

6-17-53
RELATORIO

DA

DIRECTORIA

DA

COMPANHIA MOGYANA

PARA A

ASSEMBLÉA GERAL

DE

14 DE MAIO DE 1893



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA DA COMPANHIA INDUSTRIAL DE SÃO PAULO

1893

1892-93
REC
CMEF

CONVOCAÇÃO

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

De ordem da Directoria da Companhia, convido os Snrs. Accionistas para a reunião da Assembléa Geral ordinaria, que terá logar no dia 14 de Maio proximo futuro, ao meio dia, no Escritorio Central da Companhia.

Esta reunião tem por fim a apresentação do relatorio, balanço e documentos referentes ao anno findo de 1892, e eleição do conselho fiscal.

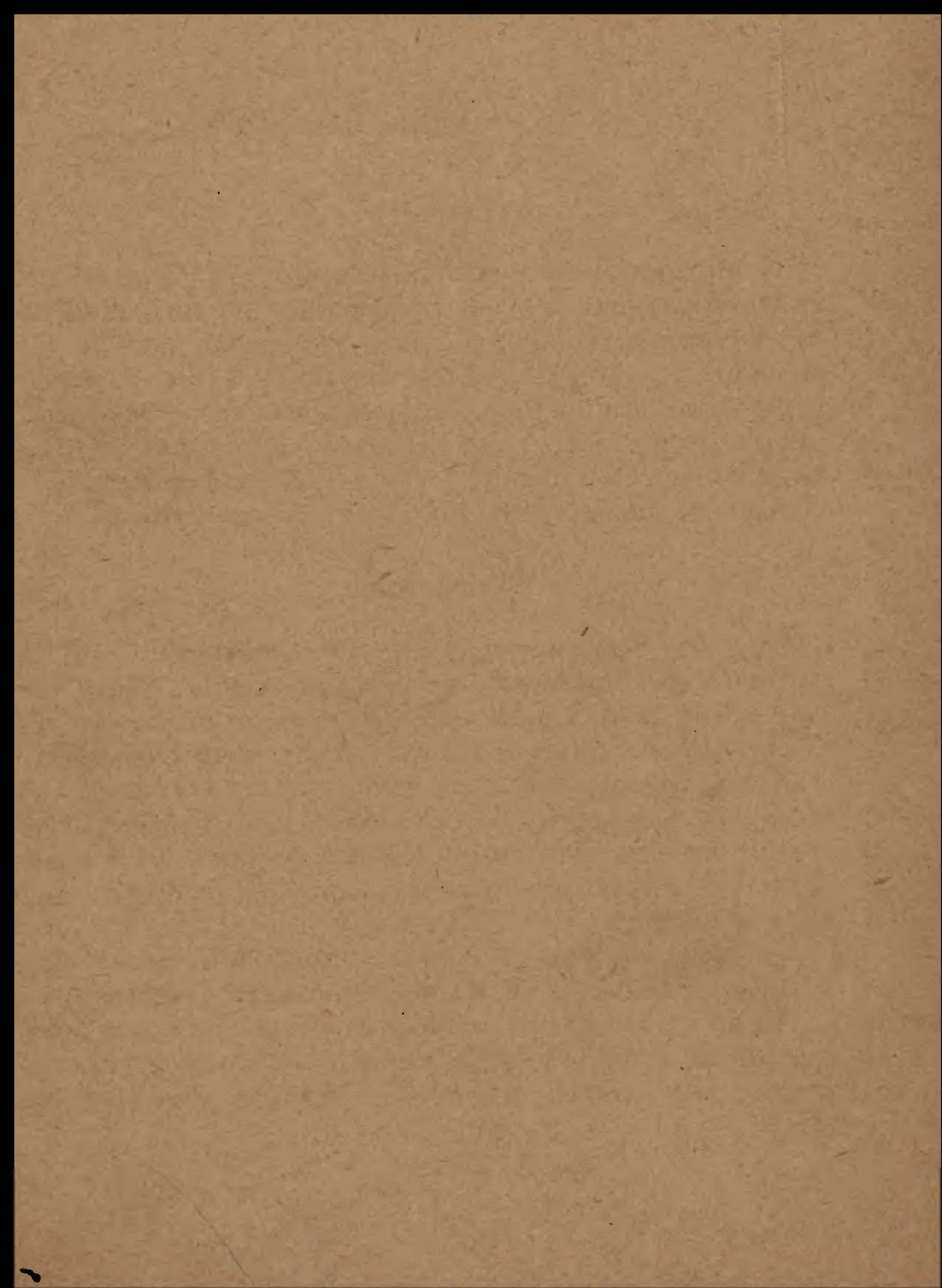
De conformidade com o artigo 147 do Doc. numero 434 de 4 de Julho de 1821, e art. 33 dos estatutos da Companhia, ficam á disposição dos Senhores Accionistas as copias do balanço, lista nominal dos accionistas e relação das transferencias durante o anno.

Ficam suspensas as transferencias de acções até o dia da mencionada reunião.

Escritorio Central da Companhia, Campinas, 14 de Abril de 1893.

O Secretario,

Antonio Alipio Franca.





Senhores Accionistas.

Cumprindo o disposto nos artigos 25 § 7.º, 8.º e 31.º dos estatutos e observadas as formalidades do art. 33.º, foi convocada a presente reunião de Accionistas, em Assembléa Geral, cujo fim é, como consta dos annuncios, apresentação deste relatorio, prestação de contas da gestão da Directoria relativa ao anno social vencido á 31 de Dezembro de 1892, eleição de novo Conselho Fiscal e supplentes.

Directoria

Devendo terminar á 31 de Dezembro de 1892, o mandato da Directoria que servio desde 1890, foi convocada a Assembléa Geral extraordinaria de 18 de Dezembro ultimo para eleição de nova Directoria.

Nessa reunião foram reeleitos quatro Directores, e eleito o Commendador Manoel José Gomes, em substituição ao Director Custodio Manoel Alves que devido a ter de ausentar-se para o estrangeiro, resignou o cargo.

Em sua primeira reunião, a nova Directoria elegeu seu Presidente o Barão de Ataliba Nogueira.

A Directoria, agradecendo a prova de confiança com que ainda uma vez a distinguistes, continuará a empregar todo o esforço no desempenho do honroso

mandato recebido de vossas mãos, afim de que o alto conceito em que é tida esta empresa se conserve e se eleve.

Trazendo reconhecida ao vosso conhecimento a efficaz coadjuvação que prestou á Administração o Director resignatario, Custodio Manoel Alves, durante o periodo de seu mandato, a Directoria a re-commenda á vossa gratidão.

Conselho Fiscal

Na mesma occasião em que se procedeu a eleição da Directoria, foram reeleitos os membros do Conselho Fiscal, menos o Com. Manoel José Gomes que foi eleito Director, e bem assim foram reeleitos os respectivos supplentes, menos o Snr. José Joaquim Duarte de Rezende, por ter fallecido, foram eleitos em substituição ao Com. Manoel José Gomes, o Dr. Eduardo da Cunha Canto e para preencher as vagas que se deram na supplencia foram eleitos o Dr. Guilherme Alves da Silva e Joaquim Augusto Ribeiro do Valle.

A' Directoria cumpre o sagrado dever de consignar neste lugar um voto de pesar pelo fallecimento do Com. José Joaquim Duarte de Rezende, não só por ser supplente do Conselho Fiscal, como por ser um dos mais antigos accionistas da Companhia que, por sua dedicação aos interesses d'ella, sempre se esforçou pelo seu engrandecimento.

Pessoal

No pessoal superior da Companhia, deu-se apenas uma alteração causada pelo fallecimento do Dr. Carlos L. H. Röhe á 8 de Maio de 1892; antigo zeloso, intelligente e dedicado empregado da Compa-

nhia, occupava o Dr. Röhe, depois de relevantes serviços prestados na construcção da linha, o cargo de Engenheiro residente.

Sua morte, que privou a Companhia de um de seus melhores empregados e poderoso auxiliar da Directoria, veio trazer profundo pezar a todos que tiveram oportunidade de conhecer os bellos dotes intellectuaes e moraes do distincto Engenheiro.

A Directoria, para dar testemunha da consideração que lhe votava, deliberou que se desse seu nome á locomotiva n. 33, e á uma estação de sua linha.

Competindo ao Dr. Eugenio Barboza de Oliveira, por antiguidade e por merecimento, o lugar vago pelo fallecimento do Dr. Röhe, foi, por indicação do Dr. Inspector Geral do trafego, nomeado pela Directoria, e chamado a tomar conta do cargo que tem exercido com toda a dedicação.

Linha para Santos

Pelo Decreto n. 977 de 5 de Agosto de 1892, foi concedida a esta Companhia autorisação para prolongar seus trilhos de Resaca ou de outro ponto mais conveniente de sua linha ao porto de Santos, respeitando os direitos adqueridos das outras Companhias.

Organizado o pessoal sob proposta do Engenheiro Chefe, o Dr. Joaquim Miguel Ribeiro Lisbôa, que voltou a exercer esse cargo desde 14 de Maio, e depois que a Assembléa Geral de 8 do mesmo mez autorizou as despezas com o reconhecimento e exploração da linha de Santos, mesmo antes de ser obtida a concessão, foram encetados os estudos dirigidos pelo 1.º Engenheiro da secção da linha de Santos Dr. Julio Stanke.

No relatório do Engenheiro Chefe vem circumstanciada notícia sobre o estado desses estudos.

Organisadas as bases para o contracto de empreitada para a construcção e superstructura da linha, foi elle realizado com o Engenheiro José Dias Maynard, que mais tarde se associou, com autorisação da Directoria, com Gaffrée Guinle & C.^{ia} que offerecem todas as seguranças quanto a idoneidade e probabilidade de, no tempo estipulado, dar conta dos serviços á seu cargo.

Foram chamados concurrentes para o fornecimento de 600 mil dormentes, e não tendo o proponente que apresentou a proposta mais rozoavel e que foi escolhida, accudido ao chamado para assignar o contracto, a Directoria adiou o contracto para o fornecimento de dormentes por estar estudando a conveniencia do emprego de dormentes de aço e a de dormentes cryosotados.

Devendo, pela directriz natural de nossa linha, partir ella de Santos, e atravessando o porto procurar a linha do Barnabé, que por um pequeno aterro ficará ligada ao continente, a Directoria adquiriu parte desta linha, que além de ser necessaria para leito de suas linhas, desvios, estação de tiragem, etc., para o futuro, se presta desde já para deposito de materiaes pertencentes á Companhia, que tem estado nas praias sem abrigo algum, ou em terrenos particulares e pontões que cobrão elevado aluguel.

Installado o escriptorio tecnico em Mogy das Cruzes, por ficar perto do centro do serviço de campo, foi ultimamente mudado para a Capital, onde sua communicação com Santos, em cujas proximidades estão atacados os serviços de construcção, e mais facil; e tambem porque é mais facil a communicação com o escriptorio Central de Campinas e com outros pontos de serviço já atacados; além

disto, por ser conveniente ficar o escriptorio em contacto immediato com o Engenheiro Fiscal desta linha.

Obtidos do Governo deste Estado, por contracto os favores concedidos por lei, para a introducção de 2 mil trabalhadores, foi o mesmo transferido ao empreiteiro, de conformidade com uma das clausulas do contracto de empreitada que firmou com a Companhia.

O serviço de construcção está atacado em diversos pontos, e com bons fundamentos espera a Directoria vêr realizado o seu *desideratum*, ligando seus trilhos, á partir de um ponto de sua linha actual, ao porto de Santos, no prazo a que se obrigou perante o Governo.

Linha de Catalão

Os estudos definitivos da ultima secção desta linha já foram apresentados ao Governo em Outubro de 1892. Na segunda e terceira secções, estão bem adiantados os trabalhos da preparação do leito que, não está ainda recebendo suprestructura por não ter sido possivel obter-se o transporte do material fixo que se acha em Santos a muito tempo.

Por esta razão provavelmente não poderá ser entregue ao trafego, no prazo estipulado no contracto; mas espera a Directoria que o Governo, reconhecendo o caso de força maior, espaçará este prazo.

O Dr. Trajano Ignacio Villa Nova Machado, empreiteiro da 2.^a secção, transferiu, com consentimento da Directoria, seu contracto á Joaquim Santiago, empreiteiro da 3.^a secção.

Este empreiteiro, que já deu boas provas de sua capacidade na construcção da linha ao Eleuterio, tem

adiantado o serviço, e nos prazos estipulados o terá concluído.

As municipalidades de S. Pedro de Uberabinha e Avaguary, offereceram e foram acceitos pela Directoria os terrenos de que precisar a Companhia para estações e dependencias.

Em outros pontos da linha, em que devem ser construidas estações, os respectivos proprietarios tem feito iguaes offerecimentos que tem sido acceitos.

Estes factos provão a boa vontade com que vai sendo recebida a estrada n'aquellas localidades.

As despezas feitas na construcção d'esta linha montão a 5.053:961\$625, cuja distribuição especificada consta do relatorio do 1.º Engenheiro d'esta linha.

Emprestimo

Parecendo á Directoria que o levantamento do capital no Paiz seria difficil, ou quando menos muito onerozo aos actuaes accionistas concorrer com o capital todo, necessario para realisar os melhoramentos que teve em vista, e levar a linha á Santos, deliberou levantar no estrangeiro o emprestimo para o que foi autorisada pela Assembléa Geral de 21 de Março do anno corrente.

A Directoria pediu autorisação para contrahir o emprestimo até o maximo de £ 2.000:000 — embora não fosse preciso para o serviço á realisar, toda a quantia, porque pretendia com parte d'ella (£ 500:000) resgatar os *debentures* emittidos em 1885.

Verificada a difficuldade de obter o resgate, o emprestimo ficará reduzido a £ 1.500:000.

Além do producto do emprestimo, a Directoria pretende fazer chamada de 20% sobre as 200 mil acções que emittiu, tendo já realizado a chamada

de 10^o/100 deliberada pela Assembléa Geral de 3 de Janeiro de 1892.

O producto d'estas duas chamadas e o do empréstimo serão applicados aos fins que justificarão o augmento do capital.

Tendo a Directoria de chamar apenas 20^o/100 sobre o capital das 200 mil acções, não fará nova chamada sobre este capital, sinão por nova deliberação da Assembléa Geral.

Em relação ao empréstimo de 1885, tem sido feitas pontualmente as entradas para o pagamento dos juros e amortização.

A divida da Companhia está reduzida a £ 432:600.

Juros garantidos

Os Juros garantidos pelo Governo para a construcção das linhas do Rio Grande, Catalão e Caldas continuão a ser pagos com atrazo, devido a morozidade do processo empregado pelas repartições de que depende esse serviço.

Engenheiros Fiscaes

Da diversidade dos contractos em que se fundão nossas relações com os Governos, provem estar a administração desta Companhia, quanto a execução de seus contractos com o Governo Federal, sujeita á fiscalisação de trez Engenheiros, e que são Dr. Arthur Pio Deschamps de Montmorency, Fiscal da linha do Rio Grande e Caldas, o Dr. Joaquim Mariano de Amorim Carrão, Fiscal da linha de Catalão, o Dr. Constante Affonso Coelho, Fiscal da linha de Santos.

A fiscalisação relativa ás linhas de concessão deste Estado está affecta á superintendencia de Obras Publicas.

Linha dupla

Estão quasi. concluidos os estudos para a linha dupla e melhoramentos da actual, de Campinas á Casa-Branca, e bem adiantados os serviços de movimento de terra, de Resaca á Estiva.

Estação e armazem do Guanabara

No intuito de evitar confuzões nos despachos de mercadorias do trafego proprio de Campinas, que eram feitos no mesmo armazem da baldeação, foi construido no bairro do Guanabara o armazem destinado a todo o despacho de mercadorias, de, e para Campinas. Ao lado do armazem está sendo construida a estação que brevemente deve ser aberta ao publico.

Contadoria Central

Reformado o regulamento dessa repartição, no sentido de melhor poder ella satisfazer as exigencias sempre crescentes, foi elevado o orçamento de sua despeza á cem contos de réis.

Tendo o Snr. W. Speers, que tão relevantes serviços prestou na organização e constante direcção d'aquella repartição, pedido sua exoneração do cargo de Inspector, foi nomeado em sua substituição o Dr. Ignacio Wallace da Gama Cochrane.

Officinas

Ainda não se deu começo a mudança das officinas para o terreno adquirido para esse fim em Guanabara porque, tendo na actualidade a Companhia muitos serviços inadiaveis e não encontrando pessoal para todos, não póde por emquanto emprehender aquella mudança.

As officinas de Ribeirão Preto estão sendo augmentadas por não comportar o seu estado actual a exigencia do serviço. As de Uberaba estão em construcção, tendo chegado já á estação d'aquella cidade parte do machinismo destinado a ellas.

Novas estações e augmento de armazens

Durante o anno foram entregues ao publico, além das estações de Serra-Negra e Santo Aleixo, no Ramal de Silveiras, as seguintes: no Tronco, «Conselheiro Martim Francisco» no kilometro 65, «Serrado» no kilometro 213, «Tibiricá», no kilometro 285, «Viaducto» no kilometro 306.

Foram construidos novos armazens e augmentados outros no Tronco e Ramaes.

Chamada de Capitaes

Por conta das 70 mil acções emittidas para a elevação do capital a 40 mil contos, estão realizadas chamadas na importancia de 80%, faltando apenas a chamada de 20% para completar o capital.

Trafego

Apezar de todo o esforço empregado pelo Chefe d'esse serviço e da solícita attenção applicada pela Directoria na órbita de suas attribuições ao mesmo, procurando dotar a Companhia de todos os meios necessarios para o trazer em boa ordem e regularidade, continua a ser irregular o serviço do trafego e á provocar reclamações e queixas por parte do publico.

Além das causas geraes que determinaram a crize de transportes n'este e nos Estados de Minas e Rio

e, que de todos é conhecida, bem como os prejuizos que tem acarretado ao commercio, á lavoura e as industrias, a perturbação do trafego n'esta Companhia é devida ás quatro seguintes causas: 1.º A epidemia que desenvolveu-se em Campinas, de Fevereiro a Maio de 1892, ceifando a vida a bom numero de empregados, afugentou outros muitos que abandonaram o serviço, que por isso ficou desorganizado nas officinas e em todo o pessoal do trafego.

Sabeis que a Directoria, não poupando despesas e sacrificios, empregou todo o esforço para minorar aquelle mal que teria sido de consequencias muito mais desastrosas se as medidas de que lançou mão a Directoria, não tivessem sido tomadas á tempo, como o foram—2.º Todas as empresas se resentem ainda hoje da falta de pessoal, não sendo as industriaes as unicas, que lutam contra este mal. A lavoura, o commercio, e os particulares para os seus serviços todos, especialmente o domestico, não podem obter o pessoal de que precisão.

A Companhia Mogyana, que tem empregada em seus diversos serviços do trafego 2352 pessoas, e que precisa para muitos desses serviços, pessoal especialmente habilitado, tem soffrido mais que outras empresas. O pessoal é insufficiente, tanto pelo numero como pela falta de habilitações—3.ª A falta de carvão; no intuito de evitar a falta d'este combustivel a Directoria previdentemente tinha depositos de carvão em Santos, em quantidade sufficiente para o consumo durante alguns mezes; entretanto teve ella, porque não era transportado d'aquelle porto para esta Cidade o carvão que lá tinha, de suspender o trafego dos trens de cargas, durante dous mezes.

Quando a remessa de carvão de Santos para aqui começou a diminuir, ella lançou mão de todos os

meios a seu alcance para obter a remessa d'aquelle material, e esses meios foram baldados.

Foi ella attendida unicamente, quando depois de suspenso o trafego de mercadorias, já á dous mezes, se ia tornar inevitavel a suspensão do trafego de passageiros, communicou seu Presidente, por telegramma, ao Governo que, só tinha carvão para 48 horas e que, dentro ellas não fosse elle transportado para aqui, deixarião de correr os trens de passageiros, A correspondencia trocada com a superintendencia de S. Paulo Railway e com os poderes do Estado, que podião e devião ter providenciado em tempo, como o fizêram a ultima hora e já tarde, consta de mais de cem copias de telegrammas e officios.

A interrupção de cargas por dous mezes teve como consequencia a repreza de grande quantidade de mercadorias em Santos, São Paulo e Rio de Janeiro, destinadas á nossas linhas; e quando o trafego foi reaberto era tal agglomeração que excedia á capacidade do material rodante em serviço, e a perturbação do trafego se aggravou—4.^a A pezar da suspensão do trafego de mercadorias, durante dous mezes, ainda a crise de transportes não tomaria as proporções a que chegou, se o nosso material conservado em Santos, em deposito, á custa de despesas fabulosas e sujeitas a extravios e estragos, tivesse sido transportado á tempo.

Os pedidos dirigidos á S. Paulo Railway, á que sempre respondia não poder infringir o regulamento relativo a attracção na ponte d'aquella Companhia, bem como ao Governo, como á superintendencia de Obras Publicas, para intervir, foram infructiferos. Só depois do appelo feito aos Engenheiros Fiscaes por parte do Governo Federal, Drs. Borges Ferraz e Montmorency, foi attendido o pedido a muito tempo

feito para preferencia na ponte aos materiaes desta Companhia.

Aquelles Engenheiros, no desempenho de seus deveres, depois de examinarem o material rodante em serviço, se dirigiram á Santos em companhia do Inspector Geral, e verificaram que, as perturbações e irregularidades do trafego das linhas d'esta Companhia, provinhão principalmente, da falta do seu material que, previdentemente tinha sido encommendado e chegado áquelle porto, a tempo, e que não era transportado.

Apezar de grande numero de machinas e vagões existentes em Santos, o serviço do trafego em 1892 foi feito apenas com 4 machinas a 361 vagões mais que em 1891.

A Direcção da Companhia carrega com a responsabilidade do actual estado de cousas, quando elle prôvem das causas apontadas, e todas ellas lhe são extranhas.

Devido ainda a deficiencia do pessoal, deram-se nos ultimos mezes do 1.º semestre de 1892 extravios e mercadorias em vagões e das estações. Descobertos os autores dos factos criminosos, a Directoria mandou instaurar processos e abrir inqueritos em todas as localidades em que se queixavam destes extravios, e empregou todo o esforço para punir os culpados.

A maior parte destes criminosos já foi julgado, sendo muitos d'elles condemnados. Outros aguardão o seu julgamento, e alguns conseguiram fugir para os Estados de Minas e Goyaz, antes de serem processados.

Deante desses factos, a Directoria cumprindo o seu dever, promoveu com todo o empenho a punição dos culpados, e tem pago aos prejudicados os prejuizos occasionados pelos extravios, que não attin-

gem a somma consideravel porque, descobertos os roubos, pouco tempo depois de praticados, foram encontrados muitos dos volumes subtrahidos.

Apezar das irregularidades do trafego, o serviço de transporte de mercadorias foi o seguinte :

Exportação	61.263.327	kilogrammas.
Importação	94.587.809	kilogrammas.
Total	155.851.136	kilogrammas.

Comparado com o transporte de 1891, houve o accrescimento de 17.642.625 kilogrammas em 1892.

O numero de trens que percorreram nossas linhas elevou-se a 19.323 no anno de 1892; mais 1559 que 1891.

O augmento verificado no transporte de passageiros, bagagens e encomendas, está na proporção do augmento no transporte de mercadorias.

O percurso de trens foi de 2.040.429 kilometros, maior 197.465 kilometros que em 1891.

Estes dados attestão, que apezar das contrariedades em que lutou a administração do trafego, seus esforços foram coroados de bons resultados que serão satisfatorios, se o material depositado em Santos tivesse sido transportado em tempo.

O quadro seguinte demonstra qual é o material da Companhia actualmente :

	Em Santos	Em serviço	Concerto	Montagens	Encomendas	Total
Locomotivas	14	49	11	2	15	91
Carros		68	6	15	28	117
Vagões		1:076	30		859	1:965

Apezar do pequeno augmento do material em serviço, por não ter sido transportado de Santos em

tempo o que lá tínhamos, o augmento de transporte em nossas linhas, foi consideravel, o que prova muito trabalho e esforço por parte do pessoal. Nos annexos encontrareis os quadros comparativos do material rodante.

Accidentes

Deram-se diversos accidentes durante o anno, devidos em sua quasi totalidade a imprudencias de pessoas que transitando pelas linhas foram apanhadas pelos trens, e de empregados que, por facilitarem cahiram de vagões.

Dos diversos descarrilhamentos de trens de cargas que se deram, resultaram atrazos nos trens de passageiros, algum estrago no material rodante e a morte de dous ou tres empregados.

Telegrapho

Foram transmittidos durante o anno 344.155 telegrammas contendo 6.279.008 palavras, sendo o augmento n'esse serviço sobre o anno de 1891 de 89.529 telegrammas contendo 1.663.427 palavras. O deficit d'esse serviço sempre onerozo para a Companhia, foi de 87:125\$380 réis, e maior 43:496\$015 que o do anno de 1891.

Melhorou consideravelmente esse serviço, depois que passou a ser feito em compartimento proprio, e sob as ordens exclusivamente dos empregados da Companhia.

Almoxarifado

Esta repartição continua a ser dirigida com regularidade, estando sua escripta em dia. Dous factos lamentaveis deram-se nos depositos de materiaes do almoxarifado.

Parte do barracão que servia de deposito de materiaes foi devorada pelo incendio em Outubro; os prejuizos foram então de pequena monta, não tendo sido possível averiguar a origem do incendio.

Reedificada essa parte, que era de madeira e zinco, levantando-se o edificio de tijolos e, antes que a parte não incendiada fosse igualmente renovada, foi esta incendiada na noite de 2 para 3 do corrente, sendo os prejuizos agora soffridos, bem mais consideraveis que os do primeiro incendio.

Por circumstancias observadas neste segundo incendio, parece fóra de duvida ter sido elle produzido por mão criminosa.

A' requerimento da Companhia a policia procede as indagações para chegar ao conhecimento da verdade.

Devido a dedicação dos empregados das officinas e das turmas dirigidas pelos empregados superiores da Companhia, no trabalho da extincção do incendio, e o auxilio do pessoal da Companhia Paulista, ficou circumscripto o incendio ao barracão de madeira e, evitou-se que se propagasse ás officinas.

Receita e Despeza

O resultado do balancete da receita e despeza durante o anno é o seguinte:

Receita	7.408:007\$934
Despeza	5.746:997\$180
Saldo	<u>1.661:010\$754</u>

Comparado este resultado com o do anno anterior, verifica-se que, apesar das perturbações já notadas no trafego, a receita deste anno foi bem superior.

Nos annexos encontrareis o quadro comparativo dos dous annos, e bem assim o quadro demonstra-

tivo das rendas da Companhia desde o primeiro anno do trafego de suas linhas até o corrente. O augmento das despesas no corrente anno, não se conservou na proporção do augmento da renda, devido, 1.º ao cambio que elevou o custo de todo o material de consumo extraordinariamente; 2.º a grande despesa que foi obrigada a Companhia a fazer em Santos, pagando estadias enormes, aluguel exaggerado de pontões e terreno, e carros pezadissimos no transporte de seus materiaes para a estação; 3.º augmento de ordenados e salarios, elevados á mais do dobro o que nos annos anteriores.

Apezar mesmo da permanencia das causas que produziram os grandes accrescimos nas despesas, e que devem ser reputadas transitorias, o resultado liquido do trafego, nas linhas do «Tronco» foi lisongeiro, e espera a Directoria que desenvolvendo-se o trafego das linhas do Rio Grande, Caldas e Catalão pelo augmento consideravel de producção com que vão concorrer brevemente as ricas regiões agricolas de Batataes, Franca, Margens do Rio Grande, de Uberabinha e Paranahyba, deixarão de pezar sobre as rendas do «Tronco» os deficits daquellas linhas, que por sua vez concorrerão consideravelmente para o augmento da renda liquida, quando estiverem exploradas as uberrimas regiões servidas por nossas linhas na extenção actualmente em trafego de 935 kilometros.

Dividendo

Deduzindo-se do saldo constante do balanço na importancia de 1.661:010\$754, a quantia de réis 1.157:500\$000, distribuida na fórmula dos Estatutos como dividendo provisorio; feitos os accrescimos e deducções constantes dos resumos E. F., e augmen-

tados os juros garantidos pelo Governo Federal e saldo do 37.º dividendo, resta a quantia de Réis 900:369\$120, que distribuidas pelas 130 mil acções, em cujo numero se comprehende as antigas do Parahyba, toca a cada acção a quantia de 6\$000.

Tendo sido pago pelo dividendo provisorio dez mil réis por acção, o dividendo annual distribuido corresponde á 8%.

Aos accionistas da nova emissão das 70 mil acções, será paga a quantia de mil e setecentos réis por acção, correspondente ao juro pago pelo Banco.

A' vos compete deliberar sobre o pagamento proposto do 39.º dividendo.

Fundo de reserva

Como se vê no balanço o fundo de reserva actual é de Rs. 156:280\$000 representado por cento e cinquenta e tres (153) apolices da divida do Estado de S. Paulo, e Rs. 3:280\$000 em dinheiro.

Movimento de acções

O movimento de transferencia de acções durante o anno foi o seguinte:

Por venda.....	24.866
Por herança.....	7.819
Por caução.....	9.499
Por baixa de caução.....	10.862
	<hr/>
	53.046

Conclusão

Nos minuciosos relatorios dos diversos chefes de serviço encontrareis detalhes e esclarecimentos que

dispensão a Directoria de dar maior desenvolvimento a seu relatório, limitando-se a trazer ao vosso conhecimento as occurrencias de maior importancia.

A Directoria continua a encontrar em todos os chefes da repartição e seu pessoal valioso auxiliar e por isso recommenda todos elles a vossa consideração.

A Directoria vos dará quaesquer outras informações que lhe forem pedidas.

Campinas, 5 de Maio de 1893.

Barão de Ataliba ~~Nogueira~~, Presidente.

Carlos Norberto de Souza Aranha

Bento Quirino dos Santos.

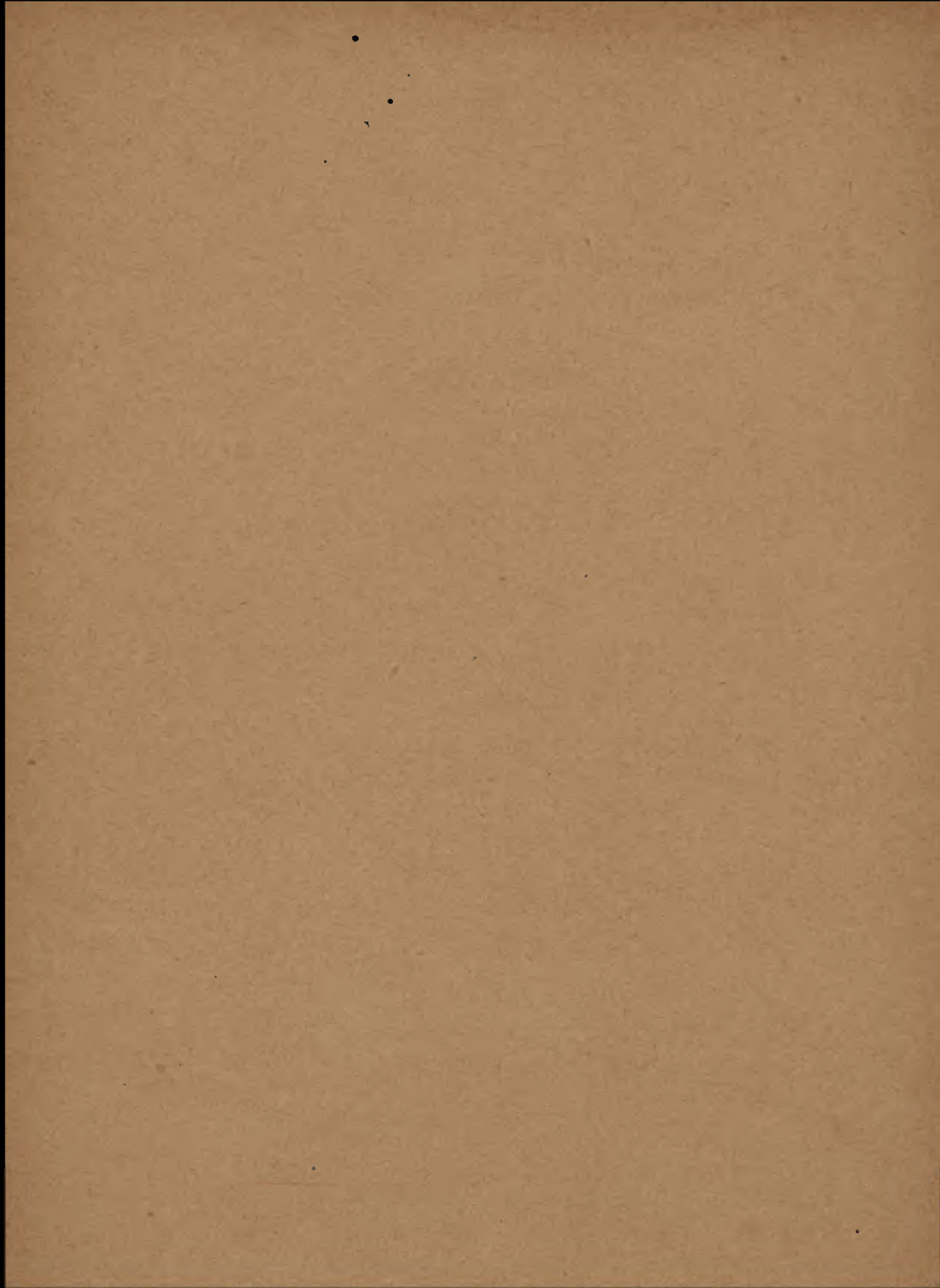
Barão de Ibitinga.

Manoel José Gomes.

ANNEXOS QUE ACOMPANHAM O RELATORIO

- 1.º Parecer do Conselho Fiscal.
- 2.º Movimento de Transferencias de Accções.
- 3.º Relatorio do Inspector-Geral com os respectivos annexos.
- 4.º Relatorio do Engenheiro em Chefe e representante da Companhia.
- 5.º Relatorio do 1.º Engenheiro do Catalão.
- 6.º Relatorio do » » da Linha de Santos.
- 7.º Balanço Geral do Tronco.
- 8.º Receita e Despeza do Tronco.
- 9.º Resumo da Despeza do Tronco.
- 10 Demonstração do 39.º Dividendo.
- 11 Receita e Despeza da Linha do Rio Grande e Ramal de Caldas.
- 12 Resumo da Despeza da Linha do Rio Grande e Ramal de Caldas.
- 13 Receita e Despeza da Linha do Paranyba.
- 14 Resumo da Despeza » »



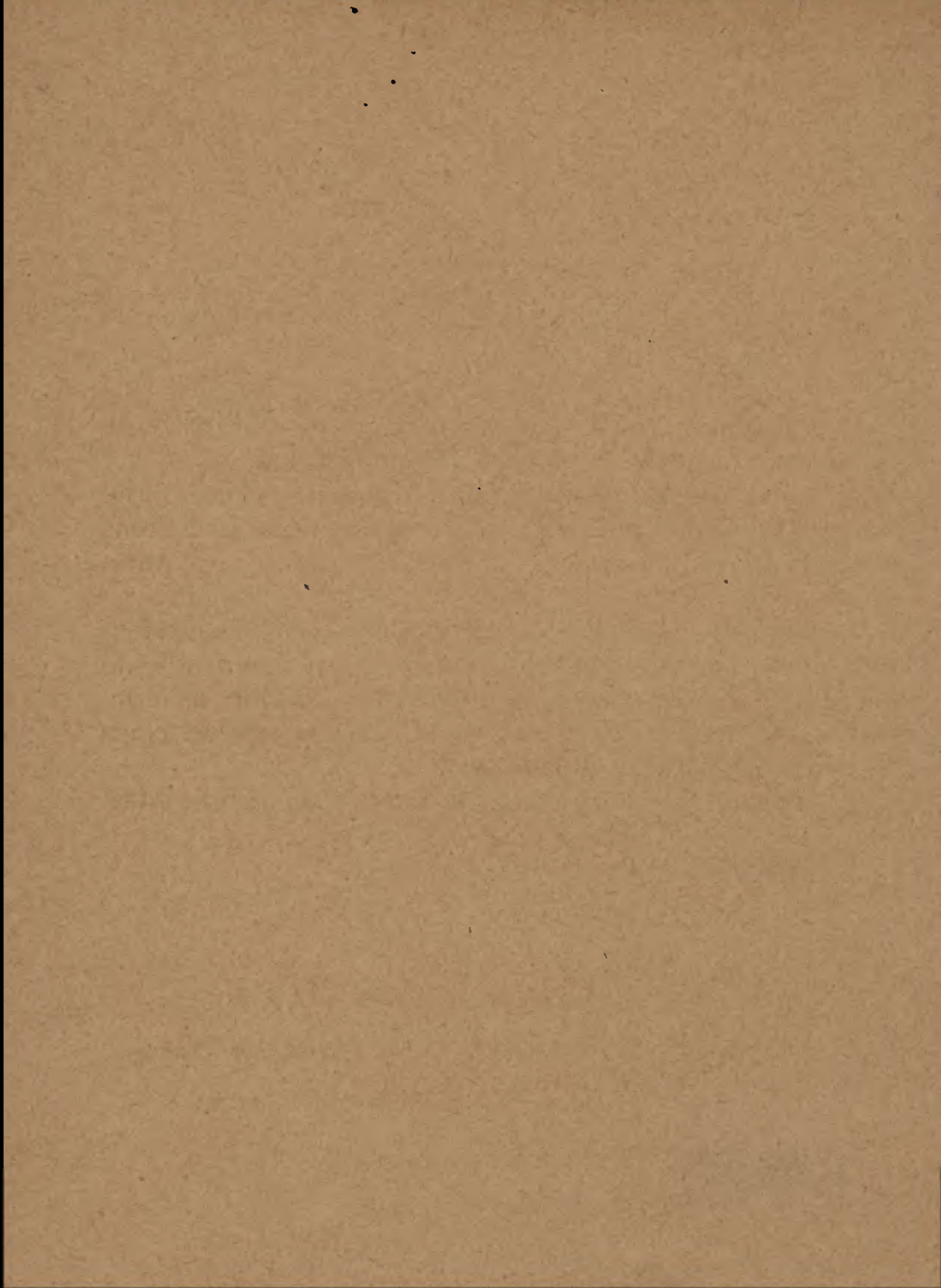


ANNEXO N. 1

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL



Senhores Accionistas

O Conselho Fiscal em cumprimento dos deveres inherentes ao seu cargo na fórma do art. 57 § 1.º dos Estatutos da Companhia Mogyana, vem hoje apresentar seu parecer sobre as contas prestadas pela sua Administração, correspondentes ao anno de 1892.

