

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA,  
COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

# RELATORIO

APRESENTADO

AO

DR. WASHINGTON LUIS  
PRESIDENTE DO ESTADO

PELO

**DR. HEITOR TEIXEIRA PENTEADO**  
SECRETARIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS

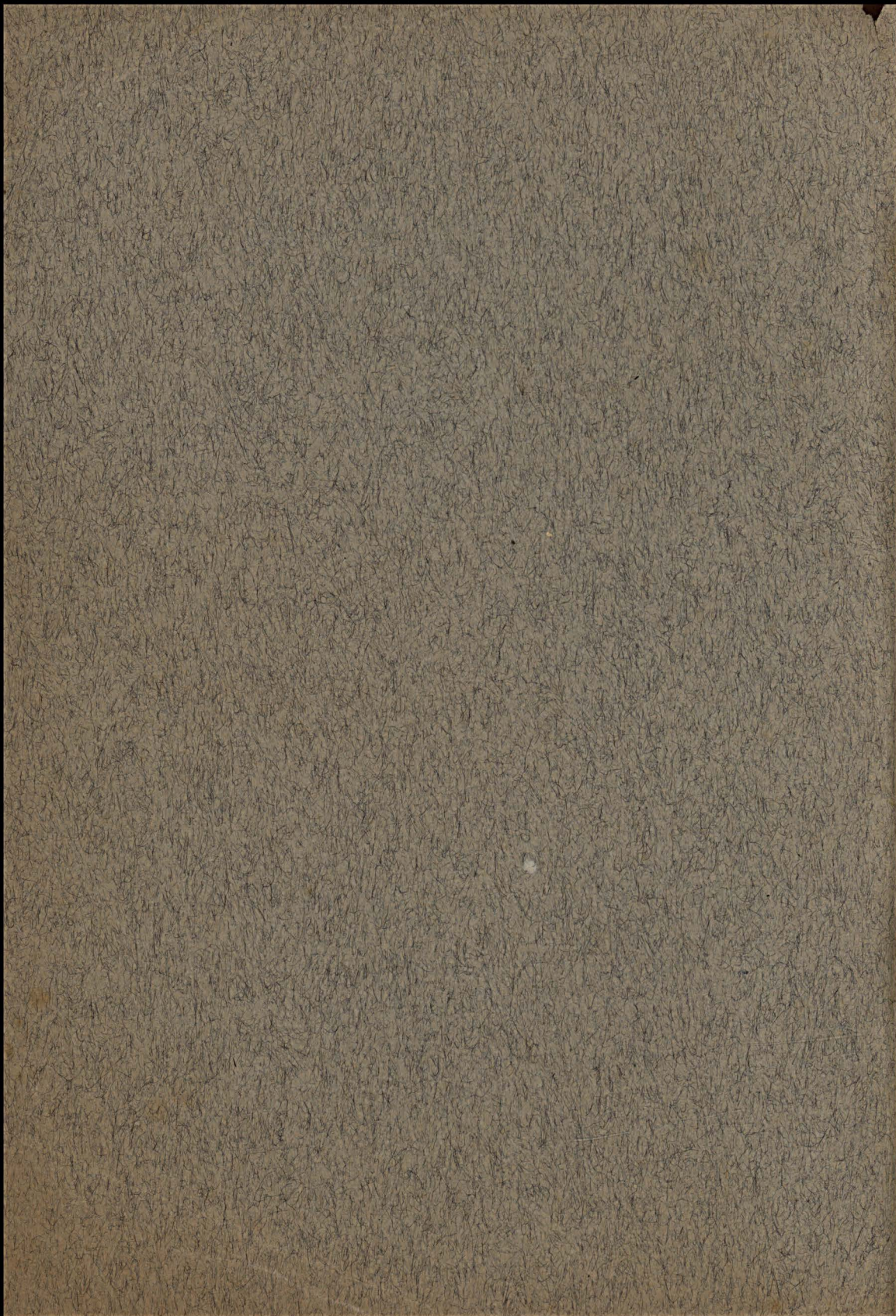


ANNO DE 1920



SÃO PAULO





SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA,  
COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

# RELATORIO

APRESENTADO

AO

DR. WASHINGTON LUIS  
PRESIDENTE DO ESTADO

PELO

**DR. HEITOR TEIXEIRA PENTEADO**  
SECRETARIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS



ANNO DE 1920



SÃO PAULO



SECRETARIA DE ESTADO DA AGRICULTURA  
COMISSÃO E ORÇÃO FISCAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

# RELATÓRIO

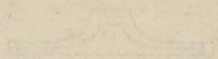
ANEXO Nº 1

DO

PROFESSOR DR. WASHINGTON LUIS  
FRANCO DO ESTADO

DE

DR. NESTOR TEIXEIRA PENTEADO  
SECRETÁRIO DA AGRICULTURA, COMISSÃO E ORÇÃO FISCAL



ANO DE 1920



SÃO PAULO

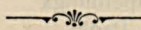


# INDICE

	Pags.
Introdução . . . . .	1
<b>Situação economica</b> . . . . .	4
<b>Ensino agricola.</b> . . . . .	10
Escola Agricola «Luiz de Queiroz» . . . . .	11
Ensino agricola itinerante . . . . .	12
Directoria de Agricultura . . . . .	12
Instituto Agronomico . . . . .	14
Serviço Florestal. . . . .	15
Na Europa. . . . .	15
<b>Industria Pastoril</b> . . . . .	28
Exposição de bovinos. . . . .	30
Instituto de Veterinaria . . . . .	30
Peste bovina . . . . .	31
Posto de Seleccão do Gado Nacional. . . . .	33
Haras Paulista . . . . .	33
Fazenda Campininha . . . . .	33
Fazenda Bôa Vista. . . . .	34
Fazenda de Criação de Amparo . . . . .	34
Fazenda de Criação de Baruary . . . . .	34
Fazenda de Criação de Itapetininga . . . . .	35
Posto Zootechnico de São Paulo . . . . .	35
Posto Zootechnico Regional de Botucatu . . . . .	35
<b>Immigração</b> . . . . .	36
Immigrantes espontaneos . . . . .	38
Departamento Estadual do Trabalho . . . . .	43
Patronato Agricola. . . . .	44
<b>Terras Devolutas</b> . . . . .	45
<b>Colonização</b> . . . . .	46
Relatorio da «Kaigai Kogyo Kabushiki Kaisha» . . . . .	47




	Pags.
Propaganda no exterior . . . . .	50
Propaganda do café . . . . .	51
Serviço de publicações . . . . .	52
Carta Geral do Estado — Limites inter-estadaes . . . . .	53
Serviço Meteorologico . . . . .	56
Viação ferrea . . . . .	56
Desenvolvimento da rêde ferroviaria . . . . .	58
Concessões estadaes. . . . .	59
Movimento financeiro. . . . .	65
Estrada de Ferro Sorocabana. . . . .	67
Estrada de Ferro de Araraquara. . . . .	89
Estrada de Ferro Funilense . . . . .	106
Estrada de Ferro Campos do Jordão . . . . .	106
Tramway da Cantareira . . . . .	107
Navegação fluvial. . . . .	108
Quedas d'agua . . . . .	109
Linhas Telephonicas . . . . .	109
Obras Publicas. . . . .	110
Obras para o Centenario da Independencia . . . . .	113
Aguas e Exgottos da Capital . . . . .	115
Iluminação da Capital . . . . .	116
Repartição de Saneamento de Santos . . . . .	119
Contabilidade . . . . .	120
Balancete da despesa, Exercicio de 1920. . . . .	130
»   »   »   »   » 1919. . . . .	132
»   »   »   »   » 1918. . . . .	134
»   »   »   »   » 1917. . . . .	136



Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas  
DO ESTADO DE SÃO PAULO

---

*Exmo. Snr. Dr. Presidente do Estado.*

abe-me, pela primeira vez, dar conta a V. Excia. das occurrencias do departamento da administração a meu cargo, durante o anno de 1920, embora só a contar de 1.º de Maio deste anno venha eu exercendo o cargo de Secretario da Agricultura, que a V. Excia. aprouve confiar-me.

A presente exposição, que por um lado me enche de alento e de gaudio, pois os factos aqui relacionados constituem um indice do incremento economico do Estado, aviva-me o sentimento da minha responsabilidade, dando-me a ver, num quadro unico, pela copia e natureza dos trabalhos executados no periodo administrativo ha pouco alludido, a multiplicidade, a complexidade e a relevancia dos assumptos que neste posto solicitam a minha attenção.

Creada ha cêrca de trinta annos, quando o Estado de São Paulo iniciava a sua existencia autonoma no seio da Federação Brasileira, sahindo, quasi sem transição, do regimen acanhado em que vivera durante o extincto Imperio, esta Secretaria vem assistindo, anno por anno, ao



desenvolvimento, em progressão impressionante, dos serviços a seu cargo, em quasi todos os ramos das suas attribuições legaes.

Desde o seu inicio, ficaram a cargo da Secretaria da Agricultura os serviços que interessam ao fomento da producção agro-pecuaria, ao desenvolvimento das industrias, á propaganda dos productos do Estado nos mercados de consumo, á immigração e colonização, ás terras devolutas, á viação ferrea e de rodagem, aos transportes, ao levantamento da carta geographica e geologica e estudo das questões de limites interestaduaes, á construcção e conservação de todos os edificios destinados aos serviços publicos do Estado, sem falar dos que, embora de grande vulto, só têm um interesse local, como os de aguas e exgottos, iluminação da capital, e saneamento de Santos e diversas cidades do Estado.

Em 1892, achavam-se a cargo desta Secretaria apenas as seguintes repartições e serviços: — Superintendencia de Obras Publicas — obras em estradas, pontes, cadeias e edificios publicos, — Instituto Agronomico, Commissão Geographica e Geologica, Repartição de Terras, Colonização e Immigração, — introducção de immigrantes e nucleos coloniaes, — iluminação da Capital, aguas e exgottos da Capital, navegação dos rios de Iguape e outros, fiscalização das estradas de ferro de concessão estadual, Junta Commercial, Museu Paulista e Aldeamento e adaptação dos indios. Actualmente este Departamento tem a seu cargo: — Directoria de Agricultura, Directoria de Industria e Commercio, Directoria de Terras, Colonização e Immigração, Directoria de Industria Pastoral, Directoria de Viação, Directoria de Obras Publicas, Serviço Meteorologico, Serviço de Publicações e Bibliotheca, Departa-



mento Estadual do Trabalho — introdução de imigrantes, — Colonização, Instituto Agronomico, Escola Agricola «Luiz de Queiroz», Posto de Seleção do Gado Nacional, Haras Paulista, Campos de experiencias e demonstrações agricolas, Estações de monta, escolas agricolas subvencionadas, propaganda do café no exterior, Serviço de estatistica e informações agricolas, Defesa agricola, postos zootechnicos de São Paulo e de Botucatú, Serviço de policia sanitaria animal, exposições estaduaes de animaes, exposições regionaes, fazendas de criação de Amparo, Baruary, Bôa Vista, Campininha e Itapetininga, Serviço Florestal, discriminação e divisão de terras devolutas, Comissão Geographica e Geologica, construcção, reparação, adaptação e conservação de edificios para escolas, cadeias e quartéis, construcção, reparação e conservação de estradas de rodagem, Repartição de Saneamento de Santos, illuminação da Capital, navegação a vapor entre Iguape, Xiririca, Juquiá, Sabaúna, Jacupiranga, Una, Cananéa, Arapira, Peropava e Araraquara, no rio Pequeno, navegação entre Paquetá e Bertioiga em Santos, melhoramentos do rio Tieté, entre São Paulo e Mogy das Cruzes, construcção de estradas de ferro de propriedade do Estado, Serviço de Aguas e Exgottos da Capital, Patronato Agricola, estradas de ferro de propriedade do Estado: — Sorocabana, Funilense, Tramway da Cantareira, Campos do Jordão, além da Estrada de Ferro de Araraquara, recentemente desapropriada.

