .	2.792	6:804\$400	1.492	986\$212	28	24\$360	244,5	165\$281
4 . . . .	2.450	5:531\$200	1.346,5	890\$036	73	65\$310	221	149\$096
5 . . . .	1.243	2:807\$100	719,5	475\$590	9,5	8\$265	134,5	90\$922
6 . . . .	1.405	3:172\$000	1.003,5	663\$315	30,5	26\$345	191	129\$026
7 . . . .	738	1:665\$300	973	643\$315	39,5	34\$165	172,5	116\$620
8 . . . .	1.756	3:965\$000	1.405	928\$705	33,5	29\$045	279,5	188\$842
9 . . . .	602	1:364\$300	438	289\$518	26	22\$420	87,5	59\$050
Total	14.577	32:918\$000	9.744,5	6.441\$278	284,5	248\$125	1.754,5	1.186\$371

Segue-se o quadro demonstrativo da importancia total gasta por locomotiva e locomotiva-kilometro,

Locomotivas		Importancia total	Importancia por kilometro
Numero	1 . . . . .	4:154\$044	\$286
„	2 . . . . .	5:844\$992	\$191
„	3 . . . . .	7:480\$253	\$198
„	4 . . . . .	6:635\$642	\$221
„	5 . . . . .	3:381\$877	\$161
„	6 . . . . .	3:990\$686	\$282
„	7 . . . . .	2:459\$400	\$209
„	8 . . . . .	5:111\$592	\$116
„	9 . . . . .	1:735\$288	\$118
Total e media por kilometro . . . . .		40:793\$774	\$187

— 41 —

Os preços de combustível e lubrificantes foram, na media os seguintes:

ANNOS	Lenha m. <sup>3</sup> Import. <sup>a</sup>	Azeite litros Import. <sup>a</sup>	Graxa kilog. Import. <sup>a</sup>	Estopa kilog. Import. <sup>a</sup>
1908 . . . . .	2\$257	661	870	676
1907 . . . . .	2\$241	654	783	678
Diferença { Mais . . . . .	016	007	87	—
em 1908 { Menos . . . . .	—	—	—	2

O pessoal da tracção durante o anno, foi, na media:

	1908	1907
Machinistas . . . . .	5	4
Foguistas . . . . .	7	4
Limpadores . . . . .	5	4
Chauffeur . . . . .	1	—

Houve augmento n'este pessoal, por ter-se, agora, no serviço de prolongamento 2 trens de lastro em vez de 1, e a necessidade de manter-se um outro trem de lastro, constantemente, para o serviço de conservação da linha; sendo a despeza respectiva a que consta dos quadros infra:

	1908 Importancia	1907 Importancia	1908 Mais Importancia
Pessoal . . . . .	17:629\$284	15:926\$000	1:703\$284
Material . . . . .	35:030\$548	31:481\$035	3:549\$513
Total . . . . .	52:659\$832	47:407\$035	5:252\$797

Recapitulando-se as despesas da tracção nos ultimos 5 annos, temos:

ANNOS	Importancia	Media por toneladas de mercadorias transportadas
1904 . . . . .	36:684\$271	1.141
1905 . . . . .	37:616\$108	960
1906 . . . . .	41:919\$116	686
1907 . . . . .	47:407\$035	821
1908 . . . . .	52:659\$832	760

## Officinas

### CONCERTO DE LOCOMOTIVAS

Alem dos muitos concertos correntes foram feitas as seguintes reparações:

*Locomotiva n. 1* — Foram torneadas as rodas motoras e do trolly da frente; substituidos todos os bronzes das caixas das rodas motoras e do trolly e sapatas do brake nas rodas motoras.

*Locomotiva n. 2* — Esta machina passou por um concerto geral, convindo destacar o que de mais importante foi feito na mesma.

Foram substituidos: as rodas motoras, 1 eixo do trolly, 2 caixas, 2 guias, 4 pinos, 4 suspensorios e uma balança do mesmo trolly; collocaram-se: braçagem e 4 bronzes do puchavante, novos; foi calçada a cruzeta e substituido 1 pino da mesma; concertaram-se os injectores e brake; foram collocadas: hastes novas nos pistões como tambem anneis novos no embolo e sobre-postas novas; foi reforçado o pino do engate da machina com o tender, concertados os trucks do tender, torneadas as rodas do mesmo e collocados bronzes novos; foi feita, finalmente, uma pintura geral na machina e tender.

*Locomotiva n. 3* Foram torneadas as rodas motoras, collocados pinos novos em todas as rodas; torneados

os bronzes da braçagem e puchavantes e 4 ditos do tender; concertou-se o trolly da frente, no qual foram collocadas duas guias e uma caixa, novas; substituiu-se 1 mola de uma das rodas motoras e assoalhou-se de novo a cabina.

*Locomotiva n. 4* — Esta machina soffreu concerto geral. Foram collocados aros novos em todas as rodas motoras, substituidas as rodas e eixos do trolly da frente, torneadas todas as rodas do tender e collocados bronzes novos em todas as caixas da machina e tender; modificou-se a sobre-caixa das rodas motoras e do trolly para lubrificação de esponja com mola; substituiram-se os bronzes da braçagem de ambos os lados; collocaram-se quatro torneiras novas de purgação nos cylindros; foram trocadas duas rodas de um dos trucks do tender e as peneiras da caixa de fumaça.

*Locomotiva n. 5* — Concerto geral. Foi forrada de novo a caldeira, remendada a caixa de fumaça e collocadas peneiras novas; fez-se uma nova cabina, collocaram-se 12 tubos novos na caldeira e emendaram-se 23 ditos; substituiram-se 1 pulia, 1 collar, 2 quadrantes, 4 barras dos collares, haste da valvula e sobre-posta da mesma, vedadas as valvulas de distribuição, concertada a alavanca de marcha e collocado um sector novo; tornearam-se todas as rodas, substituiram-se a caixa L 3, os bronzes L 3 e R 4, sendo calçados com metal os ditos de L 4 e R 3; modificaram-se todas as caixas para lubrificação de esponja com mola, collocaram-se 2 estropos do puchavante, torneiras de purgação, anneis do cylindro e cruzeta, tudo novo; tornearam-se as hastes dos pistões, foram ajustados os parallelos e torneadas as rodas do trolly da frente, sendo collocados eixos, caixas e sobre-caixas novas no mesmo trolly; foi collocado brake em todas as rodas motrizes e concertada a bomba; tornearam-se as rodas do tender e collocaram-se 5 bronzes novos, levou pharol. 2 valvulas para o areeiro e 2 guarda-lama, novos.

*Locomotiva n. 6* — Foi concertado um truck.

*Locomotiva n. 7* — Foram substituidos: 35 tubos da caldeira, os couros do cylindro do brake e 2 bronzes do trolly; modificado o systema de sapatas do brake.

*Locomotiva n. 8* — Substituiram-se: o engate da machina com o tender, peneiras da caixa de fumaça, 2 sus-

pensorios do quadrante, 1 truck do tender, as molas em ambos os pistões; collocou-se 1 injector *Körting*, modificou-se o brake do tender que tambem passou por uma pintura geral.