Depois do necessario exame dos livros, documentos, que autorisou os respectivos lançamentos, do caixa e balanço, chegou a conclusão de que as contas estão exactas e a escripturação precisa e clara de sorte a facilitar a sua analyse.

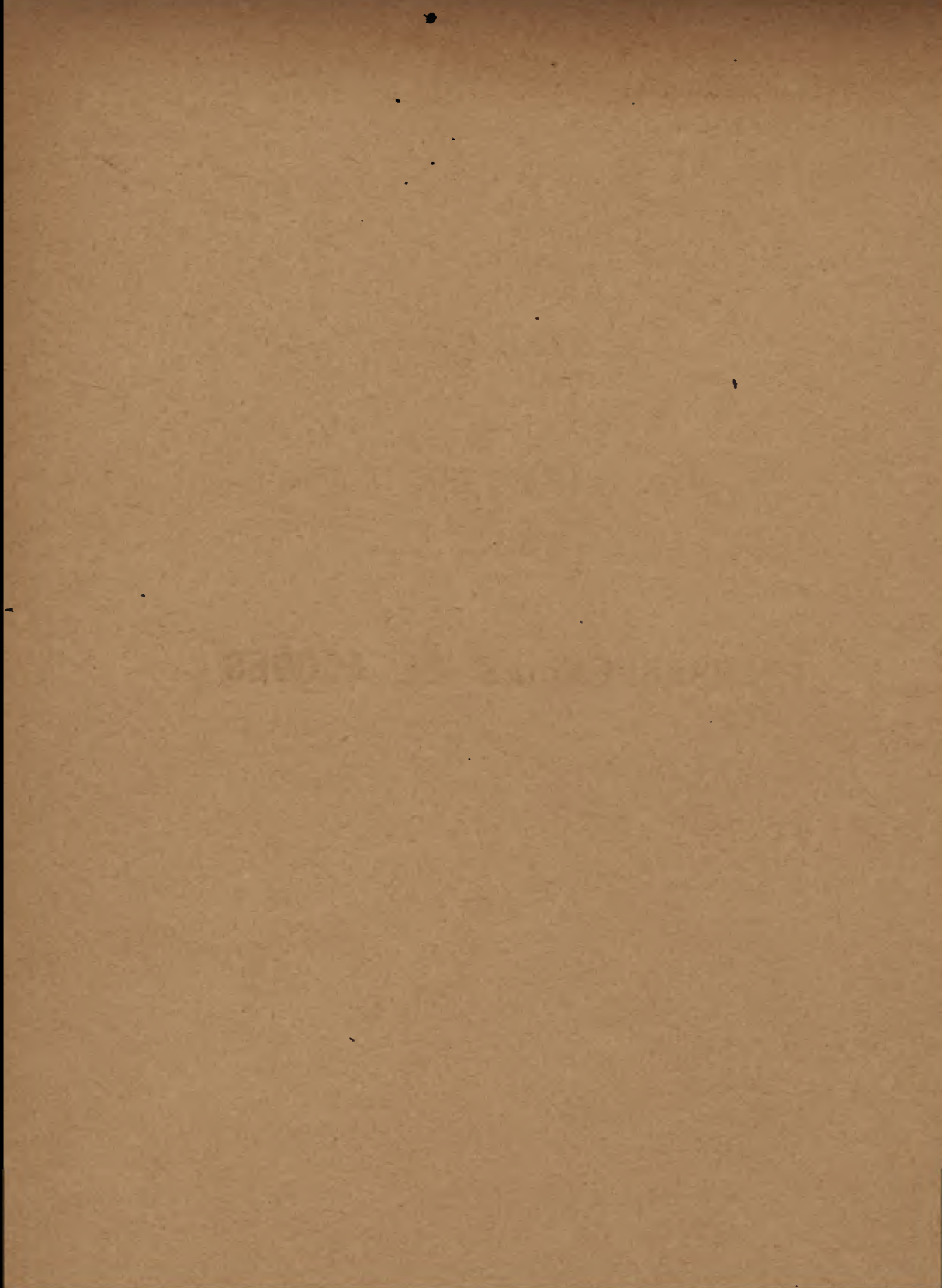
E' de parecer, portanto, que ellas sejam approvadas.

Campinas, 28 de Abril de 1893.

Gustavo Adolpho e Castro

Dr. Guilherme Alves da Silva

Eduardo da Cunha Canto

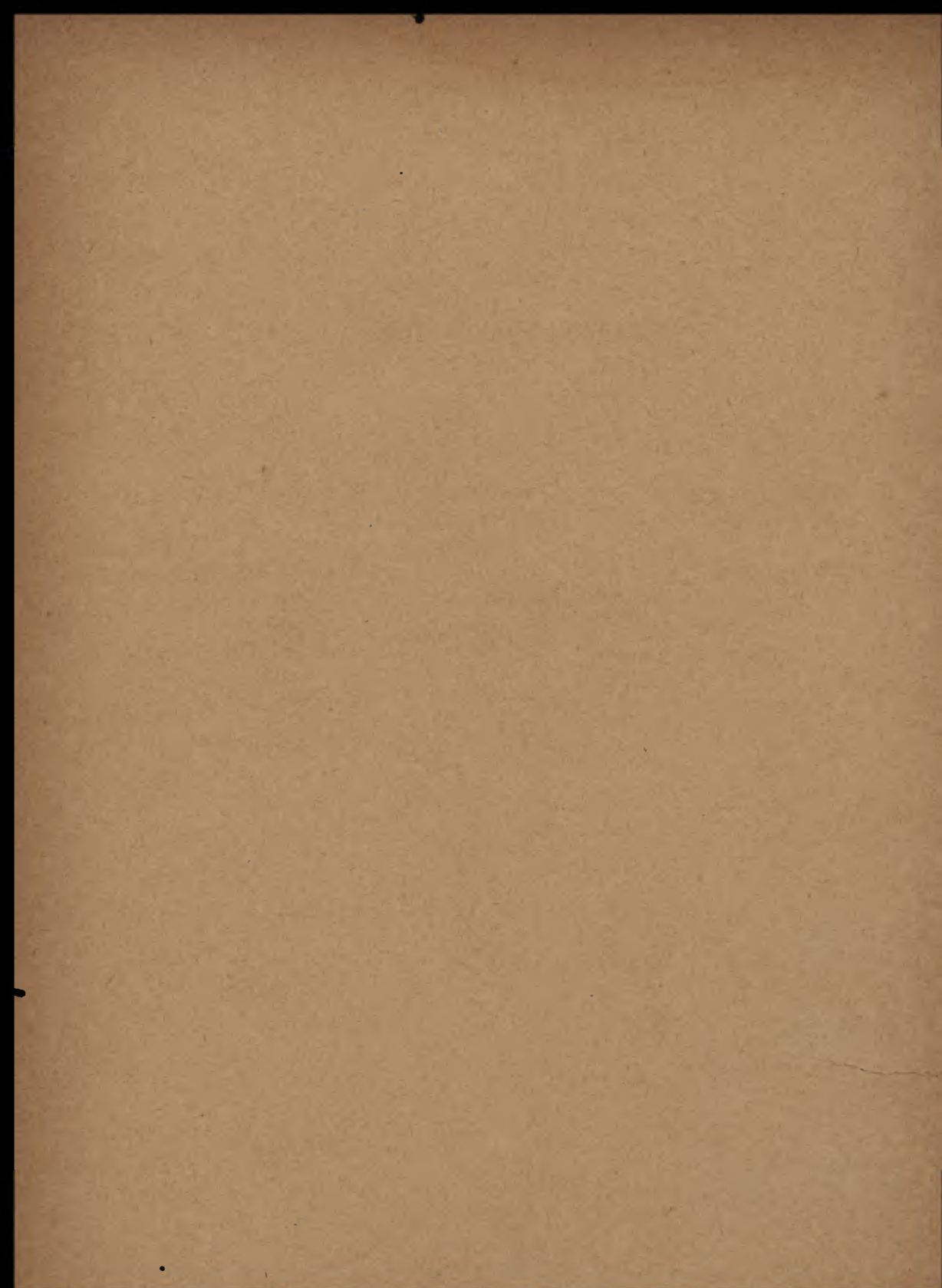


ANNEXO N. 2

MOVIMENTO

DE

TRANSFERENCIAS DE ACÇÕES



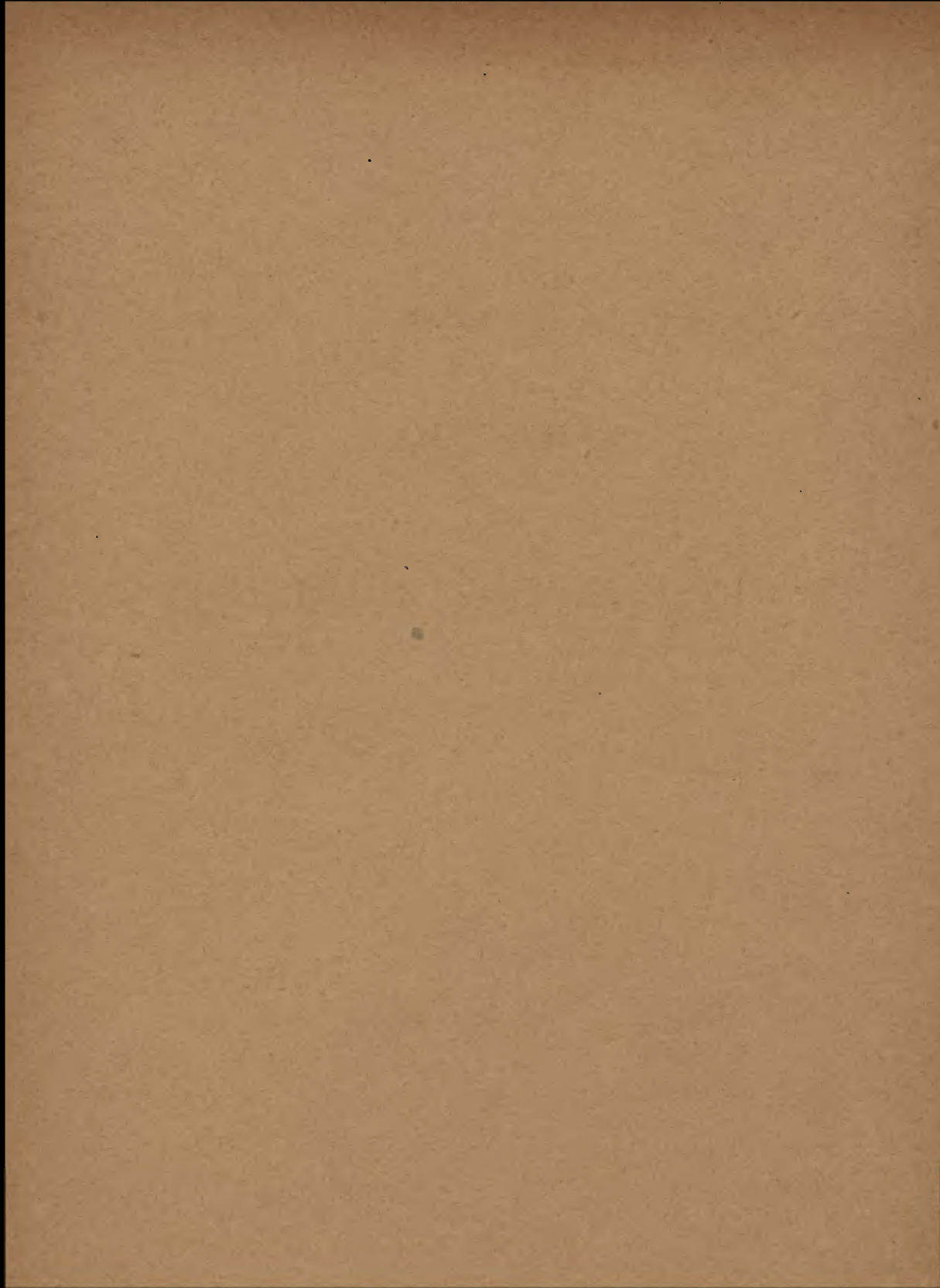
TRANSFERENCIAS

Movimento de transferencias de acções durante o
anno findo em 31 de Dezembro de 1892 :

Por venda	24:866	acções
» herança, doação e averbação	7:819	»
» caução	9:499	»
» baixa de caução	10:862	»
Total	<u>53:046</u>	»

Escriptorio Central da Companhia Mogyana em
Campinas, 24 de Abril de 1893.

Luiz Michilino.

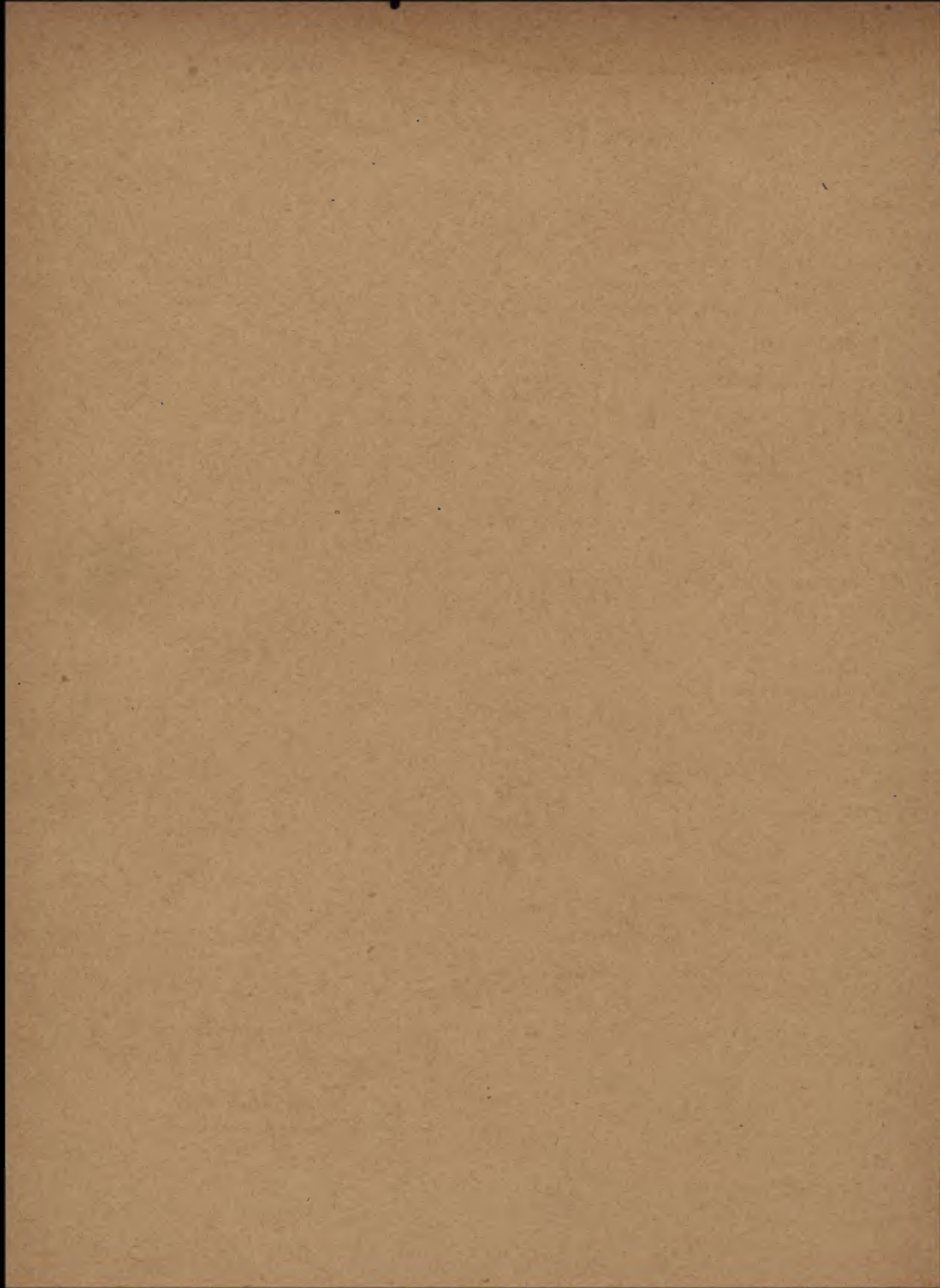


ANNEXO N. 3

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL



Campinas, 25 de Abril de 1893

Illm. Excm. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. Exc. o relatório d'esta Estrada de Ferro, relativo ao anno de 1892, dividido da seguinte fórma :

I Extensão:

II Contabilidade : { 1 receita.
2 despeza.
3 renda liquida.

III Estatística : { 1 passageiros.
2 telegrammas.
3 encommendas e bagagens.
4 animaes em trens de passageiros.
5 mercadorias.
6 animaes em trens de cargas.

IV Trafego : { 1 movimento de trens e vehiculos.
2 estações novas.
3 accidentes.
4 pessoal.

V Locomoção : { 1 material rodante : locomotivas, carros e
vagões.
2 tracção.
3 serviço nas officinas.
4 pessoal.

VI Linha : { 1 via permanente.
2 obras d'arte.
3 estações e mais edificios.
4 cercas.
5 despezas com a conservação da linha.
6 pessoal.

VII Telegrapho.

VIII Almozarifado.

IX Via dupla.

X Indemnisação.

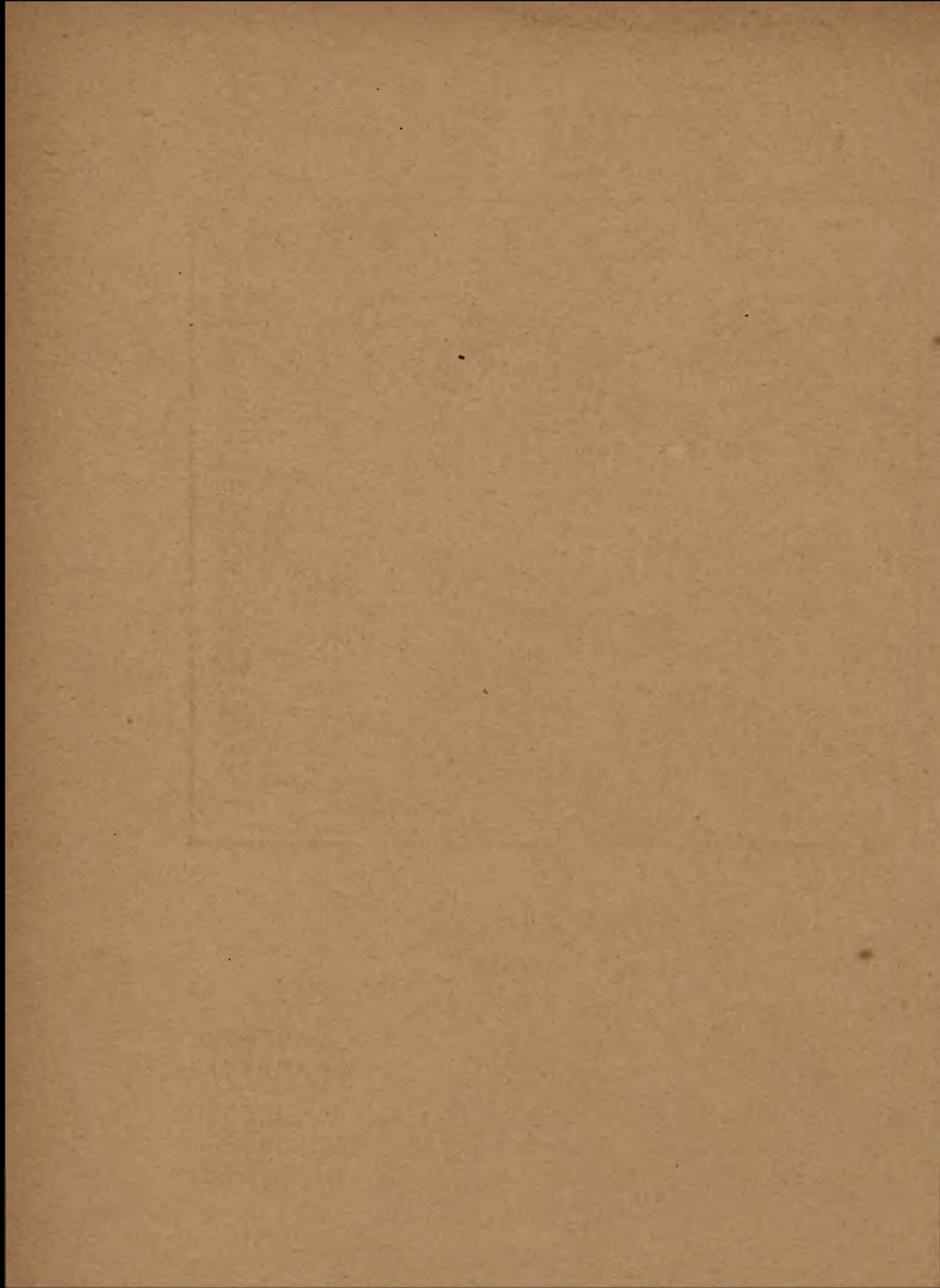
XI Pessoal.

XII Considerações geraes.

XIII Conclusão.

Ao Illm. e Exm. Snr. Barão Ataliba Nogueira, M. D. Presidente da Directoria.

A. Brodowski,
Inspector Geral.



I

EXTENSÃO DAS LINHAS.

Data da entrega ao trafego	TRECHOS	Pertencentes a :			Quantidade de Kilom. nas res- pectivas datas.
		Tronco e Ramaes	R. Grande e Caldas	Catalão	
1875 Maio 3	Campinas a Jaguary . . .	35	.....	.....	35
» Agosto 27	Jaguary a Mogy-mirim . .	41	.....	.....	76
» Nov. 15	» » Amparo	30	.....	.....	106
1878 Janeiro 14	Mogy-mirim a C. Branca . .	97	.....	.....	203
1882 Junho 30	» » a Penha	20	.....	.....	222
» Agosto 16	Casa Branca a S. Simão . .	87	.....	.....	310
1883 Nov. 23	S. Simão a R. Preto	58	.....	.....	368
1886 Out. 1 ^o	Cascavel a Caldas . . . . .	.....	77	.....	445
» » 3	R. Preto a Batataes . . . . .	.....	49	.....	494
1887 Abril 5	Batataes a Franca . . . . .	.....	57	.....	551
1888 Março 5	Franca a Jaguará . . . . .	.....	87	.....	638
» Junho 30	C. Branca a S. J. R. Pardo .	35	.....	.....	673
1889 Abril 23	Jaguará a Uberaba . . . . .	.....	.....	102	775
» Agosto 1 ^o	S. J. R. Pardo a E. Gomide .	9	.....	.....	784
» Out. 1 ^o	M. Guassú a E. S. Pinhal . .	37	.....	.....	821
» Dez. 5	Amparo a Pantaleão	17	.....	.....	838
1890 Março 2	» Monte Alegre	18	.....	.....	856
» » 18	E. Gomide a Mococa	21	.....	.....	877
» Abril 15	Mococa a Canoas	7	.....	.....	884
» Fev. 11	Pantaleão a Brumado	9	.....	.....	893
1891 Out. 15	Itapira a Eleuterio	27	.....	.....	920
1890 Março 28	Brumado a Serra Negra . . .	15	.....	.....	935
	Total	563	270	102	
		935			

II

CONTABILIDADE.

1.º Receita

A receita geral das tres linhas foi
 em 1892 7.408:007\$934
 Idem em 1891 6.044:861\$418

Havendo uma differença para mais de 1.363:146\$516
 N'este resultado não figura a quantia de 667:359\$830
 de receita accessoria, isto é, receita escripturada

como despeza á annullar feita em serviços por conta dos diversos trechos em construcção, melhoramentos da linha, empreiteiros, etc., conforme a discriminação minuciosa no balanço do Guarda-Livros.

Comparação da receita de 1891 e 1892, do Tronco e Ramaes.

Verbas de receita	Em 1892	Em 1891	Diferença em 1892	
			Mais	Menos
Passagens	1.334.431\$590	1.070.088\$340	264.343\$250	
Encomendas e bagagens	576.080\$120	192.424\$200	383.655\$920	
Animaes em trens de passageiros	23.322\$940	19.690\$090	3.632\$850	
Telegrapho	47.363\$390	46.136\$100	1.227\$290	
Mercadorias	4.204.826\$180	3.721.909\$140	482.917\$040	
Animaes em trens de cargas	18.270\$670	15.040\$940	3.229\$730	
Armazenagens, multas, etc.	21.192\$780	3.476\$850	17.715\$930	
Diversas	30.058\$234	52.864\$730		22.806\$496
TOTAL	6.255.545\$904	5.121.630\$890	1.133.915\$514	

Comparação da receita de 1891 e 1892, do Rio Grande e Caldas.

Verbas de receita	Em 1892	Em 1891	Diferença em 1892	
			Mais	Menos
Passagens	301.278\$300	208.012\$570	93.265\$730	
Encomendas e bagagens	90.291\$475	35.162\$480	55.128\$995	
Animaes em trens de passa- geiros	9.330\$520	7.393\$400	1.937\$120	
Telegrapho	15.447\$740	14.928\$680	519\$060	
Mercadorias	525.085\$781	481.405\$960	43.679\$821	
Animaes em trens de cargas	18.667\$080	18.735\$260		68\$180
Armazenagens, multas, etc.	180\$000	656\$510		476\$510
Diversas	4.932\$500	3.674\$920	1.257\$580	
TOTAL	965.213\$396	769.969\$780	195.243\$616	

COMPARAÇÃO DA RECEITA DE 1891 A 1892, DO CATALÃO:

VERBAS DE RECEITA	Em 1892	Em 1891	Diferença em 1892	
			Mais	Menos
Passagens	48.437\$510	32.048\$610	16.388\$900	
Encomendas e bagagens	18.145\$605	5.993\$550	12.152\$055	
Animaes em trens de passageiros	2.042\$970	1.405\$640	637\$330	
Telegrapho	3.869\$370	3.918\$370		49\$000
Mercadorias	108.467\$329	100.284\$677	8.182\$652	
Animaes em trens de cargas	3.022\$380	3.449\$620		427\$240
Armazenagens, multas, etc.	91\$490	106\$091		14\$601
Diversos	2.171\$880	6.054\$690		3.882\$710
TOTAL	187.248\$634	153.261\$248	33.987\$386	

RECEITA MEDIA POR UNIDADE DE TRABALHO EM 1892:

L I N H A S	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Kilometro trafegado
Tronco e Ramaes	4.368	3.813	636	11.190.600
Rio Grande e Caldas	2.164	1.890	447	3.574.827
Catalão	1.154	1.079	269	1.835.771
MEDIA GERAL	3.631	3.186	583	7.957.043

A receita mensal da Companhia durante 1892 foi:

Janeiro 567:551\$950
 Fevereiro 588:817\$870

Março	591:052\$710
Abril	579:749\$330
Maió	448:170\$120
Junho	386:839\$710
Julho	604:333\$855
Agosto	668:952\$501
Setembro	729:261\$215
Outubro	729:040\$220
Novembro	726:185\$160
Dezembro	788:053\$293

A Diminuição brusca da receita em Maio e Junho foi devida á paralyção do trafego por falta de carvão. Este assumpto acha-se mais desenvolvido em outro lugar d'este relatorio.

A receita geral da Companhia com todos os trechos reunidos, desde a inauguração do primeiro trecho em 1875 até 1892, foi a seguinte :

Annos	RECEITA	Differença %	
		Mais	Menos
1875	190:269\$532		
1876	488:587\$204	156,7	
1877	508:617\$160	4,1	
1878	843:174\$983	65,7	
1879	953:136\$392	13,0	
1880	906:671\$920		4,8
1881	1.105:621\$524	21,9	
1882	1.272:962\$768	15,1	
1883	1.407:634\$775	10,6	
1884	1.620:781\$282	15,1	
1885	1.955:505\$837	20,6	
1886	2.168:516\$535	10,9	
1887	2.433:549\$300	12,2	
1888	3.212:853\$040	32,0	
1889	3.894:341\$549	21,2	
1890	4.910:217\$068	26,1	
1891	6.044:861\$418	23,1	
1892	7.408:007\$934	22,4	

A receita geral da Companhia, por kilometro, desde 1875 até 1892, foi a seguinte :

Annos	Media de Kilo- metros em trafego	Augmento % da extensão	Receita por kilometro
1875	42	.	4:530.227
1876	106	152,4	4:609.313
1877	»	.	4:798.275
1878	196	84,9	4:301.913
1879	203	3,5	4:695.256
1880	»	.	4:466.364
1881	»	.	5:446.411
1882	247	21,6	5:153.776
1883	316	27,9	4:454.540
1884	368	16,4	4:404.297
1885	»	.	5:313.874
1886	400	8,7	5:421.291
1887	536	34,0	4:540.204
1888	640	19,4	5:020.083
1889	758	18,4	5:137.654
1890	877	15,7	5:598.879
1891	898	2,4	6:731.471
1892	931	3,6	7:957.043

A receita dos diversos trechos, desde as respectivas inaugurações, acha-se discriminada no quadro n. 1.

2.º Despeza

A despeza geral das tres linhas
foi, em 1892..... 5.746:997\$180

A despeza geral das tres linhas
foi, em 1891..... 3.725:898\$038

Havendo uma differencia para
mais de..... 2.021:099\$142

Conforme já ficou dito no paragrapho antecedente, não entram aqui as despezas accessorias na impor-

tancia de Rs. 667:359\$830 que também figuram na receita.

COMPARAÇÃO DA DESPEZA DE 1891 E 1892, DO TRONCO E RAMAES :

VERBAS DE DESPEZA	Em 1892	Em 1891	Diferença em 1892	
			Mais	Menos
Direcção Geral	20.400\$000	21.784\$550	15.819\$499	1.384\$550
Secretaria	59.390\$114	43.570\$615	595\$100	
Inspectoria Geral.	12.091\$330	11.496\$230	16.760\$880	
Almoxarifado	41.340\$885	24.580\$005	2.658\$480	
Contabilidade	42.279\$320	39.626\$840	278.207\$420	
Trafego	672.543\$180	394.335\$760	864.359\$442	
Tracção	1.898.849\$722	1.034.490\$280	51.226\$405	
» material rodante	233.481\$325	182.254\$920	39.827\$985	
Telegrapho.	119.036\$110	79.208\$125		19.888\$891
Linha e dependencias	685.281\$915	705.170\$806		
Diversas	394.188\$084	210.531\$374	183.656\$710	
TOTAL	4.178.881\$985	2.747.043\$505	1.431.838\$480	

COMPARAÇÃO DA DESPEZA DE 1891 E 1892, DO RIO GRANDE E CALDAS:

VERBAS DE DESPEZA	Em 1892	Em 1891	Diferença em 1892	
			Mais	Menos
Direção Geral	6.000\$000	6.000\$000		
Secretaria	10.080\$952	12.183\$158		2.102\$206
Inspectoria Geral	4.851\$480	4.138\$500	712\$980	
Almoxarifado	4.786\$350	4.660\$080	126\$270	
Contabilidade	7.043\$970	7.643\$225		599\$255
Trafego	124.709\$270	88.065\$030	36.644\$240	
Tracção	585.186\$375	243.529\$760	341.656\$615	
» material rodante	43.937\$900	25.678\$450	18.259\$450	
Telegrapho	24.615\$730	21.575\$940	3.039\$790	
Linha e dependencias	322.508\$012	327.083\$650		4.575\$638
Diversas	3.286\$290	2.082\$740	1.203\$550	
TOTAL	1.137.006\$329	742.640\$533	394.365\$796	

COMPARAÇÃO DA DESPEZA DE 1891 E 1892, DO CATALÃO :

VERBAS DE DESPEZA	Em 1892	Em 1891	Diferença em 1892	
			Mais	Menos
Secretaria	1.663\$816	4.212\$580	.. . . .	2.548\$764
Inspectoria Geral.	1.823\$070	1.696\$480	126\$590	
Almoxarifado	1.972\$530	1.920\$160	52\$370	
Contabilidade	2.841\$350	3.658\$120	.. . . .	816\$770
Trafego	49.121\$310	36.529\$210	12.592\$100	
Tracção	206.208\$005	76.802\$515	129.405\$490	
, material rodante	13.279\$490	7.449\$735	5.829\$755	
Telegrapho.	10.154\$040	7.828\$420	2.325\$620	
Linha e dependencias	142.785\$475	94.824\$060	47.961\$415	
Diversas	1.259\$780	1.292\$720	.. . . .	32\$940
TOTAL	431.108\$866	236.214\$000	194.894\$866	

DESPEZA MEDIA DO CUSTEIO POR UNIDADE DE TRABALHO EM 1892

L I N H A S	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Kilometro trafegado
Tronco e Ramaes	2.918	2.547	425	7.475.638
Rio Grande e Caldas	2.549	2.227	526	4.211.134
Catalão	2.658	2.485	620	4.226.557
MEDIA GERAL	2.817	2.472	421	6.172.929

A despesa geral da Companhia com todos os trechos reunidos, desde a inauguração do primeiro trecho em 1875 até 1892, foi a seguinte :

ANNOS	DESPEZA	Diferença %	
		Mais	Menos
1875	-169.653\$123		
1876	324.729\$976	91,4	
1877	278.374\$877		14,2
1878	416.656\$727	49,6	
1879	496.592\$901	19,1	
1880	496.249\$447		0,07
1881	591.995\$238	19,3	
1882	652.227\$666	10,2	
1883	811.771\$124	24,4	
1884	852.781\$046	5,0	
1885	920.945\$358	8,0	
1886	1.019.105\$726	10,6	
1887	1.433.439\$638	40,6	
1888	1.809.026\$006	26,2	
1889	2.374.083\$279	20,2	
1890	2.902.383\$074	22,2	
1891	3.725.898\$038	28,4	
1892	5.746.997\$180	54,2	

A despesa geral da Companhia, por kilometro, desde 1875 até 1892, foi a seguinte :

ANNOS	Media de kilometros em trafego	Augmento % da extensão	Despesas por kilometro
1875	42		4.039.360
1876	106	152,4	3.063.490
1877	»		2.626.178
1878	196	84,9	2.125.799
1879	203	3,5	2.446.270
1880	»		2.444.578
1881	»		2.916.232
1882	247	21,6	2.640.598
1883	316	27,9	2.568.896
1884	368	16,4	2.317.339
1885	»		2.502.569
1886	400	8,7	2.547.764
1887	536	34,0	2.674.327
1888	640	19,4	2.826.603
1889	758	18,4	3.132.036
1890	877	15,7	3.309.445
1891	798	2,4	4.149.107
1892	931	3,6	6.172.929

A despesa annual de cada trecho, desde suas respectivas inaugurações até 1892, acha-se discriminadas no quadro N. 2.

