

## **Estrada de Ferro Campos do Jordão**

Conforme se verá mais adiante houve no deficit annual uma redução de 0,89 o/o em relação aos resultados do exercicio de 1925, sendo, portanto, mais animadores os resultados financeiros de 1926. E isso sem embargo do augmento da despesa que se verificou, justificada pelo oneroso serviço de custeio da via permanente, contribuindo para o total com a parcella de 236:160\$061, ou sejam 31,59 o/o.

Outro factor que continua encarecendo o custeio e que só poderá vir a ser reduzido com a intensificação do trafego, é o consumo de energia electrica para o serviço de tracção, cujo custo médio durante o anno findo, por kilowatt-hora, foi de 168 réis, porisso que, por força de contracto assignado entre o Governo do Estado e a Empresa de Electricidade São Paulo e Rio, acha-se a Estrada obrigada a um consumo minimo mensal de 50.000 kilowatt-hora, a razão de \$080 por kilowatt-hora.

Eis o quadro comparativo da receita e despesa em 1925 e 1926:

Designação	1925	1926	Diff. em 1926	Rel. o/o
Receita	299.111.727	350.060.050	58.957.323	19,71
Despesa	680.752.939	746.219.650	55.466.711	8,02
Deficit	391.641.212	387.150.600	3.490.612	0,89

Foram adquiridos um carro automotriz para 40 passageiros e 2 carros automotrices, tipo gondola, para o transporte de madeira e material de construcção.

Das obras de acabamento da Estrada, já se acham concluidas: a montagem de 4 pontes metallicas, sendo uma de 160 metros de vão sobre o rio Parahyba, a construcção da casa de en-carregado da sub-estação de Eugenio Lefèvre.

Acha-se em acabamento o abrigo para material rodante, em **Campos do Jordão**.

Das obras de maior vulto, que devem ser executadas dentro de pouco, destacam-se o empedramento da linha de transmissão, ligando directamente a sub-estação de força de Eugenio Lefèvre á usina "Santa Izabel", de propriedade da Empresa de Electricidade S. Paulo e Rio, construcção esta a que o governo se obrigou por contracto com aquella Empresa.

Para levar a effeito o empreendimento da linha, cujos trabalhos que serão distribuidos durante tres ou quatro exercicios, já possui a **Estrada** uma pedreira dotada de capacidade para o empedramento de um grande trecho, a qual está localizada quasi á margem da linha com acesso por meio de um desvio já electrificado. Adquiriu a **Estrada** tambem um britador e um aparelho completo de ar comprimido, cuja installação deverá ser effectuada dentro de pouco tempo.

O estudo da linha de transmissão já se acha bastante adiantado, contando a **Estrada** poder levar a effeito a sua construcção no proximo anno. Com a construcção dessa linha presume-se que serão afastadas as causas de interrupção de força, havidas no decorrer do anno, as quaes attingiram a 627, e que em grande parte são attribuidas ao estado da linha de propriedade da Empresa contractante do supprimento de energia, e que muito prejudicam a perfeita regularidade do trafego da **Estrada**.

Foram transportados 44.132 passageiros, contra 25.803 em 1925, augmento este attribuido, principalmente, ao serviço de suburbio entre Abernethia e **Campos do Jordão**, em cujo trecho foram transportados 16.190 passageiros.

Foi de 519 o numero de toneladas de bagagens e encomendas transportadas, contra 1.089 em 1925. Esta diminuição é explicada pela maior facilidade havida nos transportes de mercadorias effectuados diariamente, com a normalização do trafego.

Nas mercadorias transportadas verificou-se um augmento consideravel no numero de toneladas, em relação a 1925, tendo attingido a 4.857 contra 1.876. Este augmento é devido, como já ficou acima observado, principalmente, á normalização do trafego, permitindo transporte diario das cargas. Tambem contribuiu o desenvolvimeto que, embora muito lento, se vem verificando na zona.