

ANNO DE 1909

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

RELATORIO

PARA SER APRESENTADO

Á

ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

CONVOCADA PARA

29 DE ABRIL DE 1910



S. PAULO

TYPOGRAPHIA BRASIL DE ROTHSCHILD & CIA.

Rua 15 de Novembro N. 30-A

1910

ANNO DE 1909

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

RELATORIO

PARA SER APRESENTADO

A

ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

CONVOCADA PARA

29 DE ABRIL DE 1910

*18 Out. 1910
Estevan 10 accos*



S. PAULO

TYPOGRAPHIA BRASIL DE ROTHSCHILD & CIA.

Rua 15 de Novembro N. 30-A

1910

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Srs. Accionistas

Em cumprimento á Lei e aos nossos Estatutos vêm a Directoria relatar-vos o que de mais importante para a vida social, se passou durante o anno de 1909, e bem assim submeter ao vosso exame e julgamento, o balanço e contas relativos ao mesmo anno, com o incluso parecer do Conselho Fiscal.

Administração

Em Assembléa extraordinaria, de 16 de Maio do anno findo, resignaram os seus cargos, os Snrs. Carlos Baptista de Magalhães, Dr. Rogerio Pinto Ferraz e Antonio Lourenço Corrêa, que tão relevantes serviços prestaram á Companhia, e a mesma Assembléa elegeu, para os substituir, os Snrs. Drs. João Duarte Junior, Luiz Teixeira Leite e Florisbello Leivas.

E tendo o Snr. Dr. João Duarte resignado o respectivo cargo, em 15 de Março corrente, foi eleito para o substituir, o primeiro dos signatarios do presente, em sessão conjuncta da Directoria e Conselho Fiscal, devendo a proxima Assembléa ordinaria, a realizar-se no mez de Abril, deliberar sobre o preenchimento desse cargo.

Reforma dos Estatutos

Como sabeis, os nossos Estatutos soffreram algumas modificações, approvadas em Assembléa extraordinaria de 6 de Junho do anno findo, e dellas, as mais importantes são as que se referem á mudança da séde social para esta Capital e á prorogação, até 30 de Abril, do prazo estabelecido para a realização da Assembléa ordinaria annual.

Movimento financeiro

E' com fundada satisfação que vos apresentamos as figuras do nosso trafego, relativamente ao anno que findou; ellas representam a realização, progressivamente accentuada, das esperanças que alimentavam os fundadores desta Empreza, de cujo brilhante futuro já não parece licito duvidar.

A nossa «receita» elevou-se no anno findo a.....
Rs. 1.113:298\$810, como se verifica pela inclusa «conta de lucros e perdas», n'ella já incluída a verba de *Rs. 88:745\$000*, devida pelo Estado, por garantia de juros sobre o prolongamento em direcção a Rio Preto; se deduzirmos esta ultima, e confrontarmos o total resultante, de *Rs. 1.024:553\$810* (receita propriamente dicta, do anno de 1909), com a figura equivalente, do anno de 1908, que é de *Rs. 733:742\$800*, verificaremos o augmento de *Rs. 290:811\$010*, de um para outro exercicio, o que representa o accrescimento de 40%.

Se por outro lado, confrontarmos a despeza relativa ao exercicio de 1909, na importancia de *Rs. 563:464\$180* com a respectiva receita, veremos que a porcentagem d'aquella para esta foi apenas de 50%, e portanto inferior á observada, *em media*, nos anteriores exercicios.

O saldo resultante, no anno de 1909, foi pois de *Rs. 549:834\$630*.

Pelo quadro seguinte, torna-se claro o progressivo aumento do nosso trafego, nos ultimos 6 annos, notando-se que a safra de café, em 1906, foi a maior obtida até hoje.

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Relação entre a despeza e a receita
1904	406:480\$383	306:277\$815	100:202\$568	75 %
1905	511:326\$400	294:455\$078	216:871\$322	57 %
1906	763:829\$000	328:232\$490	435:596\$510	43 %
1907	700:064\$230	355:681\$634	344:382\$596	50 %
1908	733:742\$800	447:051\$712	286:691\$088	60 %
1909	1.113:298\$810	563:464\$180	549:834\$630	50 %

Chega-se a resultado igualmente lisonjeiro, com o estudo da «receita kilometrica», á medida que a nossa Estrada prosegue a sua penetração ao longo da zona fertilissima que atravessa; basta analysar o quadro respectivo seguinte, em que a columna «kilometros em trafego» se refere á extensão *media* em trafego durante *todo* o anno respectivo:

Annos	Kilometros em trafego (Média)	Receita por kilometro		Observações
		Total	Média	
1904	82	4:957\$000	7:728\$000	Maxima safra
1905	82	6:236\$000		
1906	82	9:315\$000		
1907	82	8:538\$000		
1908	88	8:338\$000		
1909	124	8:980\$000		

Linhas em construcção

Proseguiram os trabalhos de construcção do prolongamento a S. José do Rio Preto, tendo sido inauguradas as seguintes estações, até 31 de Dezembro:

«Fernando Prestes», no kilometro 117, em 22 de Fevereiro;

«Santa Sophia», no kilometro 127, em 15 de Junho;

«Santa Adelia», no kilometro 134, na mesma data;

«Pindorama», no kilometro 148, em 31 de Dezembro, e estando, em 31 de Dezembro, a linha em trafego provisorio até o kilometro 159, onde actualmente se acha a estação de «Catanduva», e proseguindo a construcção do leito, em direcção a Rio Preto, na conformidade do projecto approved pelo governo do Estado, e sob a immediata inspecção do engenheiro Carlos Schmitt.

— Foram atacadas administrativamente as obras de construcção do Ramal de Ibitinga, achando-se concluidos 3.800 metros do respectivo leito.

Emprestimo no exterior

Conforme se verifica da leitura do ultimo Relatorio da Administração da Companhia, e relativo ao anno de 1908, o producto do emprestimo interno, de *Rs. 4.000:000\$000*, auctorisado e emittido no Paiz durante aquelle anno, apenas produziu o necessario para: resgatar o emprestimo anterior, no valor de *Rs. 632:700\$000*, liquidar o passivo fluctuante da Companhia, que era em Julho de 1908, de *Rs. 1.669:590\$085*, e proseguir na construcção da linha em direcção a Rio Preto, para o que ficava disponivel o saldo de pouco mais de 1.000 contos, attenta a quebra do typo, commissões e mais despezas da operação, e restando ainda o pagamento a fazer-se ao governo do Estado de S. Paulo, no valor de *Rs. 356:000\$000*, em restituição das quantias por este adiantadas á Companhia, em sua primeira phase, como auxilio e subvenção kilometrica.

— Era pois necessario que se providenciasse sobre a obtenção de novos recursos, para que pudesse a Administração dar cumprimento ininterrupto aos compromissos assumidos em contractos com o Poder Publico, aliás em beneficio dos proprios interesses da Companhia.

— Nesse intuito, foi deliberado em Assembléa extraordinaria de 11 de Novembro do anno findo, devidamente constituida para tal fim, ficar a Directoria auctorisada a con-

trahir no exterior um empréstimo até £.600.000 em obrigações, com garantia de todos os seus bens, devendo o respectivo liquido ser applicado ao total resgate do empréstimo interno de 4.000 contos, ao reembolso ao Governo do Estado, da citada quantia de Rs 356:000\$000, e o restante ao pagamento das novas construcções do prolongamento e ramal e aquisição de material fixo, rodante e de tracção para o respectivo trafego.

— Com essa auctorisação, foram em Londres proseguidas e ultimadas pelo primeiro signatario do presente Relatorio, as negociações relativas a essa operação, com os banqueiros daquela praça, Fredk. J. Benson & Co, tendo sido o respectivo contracto firmado em 15 de Novembro, ficando apenas dependente da constituição da hypotheca no Brazil e respectivo registro, o que foi concluido antes de findar o anno. Como podeis verificar pelo contracto de tal operação, foi a mesma realisada ao juro de 6 % annualmente, ficando a Companhia isenta de amortisação até o 5.º anno, e pagando-a, de então em diante, á razão de ½ por cento ao anno, até final resgate.

Ficou reservado á Companhia o direito de, em qualquer tempo, resgatar a totalidade das obrigações emittidas, convindo ainda notar que dos bens dados em garantia foi exceptuada a concessão da linha federal de Rio Preto a Jatahy, no Estado de Goyaz e seu prolongamento a Cuyabá.

Prolongamento para Goyaz e Matto-Grosso

Em cumprimento do contracto firmado com o Governo Federal, a Directoria mandou proceder ao reconhecimento geral do traçado, entre Rio Preto, n'este Estado, e Jatahy, no de Goyaz, tendo apresentado as respectivas plantas e memorial descriptivo á Repartição Federal de Fiscalisação, em Março corrente, na forma do contracto.

E tocando n'este assumpto, temos a satisfação de vos informar que a zona a ser explorada pelo prolongamento

de nossa via-ferrea é destinada a um rapido desenvolvimento, graças á fertilidade pouco commum de suas terras. Essa região, além de sua immediata exploração pela já existente industria pastoril, presta-se ás culturas mais variadas, e reúne todas as condições para o estabelecimento de nucleos coloniaes: A Directoria aguarda o julgamento do Governo Federal sobre os estudos que apresentou para activar a organização do projecto e apparellhar-se para o inicio de tão grande commettimento, plenamente convicta de que a Companhia tem n'esse prolongamento uma grande e promissora reserva para futuro pouco remoto.

Como sabeis, pelo texto do Decreto n.º 7.245, de 24 de Dezembro de 1908, e pelo contracto firmado em consequencia do mesmo, a Companhia já obteve a zona privilegiada de 20 kilometros para cada lado da linha, a isenção de direitos aduaneiros sobre todos os materiaes que do estrangeiro importar, e destinados não só á construcção da Estrada como ainda á sua conservação e custeio durante o prazo de 90 annos, a dispensa de pagamento de todos os impostos federaes, estadoaes e municipaes durante o prazo do privilegio e os favores inherentes ás Empresas de colonização.

Resta á Companhia, e para isso envida a Administração os seus melhores esforços, obter dos poderes publicos as garantias sobre o capital a despende, á semelhança de tantas outras Estradas de penetração.

— E ao concluirmos esta succinta exposição, é-nos grato informar que todo o pessoal ao serviço da Companhia, continuou a prestar com dedicação e intelligencia, a sua operosa collaboração, a bem dos interesses sociaes.

S. Paulo, 28 de Março de 1910.

Alvaro de Menezes, *Director-Presidente.*

Luiz Teixeira Leite, *Director-Secretario.*

Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, tendo examinado o balanço, e os livros da contabilidade da mesma Companhia, relativos ao anno findo em 31 de Dezembro de 1909, verificaram a sua exactidão, julgando boas as contas prestadas pela respectiva Directoria, motivo porque propoem a sua approvação e bem assim um voto de louvor á Administração da Companhia.

São Paulo, 20 de Março de 1910.

José de Sampaio Moreira

F. Medeiros Germano

Carlos Baptista de Magalhães

Rogério Pinto Ferraz

Companhia Estrada de
Resumo do Balanço Geral

ACTIVO

Via-Ferrea, Telegrapho, Estações, Dependencias, Material Rodante	
Saldo destas contas	6.517:387\$646
Almoxarifado: material para custeio e construção	
Saldo desta conta	478:789\$036
Moveis e Utensilios	
Saldo desta conta	37.645\$183
Immoveis	
Idem	16:586\$000
Acções Caucionadas	
Idem	30:000\$000
Rio Preto a Cayabá	
Idem	57:904\$100
Encargos do Emprestimo Interno	
Idem	819:343\$137
Emprestimo Externo	
Idem	8:038\$300
Diversos Devedores	
Idem de varias contas	735:929\$692
Total . .	8.701:623\$094

S. Paulo, 31 de Dezembro de 1909.

João Duarte Junior
Director-Presidente.

Ferro de Araraquara

em 31 de Dezembro de 1909

PASSIVO

Capital	
Saldo desta conta	3.000:000\$000
Emissão Interna de Debentures	
Idem	4.000:000\$000
Governo Estadual	
Idem	356:000\$000
Impostos Federal e Estadual	
Idem	67:377\$110
Contadoria Central	
Idem	34:866\$920
Caução da Directoria	
Idem	30:000\$000
Diversos Credores e C. de Empreitada	
Idem	892:121\$680
Lucros e Perdas	
Saldo que passa para 1910	321:257\$384
Total	8.701:623\$094

Mello Castanho
Guarda-livros.