3.º Renda liquida

Confrontadas a receita e despesa de 1892, temos os seguintes resultados:

LINHAS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	DEFICIT
Tronco e Ramaes.....	6.255.545\$904	4.178.881\$985	2.076.663\$919	171.792\$938
Rio Grande e Caldas..	965.213\$396	1.137.006\$329		243.860\$232
Catalão	187.248\$634	431.108\$866		
Total.....	7.408.007\$934	5.746.997\$180	1.661.010\$754	

A Comparação da renda liquida de 1891 e 1892 é:

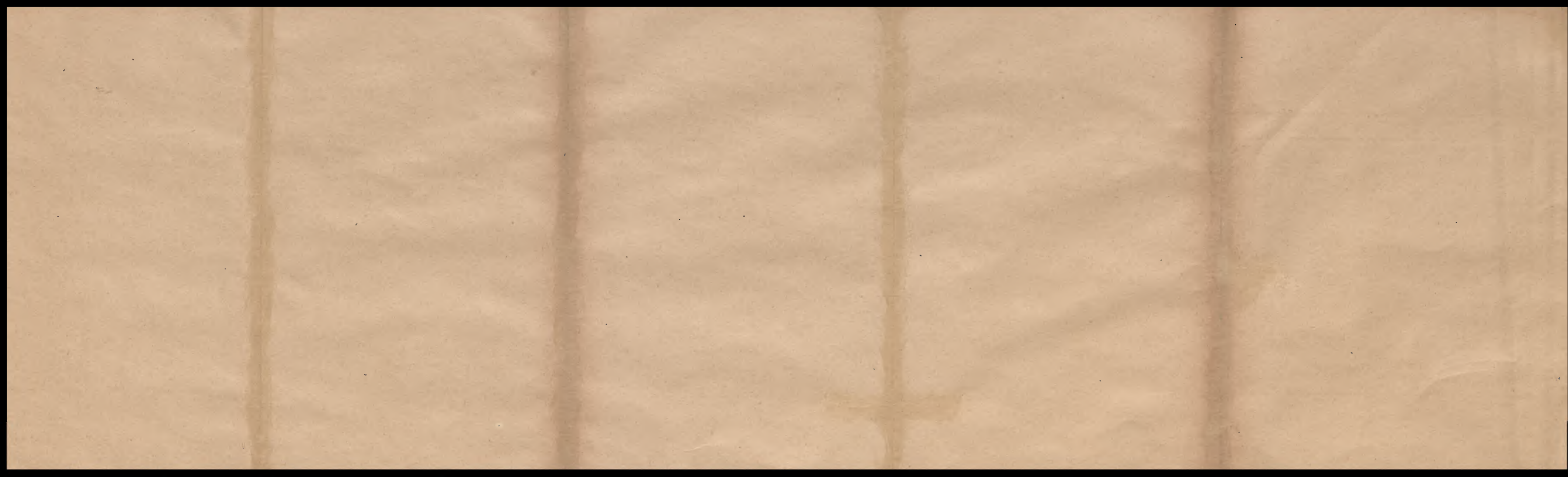
LINHAS	1891	1892
Tronco e Ramaes	+ 2.374:586\$885	+ 2.076:663\$919
Rio Grande e Caldas.....	+ 27:329\$247	- 171:792\$933
Catalão.....	- 82:952\$752	- 243:860\$232
Total.....	+ 2.318:963\$380	+ 1.661:010\$754

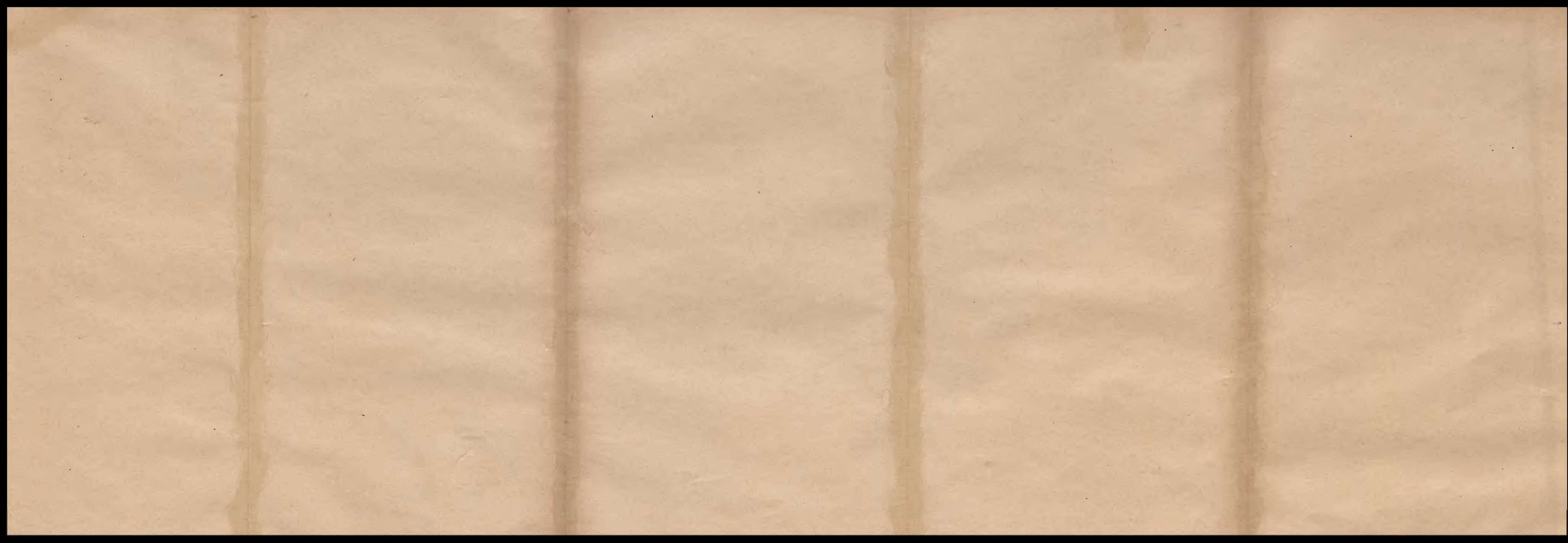
Havendo diferença a favor de 1891 de réis 657:952\$626

O seguinte quadro apresenta, desde 1875, as receitas e despesas totaes, saldo e a relação da despesa para a receita:

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	Relação % da despesa para a receita
1875	190:269\$532	169:553\$123	20:616\$409	89,1
1876	488:597\$204	324:729\$976	163:857\$228	66,4
1877	508:617\$160	278:374\$877	230:242\$283	54,7
1878	843:174\$983	416:656\$727	426:518\$256	49,6
1879	653:136\$392	496:592\$901	456:543\$491	52,1
1880	906:671\$920	496:249\$447	410:422\$473	54,7
1881	1.105:621\$524	591:995\$238	513:626\$286	53,5
1882	1.272:962\$768	652:227\$666	620:735\$102	51,2
1883	1.407:634\$775	811:771\$124	595:863\$651	57,6
1884	1.620:781\$282	852:781\$046	768:000\$236	52,6
1885	1.955:505\$837	920:945\$338	1.034:560\$479	47,1
1886	2.168:516\$535	1.019:105\$726	1.149:410\$809	46,9
1887	2.433:549\$300	1.433:439\$638	1.000:109\$662	58,9
1888	3.212:853\$040	1.809:026\$006	1.403:827\$034	56,3
1889	3.894:341\$549	2.374:083\$279	1.520:258\$270	60,9
1890	4.910:217\$068	2.902:383\$074	2.007:833\$994	59,1
1891	6.044:861\$418	3.725:898\$038	2.318:963\$380	61,6
1892	7.408:007\$934	5.746:997\$180	1.661:010\$754	77,6

O quadro n. 3 mostra a renda liquida dos diversos trechos desde suas respectivas inaugurações até 1892.





(Quadro N. 3)

Renda liquida dos diversos trechos desde suas respectivas inaugurações até 1892.

Anos	Tronco e Ramaes			Linha do R. Preto			Linha da Penha				Linha do Rio Grande e Caldas				Linha do Catalão				TOTAL GERAL		
	SALDO	Diferenças % da renda liquida		SALDO	Diferenças % da renda liquida		SALDO	DEFICIT	Diferenças % da renda liquida		SALDO	DEFICIT	Diferenças % da renda liquida		SALDO	DEFICIT	Diferenças % da renda liquida		SALDO	Diferenças % da renda liquida	
		Mais	Menos		Mais	Menos			Mais	Menos			Mais	Menos			Mais	Menos		Mais	Menos	Mais	Menos
1875	20:616\$409																		20:616\$409		
1876	163:857\$228	694.8																	163:857\$228	694.8	
1877	230:242\$283	40.5																	230:242\$283	40.5	
1878	426:518\$256	85.2																	426:518\$256	85.2	
1879	456:543\$491	7.0																	456:543\$491	7.0	
1880	410:422\$473		10.1																410:422\$473		10.1
1881	513:626\$286	25.1																	513:626\$286	25.1	
1882	625:876\$988	21.8		270\$789			5:412\$675												620:735\$102	20.8	
1883	555:071\$483		11.3	46:445\$410	17051.9		5:653\$242		0.9										595:863\$651		4.0
1884	646:202\$414	16.4		125:760\$380	170.8		3:962\$558		29.9										768:000\$236	28.8	
1885	826:529\$451	28.0		207:608\$323	65.1	422\$705		110.6											1:034:560\$479	34.7	
1886	869:781\$737	5.2		233:043\$685	12.2	6:226\$195		2082.6											1:149:410\$809	11.1	
1887	739:029\$166		15.0	235:712\$035	1.1	3:839\$085		58.3											1:000:109\$662		12.9
1888	1:332:157\$259	80.2																	1:403:827\$034	40.3	
1889	1:483:804\$055	11.4								71:669\$775		232.9							1:520:258\$270	8.2	
1890	2:073:725\$816	39.7								73:362\$526		2.3							2:007:833\$994	32.0	
1891	2:374:586\$885	14.5								6:340\$270		91.3							2:318:963\$380	15.4	
1892	2:076:663\$919		12.5							27:329\$247		335.7							1:661:010\$754		28.3
										171:792\$933		728.6									

NOTA — As linhas do Ribeirão Preto e Penha fizeram fuzão com o Tronco e Ramaes em 1888.



O pessoal da Administração Central existente em 31 de Dezembro era o seguinte:

CATEGORIAS	Numero	Vencimentos		Despeza diaria	
		Mensal	Diario		
Inspectoria Geral	Inspector Geral.	1	1:500\$000	50\$000	50\$000
	Secretaria.....	1	400\$000	13\$333	13\$333
CONTADORIA	Chefe da Contabilidade.	1	1:000\$000	33\$333	33\$333
	Contador.....	1	800\$000	26\$666	26\$666
	Ajudante.....	1	380\$000	12\$666	12\$666
	Fiscal.....	1	300\$000	10\$000	10\$000
	Escripturarios.....	1	312\$000	10\$400	10\$400
	»	1	276\$000	9\$200	9\$200
	»	2	240\$000	8\$000	16\$000
	»	2	200\$000	6\$666	13\$332
	»	1	180\$000	6\$000	6\$000
	»	1	170\$000	5\$666	5\$666
	»	1	144\$000	4\$800	4\$800
	»	1	140\$000	4\$666	4\$666
	Continuo	1	72\$000	2\$400	2\$400
Total.....	17			218\$462	

III

ESTATISTICA

1º. Passageiros

O numero de passageiros, durante o semestre, foi de:

1. ^a Classe	72.707	10.3 %
2. ^a »	436.733	61.9 %
Ida e Volta	196.478	27.8 %
Total	705.918	100.0 %

Os percursos medios, por viajantes, foram:

NO TRONCO E RAMAES

Especificação	1. ^a Classe	2. ^a Classe	Ida e Volta	Total
N.º de viajantes.....	59.057	364.442	161.908	585.407
Diferença em 1892...	+ 18.554	+ 40.551	+ 77.384	+ 136.489
Percurso total, kil...	4.825.053	22.054.013	9.954.202	36.833.268
» medio »	80	60	61	62
Productos » réis...	4\$137	1\$740	2\$814	2\$268
» » p. kil...	\$050	\$028	\$045	\$036

NAS LINHAS, RIO GRANDE E CALDAS

Especificação	1. ^a Classe	2. ^a Classe	Ida e Volta	Total
N.º de viajantes.....	11.497	61.544	31.496	104.537
Diferença em 1892...	+ 5.724	+ 20.343	+ 19.254	+ 45.321
Percurso total, kil...	720.448	3:232.575	1:873.073	5:826.096
» medio »	62	52	59	55
Productos » réis...	5\$162	2\$221	3\$341	2\$882
» » p. kil...	\$082	\$042	\$056	\$051

NA LINHA DE CATALÃO

Especificação	1. ^a Classe	2. ^a Classe	Ida e Volta	Total
N.º de viajantes	2.153	10.747	3.074	15.974
Diferença em 1892	+ 924	+ 2.611	+ 2.218	+ 5.753
Percurso total, kilometros	164.702	614.765	175.503	954.970
» medio »	76	57	57	59
Productos » réis	4\$830	2\$203	4\$670	3\$107
» » p. kil.	\$063	\$038	\$081	\$050

MOVIMENTO GERAL DOS PASSAGEIROS

De	A	Campinas	Tronco e Ramaes	Rio Grande	Parnahyba	Caldas	Outras Linhas	Total
Campinas		—	42.814	7	12	1.799	—	44.632
Tronco e Ramaes		36.052	352.076	15	27	5.893	32.500	426.563
Rio Grande		6	5	47.110	3.735	78	392	51.326
Parnahyba		12	33	3.070	6.503	378	453	10.450
Caldas		658	3.382	—	44	16.050	1.908	22.042
Outras Linhas		—	22.265	477	169	2.997	—	25.908
TOTAL		36.728	420.575	50.679	10.490	27.196	35.253	580.921

Relação dos immigrants que com suas bagagens obtiveram passagem gratuita nas estradas de ferro da Companhia Mogyana e seus destinos :

DESTINO	N.	DESTINO	N.
Ribeirão Preto . . .	1.969	Transporte	10.259
Amparo	767	Monte Alegre	87
E. S. Pinhal	638	Tambahú	77
Lage	526	Mogy-mirim	56
Villa Costina	485	Coqueiros	56
Mococa	478	Serra Negra	54
Cravinhos	466	Nova Louzã	51
Itapira	465	Cascata	50
S. J. Boa Vista	421	Matto Dentro	40
C. Branca	420	Serra Azul	40
Batataes	411	Uberaba	40
Jaguary	383	C. Fundo	37
Tanquinho	362	Brumado	35
S. Simão	342	Alferes Rodrigues	33
S. J. R. Pardo	337	Eleuterio	33
Resaca	313	Tres Pontes	31
Pantaleão	281	Conselheiro Laurindo	27
Pedreira	244	Monte Alto	26
V. Parnahyba	228	Cedro	22
Franca	157	Santo Aleixo	21
Matto Secco	156	Canoas	12
Prata	113	E. Mendes	9
Mogy Guassú	104	Cascavel	6
Motta Paes	98	E. Gomide	4
Anhumas	95	Tibiricá	1
Total	10.259	Total	11.107

Quadro indicando o numero de passageiros-kilometros no decennio de 1883 a 1892, nas tres linhas :

ANNOS	PASSAGEIROS Kilometros	Diferença %
1883	5.320.083	
1884	6.878.958	+ 29.3
1885	7.066.312	+ 2.7
1886	9.434.216	+ 33.5
1887	12.263.261	+ 30.0
1888	16.715.781	+ 36.3
1889	18.981.848	+ 13.5
1890	23.562.172	+ 24.1
1891	29.836.550	+ 26.6
1892	43.614.334	+ 46.1

2.º Telegrammas

TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS

Prefixos	Tronco e Ramaes		Rio Grande a Caldas		Catalão		TOTAL	
	N.º	Palavras	N.º	Palavras	N.º	Palavras	N.º	Palavras
P	71.384	1.227.279	23.642	395.572	5.825	88.830	100.851	1.611.681
AP, GP, e GG	807	28.772	191	4.953	2.656	66.228	3.654	99.953
O, S, e DG	178.568	3.372.036	48.026	920.522	13.056	274.816	239.650	4.567.374
Total...	250.759	4.528.087	71.859	1.321.047	21.537	429.874	344.155	6.279.008

Durante o anno de 1892 foram transmittidos 344.155 telegrammas com 6.279.008 palavras, havendo augmento sobre o anno de 1891 de 89.529 telegrammas e 1.663.427 palavras.

A receita e despeza do telegrapho apresenta o seguinte resultado:

LINHAS	Receita	Despeza
Tronco e Ramaes.....	47:363\$390	119:036\$110
Rio Grande a Caldas	15:447\$740	24:615\$740
Catalão	3:869\$370	10:154\$030
Total...	66:680\$500	153:805\$880

de onde se verifica um deficit de Rs. 87:125\$380 durante o anno, ou mais Rs. 43:496\$045 do que no anno de 1891, que foi de Rs. 43:629\$335.

3.º Bagagem e encomendas

1) NO TRONCO E RAMAES

Despachados.....	4.450.414	kilogrammas
Recebidos.....	1.984.608	»
Em transito.....	807.761	»
Total.....	7.242.783	»
Augmento relativo a 1891	4.026.914	»
Percurso total das encom.	795.822	tons.-kiloms.
» medio por tons.	109	kilometros
Productos » » »	79\$536	
Productos medio por tons. e por kilometros.....	\$723	

2) NAS LINHAS RIO GRANDE E CALDAS

Despachados.....	807.382	kilogrammas
Recebidos.....	625.602	»
Em transito.....	230.437	»
Total.....	1.663.421	»

Augmento relativo a 1891..	892.549 kilogramma.
Percurso total das encom...	125.075 tons.kiloms
, medio por tons...	75 kilometros
Producto » » » ...	54\$294
Producto medio por tons. e por kilometros.....	\$721

3) NA LINHA DE CATALÃO

Despachados.....	84.596 kilogrammas
Recebidos.....	218.566 ,
Em transito	
Total.	303.162
Augmento relativo a 1891..	84.279 kilogrammas
Percurso total das encom...	23.641 tons.kiloms.
, medio por tons...	78 kilometros
Producto » » » ...	59\$886
Producto medio por tons. e por kilometros.....	\$767

Total da bagagem e encomendas nas tres linhas 9.209.366 kilogrammas. Tendo sido em 1891 o total 4.105.624, houve em 1892 um acrescimo de 5.103.742 kilogrammas, correspondente a 124.3 %.

4.º Animaes

Movimento de animaes em trens de passageiros:

1) NO TRONCO E RAMAES

Despachados.....	6.484 cabeças
Recebidos.....	775 ,
Em transito	132 ,
Total	7.391 »

Percurso total dos animaes	587.400 C. K.
» por cabeça	79 kiloms.
Producto medio por cabeça	3\$155
Producto medio por cabeça	
e por kilometros	\$039

2) NAS LINHAS RIO GRANDE E CALDAS

Despachados	2.171 cabeças
Recebidos	587 »
Em transito	107 »
Total	2.865 »

Percurso total dos animaes	182 301 C. K.
» medio por cabeça	63 kiloms.
Producto » » »	3\$256
» » » » e por	
kilometro	\$051

3) NA LINHA DE CATALÃO

Despachados	459 cabeças
Recebidos	201 »
Em transito	
Total	660

Percurso total dos animaes	36.725 C. K.
» medio » »	55 kiloms.
Producto » por cabeça	3\$095
» » » » e por	
kilometro	\$055.

O numero total de animaes transportados nos trens de passageiros, durante o anno de 1892, nas tres linhas, foi de 10.916; sendo em augmento relativo no anno de 1891 de 1.640 cabeças.

5.º Mercadorias

Movimento geral das mercadorias despachadas e recebidas, segundo a ordem e importancia de cada estação:

TRONCO E RAMAES

ESTAÇÕES	Despachados kilogrammas	Recebidos kilogrammas	Total kilogrammas
Ribeirão Preto	10.283.955	6.136.216	16.420.171
Amparo	7.784.951	5.712.886	13.497.837
Mococa	7.836.596	4.739.605	12.576.201
Cravinhos	6.675.866	1.926.866	8.602.732
S. José do Rio Pardo	4.085.502	2.964.438	7.049.940
Casa Branca	3.782.020	3.194.677	6.976.697
E. S. do Pinhal	4.108.374	2.630.365	6.738.739
Pedreira	3.919.308	2.068.165	5.987.473
S. Simão	3.039.346	2.324.658	5.364.004
Itapira	2.548.361	1.748.219	4.296.580
Mogy-mirim	1.646.807	2.076.900	3.723.707
Resaca	2.624.966	828.219	3.453.185
Villa Costina	1.770.859	741.347	2.512.206
Serra Azul	1.742.762	531.015	2.273.777
Lage	1.355.584	667.952	2.023.536
Jaguary	1.505.769	441.889	1.947.658
Eleuterio	1.203.220	685.640	1.888.860
Coqueiros	1.520.568	285.746	1.806.314
Commendador Guimarães	1.293.071	223.453	1.516.524
Matto Dentro	1.084.658	310.098	1.394.756
Engenheiro Gomide	1.254.490	133.945	1.388.435
Tanquinho	1.038.327	333.328	1.371.655
Tambahú	941.357	417.810	1.359.167
Serra Negra	812.119	537.757	1.349.876
Corrego Fundo	895.929	453.162	1.349.091
Nova Louzã	985.939	350.162	1.336.101
Canôas	933.853	383.445	1.317.298
Monte Alegre	916.236	174.227	1.090.463
Viaducto	918.595	98.492	1.017.087
Tibiriçá	974.170	13.697	987.867
Brumado	735.565	153.990	889.555
Pantaleão	655.923	199.369	855.292
Mogy Guassú	342.731	360.863	703.594
Alferes Rodrigues	528.107	125.261	653.368
Engenheiro Mendes	378.054	203.740	581.794
Motta Paes	547.864	31.664	579.528
A transportar	82.671.802	44.199.266	126.871.068

ESTAÇÕES	Despachados kilogrammas	Recebidos kilogrammas	Total kilogrammas
Transporte	82.671.802	44.199.266	126.871.068
Matto Secco	456.745	108.099	564.844
Conselheiro Laurindo.	330.772	97.650	428.422
Barão de A. Nogueira	397.979	24.164	422.143
Tres Pontes.	286.850	75.784	362.634
Santo Aleixo	248.625	10.851	259.476
Cascavel.	71.032	149.340	220.372
Anhumas	171.806	46.773	218.579
Conselheiro M. Francisco	52.190	. . . . .	52.190
Total.	84.687.801	44.711.927	129.399.728
Rio Grande, Caldas e Parnahyba a Campinas. . . . .	. . . . .	603.191	603.191
Campinas, Rio Grande e Caldas a Parnahyba.	2.193.076	. . . . .	2.193.076
Rio Grande, Caldas e Parnahyba a outras linhas.	7.706.932	. . . . .	7.706.932
Outras linhas, Rio Grande e Caldas a Parnahyba . . . . .	. . . . .	15.948.209	15.948.209
Total geral.	94.587.809	61.263.327	155.851.136

RESUMO

Despachados, proprio e estranho	86:880.877
Recebidos	45:315.118
Em transitio	23:655 141
Total	155:851.136

SENDO

Exportação	94.587:809	kilogrammas
Importação	61.263:327	„
Total	155.851:136	„

Diferença para mais comparado com o anno de 1891.—17.642.625 kilogrammas, ou cerco de 13%.

Percurso total das mercadorias 28.885.603 toneladas-kilometros. O do anno de 1891, foi de 24.998.477

toneladas-kilometros, havendo em 1892 um augmento de 3.887.126 toneladas-kilometros.

Percurso medio das mercadorias 185 kilometros.

Producto medio por tonelada da mercadoria 26\$472, e por tonelada-kilometro \$142.

LINHAS RIO GRANDE E CALDAS

Movimento geral das mercadorias despachadas e recebidas:

Estações	Recibidos Kilogrammas	Despachados Kilogrammas	TOTAL Kilogrammas
Franca	2.638.611	4.723.360	7.361.971
Batataes	2.226.254	2.388.651	4.614.905
S. João da Boa Vista	2.353.235	1.833.944	4.187.179
Caldas	1.327.808	1.909.751	3.237.559
Visconde do Parnahyba	1.327.277	552.817	1.880.094
Ribeirão Preto	605.936	231.907	837.843
Prata	518.113	60.766	578.879
Cascata	281.386	244.166	525.552
Monte Alto	268.421	116.607	385.028
Rifaina	166.383	156.450	322.833
Sapucahy Mirim	137.274	139.846	277.120
Jaguára	106.534	78.321	184.855
Indaiá	99.755	3.947	103.702
Cascavel	27.720	—	27.720
	12.084.707	12.440.533	24.525.240
Do Tronco e Ramaes a outras Companhias	1.168.174	.....	1.168.174
A Tronco e Ramaes de outras Companhias . . . . .	.....	7.190.780	7.190.780
TOTAL GERAL	13.252.881	19.631.313	32.884.194

RESUMO

Despachado, proprio e estranho	12.084:707	kilog.
Recebido	12.440:533	»
Em transitio	8.358:954	»
Total	32.884:194	»

SENDO

Exportação	13.252:881	kilogrammas
Importação	19.631:313	»
Total	32.884:194	

Diferença para mais comparado com o anno de 1891—4.924.792 toneladas ou cerca de 18^o/%.

Percurso total das mercadorias 3.281.989 toneladas-kilometros.

Percurso medio por ton.	99	kilometros
Producto » » »	15\$439	
» » » » e por kilometro	\$154	

LINHA DE CATALÃO

Movimento geral das mercadorias despachadas e recebidas:

ESTAÇÕES	Recibidos	Despachados	TOTAL
Uberaba	1.090.512	5.944.038	7.034.550
Sacramento	506.368	1.349.669	1.856.037
Engenheiro Lisboa	418.769	964.299	1.383.068
Conquista	207.964	111.867	319.831
Jaguára	82.316	—	82.316
Paineiras	42.756	5.804	48.560
TOTAL	2.348.685	8.375.677	10.724.362

Diferença para mais comparado com o anno de 1891—1.564.581 kilogrammas.

Percurso total das mercadorias 830.407 toneladas-kilometros, ou mais 151.556 de que em 1881.

Percurso medio por ton.	77	kilometros
Producto » » »	9\$867	
» » » » e por kilometros	\$127	

6º. Animaes

Movimento de animaes em trens de mercadorias:

1) NO TRONCO E RAMAES

Despachados.....	3.903	cabeças
Recebidos.....	5.621	»
Em transito.....	097	»
	<hr/>	
Total.....	9.621	»

Augmento relativo a 1891 ...	3.573	cabeças
Percurso total dos animaes ...	1.304.835	C. K.
» por cabeça ...	135	kiloms.
Producto medio por cabeça ...	1\$899	
» » » » e por kilometros	\$014	

2) NAS LINHAS RIO GRANDE E CALDAS

Despachados.....	7.000	cabeças
Recebidos.....	3.106	»
Em transito.....	1.993	»
	<hr/>	
Total.....	12.099	»

Augmento relativo a 1891 ...	3.676	cabeças
Percurso total dos animaes ...	1.299.877	C. K.
» por cabeça	107	kiloms.
Producto medio por cabeça ...	1\$542	
» » » » e por kilometros	\$014	

3) NA LINHA DO PARANAHYBA

Despachados.....	5.236	cabeças
Recebidos.....	099	»
Em transito.....		
Total	5.335	»

Augmento relativo a 1891	794	cabeças
Percurso total dos animaes	246.506	C. K.
» por cabeça	46	kiloms.
Producto medio por cabeça	\$566	
» » » » e por		
kilometro	\$012	

O seguinte quadro mostra o resultado do decennio de 1883 a 1892 em toneladas-kilometros de mercadorias, nas tres linhas da Companhia Mogyana.

ANNOS	Toneladas kilogrammas	Diferença em %
1883	9.564.304	
1884	7.644.084	+ 28.1
1885	9.318.376	+ 23.2
1886	9.743.456	+ 4.5
1887	11.600.023	+ 19.0
1888	15.634.452	+ 34.7
1889	18.475.570	+ 18.1
1890	22.288.035	+ 20.4
1891	28.559.677	+ 28.1
1892	32.997.999	+ 15.5

MOVIMENTO GERAL DAS MERCADORIAS

De	A	Campinas Kilogrammas	Tronco e Ramaes Kilogrammas	Rio Grande Kilogrammas	Paranahyba Kilogrammas	Caldas Kilogrammas	Outras Linhas Kilogrammas	TOTAL Kilogrammas
Campinas.		—	10.975.862	747.977	851.182	593.917	—	13.168.988
Tronco e Ramaes		2.242.333	9.031.383	412.701	73.676	160.702	72.772.755	84.693.550
Rio Grande.		365.215	494.290	2.489.140	1.113.065	20.199	3.089.677	7.571.586
Paranahyba.		162.086	450.359	588.328	651.314	10.285	556.567	2.418.939
Caldas.		74.905	239.943	20.103	2.416	371.265	3.772.024	4.480.656
Outras Linhas.		—	32.546.709	6.645.174	6.265.084	3.273.612	—	48.730.579
TOTAL.		2.844.539	53.738.546	10.903.423	8.956.737	4.429.980	80.191.023	161.064.248

IV

TRAFEGO

1.º Movimento dos trens e vehiculos

Durante o anno correram na linha toda 19.323 trens distribuidos como segue:

LINHAS	Trens	
	Numero	Percurso em Kilometros
Tronco e Ramaes	14.165	1:432.135
Rio Grande e Caldas	3.508	446.090
Catalão	1.650	162.204
Total em 1892	19.323	2:040.429
, , 1891	17.728	1:842.964
Para mais em 1892	1.595	197.465

O movimento medio diario dos trens foi o seguinte:

ANNO	Numero dos	Percurso total	Percurso diario
	trens por dia	Kilometros	de cada trem Kilometros
1892	53	5575	105
1891	50	5049	101
Mais em 1892	3	526	4

O seguinte quadro indica a classificação dos trens e seus respectivos percursos:

Trens	Tronco e Ramaes	Rio G. a Caldas	CATALÃO	TOTAL
	<i>Kilometros</i>	<i>Kilometros</i>	<i>Kilometros</i>	<i>Kilometros</i>
Passageiros . . .	491:894	56:334	74:664	548:228
Mixtos	96:912	141:276	75:253	312:852
Cargas	825:014	240:709	955	1.140:976
Especiaes	18:315	5:638	11:332	24:908
Lastro . . . . .	.....	2:133	.....	13:465
Total	1.432:135	446:090	162:204	2.040:429

O percurso total dos vehiculos foi, durante o anno, de 12.692.107 kilometros, como segue:

LINHAS	Carros — <i>Kilometros</i>	Vagões		TOTAL — <i>Kilometros</i>
		Carregados	Vazios	
		<i>Kilometros</i>	<i>Kilometros</i>	
Tronco e Ramaes	2.662:327	6.666:105	507:614	9.836:046
Rio G. e Caldas	638:159	1.225:052	297:418	2.160:629
Catalão	164:087	365:187	166:158	695:432
Total em 1892	3.464:573	8.256:344	971:190	12.692:107
Total em 1891	3.117:322	6.662:360	1.533:529	11.313:211

O percurso total dos vehiculos augmentou de 12^o/o

Relação % dos vagões-kilometro vazios e carregados.

LINHAS	carregados	Vazios	Total
Tronco e Ramaes.	93	7	100
Rio Grande e Caldas	80	20	100
Catalão	69	31	100
Geral.	90	10	100

O numero medio de vehiculos por trem foi:

No Tronco e Ramaes	6.86
» Rio Grande e Caldas	4.86
» Catalão	4.60

2.º Inauguração da linha de Serra Negra e das novas estações

Em 28 de Março ficou aberto ao trafego o trecho de Brumado a Serra Negra, no prolongamento do Ramal de Silveiras, na extensão de 15 kilometros e com as estações de Santo Aleixo, no kilometro 32, e Serra Negra, no kilometro 41.

Durante o anno foram abertas ao trafego 4 estações:

Tibyriçá no kilometro 285 do Tronco, aberta em 15 de Junho.

Viaducto no kilometro 306 do Troncò, aberta em 28 de Julho.

Conselheiro Martim Francisco no kilometro 65 do Tronco, aberta em 6 de Dezembro.

Cerrado no kilometro 243 do Tronco, aberta em 31 de Dezembro.

3.º Accidentes

Durante o anno de 1892 tivemos 10 accidentes de consequencia lamentaveis, sendo:

6 provenientes da imprudencia de pessoas estranhas ao serviço, que andavam na linha e foram feridas pelas machinas; 3 provenientes da imprudencia dos guardas que, durante a marcha dos trens, cahiram dos vagões de carga, e 1 por ter sido alcançado um trolley da conserva por um trem especial de madrugada.

Em todos estes casos a Administração providenciou soccorros medicos com a maior promptidão possivel.

Além dos accidentes mencionados, tenho a registrar 14 descarrilhamentos e baldeações cujas consequências limitam-se a prejuizos materiaes.

No dia 10 de Novembro, ao chegar um trem de cargas em Anhumas, incendiou-se repentinamente um vagão de inflammaveis.

O numero de 24 accidentes parece grande á primeira vista; entrando porém, em linha de conta, o numero de 19.323 trens que correram durante o anno nos 935 kilometros de linha trafegados, o coeficiente será diminuto.

4.º Pessoal

O quadro seguinte indica o pessoal do trafego existente em 31 de Dezembro.

V

LOCOMOÇÃO

1.º Material rodante

LOCOMOTIVAS

No seguinte quadro acha-se exposta a classificação e o estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1892. Na mesma data de 1891 o numero de locomotivas era de 56 e presentemente é de 60, tendo por conseguinte entrado durante todo o anno para o serviço sómente 4 locomotivas novas.

Todas 4 são da fabrica Beyer Peacock, Manchester, do typo de 10 rodas para carga, sendo uma Compound de 2 cylindros.

Todas 4 deram excellentes resultados. Não posso dizer o mesmo da machina n.º 56, de Baldwin, tambem Compound, que em ultimos dias de 1891 entrou

em serviço ; não ha economia no combustivel e a sua lotação do peso rebocado é inferior ás outras simples de igual typo.

CARROS

O presente quadro indica a existencia, em 31 de Dezembro, de 74 carros dos quaes 11 entraram no serviço durante o anno; sendo 3 carros de bitola de 0^m,60, procedentes da fabrica J. Scharp & C.^a, dos Estados Unidos, e 8 feitos nas nossas officinas.

Depois de completadas todas as encommendas, teremos 115 carros—dos quaes apenas 19 que não são feitos nas nossas officinas.

VAGÕES

Entraram durante o anno 361 vagões novos para o serviço, 30 dos quaes feitos nas nossas officinas, perfazendo o numero de 1.106 entregues ao trafego.

Completadas as encommendas, teremos 1.965; numero este que julgo sufficiente para as exigencias do trafego.

O seguinte quadro indica a existencia em 31 de Dezembro.

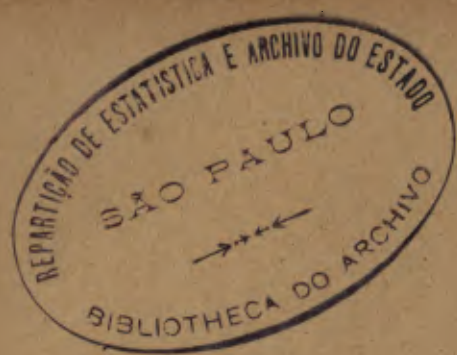
2.º Tracção

No quadro annexo n.º 4 acham-se indicados o percurso das locomotivas, quantidade de vagões rebocados, com todos os detalhes, sendo discriminada a despeza de cada uma d'ellas.