## Concertos de carros e vagões

### CARROS

*Carro n. 2* — Um truck novo.

*Carro n. 3* — Transformado de 1.<sup>a</sup> classe para mixto; concertadas as janellas e venezianas; installada a illuminação á acetyleno e pintado todo o carro.

*Carro n. 4* — Substituíram-se 4 eixos e 4 aros.

*Brake-bagagem n. 6* — Collocados: 4 portas, 1 truck e todas as rodas, novos, pintado todo.

*Brake-bagagem n. 11* — Rodas novas.

### VAGÕES

*Coberto n. 1* — Concertados os trucks, longeirões e collocada uma cabeceira nova.

*Coberto n. 2* — Levou 1 para-choque, caixa de sistema lubrificador de esponja, rodas e eixo novos.

*Coberto n. 3* — Reforçados os trucks.

„ „ *4* — Concertado 1 truck.

„ „ *6* — Duas portas novas e concertado 1 para-choque.

*Coberto n. 8* — Reforçados os trucks.

„ „ *9* — 1 para-choque novo e concertada 1 cabeceira.

*Coberto n. 10* — 1 cabeceira e 2 para-choques novos, concertadas 4 vigas de longeirões e pintura.

*Coberto n. 11* — Substituidas as rodas e 1 truck.



*Coberto n. 12* — Feitas 2 portas novas e substituidos os trucks por outros mais reforçados.

*Coberto n. 14* — Substituidos os eixos, caixas modificadas e pintura.

*Coberto n. 31* — Substituíram-se os trucks e concertou-se o brake.

*Coberto n. 32* — Substituidos os trucks completos com eixos reforçados e caixas systema lubrificador de esponja com mola e pintura.

*Coberto n. 34* — Concertada a coberta, substituidos os eixos, os bronzes, molas dos trucks e pintura.

*Coberto n. 35* — Concertados os trucks e collocados eixos novos.

*Coberto n. 37* — Trucks novos, mais reforçados, eixos e aros novos.

*Coberto n. 39* — Eixos e rodas novas.

„ „ 40 — Eixos e rodas novas e concertados os trucks.

*Coberto n. 42* — Trucks novos.

„ „ 43 — 4 eixos novos.

„ „ 46 — Idem, idem e concertado o brake.

„ „ 47 — Substituidos os eixos e concertado os trucks.

*Coberto n. 49* — 1 eixo novo e concertado os trucks.

„ „ 50 — Eixos novos e pintura

„ „ 53 — Concertados os trucks.

„ „ 54 — Molas e rodas novas e concertada a coberta.

*Gaiola n. 55* — Substituidos 1 roda e 1 eixo e concertado o brake.

*Gondola n. 15* — Concertado o assoalho.

„ „ 16 — Idem, idem.

*Gondola n. 18* — Assoalho, para-choques novos, concertadas as portas e os trucks, pintura geral.

*Gondola n. 19* — Assoalho novo, tampas concertadas e substituidos os trucks, para-choques e uma roda.

*Gondola n. 21* — Concertado o assoalho e as portas, modificado o para-choques.

*Gondola n. 22* — Concertado 1 truck e as portas e feito o assoalho novo.

*Gondola n. 23* — Concertado o assoalho.

„ „ 24 — Um centro e trucks novos, e torneadas as rodas.

*Gondola n. 25* — Assoalho, para-choques, 1 longeirão novos, concertados 2 longeirões.

*Gondola n. 27* — Duas cabeceiras novas, concertado o assoalho, as portas e os trucks, torneadas as rodas e pintura.

*Gondola n. 28* — Concertado o assoalho.

„ „ 29 — Rodas, assoalho e para-choques novos, concertados os trucks e as portas, pintura geral.

*Gondola n. 30* — Trucks novos.

„ „ 58 Concertados os trucks, 1 para-choques e 1 longeirão.

*Gondola n. 59* — Concertado o assoalho, substituido um centro de um truck.

*Gondola n. 60* — Substituida a chapa do para-choques.

„ „ 61 — Concertado um tirante.

„ „ 62 — Uma cabeceira e 1 corrente, novas; concertado 1 truck.

*Gondola n. 63* — Um para-choque novo.

Alem dos serviços acima apontados, foram feitos no material rodante outros concertos de pequena importancia exigidos pelas necessidades correntes.

Continuam a serem substituidos os eixos por outros mais reforçados, assim como, tambem, as caixas por outras do systema de lubrificação por meio de esponja com mola.

Os serviços executados nas officinas, para as outras repartições, importaram em Rs. 27:959\$890 de salarios com o pessoal para tal fim, como se vê abaixo :

Para Trafego . . . . .	238\$300
» Officinas . . . . .	5:665\$760
» Via permanente . . . . .	267\$350
» Prolongamento e Particulares . . . . .	5:408\$100
» Concerto de encerados . . . . .	411\$200
» Almojarifado . . . . .	230\$000
» Montagem de carros novos . . . . .	3:312\$330
» Montagem de gondolas novas . . . . .	2:350\$150
» Augmento do Edificio das Officinas . . . . .	8:763\$750
» Assentamento do motor novo . . . . .	1:312\$950

O serviço de concertos de carros, vagões e locomotivas importou em Rs. 32:432\$465, assim distribuidos :

Carros . . . . .	4:673\$720
Vagões . . . . .	9:624\$615
Locomotiva: N.º 1 . . . . .	947\$950
» » 2. . . . .	3:972\$670
» » 3. . . . .	1:679\$700
» » 4. . . . .	3:545\$000
» » 5. . . . .	4:338\$150
» » 6. . . . .	356\$350
» » 7. . . . .	950\$700
» » 8. . . . .	2:145\$960
» » 9. . . . .	197\$850

Os principaes materiaes gastos foram :

*Madeiras* 129,<sup>m3</sup>6726 assim distribuidos :

Officinas . . . . .	11,2403
Concerto de locomotivas . . . . .	3,0268
» » carros . . . . .	4,7875
» » vagões . . . . .	28,6106
Prolongamento . . . . .	0,3100
Augmento das Officinas . . . . .	52,6676
Gondolas novas . . . . .	20,2338
Via permanente . . . . .	1,9660
Fundição . . . . .	0,2000
Almojarifado . . . . .	6,4400
Assentamento motor novo . . . . .	0,1900

*Cavvã* 68.530 kilos para :

Fundição . . . . .	16.400
Officinas. . . . .	5.130
Concerto de locomotivas . . . . .	21.940
» » carros . . . . .	2.750
» » vagões . . . . .	8.900
Via permanente . . . . .	790
Prolongamento . . . . .	190
Construcção de Gondolas novas. . . . .	9.530
Augmento das officinas . . . . .	2.900

Em concerto de carros e vagões foram empregados materiaes no valor de Rs. 33:638\$443 e de locomotivas Rs. 19:975\$581, contra 15:199\$413 e 7:380\$499, respectivamente, em 1907.