Companhia Estrada de
Demonstração da Conta de Lucros

RECEITA

Renda Geral			
Mercadorias	709:261\$880		
Passageiros	236:597\$510		
Encommendas	26:652\$800		
Animaes	3.098\$970		
Gado	628\$640		
Telegrammas	10:981\$320		
Diversos	10:197\$450	997:418\$570	
Governo do Estado			
Conta da garantia de juros		88:745\$000	1.086:163\$570
Diversos Lucros			
Productos de leilões e outras contas			27:135\$240
Total			1.113:298\$810

S. Paulo, 31 de Dezembro de 1909.

João Duarte Junior
Director-Presidente.

Ferro de Araraquara
e Perdas no anno de 1909

DESPEZA

Juros, Encargos e Descontos		
Saldo destas contas		228:577\$246
Pessoal e Material		
Conservação da linha	132:926\$739	
Despesas de administração, contadoria e escripto- rio central.	67:007\$043	
Despesas do telegrapho	17:465\$136	
Concerto do material rodante	66:121\$462	
Despesas do escriptorio do trafego, da tracção, lu- brificação e almoxarifado	269:896\$750	
Diversos	10:047\$050	563:464\$180
Saldo		
Saldo que passa para 1910		321:257\$384
Total		1.113:298\$810

Mello Castanho
Guarda-Livros.

Transferencias

Anno de 1909

Para o effeito de transferencias de acções foram lavrados 87 termos, pondo em movimento o seguinte numero de acções, durante o anno de 1909:

Vendas	Caucionadas	Resgatadas	Total
11,403	6,817	3,512	21,732

S. Paulo, 31 de Dezembro de 1909

Luiz Teixeira Leite
Director-Secretario.

Receita

A receita geral da Companhia foi em 1909 de Rs. . .
997:418\$570, assim distribuida:

Linha de Araraquara

Passageiros	181:831\$290	
Encommendas . . .	21:609\$300	
Animaes	2:666\$180	
Gado	553\$550	
Mercadorias	651:295\$320	
Telegrammas	9:289\$670	
Diversos	<u>5:936\$150</u>	873:181\$460

Prolongamento

Passageiros	54:766\$220	
Encommendas . . .	5:043\$500	
Animaes	432\$790	
Gado	75\$090	
Mercadorias	57:966\$560	
Telegrammas	1:691\$650	
Diversos	<u>4:261\$300</u>	<u>124:237\$110</u>
Somma Rs.		<u>997:418\$570</u>

Despeza

As despesas de custeio em 1909 estão discriminadas da seguinte forma:

Verbas da despeza	Linha de Araraquara			Prolongamento		
	Pessoal	Material	Somma	Pessoal	Material	Somma
Direcção	23:551\$086	—	23:551\$086	10:807\$620	—	10:807\$620
Contadoria Central	2:610\$530	—	2:610\$530	868\$940	—	868\$940
Tratago	80:485\$400	8:471\$253	88:956\$653	25:880\$140	3:686\$734	29:566\$874
Contabilidade	17:737\$400	3:052\$765	20:790\$165	7:796\$600	582\$102	8:378\$702
Lubrificação	—	1:320\$024	1:320\$024	—	753\$933	753\$933
Locomoção	77:899\$620	35:382\$836	113:282\$456	10:264\$380	17:703\$954	27:968\$334
Goncertos de Carros, Vagões e Locomotivas	—	50:966\$143	50:966\$143	—	15:155\$319	15:155\$319
Almoxarifado	3:715\$658	363\$940	4:079\$598	1:984\$342	84\$978	2:069\$320
Pessoal tecnico	—	—	—	1:750\$000	149\$558	1:899\$558
Conservação da linha	73:943\$950	34:887\$298	108:831\$248	22:860\$420	1:235\$071	24:095\$491
Telegrapho	9:943\$300	3:049\$090	12:992\$390	3:739\$000	733\$746	4:472\$746
Diversos	—	10:047\$050	10:047\$050	—	—	—
	289:886\$944	147:540\$399	437:427\$343	85:951\$442	40:085\$395	126:036\$837

Linha Araraquara

Resumo das Estações

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Movimento e Receita durante o anno de 1909

Estações	Passagens				Encommendas				Animaes				Telegrammas				MERCADORIAS																		RECEITA TOTAL Total Geral dos Productos																		
	T. Proprio		T. Extranho		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		NUMERO		PRODUCTO		N. de telegrammas		N. de palavras		PRODUCTO		CAFÉ				SAL				DIVERSOS										Peso Total das Mercadorias	VEHICULOS E ANIMAES (Trafego proprio e extranho)		RECEITAS DIVERSAS											
	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho		Animaes	PRODUCTO																
	Num.	Num.	Num.	Num.							T. 10	T. 11	T. 10	T. 11	T. Prop.	T. Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Assucar	Algodão	Fumo	Cereaes	Toucinho	Aguardente		Couros	Materiaes de construção	Diversos	T. 10 N.	TABELLA 11 Gado N. Montaria N.	Producto	Producto											
Araraquara	3.090	10.582	221	1.638	39.910\$820	9.427\$260	117.052	10.412	4.096\$600	520\$980	72	36	5	10	373.400	99\$140	1.411	483	15.814	6.782	867\$700	181\$500	7.024	2.668	39\$000	42\$980	11.963	874	76\$900	11\$560	41.074	—	8.855	676.592	3.232	41.216	1.575	509.872	1.939.512	5.544\$000	6.634\$970	3.244.457	12	13	—	—	164.560	1.489\$050	69.480\$420				
Cezario Bastos	391	6.251	8	157	6.029\$550	524\$410	14.389	6.320	344\$200	98\$790	45	13	21	3	125.300	20\$340	131	106	1.538	1.347	81\$100	59\$000	778.158	918.109	2.166\$200	2.922\$500	—	1.865	—	4\$110	5.680	—	671	103.708	41	6.234	1.920	202.859	1.636.653	1.366\$600	379\$260	3.655.898	—	18	—	—	17.500	156\$100	14.294\$960				
Itaquerê	268	4.765	23	253	5.685\$000	496\$760	24.088	16.877	374\$300	310\$260	37	5	23	18	43.700	68\$700	165	191	2.110	2.234	111\$200	123\$150	202.896	1.451.578	791\$500	8.678\$930	116	19.750	\$400	80\$870	27.316	—	810	24.585	401	7.993	14	261.439	1.042.780	283\$500	2.168\$140	3.039.678	2	—	9	—	32.430	172\$200	19.421\$040				
Santa Josepha	988	3.669	93	229	4.958\$930	826\$590	23.585	9.776	442\$600	212\$490	19	3	9	10	25.000	49\$910	238	190	2.730	2.489	148\$750	135\$290	703.058	1.066.998	2.608\$700	7.861\$530	—	5.629	—	28\$710	13.295	2.650	205	38.795	357	4.768	7	37.371	222.141	272\$600	557\$770	2.095.274	—	—	—	—	124\$100	18.252\$970					
Mattão	3.156	11.594	812	2.949	22.960\$210	10.049\$430	90.962	78.393	1.707\$300	2.103\$520	46	5	61	36	49.900	230\$380	720	1.827	8.624	22.930	464\$100	1.150\$310	425.884	6.738.454	3.590\$000	63.573\$770	1.483	315.209	8\$000	2.028\$840	370.133	35	12.160	1.400.590	1.810	11.704	10.718	390.397	2.445.288	2.390\$400	21.153\$370	12.123.865	7	392	—	—	269.700	1.785\$200	133.514\$430				
Dobrada	2.101	10.532	375	2.153	16.946\$130	6.515\$790	44.009	40.104	914\$400	1.301\$630	39	9	88	29	90.900	291\$340	743	1.087	8.969	12.872	478\$900	619\$650	987.506	5.251.831	9.400\$600	64.995\$910	7.728	88.044	14\$500	726\$140	245.549	15	9.769	544.387	555	15.343	3.992	400.464	1.477.156	1.106\$100	16.007\$310	9.032.339	—	55	—	—	39.750	722\$200	120.171\$250				
Santa Ernestina	897	5.714	210	1.100	7.752\$340	3.029\$990	30.294	28.742	550\$000	889\$270	68	5	92	34	61.200	338\$190	496	584	5.655	6.726	304\$000	314\$650	1.008.237	4.559.271	3.764\$300	66.417\$960	750	37.949	\$700	353\$970	76.895	—	3.305	157.984	231	6.871	1.045	474.110	743.735	793\$800	6.876\$850	7.070.383	4	—	—	—	27.540	384\$700	91.860\$460				
Carlos Magalhães	569	4.619	48	811	3.905\$300	1.400\$810	20.455	9.326	179\$700	318\$660	13	—	17	10	9.400	90\$460	75	185	901	2.196	47\$900	98\$350	75.084	3.507.709	259\$700	55.614\$540	266	11.184	\$700	116\$270	25.001	—	639	218.028	157	28.509	120	40.909	166.294	268\$400	2.754\$920	4.073.900	—	—	—	—	149\$100	65.214\$210					
Taquaritinga	2.046	7.794	1.044	1.657	20.781\$760	15.766\$700	77.231	85.620	1.637\$200	4.209\$900	29	8	45	33	86.500	393\$460	1.057	4.546	12.595	56.907	679\$900	3.051\$330	74.528	4.958.817	1.275\$100	87.570\$400	5.089	378.674	14\$000	4.442\$610	582.892	57	10.522	2.101.499	616	47.574	16.572	584.429	3.100.163	2.294\$800	64.472\$610	11.861.432	1	132	—	—	182.710	953\$500	207.812\$480				
Transito	—	—	84	895	—	4.863\$510	—	26.195	—	1.397\$500	—	—	15	21	—	218\$960	—	1.090	—	14.190	—	372\$890	—	—	5.894.119	—	—	—	1.584\$650	160.034	3.686	5.020	2.550.565	562	1.306	1.428	208.229	1.169.744	—	—	—	—	30.959\$670	10.120.064	—	60	—	—	—	—	83.700	—	133.159\$240
Movimento em 1908	13.506	65.520	2.918	11.842	128.930\$040	52.901\$250	442.065	311.765	10.246\$300	11.363\$000	368	84	376	204	865.300	1.800\$880	5.036	10.289	58.936	128.673	3.183\$550	6.106\$120	4.262.375	34.349.554	23.895\$100	451.356\$880	27.395	984.549	116.200	9.377\$730	1.547.869	6.443	51.956	7.816.733	7.962	171.518	37.391	3.110.079	13.943.466	14.320\$200	151.964\$870	66.317.290	26	670	—	—	817.890	5.936\$150	873.181\$460				
Diferença para mais	—	6.361	181	2.215	—	5.699\$890	5.568	52.087	280\$500	1.839\$770	—	—	151	41	—	456\$800	—	1.003	—	8.483	—	21\$370	1.591.953	9.619\$997	6.514\$100	135.467\$140	2.474	170.418	—	1.820\$520	366\$559	6.356	—	266.607	—	20.663	5.322	—	2.580.644	—	28.956\$350	13.240.606	7	44	11	2	14.770	—	165.022\$610				
» menos	—	228	—	—	3.199\$000	—	—	—	—	—	87	20	—	—	122.800	—	830	—	9.017	—	531\$250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.458.150	—				

Contadoria, Araraquara, 22 de Fevereiro de 1910.

Bento de C. Barros
Contador.