Em 1892, a rêde ferroviaria em trafego no territorio do Estado era de 2.521 kilometros. No anno passado, elevava-se a mesma rêde a 6.616 kilometros, dos quaes 4.280 eram de concessão e fiscalização do Estado. No mesmo anno, tinha o Estado sob sua administração di-



recta 2.167 kilometros das estradas de ferro de sua propriedade.

No primeiro dos annos mencionados, o orçamento das despesas com os diversos serviços a cargo desta Secretaria foi de 2.513:973\$000. No exercicio corrente, as quantias consignadas na lei do orçamento para as despesas com os mesmos serviços sobem a 41.759:882\$027. Em 1892, as despesas com obras em estradas de rodagem, pontes, cadeias e edificios publicos foram orçadas em 1.200:000\$000. Para 1921, a somma consignada para as mesmas obras foi de 5.868:000\$000.

Como se vê, a tarefa da administração, neste Departamento, como, aliás, nos outros em que se reparte o Governo, tem crescido enormemente. Sem embargo, vão sendo attendidos com regularidade os serviços a cargo desta Secretaria, podendo-se considerar em dia todos os trabalhos.

Algumas das Directorias e secções que constituem a Secretaria carecem de reforma, no tocante á melhor distribuição do serviço e augmento do pessoal, que é, em certos casos, muito deficiente. Terei oportunidade de submeter-vos os projectos de reforma, para maior effi-ciencia dos trabalhos e maior celeridade do expediente dessas repartições.

### Situação economica

Não obstante as circumstancias que vêm ultimamente influindo para a baixa do preço e diminuição da exportação de varios productos, pôde-se dizer, em face dos ultimos algarismos conhecidos, relativos á nossa producção



agrícola e industrial, assim como ao nosso commercio internacional, que as condições economicas do Estado de São Paulo são, em geral, bastante satisfactorias.

A industria de carnes frigorificadas, que adquiriu notavel desenvolvimento nos ultimos annos, é mantida actualmente pelo Frigorifico de Barretos, da Companhia Frigorifica e Pastoral; Frigorifico de Osasco, da «Continental Products Company»; Frigorifico de Santos, da Companhia Frigorifica de Santos; e o Frigorifico «Armour» nos arredores da Capital.

O capital empregado nesses estabelecimentos é de 36.000 contos.

Os dados estatisticos de 1919 indicam para os trez primeiros frigorificos mencionados, que trabalharam neste anno, estas quantidades de animaes sacrificados:

Especies	Cabeças	Peso morto
Bovinos . . .	238.664	53.532.911 Kgs.
Suinos . . .	65.182	5.025.194 »
Ovinos . . .	2.253	30.908 »

A producção de carnes em 1919, nos mesmos frigorificos, attingiu a estes algarismos:

Carnes	Peso
Congeladas . . .	34.748.747 Kgs.
Resfriadas . . .	4.609.279 »
Verdes . . . . .	13.016.409 »
Conservadas . . .	2.458.674 »



O valor aproximado da produção em 1918 foi de 56.174:510\$000, elevando-se, em 1919, a 69.780:967\$000.

A exportação de carnes por Santos, principiada em 1914 com 1.415 kilos, seguiu esta marcha desde então:

ANNOS	CARNE CONGELADA		CARNE CONSERVADA	
	Peso - Kgs.	Valor	Peso - Kgs.	Valor
1915. . . . .	7.946.745	5.739:112\$	93.325	132:700\$
1916. . . . .	18.688.846	15.716:962\$	362.173	612:719\$
1917. . . . .	29.134.755	26.388:613\$	1.097.129	1.738:224\$
1918. . . . .	32.654.838	32.754:404\$	2.791.181	5.222:855\$
1919. . . . .	32.033.736	35.606:480\$	2.877.745	6.683:553\$
1920. . . . .	32.710.000	36.532:000\$	570.172	1.425:093\$

Os nossos principaes mercados de carnes congeladas são a Italia, Grã-Bretanha, o Egypto e a França. As carnes conservadas em latas são vendidas principalmente para a Belgica e Grã-Bretanha, havendo soffrido forte diminuição com a perda do mercado norte-americano no ultimo anno.

Chuvvas frequentes e abundantes muito favoreceram a produção de cereaes no anno agricola de 1919-20. A safra de arroz, principalmente, foi enorme e pôde alimentar a maior exportação desse genero que tivemos até hoje. Em compensação, diminuiu bastante a colheita de algodão, que não alcançou nem a metade da anterior, porque a lavoura foi bastante prejudicada pelas pragas. O café colhido tambem proporcionou uma safra bem pequena — a menor dos ultimos vinte annos, — pois sahiu dos cafezaes damnificados pelas geadas de 1918.

A produção agricola de 1919-20 attingiu ao seguinte, para os principaes productos, com os respectivos valores:



PRODUCTOS	QUANTIDADES	VALOR
Café . . . . .	4.154.700 saccas	378.908:640\$000
Algodão (em caroço)	4.588.299 arrobas	43.588:840\$500
Assucar . . . . .	528.821 saccas	33.971:161\$400
Aguardente e alcool	95.388.042 litros	49.406:877\$000
Fumo . . . . .	215.509 arrobas	6.880:719\$000
Arroz (em casca) . .	4.686.015 saccas	82.005:262\$500
Feijão . . . . .	2.859.377 saccas	40.031:278\$000
Milho. . . . .	15.963.900 saccas	183.584:850\$000
Total	—	818.377:628\$400

Si bem que reduzida para quatro productos, essa producção foi vendida por bons preços. Por isso, o seu valor global elevou-se a 818.377:628\$400, contra o de 955.457:603\$300 obtido pela producção anterior, muito mais volumosa para o café, o feijão e o algodão.

A rapida quéda dos preços no corrente anno, em consequencia da crise universal, veio perturbar seriamente o nosso progresso agricola. É licito, porém, esperar que os nossos agricultores vençam as actuaes difficuldades, reajustando o custo da producção ás novas condições dos mercados mundiaes.

A producção industrial do anno de 1919, cuja apuração ficou concluida no anno findo, revela forte crescimento no valor, em virtude da alta nos preços, que chegou ao extremo.

Tal phenomeno, que se vem evidenciando desde 1917, trouxe como consequencia a carestia dos artigos manufacturados e depois a restricção no consumo. Ora, tendo os bons preços gerado excessiva actividade fabril, os *stocks* accumulados em 1920 começaram a encontrar difficuldades para a venda, precisamente na occasião em



que a repentina alta do cambio facilitava a invasão dos nossos mercados pelos artigos estrangeiros.

Em globo, a produção da industria manufactureira paulista attingiu aos seguintes valores nos ultimos annos:

Em 1915 . . . .	274.147:422\$000
Em 1916 . . . .	358.911:968\$000
Em 1917 . . . .	562.381:651\$000
Em 1918 . . . .	556.801:100\$372
Em 1919 . . . .	712.662:327\$062

Notou-se augmento em 1919, não só no valor, como em o numero de objectos manufacturados. Os tecidos, chapéos e bebidas principalmente apresentam-se com algarismos superiores aos do anno anterior.

Os calçados e phosphoros é que tiveram fabricação menor.

Em conjuncto, o intercambio pelo porto de Santos com os paizes estrangeiros attingiu em 1920 a um total nunca dantes verificado: 90 milhões esterlinos, sommada a importação com a exportação.

O resultado que se apurou no anno antecedente não excedeu de 86 milhões, apesar da exportação haver sido maior que a do anno recém-terminado.

O valor da exportação em 1920 foi de 53.250.000 libras esterlinas, contra 64.457.000, em 1919. O valor da importação foi, em 1920, de 36.838.000 libras esterlinas, contra 22.297.000, em 1919. O saldo do commercio internacional por Santos em 1920 foi de 16.412.000 libras esterlinas, contra 42.160.000, em 1919.



Como se vê, o saldo favoravel ao Estado decresceu bastante, posto que ainda seja igual ao *deficit* de 16 milhões esterlinos constatado em 1920 no commercio externo de todo o Brasil.

Em papel, a importação por Santos elevou-se a 613.456:564\$000 em 1920, denunciando o forte augmento de 232.442 contos sobre a do anno anterior.

Concorreram para isto, sobretudo, o aço e ferro em bruto e manufacturado, as machinas de varias especies, aparelhos e utensilios diversos. É um phenomeno interessante, porque demonstra que reforçámos a nossa apparelhagem economica, desfalcada durante a guerra.

A elevação da taxa cambial fomentou, por outro lado, a importação sumptuaria, não reproductiva, constante principalmente de tecidos, sem embargo da importancia da industria textil nacional.

A exportação em 1920 baixou a 860.476:149\$000, papel, mostrando uma redução de 227.011 contos em confronto com a do anno anterior. Ao café principalmente se deve essa grande differença, pois em 1920 exportámos 8.480.887 saccas valendo 671.363 contos e em 1919 sahiram 9.426.335 saccas valendo 946.576 contos. Seguiu-se o feijão com notavel declinio. As farinhas quasi desapareceram da exportação.

Em compensação do desfalque assim originado, o algodão alcançou a mais alta exportação que tivemos em todos os tempos; expedimos 11.260 toneladas valendo 38.689 contos em 1920 ou quasi o dobro das 6.002 toneladas no valor de 17.655 contos em 1919. O arroz ainda avultou mais: 83.331 toneladas (59.893 contos) em 1920, contra 8.846 toneladas (7.036 contos) em 1919.



De carnes congeladas sahiram 32.710 toneladas (36.532 contos) em 1920, contra 32.033 toneladas (35.606 contos) em 1919.

Em geral, os nossos productos exportaveis estão agora lutando com a grande baixa nos mercados estrangeiros, determinada pelo crescimento da produção e restricção do consumo de muitos artigos.

Diminuido durante o periodo da guerra européa, o trafego marítimo pelo porto de Santos está reconquistando a sua antiga actividade.