## Melhoramentos

N'este anno, grandes foram os melhoramentos introduzidos nas nossas officinas, sobresahindo a substituição do motor pequeno que alli existia, já insufficiente para atender as necessidades do serviço, por um outro de força de 20 cavallos, substituindo-se tambem a caldeira, que accionava aquelle motor, por uma outra maior tambem de 20 cavallos.

Para mais commodidade, foi feito um puchado, anexo ás officinas, onde foram assentados o motor e a caldeira.

Fez-se mudança, tambem, da plaina e serra circular para uma parte nova das officinas, por offerecer isso melhores vantagens para o serviço.

Foram feitos 2 ventiladores novos, sendo 1 para a Fundição e outro para Ferreiro.

Foram adquiridas, mais, para as officinas, 1 forja para ferreiro, 1 serra circular, 1 bomba hydraulica para eixar rodas e 1 machina para furar.

Para supprir d'agua a caixa das officinas, 1 bomba hydraulica, cujos resultados têm sido satisfactorios.

## Fundição

Durante o anno a fundição produziu 3.822,5 kilogrammas de bronze e 23.499 kilogrammas de ferro, com dispendio de Rs. 17:152\$280, assim discriminados:

### FUNDIÇÃO DE BRONZE

Cadinhos . . . . .	6	214\$300
Bronze velho . . . . .	3.201,5	2:688\$840
Estanho . . . . .	252,9	978\$600
Chumbo . . . . .	738	338\$962
Carvão . . . . .	4.300	226\$478
Salarios . . . . .		3:600\$266
<b>TOTAL . . . . .</b>		<b>8:047\$446</b>

### FUNDIÇÃO DE FERRO

Ferro guzzo . . . . .	15.000	Kilos	2:765\$700
„ velho . . . . .	18.069,5	„	1:467\$540
Carvão . . . . .	10.100	„	518\$412
Lenha . . . . .	43,4 <sup>m3</sup>		99\$000
Salarios . . . . .			4:254\$182
<b>TOTAL . . . . .</b>			<b>9:104\$834</b>

Com o serviço da fundição foram occupados no anno 3 fundidores, 3 ajudantes e 1 aprendiz.

### BALANÇO DA FUNDIÇÃO

	BRONZE		FERRO	
	Kilogr.	Importancia	Kilogr.	Importancia
Existiam em 1.º de Janeiro de 1908 . . . . .	1.027,45	1:558\$624	8.845	3:197\$073
Produção durante o anno . . . . .	3.822,5	8:147\$446	23.499	9:004\$834
<b>Total . . . . .</b>	<b>4.849,95</b>	<b>9:706\$070</b>	<b>32.344</b>	<b>12:201\$907</b>
Gasto durante o anno . . . . .	3.717,4	7:658\$740	17.230,5	6:863\$647
Saldo que passa para 1909 . . . . .	1.132,55	2:047\$330	15.113,5	5:338\$260

O bronze e ferro gastos, foram empregados da seguinte forma :

	FERRO		BRONZE	
	Kilogrammas	Importancia	Kilogrammas	Importancia
Officinas . . . . .	2.244	889\$880	394	792\$350
Carros . . . . .	986,5	391\$765	452,5	967\$640
Vagões . . . . .	4.615	1.816\$830	1.315	2.803\$865
Via permanente . . . . .	314	119\$440	—	—
Particulares . . . . .	1.205	530\$990	79,9	278\$400
Augmento das Officinas . . . . .	184	69\$920	44	88\$000
Officina Mechanica . . . . .	181	72\$400	—	—
Gondolas Novas . . . . .	2.589	1.049\$630	188	458\$640
Linha Fixa . . . . .	313	123\$840	—	—
Machina n.º 1 . . . . .	218	88\$000	17	34\$360
"    "    2 . . . . .	477	183\$590	119	261\$230
"    "    3 . . . . .	601	276\$960	110	233\$460
"    "    4 . . . . .	1.527	569\$290	416,5	882\$705
"    "    5 . . . . .	696	276\$550	255	476\$050
"    "    6 . . . . .	140	53\$830	64	121\$600
"    "    7 . . . . .	97	36\$040	10	20\$900
"    "    8 . . . . .	265	101\$540	72,5	254\$940
"    "    9 . . . . .	178	64\$440	—	—
Pralongamento . . . . .	400	148\$712	180	84\$600
<b>Total. . . . .</b>	<b>17.230,5</b>	<b>6.863\$647</b>	<b>3.717,4</b>	<b>7.658\$740</b>

P E S S O A L

O pessoal das Officinas, na media, durante o anno foi o seguinte :

	1908	1907
Mestre . . . . .	1	1
Officiaes diversos . . . . .	23	17
Vigia . . . . .	1	1
Trabalhadores . . . . .	9	9
Aprendizes . . . . .	15	6
Machinista da Machina fixa . . . . .	1	—
<b>Total. . . . .</b>	<b>50</b>	<b>34</b>

Devido a inadiavel necessidade de muitos concertos no material rodante, serviços para o pralongamento e outros, houve necessidade de augmentar-se o pessoal das officinas

e, em consequencia d'isto a despesa augmentou-se tambem sensivelmente como se verifica pelo quadro abaixo.

	1908 Importancia	1907 Importancia	1908	
			Mais Importancia	Menos Impor.
Pessoal . . . . .	46:152\$940	25:340\$950	20:811\$990	—
Material . . . . .	5:709\$963	2:392\$152	3:317\$811	—
Total . . . . .	51:862\$903	27:733\$102	24:129\$801	—

Durante os ultimos 5 annos as despezas foram :

1904 . . . . .	Rs.	34:924\$980
1905 . . . . .	„	32:062\$220
1906 . . . . .	„	30:739\$442
1907 . . . . .	„	27:733\$102
1908 . . . . .	„	51:862\$903

## Via Permanente

Ainda n'este anno houve necessidade de fazer-se grande substituição de dormentes e lastro em conservação da linha, o que contribuiu para que a despesa da Via Permanente fosse ainda maior do que a do anno passado.