Prolongamento a Rio Preto
Resumo das Estações

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Movimento e Receita durante o anno de 1909

Estações	Passagens				Encommendas				Animaes				Telegrammas				MERCADORIAS																				RECEITA TOTAL												
	T. Proprio		T. Extranho		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		NUMERO		PRODUCTO		N. de telegrammas		N. de palavras		PRODUCTO		CAFÉ				SAL				DIVERSOS									Peso Total das Mercadorias	VEHICULOS E ANIMAES (Trafego proprio e extranho)			RECEITAS DIVERSAS	Total Geral dos Productos						
	1. ^a Num.	2. ^a Num.	1. ^a Num.	2. ^a Num.	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Assucar	Algodão	Fumo	Cereaes	Toucinho	Aguardente	Couros	Materiaes de construção	Diversos	Trafego Proprio			Trafego Extranho	Vehiculos Num.	T. 10 N.			Animaes		Producto	Producto		
																																												T. 10	T. 11			T. 10	T. 11
	T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11			T. 10		T. 11		T. 10		T. 11		T. 10		T. 11	
Taquaritinga	1.359	10.449	—	—	15:407\$850	—	87.533	—	1:658\$700	—	24	12	—	—	76\$700	—	447	—	5.387	—	288\$000	—	25.165	—	94\$200	—	86.527	—	444\$900	—	95.240	—	922	21.273	135	24.958	33	77.653	515.373	4:436\$900	—	847.279	2	—	—	—	24\$300	441\$600	22:873\$150
Jurema	854	11.072	238	2.053	9:364\$410	1:841\$840	70.504	23.689	893\$100	200\$080	32	5	26	14	35\$800	29\$110	175	849	2.195	10.702	116\$600	288\$540	108.030	2.772.874	278\$300	7:337\$940	1.551	47.873	7\$200	91\$580	61.034	3.676	2.949	1.524.446	231	17.364	2.094	365.609	530.119	800\$100	2:113\$870	5.437.850	3	—	—	—	10\$300	469\$000	23:877\$770
Icoarana	81	1.971	15	159	1:427\$650	213\$000	5.850	1.281	70\$300	17\$050	14	—	5	4	8\$400	11\$550	34	55	440	676	23\$100	17\$810	500.811	724.828	1:036\$800	2:863\$150	—	1.084	—	3\$460	3.028	—	1.455	58.248	87	1.468	—	60.724	35.137	145\$100	131\$340	1.386.870	—	34	2	—	23\$940	32\$000	6:024\$650
Gandido Rodrigues	539	7.217	202	1.543	7:856\$970	2:608\$520	37.884	16.943	473\$100	301\$910	63	6	17	13	54\$100	45\$880	295	430	3.429	5.185	181\$300	136\$540	626.584	1.265.932	1:258\$300	5:911\$560	8.056	46.452	18\$400	175\$040	69.930	—	6.023	946.913	171	27.252	1.070	127.406	467.895	929\$300	2:838\$110	3.593.684	3	—	—	—	14\$510	363\$000	23:166\$540
Fernando Prestes	294	2.557	70	1.315	4:232\$100	2:936\$000	9.618	13.765	165\$600	341\$460	6	—	11	9	3\$200	45\$270	233	371	2.893	5.070	152\$900	131\$590	615.492	18.486	1:803\$500	127\$290	3.127	13.519	9\$900	74\$750	34.667	—	3.029	999.389	71	10.344	660	215.578	964.724	887\$700	4:149\$220	2.879.098	29	44	—	—	86\$330	1:801\$300	16:948\$110
Santa Sophia	41	571	51	198	802\$320	722\$650	6.551	3.263	115\$200	102\$090	1	—	1	—	900	1\$300	44	70	512	889	28\$000	24\$510	141.883	1.224.305	612\$000	9:978\$330	—	5.300	—	37\$440	6.500	—	—	27.114	—	1.404	225	1.200	611.147	31\$300	1:463\$610	2.019.078	—	—	—	—	—	42\$700	13:962\$350
Santa Adelia	179	1.603	105	897	4:093\$810	3:259\$100	12.469	11.084	292\$400	412\$510	26	4	6	10	55\$400	65\$180	247	406	2.957	5.550	156\$300	146\$460	251.919	3.488	1:498\$600	36\$310	7	21.098	\$200	178\$010	17.849	4	14.688	1.283.087	572	1.115	521	41.442	227.499	1:562\$000	4:503\$760	1.863.289	—	17	—	—	12\$800	1:111\$700	17:384\$540
Movimento em 1908	3.347	35.440	681	6.165	43:185\$110	11:581\$110	230.409	70.025	3:668\$400	1:375\$100	166	27	66	50	234\$500	198\$290	1.475	2.181	17.813	28.072	946\$200	745\$450	2.269.884	6.009.913	6:581\$700	26:254\$580	99.268	135.326	480\$600	560\$280	288.248	3.692	29.066	4.860.470	1.267	83.905	4.603	889.612	3.351.894	8:792\$400	15:199\$910	18.027.148	37	95	2	—	172\$180	4:261\$300	124:237\$110
Diferença para mais	981	9.121	133	1.848	9:790\$420	2:253\$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
Diferença para mais	2.366	26.319	548	4.317	33:394\$690	9:327\$490	170.783	50.751	2:947\$200	1:122\$670	139	27	29	38	218\$100	153\$690	1.247	1.593	15.106	20.667	801\$300	546\$730	2.080.644	4.497.806	6:091\$400	20:557\$640	77.896	106.798	413\$300	477\$860	221.012	3.692	16.695	4.183.090	975	44.510	3.444	510.570	2.822.437	7:430\$200	13:382\$160	14.569.569	35	95	2	—	165\$580	3:730\$200	100:760\$210

Contadoria, Araraquara, 22 de Fevereiro de 1910.

Bento de C. Barros
Contador.

Linha Araraquara
Resumo dos mezes

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Movimento e Receita durante o anno de 1909

Mezes	Passagens				Encomendas				Animaes				Telegrammas				MERCADORIAS																				RECEITA TOTAL Total Geral dos Productos												
	T. Proprio		T. Extranho		PRODUCTO		PESO		PRODUCTO		NUMERO		PRODUCTO		N. de telegrammas		N. de palavras		PRODUCTO		CAFÉ				SAL				DIVERSOS									Peso Total das Mercadorias	VEHICULOS E ANIMAES (Trafego proprio e extranho)				RECEITAS DIVERSAS						
	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	Trafego Proprio	Trafego Extranho	PESO - Trafego proprio e extranho				PRODUCTO		Vehiculos Num.	T. 10 N.			Animaes		Producto	Producto							
	Num.	Num.	Num.	Num.																																													
Janeiro	1.281	5.521	285	939	11:224\$920	4:793\$970	39.628	28.783	828\$300	878\$350	26	5	19	17	64\$900	115\$140	459	825	5.397	10.349	288\$850	502\$950	93.701	1.281.574	751\$200	16:897\$820	3.141	98.539	17\$400	973\$290	123.797	20	2.156	499.103	307	7.710	3.973	226.594	870.939	1:102\$800	11:015\$490	3.211.554	—	7	9	—	22\$960	323\$500	49:801\$840
Fevereiro	997	5.015	213	817	9:462\$690	3:629\$030	30.444	19.710	678\$200	671\$430	21	8	14	8	58\$000	59\$620	414	727	4.801	9.238	258\$950	458\$310	92.673	837.128	295\$600	11:119\$570	2.407	102.178	11\$600	855\$770	137.369	52	2.627	422.879	322	8.126	3.374	358.471	964.417	1:312\$400	11:029\$360	2.932.023	1	14	2	—	29\$860	363\$300	40:293\$690
Março	1.132	5.940	260	833	11:065\$300	4:210\$750	32.977	22.910	734\$300	830\$640	10	2	5	6	19\$300	52\$090	485	730	5.669	9.127	307\$400	441\$210	56.808	164.365	451\$000	1:987\$430	953	67.643	3\$400	665\$210	131.015	—	2.691	264.833	141	10.963	2.937	309.600	1.002.939	1:182\$400	10:045\$550	2.014.888	—	—	—	—	—	379\$250	32:375\$230
Abril	999	4.413	185	885	9:394\$820	3:660\$100	31.343	16.457	760\$500	600\$470	28	6	11	4	43\$400	32\$950	348	715	3.978	8.651	216\$250	422\$310	33.628	219.705	115\$100	2:485\$230	1.534	41.782	7\$900	366\$740	141.355	12	2.299	576.246	194	10.988	4.288	369.116	959.245	1:756\$100	10:396\$010	2.360.392	4	21	—	—	51\$410	409\$950	30:719\$240
Mai	1.001	4.785	193	797	9:522\$170	3:437\$770	37.945	19.829	907\$400	734\$370	23	14	16	14	111\$700	112\$760	347	809	4.018	10.044	216\$150	471\$440	6.576	246.602	22\$400	2:977\$490	2.403	77.666	10\$700	507\$610	147.061	—	2.405	1.058.591	385	18.070	2.408	179.564	1.316.070	1:225\$200	14:247\$030	3.057.801	2	39	—	—	29\$340	334\$100	34:867\$630
Junho	980	4.477	256	856	9:248\$060	4:072\$700	31.538	22.267	773\$700	784\$450	22	2	7	11	32\$300	83\$930	432	869	5.220	11.312	276\$800	536\$880	258.331	1.100.630	902\$500	13:273\$700	1.965	97.877	5\$900	932\$470	108.719	11	2.379	1.548.847	241	17.120	3.458	149.196	898.876	1:032\$500	13:813\$160	4.187.650	8	44	—	—	79\$110	515\$600	46:363\$760
Julho	1.119	4.561	237	670	9:521\$610	3:406\$300	35.016	21.828	782\$400	789\$210	33	5	19	14	61\$600	137\$110	512	967	5.816	11.945	318\$750	553\$200	775.935	4.183.753	3:588\$800	53:700\$000	5.096	83.545	16\$900	864\$450	130.083	—	5.207	730.799	380	19.537	2.558	150.613	1.145.064	1:153\$000	13:122\$250	7.232.570	—	99	—	—	64\$910	384\$400	88:464\$890
Agosto	1.105	5.454	221	1.243	10:632\$560	4:889\$160	37.058	24.716	825\$200	945\$830	21	—	30	9	18\$900	81\$220	426	867	5.066	10.821	273\$300	485\$420	1.237.295	5.956.221	8:428\$800	79:291\$710	1.311	80.503	6\$500	824\$740	138.640	5	7.501	508.999	402	16.403	2.886	177.534	1.241.263	1:148\$000	12:392\$780	9.368.963	—	—	—	—	—	1:126\$800	121:370\$920
Setembro	1.200	5.696	234	1.078	11:289\$510	4:582\$210	33.706	26.269	921\$500	1:067\$280	28	1	41	28	37\$500	256\$750	418	929	4.984	11.781	264\$350	570\$390	1.112.408	6.984.438	7:249\$900	89:309\$650	1.808	67.783	7\$900	678\$230	71.991	—	4.220	552.901	403	15.616	3.882	289.423	1.347.005	1:098\$300	12:756\$090	10.451.878	1	99	—	3	154\$510	531\$900	130:766\$970
Outubro	1.330	7.367	267	1.488	13:736\$840	5:900\$940	53.971	44.915	1:267\$000	1:598\$890	77	29	109	48	271\$500	454\$820	428	1.021	4.989	12.586	271\$450	590\$470	362.362	8.219.992	1:173\$700	111:381\$020	2.779	103.997	10\$900	1:107\$090	149.330	4	8.405	648.328	1.150	12.507	2.418	335.771	1.367.130	1:062\$500	14:296\$060	11.214.173	6	266	—	—	311\$330	662\$100	154:096\$610
Novembro	1.166	6.415	268	1.117	11:993\$700	5:185\$880	37.488	30.715	822\$700	1:208\$240	34	7	69	32	82\$800	302\$640	410	994	4.850	12.455	262\$950	589\$340	196.745	4.347.443	791\$100	58:165\$980	1.797	67.527	9\$600	656\$510	172.679	6.315	6.758	582.834	3.838	19.209	2.085	276.629	1.320.293	1:262\$000	14:645\$120	7.004.146	2	68	—	—	44\$860	479\$250	96:502\$670
Dezembro	1.196	5.876	299	1.119	11:837\$860	5:132\$440	40.951	33.366	945\$100	1:253\$840	45	5	36	13	63\$400	111\$850	357	836	4.148	10.364	228\$350	484\$200	35.913	807.703	134\$000	10:767\$280	2.207	95.509	7\$500	945\$620	95.830	24	5.308	422.373	199	15.269	3.124	287.568	1.510.225	985\$000	14:205\$970	3.281.252	2	13	—	—	29\$600	426\$000	47:558\$010
Total	13.506	65.520	2.918	11.842	128:930\$040	52:901\$250	442.065	311.765	10:246\$300	11:363\$000	368	84	376	204	865\$300	1:800\$880	5.036	10.289	58.936	128.673	3:183\$550	6:106\$120	4.262.375	34.349.554	23:895\$100	451:356\$880	27.395	984.549	116\$200	9:377\$730	1.547.869	6.443	51.956	7.816.733	7.962	171.518	37.391	3.110.079	13.943.466	14:320\$200	151:964\$870	66.317.290	26	670	11	3	817\$890	5:936\$150	873:181\$460

Contadoria, Araraquara, 22 de Fevereiro de 1910.