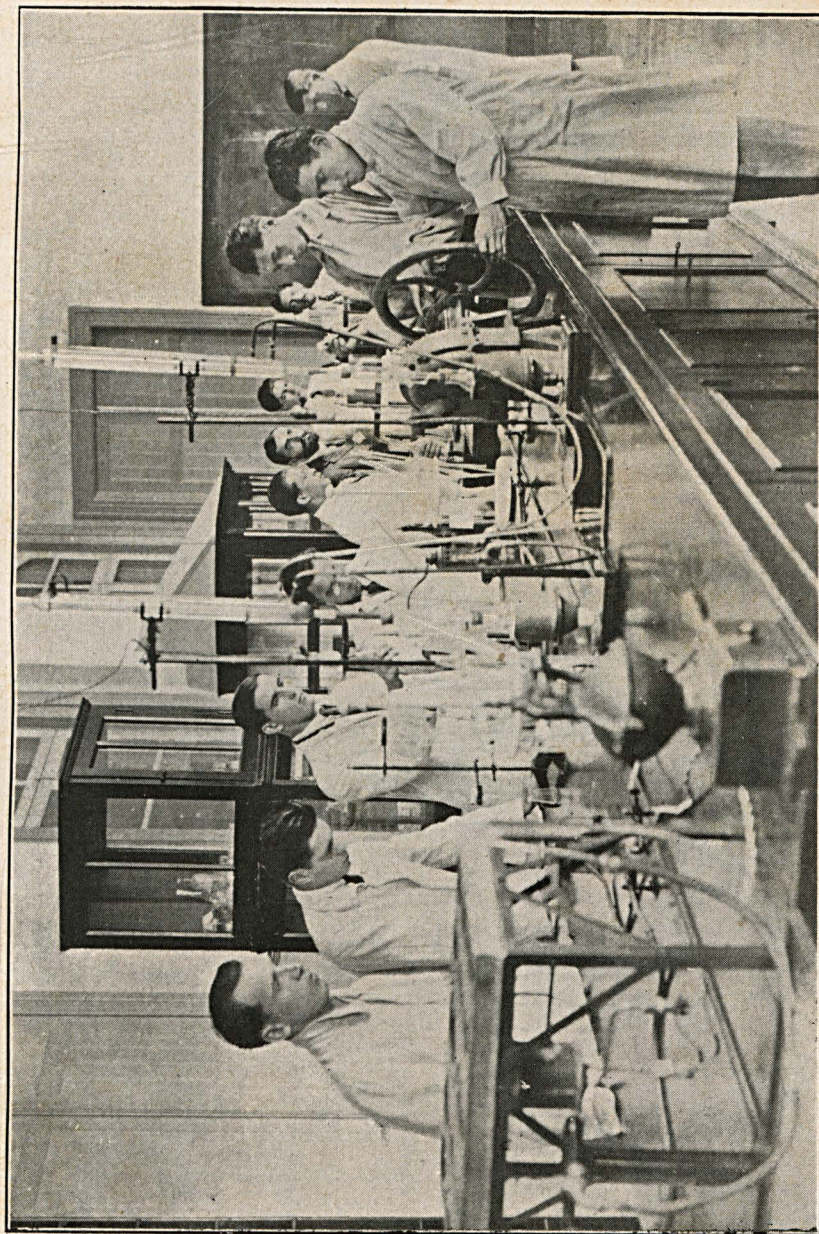
Em 1920 entraram 1.805 embarcações a vapor e a vela, contra 1.503 em 1919. Sahiram respectivamente 1.782 e 1.493 nos mesmos annos.

No movimento marítimo a bandeira ingleza retomou em 1920 o primeiro lugar, passando a nacional ao segundo. A norte-americana ficou com o terceiro e a franceza com o quarto.

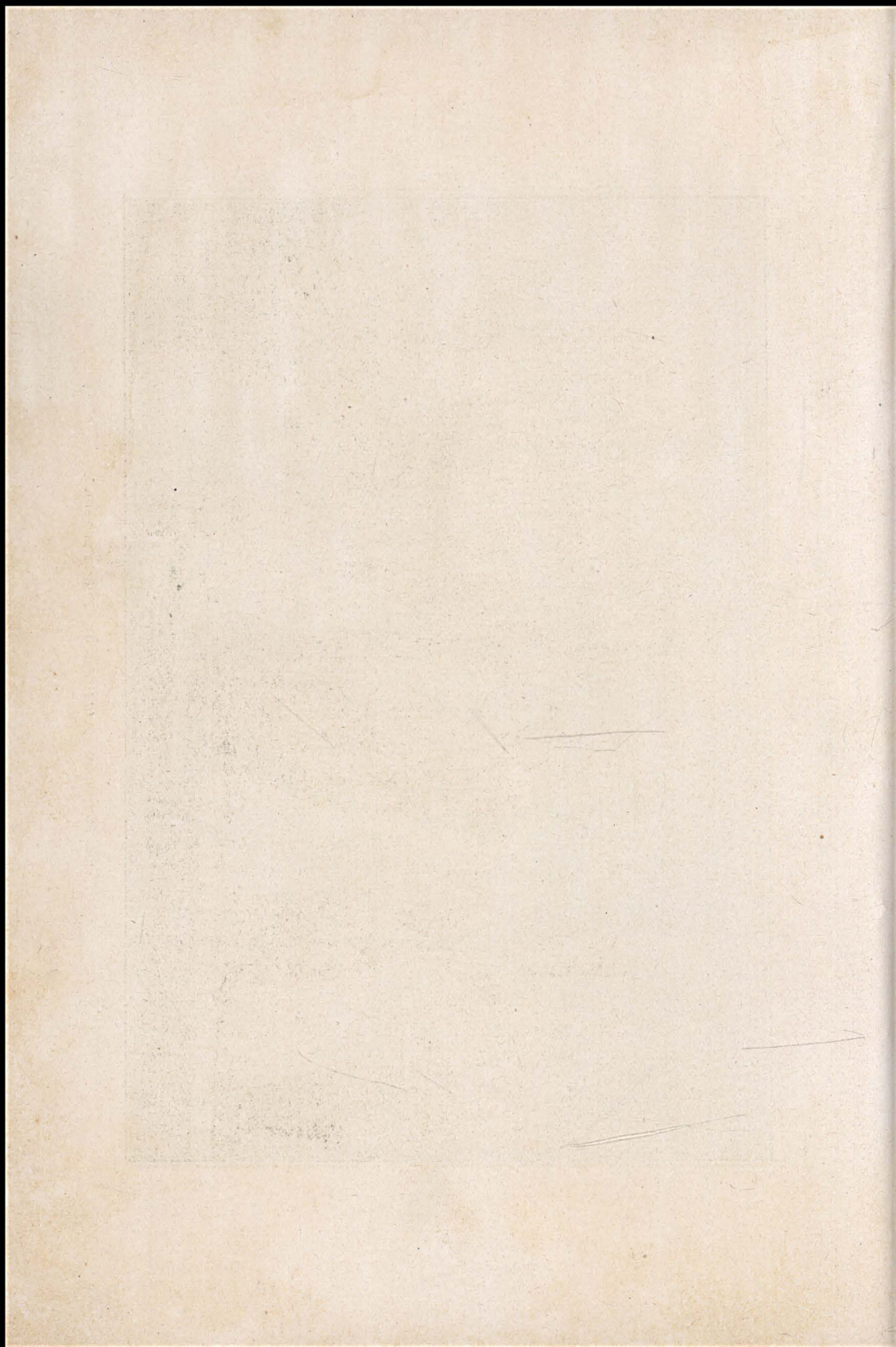
### Ensino agricola

A divulgação dos conhecimentos necessarios para o aperfeiçoamento dos processos de cultura, visando o alargamento da produção e barateamento do seu custo, não dispõe ainda, entre nós, de uma organização satisfactoria. Estamos longe de poder comparar o que possuímos, a esse respeito, e que ainda não passa de um aparelhamento bem deficiente, com o que existe ha muito em varios paizes da Europa e do nosso continente, os quaes vão colhendo os fructos dos seus bem organizados sistemas de ensino e propaganda agricola.

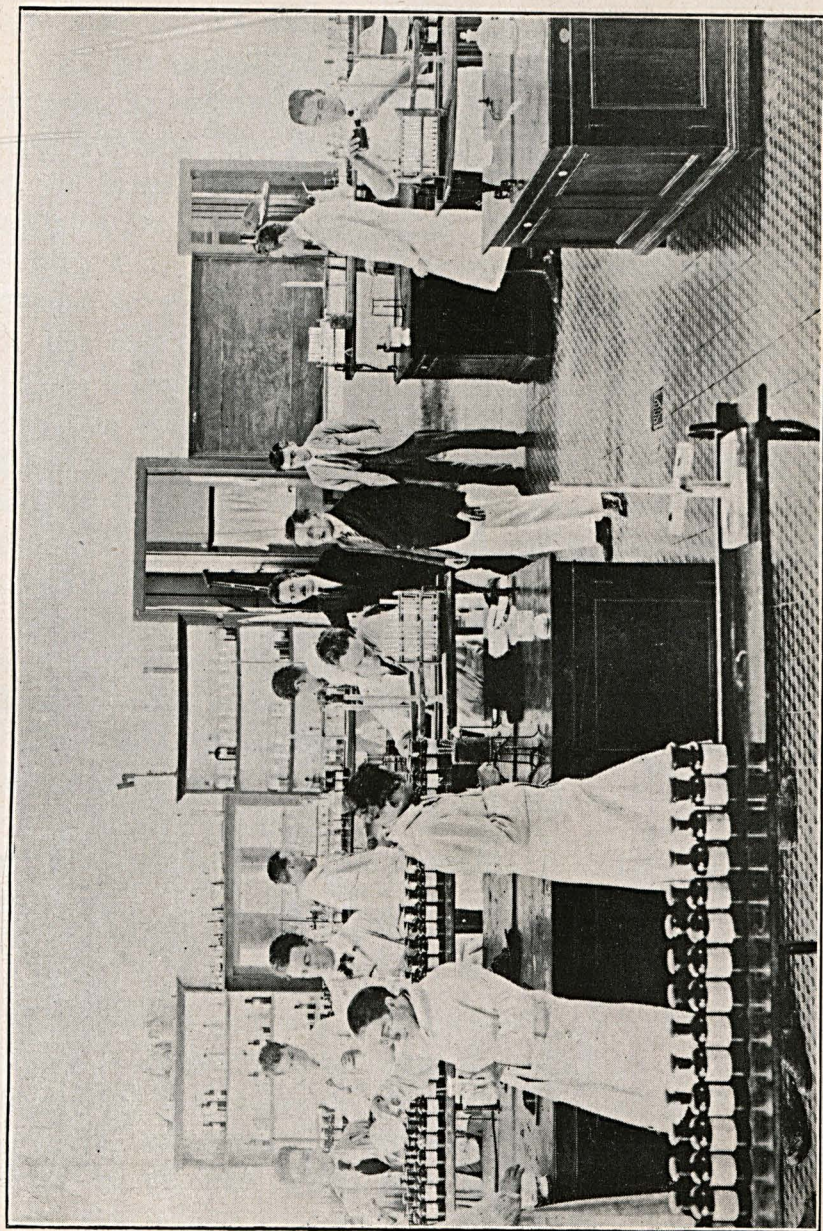
ESCOLA AGRICOLA «LUIZ DE QUEIROZ»