### EXTENSÃO

Com a abertura do pimeiro trecho do prolongamento até Candido Rodrigues, a extensão da linha ficou sendo a seguinte:

	EXTENSÃO			
	Parcial		Total	
	Kilom.	Metros	Kilom.	Metros
Linha principal . . . . .	106	460		
Desvios . . . . .	6	726		
Triangulo em Mattão . . . . .	—	431		
„ „ Taquaritinga . . . . .	—	542		
„ „ Candido Rodrigues . . . . .	—	486	114	645

CONSERVAÇÃO

A conservação da linha este anno, como nos outros, foi feita com todo o escrupulo, havendo sido empregado, ainda maior quantidade de material para a sua boa conservação, conforme o quadro que se segue:

Kilometros		Trilhos	Dormentes	Grampos	Talas	Parafuzos
1 a	7 . . . . .	—	2.177	1.600	—	550
8 „	14 . . . . .	—	3.043	900	—	436
15 „	21 . . . . .	1	2.784	149	48	135
22 „	28 . . . . .	—	2.359	200	29	370
29 „	35 . . . . .	—	2.340	2.885	—	1.510
36 „	42 . . . . .	—	3.306	2.750	—	953
43 „	49 . . . . .	—	2.031	1.855	3	440
50 „	56 . . . . .	—	2.033	1.453	—	461
57 „	63 . . . . .	—	3.357	3.675	—	310
64 „	70 . . . . .	—	2.883	3.430	—	321
71 „	77 . . . . .	—	2.841	2.440	—	184
78 „	84 . . . . .	2	2.064	5.530	—	1.726
85 „	91 . . . . .	—	—	146	—	200
92 „	98 . . . . .	—	—	—	—	—
99 „	106 . . . . .	—	—	—	—	—
Total em	1908 . . . . .	3	31.218	27.013	80	7.596
„ „	1907 . . . . .	9	25.769	16.753	110	5.681
Diferença	{ Mais . . . . .	6	5.449	10.360	—	1.915
em 1908	{ Menos . . . . .	—	—	—	30	—

A substituição de dormentes nos ultimos 5 annos foi a seguinte:

1904 . . . . .	15 075
1905 . . . . .	11.636
1906 . . . . .	19.001
1907 . . . . .	25.769
1908 . . . . .	31.218



## Lastro

O movimento do lastro consta do quadro que se segue:

ANNOS	Aumentado	Renovado
1908	<sup>m<sup>3</sup></sup> 27.070	<sup>m<sup>3</sup></sup> 12.317
1907	40.190	6.748

Dispendeu-se com o serviço de lastro a importancia de Rs. 18:475\$600, proveniente de:

Pessoal da tracção . . . . .	2:410\$000
Material . . . . .	1:961\$500
Pessoal da via permanente . . . . .	14:104\$100

## Obras d' Arte

Augmentou-se o boeiro capeado do kilometro 67:

Comprimento da parte augmentada	3,50
„ „ calçada . . . . .	3,50
Largura „ „ . . . . .	2,00
Espessura „ „ . . . . .	0,40
Altura das paredes . . . . .	1,20
Espessura das paredes . . . . .	0,60

Material gasto: 7 saccos cal, 1 barrica cimento, 3 gondolas pedras e 3 capas; pessoal Rs. 90\$000.

Construiu-se tambem um boeiro aberto no mesmo kilometro, tendo de comprimento 5,00, com calçada de igual comprimento e de largura 1,50, espessura 0,40 altura das paredes 0,50; e espessura das mesmas 0,50 material gasto: 3 saccos cal,  $\frac{1}{2}$  barrica cimento,  $\frac{1}{2}$  gondola pedras; pessoal Rs. 27\$000.

No kilometro 70, foi construido 1 boeiro aberto das seguintes dimensões: comprimento 4,50, altura das paredes 0,50, espessura 0,50, calçada de 1,50 de largura e

0,40 de espessura; material gasto: 3 saccos de cal,  $\frac{1}{3}$  barrica cimento,  $\frac{1}{2}$  gondola de pedra e pessoal Rs. 368.

No kilometro 72: um boeiro aberto de 4,80 de comprimento por 0,80 de altura e parede de 0,50 de espessura com calçada de 1,50 de largura e 0,40 de espessura; material gasto: 5 saccos de cal, 1 barrica de cimento,  $\frac{1}{3}$  gondala de pedras; pessoal Rs. 548000.

No pateo da estação de Taquaritinga, foram feitos 2 boeiros para escoamento das aguas pluviaes de todos os desvios com as seguintes dimensões: um d'elles com 14,<sup>m</sup>00 de comprimento, paredes de 0,65 de altura por 0,50 de espessura e calçada de 1,50 de largura por 0,40 de espessura, e o outro d  $3,50 \times 0,60 \times 0,50$  calçada d  $1,50 \times 0,40$ ; material gasto: 2 gondolas de pedras, 14 saccos de cal,  $1 \frac{1}{2}$  barrica de cimento e pessoal Rs. 1768.

Na mesma estação e para o mesmo fim foi feito um outro boeiro capeada, de 30,<sup>m</sup>00 de comprimento, com parede de 0,30 de altura, 0,30 de espessura e calçada de 0,90 de largura e 0,20 de espessura; material gasto: 2 gondolas de pedras, 7 saccos de cal, e  $1 \frac{1}{2}$  barrica de cimento; pessoal Rs. 1308000.

No kilometro 83, foram feitos 3 boeiros abertos, tendo o primeiro 3,40 de comprimento, 1,10 de altura das paredes e 0,50 de espessura, com calçada de 5,15 de comprimento, 1,05 de largura e 0,40 de espessura; material gasto:  $\frac{1}{2}$  gondola de pedras. 7 saccos de cal, e 1 barrica de cimento; pessoal Rs. 808000.

O 2.º 3,50 de comprimento, 0,60 de altura das paredes e 0,30 centímetros de espessura das mesmas, com calçada de 1,50 de largura e 0,30 de espessura; material gasto: 4 saccos de cal,  $1 \frac{1}{2}$  barrica de cimento,  $\frac{1}{2}$  gondola de pedras e pessoal Rs. 458000;

O 3.º 3,20 de comprimento, 0,40 de altura das paredes, 0,50 de espessura das mesmas, com calçada de 1,50 de largura e 0,30 de espessura; material gasto: 2 saccos de cal,  $\frac{1}{2}$  barrica de cimento, pessoal Rs. 288000. A pedra para este boeiro foi aproveitada a sobra dos outros.

## Cercas e Fechos

Neste anno foram apenas concertadas as cercas nos seguintes kilometros e extensão.

Kilometro	9	1,400	metros
„	14	55	„
„	16	250	„
„	18	235	„
„	19	200	„
„	20	970	„
„	21	645	„
„	22	200	„
„	24	735	„
„	26	509	„
„	27	1,025	„
„	28	290	„
„	40	300	„
„	41	150	„
„	42	190	„
„	47	195	„
„	53	289	„
„	63	300	„
„	70	400	„
„	72	500	„
„	75	250	„
„	76	300	„
„	82	950	„

Total 10,338 metros

## Melhoramentos e Obras Novas

### OFFICINAS

Para o motor e caldeira, novos, foi construido uma casa de tijolos, coberta da telhas de barro com as seguintes dimensões: largura 3.00, comprimento 7.00.

Para accomodar diversos machinismos novos construiu-se um puchado de madeira, coberto de telhas de zinco, annexo ás officinas com 12 metros de comprimento por 7,50 de largura.

Foi construido, tambem, um galpão de madeira, coberto de telhas de zinco para os carpinteiros e montagem de material rodante, tendo 28,70 de comprimento 8,65 de largura: junto a este galpão construiu-se um deposito para madeira de  $28,70 \times 4,00$

#### ESTAÇÃO DE MATTÃO

Foi feito um concerto geral no telhado e caiado os commodos do Chefe.