Bento de C. Barros
Contador.

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Algodão transportado nesta Estrada no anno de 1909

Mez	Procedencia	Destino	Peso kg.	Im- portancia Rs.	Qualidade do algodão
Janeiro	Pary	Dobrada	15	\$250	em rama
»	»	Taquaritinga	5	\$180	» »
Fevereiro	»	»	52	1\$080	» »
Abril	»	Fernando Prestes	12	\$140	» »
	Proporção da Linha Araraquara		—	\$310	
Junho	Pary	Mattão	11	\$210	» »
Agosto	»	Jurema	5	\$030	» »
	Proporção da Linha Araraquara		—	\$180	
Setembro	Jurema	Taquaritinga	6	\$200	» »
Outubro	Pary	Santa Adelia	4	\$100	» »
	Proporção da Linha Araraquara		—	\$140	
Novembro	Santa Josepha	Villa Americana.	2.650	8\$480	» caroço
»	Jurema	Pary	3.665	4\$770	» »
	Proporção da Linha Araraquara		—	29\$730	
Dezembro	São Carlos	Mattão	24	\$280	» rama
			6.449	46\$080	

Contadoria, Araraquara, 12 de Fevereiro de 1910.

Bento de C. Barros,
Contador.

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Cereaes exportados por esta Companhia, para além de Araraquara, durante o anno de 1909

ESTAÇÕES	ESPECIFICAÇÃO DOS CEREAES											TOTAL	
	Milho	Feijão	Arroz limpo	Arroz com casca	Quirera de arroz	Quirera de milho	Batatas	Grão de bico	Mandioca	Inhame	Cará		
Cezario Bastos	5.374	5.986	44	—	—	—	—	—	—	—	—	kg.	11.404
Itaquere	198	124	38	—	—	—	—	—	—	—	—	kg.	360
Santa Josepha	446	3.864	187	183	—	—	—	—	—	—	—	kg.	4.680
Mattão	33.529	166.521	204.111	188.352	7.720	—	—	—	—	—	—	kg.	601.109
Dobrada	18.222	139.479	263	2.218	616	—	—	—	—	—	—	kg.	160.989
Santa Ernestina	7.534	47.887	530	5.826	—	116	—	—	—	—	—	kg.	61.893
Carlos de Magalhães	54.633	62.936	12.115	14.817	—	56	—	—	—	—	—	kg.	144.557
Tagartunga	224.152	703.241	338.145	409.953	1.500	191	—	—	—	—	—	kg.	1.675.682
Jurena	127.726	319.993	89.625	527.780	—	—	—	—	—	—	—	kg.	1.066.624
Icoaraima	12.487	5.322	—	—	—	—	—	—	—	—	—	kg.	17.809
Candido Rodrigues	53.948	214.224	12.069	281.622	2.641	—	—	—	—	—	—	kg.	564.504
Fernando Prestes	56.950	140.852	5.636	219.313	—	—	—	—	—	—	—	kg.	422.751
Santa Sophia	—	1.938	—	—	—	—	—	—	—	—	—	kg.	1.938
Santa Adelia	108.841	157.322	82.043	102.876	82	—	—	—	—	—	—	kg.	451.164
Total	704.040	1.969.689	744.806	1.752.940	12.559	—	570	—	—	—	—	kg.	5.185.464

Contadoria, Araraquara, 8 de Fevereiro de 1910.

Bento de C. Barros,
Contador.

Relatorio do Trafego e da Linha

TRAFEGO

Transportes de mercadorias e passageiros

Continua de maneira bastante satisfactoria a marcha ascendiva do movimento de mercadorias e passageiros.

As mercadorias transportadas, sujeitas ao pagamento de fretes, foram no total de 84.344 toneladas, contra 56.534 toneladas em 1908; o numero de passageiros subio á 139.414, contra 97.340 em 1908.

O grande augmento que se nota, não foi tão sómente devido a abertura de novos trechos de linha no prolongamento, mas tambem á maior movimento no tronco.

No periodo de 1.º de Janeiro á 31 de Dezembro de 1909 foram entregues á Companhia Paulista 574.770 saccos de café, ou mais 161.462 do que em igual periodo do anno anterior, tendo sido o mez em que houve maior entrega o de Setembro, com 116.340 saccos.

O movimento do periodo da safra (Julho de 1908 á Junho de 1909) foi o seguinte:

Estações	1909	1908	1909	
	saccas	saccas	menos	mais
Cezario Bastos.	12.080	8.496	—	3.584
Itaquerê	22.597	7.927	—	14.670
S. Josepha	19.678	8.142	—	11.536
Mattão.	87.660	90.224	2.564	—
Dobrada	64.792	51.072	—	13.720
S. Ernestina.	67.294	36.849	—	30.445
C. Magalhães	35.466	32.632	—	2.834
Taquaritinga	76.245	92.277	16.032	—
Jurema.	14.915	—	—	14.915
Icoarana	180	—	—	180
Candido Rodrigues	19.220	—	—	19.220
Fernando Prestes	305	—	—	305
Total	420.432	327.619	18.596	111.409

As entregas nas ultimas 5 safras foram:

1904—1905.	192.130	saccas
1905—1906.	291.453	»
1906—1907.	670.937	»
1907—1908.	327.619	»
1908—1909.	420.432	»

Da safra actual foram entregues, até 31 de Dezembro, 510.194 saccas ou seja 155.338 saccas mais que em igual periodo do anno passado.

O movimento total de mercadorias foi de 90.218.915 kilos, assim descriminados:

Pagando fretes	84.344.438	kg.
Materiaes em serviço da Estrada	3.161.647	»
» » » do prolongamento	2.712.830	»
	<u>90.218.915</u>	kg.

Em 1908 foi de 69.281.359 »

O movimento de passageiros consta do quadro que segue:

Annos	1.a Classe				2.a Classe				
	Pagando	Em serviço da estrada	Em serviço do pro-longamento	Total	Pagando	Em serviço da estrada	Em serviço do pro-longamento	Immi-grantes	Total
1909 .	20.452	633	51	21.136	118.967	966	207	978	121.118
1908 .	17.585	531	150	18.266	79.755	905	812	1.667	83.139
Diferença em 1909:									
mais .	2.867	102	—	2.870	39.212	61	—	—	37.979
menos .	—	—	99	—	—	—	605	689	—

Horarios

Continuam em vigor os horarios dos trens de passageiros e mixtos, achando-se, porém, dependendo de aprovação da Directoria de Viação um novo horario dos trens mixtos que melhor atende aos interesses da zona do pro-longamento.

Trens e vehiculos

O movimento dos trens foi feito com toda a regularidade, tendo corrido 3.058 trens, assim descriminados:

Trens	1909	1908
Passageiros	730	732
Mixtos	576	586
Especiaes de passageiros	8	8
» » Cargas	698	409
» em serviço da Estrada	90	50
» » » » construção	50	69
» » » de Lastro e via permanente	307	235
Especiaes em serviço da construção	599	496

Estes trens fizeram o seguinte percurso:

Trens	1909 kilometros	1908 kilometros
Passageiros	88.149,720	66.096,916
Mixtos	66.605,856	52.977,942
Especiaes de passageiros	538,192	510,412
» » Cargas	52.825,202	30.682,994
» em serviço da Estrada	8.786,604	4.188,190
Especiaes em serviço da construção	34.695,401	24.128,198
Especiaes em serviço de Lastro e via permanente	16.311,766	7.458,728
Totaes	<u>267.912,771</u>	<u>183.043,380</u>

Consumo de combustível e lubrificantes

O consumo de combustível e lubrificantes, por trem, foi na media o seguinte:

Annos	Lenha mc.	Azeite litros	Graxa kgs.	Estopa kgs.
1909 . . .	7,148	5,234	0,009	1,169
1908 . . .	5,638	5,204	0,128	1,208
Diferença em 1909:				
mais . . .	1,510	0,030	—	—
menos . . .	—	—	0,119	0,039

O consumo por trem-kilometro foi:

Annos	Lenha mc.	Azeite litros	Graxa kgs.	Estopa kgs.
1909 . . .	0,082	0,059	0,0001	0,013
1908 . . .	0,079	0,074	0,0012	0,017
Diferença em 1909:				
mais . . .	0,003	—	—	—
menos . . .	—	0,015	0,0011	0,004

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

Descriminação	1909	1908	1909	
	Importancia	Importancia	Mais Importancia	Menos Importancia
Lenha	16\$422	12\$733	3\$689	—
Azeite	3\$533	3\$271	\$262	—
Graxa	\$007	\$111	—	\$104
Estopa	\$729	\$556	\$173	—
Total . . .	20\$691	16\$671	4\$020	\$104

Ou por trem-kilometro:

Lenha	\$179	\$179	—	—
Azeite	\$040	\$046	—	\$006
Graxa	\$000,1	\$001	—	\$000,9
Estopa	\$007	\$008	—	\$001
Total . . .	\$226,1	\$234	—	\$007,9

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

Movimento de carros em serviço de trens de passageiros

Designação	1909		1908	
	N.º	Percurso	N.º	Percurso
		K.		K.
Primeira classe	782	89.687.914	715	74.460.167
Segunda classe	1.082	109.215.244	1.017	79.378.364
Mixtos	608	65.364.346	590	53.277.127
Bagagem-correio	1.247	153.963.581	1.324	120.614.883
Gaiolas	239	15.268.031	361	22.267.498
Total	3.958	433.499.116	4.007	349.998.039

Movimento de vagões em serviço de mercadorias

Designação	1909		1908	
	N.º	Percurso	N.º	Percurso
		K.		K.
Carregados C. ^a Paulista	3.455	262.005.194	4.226	247.254.564
Vasios C. ^a Paulista	828	35.077.068	1.206	67.866.818
Carregados C. ^a Araraquara	6.673	457.208.093	3.388	179.533.005
Vasios C. ^a Araraquara	3.214	157.841.557	1.467	55.370.335
Car. ^{dos} em serviço da estrada	316	17.980.359	234	9.068.675
Vasios em serviço da estrada	326	12.195.273	221	6.911.818
Em serviço via-permanente	1.054	46.883.192	594	20.100.721
Carregados em serviço da construção	471	34.222.138	1.019	59.512.353
Vasios em serviço da const.	340	18.624.172	884	46.172.219
Lastro em serviço da const.	2.285	127.945.960	1.528	54.364.942
Total	18.962	1.169.982.916	14.768	746.155.450

Movimento de vagões nas estações

Estações	RECEBIDOS				EXPEDIDOS				Total	
	Vagões C. A.		Vagões C. P.		Total	Vagões C. A.		Vagões C. P.		
	carreg.	vasios	carreg.	vasios		carreg.	vasios	carreg.		vasios
Araraquara	864	2.587	—	—	3.451	239	3.186	—	—	3.425
Cezario Bastos	53	332	18	49	452	359	26	62	5	452
Itaquaré	77	274	74	23	448	284	62	71	26	443
Santa Josepha	96	239	17	20	372	286	48	27	11	372
Mattão	563	528	434	30	1.555	933	151	370	95	1.549
Dobrada	401	534	275	15	1.225	819	111	212	78	1.220
Santa Ernestina	120	567	119	46	852	653	34	128	37	852
C. Magalhães	97	444	39	34	614	520	21	63	10	614
Taquaritinga	1.101	382	850	23	2.356	1.175	306	690	183	2.354
Jurema	298	225	128	27	678	415	106	130	25	676
Icoarana	59	74	16	9	158	128	5	20	5	158
Candido Rodrigues	344	135	148	17	644	325	155	90	74	644
Fernando Prestes	260	195	93	14	562	279	175	56	51	561
Santa Sophia	86	65	33	31	215	143	8	62	2	215
Santa Adelia	419	10	138	2	569	184	235	84	53	556
Pindorama	50	—	8	—	58	5	16	1	5	27
Total em 1909	4.888	6.591	2.390	340	14.209	6.747	4.645	2.066	660	14.118
» 1908	2.651	2.913	2.721	1.050	9.335	3.294	2.282	2.589	1.184	9.349
Diferença em 1909 { Mais	2.237	3.678	—	710	4.874	3.453	2.363	—	524	4.769
{ Menos.	—	—	331	—	—	—	—	523	—	—