O percurso total das locomotivas, não incluindo manobras e paradas em vapor, foi :

Em 1892 de	2.040:429	kilometros
Em 1891 de	<u>1.842:964</u>	•
Havendo uma differença para mais em 1892 de	197:465	•

CATEGORIAS	Numeros			TOTAL	Vencimento		DESPEZA DIARIA	
	Tronco e Ramaes	Rio G. e Caldas	Catalão		Mensal	Diario		
Escritorio Central	Chefe do Trafego			1	1:000\$000	33\$333	33\$333	
	Ajudante do Trafego	1		1	500\$000	16\$666	16\$666	
	»	1	1	2	400\$000	13\$333	26\$666	
	Chefe do Escripatorio	1		1	350\$000	11\$666	11\$666	
	Escripuarios do Trafego	2		2	260\$000	8\$666	17\$332	
	»	1		1	220\$000	7\$333	7\$333	
	»	1		1	200\$000	6\$666	6\$666	
	»	5		5	180\$000	6\$000	30\$000	
	»	1		1	150\$000	5\$000	5\$000	
	»	2		2	130\$000	4\$333	8\$666	
Continuo	1		1	100\$000	3\$333	3\$333		
ESTAÇÕES	Fiscaes da baldeação	1		1	160\$000	5\$333	5\$333	
	»	2		2	150\$000	5\$000	10\$000	
	»	5		5	130\$000	4\$333	21\$665	
	»	2		2	110\$000	3\$666	7\$332	
	Chefes de estação	2		2	260\$000	8\$666	17\$332	
	»	1		1	250\$000	8\$333	8\$333	
	»	1		1	240\$000	8\$000	8\$000	
	»	2		3	220\$000	7\$333	21\$999	
	»	1		1	210\$000	7\$000	7\$000	
	»	4		4	200\$000	6\$666	26\$664	
ESTAÇÕES	»	1	1	2	190\$000	6\$333	12\$666	
	»		1	1	180\$000	6\$000	6\$000	
	»	3	2	5	170\$000	5\$666	28\$330	
	»		1	1	160\$000	5\$333	5\$333	
	»	16	1	3	150\$000	5\$000	100\$000	
	»	14	1	15	140\$000	4\$666	139\$980	
	»		5	2	130\$000	4\$333	30\$331	
	»	2		2	120\$000	4\$000	8\$000	
	Escripuarios	10		10	150\$000	5\$000	50\$000	
	»	1		1	170\$000	5\$666	5\$666	
ESTAÇÕES	»	7	1	9	140\$000	4\$666	41\$994	
	»	3		3	130\$000	4\$333	12\$999	
	»	4		4	120\$000	4\$000	16\$000	
	Conferentes	4		4	150\$000	5\$000	20\$000	
	»	2	1	3	140\$000	4\$666	13\$998	
	»	5		5	130\$000	4\$333	21\$665	
	»	5		6	120\$000	4\$000	24\$000	
	»	10	2	12	110\$000	3\$666	43\$992	
	Ajudantes de conferente	5	1	6	90\$000	3\$000	18\$000	
	»	1	3	6	80\$000	2\$666	15\$996	
ESTAÇÕES	Manobreadores	1		1	220\$000	7\$333	7\$333	
	»	1		1	180\$000	6\$000	6\$000	
	»	2		2	160\$000	5\$333	10\$666	
	»	4		4	140\$000	4\$666	18\$664	
	»	5		5	120\$000	4\$000	20\$000	
	»	4		4	100\$000	3\$333	13\$332	
	Limpadores de carros	1		1		5\$000	5\$000	
	»	1		1		4\$500	4\$500	
	»	8		8		4\$000	32\$000	
	»	5	2	8		3\$500	28\$000	
ESTAÇÕES	Vigias	2		2	130\$000	4\$333	8\$666	
	»	9		9	110\$000	3\$666	32\$994	
	»	5		5	100\$000	3\$333	16\$665	
	»	21	4	27	90\$000	3\$000	81\$000	
	Portadores	231	69	327		3\$000	981\$000	
	Encarregados dos relgios	1		1	130\$000	4\$333	4\$333	
	»		1	1	60\$000	2\$000	2\$000	
	Trens	Guarda-trens			3	200\$000	6\$666	19\$998
		»			3	180\$000	6\$000	18\$000
		»			8	170\$000	5\$666	45\$328
»				10	150\$000	5\$000	50\$000	
»				7	140\$000	4\$666	32\$662	
»				3	120\$000	4\$000	12\$000	
Ajudante de trem				3	150\$000	5\$000	15\$000	
»				3	140\$000	4\$666	13\$998	
»				6	120\$000	4\$000	24\$000	
»				32	110\$000	3\$666	117\$312	
»			4	100\$000	3\$333	13\$332		
Total			666			2:549\$052		

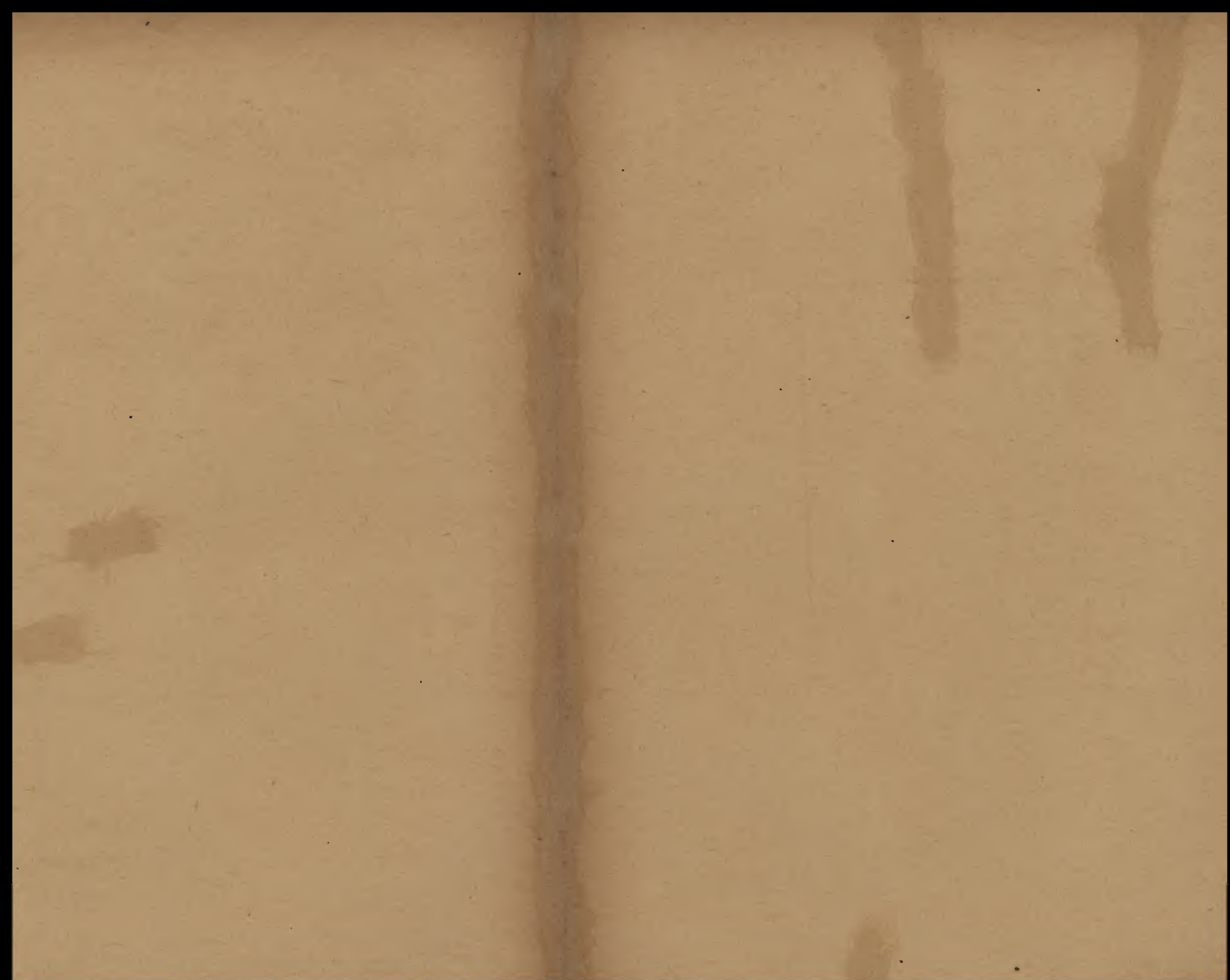


LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1892.

Procedencia	TIPO	Numero de Machina de cada tipo					Peso em kilos		Numero de rodas matrizes	Dimensões em millimetros			NUMERO					Pertencem				
		Passageiros	10 Rodas mixtas	10 Rodas cargas	Consolidation	Mogul	Manobra	Total		Adherente	Diametro dos cylindros	Curso de embelo	Diametro das rodas matrizes	Em estado de serviço	Em Reparação	Em Montagem	Encomendas existentes em Santos	Encomendas não chegadas	Total	Bitola	Tronco e Ramas	Rio Grande e Caldas	Catalao
Baldwin Loco Workes Estados Unidos	Americano	6						17.750	12.750	4	305	405	1. ^m 070	6				6	1. ^m	6		
»	»	2						17.750	12.750	4	305	457	1. ^m 070	2				2	»	2		
»	»					1		20.000	16.000	6	330	405	1. ^m 915	1				1	»	1		
»	»				6			26.000	22.250	8	380	457	0. ^m 915	4	2			6	»	6		
»	»			1				31.250	24.750	6	380	457	0. ^m 050	1				1	»	1		
»	»			1				31.250	24.750	6			1. ^m 050	1				1	»	1		
Sharp Stewart e Companhia Inglaterra	Compound	5						20.000	14.000	4	330	380	1. ^m 150	4	1			5	»	2		
»	Inglaterra		13					24.000	19.500	6	355	457	1. ^m 015	12				13	»	3		
»	»			4				36.750	28.750	6	387	457	1. ^m 865	2	2		2	10	»	6		
»	»				10			28.000	22.500	8	387	457	0. ^m 915	5	5			10	»	2		
»	»							16.750	12.750	4	230	355	0. ^m 760	2			3	5	0. ^m 60	5		
»	»							22.500	14.500		330	380	0. ^m 120	2			3	5	1. ^m	3		
»	»																2	»	2			
Beyer e Peacock Inglaterra	Manobra							36.000	29.400	6	380	508	1. ^m 015	3		2		10	»	5		
»	Inglaterra							36.000	29.400	6		508	1. ^m 015	1			3	4	»	4		
»	Compound															2		»	»	4		
»	Pass. simples							24.500	16.500	4	320	450	1. ^m 100	2			2	7	»	2		
Hobenzollern Düsseldorf Allemanha								15.200	15.200	4	285	400	0. ^m 900	1				2	»	1		
»																		»	»	1		
TOTAL		19	13	10	16	1	1	24.500	15.200	4				49	11	2	15	14	91	58	11	22

Carros existentes em 31 de Dezembro de 1892

DESIGNAÇÃO	PROCEDENCIA	Pertencem			Tipo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto	NUMERO					Bitola
		Tronco e Ramaes	Rio G. e Caldas	Catalão					Em serviço	Em reparação	Em cons-trução	Encom-mendados	Total	
CARROS														
Primeira Classe	Estados Unidos J. Sharp & C. ^a	1	.	.	Americano	8	32 Passagei.	8.560	1	.	.	.	1	1.m
»	Rohe Irmãos Rio de Janeiro	1	.	.	»	»	28 »	8.700	1	.	.	.	1	»
»	Officinas D. Pedro II. Rio de Janeiro	1	.	.	»	»	32 »	10.000	1	.	.	.	1	»
»	» Companhia Mogyana	2	2	4	»	»	32 »	9.500	8	.	.	4	12	»
Segunda Classe	Estados Unidos J. Sharp & C. ^a	2	.	.	.	»	56 »	7.900	2	.	.	.	2	»
»	Officinas Companhia Mogyana	3	2	4	»	»	56 »	8.400	8	1	.	10	19	»
» e correio	»	.	.	4	»	»	22 »	8.400	4	.	.	.	4	»
Mixtos	Estados Unidos J. Sharp & C. ^a	3	.	.	»	»	42 »	8.400	2	1	.	.	3	»
»	Dyle Bacalan (Belgica)	4	.	.	»	»	42 »	11.000	3	1	.	.	4	»
»	Officinas Companhia Mogyana	9	4	3	»	»	42 »	9.400	14	2	.	5	21	»
Mixto e Bagagem	Estados Unidos J. Sharp & C. ^a	6	.	.	»	»	22 »	7.000	6	.	.	.	6	0,60.c
Bag. Guar. ^a e cor. ^o	Officinas Companhia Mogyana	5	2	3	»	»	5.000 Kilos	8.200	10	.	6	4	20	1.m
»	»	2	.	.	»	»	»	7.900	2	.	.	.	2	»
» e animaes	»	.	.	.	»	»	»	8.200	.	.	.	4	4	»
Serviço	»	2	2	.	»	»	»	8.100	3	1	.	1	5	»
Animaes	»	3	.	.	»	»	4 Animaes	4.800	3	.	7	.	10	»
		44	12	18	.	.	.	.	68	6	13	28	115	



Vagões existentes em 31 de Dezembro de 1892

DESIGNAÇÃO	PROCEDENCIA			Pertencem			Tipo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto	N U M E R O				Bitola
	Tronco e Ramas e	Rio G. e Caldas	Catalão	Em serviço	Em reparação	Em conservação					Emcomendados	Total			
VAGÕES															
Cobertos	154	60	30					8	7.000 kilos	4.800	146	8	100	254	1.m
»	250							»	»	»	335	5	68	408	»
»	58							»	»	5.300	55	3		58	»
»	15						2 Eixos	4	»	4.800	15			15	»
»	17						»	»	6.000	3.300	16	1		17	»
»	100		114				Americano	8	7.000	5.100	209	5	316	530	»
»	44							»	»	5.300			50	50	»
Gaiollas	1	20	6					»	5.500	4.000	43	1		44	0,60.c
Razos	11							»	7.000	6.000	26	1	175	202	1.m
»	69		100					»	»	4.200	108	3	150	261	»
»	20	31						»	»	»	68	1		69	»
»	6						Belga	4	5.500	3.800	29	2		31	»
»							Americano	8	»	3.000	20			20	»
	745	111	250								1.076	30	859	1.965	0,60.c



O percurso divide-se do seguinte modo:

Com trens de	Tronco e Ramas — Kilometros	Rio G. e Caldas — Kilometros	Catalão — Kilometros	TOTAL		Diferença em 1892	
				Em 1892 Kilometros	Em 1891 Kilometros	MAIS	MENOS
Passageiros	491:894	56:334	. . . . .	548:228	497:263	50:965	. . . . .
Mixtos	96:912	141:276	74:664	312:852	346:447	. . . . .	33:595
Cargas	825:014	240:709	75:253	1.140:976	908:332	232:644	. . . . .
Especiaes	18:315	5:638	955	24:908	63:557	. . . . .	38:649
Lastro . . . . .	. . . . .	2:133	11:332	13:465	27:365	. . . . .	13:900
Total em 1892	1.432:135	446:090	162:204	2.040:429	. . . . .	283:609	86:144
Total em 1891	1.351:010	373:567	118:387	. . . . .	1.842:964	. . . . .	. . . . .
Diferença para mais em 1892	81:125	72:523	43:817	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Este percurso foi realizado por 60 locomotivas que tivemos em serviço durante o anno, entre as quaes 2 percorreram, cada uma, mais de 70.000 kilometros

5	»	»	»	»	»	60.000	»
9	»	»	»	»	»	50.000	»
10	»	»	»	»	»	40.000	»
15	»	»	»	»	»	30.000	»
11	»	»	»	»	»	20.000	»
6	»	»	»	»	»	10.000	»

Estes dados são bastante eloquentes para demonstrar a utilização das locomotivas e o trabalho excessivo a que são sujeitas.

A despeza total na condução dos trens, durante o anno de 1892, foi a seguinte:

Tronco e Ramaes . . .	1.499:976	\$362
Rio Grande e Caldas . . .	466:704	\$530
Catalão	164:510	\$530

na importancia total de . . . 2.131:191 \$422

Na condução dos trens foram gastos:

MATERIAL	EM 1892	EM 1891	Para mais em 1892
Carvão — toneladas	21.823	16.747	5.076
Azeite — litros	123.902	115.950	7.952
Estopa — kilogrammas	26.824	23.950	2.874

O consumo por locomotiva-kilometro, foi o seguinte:

	Em 1892	Em 1891
Carvão-kilogrammas	9,38	8,7
Azeite-litros	0,053	0,055
Estopa-kilogrammas	0,011	0,011

Como se vê, o consumo de azeite e estopa ficou o mesmo, e o augmento no combustivel é proveniente do maior numero dos trens de carga, sendo o consumo de carvão, por kilometro, de uma machina de passageiros de 6 a 8 kilogrammas e de uma de cargas de 10 até 13 kilogrammas.

3.º Serviço nas officinas

CONCERTO DE LOCOMOTIVAS

Soffreram durante o anno, concerto geral 47 locomotivas das quaes, 16 foram munidas de aros novos; as 13 restantes soffreram apenas concertos correntes sem grande importancia.

No quadro annexo n. 4 acham-se discriminadas as despezas feitas em concerto de cada uma das machinas, sendo a importancia total de concertos das locomotivas a seguinte :

Pessoal	369:495\$470
Material.	<u>170:797\$350</u>
Total em 1892.	540:292\$820
» » 1891.	<u>335:077\$800</u>
Para mais em 1892.	205:215\$020

Ainda aqui sou obrigado a mencionar que, só com este extraordinario augmento nas despezas dos concertos, tornou-se possivel effectuar tão grande percurso das locomotivas.

CONCERTO DE CARROS DE PASSAGEIROS

32 carros durante o anno foram inteiramente renovados.

A despeza no concerto e renovação dos carros foi em :

Pessoal	82:471\$345
Material.	<u>34:974\$140</u>
Total em 1892.	117:445\$485
» » 1891.	<u>65:842\$730</u>
Para mais em 1892.	51:602\$755

CONCERTO DE VAGÕES

Durante o anno, 522 vagões foram concertados, montando a respectiva despeza em :

Pessoal	65:955\$375
Material.	70:258\$160
Total em 1892	136:213\$515
» , 1891	105:783\$560
Para mais em 1892	30:429\$955

A importancia total das despezas da tracção e reparos, durante o anno, foi:

Discriminação	Pessoal	Material	Total
Locomotivas em serviço	239:119\$902	1.892:071\$520	2.131:191\$422
Reparo das locomotivas	369:495\$470	170:797\$350	540:292\$820
Reparo dos carros . . .	82:471\$345	34:974\$140	117:445\$485
» » vagões . . .	65:955\$375	70:258\$140	136:213\$515
Total	757:042\$092	2.168:101\$150	2.925:143\$242

Estas despezas são divididas entre as 3 linhas como segue :

Linhas	Pessoal	Material	Total
Tronco e Ramaes . . .	542:756\$862	1.533:774\$610	2.076:531\$472
Rio Grande e Caldas .	159:629\$405	469:494\$870	629:124\$275
Catalão.	54:655\$825	164:831\$670	219:487\$495
Total	757:042\$092	2.168:101\$150	2.925:143\$242

A despesa total da tracção e reparos por unidade de trabalho é a seguinte:

Discriminação	Trem	Vehiculo	Por mez e kilom. em trafego
	Kilometro	Kilometro	
Locomotivas em serviço	1:044	167	189:946
Reparo das locomotivas	265	43	48:155
Reparo dos carros	057	9	10:467
Reparo dos vagões	067	11	12:140
Total em 1892	1:433	230	260:708
No 2º semestre de 1891	905	152	166:264
Augmento em 1892	58%	51%	57%

SERVIÇOS EXTRAORDINARIOS

Além dos concertos das locomotivas, carros, vagões, na importancia de 793:951\$820 e mais serviços de pequena monta feitos para as diversas repartições do custeio, na importancia de 142:113\$450, foram mais executados trabalhos extraordinarios por conta de diversas linhas em construcção e particulares, de conformidade com a seguinte lista na importancia total de 667:066\$130, a saber:

Verbas	Pessoal	Material	Total
Almoxarifado	80:608\$525	102:066\$070	182:674\$595
Melhoramentos da linha	92:870\$415	138:375\$550	231:245\$965
Ramal Dumont	1:322\$100	905\$230	2:227\$330
Via dupla	889\$600	195\$480	1:085\$080
Companhia Paulista	2:558\$175	1:655\$040	4:213\$215
Ramal Cabras	506\$950	787\$680	1:294\$630
Construcção—Linha Catalão	111:487\$260	102:595\$320	220:082\$580
» » Mocóca	9:032\$175	6:160\$130	15:192\$305
» » Silveiras	6:047\$370	1:181\$380	7:228\$750
Construcção — Linha Serra Negra	190\$300	633\$160	823\$460
Construcção — Linha Santos	374\$070	48\$190	422\$260
Empreiteiros	302\$700	273\$260	575\$969
Total	306.189\$640	360.876\$490	667:066\$130

O resumo das despesas da tracção em 1892 é o seguinte :

Locomotivas em serviço	2.131:191\$422
Reparo das locomotivas.	540:292\$820
» dos carros.	117:445\$485
» » vagões.	136:213\$515
Serviços feitos nas oficinas por conta de outras repartições	142:113\$450
Serviços extraordinarios feitos nas oficinas por conta das linhas em construcção e particulares.	667:066\$130
Total	<u>3.734:322\$822</u>

Os detalhes e distribuição minuciosa das despesas da tracção acham-se no quadro annexo n.º 5.

FUNDIÇÃO

As oficinas de fundição, durante o anno, forneceram :

217:147 kilogr. de ferro á razão de 451 rs. o kilogr.
 23:219 » » bronze » » 924 » » »
 fornecimento este insufficiente para o nosso consumo, tanto que encommendou-se nas oficinas particulares:

30:083 kilogr. de ferro a 400 rs.
 6:878 » » bronze » 3\$200 rs.

A differença para mais no preço do ferro fundido provem de que gastamos, em grande quantidade, ferro guza de Ipanema que é mais caro, mas que dá excellentes resultados na fundição chamada — Chiled.

O augmento das oficinas de fundição acha-se projectado e a sua construcção começará breve.

Lista das Machinas das Officinas existentes em 31 de Dezembro de 1892

DESIGNAÇÃO	Campinas	Ribeirão Preto	Total
OFFICINA MECHANICA			
Machina semifixa	2	1	3
Martello a vapor.	2	1	3
Machina de furar vertical	2	1	3
» » horizontal	3	2	5
» » plainar	2	1	3
» » vertical	1	1	2
» » transversal	3	1	4
» » esmeril de alisar furos	1	.....	1
» » » faces	1	.....	1
» » » amolar brocas.	1	.....	1
» » tarrachar (abrir roscas).	1	1	2
Prensa hydraulica de eixar rodas	1	1	2
Prensa hydraulica de experimentar caldeiras	1	1	2
Tornos mechanicos.	11	5	16
» para rodas	5	2	7
Thesoura e ponção.	1	.....	1
Laminador de virar chapas	1	.....	1
Serra circular para metaes	1	.....	1
Ventiladores	2	1	3
Rebolos.	3	1	4
Forjas fixas	13	5	18
» rolantes.	6	2	8
Fornos para fundição de ferro	2	.....	2
» » » bronze.	2	.....	2
Moinho para moer carvão	1	.....	1
» » » barro.	1	.....	1
CARPINTARIA			
Torno	2	.....	2
Serra continua.	2	1	3
» vertical	2	.....	2
» circular	3	1	4
Carpinteiro universal	1	1	2
Machina de amolar serras	1	1	2
» » limar	1	.....	1
» » plainar.	3	.....	3
» » furar	2	.....	2
» » espigar	2	.....	2
» » fazer molduras.	1	.....	1
» » esmeril para amolar ferros de plaina	1	.....	1
Forjas fixas	13	1	14
» rolantes.	2	.....	2
			138
Superficia coberto em metros quadrados.	8.587	3.755	12.342

Pessoal da Tracção e Locomoção a 31 de Dezembro de 1892

Empregos e Officios	Escritorio	Officinas	Movimento	TOTAL	Vencimento mensal	Diario	Despeza diaria da Tracção
Chefe	1	..	..	1	900\$000	34\$615	34\$615
Ajudante	2	..	..	2	550\$000	21\$153	21\$153
Contra Mestre	..	1	..	1	484\$000	18\$615	18\$615
» »	..	1	..	1	420\$000	16\$153	16\$153
» »	..	2	..	2	363\$000	13\$961	13\$961
Escritorio	1	..	..	1	309\$000	11\$538	11\$538
»	1	..	..	1	180\$000	6\$923	6\$923
»	1	..	..	1	160\$000	6\$153	6\$153
»	1	..	..	1	140\$000	5\$384	5\$384
»	1	..	..	1	120\$000	4\$615	4\$615
Ajustadores	10	..	10	..	10\$500	105\$000
»	19	..	19	..	9\$500	180\$500
»	4	..	4	..	9\$000	36\$000
»	2	..	2	..	8\$500	17\$000
»	1	..	1	..	8\$300	8\$300
»	8	..	8	..	8\$200	65\$600
»	10	..	10	..	7\$700	77\$000
»	2	..	2	..	7\$200	14\$400
»	2	..	2	..	7\$000	14\$000
»	2	..	2	..	6\$600	13\$200
»	7	..	7	..	6\$000	42\$000
»	4	..	4	..	5\$500	22\$000
»	2	..	2	..	4\$500	9\$000
Aprendizes	3	..	3	..	4\$000	12\$000
»	1	..	1	..	3\$600	3\$600
»	1	..	1	..	3\$500	3\$500
»	2	..	2	..	3\$000	6\$000
»	2	..	2	..	2\$500	5\$000
»	2	..	2	..	1\$700	3\$400
»	2	..	2	..	1\$500	3\$000
»	7	..	7	..	1\$200	8\$400
»	3	..	3	..	1\$000	3\$000
Torneiros	1	..	1	..	9\$800	9\$800
»	1	..	1	..	9\$000	9\$000
»	2	..	2	..	8\$800	17\$600
»	4	..	4	..	8\$200	32\$800
»	1	..	1	..	8\$000	8\$000
»	1	..	1	..	7\$500	7\$500
»	3	..	3	..	7\$200	21\$600
»	1	..	1	..	6\$500	6\$500
»	1	..	1	..	5\$500	5\$500
A transportar							

Empregos e Officios	Escritorio	Offenas	Movimento	TOTAL	Vencimento mensal	Diario	Despeza diaria da Tracção
Transporte . . .							
Torneiros	2	..	2	..	4\$200	8\$400
»	2	..	2	..	4\$000	8\$000
»	1	..	1	..	3\$800	3\$800
Aprendizes	1	..	1	..	3\$200	3\$200
»	1	..	1	..	3\$000	3\$000
Aplainadores	1	..	1	..	8\$500	8\$500
»	1	..	1	..	6\$500	6\$500
»	1	..	1	..	3\$700	3\$700
Furador	1	..	1	..	4\$600	4\$600
»	2	..	2	..	4\$500	9\$000
»	3	..	3	..	4\$000	12\$000
Ferreiros	1	..	1	..	11\$500	11\$500
»	1	..	1	..	10\$500	10\$500
»	1	..	1	..	10\$000	10\$000
»	1	..	1	..	9\$800	9\$800
»	6	..	6	..	9\$500	57\$000
»	3	..	3	..	8\$500	25\$500
»	2	..	2	..	8\$000	16\$000
»	2	..	2	..	7\$000	14\$000
»	3	..	3	..	6\$800	20\$400
»	3	..	3	..	6\$500	19\$500
»	2	..	2	..	5\$500	11\$000
»	1	..	1	..	5\$000	5\$000
Malhador	1	..	1	..	4\$800	4\$800
»	4	..	4	..	4\$500	18\$000
»	17	..	17	..	4\$200	71\$400
»	9	..	9	..	4\$000	36\$000
»	3	..	3	..	3\$800	11\$400
Caldeireiro	1	..	1	..	11\$000	11\$000
»	1	..	1	..	10\$500	10\$500
»	1	..	1	..	9\$500	9\$500
»	1	..	1	..	8\$000	8\$000
»	1	..	1	..	7\$700	7\$700
»	1	..	1	..	7\$200	7\$200
Dito de cobre	1	..	1	..	8\$200	8\$200
Ajudante »	1	..	1	..	3\$800	3\$800
Cortador de lim.	1	..	1	..	8\$500	8\$500
Dito ajudante	1	..	1	..	4\$000	4\$000
Funileiros	4	..	4	..	6\$000	24\$000
»	2	..	2	..	5\$500	11\$000
Dito aprendiz	1	..	1	..	2\$500	2\$500
Ajust. do tend.	1	..	1	..	7\$000	7\$000
» » »	1	..	1	..	4\$800	4\$800
A transportar . . .							

Empregos e Officios	Escritorio	Officinas	Movimento	TOTAL	Vencimento mensal	Diario	Despeza diaria da Tracção
Transporte	2	..	2	..	4\$500	9\$000
Ajust. de tend.	1	..	1	..	4\$200	4\$200
» » »	4	..	4	..	14\$000	16\$000
Modellador	1	..	1	..	10\$500	10\$500
Apr. modellador	1	..	1	..	2\$000	2\$000
Fundidor	1	..	1	..	10\$500	10\$500
»	3	..	3	..	7\$700	23\$100
»	2	..	2	..	7\$200	14\$400
»	1	..	1	..	7\$000	7\$000
»	1	..	1	..	6\$600	6\$600
»	3	..	3	..	6\$000	18\$000
»	1	..	1	..	5\$200	5\$200
»	1	..	1	..	5\$000	5\$000
»	2	..	2	..	4\$300	8\$600
Aprendiz	5	..	5	..	4\$200	21\$000
»	2	..	2	..	3\$000	6\$000
»	2	..	2	..	2\$800	5\$600
»	3	..	3	..	1\$200	3\$600
»	2	..	2	..	1\$000	2\$000
Carpinteiros	1	..	1	..	10\$200	10\$200
»	1	..	1	..	8\$500	8\$500
»	5	..	5	..	8\$200	41\$000
»	2	..	2	..	8\$000	16\$000
»	3	..	3	..	7\$700	23\$100
»	3	..	3	..	7\$500	22\$500
»	3	..	3	..	7\$000	21\$000
»	5	..	5	..	6\$800	34\$000
»	4	..	4	..	6\$700	26\$800
»	12	..	12	..	6\$500	78\$000
»	1	..	1	..	6\$400	6\$400
»	5	..	5	..	6\$300	31\$500
»	2	..	2	..	6\$200	12\$400
»	7	..	7	..	6\$000	42\$000
»	4	..	4	..	5\$800	23\$200
»	1	..	1	..	5\$700	5\$700
»	9	..	9	..	5\$500	49\$500
»	7	..	7	..	5\$400	37\$800
»	2	..	2	..	5\$300	10\$600
»	3	..	3	..	5\$200	15\$600
»	1	..	1	..	5\$000	5\$000
»	2	..	2	..	4\$800	9\$600
»	3	..	3	..	4\$700	14\$100
»	6	..	6	..	4\$500	27\$000
A transportar.							

Empregos e Officios	Escritorio	Officinas	Movimento	TOTAL	Movimento mensal	Diano	Despeza diaria da Tracção
Transporte . . .							
Pintores		2		2		9\$000	18\$000
»		1		1		7\$800	7\$800
»		2		2		7\$500	15\$000
»		1		1		7\$000	7\$000
»		1		1		6\$600	6\$600
»		6		6		6\$400	38\$400
»		3		3		6\$000	18\$000
»		1		1		5\$800	5\$800
»		2		2		5\$500	11\$000
»		2		2		5\$400	10\$800
»		1		1		5\$200	5\$200
»		2		2		5\$000	10\$000
»		3		3		4\$800	14\$400
»		3		3		4\$500	13\$500
»		3		3		4\$200	12\$600
Ajudante Pintor . . .		15		15		4\$000	60\$000
» »		9		9		3\$800	34\$200
» »		10		10		3\$500	35\$000
» »		2		2		3\$000	6\$000
Aprendiz »		4		4		3\$300	13\$200
» »		1		1		2\$500	2\$500
» »		2		2		1\$500	3\$000
» »		2		2		1\$200	2\$400
Ajd car. vagões . . .		1		1		8\$500	8\$500
» » »		1		1		5\$500	5\$500
» » »		3		3		4\$200	12\$600
» » »		20		20		4\$000	80\$000
» » »		7		7		3\$800	26\$600
» » »		2		2		3\$500	7\$000
Serradores		1		1		5\$800	5\$800
»		1		1		5\$600	5\$600
»		3		3		5\$500	16\$500
»		1		1		5\$300	5\$300
»		1		1		5\$200	5\$200
»		3		3		4\$600	13\$800
»		9		9		4\$000	36\$000
»		5		5		3\$800	19\$000
Trabalhadores		8		8		3\$800	30\$400
»		7		7		3\$600	25\$200
»		148		148		3\$500	518\$000
»		2		2		2\$000	4\$000
Feitor »		2		2		5\$500	11\$000
Torneiros		4		4		4\$000	16\$000
A transportar							

Empregos e Officios	Escritorio	Officinas	Movimento	TOTAL	Vencimento mensal	Diario	Despeza diaria da Tracção
Transporte.. .							
Pedreiros	1	...	1	.. . .	6\$500	6\$500
»	5	...	5	.. . .	5\$500	27\$500
»	1	...	1	.. . .	4\$000	4\$000
Bombeiros	1	...	1	.. . .	3\$500	3\$500
Mat. mac. fixa	1	...	1	.. . .	8\$461	8\$461
» » »	1	...	1	.. . .	7\$692	7\$692
» » »	1	...	1	.. . .	4\$000	4\$000
Guarda noite	1	...	1	.. . .	5\$000	5\$000
» »	1	...	1	.. . .	3\$800	3\$800
» »	1	...	1	.. . .	3\$846	3\$846
Chapeiro	1	...	1	.. . .	4\$807	4\$807
»	1	...	1	.. . .	3\$800	3\$800
»	1	...	1	.. . .	2\$307	2\$307
Machinistas.	7	7	.. . .	10\$000	70\$000
»	6	6	.. . .	8\$800	52\$800
»	7	7	.. . .	7\$600	53\$200
»	27	27	.. . .	6\$400	44\$800
Foguistas	50	50	.. . .	4\$333	216\$650
Limpadores	54	54	.. . .	3\$800	205\$200
Feitores	3	3	.. . .	4\$666	13\$998
Somma.	8	664	154				4:153\$571

VI

LINHA

1.º Via permanente

A falta do pessoal bastante sensivel, especialmente no Tronco, deve-se o ter havido algum atrazo no serviço; com tudo acha-se a linha presentemente em boas condições de estabilidade.

Material substituido durante o anno de 1892 :

L I N H A S	Dormentes	Trilhos	Parafuzos	Talas	Grampos
Tronco e Ramaes	79.889	1.409	25.874	3.668	98.326
Rio Grande e Caldas	55.104	135	3.388	1.097	56.451
Catalão	25.444	82	1.262	483	37.116
Total	160.437	1.626	30.524	5.248	192.993
Total em 1891	145.925	3.350	31.551	3.441	146.279
Diferença em 1892	+14.512	-1.724	-1.027	+1.807	+46.714

Como se vê, ha um augmento na quantidade dos dormentes substituidos e diminuição nos trilhos que infelizmente não podiam ser substituidos porque só presentemente estão chegando, depois de uma longa parada em Santos.

Material substituído por anno, kilometro e %.

LINHAS	Dormentes	Trilhos	Parafuzos	Talas	Grampos
Tronco e Ramaes	112	2,5	46	6,5	175
Rio Grande e Caldas	200	0,5	12	4,0	209
Catalão	249	0,9	12	4,7	363
Media total	171	1,7	33	5,5	206
Porcentagem dos substituídos para o total existente	14 %	0,6 %	3 %	1 %	4 %

A duração dos dormentes póde ser admittida de 7 para 8 annos, com tudo cumpre notar que grande parte dos dormentes novos são de arceira que fazem esperar maior durabilidade.

Foram assentadas 12 chaves novas, desvios nas estações de Conselheiro Martim Francisco, Cerrado e em Campinas.

Em Casa Branca alargou-se a praça da estação e preparou-se o logar para a edificação de uma rotunda.

Na linha do Rio Grande foram levantados os aterros dos kilometros 485, 499, 500 e 501.

2.º Obras d'arte

TRONCO E RAMAES

Foram substituidas vigas de madeira nos pontilhões dos kilometros 78, 98, 101, 102 e 124.

Substituíram-se as longarinas dos gyradores do Amparo e Mogy-mirim e os dormentes do Viaducto de Cantagallo.

Reconstruíram-se os pontilhões do kilometro 34 do Tronco, e kilometro 44 do Ramal Eleuterio.

Fizeram-se boeiros abertos para exgotto das aguas pluviaes nas estações do Amparo, Serra Negra, Resaca, Conselheiro Martim Francisco e Eleuterio.

Encommendou-se a superstructura metallica para as pontes de Jaguary-mirim, Camandocaia, Atibaia e Ribeirão Preto.

RIO GRANDE E CALDAS

Substituíram-se dormentes nos pontilhões dos kilometros 322 e 400, na ponte do Rio Pardo e no viaducto de Caldas.

Fez-se um boeiro de exgotto na estação do Prata e construíram-se 81 boeiros abertos para fechar as travessias na linha.

Fez-se um muro de sustentação no kilometro 450 e prolongou-se um boeiro no kilometro 495 para mudança da linha.

Ficou concluido o enrocamento do aterro de entrada da ponte de Jaguára na margem paulista.

CATALÃO

Foi feito um boeiro de exgotto na estação de Sacramento e construíram-se 72 boeiros abertos, perfazendo 36 passagens americanas.

3.º Estações e mais edificios

TRONCO E RAMAES

Foram concluidas e entregues ao trafego as estações de Conselheiro Martim Francisco, Viaducto e Tibyricá.

Ficou prompto o novo armazem de Resaca, de 36^m,60 de comprimento com a competente praça para facilitar a chegada dos carros e o antigo armazem contiguo á estação foi dividido em um quarto para encomendas e bagagens e um commodo para moradia dos empregados.

Em Jaguary foram feitos commodos para moradia dos telegraphistas.

Concluiu-se o augmento do armazem em Cravinhos.

Concluiu-se a estação nova de Itapira.

Fez-se um commodo para bagagens e encomendas em Mogy-mirim.

Augmentaram-se as plataformas das Estações de Campinas, Resaca e Mogy-mirim.

Foram feitas as carvoeiras em Jaguary e Mogy-mirim.

Acham-se em construcção a estação de Cerrado (kilometro 243) e a do kilometro 23 do ramal do Rio Pardo.

Tambem deu-se principio á construcção do armazem em Guanabara (no dia 3 de Novembro), achando-se hoje prompto (concluido a 12 de Fevereiro).

Fizeram-se ligeiros concertos nas estações de Tanquinho e Pedreira.

Foram construídas casas para as turmas de conserva em Jaguary, Coqueiros, Amparo, S. Aleixo, Martim Francisco, M. Guassú e no kilometro 5 do ramal do Rio Pardo.

Ficou concluída a casa para guarda-porteira em Guanabara.

Fez-se uma casa para archivo e deposito de bilhetes junto ao escriptorio Central em Campinas.

Foi construído um deposito para materiaes do Almojarifado na praça das officinas em Campinas.

Acha-se em construcção uma casa de machinas na estação de Eleuterio.

RIO GRANDE E CALDAS

Concluíram-se os augmentos de armazens em Monte Alto e S. João da Boa Vista; foi concertada e augmentada a plataforma da estação de Batataes e deu-se começo ao augmento dos armazens de Visconde do Parnahyba e Rifaina.