#### CASAS PARA PORTADORES EM MATTÃO

Foram construidas 3 casas para portadores com o total de 12,00 de comprimento por 9,00 de largura; material gasto: 13 esteios de 6,00, 12 linhas de 6,00—, 12 travessões de 6,00, 12 baldrames de 6,00—, 6 peças para tezouras de 4,00, 30 peças para batentes de 3,00, 100 caibros de 4,00, 348 taboas de  $3,00 \times 0,20$ , 40 duzias de ripas de  $3,00 \times 0,08$ , 40 maços de pregos, 12 pares de dobradiças, 6 fechaduras, 2 maços de parafuzos, 2530 telhas de barro, 5 saccoes de cal, 25 litros de oleo de linhaça, 20 litros de pixe,  $1 \frac{1}{2}$  lata oxido de ferro; pessoal Rs. 3268000.

#### CASA PARA TURMA 5

Concluiu-se a construção da casa para a turma 5 tendo sido empregados: 200 telhas de barro, 14 saccoes de cal, 150 tijolos; pessoal Rs. 1088000.

#### CASA PARA TURMA 7

Fez-se um concerto geral no telhado e rebocou-se de novo, material gasto: 8 saccoes de cal e pessoal Rs. 728000.

#### BARACÃO NA ESTAÇÃO DE S. ERNESTINA

Para augmentar o armazem de Santa Ernestina, foi alli construido um barracão de zinco com 20 metros de comprimento por 8 de largura; material gasto: 13 esteios, 60 vigotas, 60 caibros, 6 peças para tezoura, 4 linhas, 6 peças para portas, 130 taboas, 555 telhas de zinco, 30 kilos de pregos cabeça de chumbo, 14 maços de pregos, 641 dormentes usados, 8 fechos pedrez, 12 pares de dobradiças, 2 maços de parafuzos; pessoal Rs. 3688400.

## CASA PARA CONFERENTE EM MATTÃO

Foi construída uma casa de madeira coberta de telhas de barro para o Conferente da estação de Mattão, com 7 metros de comprimento por 6 de fundo e cozinha de  $4,00 \times 3,00$ ; material gasto: 8 esteios, 83 caibros, 22 duzias de ripas, 300 taboas; pessoal Rs. 3888800.

## RANCHO PROVISÓRIO PARA TURMA 15

No Kilometro 101 foi feito um rancho provisório para a turma 15 para servir enquanto não fôr construída a casa apropriada; material gasto: 84 telhas de zinco, 3 kilos pregos cabeça de chumbo, 8 esteios, 3 linhas, 3 portas, 3 maços de pregos, 6 dobradiças, 2 fechaduras e pessoal Rs. 858800.

## GALPÃO PARA LOCOMOTIVAS EM CANDIDO RODRIGUES

Para deposito e limpeza de locomotivas em Candido Rodrigues, foi construído um galpão com 16 metros de comprimento, no fim do triangulo; material gasto: 10 esteios, 30 vigotas, 30 caibros, 200 ripas, 200 taboas, 15 maços de pregos, 130 telhas de zinco, 12 kilos pregos cabeça de chumbo, e pessoal Rs. 1828800.

## CASA PARA MACHINISTA E FOGUISTA EM C. RODRIGUES

Em Candido Rodrigues foram construídas, de maneira a poderem ser mudadas para outra estação, quando isso fôr necessario, duas casas, para Machinista e Foguista de trem de passageiros que alli pernoita. A do Machinista tem  $6,00 \times 4,50$  com cozinha de  $6,00 \times 2,30$ ; material gasto: 6 esteios, 23 vigotas, 20 caibros, 192 ripas, 168 taboas, 13 maços pregos, 1 maço parafuzos, 1 fechadura, 12 dobradiças e pessoal Rs. 207,400. A do Foguista de  $6,00 \times 4,50$  com cozinha de  $3,50 \times 2,50$ : material gasto: 6 esteios, 22 vigotas, 143 ripas, 25 caibros, 155 taboas, 56 telhas de zinco, 6 kilos pregos cabeça de chumbo, 14 maços pregos, 1 maço de parafuzos, 14 dobradiças, 2 fechaduras e pessoal Rs. 1708800.

Segue-se como de costume, o quadro das altitudes e distancias das estações.

Estações	Distancias		Altitude acima do nivel do mar
	De estação á estação	A partir de Araraquara	
	k m c	k m c	
Araraquara . . . . .	—	—	m 650,00
Cezario Bastos . . . . .	13.192,10	13.192,10	709,00
Itaquerê . . . . .	12.264,75	25.456,85	682,00
Santa Josepha . . . . .	6.476,25	31.933,10	662,00
Mattão . . . . .	9.216,90	41.150,00	555,00
Dobrada . . . . .	12.847,60	53.997,60	562,00
Santa Ernestina . . . . .	9.473,60	63.471,20	559,00
Carlos Magalhães . . . . .	8.441,40	71.912,60	515,20
Taquaritinga . . . . .	10.347,00	82.259,60	515,00
Jurema . . . . .	12.384,00	94.644,00	509,60
Candido Rodrigues . . . . .	11.816,00	106.460,00	599,60

P E S S O A L

Tendo havido necessidade de continuar o lastro ainda este anno, o pessoal continuou a ser em numero igual ao anno passado e o pessoal da via permanente, principalmente devido a instalação de 3 novas turmas no trecho aberto ao trafego no prolongamento, augmentou-se, como se verifica pelos quadros que se seguem:

L A S T R O

	1908	1907
Feitor . . . . .	1	1
Trabalhadores . . . . .	24	24

C O N S E R V A Ç Ã O

Mestre . . . . .	1	1
Feitores . . . . .	15	12
Trabalhadores . . . . .	58	41

Com a despesa de :

LASTRO E CONSERVAÇÃO DA LINHA

	1908 Importancia	1907 Importancia	1908	
			Mais Importancia	Menos Importancia
Pessoal . . . . .	90:430\$900	64:980\$350	25:450\$550	
Material . . . . .	52:168\$991	41:696\$331	10:472\$660	
TOTAL. . . . .	142:599\$891	106:676\$681	35:923\$210	

As despesas da Via Permanente nos ultimos cinco annos foram :

1904 . . . . .	Rs.	85:672\$636
1905 . . . . .	»	77:047\$737
1906 . . . . .	»	86:225\$677
1907 . . . . .	»	106:676\$681
1908 . . . . .	»	142:599\$891

e com o Escriptorio dispendeu-se :

Pessoal . . . . .	3:000\$000
Material . . . . .	84\$469

### Telegrapho

No correr do anno a linha telegraphica passou por uma reforma geral, attendendo-se ao estado em que a mesma se achava.

Foi occupada, constantemente, n'este serviço uma turma composta de 1 feitor e 3 trabalhadores, o que contribuiu, tambem, para que a despesa da via permanente fosse tão elevada.

O quadro abaixo mostra o material gasto na conservação e reforma da linha telegraphica.