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

		1909		1908	
		N.º	Total	N.º	Total
Entregues à C. ^a Paulista	Vagões C. P. carregados .	1.350	5.228	2.047	4.767
	» » » vasilos . . .	574		1.130	
	» C. A. carregados .	3.300		1.990	
	» » » vasilos . . .	4		—	
Recebidos da C. ^a Paulista	Vagões C. P. carregados .	1.920	5.241	2.650	4.744
	» » » vasilos . . .	10		513	
	» C. A. carregados .	1.130		795	
	» » » vasilos . . .	2.181		786	
Total geral . .		—	10.469	—	9.511

Consumo de estopa e lubrificantes pelos vehiculos

CARROS

Consumo total:

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	litros	Importancia	kgls.	Importancia	kgls.	Importancia
1909 . .	718	416\$002	—	—	74	48\$825
1908 . .	515	235\$376	3	2\$664	93	65\$686

Por carro:

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	litros	Importancia	kgls.	Importancia	kgls.	Importancia
1909 . .	0,181	\$105	—	—	0,018	\$012
1908 . .	0,128	\$058	0,0007	\$0006	0,023	\$016

Consumo por carro kilometro:

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Klgs.	Importancia	Klgs.	Importancia
1909 . .	0,001	\$0009	—	—	0,0001	\$0001
1908 . .	0,001	\$0007	0,00001	\$00001	0,0003	\$0002

VAGÕES

Consumo total:

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Klgs.	Importancia	Klgs.	Importancia
1909 . .	2,584	1:507\$169	—	—	148,8	96\$277
1908 . .	3'451	1:778\$519	44,5	38\$303	275,5	185\$410

Por vagão:

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Klgs.	Importancia	Klgs.	Importancia
1909 . .	0,136	\$071	—	—	0,007	\$005
1908 . .	0,233	\$120	0,003	\$002	0,012	\$012

Por vagão kilometro:

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Klgs.	Importancia	Klgs.	Importancia
1909 . .	0,001	\$0007	—	—	0,0007	\$00005
1908 . .	0,004	\$002	0,00006	\$00005	0,0014	\$00025

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

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	Klgs.	Importancia	Klgs.	Importancia
1909 . .	3,302	1:923\$171	—	—	222,8	145\$102
1908 . .	3,966	2:513\$895	47,5	40\$967	368,5	251\$096

Diferença em 1909:

Mais . .	—	—	—	—	—	—
Menos . .	668	590\$724	47,5	40\$967	145,7	105\$994

e por vehiculo-kilometro:

Annos	Azeite		Graxa		Estopa	
	Litros	Importancia	klgs.	Importancia	klgs.	Importancia
1909 . .	0,00013	\$00008	—	—	0,00009	\$000006
1908 . .	0,0034	\$00180	0,00004	—	0,00032	\$000210

Diferença em 1909:

mais . .	—	—	—	—	—	—
menos . .	0,00327	\$00172	0,00004	—	0,00023	\$000204

O percurso de carros e vagões CA e CP n'esta linha e vagões CA na linha CP foi o seguinte:

Annos	Carros e vagões CA e CP na CA klms.	Vagões CA na CP klms.	Total klms.
1909	1.603.482,032	824.023,528	2.427.505,560
1908	922.155,029	283.189,482	1.205.344,511
Diferença (mais em 1909 (menos	681.327,003 —	540.834,046 —	1.222.161,049 —

Estações

Durante o anno foram abertas ao trafego as estações de Fernando Prestes situada no kilometro 117, em 22 de Fevereiro; Icoarana, no kilometro 102; Santa Sophia, no kilometro 127 e Santa Adelia, no kilometro 134 em 15 de Junho.

Diversos

Em serviço da estrada foram passados durante o anno 72.391 telegrammas com 1.574.865 palavras.

Transportaram-se por trens de passageiros, gratuitamente, 14.328 volumes com 211.265 kilos, na maior parte generos procedentes da Cooperativa para o consumo dos empregados.

Em serviço da construcção, foram transportados, por trens de passageiros, 40 animaes e 1.282 volumes pezando 60.657 kilos.

Accidentes

Accidentes occorridos durante o anno:

Choques e colisões	nil
Descarrilamentos: de vagões	2
» » carros	2
» » locomotivas	3

Accidentes diversos	4
Accidentes de que resultaram avarias na linha .	1
Idem em material movel	4
Numero de viajantes feridos	nil
» » empregados da estrada, feridos .	nil
» » estranhos feridos	nil
Viajantes mortos	nil
Empregados da estrada mortos	nil
Estranhos mortos	nil

Via permanente

EXTENSÃO

Com a conclusão do trecho do prolongamento até Pindorama, a extensão da linha ficou sendo a seguinte:

	Extensão			
	Parcial		Total	
	klms.	ms.	klms.	ms.
Linha principal	148	854	—	—
Desvios	9	367	—	—
Triangulo	1	622	159	843

Conservação

Como de costume a conservação da linha n'este anno foi feita com todo cuidado, tendo sido empregado materias como consta do quadro que se segue:

Kilometros	Trilhos	Dormentes	Grampos	Talas	Parafuzos
1 a 7	—	2.360	768	—	510
8 a 14	—	1.974	1.773	—	519
15 a 21	—	2.308	1.037	—	532
22 a 28	—	1.808	1.600	—	560
29 a 35	—	1.372	3.350	—	1.110
36 a 42	—	1.494	2.272	—	430
43 a 49	—	798	1.750	—	303
50 a 56	—	1.338	1.735	—	601
57 a 63	—	1.407	2.589	—	720
64 a 70	—	2.104	2.136	—	476
71 a 77	—	1.680	3.350	—	346
78 a 84	—	1.330	2.155	—	428
85 a 91	—	177	90	—	100
92 a 98	—	63	—	—	—
99 a 106	—	—	220	—	23
107 a 114	—	—	200	—	—
Total em 1909	—	20.213	25.025	15	6.658
» » 1908	3	31.218	27.013	80	7.596

Nos ultimos 5 annos a substituição de dormentes foi a seguinte:

1905.	. . . . .	11.639
1906.	. . . . .	19.001
1907.	. . . . .	25.769
1908.	. . . . .	31.218
1909.	. . . . .	20.213

Lastro

Pelo quadro que se segue, verifica-se o movimento do lastro:

Annos	Augmentado m. ³	Renovado m. ³
1909	39,680	22,632
1908	27,070	12,317

O augmento no movimento do lastro foi bastante sensivel, tendo sido despendido com esse serviço a importancia de Rs. 31:824\$600, ou mais Rs. 14:349\$000 que em 1908.

Descriminação da despesa

Pessoal da tração	4:290\$000
Material	5:459\$200
Pessoal da Via permanente.	22:075\$400

Obras d'Arte

Construiram-se, mata burros (*Cattle guards*) de madeiras:

No kilometro 81.	2
» » 83.	2
» » 120.	2

Foi construido um boeiro aberto, de pedras, no kilometro 75; foram reconstruidos os boeiros existentes nos kilometros 8 e 56 como tambem todos os boeiros que servem para o escoamento de aguas pluvias em Taquaritinga.

Concertaram-se 3 boeiros no kilometro 70.

Foram substituidas as vigas de madeira dos pontilhões dos kilometros 44 e 53.

No kilometro 101 foi construido um reservatorio, de tijolos, para abastecer a caixa d'agua alli existente e no kilometro 116 um dito para o mesmo fim.

Accentaram-se porteiras nos seguintes pontos:

Uma no kilometro . . .	40
Uma no kilometro . . .	51
Uma no kilometro . . .	64
Uma no kilometro . . .	73
Uma na estação de Jurema.	

Cercas e Fechos

As cercas novas, e as velhas reconstruidas, constam do quadro que se segue:

Kilometros	Extensão	
	Cercas novas metros	Reconstruidas metros
1	200	—
15	—	400
16	—	900
17	—	430
19	—	235
21	—	1.585
22 a 28	—	7.000
41	180	—
47	—	250
52	100	—
62	500	—
65	150	—
70	—	800
71	—	1.200
81	40	1.200
82	—	1.550
84	—	1.400
85	1.000	1.100
102	187	550
103	35	—
105	120	—
107	190	—
117	417	—
	3.119	18.600

Melhoramentos e obras novas nas estações e dependencias

Estação de Araraquara:

Foi construido um armazem de tijolos.

Estação de Cezario Bastos:

Foi feito um concerto geral no armazem e plataforma.

Estação Itaquerê:

Caiada a estação internamente.

Estação de Mattão:

Construiu-se uma latrina para o publico, e concertado o telhado da casa do conferente.

Estação de Dobrada:

Foi augmentada a extensão da plataforma e respectiva cobertura e feito um concerto na parte velha da plataforma.

Estação de Santa Ernestina:

Foi augmentada a plataforma e cobertura, caiada a estação internamente e feita uma chaminé na cosinha.

Estação de C. Magalhães:

Foram concertadas as paredes do armazem.

Estação de Taquaritinga:

Caiada a estação, concertado o calçamento da plataforma, construida uma calçada de pedras em baixo da caixa d'agua, augmentado e reconstruido o antigo armazem de madeira.

Estação de Candido Rodrigues:

Construiu-se um poço.

Estação de Fernando Prestes:

Construiu-se um poço e assentou-se uma caixa d'agua de 1 m.³ de capacidade para limpeza da latrina.

Estação de Santa Adelia:

Feito identico serviço.

Estação de Pindorama:

Construiu-se um abrigo provisório para locomotivas.

Via permanente

No kilometro 1 foi construida uma casa de madeiras, coberta de telhas de barro para moradia da turma 1 e no kilometro 71 tambem uma dita para a turma 11.

Fez-se um concerto geral na casa do Mestre Linha em Taquaritinga.

Como de costume, segue-se o quadro demonstrativo das altitudes e distancias das estações:

Estações	Distancias		Altitude acima do nivel do mar
	De estação á estação	A partir de Araraquara	
	klm., m., cm.	klm., m., cm.	metros
Araraquara	—	—	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
Icoarana	7,261,00	101,905,00	570,00
Candido Rodrigues	4,555,00	106,460,00	599,60
Fernando Prestes	10,652,00	117,112,00	517,20
Santa Sophia	9,428,00	126,540,00	600,00
Santa Adelia	7,656,00	134,196,00	608,00
Pindorama	14,658,00	148,854,00	502,00

Telegrapho

Durante o anno a linha telegraphica foi conservada do melhor modo possivel, tendo sido occupada n'esse serviço uma turma de um feitor e tres trabalhadores.

Almoxarifado

N'este anno, ainda em consecuencia do desenvolvimento da linha, o movimento do Almoxarifado foi relativamente grande, quasi que alcançando o anno de 1908.

Nos ultimos 5 annos o movimento do Almoxarifado foi:

1905	Rs.	118:835\$163
1906	»	144:535\$571
1907	»	504:375\$194
1908	»	1.374:180\$091
1909	»	1.292:946\$027

Saldos correspondentes:

De 1905 para 1906 . . .	Rs.	40:822\$081
» 1906 » 1907 . . .	»	41:940\$314
» 1907 » 1908 . . .	»	356:857\$070
» 1908 » 1909 . . .	»	794:089\$195
» 1909 » 1910 . . .	»	478:789\$036

Locomoção

Foram adquiridas mais 3 locomotivas, sendo uma tipo «Passageiro» da Companhia Leopoldina e duas tipo «Consolidation» da Companhia Paulista.

Procedencia	N.º de ordem	Tipo		Lotação vagões carregados	Diametro das rodas motrizes m/m	Cylindros		Pesos			Força de tracção Kilos
		Numero de rodas				Diametro m/m	Curso m/m	Adherente Toneladas	Total Toneladas	Machinas e Tender Toneladas	
		Trucks	Motrizes								
Baldwin Works	1	4	4	4	1.067	254	405	10,00	15,00	30,42	1.235
»	2 e 3	2	6	9	1.067	356	457	19,00	22,70	37,13	3.968
»	4	4	6	12	1.117	381	457	22,20	29,80	54,20	4.557
»	5	4	4	6	1.092	330	407	12,70	17,70	32,10	2.594
»	6	4	8	19	965	406	508	29,90	36,70	64,40	8.312
»	7	4	4	5	991	279	406	11,50	16,30	22,60	2.021
»	8	4	4	6	956	305	406	14,30	21,00	27,30	2.367
»	9	4	4	7	1.016	335	457	16,80	23,00	36,00	3.173
»	10	4	4	7	1.270	356	508	16,30	27,00	48,50	5.189
»	11 e 12	2	8	12	940	381	457	21,8	25,4	39,00	4.005

Carros

Foi entregue ao trafego mais um brake-bagagem, construido nas officinas e transformado um vagão de cargas para brake-bagagem.

