

Companhia Paulista, de pagamento, por parte da Estrada de Ferro Araraquara, de metade das despesas de manutenção, a elevação de salarios em fins de 1921 e o augmento de custo dos materiaes, mórmente os de importação estrangeira, devido á depressão cambial.

A 1 de Janeiro de 1922 foi reorganizada a escripta commercial da Estrada, com base no inventario levantado naquella data.

Por esse inventario, que figura detalhadamente no Livro de Inventarios, então creado, o valor dos bens, moveis e immoveis, da Estrada ascendeu a 14.519:436\$300 que, accrescidos da importancia de réis 1.121:862\$885, despendida em conta de capital e deduzidos da de réis 35:890\$000, de baixas provenientes de venda de materiaes velhos e de demolições, perfaz o valor da Estrada em 31 de Dezembro de 1922, representado por 15.605:409\$185, sem se levar em conta o valor do stock do Almojarifado, num total de réis 1.171:988\$960.

Durante o anno, não houve alteração nas tarifas.

ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO:

Receita	194:921\$936
Despeza de custeio..	291:487\$208
"Deficit"	96:565\$272

A receita geral da Estrada apresentou sobre a de 1921 um augmento de 23:066\$354, apenas, pelo facto de ter havido uma sensível diminuição nos transportes de mercadorias.

A despeza tambem, como a receita, pouco augmentou sobre a de 1921, sendo que esse accrescimento foi devido á intensificação do trafego de passageiros, bagagens e encomendas, pois, em 1922, foram transportados mais do que no anno anterior, cerca de 4.000 viajantes e 100.000 kilos de bagagens.

O "deficit" que, em 1921, foi de 100:501\$744, passou, em 1922, a 96:565\$272, embora ainda tenham persistido as varias circumstancias que têm concorrido para enterrar a melhoria dos resultados financeiros da Estrada.

O trafego de passageiros, bagagens e encomendas foi feito com regularidade. Os transportes de mercadorias, porém, ainda continuaram a ser muito deficientes e até em menos escala do que os do anno passado, devido á escassez do material rodante, reparos na unica locomotiva de que dispõe a Estrada para a subida da serra e terminação de contratos de fornecimentos de lenha á Estrada de Ferro Central do Brazil.

Ficou estabelecido, durante o anno de 1922, o trafego mutuo para a transmissão de telephonemas, entre a Estrada e a Rio de Janeiro and São Paulo Telephone Company, serviço esse que só agora foi inaugurado, com a terminação dos trabalhos que, para isso, estavam sendo executados.

Foram assentadas as bases para o contracto que deverá ser firmado com a Agencia Pestana, para despachos directos entre S. Paulo e Rio de Janeiro e as estações da Estrada.

O material rodante da Estrada foi, durante o anno, accrescido das seguintes unidades:

1 auto-carro para 30 passageiros, com motor de 90 a 110 HP "Fiat", para trafegar em toda a linha. Esse carro foi adoptado nas officinas da Estrada, com magnificos resultados; 1 auto-carro para 16 passageiros, para trafegar em toda a linha. Esse carro, que estava encalhado, soffreu uma completa reforma nas officinas da Estrada, sendo o seu motor, que estava inutilizado, trocado por um outro "Mercedes", ultimamente adquirido.

Em 31 de Dezembro de 1922 estavam quasi terminados os trabalhos de adaptação de um auto caminhão destinado ao transporte de malas de viajantes e outras bagagens.

Conforme já nos referimos na mensagem anterior a obra de maior vulto e de real importancia que se impõe, como das mais urgentes a ser executadas, é a construção da ponte metallica sobre o rio Parahyba, para a Estrada ficar a salvo de qualquer surpresa desagradavel, mórmente agora que se temiona electrificá-la, de accôrdo com a autorização constante da lei n. 1.904, de 29 de Dezembro, e que em consequencia o trafego terá muito maior intensidade. Além dessa obra, são de urgente necessidade as seguintes construções: um prédio definitivo para o armazem de carcos e escriptório da administração; das novas officinas; de um abrigo para o material de tracção e de um deposito de materiaes de custeio.

O edificio para a estação em Campos de Jordão deverá ser iniciado no corrente anno.

ESTRADA DE FERRO FUNILENSE —

Em 1922 a direcção da Estrada de Ferro Funilense continuou a cargo da Inspectoria Geral da Estrada de Ferro Sorocabana, não tendo sido ainda a ella incorporada por não se acharem ligadas as suas linhas.

O movimento financeiro da Estrada foi o seguinte:

Renda	778:909\$963
Despeza	570:180\$158
Saldo	208:729\$805

Essa renda liquida corresponde a 5.66 % do capital empregado.

Comparativamente ao anno anterior, a renda bruta foi inferior em 14:321\$200, mas, tendo havido um decrescimo de 16:791\$043 nas despesas, a renda liquida superou a de 1921 em 2:469\$843.

A diminuição da renda bruta foi em parte, devido á menor quantidade de cereaes e outros generos de pequena lavra transportados, diminuição essa ocasionada pelos prejuizos que a lavoura soffreu com a grande secca havida. O que mais affectou, porém, a renda da Estrada foi a resolução tomada pela Mogviana de limitar unicamente a 6 vagões diarios o recebimento de mercadorias da Funilense destinadas a outras estradas de ferro. Essa medida, que viria restringir o

Estrada de Ferro Campos de Jordão

Em concorrência publica, aberta em 22 de Junho proximo passado, foram adjudicados á *The English Electric Company Ltd.*, pelo Governo do Estado de S. Paulo, o fornecimento de materiaes e contrução das obras necessarias á electrificação da Estrada de Ferro Campos de Jordão.

A *The English Electric Comp. Ltd.*, que obteve o contrato, é uma poderosa organização britannica, que traz actualmente, por toda parte, trabalhos desta natureza, semeando varios milhões de libras esterlinas.

Ha poucos mezes contratou a electrificação da Estrada de Ferro de Bombaim, na India, além dos grandes fornecimentos de materiaes feitos á *Chemins de Fer du Midi*, na França, e ao Governo do Japão.