ANNO	Sal amoniaco	Zincoos	Carvões	Postes	Izoladores
1908 . . . . .	13	300	100	200	24

## Lenha

O consumo de lenha, consta do quadro abaixo:

	1908		1907		Mais 1908	
	Quant. m. <sup>3</sup>	Import.	Quant. m. <sup>3</sup>	Import.	Quant. m. <sup>3</sup>	Import.
Officinas. . .	595,3	1:341\$000	581,2	1:302\$400	14,1	38\$600
Tracção . . .	14.577	32:918\$000	11.786,6	26:326\$431	2.790,8	6:591\$569
<b>TOTAL. . .</b>	<b>15.172,3</b>	<b>34:259\$000</b>	<b>12.367,8</b>	<b>27:628\$831</b>	<b>2.804,5</b>	<b>6:630\$169</b>

O movimento geral dos lenheiros foi de 15754,<sup>m<sup>3</sup></sup> importando em Rs. 35:657\$000.

Tracção	<sup>m<sup>3</sup></sup> 14.577,	Rs.	32:918\$000
Officinas	595,3	,,	1:341\$000
Fundição	43,4	,,	99\$000
Concerto de carros	19,3	,,	44\$000
"    "    vagões	50,9	,,	114\$000
"    "    locomotivas	144,	,,	326\$000
Particulares	324,9	,,	815\$000

## Conclusão

A receita do anno de 1908, foi de Rs. 731:635\$750, demonstrando um acrescimo de Rs. 36:923\$853 sobre o anno anterior. A despeza de Rs. 474:758\$197, havendo um acrescimo sobre o anno de 1907 de Rs. 119:076\$563.

A relação da despeza sobre a receita, foi de 65% havendo um saldo liquido de Rs. 256:877\$553 correspondente a 35% da receita geral.

A grande differença que se nota para mais, na despeza foi tão somente devido á motivos passageiros como sejam os grandes concertos feitos no material rodante, augmentos nas officinas e reparações na linha.

No corrente anno, entretanto, é de esperar-se que a despeza seja menor e a receita bem maior em consideração á boa safra que se está esperando na nossa zona.



As despesas, medias, do trafego nos ultimos 5 annos constam do quadro infra :

ANNOS	DESPEZAS		Em relação ao anno anterior			
	Merc. transp. tonel.	Importancia	Mais		Menos	
			Merc. transp. tonel.	Importancia	Merc. transp. tonel.	Importancia
1904 . .	32.145	263:267\$300	—	—	—	—
1905 . .	39.190	250:433\$175	7.045	—	—	12:834\$135
1906 . .	61.039	282:631\$186	21.849	32:198\$011	—	—
1907 . .	57.717	304:708\$946	—	22:077\$760	3.322	—
1908 . .	69.281	417:592\$717	11.564	112:883\$771	—	—

Finalizando, julgo ter me referido, n'este relatorio, ao que se passou durante o anno, mais digno de menção, cumprindo ainda mais uma vez agradecer aos empregados sob as minhas ordens a dedicação e zelo com que desempenharam os seus cargos.

Subscrevo-me com estima e apreço

De V. S.<sup>a</sup>  
Att. e Cro.  
*Carlos Necke.*

RELATORIO  
DO  
**ENGENHEIRO DO PROLONGAMENTO**

*Illm. Snr.*

*Carlos B. de Magalhães*

D. D. DIRECTOR PRESIDENTE DA COMPANHIA

Tenho a honra de apresentar a V. S.<sup>a</sup> a exposição dos trabalhos feitos d'esde o principio de 1908 ate fim do mesmo, nos prolongamentos encetados pela Companhia, que me foram confiados por V. S.<sup>a</sup>

#### **A. — Estudos definitivos para S. José do Rio Preto**

1) EXPLORAÇÃO. A exploração acha-se concluída até o seu ponto final, São José do Rio Preto, que foi alcançado com a estaca 7878. O traçado corresponderá provavelmente ao k. 150, terá, portanto, cerca de 3 kilometros mais do que o presumptivo do reconhecimento; alongamento, este que provem do contorno do espigão que separa o systema do Rio São Domingos do Rio Preto.

O traçado seguiu o reconhecimento feito d'esde a travessia do Rio São Domingos, kilometro 64,6 (estaca 3318) na margem esquerda, atravessa-o na estaca 5358, cota 467.0 e tomando a margem direita, segue o valle do seu affluente, Corrego Grande, subindo mansamente, atravessa este na estaca 6142, cota 481.0 e galga em subida media o espigão que alcança na estaca 6758 cota 588.0. Seguindo o espigão em descida fraca, rodea as cabeceiras do Rio Dominginhos e depois em descida franca contorna as cabeceiras dos ribeirões Palmeiras e Memoria e entra com a estaca 7000 no systema dos affluentes do Rio Preto; da margem direita

passa os correjos José Elias das Damas e Cedro, cota 490.0 e acompanha d'ahi em descida fraca a margem direita do Rio Preto, atravessa-o na estaca 7610, cota 476.0 e seguindo a margem esquerda, atravessa ja em frente da Cidade o Corrego da Canella, com a estaca 7863 cota 470.0 e chega com a estaca 7878, cota 472.0 na estrada principal que da Cidade do Rio Preto vae para Bebedouro. Foram, portanto, explorados 112 kilometros de linha.

2) PROJECTO. O traçado definitivo acha-se projectado até o kilometro 85, alem do corrego da Agua suja, achando-se em elaboração o trecho restante. Porem, alem da Estação kilometro 65.8 no valle do corrego da Areia Branca, que servirá a povoação de Palmares (Cordão Escuro, situado á duas leguas na beira do Rio da Onça), no kilometro 76.5 a estação de São Domingos, situada em frente a povoação do mesmo nome (Cerradinho) e no kilometro 93 a Estação de Santa Izabel que ficará fronteira á povoação da Rancharia ou Tabapuan, situada na estrada Tayuva (Jaboticabal) a Rio Preto.

O traçado feito offerece no valle do Rio São Domingos condições technicas magnificas, rectas compridas, longos patamares em nivel, movimento de terra insignificante, augmentando, porem, a importancia das obras d'arte na travessia dos affluentes do Rio São Domingos, embora pouco numerosos em attenção á zona das enchentes.

O trecho approved pelo Governo até o kil. 64,600, apresenta as seguintes condições technicas:

Linha em declive	42,2 <sup>kil.</sup>	(65 %)	Declive maximo	1.95 %
„ „ nivel	22,4 <sup>kil.</sup>	(35 %)		
„ „ recta	36,3 <sup>kil.</sup>	(56 %)	Tangentes menores	100 <sup>m</sup>
„ „ curva	28,3 <sup>kil.</sup>	(44 %)	Raio minimo	150 <sup>m</sup>

*Movimento de terra total* inclusive Plataformas de Estações e Valletas 413.966<sup>m<sup>3</sup></sup>, por kilometro 6.408<sup>m<sup>3</sup></sup>.

*Obras d'Arte* 107, inclusive, 5 pontilhões abertos de 5,6<sup>m</sup> de vão, sendo o restante passagens inferiores e superiores de caminho, de gado e Americanas e boeiros de vão menor (maior 1,50<sup>m</sup>). Total de alvenarias 7.377<sup>m<sup>3</sup></sup>, por kilometro 114<sup>m<sup>3</sup></sup>.