Foram feitas as cozinhas em todas as casas de conserva e nas estações de Prata e Cascata.

Construiu-se uma casa para ferraria na estação de Prata.

CATALÃO

Foram pintadas e renovadas todas as estações d'esta linha.

Concertou-se o armazem em Uberaba.

Acham-se em construcção os augmentos dos armazens de Engenheiro Lisboa, Conquista e Sacramento.

Mudaram-se os tanques d'agua d'essas tres ultimas estações para a linha principal, fóra dos desvios, e assentou-se um novo no Lageado.

Foi removida uma das casas de conserva para perto da estação de Sacramento por causa da insalubridade do antigo local, e foram construidas as cozinhas em todas as outras.

4.º Cercas

TRONCO E RAMAES

Com excepção do trecho entre Campiñas e Jaguary e dos ramaes de Amparo e Serra Negra onde ha grandes concertos a fazer, está prompta a cerca neste trecho ; conservando-se sempre uma turma para os retoques correntes.

Trata-se actualmente de substituir por passagens americanas as porteiras existentes e que, parece, foram postas para ficarem abertas.

RIO GRANDE E CALDAS

Acha-se concluida a cerca em toda a extensão.

CATALÃO

Está completa e em bom estado a cerca deste trecho.

5.º Despeza da conservação da linha

O seguinte quadro indica a despeza da Repartição da Linha em 1892, comparada com a de 1891 :

6.º Pessoal

O seguinte quadro indica o pessoal empregado na linha, dividido em diversas cathogorias e com os respectivos ordenados e o total da despeza diaria, em 31 de Dezembro de 1892 :

Verbas	Tronco e ramaes		Rio G e Caldas		Catalão		Total		Diferença em 1892
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Em 1892	Em 1891	
Administração	25:599\$000	666\$560	4:500\$000	92\$050	1:800\$000	.....	32:657\$610	26:969\$390	+ 5:688\$220
Via permanente	408:105\$415	157:209\$260	224:340\$837	80:267\$890	88:924\$245	34:076\$920	992:924\$567	832:705\$236	+160:219\$331
Lastro . . . . .	.....	.....	595\$500	.....	2:835\$800	.....	3:431\$300	34:427\$275	- 30:995\$975
Obras d'arte	8:573\$975	8:378\$800	588\$000	.....	.....	.....	17:540\$775	4:138\$850	+ 13:401\$925
Estações.	13:834\$725	13:665\$870	763\$045	610\$190	2:953\$200	7:314\$030	39:141\$060	75:994\$885	- 36:853\$825
Cercas	2:233\$575	39:173\$000	10:061\$500	689\$000	2:320\$200	2:561\$080	67:038\$355	126:524\$140	- 69:485\$785
Total em 1892	458:346\$690	219:093\$490	240:848\$882	81:659\$130	98:833\$445	43:952\$030	1.142:733\$667	.....	+ 41:973\$891
» » 1891	433:001\$141	254:532\$860	211:358\$575	107:043\$140	67:938\$790	26:885\$270	.....	1.100:759\$776	.....
Diferença em 1892	+25:341\$549	- 35:439\$370	+29:420\$307	-25:384\$010	+30:894\$645	+17:066\$760	.....	.....	.....

Nas despesas constantes deste quadro não entrou a importancia de obras Novas (231:245\$965), que se gastou por conta do capital na verba — Melhoramentos da linha.



DESIGNAÇÃO	Numero			Total	Vencimentos		Despeza diaria
	Tronco e Ramaes	Rio G. e Caldas	Catalão		Mensal	Diario	
Engenheiro Chefe . . . . .	.	.	.	1	1:000\$000	33\$333	33\$333
» Residente	1	1	.	2	750\$000	25\$000	50\$000
» Ajudante	1	.	.	1	500\$000	16\$666	16\$666
Mestres de linha	1	.	.	1	320\$000	10\$666	10\$666
» »	1	.	.	1	300\$000	10\$000	10\$000
» »	1	1	.	2	250\$000	8\$333	16\$666
» »	1	.	1	2	225\$000	7\$500	15\$000
» »	5	2	.	7	200\$000	6\$666	46\$662
Ajudantes	1	.	.	1	180\$000	6\$000	6\$000
» »	1	.	.	1	150\$000	5\$000	5\$000
Feitores de Campinas	1	.	.	1	150\$000	5\$000	5\$000
» » Casa Branca	1	.	.	1	140\$000	4\$666	4\$666
» da linha	4	.	.	4	130\$000	4\$333	17\$332
» »	1	1	.	2	125\$000	4\$166	8\$332
» »	75	16	1	92	120\$000	4\$000	368\$000
» » . . . . .	.	11	2	13	115\$000	3\$833	49\$829
» »	1	6	9	16	110\$000	3\$666	58\$656
» » . . . . .	.	8	3	11	105\$000	3\$500	38\$500
» » . . . . .	.	.	2	2	100\$000	3\$333	6\$666
Trabalhadores	7	.	.	7	.	3\$500	24\$500
» »	2	4	.	6	.	3\$300	19\$800
» »	271	101	27	399	.	3\$000	1:197\$000
» » . . . . .	.	45	36	81	.	2\$900	234\$900
» » . . . . .	.	1	2	3	.	2\$800	8\$400
» »	4	.	.	4	.	2\$500	10\$000
» » . . . . .	.	.	1	1	.	2\$200	2\$200
» » . . . . .	.	3	.	3	.	2\$000	6\$000
» » . . . . .	.	1	.	1	.	1\$800	1\$800
Ferreiros	2	.	.	2	.	5\$500	11\$000
» » . . . . .	.	1	.	1	.	4\$800	4\$800
» » . . . . .	.	.	1	1	120\$000	4\$000	4\$000
» » . . . . .	.	1	.	1	115\$000	3\$833	3\$833
Ajudantes	1	.	.	1	.	3\$300	3\$300
» »	1	.	.	1	.	3\$000	3\$000
» » . . . . .	.	1	1	2	.	2\$000	4\$000
Carpinteiro . . . . .	.	1	.	1	.	5\$000	5\$000
Guardas - porteira	1	.	.	1	80\$000	2\$666	2\$666
» »	4	.	.	4	75\$000	2\$500	10\$000
Ajudantes	3	.	.	3	40\$000	1\$333	3\$999
» »	1	.	.	1	20\$000	666	666
TOTAL . . . . .	.	.	.	635	.	.	2:327\$838



Cumpre notar que, em igual data de 1891, o pessoal da linha era composto de 855 empregados. Temos pois uma diminuição de 170 pessoas.

Esta falta do pessoal é geral.

VII

TELEGRAPHO

Durante o anno todo tornou-se sensível a falta dos materiaes que, encommendados com muita antecedencia, ficaram por muito tempo depositados em Santos.

Logo depois da chegada das primeiras remessas, o serviço do telegrapho melhorou muito e hoje acha-se em bom estado.

Tendo sido julgado insufficiente o numero de linhas para a quantidade, sempre crescente, dos telegraphas, foi encommendado todo o material necessario para uma linha de Campinas a Amparo e para uma outra de Campinas a Ribeirão Preto. Estes materiaes acham-se presentemente em Campinas, e a construcção destas duas linhas prosegue com toda a actividade sendo a de Amparo aberta em 2 de Abril de 1893.

O ultimo trecho da linha do Governo, entre Campinas e Uberaba, foi entregue em Março e realmente esta linha alliviou sensivelmente o nosso serviço que tanto se acha sobrecarregado.

A mudança dos postes por causa do leito da via dupla já está começada, achando-se promptos 25 kilometros.

Entre Campinas e o kilometro 5 tambem foram mudados todos os fios, devido ás vias novas até Guanabara e tambem por causa da linha do Ramal Ferreo Campineiro.

Foram construidas duas linhas novas de 15 kilometros entre Brumado e Serra Negra com a estação intermediaria de Santo Aleixo, sendo osapparelhos collocados em Santo Aleixo no dia 26 de Março de 1892 e em Serra Negra no dia 27 do mesmo mez.

Em 18 de Abril foram collocados os apparelhos telegraphicos na estação do Viaducto.

Em 17 de Junho na estação nova de Tibyriçá.

Em 7 de Setembro na estação de Conselheiro Martim Francisco.

Em 31 de Dezembro, na estação de Cerrado.

Todas as linhas foram durante o anno revistadas e mudados 1.487 postes de madeira por trilhos velhos.

Durante a epidemia em Campinas, a estação de Anhumas achava-se ligada por linhas telephonicas com Campinas e Jaguary.

Existencia do material telegraphico em 31 de Dezembro de 1892 :

Material	Tronco e Ramaes	Rio Grande e Caldas	Catalão	Total
Telephones	14	6		20
Apparelhos telegraphicos .	98	20	7	125
kilometros postes	642	270	102	1012
» fio	1683	540	204	2427
Elementos Bateria Leclanché	3070	770	270	4110

PESSOAL empregado no custeio e conservação do telegrapho em 31 de Dezembro de 1892

CATEGORIA	Numero		Total	Vencimento		DESEPEZA DIARIA
	Tronco e Barras e Caldas	Rio G. Catalão		Mensal	Diario	
Conservação	Inspectores.	1	1	400\$000	13\$333	26\$666
	Operario	1	1	180\$000	6\$000	6\$000
	Mestres	1	1	200\$000	6\$666	6\$666
	»	1	1	180\$000	6\$000	6\$000
	Ajudante	1	1	150\$000	5\$000	5\$000
	Feitores.	1	1	130\$333	4\$333	4\$333
	»	2	1	125\$000	4\$166	12\$498
	Trabalhadores	10	5	15	3\$200	48\$000
	Telegraphistas.	1	1	1	200\$000	6\$666
	»	1	1	1	180\$000	6\$000
	»	2	2	2	160\$000	5\$333
	»	2	2	2	150\$000	5\$000
	»	1	1	1	145\$000	4\$833
	»	12	1	13	140\$000	4\$666
	»	2	2	2	130\$000	4\$333
»	5	2	8	120\$000	4\$000	
»	1	1	2	110\$000	3\$666	
»	5	3	13	100\$000	3\$333	
»	13	3	13	90\$000	3\$000	
»	4	2	6	80\$000	2\$666	
»	4	1	5	70\$000	2\$333	
»	8	1	8	60\$000	2\$000	
»	4	4	4	50\$000	1\$666	
Ajudantes.	1	1	1	45\$000	1\$500	
»	6	6	6	40\$000	1\$333	
»	1	1	1	35\$000	1\$166	
Praticantes	11	2	14	30\$000	1\$000	
Total			128			419\$302
Custeio						

VIII

ALMOXARIFADO

MOVIMENTO DOS MATERIAES NO ALMOXARIFADO

Existencia em 31 de Dezembro de 1891. Importancia do material entrado durante o anno de 1892	513.066\$420 8.827.695\$655	Materiaes fornecidos durante o anno de 1892, a saber: Custeio, Tronco e Ramaes. 2.344.938\$450 , R. G. e Caldas . 578.777\$780 , Catalão 221.106\$270	3.144.812\$500
		Melhoramentos da Linha	749.688\$230
		Via Dupla	208.057\$420
		Ramal Serra Negra (construção)	69.399\$620
		Linha Catalão (construção)	3.447.246\$870
		Ramal Eleuterio (construção)	70.735\$082
		Ramal Mococa (construção)	118.477\$198
		Ramal do Socorro	209.498\$680
		Linha de Santos	170\$800
		Outras Comp. de Estradas de Ferro.	1.047\$000
		Materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1892.	9.340.762\$275	1.321.139$675 9.340.762$275

Na importancia de 1.321:139\$675 figuram materiaes, como locomotivas e vagões, que ainda não foram debitados aos trechos em construcção por acharem-se ainda em Santos.

No dia 13 de Outubro, ás 3 horas da madrugada foi notado pelo vigia do armazem de materiaes um começo de incendio na parte destinada a deposito de azeite, etc. Tomadas incontinentemente as providencias necessarias, ás 6 horas da manhã estava completamente extinto. O prejuizo havido foi avaliado em cerca de 15 contos de réis.

A escripturação acha-se em dia.

O pessoal existente em 31 de Dezembro consta do seguinte quadro :

CATEGORIA	N.º	VENCIMENTO		Despeza diaria
		Mensal	Diario	
Almoxarife	1	500\$000	16\$666	16\$666
Escripturarios	1	360\$000	12\$000	12\$000
„	1	200\$000	6\$666	6\$666
„	2	170\$000	5\$666	11\$332
„	1	130\$000	4\$333	4\$333
„	2	84\$000	2\$800	5\$600
„	1	80\$000	2\$666	2\$666
Armazenistas	1	160\$000	5\$333	5\$333
„	1	132\$000	4\$400	4\$400
„	3	108\$000	3\$600	10\$800
Carvoeiros	1	140\$000	4\$666	4\$666
„	3	130\$000	4\$333	12\$999
„	1	120\$000	4\$000	4\$000
„	1	72\$000	2\$400	2\$400
Feitor	1	145\$000	4\$833	4\$833
Trabalhadores	7	120\$000	4\$000	28\$000
„	2	80\$000	2\$666	5\$332
Total	30			142\$026

IX

VIA DUPLA

Acham-se concluidos os estudos do trecho entre Resaca e Casa Branca.

Já foi atacado o serviço de terraplenagem para preparação do leito entre as estações de Resaca e Mogy-mirim por dous empreiteiros que, tendo começado o trabalho em meados de Setembro; excavaram até o dia 31 de Dezembro 13.655^m³,000 de terra e executaram 89^m³,400 de alvenaria de diferentes naturezas em 5 boeiros e 1 pontilhão, apesar das chuvas abundantes que caíram durante o ultimo trimestre.

As despesas effectuadas durante o anno de 1892 importaram em 42:748\$460, repartidas do modo seguinte :

Administração e estudos	29:325\$930
Movimento de terra	11:757\$760
Obras d'arte	1:664\$770
Total	42:748\$460

N'esta data ha empreiteiros até a estação de Estiva e acha-se quasi prompto o leito entre as estações de Resaca e Conselheiro Martim Francisco. Além d'esta estação estão promptos mais 5 kilometros da linha.

Corre pois esse serviço com bastante regularidade, esperando eu ter até o fim do anno corrente, grande parte do leito prompto para receber a superstrutura.

X

INDEMNISAÇÕES

As reclamações de mercadorias extraviadas ou avariadas, emquanto justas e dentro do regulamento, foram attendidas; existindo ainda algumas pendentes procedendo-se ás respectivas averiguações que, por maior attenção que se preste, levam muito tempo por depender de outras estradas, antes de ter os esclarecimentos definitivos.

E' com verdadeiro pezar e acanhamento que sou obrigado a registrar aqui que alguns empregados, abusando da confiança depositada, subtrahiram as mercadorias entregues a esta estrada para o transporte.

Tem-se feito todas as diligencias para descobrir os autores dos roubos praticados e a Companhia não poupou despezas em advogados e custas, entregando-os aos poderes judiciaes.

Tenho a satisfação em declarar, em honra do pessoal, que estes factos constituem tristes excepções que felizmente desappareceram; sabendo a Administração proceder com todo o rigôr, mas tambem com toda a imparcialidade.

XI

PESSOAL

O numero de empregados na Companhia é o seguinte :

Inspectoria	2
Almoxarifado	30
Contadoria	15
Trafego	666
Telegrapho	128
Locomoção	826
Linha	685
Total	2.352

Os detalhes de cada repartição d'este resumo acham-se registrados nos respectivos titulos d'este relatorio.

Foi nomeado em Maio, para o cargo de Engenheiro Chefe da Linha em trafego, o Snr. Dr. Eugenio Barboza de Oliveira.

Em Julho de 1892 tomou conta do cargo de Almojarife o Snr. Manoel de Pinho Tavares Bastos, occupando-o com toda a actividade e zelo em beneficio dos interesses d'esta Companhia.

Tendo pedido licença em Setembro o Snr. Eduardo Swinerd, Chefe da Tracção, foi a mesma concedida, substituindo-o interinamente o Snr. William Wrigg.

Não posso deixar de registrar aqui um voto de pesar pelo infausto acontecimento, em 3 de Maio de 1892, da morte do Dr. Carlos Hermann Ludolpho Rôhe que por longos annos occupava o cargo de Engenheiro Residente da Companhia, á qual prestou relevantissimos serviços.

XII

CONSIDERAÇÕES GERAES

Pelo relatorio presente vê-se o augmento consideravel que tivemos no movimento e a quantidade de obras novas executadas. Si os resultados obtidos não correspondem ás justas reclamações do publico, foi isto por circumstancias e difficuldades, que esta administração, apesar dos esforços empregados, não pode vencer.

Quatro são as causas principaes d'este atrazo :

- 1^a.—A epidemia em Campinas
- 2^a.—A falta do pessoal em geral
- 3^a.—A falta de carvão durante os mezes de Maio e Junho

4^a. — O atrazo na remessa do material rodante depositado em Santos.

A epidemia em Campinas durante Fevereiro, Março e Abril, além da perda de 45 empregados victimas da mesma, trouxe grandes embaraços.

No ultimo dia de Fevereiro foram mudados os escriptorios da Inspectoria e Trafego para Anhumas e os da Contadoria, Secretaria e Caixa para Jaguary onde ficaram instalados na propria casa do Exm. Snr. Presidente da Directoria que generosamente cedeu-a.

Para os operarios das Officinas fizeram-se em Anhumas 84 casas cuja construcção durou 18 dias.

Sobre a falta de carvão tenho a dizer que, apesar de um stock em Santos de mais de 8.000 toneladas, o carvão era-nos remettido desde o principio do anno de 1892 com extraordinaria escassez; tanto que, nos primeiros 4 mezes, em muito trens do interior empregava-se lenha como combustivel e mesmo alguns trens de cargas foram supprimidos.

Em Maio e Junho a falta absoluta de carvão fez, não só baixar a receita da estrada conforme está indicado em um outro lugar d'este relatorio, mas tambem foi causa da agglomeração extraordinaria das cargas destinadas para a nossa linha.

Quando, depois de innumeradas reclamações, o carvão chegou com alguma abundancia, graças á determinação do Governo para dar preferencia na atracação dos navios carregados com o mesmo; a agglomeração das cargas de importação era tamanha que o nosso material rodante, então existente, não pode vencer-a.

Quanto ao nosso material, por muito tempo depositado em Santos, V. Exa. está bem a par de tudo que se tem feito e, para dar uma idéa da morosidade na remessa, pondero o facto que uma machina de 0^m,60 chegada por Buffou em Santos em

Fevereiro de 1891, só chegou a Campinas em Fevereiro de 1893, isto é: 24 mezes depois da chegada a Santos.

Para activar o transporte do material rodante, esta Inspectoria dirigio em diversas épocas 102 cartas, pedidos, reclamações e telegrammas e, emquanto a Superintendencia de Obras Publicas d'este Estado limitava-se, sinto dizêl-o, a queixas e criticas platonicas, foi unicamente devido á intervenção dos Snrs. Engenheiros Fiscaes por parte do Governo Federal, Drs. João Borges Ferraz e Arthur Pio Deschamp de Montmerency, que pessoalmente commigo visitaram em Santos todos os pontões carregados com centenas de vagões e dezenas de locomotivas, que o Exm. Snr. Ministro da Agricultura determinou, em Novembro, a preferencia na atracação, na ponte Ingleza, de navios consignados a esta Companhia.

Effectivamente todo o augmento do material, constante da lista mencionada no relatorio da Tracção, é de Novembro para cá.

Tenho toda a confiança que agora, com a chegada das nossas locomotivas, as contrariedades e embarços hão de desaparecer.

XIII

CONCLUSÃO

Ao terminar este relatorio no qual procurei esclarecer, o mais possivel, todos os pontos do serviço da estrada; cumpre o dever de consignar aqui um voto de louvôr aos diversos chefes de serviço que, com tanta dedicação e zelo, continuam a prestar-me o seu concurso na tarefa a meu cargo.

Lamentando profundamente que tenha sido a Administração d'esta Estrada alvo de tantas e tão

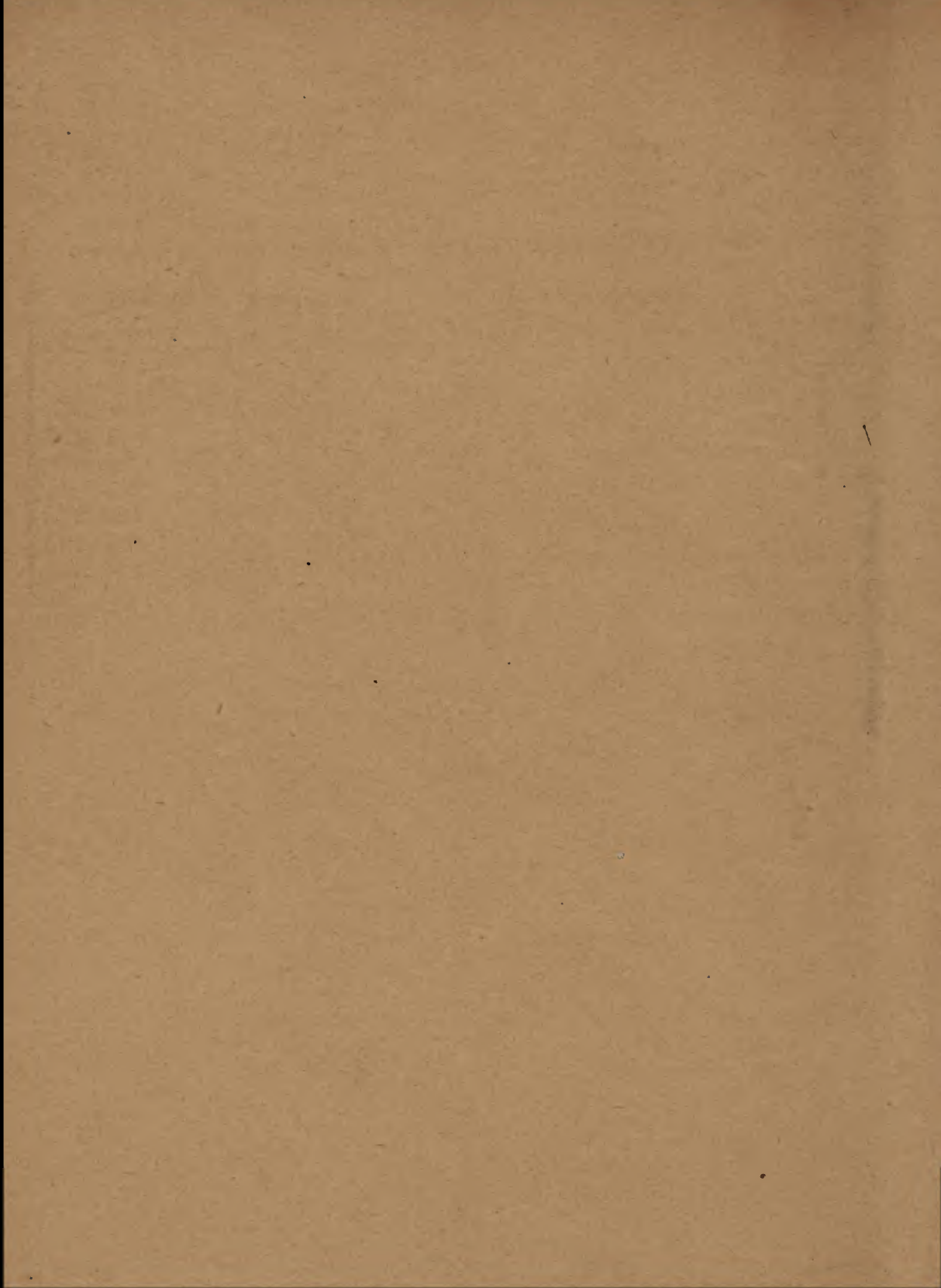
asperas censuras, provenientes na sua mór parte da ignorancia das difficuldades que temos encontrado; resta-me o consolo de ter feito todo o possivel para vencer os embaraços que tanto contrariam a marcha regular de nossa empreza.

Baseado nos melhoramentos em via de execução, e na chegada do material rodante ha muito esperado; tenho plena certeza que dentro de poucos mezes a nossa estrada poderá corresponder ás necessidades da zona por ella servida.

Deus Guarde a V. Exc. Illm. e Exm. Snr. Barão de Atatiba Nogueira, Dignissimo. Presidente da Directoria.

Campinas, 25 de Abril de 1893.

A. Brodowski,
Inspector Geral.

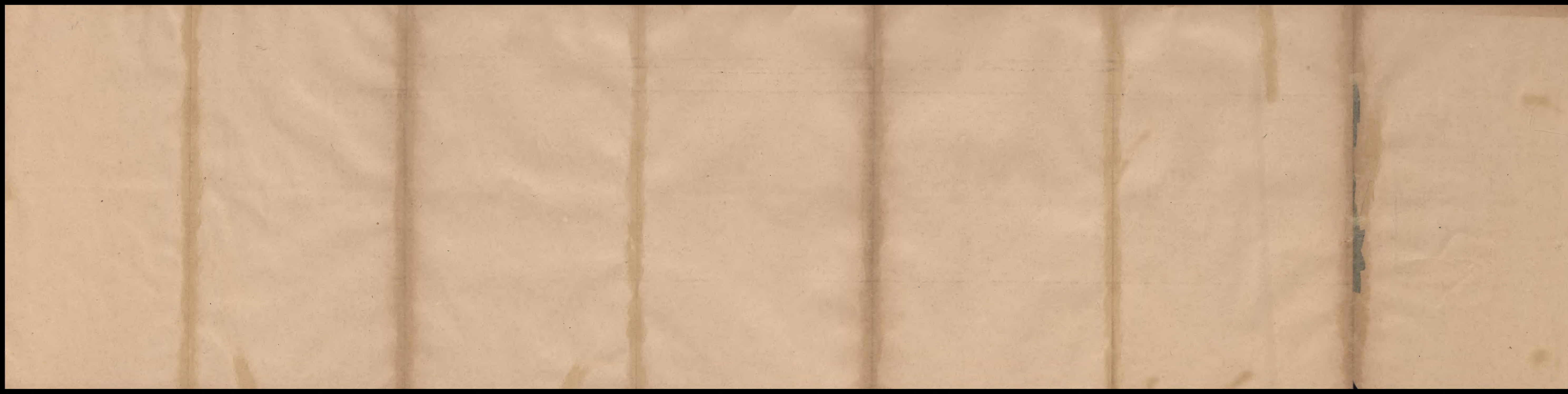


COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO

MOVIMENTO E RECEITA do anno findo a 31 de Dezembro de 1892

Main table with columns for ESTAÇÕES, VIAJANTES, BAGAGEM E ENCOMENDAS, ANIMAES, TELEGRAPHO, TOTAL DOS PRODUTOS, CAFÉ, TOUCINHO, FUMO, ALIMENTICIOS, ASSUCAR, SAL, DIVERSOS, TOTAL, PRODUCTO, DIVERSOS POR VAGÃO, ANIMAES, RECEITAS DIVERSAS, TOTAL GERAL DOS PRODUTOS, DIFFERENÇA EM 1892, EXPORTAÇÃO, IMPORTAÇÃO.





(Annexo n. 3)

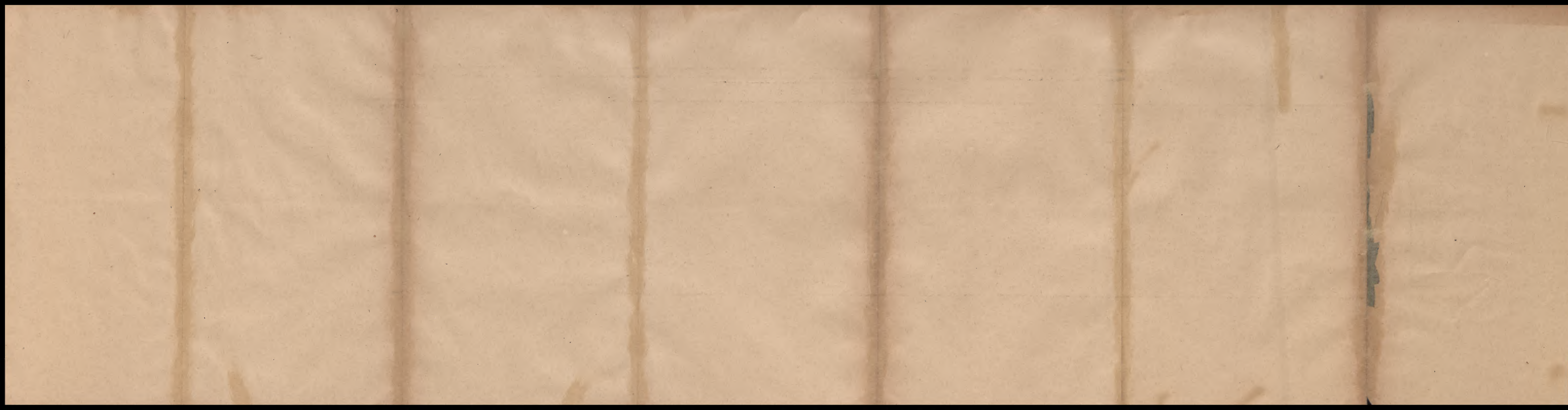
COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO

LINHA CATALÃO

MOVIMENTO E RECEITA do anno findo a 31 de Dezembro de 1892

ESTAÇÕES	TRAFEGO DE PASSAGEIROS														TRAFEGO DE MERCADORIAS																					
	VIAGANTES						BAGAGEM E ENCOMENDAS		ANIMAES		TELEGRAPHO			TOTAL DOS PRODUCTOS	CAFÉ	TOUCINHO	FUMO	ALIMENTICIOS	ASSUCAR	SAL	DIVERSOS	TOTAL	PRODUCTO	DIVERSOS POR VAGÃO		ANIMAES		TOTAL DOS PRODUCTOS	RECEITAS DIVERSAS	TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS	DIFFERENÇA EM 1892		EXPORTAÇÃO Kilogrammas	IMPORTAÇÃO Kilogrammas		
	1.a Classe	Producto	2.a Classe	Producto	Ida e volta	Producto	Total	Producto	Peso	Producto	Numero	Producto	Numero											Palavras	Producto	Numero	Producto				Numero	Producto			Numero	Producto
Jaguára	28	162\$540	331	575\$640	30	411\$470	389	1:149\$650	1.141	113\$300	9	2\$600	264	3.676	150\$500	1:416\$050	1.002			2.371		51.770	27.173	82.316	206\$410	17	4\$160			210\$570		1:626\$620	637\$090			
Sacramento	320	596\$560	2.129	1:961\$140	348	1:502\$470	2.797	4:060\$170	44.002	517\$910	158	116\$430	942	14.204	617\$580	5:312\$090	29.900	20.777	28.997	352.295	10.467	873.264	540.337	1.856.037	3.032\$890	12	17\$950	1.432	243\$880	3:294\$720		8:606\$810	318\$080	390.597	1.349.669	
Conquista	129	547\$470	1.834	3:497\$330	154	855\$580	2.117	4:900\$380	13.724	412\$820	118	187\$190	773	11.657	495\$670	5:996\$060	56.169	609	232	138.010	4.395	86.132	34.284	319.831	49	252\$030	1.989	942\$400	2:580\$440		8:576\$500	3:083\$059	140.169	111.867		
Engenheiro Lisboa	131	537\$220	780	1:639\$420	121	740\$900	1.032	2:917\$540	30.587	1:247\$120	33	65\$210	432	6.505	289\$320	4:519\$190	520	18.617	154.426	84.660	4.260	570.869	549.716	1.383.068	12:020\$430	65	488\$610	360	220\$540	12:729\$580		17:248\$770	3:861\$570	260.590	964.299	
Paineiras	77	201\$150	835	1:119\$630	113	353\$160	1.025	1:673\$940	3.118	91\$230	61	78\$370	291	4.039	157\$900	2:001\$440	15			35.578	117		12.850	48.560	308\$340	117	610\$750	243	173\$250	1:092\$340		3:093\$780	714\$920	17.522	5.804	
Uberaba	1.468	8:355\$820	4.838	14:886\$980	771	10:493\$030	7.077	33:735\$830	210.590	15:763\$225	281	1:593\$170	3.123	48.749	2:158\$400	53:250\$625	143.928	66.866	116.716	472.182	21.090	3.315.834	2.897.934	7.034.550	88:865\$379	28	1:274\$370	1.311	1:442\$310	91:582\$059	91.940	144:924\$174	35:978\$517	990.316	5.944.038	
Total	2.153	10:400\$760	10.747	23:680\$140	1.537	14:356\$610	14.437	48:437\$510	303.162	18:145\$605	660	2:042\$970	5.825	88.830	3:869\$370	72:495\$455	231.534	106.869	300.371	1.085.096	40.329	4.897.869	4.062.294	10.724.362	105:819\$459	288	2:647\$870	5.335	3:022\$380	111:489\$709	91.940	184:076\$654	40:731\$666	3:861\$570	1.799.194	8.375.677
Total geral	2.153	10:400\$760	10.747	23:680\$140	1.537	14:356\$610	14.437	48:437\$510	303.162	18:145\$605	660	2:042\$970	5.825	88.830	3:869\$370	72:495\$455	231.534	106.869	300.371	1.085.096	40.329	4.897.869	4.062.294	10.724.362	105:819\$459	288	2:647\$870	5.335	3:022\$380	111:489\$709	91.940	184:076\$654	40:731\$666	3:861\$570	1.799.194	8.375.677
Diferenças em 1892 para mais	924	4:255\$810	2.611	4:600\$750	681	7:532\$340	4.216	16:388\$900	188.279	12:152\$055	102	637\$330	126			29:129\$285	3.583			701.588			1.215.793	1.564.581	7:139\$392	132	1:043\$260			7:755\$412		36:870\$096	36:870\$096	831.724	566.324	
» » » menos													219	49\$000												1.427	427\$690			14.601						