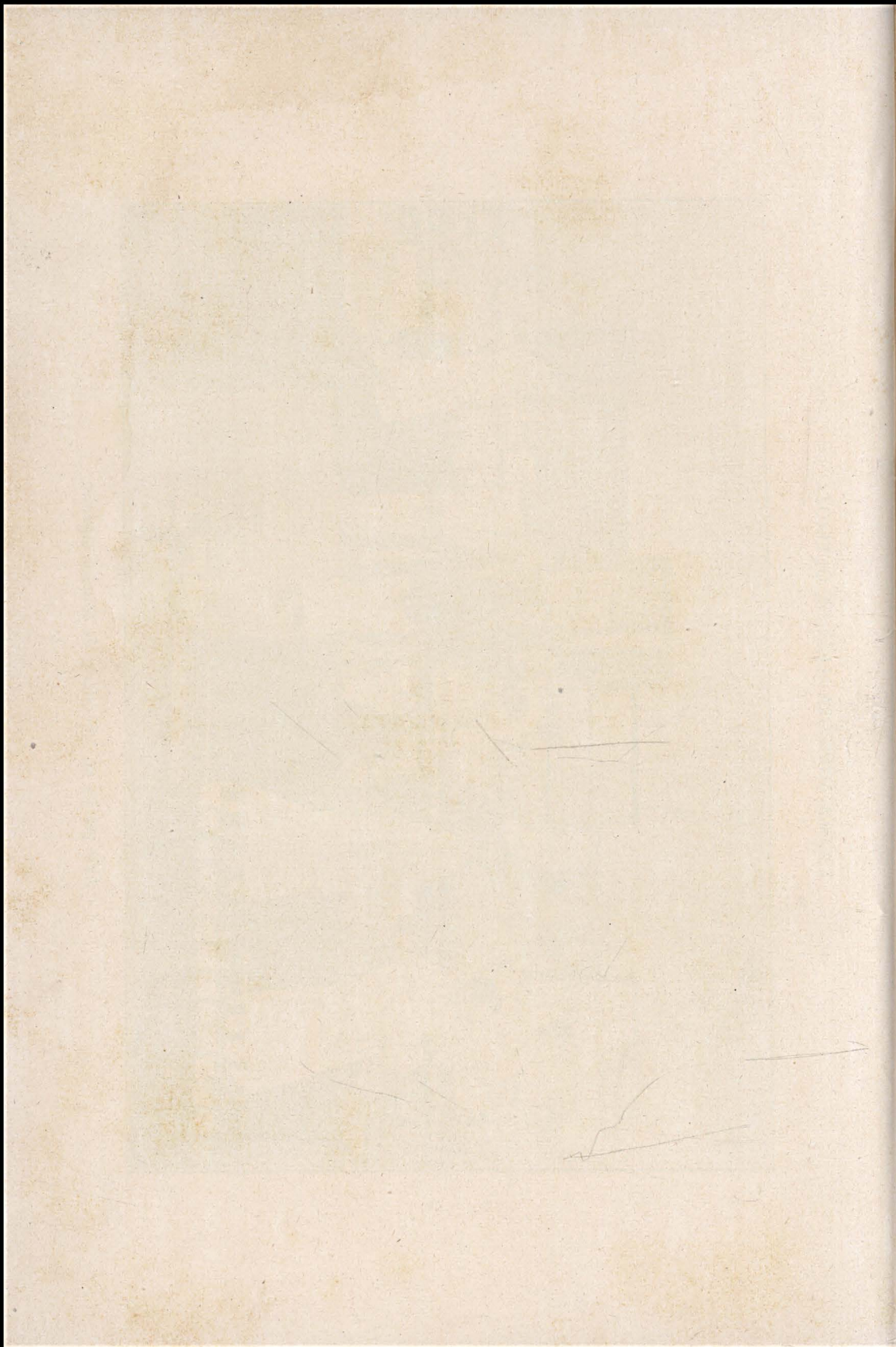
Aula pratica no laboratorio de Technologia



ESCOLA AGRICOLA «LUIZ DE QUEIROZ»



Aula pratica no laboratorio de chimica organica



Na *Escola Agricola «Luiz de Queiroz»*, inscreveram-se para os exames de admissão á matricula, no anno de 1920, 59 candidatos, que não possuíam certificados accetaveis de exames de preparatorios prestados perante bancas officiaes. Em Dezembro de 1920, inscreveram-se para os exames de admissão á matricula em 1921, 69 candidatos nas mesmas condições.

Não tem sido pequeno o numero dos que procuram matricular-se na Escola. A contar de 1913, isto é, do anno em que entrou a vigorar a reforma de 1912, que extinguiu o curso preliminar, a média dos inscriptos para a matricula tem sido de 70. Mas o numero dos reprovados nos exames de admissão continua a ser avultado, sendo, em média, de 43, o que representa cêrca de dois terços dos inscriptos e o que significa o mau preparo dos candidatos.

Ainda no anno proximo findo, de 69 candidatos inscriptos foram reprovados 41 nos exames de admissão, podendo apenas matricular-se 28.

Em 1920, matricularam-se na Escola 103 alumnos e 10 ouvintes, assim distribuidos:

Anno fundamental . . .	32 matriculados e 10 ouvintes.
Curso geral. . . . .	70 matriculados
Curso de revisão . . .	1 »

Desde 1913, primeiro anno da reforma de 1912, que extinguiu o curso preliminar para o ensino das materias preparatorias, o numero de alumnos cursando a Escola tem vindo decrescendo. Naquelle anno o numero de alumnos foi de 142, sendo que, em 1920, foi de 113, inclusivè 10 ouvintes e, em 1921, 103, inclusivè 12 ouvintes.



A supressão do curso preliminar veio tolher a facilidade de matricula ao grande numero de moços que, por não pretenderem ou não poderem dedicar-se ao estudo em academias ou institutos de ensino existentes nas grandes cidades, não frequentam os estabelecimentos de ensino de preparatorios. E', entretanto, certo que esses são os que constituem o maior dos contingentes de candidatos á matricula nas escolas de ensino profissional, como a Escola Agricola «Luiz de Queiroz», que funciona no interior.

Continúa a ser elevada a proporção de filhos de outros Estados da federação que frequentam os cursos da Escola. Em 1920, entre os matriculados, 44 % não eram paulistas. Em 1921, essa proporção elevou-se a 50 %.

No anno lectivo de 1920, diplomaram-se 22 agnomos, sendo de 299 o numero dos diplomados nos ultimos treze annos.

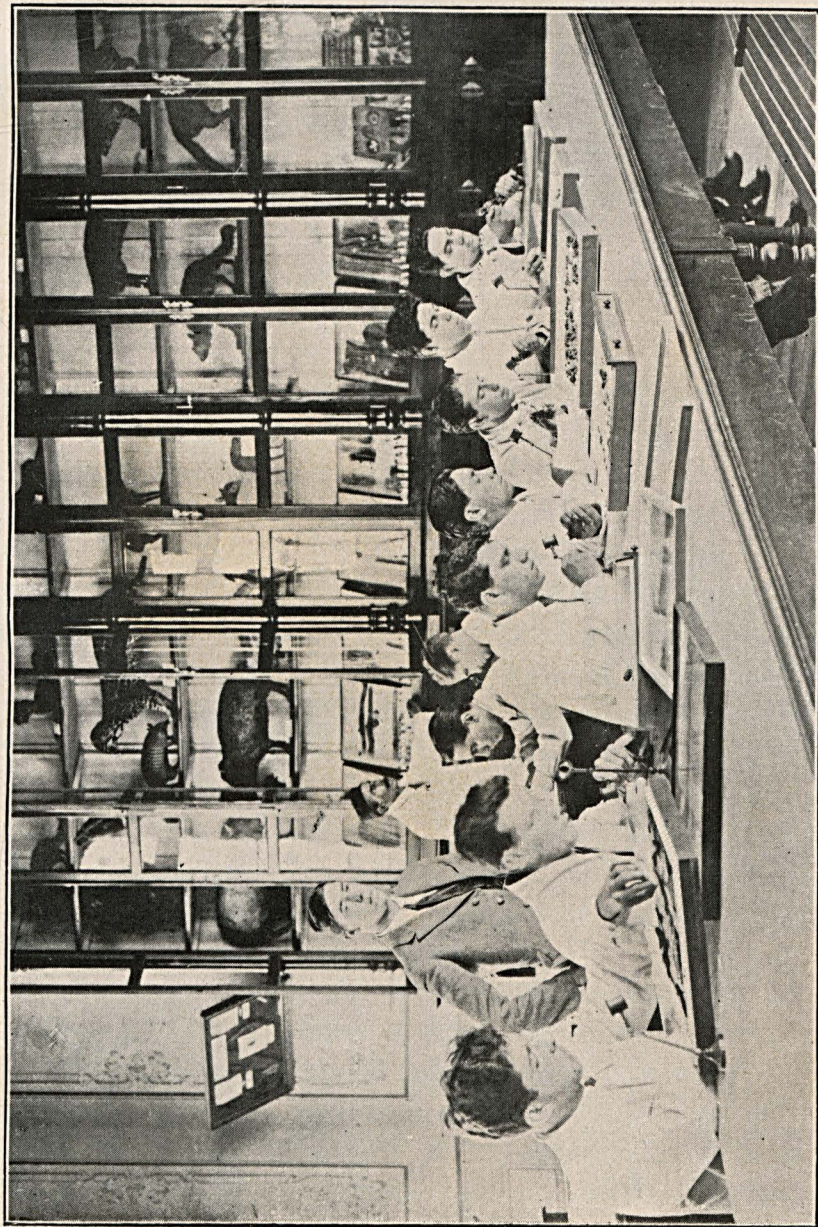
Até Maio do anno passado foram ultimadas as obras de reforma na residencia do director-technico da Fazenda Modelo, reforma de uma casa destinada á residencia do mestre de officina mechanica e construção do edificio da central electrica. Muitas outras obras em andamento foram suspensas, por exigencia da situação financeira do Estado.

O *ensino agricola itinerante* que funcionava em vações de estrada de ferro, especialmente adaptados, foi suspenso em Junho do anno passado. Resultou essa medida da necessidade de ser o serviço reorganizado sobre moldes mais efficientes.

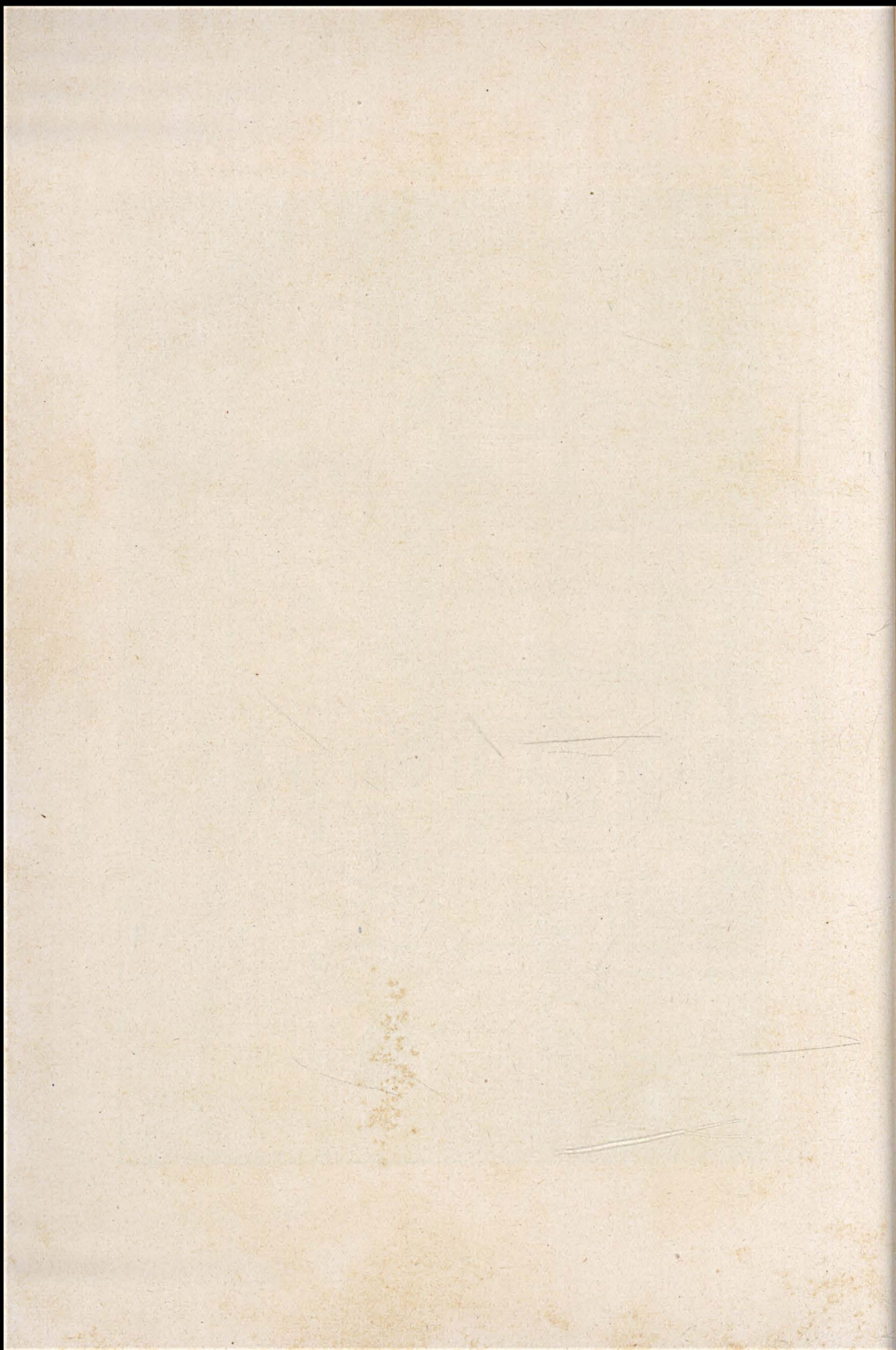
A *Directoria de Agricultura* continuou não só a difundir entre os lavradores os methodos preconizados pela



ESCOLA AGRICOLA «LUIZ DE QUEIROZ»



Aula pratica no laboratorio de entomologia



experiencia e reputados de grande alcance para a melhoria da producção, mas tambem a intervir com seus conselhos e acção no sentido de minorar os estragos causados pelas pragas.