Ficou comprovado assim as melhoras já previstas no relatorio anterior.

3. LOCAÇÃO. A locação acha-se feita até o kilometro 80, além da 7.<sup>a</sup> Estação “São Domingos” kilometro 76,5. Seguiu rigorosamente o projecto, facultando alguma redução no movimento de terra, sem detrimento das condições technicas.

4) CONSTRUÇÃO. Acha-se a mesma em andamento em todo o trecho approved até o kilometro 64,6, tendo sido aberto ao trafego em 1.<sup>o</sup> de Setembro de 1908 o trecho até a 2.<sup>a</sup> Estação “Candido Rodrigues” kilometro 24.

O leito acha-se prompto, com excepção de algumas passagens Americanas e boeiros, pequenos abertos, até o kilometro 51,460, além da 5.<sup>a</sup> Estação projectada, “Ariranha” kilometro 51,260.

Os Edifícios da 3.<sup>a</sup> Estação “Fernando Prestes”, kil. 34,450, acham-se quasi concluidos e os da 4.<sup>a</sup> estação, “Santa Sophia” (Fazenda Dumont) kilometro 43 como da 5.<sup>a</sup> Estação, prestes a serem começados.

*Cercas lateraes.* — Acham-se feitas até o kilometro 40.

*Assentamento de trilhos.* — Alcançou o kilometro 50, achando-se nivelada e lastrada a linha até o kilometro 35 e procedendo-se este serviço d'aqui em diante.

Do kilometro 51,460 até o kilometro 64,6 acha-se quasi concluido o movimento de terra, faltando apenas uma extensão de cerca de 1 kilometro em 9 cortes a abrir e 8 aterros a fechar e cerca de 26 obras d'arte, das quaes somente o ultimo, o pontilhão de 5<sup>m</sup> de vão sobre o Rio São Domingos tem importancia, sendo o restante boeiros de pequeno vão e passagens de gado, e Americanas.

Acham-se feitos na construcção, até agora os seguintes serviços, executados pelo empreiteiro Snr. José Bento Vidal:

#### I. TRABALHOS PREPARATORIOS.

a) Roçada em matta . . . . .	497.700 <sup>m2</sup>
b) idem em capoeira . . . . .	165.700 <sup>m2</sup>
c) Destocamento . . . . .	93.340 <sup>m2</sup>

#### II. MOVIMENTO DE TERRA.

1. <sup>a</sup> Cathegoria — Terra . . . . .	299.358 <sup>m3</sup>
2. <sup>a</sup> „ — Piçarra . . . . .	56.130 <sup>m3</sup>
3. <sup>a</sup> „ — Terra solta e grés . . . . .	18.710 <sup>m3</sup>

Material transportado — Total 374.198<sup>m³</sup> a distancia media de 138<sup>m</sup>.

### III. OBRAS D'ARTE.

Em 68 obras, inclusive 4 pontilhões abertos de 5—6 m. de vão, 2 passagens inferiores de caminho e 1 superior, sendo o restante boeiros, passagens de gado e Americanas, foram feitas:

a) Escavação para fundação	— 1) em terra . . . . .	2.142 <sup>m³</sup>
	2) com esgoto artificial	714 <sup>m³</sup>
b) Alvenaria ordinaria com argamaça cimento 1:3		1308,0 <sup>m³</sup>
c) Idem idem com „ cal virgem 1:3		5234,0 <sup>m³</sup>
d) Idem de aparelho com argamaça . . . . .		73,2 <sup>m³</sup>
	Total Alvenarias	6615,2 <sup>m³</sup>
e) Apparelho de face . . . . .		1300,0 <sup>m²</sup>
f) Rejuntamento com argamaça de cimento 1:3.		1625,0 <sup>m²</sup>
g) Reboco „ „ „ „ . . . . .		1992,0 <sup>m²</sup>

Persiste ainda a grande difficuldade, ja salientada para obter-se materiaes serviveis para a construcção das obras d'arte, para as quaes a pedra tem de vir da Estação do Ouro (Paulista) ou da pedreira do Morro da Brôa, Kilo metro 15, por tanto de enorme distancia e somente por trem quando do ultimo lugar.

Infelizmente pouca esperança existe de encontrar-se pedra servivel no valle do Rio São Domingos e adiante felizmente melhora a qualidade de tijolos fabricados no valle do Rio São Domingos, devido á boa qualidade do barro.

EDIFICIOS. Acham-se feitos e promptos:

3 Estações, inclusive armazens, de 2.<sup>a</sup> classe em Jurema, Candido Rodrigues e Fernando Prestes.

3 Grupos de casas para empregados, nas mesmas estações.

2 Caixas d'agua de 9,0<sup>m³</sup> e em construcção 5 Casas de turma de conserva, 1 Estação e armazem de 2.<sup>a</sup> classe (Ariranba) e uma dita idem de 3.<sup>a</sup> classe (Santa Sophia).

## B. — Ramal para Ibitinga.

O reconhecimento d'este ramal, destinado e assegurar para a linha de Araraquara a producção e Commercio do importante Municipio de Ibitinga e do seu *Hinterland*, limi-

tado pelo Rio Jacaré e Rio Tieté até o Salto do Avanhandava, foi feito em Abril de 1908; os documentos e pedido de concessão, apresentados ao Governo do Estado em Junho de 1908 e obtida a mesma em Setembro do mesmo anno.

Este Ramal que, partindo da Estação de Santa Josepha, Kilometro 32 da linha em trafego e alcança a Cidade de Ibitinga com cerca de 64 kilometros, faculta um traçado extremamente vantajoso tanto em as condições technicas da futura linha como a facilidade de sua construcção, pois é previsto um desenvolvimento de somente 11 %, mais de 50 % de linha em nivel, declives modicos, cerca da 75 % em recta e um movimento da terra maximo de 5000<sup>m</sup>³ por kilometro. Quanto ao numero de obras d'arte é insignificante, sendo maiores somente 2 pontilhões abertos de 5 m. de vão sobre os Rios São João e São Joaquim.

Os estudos definitivos foram começados em meado de Novembro pp., achando-se explorados cerca de 30 kilometros, que comprovaram até agora as expectativas do reconhecimento feito.

Acham-se em elaboração as plantas e projecto.

Esperando que por V. S.<sup>a</sup> será julgada sufficiente esta exposição resumida dos trabalhos que me foram confiados.

Sou com o maior respeito e consideração

De V. S.<sup>a</sup>

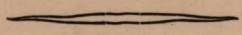
Att.<sup>o</sup> e Obr.<sup>o</sup>

*Carlos E. J. Schmitt,*

Engenheiro do Prolongamento.