Carros existentes em 31 de Dezembro de 1909:

Designação	Procedencia	Peso morto	Lotação	Total
1. ^a classe . . .	American Car Found C.	12.500	{ 1 de 29, 1 de 32 e 1 de 40 passag.	3
2. ^a » . . .	C. ^a Edificadora — Rio	7.800	60 passageiros .	3
Mixtos. . . .	»	8.400	{ 24 passag. de 1. ^a 29 » » 2. ^a	1
»	Officinas C. ^a Araraqua.	9.000	{ 32 » » 1. ^a 30 » » 2. ^a	1
Brake bagagem	»	8.000	5.000 kilograms .	2
»	C. ^a Edificadora — Rio	7.500	5.000 » .	2
»	Lancaster Carriage . .	6.500	7.500 » .	1
Total. . .	—	—	—	13

Vagões

Foram construídas nas oficinas 7 gondolas para madeiras, lotação de 10.000 kilos e 2 gaiolas para transporte de animais.

Devido ao estado imprestável foi dada baixa, a uma das gondolas pequenas, construídas na Comp. Lidgerwood.

Quadro dos vagões
existentes em 31 de Dezembro de 1909

Designação	Procedencia	Peso morto	Lotação	Total	Total geral
Vagões cob. da 1. ^a série.	C. ^a Edificadora — Rio	5.200	10.000	14	
» » » 2. ^a »	Lancaster Carriage. .	6.400	10.000	23	
» » » 3. ^a »	Harlan & Hollingwith	8.900	18.000	30	67
Gondolas	C. ^a Edificadora — Rio	4.400	10.000	11	
»	C. ^a Metallurgica. . .	4.500	10.000	4	
»	Officinas C. ^a Araraq. .	6.200	10.000	13	
»	» » »	6.500	15.000	4	
»	Lancaster Carriage. .	5.400	10.000	1	
»	C. ^a Lidgerwood. . .	2.200	3.000	1	34
Gaiolas	C. ^a Edificadora — Rio	5.800	7.500	1	
»	Officinas C. ^a Araraq. .	5.800	10.000	3	4
Total	—	—	—	—	105

Resumindo-se os quadros anteriores, segue-se o

Quadro geral do material rodante
existente em 31 de Dezembro de 1909

Designação	Typo	Em serviço	Em reparação	Em montagem	Total
Locomotivas	Americano	5	1	—	12
»	Mogul	2	—	—	
»	10 rodas	1	—	—	
»	Mastodont	1	—	—	
»	Consolidation	1	1	—	
Carros de 1. ^a classe	Americano	3	—	—	13
» » 2. ^a »	»	3	—	—	
» Mixtos	»	2	—	—	
» Bagagem-Correio	»	5	—	—	67
Vagões	Cobertos	58	9	—	
»	Abertos	26	8	—	34
Gaiolas	Americano	4	—	—	4

Quadro dos vagões providos de freio Westinghouse

Designação de vagões	Com cylindro	Com encanamento	Total
Vagões da 1. ^a serie	8	6	14
» » 2. ^a »	12	11	23
» » 3. ^a »	24	6	30
Gondolas	24	10	34
Gaiolas	4	—	4

Tracção

O percurso das locomotivas durante o anno foi de 319.357.189 ks. contra 217.731.180 ks. em 1908.

Utilização dos trens		Total de percurso		1909	
		1909	1908	Mais	Menos
		K	K	K	K
Ordinarios	Passageiros	88.149,720	66.096,916	22.052,804	—
	Mixtos . .	66.605,856	52.977,942	13.627,914	—
Especiaes	Passageiros	538,192	510,412	27,780	—
	Cargas . .	52.825,202	30.682,994	22.142,208	—
Em serviço da estrada	Lastro . .	16.311,766	7.458,728	8.853,038	—
	Diversos . .	8.786,604	4.188,190	4.598,414	—
Em serviço da construção	Manobras . .	51.444,448	31.687,800	19.756,648	—
	Lastros . .	30.743,544	17.351,885	13.391,659	—
	Diversos . .	3.951,857	6.776,313	—	2.824,456
Total . .		319.357,189	217.731,180	101.626,009	—

O percurso de cada locomotiva, inclusive manobra foi:

Locomotivas		Percurso		1909	
		1909	1908	Mais	Menos
		K	K	K	K
Numero	1	20.355,204	14.496,508	5.858,696	—
»	2	30.163,522	30.266,735	—	103,213
»	3	30.938,728	37.693,304	—	6.754,576
»	4	49.005,778	29.993,699	19.012,079	—
»	5	51.273,024	20.924,659	30.348,365	—
»	6	12.873,746	14.124,078	—	1.250,332
»	7	19.577,154	11.763,048	7.814,106	—
»	8	15.836,910	43.872,763	—	28.035,853
»	9	47.421,906	14.596,386	32.825,520	—
»	10	6.819,248	—	6.819,248	—
»	11	23.219,271	—	23.219,271	—
»	12	11.872,698	—	11.872,698	—
Total . .		319.357,189	217.731,180	101.626,009	—

Foram gastos pelas machinas durante o anno:

Annos	Lenha		Azeite		Graxa		Estopa	
	m. ³	Importancia	Litros	Importancia	Klgs.	Importancia	Klgs.	Importancia
1909	21.960	50:218\$810	12.704	8:883\$522	27	21\$435	3.352,5	2:086\$484
1908	14.577	32:918\$000	9.744,5	6:441\$216	284,5	284\$125	1.754,5	1:186\$371

Diferença em 1909

+	7.383	17:300\$810	2.959,5	2:442\$306	—	—	1.598,	900\$113
-	—	—	—	—	257,5	262\$690	—	—

O consumo medio por locomotiva-kilometro foi:

Locomotivas		Lenha m. ³	Azeite Litros	Graxa Klgs.	Estopa Klgs.
Numero	1	0,033	0,054	0,00002	0,018
»	2	0,086	0,042	0,00020	0,016
»	â	0,071	0,036	0,00010	0,015
»	4	0,077	0,036	0,00010	0,006
»	5	0,051	0,025	0,00010	0,007
»	6	0,118	0,059	0,00004	0,012
»	7	0,064	0,047	—	0,009
»	8	0,057	0,058	0,00020	0,014
»	9	0,049	0,025	0,00005	0,006
»	10	0,088	0,084	—	0,016
»	11	0,096	0,047	—	0,009
»	12	0,098	0,051	0,00010	0,013
Media geral		0,068	0,039	0,00008	0,010
» em 1908		0,067	0,044	0,0013	0,008
Diferença em 1909	} Mais	0,001	—	—	0,002
	} Menos	—	0,005	0,00005	—

Consumo total de lubrificantes e combustivel por locomotiva

N.º da Locomotiva	Lenha		Azeite		Graxa		Estopa	
	m. ³	Importancia	litros	Importancia	kgs.	Import. ^a	kgs.	Import. ^a
1	685	1:566\$600	1.114	779\$020	0,5	\$395	372,65	239\$960
2	2.602	5:950\$770	1.271	888\$810	6	4\$740	494	303\$386
3	2.211	5:196\$560	1.134	793\$020	2,5	1\$975	484,8	297\$660
4	3.797	8:683\$740	1.759	1:229\$570	5	3\$955	269,4	167\$643
5	2.663	5:838\$910	1.300	909\$090	5,5	4\$345	371,5	231\$284
6	1.528	3:494\$540	763	533\$570	0,5	\$395	153,5	95\$523
7	1.263	2:888\$430	945	660\$932	—	—	191,5	119\$270
8	901	2:067\$590	930	650\$350	3	2\$370	231	143\$751
9	2.356	5:388\$870	1.198	837\$760	2,5	1\$975	309,7	192\$726
10	606	1:385\$920	575	402\$100	—	—	110,5	68\$764
11	2.190	5:108\$530	1.101,5	770\$280	—	—	205	127\$571
12	1.158	2:648\$350	613,5	429\$020	1,5	1\$285	159	98\$946
	21.960	50:218\$810	12.704	8:883\$522	27	21\$435	3.352,55	2:086\$484

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

Locomotivas		Importancia total	Importancia por klm.
Numero	1	2:585\$975	\$127
»	2	7:147\$706	\$236
»	3	6:289\$215	\$203
»	4	10:084\$908	\$205
»	5	6:983\$629	\$136
»	6	4:124\$028	\$320
»	7	3:668\$632	\$187
»	8	2:864\$061	\$170
»	9	6:421\$331	\$135
»	10	1:856\$784	\$272
»	11	6:006\$381	\$258
»	12	3:177\$601	\$267
Total e média por kilometro .		61:210\$251	\$191

Os preços médios de combustivel e lubrificantes foram:

Annos	Lenha m. ³ Import. ^a	Azeite litros Import. ^a	Graxa kgs. Import. ^a	Estopa kgs. Import. ^a
1909	2\$287	\$699	\$790	\$622
1908	2\$257	\$661	\$870	\$676
Diferença em 1909 {	mais	\$030	\$038	—
menos	—	—	\$080	\$054

Officinas

CONCERTO DE LOCOMOTIVAS

Locomotiva n. 1 — Foram substituidas, as rodas motoras e torneadas as do trolly; collocados aros novos nas rodas do tender; ajustados movimento e quadrantes, sendo collocados eixo, dados, pinos, pollias e collares novos; collocadas 4 caixas novas nas rodas motoras e calçadas 4 ditas do trolly; substituidos um eixo do trolly, cruzetas, pistoes e mollas dos mesmos, todos os bronzes da braçagem e puchavantes, bronzes nas caixas do tender, uma triple na machina, uma valvula de retenção; concertados, uma valvula de retenção, bomba de ar, manipulador, brake da machina e acertado o manometro; Pintura na cabina, longerões e rodas.

Locomotiva n. 2 — Substituidas: todos os bronzes das rodas motoras e do trolly, a bomba de ar, os dados dos quadrantes; ajustados, os collares e quadrantes e concertada a cabina.

Locomotiva n. 3 — Peças substituidas; pinos das rodas motoras, 6 bronzes das caixas da machina, cunhas e guias, caixas do trolly, 8 bronzes da braçagem, hastes dos pistoes, movimento e quadrantes, eixo do movimento, mancaes e balancetes, todos os pinos do movimento, sector, valvula do apito, bronzes do tender, sapatas, 2 centros dos trucks do tender, 4 suspensorios do trolly e bomba de ar. Foram torneadas todas as rodas da machina e do tender; modificadas todas as caixas para lubrificação de esponja; torneado um collar; concertados; o brake de mão, injectores e torneiras; vedadas as valvulas de segurança; reforçada a caixa de fumaça; pintura geral na machina e tender.

Locomotiva n. 4 — Substituidas: 1 caixa da roda motora, bronze em duas caixas, pinos do centro do trolly, e suspensorios do mesmo trolly, um pino de junção lado R, uma molla da roda 3 lado L, uma roda do tender; concer-

tado, o brake do tender e torneadas as rodas do trolly e tender.

Locomotiva n. 5 — Collocados: peneiras novas na caixa de fumaça, bronzes no tender e trocadas as mollar dos cylindros.

Locomotiva n. 6 — Collocados bronzes novos nos estropos das rodas motoras de ambos os lados.

Locomotiva n. 7 — Acha-se em concerto geral.

Locomotiva n. 8 — Foram torneadas: rodas motoras, e hastes dos pistoes; substituidos: bronzes em todas as caixas da machina e tender, uma molla da machina, os dados dos quadrantes, pino na alavanca de marcha, buchas novas na braçagem, 2 pinos da cruzeta e peneira na caixa de fumaça; calçadas as caixas da machina, vedada a valvula de distribuição; concertado, o brake da machina, e modificadas todas as torneiras dentro da cabina e forrada a caldeira com asbesto.

Locomotiva n. 9 — Substituidos: os parallellos, mollar, um cavalete dos quadrantes, 4 bronzes do trolly e 1 tubo da caldeira; torneadas todas as rodas da machina e tender; calçada a cubação na machina e trolly.