A lagarta rosada, principalmente, mereceu especial attenção tanto pela extensão do mal, como pelos prejuizos reaes que acarreta á lavoura algodoeira.

Promoveu-se a aclimação do «*Novius Cardinalis*», cuja acção benefica no combate ao pulgão branco foi verificada.

Com relação a outros insectos e sua acção na agricultura, bem como sobre a extincção de formigas saúvas, têm sido feitos estudos e experiencias.

Continuou o serviço de distribuição de insecticidas aos lavradores, pelo custo, assim como a venda de instrumentos agricolas nas mesmas condições, tendo sido suspenso recentemente o ultimo dos serviços mencionados, por não persistirem mais os motivos da sua criação.

Durante o anno de 1920 foram distribuidos 36.614 kilos de verde de Paris, 17.020 de arsenico branco, 9.216 de flôr de enxofre, 2.279 de sulfato de cobre e 53 caixas de sulfureto de carbono. Foram vendidas 29.007 enxadas, 10.301 enxadões, 210 forcados, 612 foices, 266 machados, 7 sulcadores, 152 *Planets Junior* com alavanca e 65 sem alavanca.

O serviço de inspecção de expurgo de sementes de algodão continuou a manter a vigilancia sobre os descaroadores, fazendo a apprehensão de sementes atacadas pela lagarta rosada e destinada ao plantio.

Durante o anno passado foram designados fiscaes de expurgo para 327 descaroadores e fabricas de oleo. As sementes destinadas ao plantio foram sempre expur-



gadas e acompanhadas de attestados dos fiscaes, sendo as destinadas á industria despachadas com guias da Directoria de Agricultura. Fez-se regularmente a desinfecção dos vagões que as transportaram.

Pelo *Instituto Agronomico* foram satisfeitas 242 consultas escriptas e 214 verbaes, sobre assumptos attinentes aos seus serviços.

Effectuaram-se as seguintes analyses: — No laboratorio de analyses de terras, mineraes e diversos, 325; — no de analyses de adubos, insecticidas e fungicidas empregados no tratamento das doencas das plantas, 100; — no de tecnologia agricola, analyses de productos agricolas e pesquisas de falsificações, 108; — no de biologia vegetal, chimica agricola, microbiologia agricola, agronomia experimental e estudos de fibras, 58.

No cafezal de experiencias e de demonstrações praticas proseguiram os estudos theoreticos e praticos de cultura racional, scientifica e experimental do cafeeiro, e na fazenda de polycultura, annexa ao Instituto, continuaram as experiencias culturaes, demonstrações praticas, estudos geraes de aperfeiçoamento das nossas grandes culturas, adubações, systemas culturaes, melhores variedades de plantas cultivadas, criação, selecção, aclimação de sementes, melhores épocas de sementeação.

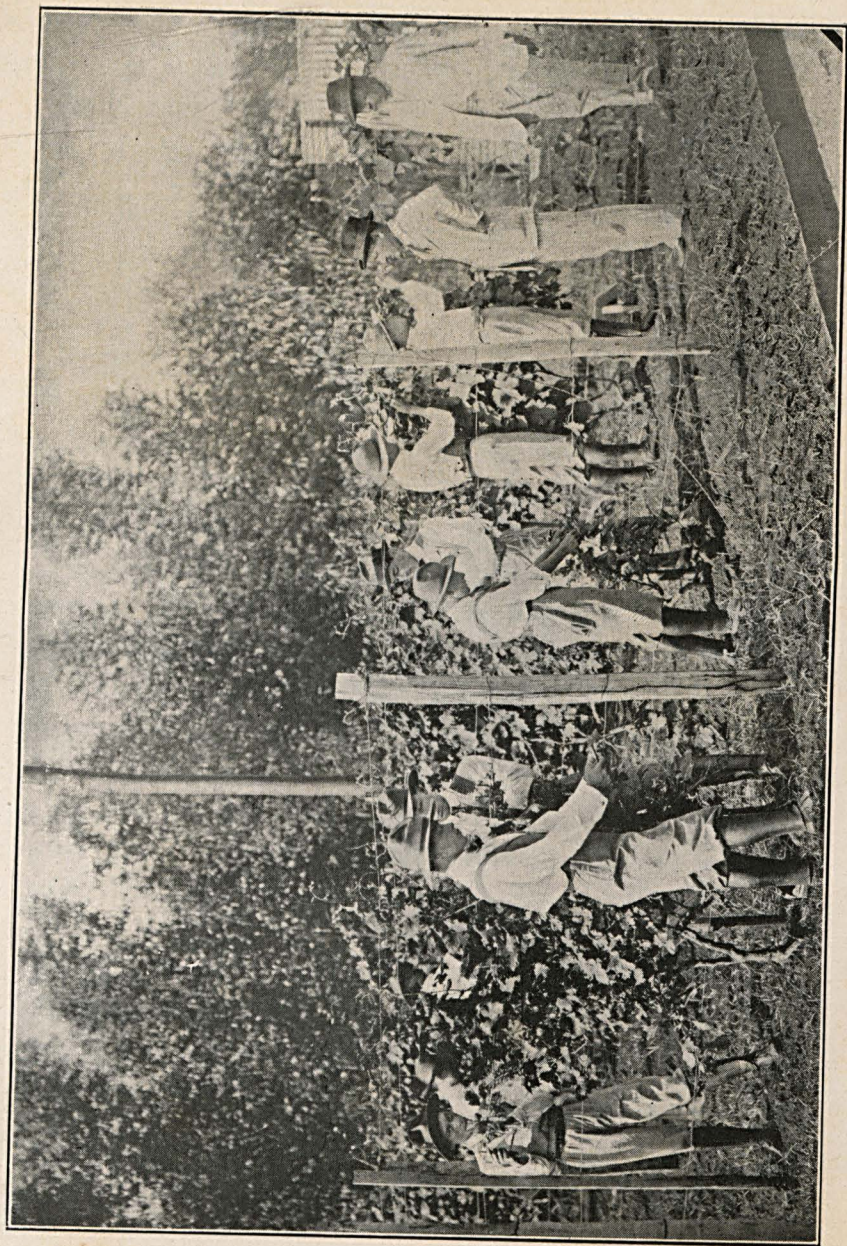
Visitaram o Instituto, durante o anno, 1.364 pessoas.

Afóra alguns estrangeiros, a maioria dos visitantes foi de lavradores consultantes, operarios praticantes, agronomos, alumnos e lentes de escolas agricolas.

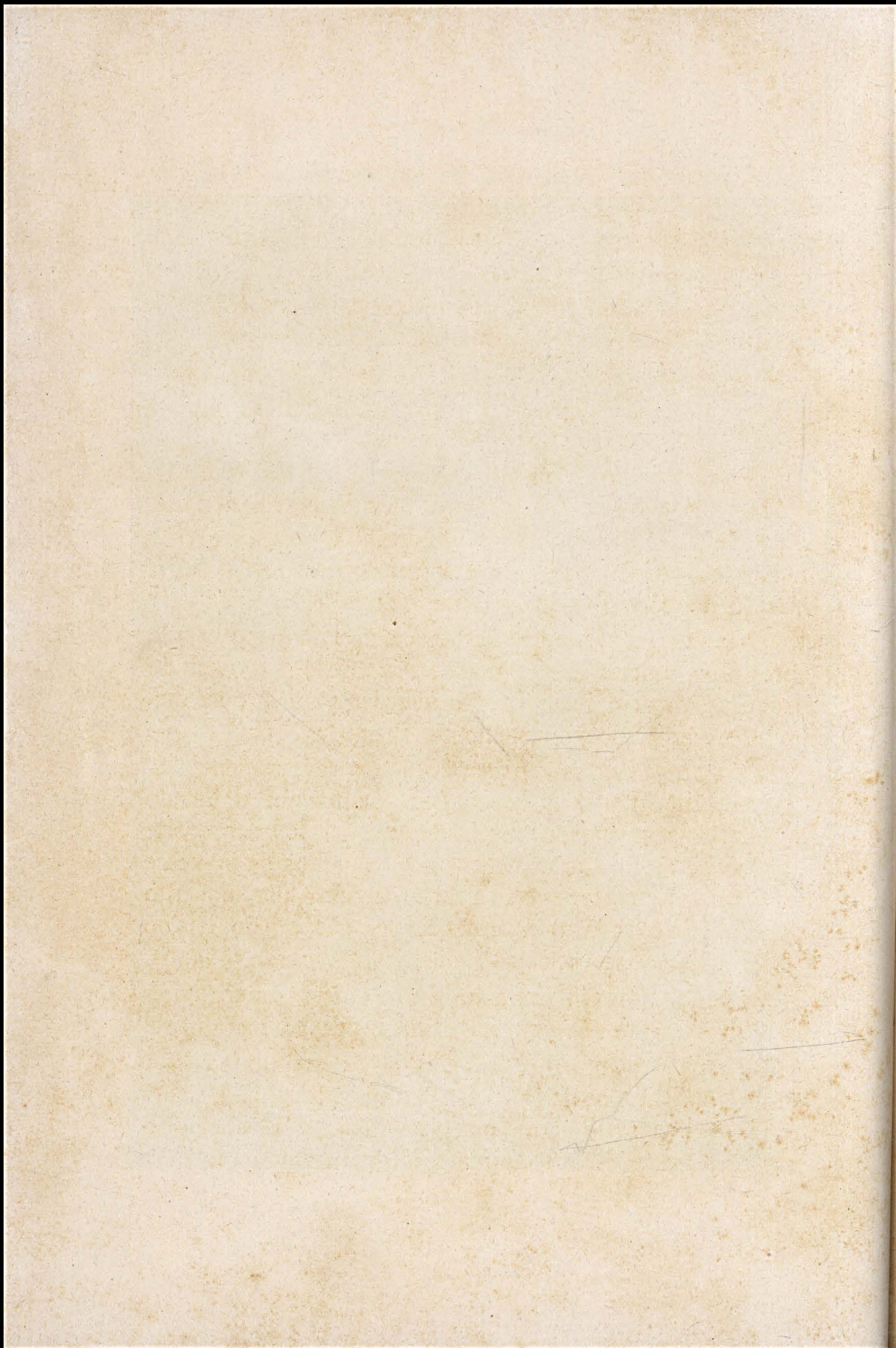
Fizeram-se demonstrações praticas com tractores e varios arados ou machinarios de café, realizando-se, pela primeira vez, trabalhos em cafezaes com tractor, arações, capinações, cultivação e variação, com excellentes resultados.



ESCOLA AGRICOLA «LUIZ DE QUEIROZ»



Aula pratica no vinhedo



Foram distribuidas 174.450 mudas: — plantas fructíferas, plantas ornamentaes, cannas, cafeeiros, videiras enxertadas, videiras enraizadas e estacas de videiras.