*Taquaritinga, Março de 1909.*

# LISTA DOS ACCIONISTAS





# COMPANHIA E. F. DE ARARAQUARA

Accionistas em 31 de Dezembro de 1908

Nomes dos Accionistas	ACÇÕES
Antonio da Silva Coelho . . . . .	30
» » » Prado. . . . .	30
» Lourenço Corrêa . . . . .	150
» Marianno de A. Moraes (Dr., Major) . . . . .	37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Cezario (Padre). . . . .	171
» Dias de Aguiar Junior . . . . .	75
» Zerrenner . . . . .	75
» de Menezes. . . . .	6
» Alfredo Cerquinho. . . . .	75
Augusto Simões Duarte. . . . .	75
Amador Pires Corrêa. . . . .	15
Abilio Augusto Corrêa . . . . .	15
Adelina de Carvalho (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	30
Annibal Hunger . . . . .	21
Annita Maria Florenzano, filha de Nicolau Florenzano . . . . .	75
Bernardo A. Gavião Peixoto (Conselheiro) . . . . .	330
Braz Freire da Silva Reis (Major) . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Benedicto Epiphânio Chagas . . . . .	75
Bento Luiz de Souza . . . . .	15
Brasilianische Bank für Deutschland. . . . .	375
Carlos Leoncio de Magalhães. . . . .	309
» Baptista de Magalhães. . . . .	1.940 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» filho de Dr. Valdomiro. . . . .	15
» » » Sebastião Lebeis. . . . .	15
» » » Carlos Leoncio . . . . .	15
Canuto José Saraiva (Dr.) . . . . .	37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Continúa. . . . .	4.015

Nomes dos Accionistas	ACÇÕES
Transporte . . . . .	4.015
Cecilia, filho de Sebastião Lebeis . . . . .	15
Corina, filho de Francisco Coelho de Castro . . . . .	8
Companhia Edificadora . . . . .	3.271 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Celina de Castro Ramos (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	15
Constança M. de Arruda Mendes (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	150
Delfino Antonio de Carvalho (Herdeiros) . . . . .	45
Estevão Ferraz . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Euphrosina Henriqueta da Rocha (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Eugenia da Silva (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	15
Edgard, filho de Sebastião Lacerda . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Ernestina, filha de Dr. Valdomiro . . . . .	15
Filibino dos Santos Carvalho . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Francisco Vaz de Almeida . . . . .	180
» Ferreira Lopes . . . . .	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Cezarino . . . . .	21
» Augusto de Barros . . . . .	3
» Coelho de Castro . . . . .	7
» Lavitola . . . . .	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Guilherme, filho de Sebastião Lebeis . . . . .	15
Heitor de Souza Pinheiro . . . . .	180
Izabel do Carmo de Moraes Rocha (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	150
» Maria Corrêa de Arruda (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	105
Julio Cezar C. de Arruda (Herdeiros) . . . . .	45
» Rocha . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Judith, filha de Sebastião Lebeis . . . . .	15
Juvenal de Oliveira Andrade (Dr.) . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Jandyra, filha de Antonio Ferreira da Silva Leite . . . . .	30
Julio Conceição . . . . .	75
José Martins de Lara . . . . .	75
» Ignacio de Camargo Penteado (Commendador) . . . . .	37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Cezario da Silva Bastos (Dr.) . . . . .	75
» de Lacerda Soares . . . . .	75
» Vicente de Azevedo Sobrinho . . . . .	37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Luiz Franco da Rocha . . . . .	15
» filho de José Gonçalves Fóz . . . . .	6
» » Dr. Valdomiro . . . . .	15
» Cezario . . . . .	75
» filho de Francisco Coelho de Castro . . . . .	8
» Xavier de Mendonça Filho . . . . .	30
» Levy . . . . .	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Francisco Malta . . . . .	75
João Affonso dos Santos . . . . .	75
» Borba . . . . .	768
» Bernardino Cezar Gonzaga (Dr.) . . . . .	15
» Candido Gomes (Herdeiros) . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Continúa . . . . .	10. 123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Nomes dos Accionistas	ACÇÕES
Transporte . . . . .	10.123½
João Octavio dos Santos . . . . .	30
» Ignacio do Amaral Gurgel . . . . .	15
» de Abreu . . . . .	3
» Pimenta . . . . .	5
Joaquim José de Almeida . . . . .	37½
» de Carvalho Tolhido . . . . .	15
» Carvalho de Oliveira . . . . .	225
» Martins de Lara . . . . .	600
» A. L. Pereira Coutinho . . . . .	15
» Meira Botelho . . . . .	15
Leopoldo Prado (Coronel) . . . . .	49½
Lidovino Xavier de Mendonça . . . . .	7½
Lara, Magalhães & Cia. . . . .	327½
Luciana Maria Machado (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	15
Lidgerwood Mfg. Co. Limited. . . . .	46½
Luiz Antonio Ramos . . . . .	12
Leonidas Moreira . . . . .	20
M. R. Pimenta da Cunha (Commendador) . . . . .	75
Maria Amelia M. de Camargo (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	37½
» Rosa de A. Pinto (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	150
Maccagnam & Irmão . . . . .	76½
Mathias Dias & Irmão . . . . .	30
Mafalda Carolina Pinto Ferraz (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	275
Matheus Busche . . . . .	15
Maria Etelvina de Oliveira (Herdeiros) . . . . .	165
» de Lourdes, filha de Sebastião Lebeis . . . . .	15
» Regina, filha de Dr. Valdomiro . . . . .	15
» Candida Penteado (menor) . . . . .	3
Menores, filhos de Antonio dos Santos . . . . .	15
Manoel Gonçalves Fóz . . . . .	502
Natale Ceragioli . . . . .	7½
Octaviano da Costa Vieira (Dr.) . . . . .	75
Olintho Luporini & Irmãos . . . . .	15
Primo Rivera . . . . .	7½
Pedro Alexandrino de Almeida & Cia. . . . .	45
» Pazzeto . . . . .	37½
Plinio de Carvalho . . . . .	30
Rodolfo Miranda . . . . .	15
Rogério Pinto Ferraz (Dr.) . . . . .	355½
Rose & Knowles . . . . .	75
Randolpho Margarida da Silva (Dr.) . . . . .	75
Rossini Attilio . . . . .	45
Rita Antonia S. Penteado (D. <sup>a</sup> ) . . . . .	15
» de Cassia Penteado (menor) . . . . .	3
Rodrigues & Irmão . . . . .	135
Continúa . . . . .	13.872

Nomes dos Accionistas	ACÇÕES
Transporte . . . . .	13.872
Sebastião Lebeis . . . . .	75
Sebastiana S. Penteado (menor) . . . . .	3
Simão Levy . . . . .	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Societé Financière et Com. F. Brezilienne. . . . .	450
Theophilo da Silveira Leite . . . . .	15
Vicente Calderaro. . . . .	30
Valdomiro & Irmão . . . . .	150
» Pinto Alves (Dr.) . . . . .	207
Vicente R. Penteado (menor) . . . . .	3
Viuva Valentim & Longo . . . . .	45
Zilda, filha de Juvenal de Mello. . . . .	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
TOTAL . . . . .	15.000

Araraquara, 28 de Fevereiro de 1909.

ANTONIO LOURENÇO CORREA  
*Director-Secretario*