Locomotiva n. 10. — Substituidos: peneira na caixa de fumaça, todos os parafuzos dos longerões, caixas das rodas motoras, aros das mesmas rodas, pullias, mollar dos cylindros, pistoes e duas cruzetas com pinos, todos os pinos do movimento, 2 dados dos quadrantes, grelhas da fornalha, corremão, eixos da machina e tender, aros do trolly e bronzes do mesmo e centro, cabina, apito com valvula, limpa-trilhos de madeiras, 2 mangueiras para agua, engate do tender para a machina. Todas as sapatas da machina e tender; foram caldeados os longerões; torneados: os cylindros, rodas da machina e tender; foi substituida uma bomba por injector «Universal»; ajustados: collares, todas as torneiras da cabina; remendada a fornalha, augmentada a caixa de fumaça e modificada a descarga de cinza; forrada com asbesto a caldeira, modificou-se o lubri-

ficador da machina; foi collocado brake de ar na machina e tender e feita uma caixa para ferramentas.

Locomotiva n. 11 — Trocadas as rodas do trolley e modificado o pino do peão do mesmo trolley.

Locomotiva n. 12 — Acha-se em concerto geral.

Concerto de carros e vagões

Carro n. 1 — Modificado de 1.^a para 2.^a classe, tendo sido feito os seguintes serviços no mesmo: Substituidos os tirantes, soalho, parte da parede exterior, plataformas, caixilhos para vidraças; pintura geral e installado illuminação a gaz acetyleno.

Carro n. 2 — Concerto geral: Substituida quasi toda a madeira do esqueleto e toda das paredes exteriores e coberta, e feita tambem a coberta com ruberoid, 24 caixilhos para janellas, 2 portas, soalho, latrina, um banco, 2 plataformas, 2 para-choques; torneadas as rodas e envernizado o carro todo.

Carro n. 3 — Substituido um truck.

Carro n. 4 — Concerto geral: Substituidos: 2 longerões, quasi toda a madeira do esqueleto, das paredes exteriores, e coberta que foi feita com ruberoid, soalho, portas, plataformas e mollar dos para-choques; concertados os trucks; installado luz a gaz acetyleno e envernizado o carro todo.

Brake-Bagem n. 5 — Concerto geral. Substituidos: 2 longerões, quasi todo o esqueleto, soalho, ambas as plataformas, a madeira do forro e 2 para-choques; installado gaz acetyleno e pintado o carro todo.

Brake-Bagem n. 6 — Concerto geral. Substituidos: 2 longerões, esqueleto e madeira toda das paredes exteriores, duas cabeceiras, 2 portas, 4 caixilhos, 2 armarios, uma meza, 2 bancos, soalho, 2 plataformas e 2 trucks completos; concertaram-se 4 longerões e coberto o carro com ruberoid e envernizado todo.

Carro n. 7 — Foram torneadas as rodas.

Carro n. 8 — Foram substituídos os bronzes em um truck e envernizado o carro.

Carro n. 9 — Installada luz a acetyleno e envernizado o carro.

Carro n. 10 — Modificado de 2.^a para 1.^a classe.

Brake-Bagagem n. 11 Foram substituídas as rodas; installado gaz acetyleno e pintura geral.

Brake-Bagagem n. 13 — Modificado de coberto para brake-bagagem; substituíram-se duas portas, 2 batentes, 6 estribos, 4 aros de rodas e 2 eixos, 2 tirantes; concertaram-se duas portas.

Gaiola n. 55 — Truks novos.

Gaiola n. 56 — Concertadas as portas e substituídas 2 mollas.

Vagões

Coberto n. 1 — Substituídas: 2 portas, soalho, uma escada e 2 para-choques; Concertado o encanamento e pintura geral.

Coberto n. 2 — Concertado um truck e modificado o para-choque.

Coberto n. 3 — Substituído um tirante.

Coberto n. 4 — Substituído 2 trucks, uma porta e concertado o soalho e modificados os para-choques.

Coberto n. 5 — Modificadas 4 caixas, e os para-choques, concertados os trucks e pintura geral.

Coberto n. 6 — Foram remendados 2 longerões, substituídos uma cabeceira e 6 parafuzos dos para-choques; e concertado um para-choques.

Coberto n. 7 — Concertados os longerões e os trucks; substituídos as portas e soalho.

Coberto n. 8 — Trocadas as rodas de um truck, modificados os para-choques e pintura toda.

Coberto n. 9 — Substituídos os bronzes e uma porta, modificados os para-choques.

Coberto n. 10 — Substituidos os trucks e modificados os para-choques.

Coberto n. 12 — Cabeceiras novas, modificados os para-choques e pintura.

Coberto n. 13 — Concertados os trucks e collocadas rodas novas, modificados os para-choques e pintura geral.

Coberto n. 14 — Substituidas, 1 cabeceira e 2 portas; concertado o brake e modificado o para-choque.

Coberto n. 31 — Concertados os trucks e substituidos um eixo e duas rodas.

Coberto n. 33 — Concertados os trucks e rodas novas.

Coberto n. 34 — Trucks novos; modificados os para-choques e concertado o soalho.

Coberto n. 35 — Foram substituidas as caixas de um truck.

Coberto n. 36 — Substituidas, 8 rodas e 4 caixas; concertados os trucks e modificados os para-choques.

Coberto n. 38 — Concertados os trucks.

Coberto n. 41 — Substituidos 4 eixos com rodas novas e concertados os trucks.

Coberto n. 44 — Rodas novas, concerto nos trucks, pintura geral.

Coberto n. 45 — Concerto dos trucks e pintura.

Coberto n. 46 — Um eixo e duas rodas novas.

Coberto n. 48 — Rodas novas e concertados os trucks.

Coberto n. 49 — Concertados os trucks e um eixo com duas rodas novas.

Coberto n. 50 — Um eixo com duas rodas novas e modificadas duas caixas.

Coberto n. 52 — Concertados os trucks; eixos e rodas novas.

Coberto n. 53 — Concerto nos trucks e em uma porta; modificados os para-choques.

Coberto n. 54 — Concertada a coberta.

Coberto n. 91 — Substituida uma molla.

Coberto n. 92 — Torneadas todas as rodas.

Coberto n. 93 — Idem Idem.

- Coberto n. 94* — Substituidas 3 mollas.
- Coberto n. 95* — Idem 2 ditas.
- Coberto n. 96* — Idem 1 dita.
- Coberto n. 97* — Substituido 1 para-choques.
- Coberto n. 98* — Idem 2 mollas.
- Coberto n. 99* — Idem 2 ditas.
- Coberto n. 100* — Idem 1 dita.
- Coberto n. 105* — Idem 2 ditas.
- Coberto n. 110* — Idem 1 para-choques.
- Gondola n. 16* — 4 longerões novos, duas travessas para o centro, soalho novo; concertados os trucks e pinturas.
- Gondola n. 17* — 2 cabeceiras novas.
- Gondola n. 18* — Ferragem nova nas portas, 4 tampas e pintura.
- Gondola n. 21* — Substituidas: todas as rodas e duas tampas; concertou-se o encanamento e os trucks e pintura.
- Gondola n. 22* — Substituidos: 4 parafuzos do batente, 2 portas, 4 correntes, um truck; concertados os para-choques.
- Gondola n. 23* — Soalho e cabeceiras, e 4 eixos com rodas, novas; concertados os longerões e trucks.
- Gondola n. 24* — Substituidos: 2 eixos com 4 rodas e parte do soalho; concertadas as tampas.
- Gondola n. 25* — Soalho novo.
- Gondola n. 27* — Substituidos todos os bronzes, uma travessa do centro do truck e duas tampas; concertado, um para-choque, cabeceira e soalho, pintura geral.
- Gondola n. 28* — Cinco longerões, soalho e duas chapas dos para-choques, tudo novo.
- Gondola n. 29* — Concertado o soalho, substituidas duas portas e pintura.
- Gondola n. 58* — Concertados: o soalho e um para-choque; substituidas 2 tampas e pintura.
- Gondola n. 59* — Um tirante, uma porta e 4 correntes novas.
- Gondola n. 60* — Concertado o soalho e substituidas 2 tampas.

Gondola n. 61 — Chapa de um para-choque novo.

Gondola n. 63 — Concertados uma porta e um tirante.

Gondola n. 64 — Concertados 2 longerões e substituidas 3 guias para trucks.

Gondola n. 66 — Substituidos 1 para-choques e uma molla de um truck; concertadas as cabeceiras.

Gondola n. 67 — Concertados soalho e longerões.

Gondola n. 70 — Substituida uma molla.

Alem dos concertos acima mencionados foram feitos outros muitos de pouca importancia, alem dos serviços para as outras repartições, cujos debitos foram feitos directamente.

Melhoramentos

Os machinismos das officinas foram augmentados com mais um torno pequeno; construiu-se mais uma forja para ferreiros e uma dita para tirar aros de vagões.

Para se poder trabalhar com o guindaste, em dias chuvosos, construiu-se sobre o mesmo uma coberta de telhas de zinco, na extensão de 12 metros por 12 metros de largura.

Fundição

No corrente anno o serviço de fundição foi feito por empreitada, fornecendo a Companhia sómente o material necessario ao preço de Rs. \$200 por kilo de ferro e de Rs. 150 por kilo de bronze.

Balanço da Fundição

	Bronze kilogrammas	Ferro kilogrammas
Existiam em 1.º de Janeiro de 1909	1.132,55	15.113,5
Produção durante o anno	5.495,85	31.082,5
Total	6.628,40	46.196,0
Gasto durante o anno	5.651,70	33.236,0
Saldo que passa para 1910	976,70	12.960,0

O bronze e ferro, foram gastos da seguinte forma:

	Bronze	Ferro
	kgs.	kgs.
Officinas	884,6	5.428,1
Concerto de carros	759,2	3.115,3
» » vagões	772,5	6.282,8
» » locomotivas	2.798,7	9.390,6
Via permanente	31,8	122
Gondolas novas	258,7	4.146,1
Gaiolas novas.	59,1	1.214,3
Caixas para fundição	—	2,651
Officina mechanica	—	5,3
Particulares.	—	15
Montagem de vagões	3,7	59,3
Carro n.º 12	83,4	718,8
Edificios.	—	87,4
Total	5.651,7	33.236,0

Araraquara, 31 de Dezembro de 1909.

Carlos Necke
Chefe do Trafego.

Ill.^{mo} Snr. Dr. Florisbello Leivas

D. D. Director-Superintendente da Companhia E. F. de Araraquara

Tenho a honra de apresentar a V.^a S.^a a relação dos trabalhos feitos durante o anno findo em 31 de Dezembro de 1909 nos diversos serviços dos estudos definitivos das linhas de prolongamento da Companhia, que por contractos firmados, ficaram a meu cargo, como tambem na construcção das mesmas cuja fiscalisação me foi confiada:

**A — Estudos definitivos do prolongamento
Ribeirãozinho (Taquaritinga) á S. José do Rio Preto**

Concluida a exploração em 1908 até o seu terminus, a cidade de S. José do Rio Preto, foi continuado a *elaboração das plantas e*

I — do projecto definitivo, que alcançou aquella cidade com o *klm. 151.400* (Fim da plataforma da Estação).

Resultando a possibilidade e a necessidade de melhorar por occasião da locação diversos trechos da linha entre os *klm. 103 e 136.348* que representam a passagem do Rio S. Domingos e do espigão divisor das aguas e afluentes d'este rio, dos mesmos do Rio Preto, foram por mim propostas e feitas com auctorisação de V.^a S.^a, diversas variantes, que todos deram o resultado desejado, e melhorando as condições technicas da linha não sómente reduzirão as obras a fazer tanto no que refere o movimento de terra

e obras d'arte como tambem a extensão da linha, pois as duas primeiras variantes encurtarão o 1.º traçado estabelecido de *klm.* 151.400 a *klm.* 148.028, portanto de *klm.* 3.372 como se acha documentado nas plantas e orçamento entregue ao Governo. As 2 ultteriores variantes, não consideradas ainda n'aquelles documentos deram nas mesmas condições para a linha resultado não menos satisfactorio, pois encurtarão mais cerca de 2 *klm.*, como prevenimos, da maneira que pelas *variantes estudadas n'uma extensão de klm.* 15.972, obteve-se uma **linha de klm. 5.398 mais curta** e condições melhores em todo sentido.

— *A linha total Ribeirãozinho á São José do Rio Preto*, accusa pelo traçado entregue ao Governo (exclusive as 2 ultimas variantes) o seguinte que transcrevemos da memoria justificativa:

Extensão em linha desenvolvida klm. 148.028, incl. as 2 ultimas variantes *klm.* 146.0.