O *Serviço Florestal* distribuiu, em 1920, 1.577.826 mudas, sendo 1.517.865 de essencias florestaes e 59.961 fructíferas. Das mudas distribuidas 1.473.053 foram vendidas e 104.773 fornecidas gratuitamente.

Por incumbencia do meu antecessor, nesta Secretaria, o Dr. Luiz Silveira, funcionario da mesma, foi encarregado de visitar as escolas de agricultura da Belgica, da França e da Italia, para colher informações sobre a organização do ensino agricola nesses paizes.

No seu interessante relatorio, o mesmo funcionario apresentou conclusões que merecem a atençaõ e o estudo daquelles a quem incumbe providenciar para que se melhore o nosso aparelhamento de ensino agricola.

Apontando o que se tem feito nos paizes mencionados, o relator, em suas conclusões, lembra que o Estado deveria nomear uma commissão, da qual fizessem parte pessoas de notoria competencia em assumptos de interesse da agricultura, encarregando-a de proceder a um inquerito sobre as mais prementes necessidades não só do ensino agricola, como de todas as industrias agrarias.

Essa commissão estudaria, entre outros, os seguintes problemas, sobre os quaes emittiria o seu parecer:

*Ensino primario.* Conveniencia de ser decretado o ensino obrigatorio de noções de agricultura, tal como se faz na Belgica e na França, nas escolas primarias, grupos escolares e escolas normaes, bem como em todos os



institutos privados de ensino no interior do Estado, ou, pelo menos, dos principaes municipios.

Si, em verdade, somos um Estado essencialmente agricola, o ensino da agricultura deve constituir a nossa principal preocupação.

Só assim poderíamos aproveitar as verdadeiras vocações para a vida do campo, ao mesmo tempo que incutiríamos no espirito das crianças o amor á terra, fonte unica de tudo quanto necessitamos para viver.

Não basta que constem do programma do nosso ensino primario as noções da arte de cultivar a terra: é indispensavel que se pratique esse ensino em perfeita harmonia de vistas com os departamentos de instrucção publica e agricola e sob a orientação de inspectores agromicos, como se faz na Belgica, na França e outros paizes.

Os melhores alumnos das escolas de agricultura são, em geral, os que procedem das escolas primarias: são os mais uteis ao Estado, pois que, além das noções preliminares das sciencias phisicas e naturaes, no que se applica á terra, possuem o habito da vida rural.

Não será tão proveitosa a frequencia das escolas médias e superiores de agricultura, si o recrutamento de alumnos só fôr feito entre os estudantes de humanidades. Cumpre aproveitar todas as intelligencias que se revelarem na vida agricola e que, por certo, serão mais communs no meio rural do que na vida das cidades.

Na Hungria, a lei determina que nas communes onde a população se occupa, na maior parte, da economia rural (agricultura, viticultura, horticultura), sejam annexados ás escolas primarias cursos agricolas complementares.



Na Noruega, ministram-se noções de agricultura em todas as escolas populares.

Na Allemanha, o ensino primario, mesmo aos adultos, é o melhor vehiculo de vulgarização das noções de agricultura. É recente a lei prussiana, determinando que ás meninas das escolas primarias sejam ministradas noções e pratica de agricultura, pois que ellas serão, mais tarde, as melhores collaboradoras dos lavradores.

Na França, o ensino obrigatorio das noções de agricultura foi estabelecido pela lei de 6 de Junho de 1879. Nesse paiz, o ensino agricola está grandemente desenvolvido nas escolas primarias ruraes.

Na Hespanha, as noções de agricultura fazem parte dos programmas de todas as escolas primarias e normaes.

Na Hollanda, no Canadá, no Japão e na Inglaterra, o ensino agricola nas escolas primarias ruraes desenvolve-se dia a dia.

Não falemos nos Estados Unidos, que é colossal em tudo e onde o ensino primario agricola faz parte do programma de todas as escolas preliminares.

Parece que as nossas escolas primarias têm instrucções referentes ao ensino de elementos de agricultura. Não basta, porém, essa providencia. E' indispensavel que os professores sejam orientados pelos departamentos technicos e conforme os processos mais praticos.

Nesse sentido, seria indispensavel um accôrdo com a direcção da nossa instrucção publica, tal como se fez na França, e em muitos outros paizes.

O professor primario deve ser orientado technicamente, afim de tirar o maior proveito do seu esforço, dirigindo para a profissão agricola, não só os rapazes, mas tambem as meninas, que deverão ter um ensino ana-



logo e uma orientação especial sobre a missão a cumprir no campo, como filhas ou mulheres de lavrador.

E o preparo do professor só pôde ser ministrado pelos mestres em sciencias agronomicas, ou pelo departamento ao qual incumbe a divulgação e superintendencia do ensino agricola.

*Ensino secundario.* Necessidade da criação de escolas praticas profissionaes publicas, fixas e ambulantes, adequadas ás culturas de cada região e com os cursos especializados e limitados ao menor tempo possivel.

Como meio de divulgação do ensino, a commissão se manifestará sobre si haverá vantagens em serem estabelecidas subvenções para todas as escolas de iniciativa privada que crearem uma secção de ensino agricola, subordinando-se á orientação e fiscalização do Estado.

Convem ter em attenção os males que poderá causar á vida agricola o ensino profissional, si elle não abranger tambem a economia domestica no campo, — economia que deverá constituir, mesmo, a maior preocupação dessas escolas. Do contrario, os filhos das zonas agricolas, instruidos, em geral, nas artes applicadas, tornar-se-ão infensos á profissão paterna e abandonarão a terra.

Não será demais repetir estas palavras do notavel agronomo professor JOIGNEAUX: «Esforçamo-nos por prender o homem ao solo e, ao mesmo tempo, por afastar suas filhas da terra: o que se constróe com uma, destróe-se com a outra mão».

Aproveitando-se os ensinamentos das «*écoles ménagères*», talvez fosse possivel crear, nas escolas profissionaes que forem fundadas, uma secção de ensino pratico profissional de agricultura para ambos os sexos, sem grandes despesas para o Estado e com real proveito para a lavoura.



*Ensino superior.* Sobre o ensino superior, talvez a criação de um curso especial para os que desejam consagrar-se ao magisterio trouxesse reaes vantagens, desde que se resolva promover a divulgação do ensino.

O preparo dos professores deve merecer especial cuidado. Além de um estagio obrigatorio em propriedades agricolas de vida intensa, não se deverá descuidar de outros processos visando ao aperfeiçoamento das faculdades didacticas.

Seria utilissimo instituir premios de viagens, destinados aos professores que se recommendassem pelo seu devotamento ao ensino e pelos seus trabalhos.

Será de grande proveito o estagio de alguns mezes nos mais reputados institutos de ensino agronomico, tanto da Europa como da America. Nesses institutos, o professor acompanhará os resultados mais recentes da pedagogia agricola.

Mais vale uma hora de vêr, do que um anno de lêr.

*Ensino ás mulheres.* A instituição das escolas agricolas (*écoles ménagères*) para a instrucção das mulheres do campo parece-me que daria excellentes resultados.

A criação desse typo de escolas — ambulantes ou fixas — poderá, talvez, ser ensaiada, com o auxilio das mesmas ordens religiosas que as crearam, tão magistralmente, na Belgica. E' possivel que as referidas congregações se promptifiquem a fundar escolas identicas ás que dirigem naquelle paiz, desde que lhes seja facilitada a installação, e garantida uma subvenção do Estado.

Por outro lado, será um ponto digno de estudo a possibilidade de se annexarem secções de ensino agricola, para ambos os sexos, nas escolas profissionaes e em algumas normaes do interior do Estado.



*Escolas ambulantes ou ensino nomade.* Na Europa, liga-se tal importancia a esse processo de ensino, que os chefes de Estado comparecem ás lições inauguraes, prestigiando e apoiando a missão dos evangelizadores da instrucção agricola.

Parece que um estudo comparativo dos processos adoptados pelas innumeradas escolas ambulantes da Belgica e da França, poderia orientar as modificações de que precisam os methodos aqui ensaiados.

Os professores ambulantes de agricultura, disse, ainda ha pouco, o presidente POINCARÉ, falando aos alsacianos, são verdadeiros apóstolos que, como taes, devem ser recebidos onde quer que cheguem. São portadores dos ensinamentos da sciencia agronomica, que permittirá o maior aproveitamento da terra, com a simplificação dos trabalhos.

E', pois, dever do bom patriota ouvir e acatar esses evangelizadores da Terra.

*Situação do pessoal de ensino.* Sem um pessoal convenientemente preparado e ao abrigo das difficuldades da vida, não será possível o ensino perfeito das sciencias agricolas.

O ministro da Agricultura dos Estados Unidos, em uma das suas ultimas exposições ao Congresso, diz ser indispensavel que o pessoal dos departamentos e das escolas de agricultura tenha uma boa remuneração, de acôrdo com os serviços que deve prestar. E' preciso que directores, professores e collaboradores gosem de honorarios sufficientes, não só para proverem á sua subsistencia, como á de sua mulher e de seus filhos, dando-lhes, ainda, a possibilidade de occupar na sociedade uma posição digna de sabios educadores de cidadãos. Si qui-



zermos ter homens de sciencia e professores de grande valor, não sejamos avaros. Não é com a meia-sciencia, ou com a sciencia de occasião, que podemos esperar das nossas instituições elevada producção de serviços.

E' para os homens da sciencia que se appella, no momento actual, afim de que seja multiplicada a producção da terra.

Será a sciencia que tirará das trevas, em que vive, a nossa agricultura, esclarecendo-a e orientando-a nas applicações dos methodos racionaes.

Não se deve, pois, regatear meios e recursos aos que se consagram á divulgação do ensino agricola. Lembremo-nos deste ensinamento de SULLY: «E' preciso ser avaro, quando se trata de empregos ou despesas inuteis; e prodigo, quando estiver em jogo o interêsse superior do paiz».

Com a agricultura não se gasta; empregam-se capitães que multiplicarão as riquezas publicas.

Ahi está o exemplo dos Estados Unidos, cujo Ministerio da Agricultura tem dotações orçamentarias superiores ás de todas as outras pastas. Com o ensino agricola depende esse paiz mais de cem mil contos de réis, não incluidas as verbas destinadas ao mesmo fim pelos Estados e pelos municipios.

*Gastos com o ensino agricola.* Não deixa de ser interessante fazer um estudo comparativo dos gastos com o ensino agricola de alguns paizes.

Os Estados Unidos, com uma população superior a cem milhões de habitantes, despendem 500 réis por cabeça; a Belgica, com oito milhões de habitantes, gasta 80 réis por cabeça e a França, com 38 milhões de habitantes, 120 réis por cabeça.



São Paulo, com uma população de trez e meio milhões de habitantes, despende 120 réis por cabeça.

Convem, entretanto, notar que a França conta com os seguintes institutos de ensino agrícola:

- 1 instituto superior agronomico;
- 2 escolas nacionaes de agricultura;
- 1 escola nacional de industrias agricolas;
- 1 escola nacional de horticultura;
- 37 escolas praticas;
- 10 fazendas-escolas;
- 9 escolas de lacticinios;
- 14 escolas de inverno;
- 22 escolas *ménagères*.

E a Belgica:

- 2 institutos superiores;
- 16 escolas regionaes de agricultura;
- 2 escolas de lacticinios;
- 1 escola superior *ménagère*;
- 10 escolas *ménagères* fixas;
- 5 secções especiaes *ménagères*.

Ultimamente o Governo Francez resolveu destinar uma grande propriedade agrícola dos arredores de Paris, para o recreio dos alumnos das escolas primarias e médias da Capital, durante o periodo das férias.

Os dias passados na granja, os alumnos os empregarão nos trabalhos praticos de agricultura, aprendendo a amar a terra.