A. Brodowski, Inspector Geral.



COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO

QUADRO ESTATISTICO DO SERVIÇO DA TRACÇÃO DURANTE O ANNO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1892

Numero	Tipo	Total dos trens	Percurso kilometrico dos trens					Percurso kilometrico dos vehiculos				Numero medio de vehiculos por trem	Percurso kilometrico das locomotivas	Despesa e consumo das locomotivas em serviço do trafego e lastro										Despesas com reparos das locomotivas				Consumo por 1. kil.			Despesas por loc. k.										
			Passageiros	Mixtos	Cargas	Especiaes	Lastro	TOTAL	Carros	Vagões carregados	Vagões vazios			TOTAL	Carvão		Azeite		Estopa		Diversos		Pessoal		Administração		TOTAL	Pessoal		Material		Administração		Total	Mil réis	Carvão	Azeite	Estopa	Em condicão	Em reparo	TOTAL
															Kilogrammas	Mil réis	Lítros	Mil réis	Kilog.	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis		Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis								
			Passageiros	Mixtos	Cargas	Especiaes	Lastro	TOTAL	Carros	Vagões carregados	Vagões vazios			TOTAL	Kilogrammas	Mil réis	Lítros	Mil réis	Kilog.	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis	Mil réis
1	Passageiros	369	26.372	192	2.666	2.141	31.371	97.539	12.638	1.447	111.624	2.555	36.077	268.640	20.433\$200	1.623	1.623\$000	410	328\$000	393\$760	4.348\$080	174\$400	27.200\$440	11.089\$070	2.935\$170	473\$000	14.497\$240	41.697\$680	7.44	0.044	0.011	\$753	\$155	\$898							
2	Passageiros	174	16.068		766		16.834	61.340	4.501	217	66.108	3.92	19.359	133.630	9.454\$100	902	902\$000	181	145\$200	1.867\$800	12.439\$840	790\$00	12.439\$840	8.551\$350	2.922\$430	315\$500	11.789\$280	24.229\$130	6.90	0.046	0.009	\$642	\$251	\$893							
3	Passageiros	347	51.419		761	144	52.324	258.074	2.330	15	260.419	4.97	60.173	433.560	34.831\$900	2.384	2.384\$000	583	466\$800	512\$130	6.226\$780	270\$100	44.691\$910	4.619\$220	1.805\$620	164\$800	6.589\$740	51.280\$720	7.20	0.039	0.009	\$742	\$852	\$890							
4	Passageiros	632	53.602		2.688	1.630	57.920	216.074	9.808	1.483	227.365	3.92	66.609	495.190	39.159\$800	3.064	3.064\$000	661	528\$800	478\$760	5.396\$240	232\$700	48.860\$900	3.663\$610	624\$110	139\$100	4.427\$120	53.287\$400	7.43	0.045	0.009	\$733	\$900	\$893							
5	Passageiros	496	31.706	5.008	8.537	434	45.685	140.590	21.222	2.356	164.168	3.59	52.537	407.790	31.802\$100	2.684	2.684\$000	682	545\$600	507\$230	5.154\$050	220\$100	40.913\$900	8.624\$260	3.385\$900	398\$000	12.377\$860	53.290\$940	7.76	0.051	0.012	\$778	\$814	\$892							
6	Passageiros	633	41.232	3.766	7.233	1.513	53.744	166.379	37.113	2.151	205.643	3.82	61.503	451.490	36.068\$500	2.943	2.943\$000	660	528\$800	451\$100	6.477\$990	282\$000	46.752\$690	5.567\$905	1.637\$510	198\$300	7.403\$375	54.156\$965	7.30	0.047	0.010	\$766	\$876	\$893							
7	Consolidat.	203	60	562	24.813	184	25.619	9.898	241.426	5.239	256.563	10.00	29.462	380.282	27.795\$040	1.596	1.596\$000	382	306\$000	305\$410	2.744\$590	106\$800	32.853\$640	2.892\$240	352\$700	12.135\$860	45.049\$500	12.90	0.054	0.012	\$815	\$829	\$864								
8	Consolidat.	153	44	188	24.223		24.455	4.180	212.233	9.859	226.272	9.25	28.123	338.054	28.357\$160	1.574	1.574\$000	378	302\$800	327\$560	2.404\$460	113\$400	33.079\$380	8.935\$920	2.812\$240	445\$800	22.038\$990	55.118\$370	12.02	0.055	0.013	\$816	\$959	\$8135							
9	Consolidat.	124	14.065	233	14.298		14.298	3.826	139.213	6.838	149.877	10.48	16.442	210.220	18.659\$900	911	911\$000	213	170\$440	170\$440	1.742\$840	86\$000	21.746\$580	2.837\$895	3.176\$920	100\$100	6.114\$915	27.861\$495	12.78	0.055	0.012	\$832	\$894	\$8016							
10	Consolidat.	224	22	94	18.099		18.253	3.947	263.758	20.058	287.763	10.18	32.492	394.680	32.844\$500	2.036	2.036\$000	413	330\$800	465\$440	3.394\$370	149\$000	39.220\$210	9.731\$705	4.408\$300	380\$800	14.562\$405	53.782\$615	12.14	0.062	0.012	\$807	\$855	\$862							
11	Passageiros	527	50.408		2.306	635	53.349	193.634	14.352	839	208.825	3.91	61.352	412.850	33.317\$800	3.044	3.044\$000	629	503\$200	476\$720	6.620\$180	288\$900	44.250\$800	2.805\$130	156\$800	7.604\$405	51.855\$205	6.72	0.049	0.010	\$821	\$845	\$856								
12	Consolidat.	193		2.209	16.930		19.139	7.962	185.197	6.167	199.326	10.41	22.010	252.908	17.703\$560	1.100	1.100\$000	290	232\$000	270\$540	2.365\$690	88\$700	21.760\$290	10.966\$445	5.014\$260	395\$800	16.376\$505	38.136\$795	11.49	0.049	0.013	\$988	\$832	\$826							
13	Passageiros	111	173	235	13.914	172	14.494	3.209	136.837	9.006	149.052	10.28	16.668	198.950	17.139\$900	944	944\$000	205	164\$400	205\$670	1.940\$930	92\$400	20.484\$100	8.033\$905	4.908\$130	281\$100	13.265\$035	33.749\$135	11.93	0.056	0.012	\$828	\$804	\$8252							
14	Passageiros	339	55.768		449	499	54.716	297.964	1.037	299.001	5.46	62.924	449.880	35.604\$800	2.384	2.384\$000	600	480\$000	398\$580	6.012\$420	262\$000	45.241\$600	4.206\$100	1.320\$280	162\$500	50.930\$830	50.930\$830	7.14	0.037	0.009	\$718	\$809	\$8527								
15	Mozul.	197	576	295	32.308	827	34.006	5.599	93.864	19.875	119.338	3.50	39.108	254.380	20.485\$180	1.876	1.876\$000	481	384\$800	476\$970	4.295\$360	184\$000	27.704\$410	3.765\$945	1.794\$890	147\$900	5.708\$725	33.413\$135	6.50	0.047	0.012	\$708	\$854	\$8562							
16	Passageiros	766	36.468		2.988	582	41.478	122.099	44.416	20.600	157.115	3.63	46.039	422.050	33.366\$100	2.984	2.984\$000	823	658\$400	514\$560	6.167\$780	268\$400	43.638\$940	1.030\$390	5.521\$630	393\$300	46.550\$820	6.16	0.064	0.017	\$954	\$911	\$8951								
17	Passageiros	190	34.789		516		35.295	1.796	68.572	18.263	88.691	2.45	40.578	233.495	18.443\$940	1.901	1.901\$000	532	426\$000	388\$410	5.071\$550	113\$800	31.947\$290	6.082\$800	4.172\$230	212\$900	10.467\$930	42.415\$220	11.93	0.058	0.005	\$156	\$875	\$8761							
18	Consolidat.	236	1.055	1.776	20.294		23.412	14.437	195.870	9.51	26.923	9.51	26.923	321.310	27.396\$100	1.579	1.579\$000	381	105\$200	278\$590	2.284\$400	113\$800	31.947\$290	6.082\$800	4.172\$230	212\$900	10.467\$930	42.415\$220	11.93	0.058	0.005	\$156	\$875	\$8761							
19	Consolidat.	2			318		318		1.272		1.272		25.800				2	18\$00		25\$00		18\$00		25\$00		18\$00		25\$00													
20	Consolidat.	278	35	188	35.091	148	35.462	5.789	305.180	33.967	344.336	9.72	40.782	542.110	42.816\$500	2.364	2.364\$000	511	408\$800	674\$210	3.593\$710	150\$900	50.007\$520	8.797\$320	3.257\$820	339\$000	12.394\$140	62.401\$660	13.29	0.057	0.012	\$826	\$830	\$8756							
21	Consolidat.	214	289		22.230	16	22.469	2.429	219.940	8.964	231.333	10.26	25.915	300.886	22.083\$220	1.951	1.951\$000	344	275\$200	452\$200	2.364\$990	95\$000	27.391\$610	11.998\$925	5.900\$700	490\$300	18.388\$395	45.780\$960	11.61	0.075	0.013	\$896	\$866	\$8822							
22	Consolidat.	197	1.770		21.420	160	23.850	4.196	145.942	15.990	166.128	7.11	26.852	278.990	24.844\$900	1.699	1.699\$000	303	242\$800	223\$560	2.817\$020	108\$000	29.435\$480	1.833\$450	543\$900	5.573\$340	35.008\$220	10.38	0.063	0.011	\$896	\$803	\$8399								
23	Consolidat.	621	2.582	14.973	13.991	442	31.988	51.999	86.390	15.505	153.894	4.81	36.728	319.700	26.875\$500	2.591	2.591\$000	593	476\$400	306\$460	3.548\$260	162\$600	33.954\$220	8.330\$995	4.011\$490	287\$400	12.628\$925	46.688\$145	8.70	0.070	0.016	\$924	\$828	\$8192							
24	Consolidat.	228			564	231	33.059	5.912	351.855	9.852	367.219	11.10	38.017	490.222	37.296\$400	2.104	2.104\$000	453	362\$400	306\$300	3.628\$440	162\$600	43.902\$710	7.110\$095	2.895\$990	260\$400	10.266\$435	54.169\$185	12.89	0.055	0.011	\$814	\$824	\$8192							
25	Tanque 60	638	5.128	13.184	18		20.330	13.239	35.110	5.028	53.377	2.52	23.379	169.050	13.190\$100	1.762	1.762\$000	270	216\$000	225\$520	4.202\$160	176\$800	19.767\$580	4.839\$425	1.513\$840	173\$200	6.546\$465	26.314\$045	7.23	0.074	0.011	\$845	\$825	\$8970							
26	Consolidat.	669	22.036	1.487	23.523	58.915	11.839	278			71.032	3.01	27.051	201.710	16.030\$900	1.893	1.893\$000	335	268\$000	152\$200	5.119\$220	238\$680	23.688\$220	5.119\$220	6.699\$230	30.887\$450	7.45	0.069	0.012	\$875	\$823	\$8998									
27	Consolidat.	359	21.672	595	1.629	2.088	25.984	90.364	11.736	1.089	103.189	3.97	29.881	227.074	17.825\$000	1.582	1.582\$000	392	478\$000	386\$780	7.252\$595	313\$200	26.852\$695	5.568\$430	1.566\$500	201\$900	7.336\$830	34.189\$625													

REPARTIÇÃO DE ESTADÍSTICA E
BIBLIOTECA DO ARQUIVO
SÃO PAULO
1913

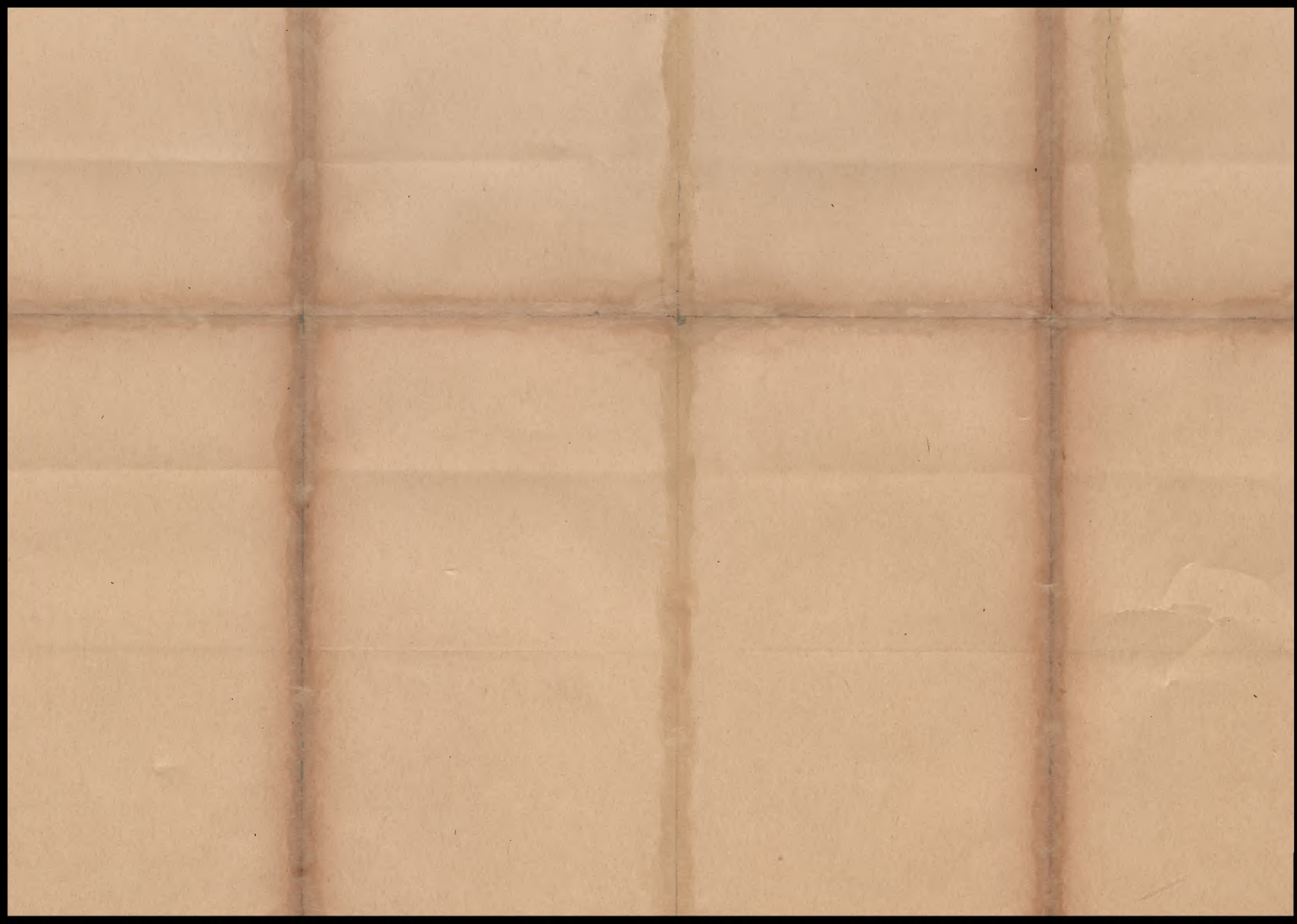
COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO

REPARTIÇÃO DA TRACÇÃO

DESPEZA NO ANNO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1892

ESPECIFICAÇÃO	PESSOAL				MATERIAL				Tronco	R. G. e Caldas	Catalão	TOTAL	Total Geral
	Administração	Pessoal	Officinas	TOTAL	Escriptorio	Material	Officinas	TOTAL					
A) Direcção geral													
Secretaria	8\$500	211\$025	30\$500	250\$025	\$820	15\$050	25\$600	41\$470	291\$495			291\$495	291\$495
C) Inspeção geral													
D) Almojarifado	22\$100	567\$525	83\$900	673\$525	1\$360	228\$850	79\$240	309\$450	982\$975			982\$975	982\$975
E) Contabilidade	1\$700	36\$600	5\$200	43\$500	\$400	42\$000	8\$700	51\$100	94\$600			94\$600	94\$600
F) Trafego													
2. Estações	280\$500	6:523\$485	947\$215	7:751\$200	25\$890	3:043\$870	1:047\$000	4:116\$760	11:616\$340	251\$620		11:867\$960	
3. Trens	6\$900	180\$150	29\$200	216\$250	\$220	58\$220	20\$200	78\$640	153\$400	141\$490		294\$890	12:162\$850
4. Cancellas, agulhas													
G) Tracção													
2. Serviço na linha	9:787\$500	229:332\$402		239:119\$902	4:259\$560	1.887:811\$960		1.892:071\$520	1.499:976\$362	466:704\$530	164:510\$530	2:131:191\$422	
3. Reparo das locomotivas	13:127\$100	310:247\$440	46:120\$930	369:495\$470	922\$600	124:768\$970	45:105\$780	170:797\$350	380:113\$500	118:481\$845	41:697\$475	540:292\$820	
4. Concertos extracr. mont.	289\$500	7:109\$600	1:195\$600	8:594\$700	4\$580	2:331\$780	828\$800	3:165\$160	11:759\$860			11:759\$860	2.683:244\$102
2. Carros em reparo	2:968\$800	69:251\$145	10:251\$400	82:471\$345	196\$350	25:394\$520	9:383\$270	34:974\$140	90:173\$565	21:700\$630	5:571\$290	117:445\$485	
3. » em construcção	156\$850	3.748\$780	549\$900	4:455\$530	10\$150	1:409\$630	492\$000	1:911\$780	6:367\$310			6:367\$310	
H) Material rodante													
4. vagões em reparo	2:361\$700	55:397\$975	8:195\$700	65:955\$375	244\$370	54:583\$670	15:430\$100	70:258\$140	106:268\$045	22:237\$270	7:708\$200	136.213\$515	
5. » em construcção	282\$700	6:656\$135	1:132\$300	8:071\$135	20\$590	16:654\$280	5:926\$400	22:601\$270	30:672\$405			30:672\$405	290:698\$715
6. » em montagem													
J) Telegrapho													
2. Conservação	30\$900	755\$300	109\$800	896\$000	1\$980	450\$540	152\$200	604\$720	1:500\$720			1:500\$720	1:500\$720
2. Via permanente	345\$800	8:105\$260	1:185\$300	9:636\$360	46\$040	9:569\$780	2:833\$800	12:449\$620	17:274\$465	3:928\$750	882\$765	22.085\$980	
3. Lastro													
4. Obras de arte	305\$700	7:202\$975	1:065\$300	8:573\$975	27\$360	5.363\$590	1:882\$000	7:272\$950	15:846\$925			15:846\$925	
K) Conservação da linha e suas dependencias													
5. Estações e mais edificios	561\$500	13:496\$070	1:968\$600	16:026\$170	56\$010	13:907\$120	3:259\$200	17:222\$330	24:185\$695	1:359\$235	7:703\$570	33:248\$500	
6. Cercas, cancellas e valles	3\$400	73\$125	10\$100	86\$625	\$500	57\$000	31\$500	89\$000	175\$625			175\$625	
7. Obras novas	162\$400	3:376\$825	473\$500	4:012\$725	28\$050	2:171\$160	712\$270	2:911\$480	6:924\$205			6:924\$205	78:281\$235
Almojarifado	3:051\$200	67:634\$625	9:922\$700	80:608\$525	375\$530	82:807\$790	18:882\$750	102:066\$070	182:674\$595			182:674\$595	
Melhoramento da linha	3:332\$900	77:930\$215	1:607\$300	92:870\$415	400\$940	115:425\$600	22:549\$010	138:375\$550	231:245\$965			231:245\$965	
Ramal Dumond	52\$800	1:117\$700	151\$600	1:322\$100	9\$200	638\$730	257\$300	905\$230	2:227\$330			2:227\$330	
Via dupla	33\$600	750\$300	105\$700	889\$600	3\$960	56\$240	135\$280	195\$480	1:085\$080			1:085\$080	
Companhia Paulista	97\$500	2:109\$675	351\$000	2:558\$175	3\$000	1:219\$160	432\$880	1:655\$040	4:213\$215			4:213\$215	
Ramal Cabras	21\$800	428\$150	57\$000	506\$950	2\$480	632\$800	152\$400	787\$680	1:294\$630			1:294\$630	
Construcção da linha Catalão		96.988\$060	14:499\$200	111:487\$260	379\$050	83:269\$710	24:946\$560	108:595\$320	220.082\$580			220.082\$580	
» » Mocóca		7:971\$775	1:060\$400	9:032\$175	46\$800	4:460\$430	1:652\$900	6:160\$130	15:192\$305			15:192\$305	
» » Silveiras		5:290\$570	756\$800	6:047\$370	4\$530	896\$950	279\$900	1:181\$380	7:228\$750			7:228\$750	
» » Serra Negra		166\$400	23\$900	190\$300	1\$500	592\$460	39\$200	633\$160	823\$460			823\$460	
» » Santos		324\$870	49\$200	374\$070	\$490	38\$800	8\$900	48\$190	422\$260			422\$260	
Empreiteiros	8\$400	245\$500	48\$800	302\$700	\$230	222\$430	50\$600	273\$260	575\$960			575\$960	667:066\$130
Total	37:301\$750	983:229\$657	111:988\$045	1.132.519\$452	7:074\$540	2.438:123\$090	156:605\$740	2.601:803\$370	2.871:443\$622	634:805\$370	228:073\$830	3.734:322\$822	3.734:322\$822

A. Brodowski,
Inspector Geral.





ANNEXO N. 4

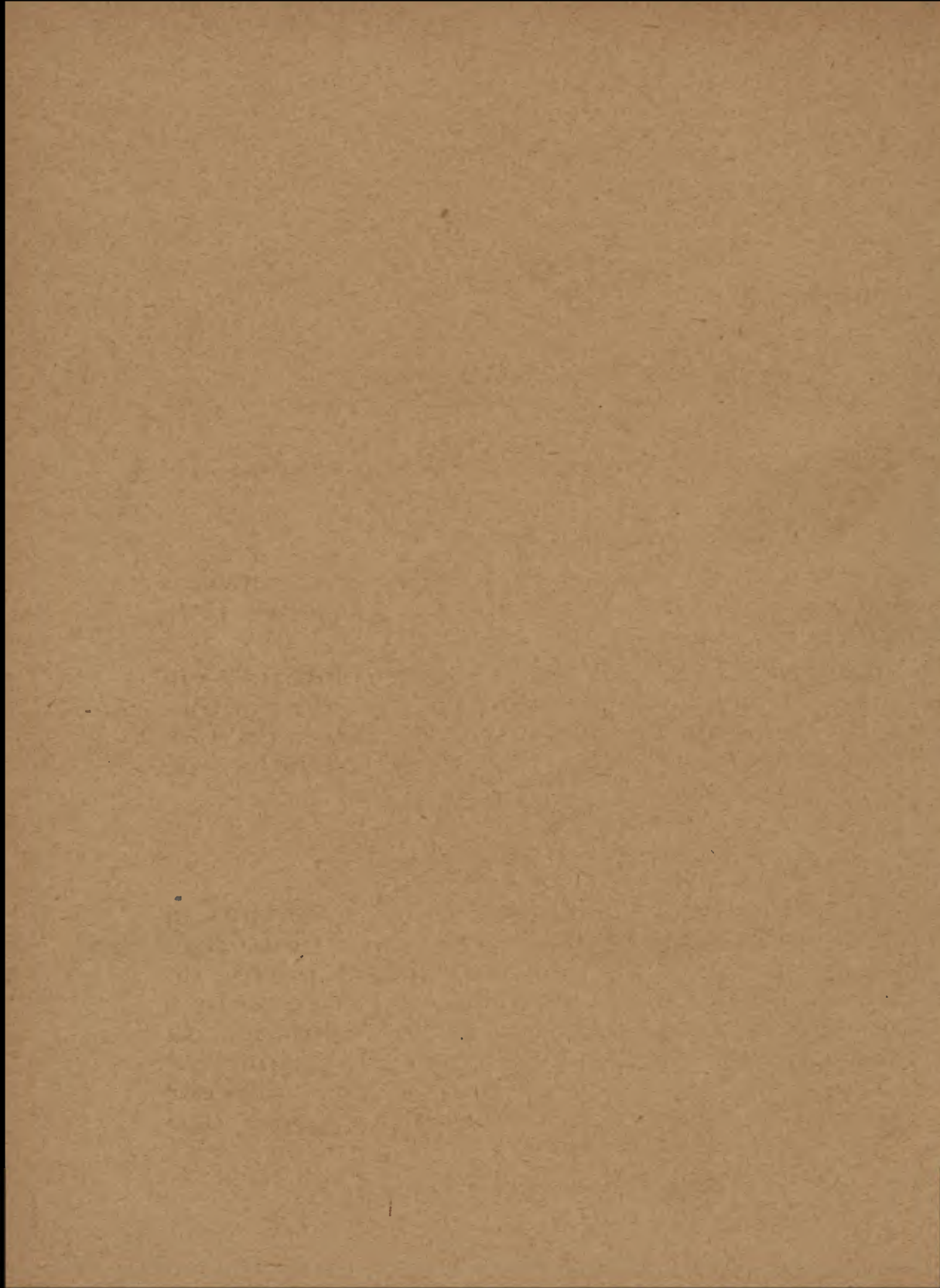
RELATORIO

DO

ENGENHEIRO EM CHEFE

E

REPRESENTANTE DA COMPANHIA



Illm. Exm. Snr.

Barão de Otaliba Nogueira

Dignissimo Presidente da Directoria da Companhia Mogyana.

Tenho a honra de expôr a V. Exc. os serviços executados no anno de 1892 até a presente data nos trabalhos a meu cargo.

Para maior clareza dividirei este relatorio em trez partes : 1.^a negocios relativos á linha de Santos : 2.^a negocios relativos ás garantias de juros do Governo Federal : 3.^a negocios relativos á linha de Catalão :

Linha de Santos

Tendo a Directoria da Companhia resolvido, á vista da tremenda crize de transportes que tanto prejuizos deu, tentar levar sua linha até o porto de Santos, unica solução para resolver essa crize, sobretudo para a lavoura, commercio e industria da extensa zona que serve a Companhia Mogyana, requeri ao Governo essa concessão por me parecer que do poder executivo dependia, visto como não

se pedia favor de especie alguma, nem mesmo um metro de zona privilegiada. O Snr. Dr. Antão de Faria, Ministro d'Agricultura, declinou de si para o Congresso julgando-se incompetente. Abrindo-se nessa occasião o Congresso, a elle me dirigi e apresentei o requerimento da Companhia, fundamentando o pedido e demonstrando ser a unica solução da crize, e prolongamento de varias estradas de ferro ao porto de Santos. Apesar da Companhia não se apresentar como concurrente á nenhuma outra estrada, pois seu fim não era tirar-lhe suas cargas, mas sim e só dar franco e facil transporte ás que percorrião sua linha de trafego difficil pela grande extensão a que se prolonga, e evitando baldeações, o pedido da Companhia foi bem acolhido pelo Congresso que chegou a votar em segunda discussão uma lei especial fazendo a Concessão á Companhia Mogyana.

Nessa occasião apresentou-se igualmente ao Congresso a São Paulo Railway Company com requerimento pelo qual mostrava ter a pretensão ao monopolio do porto de Santos, embora o Art. 2.º de seu contracto extipule exactamente o contrario.

O facto é que tendo conservado esse monopolio, suppondo que ninguem mais poderia vencer difficuldades da serra, queria ella continuar na posse d'esse monopolio ; e ainda mais, para esse fim e para resolver ainda que incompletamente a crize de transportes, propunha-se a duplicar sua linha de bitola larga de S. Paulo á Santos e construir ao lado uma linha de bitola estreita destinada a receber os trens das differentes Companhias de bitola estreita que levarião seu respectivo trafego até o porto de Santos entregando as mercadorias na estação da Companhia Ingleza.

Em tróca desse melhoramento, que não era mais do que uma exigencia imperiosa da lavoura, com-

mercio e industria mal servidos, a Companhia Inglesa solicitava do Governo a concessão de mais vinte annos no prazo estipulado no seu contracto para a encampação da estrada, por parte do Governo.

O Congresso, pela Commissão de Obras Publicas deu parecer favoravel a esse pedido e, na ultima discussão foram apresentadas emendas, entre as quaes uma relativa á Companhia Mogyana, que não pedia favor algum, ficando por essa fórma o Governo autorisado a fazer a concessão.

Foram immediatamente entaboladas negociações entre a Companhia Inglesa e o Governo para a innovação do contracto, e, como se deprehende do folheto annexo, o Ministro á vista das exigencias da Companhia não pode chegar a accordo, dando-se por interrompidas as negociações. Ao mesmo tempo S. Exc. convidava a Companhia Mogyana, que tinha novamente apresentado um requerimento ao Governo, a assignar o contracto cujas bazes e clausulas já tinham sido estabelecidas, e no dia 5 de Agosto de 1892, foi assignado pelo Presidente da Republica o decreto n. 977 que concede á Companhia Mogyana a autorisação requerida para prolongar seus trilhos da Resaca ou do ponto mais conveniente de sua linha ao porto de Santos.

O ponto de Resaca derivou de ser aquelle em que a nova linha a Santos constituia uma direcção, prolongamento geral da direcção de Resaca para o interior. Além disso, devendo, conforme foi estipulado no contracto, ser a linha de Santos construida em condições technicas mais favoraveis, curvas de 150^m e declives de 2^o%, excepto na Serra do Mar, onde se poderá applicar systema especial, ficaria a nova linha de harmonia com o traçado de Resaca em diante, que é incontestavelmente mais favoravel

do que o de Campinas á Resaca, bastante tortuozo e accidentado por causa da disposição do terreno. Tendo a Companhia resolvido duplicar sua linha de Campinas á Casa Branca e logo depois prolongar essa duplicação até Ribeirão Preto, a via dupla impunha-se para a linha de Santos, e não se podia executar a sahida da estrada com capacidade inferior ao seu tronco principal de mais de 1000 kilometros de extensão, tanto mais que tendo o Governo provocado estudo especial sobre esse assumpto por causa do projectado alargamento de bitola da Estrada de Ferro do Norte a maior parte dos Engenheiros que se empenharam n'esse estudo mostraram-se inclinados a adopção da duplicação da linha estreita, evitando-se as baldeações que embora não sejam de custo importante, no entretanto difficultão o trafego como aliás é verificado na estação de Campinas entre as Companhias Mogyana e Paulista, no Porto Novo de Cunha entre a Estrada de Ferro Central e a Leopoldina, e extraordinariamente demorada baldeação da Cachoeira feita pela E. de Ferro Central, que aliás dispõe de muito pessoal habilitado, verificando-se que cargas destinadas do Rio á S. Paulo, vão parar as vezes na Parahyba do Sul e Entre-Rios.

Na occasião não podia, pois a Companhia que estava disposta a fazer sacrificio e servir ao publico, deixar de construir sua linha de via dupla.

Assignado o decreto de concessão e logo depois o contracto, a Companhia encetou os estudos definitivos sobre a immediata direcção do Dr. Julio Stanke apresentando ao Governo em 24 de Setembro o estudo preliminar de todo o traçado, e o estudo definitivo dos primeiros 5 kilometros, que foram approvados pelo decreto 1098 de 25 de Outubro de 1892.

Estudo preliminar

DESCRIÇÃO GERAL DO TRAÇADO

Estabelecido no contracto que a Companhia teria de servir directamente ou por meio de um ramal a cidade de Mogy das Cruzes, impunha-se como primeiro trabalho a verificação da posição d'esse ponto em relação á zona privilegiada da Companhia Inglesa.

Mandei então uma turma de Engenheiros levantarem a posição exacta de Mogy das Cruzes verificando-se achar-se a estação da Estrada de Ferro Central em Mogy das Cruzes, fóra da zona privilegiada da São Paulo Railway Company, que é de 5 leguas de 18 ao gráo, ou menos de 31 kilometros.

Essa cidade devia, pois, ser servida não directamente para não alongar a linha principal, mas por meio de um ramal que permitta á Companhia collocar uma estação em Mogy das Cruzes seu extremo e fóra da zona da Companhia Inglesa.

Assim as cargas que do Rio procuram Goyaz e o Sertão servido pela Companhia Mogyana, poderão-se encaminhar directamente para nossa linha. Por outro lado a producção da zona servida pela linha do Norte e que demanda o porto de Santos, poderá igualmente chegar a seu destino seguindo de Mogy das Cruzes directamente á Santos.

A linha Mogyana sahindo de Santos de sua estação inicial no centro da Cidade, atravessa o canal em frente a Ilha Barnabé, e atravessando o morro dos Frades, estende-se na extensão de 5 kilometros na mesma Ilha pela parte secca e mais elevada do mangue, podendo a Companhia n'esse trecho de 5 kilometros construir armazens com capacidade para mais de cem mil saccas de café, de um e outro lado

da linha, deixando espaço sufficiente no meio para construir as linhas de manobra que precisar. Desse lado a Companhia terá sua estação de tiragem e deposito de cargas e materiaes, e apenas edificio menor para o serviço administrativo do transporte de mercadorias dos seus armazens da estação da Ilha («José Bonifacio») para a estação de entrega na cidade, sendo esse serviço feito com regularidade por meio de barcas-ferry apropriadas conforme o modelo que remetti á V. Exc.

Essas barcas fazem a travessia em 2 minutos e effectuando-se viagens regulares de 5 em 5 minutos durante o dia. O commercio terá toda a facilidade em communicar-se com a estação «José Bonifacio» e saber a que hora do dia a carga que procura é remettida para a cidade, afim de providenciar sobre sua retirada. Como se vê a estação «Serzedello Corréa», com dois armazens do 10×126^m , é apenas uma estação de distribuição e não de deposito.

Na estação «José Bonifacio», a Companhia poderá construir ao largo da linha na extensão de perto de 5 kilometros, de um e outro lado, armazens de ferro de parede dupla fundado em columnas de parafuzos, semelhantes aos que existem nas docas de Santos, que são muito frescos e ventilados e podem vir promptos da fabrica até o soalho e serem immediatamente montados no lugar dando accesso aos trens da Companhia. Dez armazens de $20^m \times 100$ darão deposito para perto de cem mil saccas de café, e a Companhia no trecho atravessado da Ilha até a travessia do rio Jurubatuba, poderá construir numero desses armazens para attingir essa quantidade de capacidade, ou mesmo mais; além disso ficará espaço sufficiente na Ilha, cuja área é de muitos alqueires de terras, para os particulares que quizerem edificar com o fim de proceder desse lado ao

ensacamento. Mandei fazer sondagens para poder projectar os armazens e suas fundações sobre os para-fuzos.

A linha continúa pela Ilha Barnabé e alcança logo no kilometro 3, o espigão da Serra que se estende até ahi, e segue pela encosta até atravessar o Rio Jurubatuba no kilometro 5.

Desse ponto em diante a linha deixa a parte baixa do territorio e logo depois da ponte principia o systema especial Abt.

A linha procura galgar primeiro o contraforte que separa as aguas do Jurubatuba das aguas do rio Quilombo, e passando na garganta de Santa Cruz no kilometro 7, desce para as aguas do rio Quilombo que atravessa no kilometro 12.

Atravessando o rio Quilombo a linha, cujo declive não excederá de $4\frac{1}{2}$ ‰ systema Abt, começa a verdadeira subida da Serra que galgará com extensão de 17 kilometros até as cabeceiras do rio Quilombo e do rio Itayçupeba que demanda e desagua no Tieté nas proximidades da estação de Goyó. Essa garganta da Serra attingida pelo traçado, se acha a mais ou menos 7 kilometros da estação de «Alto da Serra» da Companhia Inglesa, e a 10 kilometros da estação do Rio Grande, sendo o terreno para esta ultima menos accidentado.

Galgada a Serra com declive nunca superior a $4\frac{1}{2}$ ‰, o que não exigirá a divizão dos trens visto que no systema Abt, a locomotiva de 40T, reboca mais de 200 toneladas brutas, e que corresponde a mais de 12 vagões, a linha desce pelo valle do Itayçupeba até as margens do Tieté atravessando a Estrada de Ferro Central perto da estação de Goyó e logo depois que atravessa esta, bifurca-se o ramal de Mogy das Cruzes que acompanha o traçado da

Central até de frente da estação de Mogy das Cruzes, da Estrada de Ferro Central.

Do Tieté o traçado enfrenta logo com a serra de Itaberaba que procura galgar na garganta da Tapera Grande acompanhando aguas secundarias. Na Tapera Grande nascem aguas do Atibaia que a linha acompanha, passando proximo á Nazareth, que está fóra da zona da Companhia Ingleza, até as proximidades da cidade de Atibaia, procurando logo adiante atravessar para as aguas do rio Jaguary em direcção á estação de Pedreiras.

Da estação de Pedreiras ou proximidades, a linha atravessa para o Camandocaia e procura mais ou menos o kilometro 41 da linha Mogyana á quem da estação de Resaca.

Actualmente está quasi concluido o estudo definitivo, faltando a ligação na Serra de poucos kilometros, descendo uma turma de Engenheiros e subindo outra.

Faltão igualmente poucos kilometros no trecho de Atibaia a Pedreira, e o trecho de poucos kilometros de Pedreira ao entroncamento na Mogyana.

Embora a extensão total seja de poucos kilometros maior do que a avaliada, em todo caso será sensível o encurtamento no percurso das cargas de Resaca á Santos sobre o percurso actual.

O trecho mais difficil de construcção é o da serra de Itaberaba, mas mesmo assim, talvez possa-se suprimir o unico tunel, ficando apenas córtes e aterros grandes.

Aguardo a remessa do estudo feito para esse fim : pelo 1.º Engenheiro afim de tomar uma resolução definitiva.

Na Serra do Mar se houver algum tunel, será insignificante.

Espero que até fins de Abril esteja concluído todo o projecto, já se tendo apresentado ao Governo os estudos de 55 kilometros.

Julgo ter feito uma exposição do traçado geral.

Accrescentarei que foram entregues aos empreiteiros, 15 kilometros de serviço e por estes dias serão entregues mais 10, da Tapera á Atibaia. Uma linha d'estas não podia deixar de ser construída senão por empreiteiros activos e de recursos, e por preços que no estado actual de carestia e falta de pessoal permittissem activar as obras.

Foi acceita a proposta do Snr. Dr. José Dias Maynard, empreiteiro conhecido e que associando-se aos Snrs. Gáffrée Guinle & C.^a formaram elementos de effectuar a construcção no menor prazo possível.

O contracto dá 2 annos de prazo depois da entrega do perfil para a conclusão completa dos trabalhos no respectivo trecho.

A Companhia cedeu o contracto feito com o Governo do Estado para a introducção de 2 mil trabalhadores, encarregando-se desse serviço de combinação com os empreiteiros, a Companhia Metropolitana.

Garantias de juros

Tendo adoecido em Outubro proximo passado, não tenho podido encaminhar o recebimento das garantias devidas pelo Governo Federal, com a celeridade desejavel.

Estão requeridas, e são devidas pelo Governo as seguintes garantias :

Linha de Catalão—1.^o Semestre de 1892 requerida em 11 de Novembro de 1892, 93:152\$739.

Linha do Rio Grande—1.^o Semestre de 1892, requerida em 16 de Dezembro de 1892, 327:431\$536.

Linha do Rio Grande—2.º Semestre de 1892, requerida por antecipação em 26 de Janeiro de 1893, £ 14.511-0-0.

Linha de Catalão—2.º Semestre de 1892, depende ainda da tomada de contas.

Como se vê, o Governo deve a Companhia, cerca de oitocentos contos, de garantias. Algumas, porém, já seguiram para o Thesouro e outras estão em processo. A demora também é devida á tomada de contas pela Commissão.

Linha de Catalão

Nesse prolongamento foram apresentados ao Governo os estudos definitivos até Catalão, faltando o Governo despachar os do ultimo trecho apresentado em Outubro proximo passado.

O serviço de preparação do leito acha-se encaminhado, e se não fôra a falta de expedição de trilhos, de Santos á Uberaba, estaríamos com os trilhos já assentados em territorio goyano e proximos do ponto terminal—Catalão.

Terminando, não posso deixar de elogiar e agradecer a todo o pessoal tecnico, accrescentando que as turmas que trabalham na Serra do Mar, têm dado as maiores provas de zelo e interesse pelos negocios da Companhia, soffrendo privações em uma zona inteiramente selvagem e desprovida de todo e qualquer recurso.

Rio de Janeiro, 30 de Março de 1893.

De V. Exc.