Distancia pelo ar klm. 112.570, *desenvolvimento* 30.7% — 29.7%, medio 30%.

Pontos mais affastados da Directriz, *klm.* 34.5, *klm.* 2.3. para direita, e *klm.* 65.0 *klm.* 3.6 para a esquerda.

Condições technicas da linha:

1) *Alinhamentos rectos* *klm.* 82.197,6 (55.53%) contra 45.7% previsto no reconhecimento.

Alinhamentos em curvas *klm.* 65.830,4 (44.47%) contra 54.3% previsto no reconhecimento.

2) *Declividades Nivel* 80.377,3 (54.3%) contra 40.18% previsto no reconhecimento.

Declive 67.650,7 (45.7%) contra 59.82% previsto no reconhecimento.

Tangente minima 100.0 ms. compr. Raio minimo 150.0 ms. Declive maior empregado 1.941%. Declives maiores de 1.7% são sómente empregado em 2.920 ms. (ca. 2%) de toda a extensão, contra 6.7% previsto no reconhecimento.

3) *Trabalhos preliminares:*

Roçadas e destocamento; Roçadas em mata e capoeira
1773620 ms.² por klm. 12000 ms.²

Destocamento 187356 ms.², por klm. 1265 ms.²

Custo kilometrico 911.800 contra 1:000.000 do reconhecimento.

4) *Movimento de terra incl. Plataforma de Estações e Valletas*, e incluindo transporte medio de 128 mls. Total 917743 ms.³, por klm. 6200 ms.³ contra 6500 ms.³ do reconhecimento.

O preço medio por m.³ incl. transporte é 1.225 contra 1.400 do reconhecimento.

5) *Obras d'arte* previstas em numero de 206 (não foram previstos drenos como fez o reconhecimento (150), sendo 1 ponte com superstructura metallica de 15 ms. de vão, 13 pontilhões abertos de 5—6 ms. de vão, 2 passagens superiores e 2 inferiores de caminhos, 52 boeiros em arco com vão de 1.5 m.² e maiores, 41 boeiros em arco e capeado com secção menor de 1.5 m.², sendo os restantes 99, boeiros abertos, passagens de gado e passagens americanas de fecho da linha.

Estas obras accusam um *Total de 16669 ms.³* de alve-narias diversas, ou 112.6 ms.³ por klm. e o seu custo por klm. 5:131.000 contra 2:732.000 do reconhecimento.

6) *Estações* acham-se previstas 11, contra 6 do reconhecimento, sendo 5 de 2^a Cl. e 6 de 3^a Cl., com 13 *casas duplas* para empregados (não previstas no reconhecimento) e 25 *casas de turmas* (15 reconhecimento).

Caixas d'agua de 9.0 ms.³ são previstas em numero de 12 (não previstas no reconhecimento).

O custo kilometrico destas obras accusa 3:343.400 contra 1:400.000 do reconhecimento.

7) O orçamento geral accusa um total de 6:639.880,000 ou 44:855.000 por klm. contra 48:435.000 previsto no reconhecimento e descontada a verba Material rodante, que representa ca 17% do custo total, um custo kilom. total de 37:164.500, contra 37:380.000 previsto no reconhecimento.

II — Locação.

Este serviço que em fim de Janeiro tinha alcançado o *klm.* 80 parou por ordem da Companhia até principio de Julho de 1909, e começando então outra vez, alcançou em fim de *Dexembro de 1909 o klm.* 134.0 alem do Rib. do Cedro, sendo já locado as variantes apontadas, e faltando sómente 12 *klm.* para chegar em Rio Preto.

Foram portanto *estudado e projectado klm.* 15.912 de variante e locado em caracter definitivo *klm.* 54.000 de linha.

III — Construcção.

as notas para as mesmas foram entregues á Empreza Vidal até além do *klm.* 94. O *leito acha-se prompto* com excepção dos aterros em 2 pontilhões abertos e um boeiro maior, (2.0+2.5 ms) até o *klm.* 78.5, sendo d'ahi em diante parte da roçada feita e embocado os cortes, faltando alem das obras apontadas que tem suas fundações promptas mais 3 boeiros em arco de 0.8 m. á 1.0 m. de vão, 3 idem abertos de 0.6—2.0 ms. vão, 6 passagens americanas e 1 passagem superior de caminho.

O Total das obras feitas n'este prolongamento ate fim de 1909 representa o seguinte:

1) Roçadas e Destocamento:

a) Roçadas em mata.	596700.0 m. ²
b) Idem em capoeira	171700.0 m. ²
Destocamento.	15840.0 m. ²

2) Movimento de Terra:

a) 1ª Cathegoria Terra	365910.0 m. ³
b) 2ª » Picarra	73047.0 m. ³
d) 3ª » Pedra molle (grés)	21137.0 m. ³
e) 4ª » Pedra dura (grés)	1804.0 m. ³

Importancia do transporte (medio 198 m.) 95:435.930\$

Valletas longitudinaes 27599.0 m.³

3) Obras d'Arte:

a) Escavações para fundações	
1) Em Terra.	3308.0 m. ³
2) Idem com exgotto artificial.	1107.0 m. ³

b) <i>Alvenarias</i>	
1) <i>Ordinaria com argam. 1 cim. \times 3 areia</i>	1926.0 m ³
2) <i>Ordinaria com argam. 2 cal ext. \times 3 areia</i>	6269.0 m ³
3) <i>Alvenaria de aparelho com arg. 1 cim. \times 3 areia</i>	102.0 m ³
c) <i>Aparelho em face.</i>	2479.0 m ²
d) <i>Rejuntamento com arg. 1 cim. \times 3 areia</i>	2479.0 m ²
e) <i>Reboco idem</i>	5309.0 m ²
f) <i>Transporte de pedras n'um total de</i>	8296.0 m ³

4) **Assentamento de Trilhos e lastramento** acha-se feito até o klm. 72.5, sendo a linha completamente nivelada e prompta.

5) **Edifícios da Linha**

Falta a *Estação incl. Armaxem* com latrina separada na estação de *Catanduva (S. Domingos)* klm. 76.700, prevista como de 3.^a Classe e 2 *Casas de Turma* adiante da estação de Pindorama entre klms. 66 e 78.5, como também 2 *Caixas d'agua*.

6) **Linha Telegraphica**

A mesma acha-se prompta até o klm. 65.880, estação Pindorama, aonde se acha installado o telegrapho.

7) **As Cercas lateraes** se acham concluidas em todo o terreno com excepção de cafezaes e mattas até o klm. 66, *Estação de Pindorama*.

B — Ramal Santa Josepha á Ibitinga

Os estudos definitivos d'este Ramal (*exploração*) foram feitos na *extensão de klm. 34.486* aonde pararam por ordem da Exm.^a Directoria anterior da Companhia. As *plantas e projecto* foram feito até o klm. 19.400 — *Alto do Cambuhy* — parando esse serviço ahi, pela mesma razão.

A construcção foi iniciada no dia 14 de Julho na Estação Santa Josepha e prosegue sem interrupção.

São estas as informações que posso prestar a V.^a S.^a sobre os diversos serviços que se acham a meu cargo, as quaes embora resumidas, espero serem julgado sufficientes.

Subscrevo-me com o maior Respeito e Consideração

De V.^a S.^a Att. Obrig.^o Ven.^o

Carlos E. J. Schmitt

Engenheiro do Prolongamento.

Araraquara, 15 de Janeiro de 1910.

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

Accionistas em 31 de Dezembro de 1909

Nomes	Ações
Antonio Alfredo Cerquilho	75
» Zerrener.	75
» da Silva Coelho.	30
» M. de Almeida Moraes (Dr.)	37 1/2
» Cesarino (Padre)	81
D. ^a Annita Maria Florenzano	75
Augusto Simões Duarte	75
Amador Pires Corrêa	15
Abilio Augusto Corrêa.	15
D. ^a Adelina de Carvalho	30
Annibal Hunger	16
Arsenio Puttemans	20
Alvaro de Menezes (Dr.)	484
Alfredo Domingos de Moraes	15
» Schiavo	15
Bento Luiz Soares	15
Brasilianische Bank für Deutschland.	239
Bernardo A. Gavião Peixoto (Conselheiro)	170
Braz F. da Silva Reis	7 1/2
Benedicto Epiphanio Chagas	75
Carlos Baptista de Magalhães	75 1/2

Nomes	Acções
Carlos Gilardi	46
Canuto José Saraiva (Dr.)	37 1/2
D. ^a Constança M. Arruda Mendes	150
Delphino Antonio de Carvalho	45
Domingos Quirino Ferreira	5
Edgard, filho de Sebastião Lacerda	7 1/2
Estevam Ferraz	7 1/2
D. ^a Eufrosina Henriqueta Rocha	7 1/2
D. ^a Eugenia Ferraz da Silva	15
Florisbello Leivas (Dr.)	28
Felisbino dos Santos Carvalho.	7 1/2
Francisco Vaz de Almeida	160
» Lavitola	52 1/2
» Cesarino	21
» Ferreira Lopes	133 1/2
» A. de Barros	3
Heitor de Souza Pinheiro (Dr.)	120
D. ^a Izabel do C. Moraes Rocha	43
D. ^a » M. Corrêa de Arruda	105
Ignacio de Mendonça Uchôa (Dr.)	3000
Joaquim Carvalho de Oliveira	225
» Martins de Lara.	38
» Meira Botelho	15
» de Carvalho Tolhido	15
» Pinto P. de Almeida	200
D. Jandyra, filha de Antonio F. S. Leite	30
Julio Conceição	75
» Cesar de Arruda.	45
» Rocha.	7 1/2
Juvenal de Oliveira Andrade (Dr.)	4 1/2
João de Abreu	3
» Duarte Junior.	2768

Nomes	Acções
João Affonso dos Santos	25
» Octavio dos Santos.	30
» Candido Gomes	7 1/2
» Ignacio do A. Gurgel	15
José Martins de Lara	5
» Ignacio de C. Penteadó	12 1/2
» Lacerda Soares	75
» Vicente de A. Sobrinho	37 1/2
» Luiz F. da Rocha	15
» Xavier de M. Filho	30
» de Souza Fóz.	6
» Cesarino.	75
» Levy	127 1/2
» Orlando, Mario e Waldemar, filhos de Antonio dos Santos.	15
» Francisco Malta	75
Luiz dos Santos Dumont (Dr.)	10
Leopoldo do Prado.	49 1/2
Lidovino X. de Mendonça	7 1/2
D. ^a Luciana M. Machado.	15
Lidgerwood Mfg. C. ^o Limited	46 1/2
Luiz Teixeira Leite (Dr.)	3272
Matheus Buscke	15
M. R. Pimenta da Cunha.	75
Maccagnam & Irmão	76 1/2
D. ^a Mafalda C. Pinto Ferraz	275
Manuel Gonçalves Fóz	102
Mathias Dias & Irmão.	30
D. ^a Maria Rosa de A. Pinto	150
» » Etelvina de Oliveira.	165
» » Candida Penteadó	3
» » L. Corrêa de Lara	12
» » Amelia M. Camargo.	37 1/2
Natale Ceragioli	7 1/2

Nomes	Acções
Octaviano da Costa Vieira	75
Olintho Luporini & Irmão	15
Plínio de Carvalho	10
Primo Rivera	7 1/2
Pedro A. de Almeida & C. ^a	45
» Pazetto	37 1/2
Rodolpho de Miranda (Dr.)	15
Rose & Knowles.	75
Rogerio Pinto Ferraz (Dr.)	225
Randolpho Margarido Silva (Dr.)	75
Rossini Attilio.	45
D. ^a Rita A. da S. Serra Penteado.	15
» » de Cassia Penteado	3
Simão Levy.	127 1/2
D. ^a Sebastiana S. Penteado	3
Theophilo Silveira Leite	15
Viuva Valentim & Longo.	45
Vicente R. Penteado	3
» Calderaro	30
Valdomiro & Irmão	150
Zilda, filha de Juvenal C. de Mello	22 1/2
Total	15.000

S. Paulo, 31 de Dezembro de 1909

Luiz Teixeira Leite
Director-Secretario.

18 Oct 1910 16

8 Nov 1912

10 Nov
1

20 Nov 1911

14 Dec 1912

13 Jan 1913

17 Aug 1913

London East End