O objectivo collimado é proporcionar aos rachiticos filhos da cidade os attractivos da vida do campo, encaminhando-os, assim, para a agricultura.



Vejamos o numero de escolas mantidas por outros paizes.

Allemanha:

- 1 instituto de ensino superior;
- 22 escolas de agricultura para o ensino médio;
- 46 escolas praticas de agricultura;
- 17 escolas de lacticinios;
- 48 escolas de alveitaria;
- 4 escolas de agricultura;
- 118 escolas de inverno;
- 42 escolas *ménagères*;
- 44 escolas especiaes de agricultura (lacticinios, avicultura, etc.)

Austria:

- 3 institutos superiores agronomicos;
- 1 instituto superior;
- 14 escolas para ensino médio;
- 41 escolas praticas de agricultura;
- 82 escolas de inverno;
- 22 escolas *ménagères*;
- 18 escolas elementares com cursos especiaes;
- 2 escolas de cervejaria;
- 2 escolas de distillaria.

Hungria:

- 1 instituto superior;
- 4 institutos de agronomia;
- 22 escolas praticas de agricultura;
- 2 escolas *ménagères*;
- 2.269 escolas primarias com ensino agricola;
- 59 escolas primarias de gráu mais elevado.

Hollanda:

- 1 instituto superior;
- 2 escolas de ensino médio;
- 14 escolas agrícolas.

Luxemburgo (com 245.000 habitantes):

- 15 escolas *ménagères*.

Suissa:

- 4 escolas praticas;
- 15 escolas de inverno;
- 6 escolas de lacticínios.

Dinamarca:

- 1 escola superior;
- 4 escolas praticas;
- 5 escolas especiaes;
- 6 escolas *ménagères*.

*Divisão agronomica.* Uma das providencias mais urgentes será a divisão scientifica do territorio do Estado em zonas agronomicas, — sem o que terão de ser dispersados grandes esforços, por falta de uma orientação segura no melhor aproveitamento das terras.

As palavras do professor LONAY, da escola de GEMBLOUX, constituem precioso ensinamento a respeito das vantagens da divisão agronomica com as zonas das respectivas culturas perfeitamente delimitadas. Pensam os homens da sciencia que é esse o primeiro passo para o seguro desenvolvimento da agricultura.

*A vida do campo.* Em todos os paizes europeus é intensa, continua e entusiastica a campanha contra a despolação dos campos.



Homens de sciencia, artistas, poetas, escriptores e jornalistas prestam o seu concurso, a força da sua intelligencia, á demonstração da belleza e das vantagens da vida rural.

Nas cidades, a displicencia nos leva á malignidade de espirito, que, quasi sempre, é empregada na obra demolidora das reputações. Ninguem escapa á perversidade da gente de espirito azedo que se volta ao triste esporte de maldizer da vida alheia. Não se reconhecem esforços nem competencia. A ingratição, ao lado da maldade, campeia pelas ruas, pelos cafés, pelas rodas dos homens cultos, tudo denegrindo e tudo aviltando. Os que trabalham e produzem são apedrejados, negando-se-lhes serviços aos quaes deram toda a energia da intelligencia, visando o bem geral.

Dos homens publicos que se consagram á administração dos bens da collectividade, nem o lar — santuario respeitado até pelos barbaros — escapa á sanha da demagogia «civilizada».

«Dae agora, exclama o grande patriota Assis Brasil, um passo fóra da porta de vossa casa, rica ou humilde, edificada na paz ampla das campinas — e só idéias e sentimentos nobres e amaveis vos acódem!

O Campo é necessario para levantar a alma.»

O *Instituto Agronomico* está carecendo de uma reorganização, com o fim de allivial-o dos multiplos trabalhos presentemente a cargo do seu pessoal tecnico. A sua tarefa tornou-se tão varia e complexa, que já não é possivel que os seus serviços possam chegar a conclusões efficazes dentro dos limites de tempo util.

Fundado ha mais de trinta annos, quando, em São Paulo, era quasi unicamente a do café a lavoura existente, pôde então aquelle estabelecimento emprehender estudos technicos attinentes á lavoura cafeeira, levando-os a termo e patenteando a sua grande utilidade pratica.

Com o tempo, porém, cresceram, variaram e multiplicaram-se extraordinariamente os diversos ramos da agricultura e das industrias agricola e pastoril entre nós. Impuzeram-se ao estudo do Instituto Agronomico multipas questões technicas, já não só interessando á cafeicultura, mas á lavoura da canna de assucar, do algodão, do fumo, dos cereaes, das forragens e outros muitos assumptos relacionados com o beneficiamento e transformação dos productos agricolas. Além disso, o Instituto, por falta de estabelecimentos adequados, teve de assumir tambem o encargo de divulgar e demonstrar as vantagens dos processos e methodos por elle conquistados em suas pesquisas de laboratorio e experiencias de campo. De maneira que, actualmente, se tornou flagrante a insufficiencia dos seus recursos para satisfazer em tempo todos os interessados.

Á medida que variavam as fontes de producção agricola do Estado, e que se manifestavam as tendencias para applicação da actividade agricola em outros ramos de lavoura, além do café, e na industria pecuaria, outras estações agronomicas especiaes precisavam ser criadas, para os estudos attinentes á lavoura da canna e industria assucareira, do algodão e das forragens, mantendo-se no Instituto Agronomico de Campinas sómente os estudos que se referissem ao café, ali tão felizmente iniciados.

Ao mesmo tempo, estabelecer-se-iam, nas regiões do Estado mais apropriadas, campos de demonstração, sob



a direcção de inspectores agricolas, para divulgação, por meio de demonstrações praticas, dos methodos e processos adquiridos pelos estudos feitos nas differentes estações agronomicas.

Urge, agora, remediar o mal.

Não sendo possivel, por motivos de ordem financeira, emprehender de chofre um vasto plano de criação de novas estações agronomicas e de fundação de campos de demonstração, é indispensavel começar já por cuidar do que interessa á lavoura cafeeira, pois é inexplicavel que, sendo o café o principal dos productos agricolas paulistas, não se lhe tenha ainda dedicado um instituto technico especial, para o estudo e divulgação não só do que diz respeito á cafeicultura, ao restabelecimento da fertilidade das terras, ao maior rendimento da lavoura, ás podas, enxertias, formação de mudas, plantaçào, e pragas que a devastam ou podem ameaçal-a, como tambem ao beneficiamento do producto, seu acondicionamento, preparo e expedição, e seu commercio.

A criação do *Instituto do Café*, que muitos vêm hoje propugnando, é uma necessidade inadiavel. E acredito que essa medida póde ser levada a cabo com despesa relativamente pequena, para installação, aproveitando-se o que já existe feito no Instituto Agronomico de Campinas, que ficaria, assim, em parte alliviado, podendo proseguir no estudo das questões que interessam a outros ramos da agricultura, até que fosse possivel crear outras estações agronomicas, especialmente para a canna de assucar, o algodão e as forragens.



### Industria Pastoril

A Directoria de Industria Pastoril distribuiu durante o anno passado 194.580 doses de vaccinas contra a pneumo-enterite e o carbunculo e 11.603 doses contra a batedeira. Desde Dezembro foi suspensa a distribuição, por ter o Ministerio da Agricultura, que suppria a Directoria de Industria Pastoril, resolvido vender as vaccinas directamente aos criadores inscriptos no seu registro.

O serviço de policia sanitaria animal, organizado pelo Decreto n.º 3.145, de 13 de Janeiro de 1920, prestou, nesse primeiro anno de funcionamento, uteis serviços á pecuaria paulista. Na séde dos seus districtos, os veterinarios attendem aos chamados dos criadores, para o diagnostico das molestias e indicação das medidas prophylacticas em cada caso. As sédes dos districtos sanitarios são as seguintes: São Paulo, Pindamonhangaba, Campinas, Ribeirão Preto, São Carlos e Itapetininga, faltando prover as de Santos e Baurú.

Funcionaram diversas estações de monta, com bons resultados. No Posto de Selecção do Gado Nacional, continuaram a ser executados os trabalhos de melhora-mento do gado Caracú.

Desde 1918 vae se tornando cada vez menor o numero de productos mal caracterizados.

Hoje, a maioria dos animaes apresenta integralmente os traços caracteristicos da raça, fixados pela selecção, sendo excessivamente raros os que se afastam desse typo.

No Haras Paulista, proseguiram os trabalhos visando o melhoramento do cavallo nacional.



Os resultados vão sendo morosos, mas indicam a possibilidade de éxito animador. Na Fazenda de Criação de Baruary, destinada á criação de suínos, tendo como parte accessoria a criação do gado Schwytz puro sangue, foram mantidos durante o anno passado, em regulares condições, os respectivos trabalhos e, si não fôra a epidemia de tuberculose que ali se manifestou, tanto nos suínos como nos bovinos, poder-se-ia dizer que o estabelecimento estava em condições de fornecer aos criadores paulistas, por preços muito baixos, um grande numero de reproductores suínos, todos pertencentes ás raças mais apropriadas.

Verificada a conveniencia de praticar-se entre nós a criação do gado Hollandez em pleno estado de pureza, de modo a poder-se fornecer aos criadores paulistas reproductores já perfeitamente acclimados, foi resolvido aproveitar para esse fim parte das terras da Fazenda Sant'Anna, adquirida para ampliação do nucleo colonial «Jorge Tibiriçá». Installado o estabelecimento, adquiriu-se o primeiro lote de novilhos hollandezes, sendo tambem para ali removidos os touros dessa raça existentes em outros estabelecimentos da Directoria de Industria Pastoril. Foram ainda adquiridas, na Hollanda, 25 novilhas, tendo sido enviado para a fazenda todo o gado Hereford e Durhan que se encontrava em Itapetininga.

Com pleno exito continuou-se, na Fazenda de Criação de Amparo, a cuidar do gado Red-Polled, perfeitamente puro e que se adapta ás nossas pastagens e systema de criação. A Fazenda Campininha, destinada á criação do gado mocho nacional e seu melhoramento, por meio de selecção e alimentação racional, e á cultura intensiva e extensiva das plantas forrageiras, nacionaes e



exoticas, mais adaptaveis em São Paulo, tem apresentado, nestes dois annos, resultados animadores.

A Fazenda de Criação de Itapetininga foi destinada á criação de carneiros e do gado bovino Hereford e Durhan. Em virtude, porém, da falta de pastos, por se acharem os campos com a macega dura e não haver facilidade de tratamento do gado em estabulo, foi preciso retirar os animaes ali existentes para outro estabelecimento.

Continuou a funcionar, preenchendo os seus fins, o Posto Zootechnico de Botucatú. Assim tambem succedeu com o Posto Zootechnico da Capital, tendo havido, no anno findo, maior movimento de padreações. O Posto continuou a prestar serviços na immunização de animaes, elevando-se a 819 cabeças os animaes em transito pelo Posto, em 1920, contra 515, em 1919.

*Exposição de bovinos.* Inaugurou-se a 12 de Abril do anno passado a exposição de bovinos. No dia 14 realizou-se o leilão official de bois gordos, sendo todos arrematados pela «Continental Products», em numero de 97 cabeças, sendo os preços pagos pela classificação feita pela commissão de julgamento, em 4 categorias: para os optimos, 1.<sup>a</sup> categoria, 20\$000 a arroba; bons, 2.<sup>a</sup> categoria, 18\$000; regular, 3.<sup>a</sup> categoria, 16\$000; e desclassificados, 4.<sup>a</sup> categoria, 15\$000. O leilão official de reproductores rendeu 37:750\$000, e o dos bois gordos. . . . 38:087\$000.