Att.º Cr.º Venerador

Joaquim M. R. Lisboa

Engenheiro Chefe e Representante da C.^a

ANNEXO N. 5

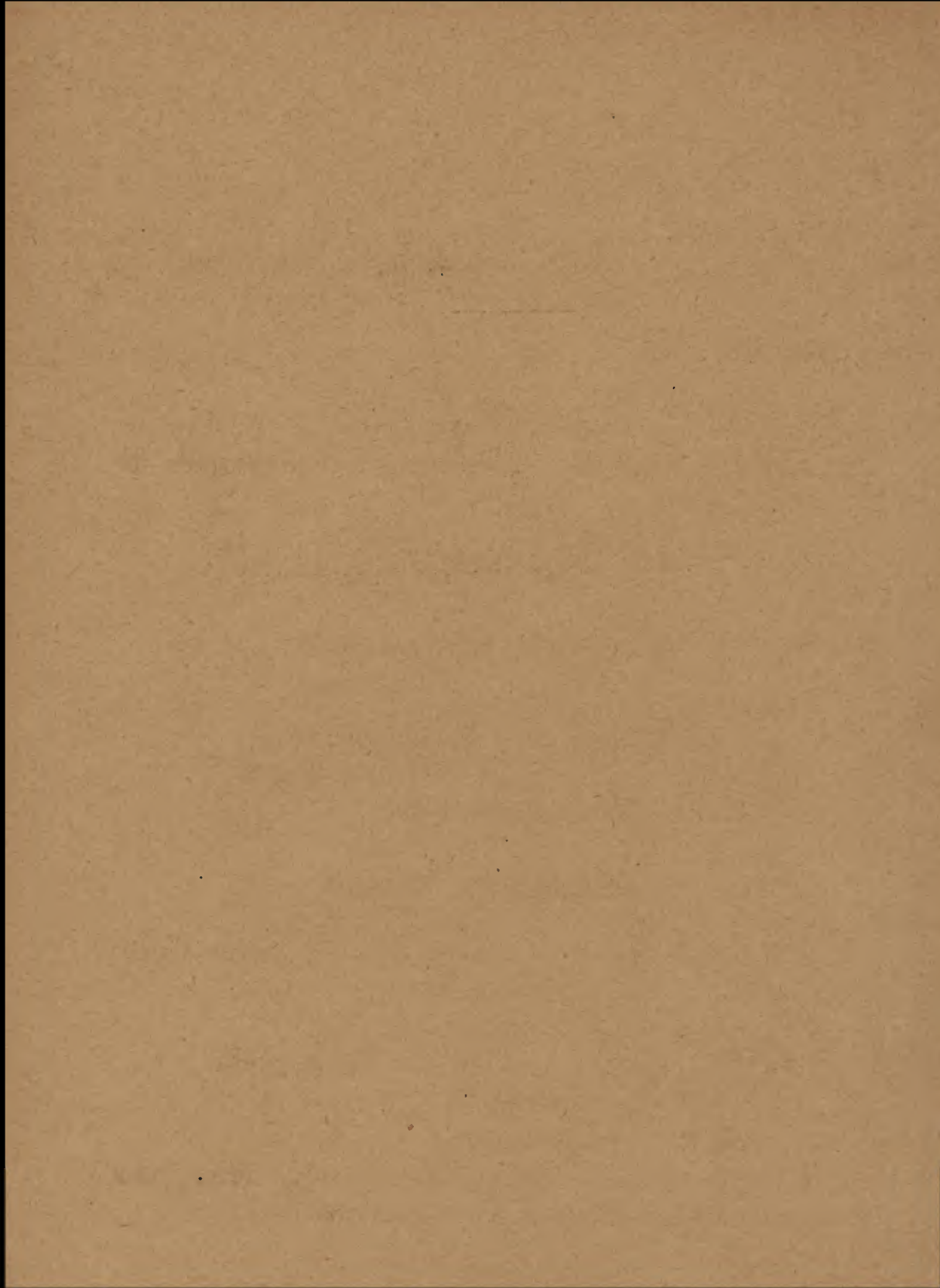
RELATORIO

DO

PRIMEIRO ENGENHEIRO

DE

CATALÃO



Illm. Exm. Snc.

Tenho a honra de apresentar a V. Ex.^a o relatório annual dos trabalhos da construcção da linha de Catalão.

2.^a SECÇÃO

Trabalhos preparatorios

Fizeram-se :

516.900^m² de roçada em capoeirão
19.200 » » » matta virgem
2.610 » destocamento.

Preparação do leito

Terraplenagem e construcção de obras d'arte os trabalhos executados foram :

1075.83^m³ de escavação em terra
96.15 » » » pedra solta
108.58 » » » pedreira
16.10 » alvenarias.

Âcham-se em Santos as vigas de ferro para as pontes, pontilhões e boeiros abertos.

Via permanente

DORMENTES.—Estão depositados na linha todos os dormentes encomendados para esta secção, em numero de 189.000.

TRILHOS E ACCESSORIOS. — Acha-se em Santos todo o material encomendado, sendo :

5.535	toneladas de trilhos,
188	» » talas de junções,
55	» » parafusos,
143	» » grampos,
20	mudança de linha.

SUPERSTRUCTURA.—O assentamento da superstructura ainda não pôde ter começo pela falta de meio de transporte para o material fixo que está em Santos.

ESTAÇÕES E DEPENDENCIAS. — Ainda não se deu começo á construcção dos edificios para estações e armazens pela impossibilidade de transportar certos materiaes antes de assentada a via permanente.

Receberam-se em Santos os materiaes encomendados, taes como girador, tanques, bombas e machinismos para officinas.

Parte deste material já está em Campinas.

TELEGRAPHO. — Acha-se em Campinas o material encomendado.

CERCA. — Está depositado em Uberaba o arame para cercas.

MATERIAL RODANTE.—As locomotivas, carros, vagões ou ferragens para a construcção dos mesmos nas officinas da Companhia, têm sido recebidos em parte, achando-se o restante em Santos.

3.^a SECÇÃO

Trabalhos preparatorios

Foram executados os seguintes :

443.750^m² de roçada em capoeirão,
142.800 » » » matta virgem,
12.185 » » destocamento.

Preparação do leito

Terraplenagem e obras d'arte :

41.244^m³ de escavação em terra,
19.135 » » » pedra solta,
10.408 » » » pedreira,
1.250 » alvenarias.

Acham-se em Santos as superstructuras metallicas para pontes e pontilhões bem como um girador, tanques, bombas e material para a linha telegraphica.

4.^a SECÇÃO

Foram submettidos á approvação do governo os estudos definitivos até o ponto terminal, na cidade de Catalão.

Está concluida a locação de toda a linha.

As despesas até a presente data importam em Rs. 5.053:961\$695 distribuida pelas diversas verbas conforme a tabella :

Trabalhos preparatorios	227:797\$380
Preparação do leito	316:961\$308
Via permanente.	750:788\$770
Estações e dependencias	354:970\$705
Telegrapho.	127:322\$885

Cerca	59:022\$380
Material rodante	3.094:644\$680
Administração technica.	102:808\$770
Despezas geraes	19:644\$817
	<hr/>
	5.053:961\$695

Finalizando o presente relatorio cumpre-me consignar a boa coadjuvação prestada por todo o pessoal technico e auxiliar no serviço da Companhia.

D. G. V. Ex.^a

Ill.^{mo} Ex.^{mo} Sr. Barão de Ataliba Nogueira, dignissimo Presidente da Directoria da Companhia Mogyana.

Campinas, 25 de Abril de 1893.

Candido G. Gomide,
1.^o Engenheiro.

ANNEXO N. 6

RELATORIO

DO

PRIMEIRO ENGENHEIRO

DA

LINHA DE SANTOS



S. Paulo, 5 de Maio de 1893.

Illm. e Exm. Snr. Barão de Ataliba Nogueira,
Digm.º Presidente da Directoria da Companhia.

Tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatório dos serviços feitos com os estudos definitivos, locação e construção da linha de Santos, relativamente ao mez de Abril de 1893.

I. Estudos definitivos

TRECHO: SERRA Á SANTOS

A exploração n'este trecho da Serra está com 14 kilometros, faltando cerca de 4—4½ kilom. até chegar a ligação no Rio Quilombo, casa de Sebastião ; espero que em 8 dias será concluída a exploração.

II. Locação

TRECHO: SANTOS Á SERRA

A locação até o kilom. 10 está concluída, e deve continuar até o kilom. 13 (Quilombo)

TRECHO: TAPERA GRANDE AO TIETÉ

Do zero da garganta até o kilom. 7 acha-se uma turma locando; e do kilom. 7 em diante outra. A primeira está com 2½ kilom., a segunda principiou o serviço nos ultimos dias do mez.

TRECHO: TAPERA GRANDE A ATIBAIA

Achão-se locados 6 kilom. da garganta em diante, e da estaca 1100—1300, perto de Nazareth, outros 4 kilometros.

III. Construcção

TRECHO: SANTOS AO QUILOMBO

Nos primeiros 5 kilometros o serviço está com menos desenvolvimento, faltando ainda a locomotiva para o serviço do aterro sobre o mangue; do kilm. 5 — 7 a construcção está em todos os pontos principiada; brevemente serão entregues as notas até o kilom. 10. Continuam as sondagens para a ponte de Jurubatuba.

TRECHO: TAPERA Á NAZARETH

Achão-se os primeiros 2 kilom. em todos os pontos attaccados, e do kilom. 2 — 4 com os trabalhos preliminares feitos, e para ser principiada a excavação.

ESCRITORIO CENTRAL

Mudou-se o escriptorio para S. Paulo; a mudança atrazou o serviço durante 10 dias. Espero, com algum reforço no pessoal, seja no campo, seja no escriptorio, abreviar mais o serviço, especialmente a locação em todos os trechos; de modo que as demoras havidas por doenças no pessoal, e pela mudança do escriptorio serão com toda probabilidade recuperadas no presente mez.

Foram entregues novamente os 25 kilom. dos estudos devolvidos verificados e com os augmentos exigidos pelo Snr. Dr. Engenheiro Fiscal.

Sou com a mais alta estima

De V. Exc.
Amigo e Cr.º Obr.º

Julio Stanke

1.º Engenheiro da linha de Santos.

COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO

LINHA DE SANTOS

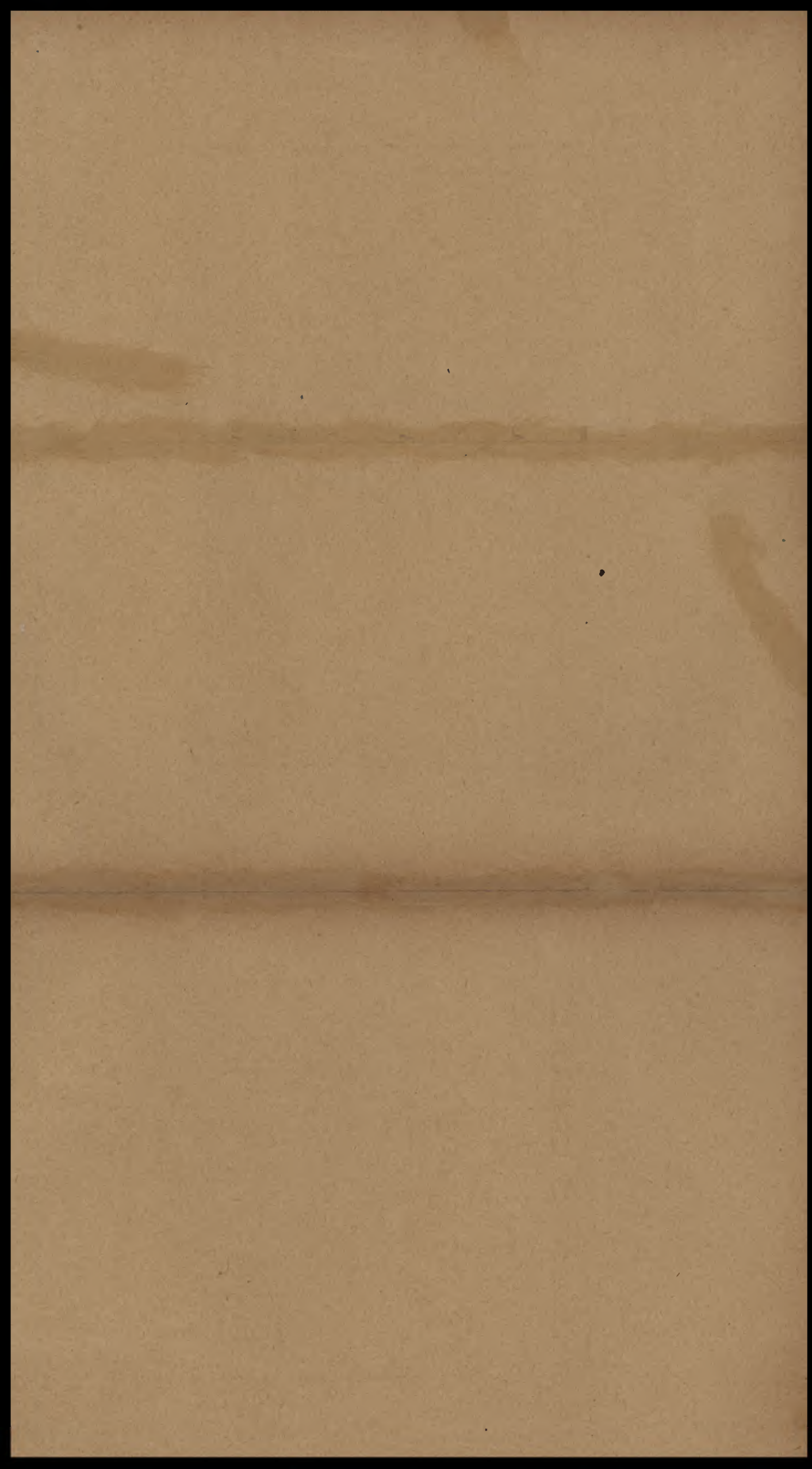
RELAÇÃO DO PESSOAL TECHNICO E ADMINISTRATIVO

NOMES	CATEGORIAS	NOMES	CATEGORIAS
Julio Stanke.....	1.º Engenheiro	Eduardo da Fonseca Catalão.....	Ajudante de 2.ª classe
Newton Bennaton.....	Chefe de Divisão	Herrmann Mayer.....	» » 2.ª » no escriptorio
Gregorio da Silva.....	» » »	Alfredo N. Austin.....	» » 2.ª » »
Adolfo Okrassa.....	Chefe de secção	Henrique Schenkel.....	Conductor de 2.ª classe
Carlos Brodowski.....	» » »	Leão Toulard.....	» » 2.ª »
Frederico Seidel.....	» » »	Waldemar R. E. Nielsen.....	» » 2.ª » no escriptorio
Eduardo Dhélonne.....	» » »	João Portugal Frexo.....	Auxiliar de 1.ª classe
Luiz Augusto da Costa Canto.....	» do Escriptorio	Julio Rhode.....	» » 1.ª »
Carlos A. de Andrade.....	Ajudante de 1.ª classe	Manoel Portugal Frexo.....	» » 2.ª »
Alberto de Cerqueira Lima.....	» » 1.ª »	Daniel Dhélonne.....	» » 2.ª »
Matêo La Torre.....	» » 1.ª »	J. Bourgod.....	Dezenhista 1.ª classe no escriptorio
Paulo Bontillier de S. André.....	» » 1.ª »	A. Bruère.....	» » 2.ª » »
Alberto da Cunha Horta.....	» » 2.ª »	José Candido Vieira.....	Secretario
Julio Carneiro Vidal.....	» » 2.ª »	Antonio P. da R. Andrade.....	Escripturario
Antonio Duarte Pereira da Silva.....	» » 2.ª »	Dr. José Xavier Carvalho de Mendonça	Advogado
Alfredo Chaves.....	» » 2.ª »	Carlos A. Fôster.....	Administrador da construcção.

Mogy das Cruzes, 9 de Janeiro de 1893.

Julio Stanke.

1.º Engenheiro da linha de Santos.

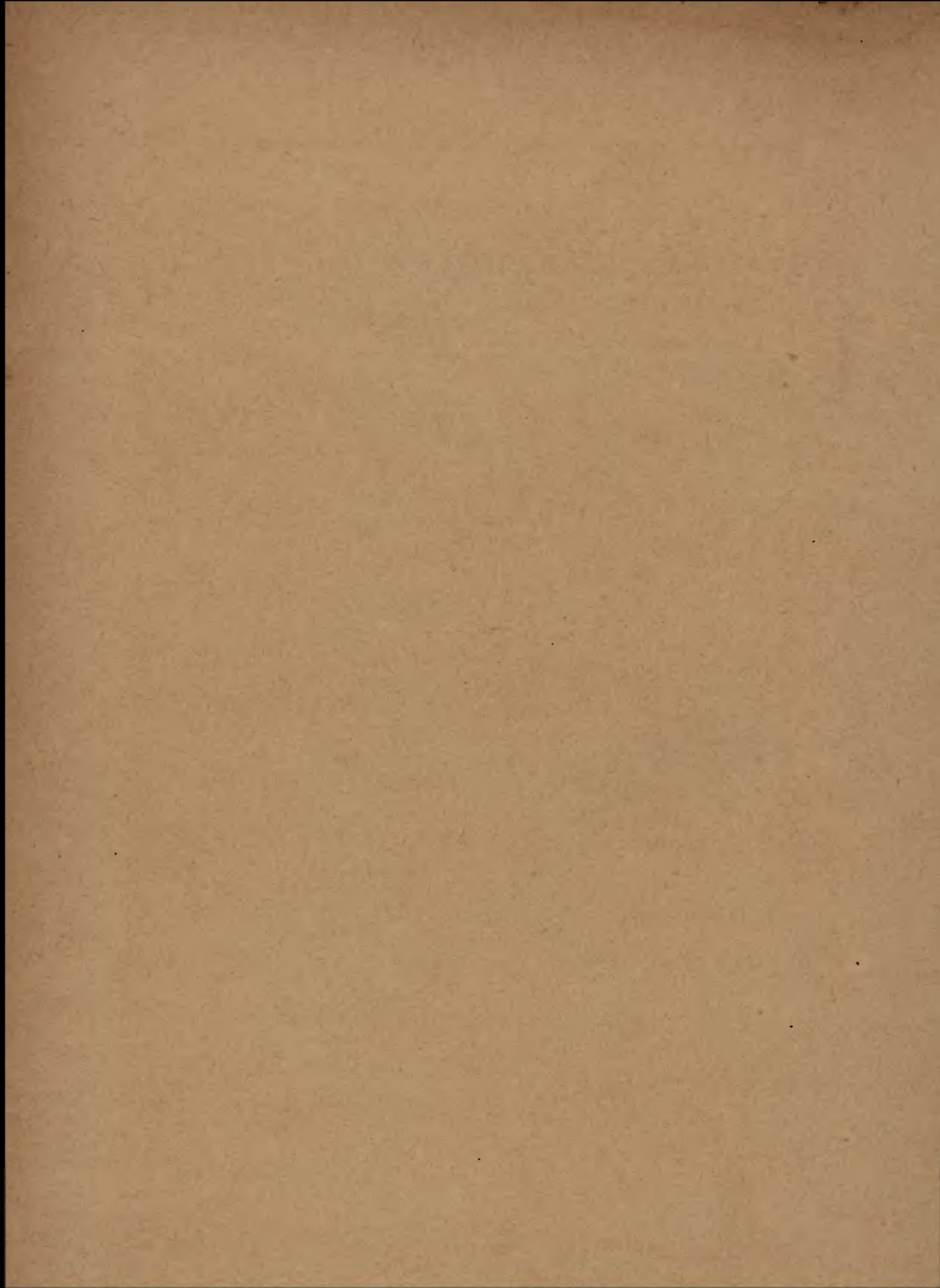


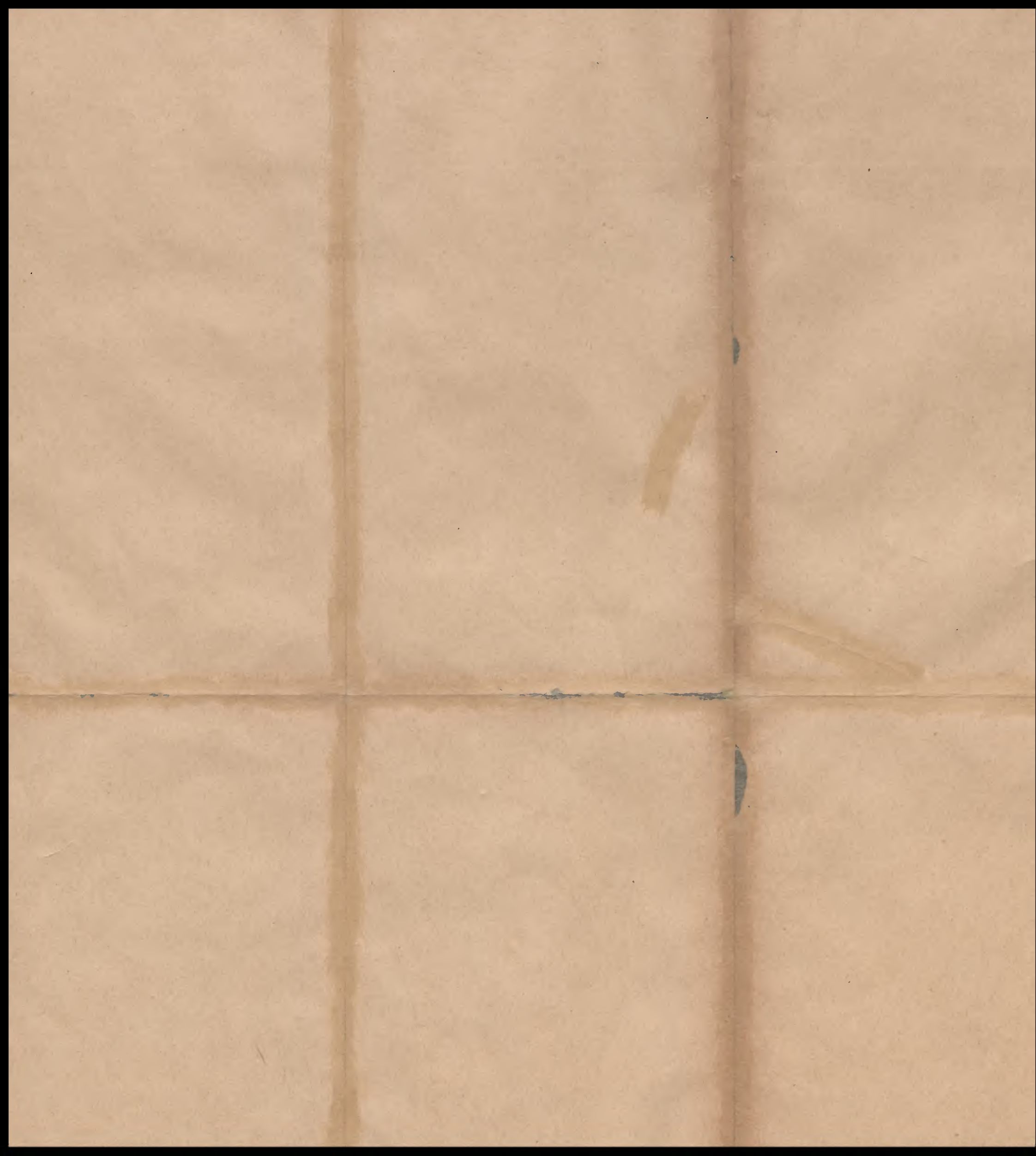
ANNEXO N. 7

BALANÇO GERAL

DO

TRONCO



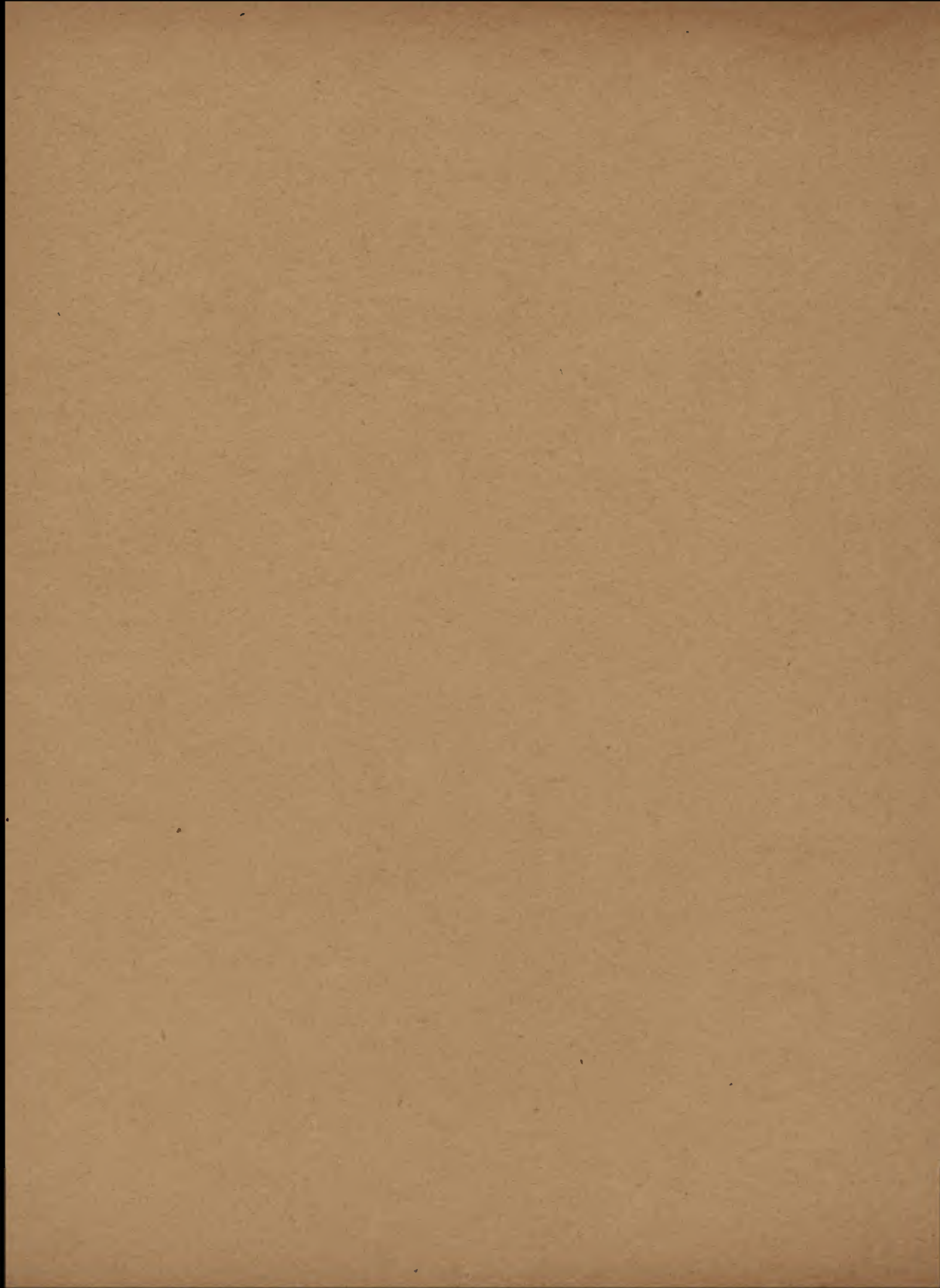


ANNEXO N. 8

RECEITA E DESPEZA

DO

TRONCO



COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO

TRONCO

RESUMO da Receita e Despeza do anno, de 1.º de Janeiro a 31 de Dezembro de 1892

RECEITA		DESPEZA	
Passageiros	1.334.431\$590	Administração	95.711\$535
Encomendas	576.080\$120	Trafego	672.543\$180
Telegrapho	47.363\$390	Telegrapho	119.036\$110
Mercadorias	4.204.828\$180	Linha e suas dependencias	685.281\$915
Arrecadação de imposto	10.666\$320	Tracção	1.891.849\$722
Receitas diversas	676.126\$940	Material rodante	233.481\$325
Armazenagem	21.192\$780	Outras despezas	932.371\$500
Emolumento do escriptorio	5.178\$400	Despezas geraes	136.176\$414
Animaes em trens de passageiros	23.322\$940	Direcção	20.400\$000
Animaes em trens de cargas	18.270\$670	Secretaria	59.390\$114
Premios e descontos	5.446\$404	Liquido neste anno	2.076.663\$919
Réis	6.922.905\$734	Réis	6.922.905\$734

Escriptorio Central da Companhia Mogyana—Campinas, 22 de Abril de 1893.

J. Frederico de Blaauw,
Guarda-Livros interino.

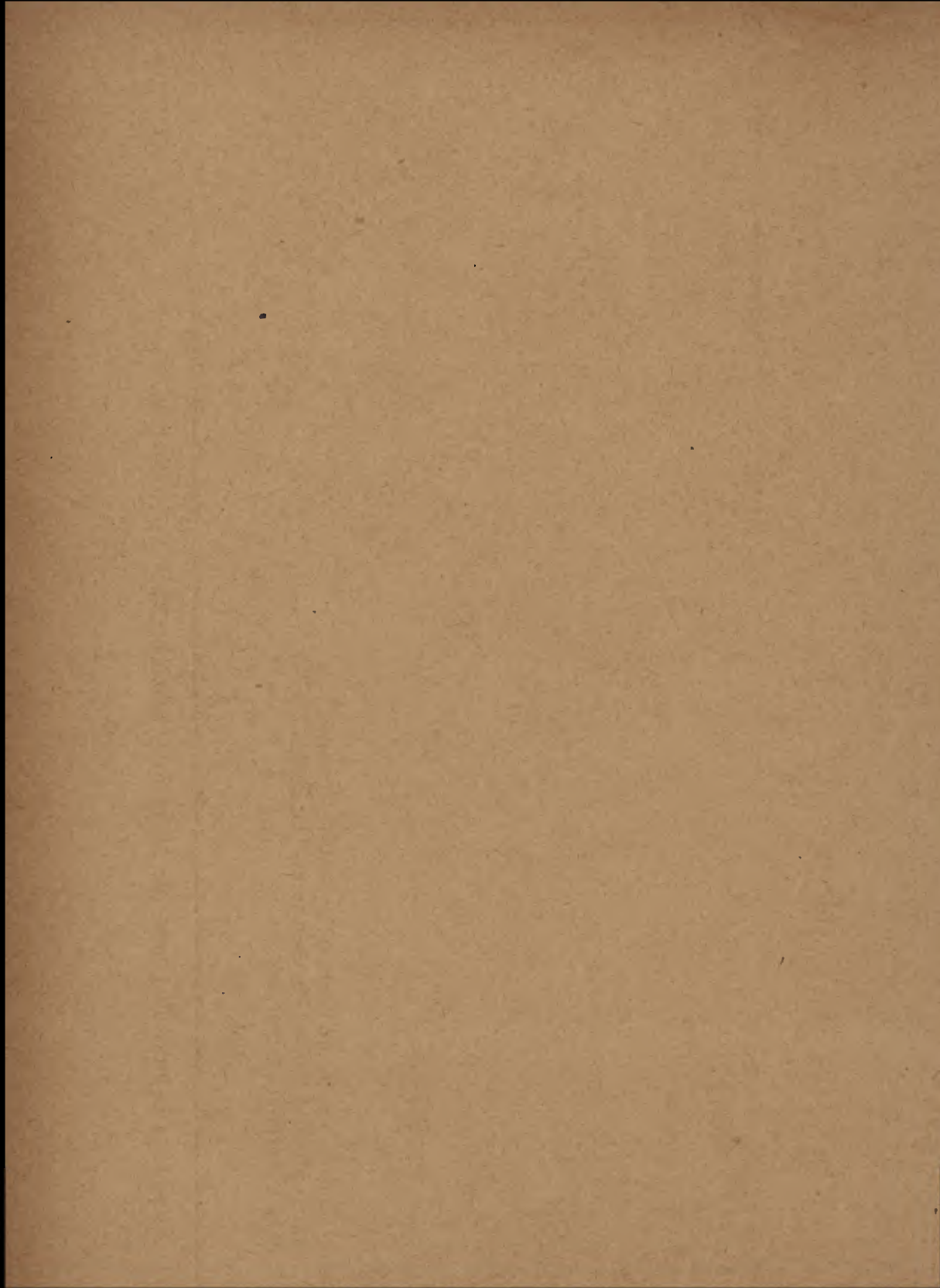


ANNEXO N. 9

RESUMO DA DESPEZA

DO

TRONCO

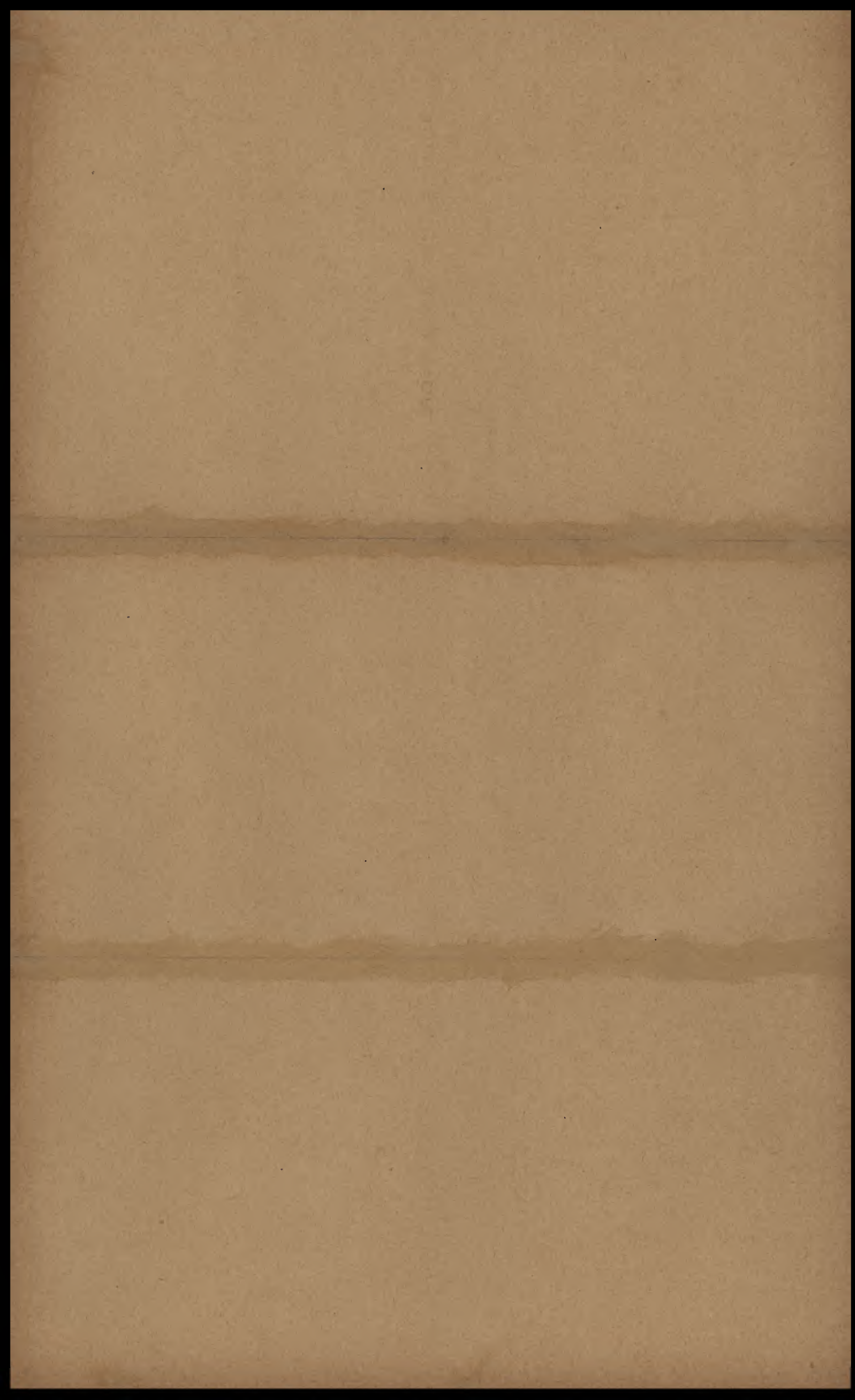


COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO

TRONCO

RESUMO da Despeza do anno findo em 31 de Dezembro de 1892

ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	Somma	Total geral
Administração				
Inspectoria Geral.	11:800\$000	291\$330	12:091\$330	95:711\$535
Contabilidade	41:200\$400	1:078\$920	42:279\$320	
Almoxarifado.	39:763\$385	1:577\$500	41:340\$885	
Trafego				
Administração e Escriptorio.	35:622\$740	3:060\$260	38:683\$000	672:543\$180
Estações, etc.	382:520\$920	115:797\$850	498:318\$770	
Trens.	82:510\$070	53:031\$340	135:541\$410	
Telegrapho				
Custeio	68:539\$580	19:010\$620	87:550\$200	119:036\$110
Conservação	25:386\$310	6:099\$600	31:485\$910	
Linha e suas dependencias				
Administração e Escriptorio.	25:599\$000	666\$560	26:265\$560	685:281\$915
Via permanente	408:105\$415	157:209\$260	565:314\$675	
Estações e mais edificios	13:834\$725	13:665\$870	27:500\$595	
Obras d' arte	8:573\$975	8:378\$800	16:952\$775	
Cercas, cancellas e vallos	2:233\$575	39:173\$000	41:406\$575	
Obras novas.	4:930\$255	2:911\$480	7:841\$735	
Material rodante				
Administração e Escriptorio.	4:551\$850	371\$060	4:922\$910	233:481\$325
Reparo de vagões	49:506\$395	54:733\$050	104:239\$445	
Idem de carros	61:017\$915	26:731\$630	87:749\$545	
Construcção de carros	4:298\$680	1:901\$630	6:200\$310	
Idem de vagões	7:788\$435	22:580\$680	30:369\$115	
Tracção				
Administração e Escriptorio.	16:419\$000	3:637\$450	20:056\$450	1.891:849\$722
Serviço na linha	161:369\$402	1.328:726\$760	1.490:096\$162	
Reparo das locomotivas.	250:621\$350	119:609\$980	370:231\$330	
Concertos extraordinarios e montagem de locomotivas.	8:305\$200	3:160\$580	11:465\$780	
Outras despezas				
Auxilio ao Ramal Dumont			33:014\$710	932:371\$500
Aluguel da estação de Campinas.			213:460\$220	
Contadoria Central			18:536\$740	
Novas construcções.	306:189\$640	361:170\$190	667:359\$830	
Despezas geraes				
Mercadorias extraviadas			13:989\$300	136:176\$414
Annuncios, telegrammas, publicações, etc.			42:628\$150	
Expediente			1:287\$600	
Livros, papeis, etc			1:237\$280	
Impostos			6:396\$474	
Procurações			352\$300	
Vencimento do Engenheiro Fiscal			15:000\$000	
Advogados			18:652\$740	
Medicos			14:676\$700	
Agencia em Santos.			18:306\$940	
Commissões e descontos.			3:648\$930	
Direcção				
Ordenado do Presidente e Directores			20:400\$000	20:400\$000
Secretaria				
Ordenado do pessoal do Escriptorio Central, Agente em S. Paulo e Santos, Representante da Companhia e materiaes fornecidos			59:390\$114	59:390\$114
Réis				4.846:241\$815



ANNEXO N. 10

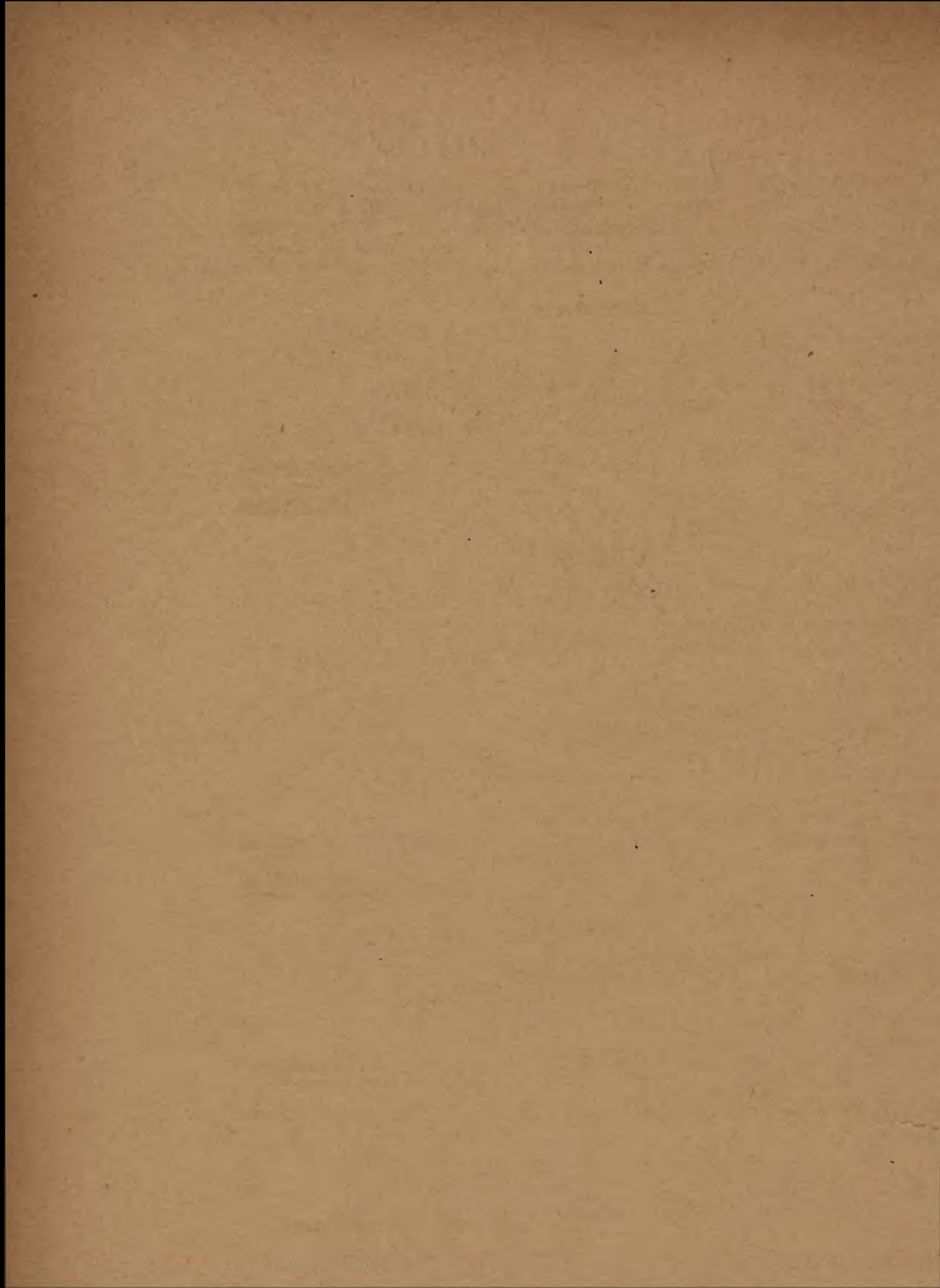
DEMONSTRAÇÃO

DO

39.º DIVIDENDO

DA

Companhia Mogyana



DEMONSTRAÇÃO do 39.º dividendo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação durante o anno de 1892; á saber:
Capital realisado em 31 de Dezembro de 1892. 36.773:400\$000

Renda liquida conforme o Balanço 2.076:663\$919

Augmenta-se:

Juros garantidos á receber do Governo Federal pela Linha do Rio Grande e Ramal de Caldas durante o anno de 1892.	111:231\$464	
Idem. Idem, Idem pela Linha de Catalão	224:621\$259	
Saldo do 37.º dividendo não distribuido	61:005\$643	396:858\$366
Total á distribuir		<u>2.473:522\$285</u>

A' Deduzir:

Deficit da Linha do Rio Grande e Ramal de Caldas durante o anno de 1892 conforme Balancete annexo	171:792\$933	
Idem, Idem, Idem, da Linha do Parahyba	243:860\$232	
Pagamento provisorio em Agosto de 1892 de 38.º dividendo; sendo:		
105.000 acções. integradas á 10\$000 por acção.	1.050:000\$000	
70.000 acções da nova Emissão á 1\$000 por acção.	70:000\$000	
25.000 acções da Linha de Parahyba á 1\$500 por acção	37:500\$000	1.573:153\$165
Saldo liquido á distribuir		<u>900:369\$120</u>

Distribuição

Para o 39.º dividendo; sendo: 130.000 acções integradas á razão de 6\$000 por acção	780:000\$000	
Juros para 70.000 acções da Nova Emissão á 1\$700 por acção	119:000\$000	
Saldo para futuro dividendo	1:369\$120	<u>900:369\$120</u>

Escritorio Central da Companhia Mogyana—Campinas, 22 de Abril de 1893.

J. Frederico de Blaauw,
Guarda Livros interino.

RECEIVED

NOV 17 1891

PAID

ANNEXO N. 11

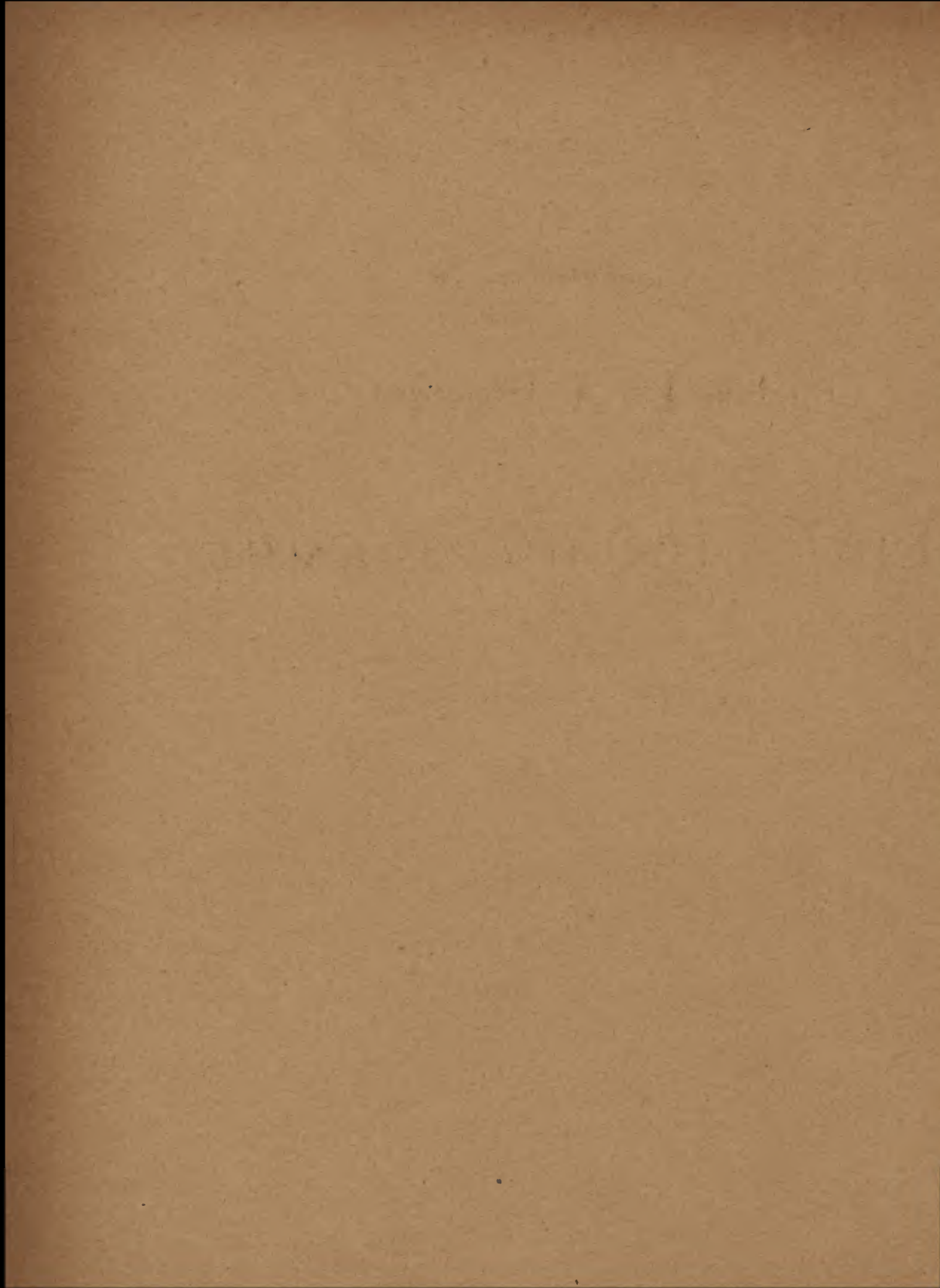
RECEITA E DESPEZA

DA

LINHA DO RIO GRANDE

E

RAMAL DE CALDAS



COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO
LINHA DO RIO GRANDE

RESUMO da Receita e Despeza do anno, de 1.º de Janeiro a 31 de Dezembro de 1892

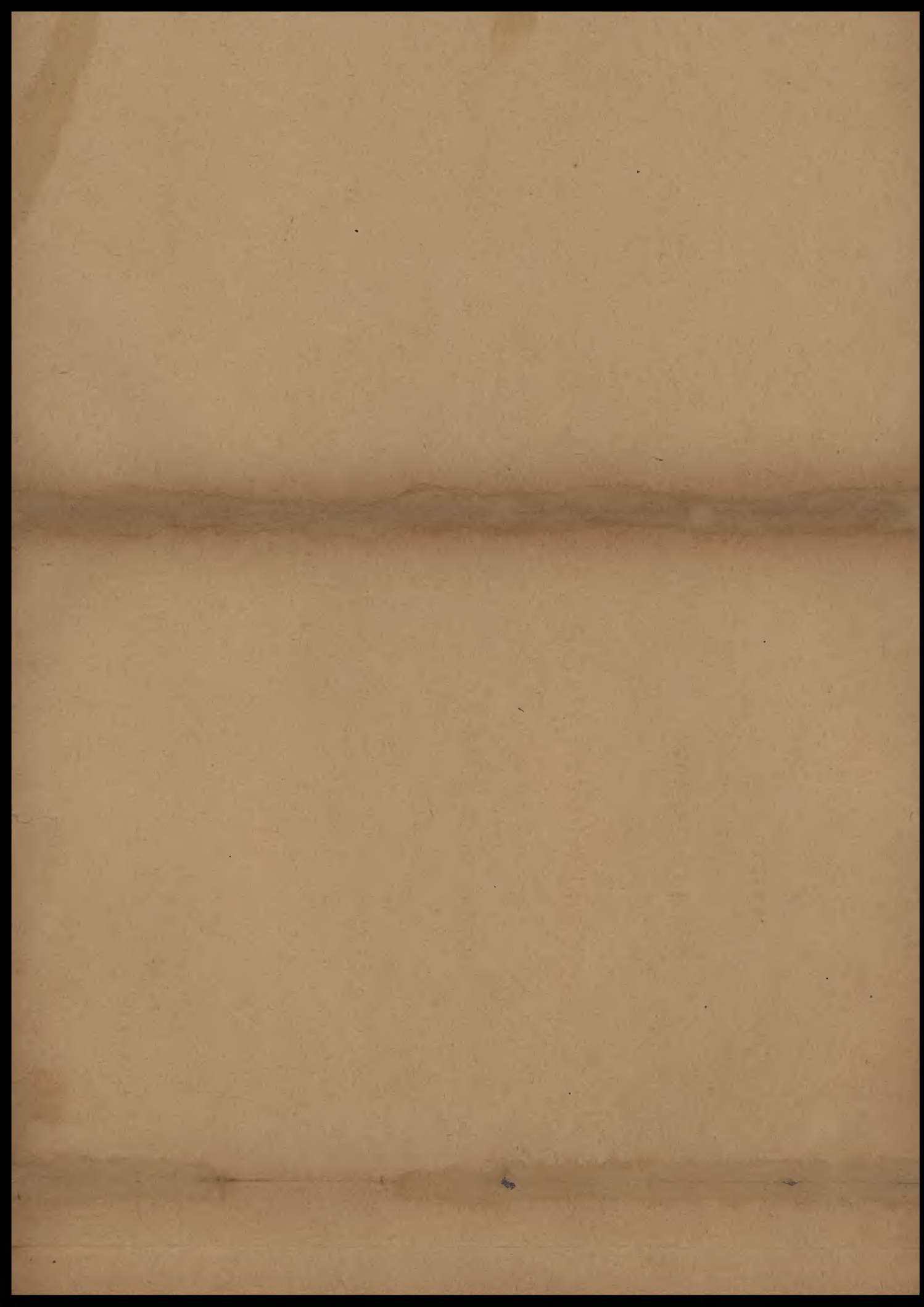
RECEITA	DESPESA
Passageiros	Administração
Encomendas	Trafego
Telegrapho	Telegrapho
Mercadorias	Linha e suas dependencias.
Arrecadação de imposto.	Tracção.
Armazenagem	Material rodante
Animaes em trens de passageiros.	Outras despezas
Animaes em trens de cargas.	Despezas geraes
Deficit neste anno	Direcção
Réis.	Secretaria.
301:278\$300	16:681\$800
90:291\$475	124:709\$270
15:447\$740	24:615\$730
525:085\$781	322:508\$012
4:932\$500	585:186\$375
180\$000	43:937\$900
9:330\$520	3:286\$290
18.667\$080	377\$750
171:792\$933	6:000\$000
1.137:006\$329	9:703\$202
Réis.	Réis.
1.137:006\$329	1.137:006\$329

Escritorio Central da Companhia Mogyana—Campinas, 22 de Abril de 1893.

J. Frederico de Blaauw,
Guarda-Livros interino.

87011

87(111)



ANNEXO N. 12

RESUMO DA DESPEZA

DA

LINHA DO RIO GRANDE

E

RAMAL DE CALDAS



COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO

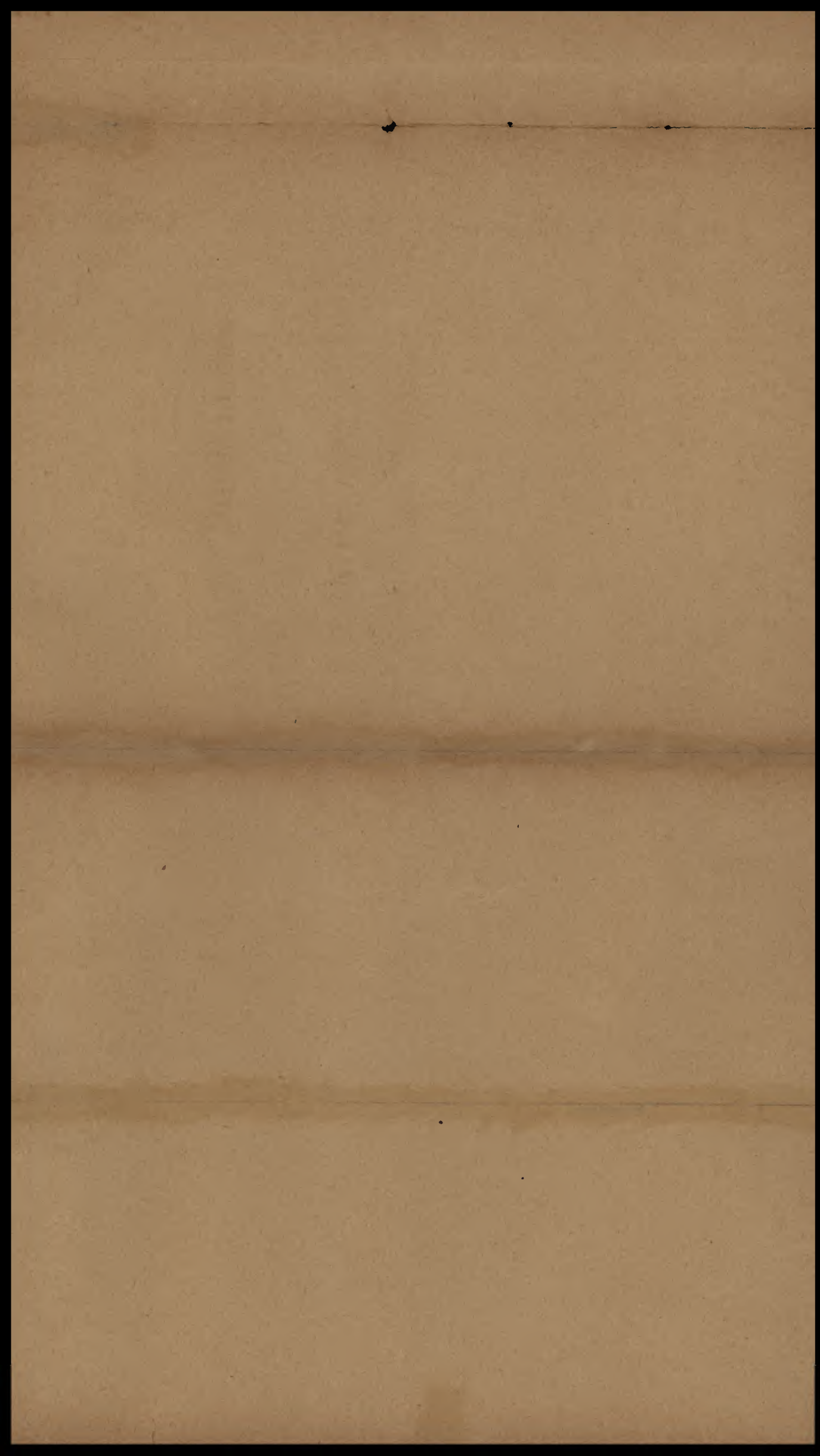
LINHA DO RIO GRANDE

RESUMO da Despeza do anno findo em 31 de Dezembro de 1892

ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	Somma	Total geral
Administração				
Inspectoria Geral.	4:800\$000	51\$480	4:851\$480	16:681\$800
Contadoria.	6:536\$000	507\$970	7:043\$970	
Almoxarifado	4:150\$000	636\$350	4:786\$350	
Trafego				
Administração e Escriptorio	3:900\$000	1:248\$280	5:148\$280	124:709\$270
Estações, etc.	82:767\$300	14:314\$730	97:082\$030	
Trens.	15:130\$480	7:348\$480	22:478\$960	
Telegrapho				
Custeio	14:303\$000	2:910\$010	17:213\$000	24:615\$730
Conservação	6:796\$240	606\$480	7:402\$720	
Linha e suas dependencias				
Administração e Escriptorio.	4:500\$000	92\$050	4:592\$050	322:508\$012
Via permanente	224:340\$837	80:267\$890	304:608\$727	
Lastros	595\$500		595\$500	
Obras d'arte.	588\$000		588\$000	
Cercas, cancellas e Vallos.	10:061\$500	689\$000	10:750\$500	
Estações e mais edificios	763\$045	610\$190	1:373\$235	
Material rodante				
Administração e Escriptorio	939\$200	76\$290	1:015\$490	43:937\$900
Renovação e reparo de carros	14:713\$880	6:399\$130	21:113\$010	
Idem idem de vagões.	10:442\$080	11:367\$320	21:809\$400	
Tracção				
Administração e Escriptorio	5:012\$800	1:143\$040	6:155\$840	585:186\$375
Serviços na linha.	50:281\$600	413:342\$490	463:624\$090	
Reparo e renovação nas locomotivas	78:239\$845	37:166\$600	115:406\$445	
Outras despezas				
Contadoria Central.			3:286\$290	3:286\$290
Direcção				
Ordenado do Presidente.			6:000\$000	6:000\$000
Secretaria				
Ordenado do Secretario, Guarda-Livros e auxiliares			9:703\$202	9:703\$202
Despezas geraes				
Expediente			377\$750	377\$750
Réis				1.137:006\$329

Escriptorio Central da Companhia Mogyana—Campinas, 22 de Abril de 1893.

J. Frederico de Blaauw,
Guarda-Livros interino.

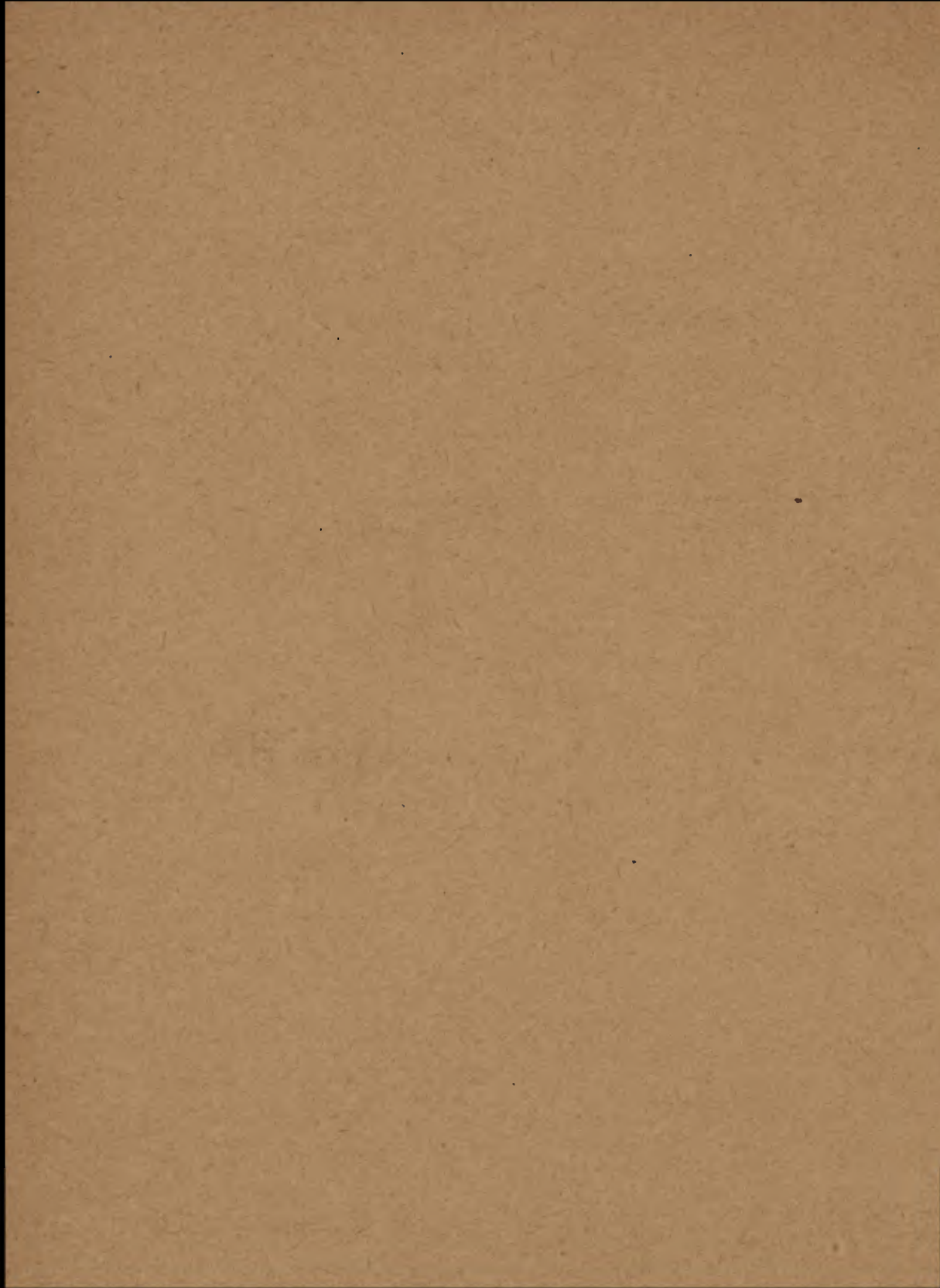


ANNEXO N. 13

RECEITA E DESPEZA

DA

LINHA DO PARANAHYBA



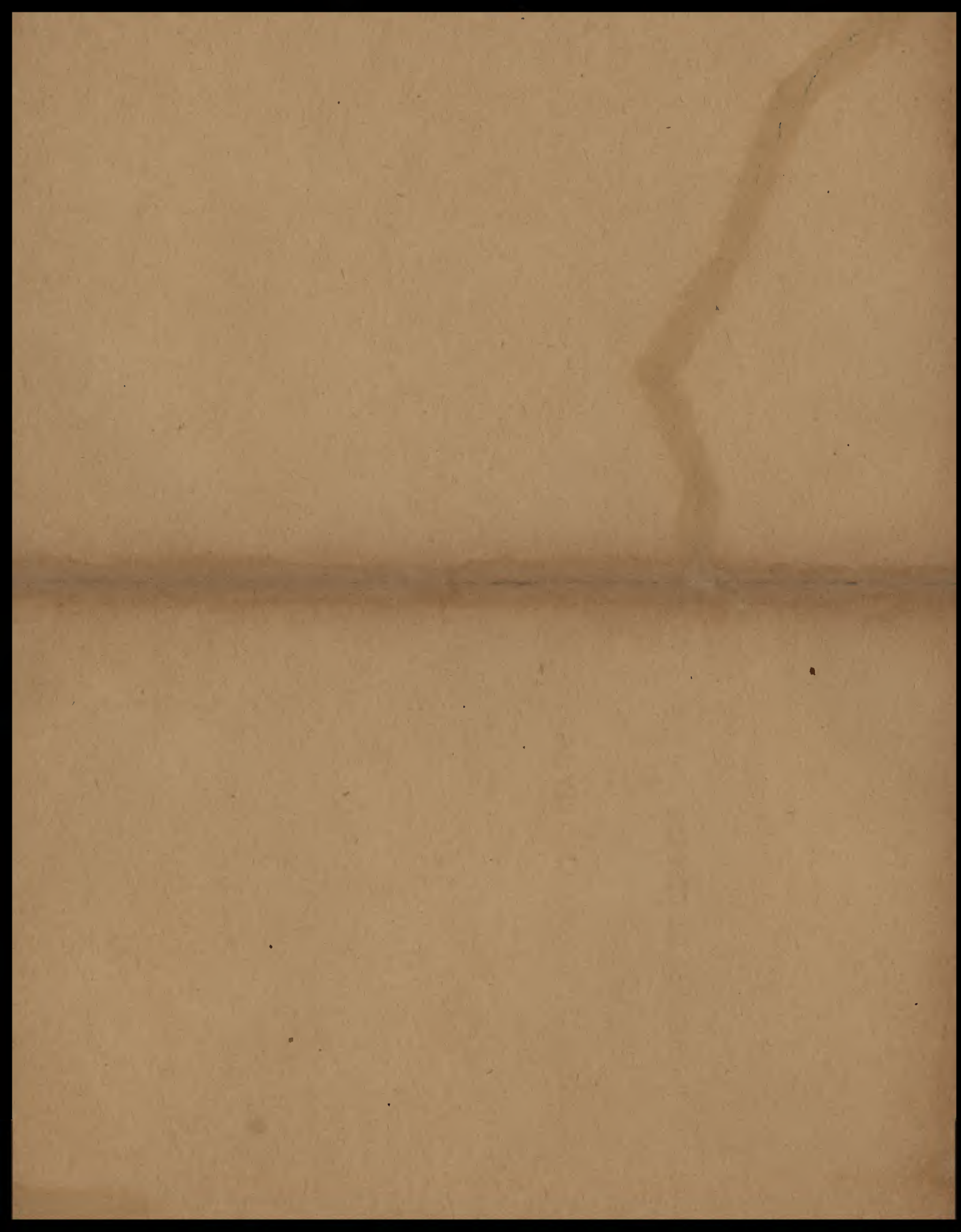
COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO
LINHA DO PARANAHYBA

RESUMO da Receita e Despeza do anno, de 1.º de Janeiro a 31 de Dezembro de 1892

RECEITA	DESPESA	
Passageiros	48:437\$510	Administração
Encomendas	18:145\$605	Trafego
Telegrapho	3:869\$370	Telegrapho
Mercadorias	108:467\$329	Linha e suas dependencias.
Arrecadação de imposto	3:171\$980	Tração.
Animaes em trens de passageiros	2:042\$970	Material rodante
Idem em trens de carga.	3:022\$380	Outras despezas
Armazenagem	91\$490	Despezas geraes
Deficit n'este anno	243:860\$232	Secretaria
Total	431:108\$866	Total
		6:636\$950
		49:121\$310
		10:154\$040
		142:785\$475
		206:208\$005
		13:279\$490
		1:259\$780
		330\$480
		1:333\$336
		431:108\$866

Escritorio Central da Companhia Mogyana — Campinas, 22 de Abril de 1893.

J. Frederico de Blaauw,
 Guarda-livros interino.

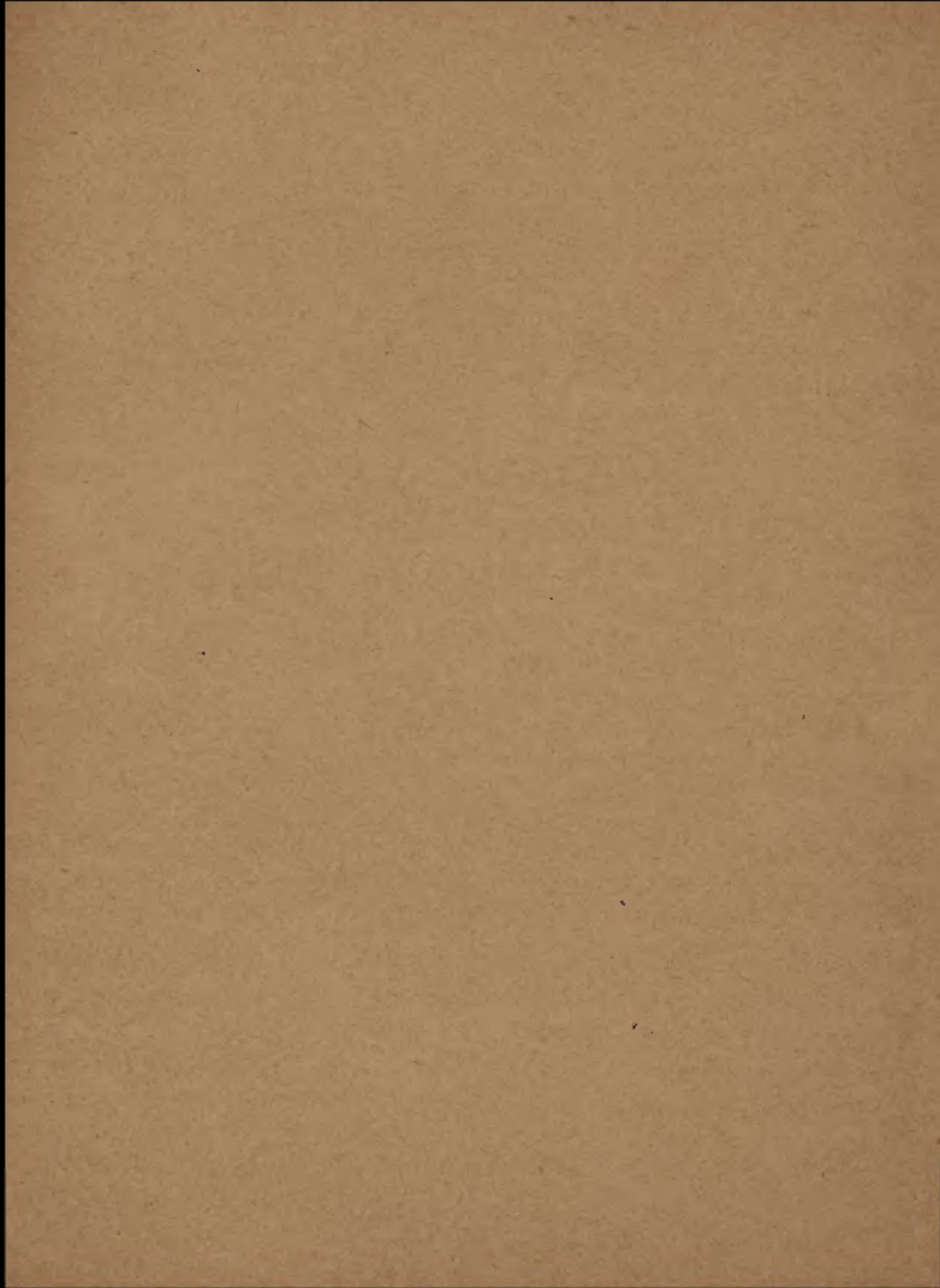


ANNEXO N. 14

RESUMO DA DESPEZA

DA

LINHA DO PARANAHYBA



COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO

LINHA DO PARANAHYBA

RESUMO da Despeza do anno findo em 31 de Dezembro de 1892

ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	Somma	Total geral
Administração				
Inspectoria geral	1:800\$000	23\$070	1:823\$070	6:636\$950
Contadoria	1:175\$000	257\$530	1:972\$530	
Almoxarifado	2:620\$000	221\$350	2:841\$350	
Trafego				
Administração e escriptorio	1:560\$000	530\$040	2:090\$040	49:121\$310
Estações, etc.	31:099\$070	6:444\$850	37:543\$920	
Trens	5:392\$820	4:094\$530	9:487\$350	
Telegrapho				
Custeio	6:055\$440	751\$200	6:806\$640	10:154\$040
Conservação	3:347\$400		3:347\$400	
Linha e suas dependencias				
Administração e escriptorio	1:800\$000		1:800\$000	142:785\$475
Via permanente	88:924\$245	34:076\$920	123:001\$165	
Lastro	2:835\$800		2:835\$800	
Estações e mais edificios	2:953\$200	7:314\$030	10:267\$230	
Cercas, cancellas e vallos	2:320\$200	2:561\$080	4:881\$280	
Material rodante				
Administração e escriptorio	279\$000	24\$110	303\$110	13:279\$490
Renovação e reparo de carros	3:770\$750	1:647\$030	5:417\$780	
» » » de vagões	3:645\$200	3:913\$400	7:558\$600	
Tracção				
Administração e escriptorio	1:772\$300	406\$250	2:178\$550	206:208\$005
Serviço na linha	17:681\$400	145:742\$710	163:424\$110	
Reparo e renovação das locomotivas	27:507\$175	13:098\$170	40:605\$345	
Outras despesas				
Contadoria central			1:259\$780	1:259\$780
Secretaria				
Ordenado do representante da Companhia			1:333\$336	1:333\$336
Despezas geraes				
Annuncios, telegrammas, publicações, etc.			142\$600	330\$480
Expediente			187\$880	
Réis				431:108\$866

Esckriptorio Central da Companhia Mogyana—Campinas, 22 de Abril de 1893.

J. Frederico de Blaauw,
Guarda-livros interino.