*Instituto de Veterinaria.* O Instituto de Veterinaria, inaugurado officialmente a 19 de Abril, funcionou regularmente durante o anno passado.

No curso de Medicina Veterinaria, matricularam-se 17 candidatos, dos 29 inscriptos para os exames vestibulares. Dos 17 alumnos matriculados, desistiram, durante



o anno, 3; desistiram do exame final 2; foram reprovados 3. Passaram para o 2.º anno do curso 9 alumnos.

*Peste bovina.* Desde fins de Janeiro do corrente anno começaram a manifestar-se em bois carreiros do Matadouro de Osasco casos suspeitos, que levaram os veterinarios federaes e municipaes, a cujo cargo se acha a fiscalização daquelle estabelecimento, bem como os que ali mantem a Companhia proprietaria do matadouro, a proceder a estudos e pesquisas tendentes á determinação da molestia.

Durante todo o mez de Fevereiro proseguiram estes estudos e pesquisas sem resultado, até que em principios de Março teve a Directoria de Industria Pastoril sciencia da existencia de molestia suspeita no gado em Carapicoiba, municipio de Cotia. Immediatamente, obtido o concurso do competente laboratorio da Faculdade de Medicina, foram iniciados serios estudos e pesquisas para conhecimento da epizootia, que já havia dizimado numero elevado de animaes. No dia 29 de Março, chegaram ao seu resultado final os estudos do laboratorio, ficando verificado tratar-se de peste bovina.

Antes, porém, quer em Osasco, quer em Carapicoiba, tinham sido tomadas as necessarias providencias para o isolamento dos animaes doentes e dos logares infectados.

As mais rigorosas providencias foram tomadas para circumscrever o mal nos pontos em que se manifestava. Impediu-se não só que os animaes ou seus productos, que tivessem estado no fóco e num raio de 50 kilometros, delle sahisses, mas ainda, e absolutamente, que por elle passassem boiadas, mandando-se observar as seguintes instrucções:



1.<sup>a</sup> — Circumscrever os focos onde se encontra a molestia, prohibindo o transito de qualquer animal.

2.<sup>a</sup> — Apprehender e matar todos os animaes doentes e suspeitos que se encontrem nas mesmas regiões.

3.<sup>a</sup> — Queimar ou enterrar todos os animaes que forem sacrificados e os que tenham sido mortos naturalmente.

4.<sup>a</sup> — Determinar rigorosa desinfecção em todos os vagões destinados ao transporte de animaes.

5.<sup>a</sup> — Desinfecção completa e rigorosa dos curraes e matadouros.

6.<sup>a</sup> — Prohibir a entrada de animaes (bovinos) provenientes do Triangulo Mineiro.

7.<sup>a</sup> — Prohibir o transito de bovinos na Estrada de Ferro Central, cujo embarque tenha de ser feito em São Paulo.

8.<sup>a</sup> — Prohibir a sahida do gado de São Paulo para os Estados vizinhos.

9.<sup>a</sup> — Extinguir todos os focos epidemicos que se apresentem no Estado.

10.<sup>a</sup> — Destruir os corvos e cães de regiões em que se apresentar o mal.

11.<sup>a</sup> — Conseguir das Prefeituras autorização para a desinfecção dos matadouros.

Para execução dessas providencias foi determinado o auxilio da policia civil e militar.

Todos os animaes doentes, suspeitos e mesmo os aparentemente são, que tinham estado nos pontos infectados, foram abatidos, incinerados, com larga desinfecção.

De commum accôrdo com os representantes do Ministerio da Agricultura, foi feita a distribuição do serviço, que deveria competir aos funcionarios da União e do Estado, afim de evitar a dispersão de esforços.



Para não faltarem os generos indispensaveis á alimentaçãõ da populaçãõ das cidades, foram postas em pratica, pela Directoria de Industria Pastoril e pela Prefeitura, providencias tendentes a facilitar, com as devidas cautelas, o abastecimento de carnes, leite e outros artigos de primeira necessidade, cujo transito fôra a principio prohibido. Conseguiu-se assim, em pouco tempo, extinguir a peste bovina.

Os estabelecimentos actualmente a cargo da Directoria de Industria Pastoril sãõ os seguintes:

1.º — *Posto de Selecção do Gado Nacional* (Estaçãõ de Nova Odessa, Estrada de Ferro Paulista). Destina-se ao melhoramento do gado Caracú por meio da selecção e alimentaçãõ racionalmente empregada. Foi fundado em 27 de Julho de 1909, contando, portanto, doze annos de existencia.

2.º — *Haras Paulista* (situado em Pindamonhangaba). Destina-se ao melhoramento do cavallo nacional pelo cruzamento com as raças exoticas mais aconselhadas para a formaçãõ do cavallo de guerra, tracção ligeira. Cuida tambem da criaçãõ do cavallo puro-sangue de corridas, de fórma a se conseguir a criaçãõ *in-loco* de reproductores, permittindo o melhoramento do cavallo nacional de maneira indiscutivel. Foi fundado em 1911, contando hoje 10 annos de existencia.

3.º — *Fazenda Campininha*. Está situada a  $\frac{3}{4}$  de legua da Estaçãõ de «Padua Salles» (Estrada de Ferro Funilense) em um terreno marginando o rio Mogy Guassú. Destina-se ao melhoramento do gado mocho nacional. Essa fazenda serve ainda para a cultura intensiva de for-



ragens, as quaes são enviadas para os estabelecimentos que, por escassez ou inferioridade das suas terras, não as podem produzir. Foi creada em 2 de Maio de 1918, tendo, portanto, 3 annos de existencia.

4.º — *Fazenda Bôa Vista* (situada a 4 kilometros da Estação de Itapé, Estrada de Ferro Paulista). Cuida da criação de animaes das raças hollandezas — Hereford e Durhan completamente separadas e em pleno estado de pureza. O fim dessa criação é poder-se produzir, aqui, reproductores de puro sangue já completamente adaptados ao nosso meio pastoril, e livres das molestias que costumadamente se verificam em reproductores dessas raças quando importados, dentre as quaes se salienta a febre do Texas ou piroplasmose, que os dizima na proporção de 80 a 90%, conforme se tem verificado. Foi creada em 3 de Março de 1920, tendo quasi 2 annos de existencia.

5.º — *Fazenda de Criação de Amparo* (situada nas proximidades da cidade do mesmo nome). Funciona num terreno onde antigamente se achava a Fazenda Modelo para a selecção de sementes. Conta cinco annos de idade e vem cuidando da criação do gado Red-Polled em pleno estado de pureza. Os resultados obtidos vão sendo muito bons.

6.º — *Fazenda de Criação de Baruary*. Fundada em 1916, acha-se situada no kilometro 25 da Estrada de Ferro Sorocabana e em terrenos arrendados do Governo Federal. Destina-se ao melhoramento do porco nacional «canastrão», por meio de selecção e cruzamento, e á criação dos porcos Duroc-Jersey e Polland-China em estado de pureza. Annexa, mantem uma secção de gado Schwytz, que vae sendo criado em estado puro.



7.º — *Fazenda de criação de Itapetininga* (localizada no kilometro 240 da Sorocabana, municipio de Itapetininga). Destina-se á criação de carneiros Romney-Marsh. Foi creada em 2 de Janeiro de 1918, contando 3 annos de existencia.

8.º — *Posto Zootechnico de São Paulo* (localizado no Prado da Moóca, nesta Capital). Destina-se ao recebimento de animaes exóticos para aclimação, animaes em transito de um para outro ponto do Estado, a Exposições Estaduaes de animaes etc. Mantem durante todo o anno os reproductores precisos para a estação de monta. Foi fundado em 2 de Janeiro de 1918, contando 3 annos de existencia.

9.º — *Posto Zootechnico Regional de Botucatú*. Creado pelo Decreto n.º 2.893 de 2 de Janeiro de 1918, destina-se á manutenção de reproductores de diversas raças e especies, empregados no melhoramento do gado do municipio. Funciona, portanto, como estação de monta.

Todos esses estabelecimentos, com excepção da fazenda de Baruary, funcionam em terrenos do Governo e acham-se completamente installados.

---

Parece que haveria conveniencia em centralizar os serviços a cargo dos varios estabelecimentos subordinados á Directoria da Industria Pastoril. Em logar de manter esses serviços, dispersos por um tão grande numero de fazendas e estações, obter-se-iam, sem duvida, melhores resultados, sem falar na economia das despesas de custeio, centralizando em uma só ou, quando muito, em duas fazendas maiores, os serviços que actualmente se fazem no Posto de Selecção do Gado Nacional, Haras Paulista,



Fazenda Campininha, Fazenda Bôa Vista, Fazenda de Amparo, Fazenda de Baruary e Fazenda de Itapetininga.

Essa providencia exigiria, entretanto, despesa elevada para novas installações, e o momento não parece opportuno, para augmento das despesas do Estado.

Desde já, porém, sem maiores despesas, poder-se-ia supprimir alguns dos estabelecimentos existentes, distribuindo-se os animaes que nelles se acham pelos que devem permanecer. A Fazenda de Criação de Amparo seria assim supprimida e entregue á respectiva Municipalidade, que a manteria como estação de monta, facilitando-lhe, esta Secretaria, nas occasiões proprias, os reproductores necessarios, por emprestimo. A Fazenda de Criação de Baruary póde ser extincta. É, mesmo, de conveniencia fazel-o, por estar situada em terras arrendadas, onde não convem ao Estado continuar a manter e fazer bemfeitorias, visto ter provado mal, sob o ponto de vista sanitario, a existencia do estabelecimento na localidade em que se acha. O Posto Zootechnico Regional de Botucatú póde ser entregue á respectiva Municipalidade, nas mesmas condições e para o mesmo fim da Fazenda de Amparo. Não parece justo que o Estado continue a custear em Botucatú um posto zootechnico ou estação de monta, quando o não faz em outros municipios ou regiões do Estado.

### Immigração

Durante o anno de 1920 entraram no Estado de São Paulo 44.553 immigrantes, dos quaes 32.484 desembarcaram no porto de Santos e 12.069 vieram pelas estradas de ferro.



Entre os que chegaram por via marítima, predominaram os portugueses, com 11.800 pessoas, — seguindo-se os hespanhóes, com 7.243; os italianos, com 5.476; os nacionaes, com 2.605; os turcos, com 1.713; e os allemães, com 1.123.

Dos que vieram por estradas de ferro, eram brasileiros 10.094, isto é, quasi todos.

Do total de 44.553, 36.493 eram espontaneos e 8.060 subsidiados.

A sahida de passageiros de 3.<sup>a</sup> classe, considerados immigrants, por Santos, elevou-se a 16.748, registrando-se, portanto, um saldo de 15.736 no movimento migratorio por aquelle porto, — o maior que se verificou desde 1914.

A entrada de immigrants pelo porto de Santos, em 1920, foi quasi o duplo da de 1919, e aproxima-se das entradas registradas nos annos de 1908, 1909 e 1910.

Comquanto a estatistica da immigração em 1920 accuse algarismos bastante lisonjeiros, não se póde considerar ainda resolvido o problema do fornecimento de braços á lavoura.

É sabido que a immigração denominada «espontanea», isto é, a que é constituida pelos immigrants vindos á sua propria custa, não fornece sinão um fraco contingente para a colonização das nossas grandes propriedades agricolas. Esses immigrants vêm quasi todos destinados aos multiplos ramos de actividade extranhos á lavoura que neste Estado se lhes offerecem.

Os seguintes dados indicam os immigrants espontaneos desembarcados em Santos de 1908 a 1920, e os que foram encaminhados para a Hospedaria, nesta Capital, no mesmo periodo.



Annos	Immigrantes espontaneos	
	Desembarcados	Encaminhados
1908 . . . . .	29.515	6.869
1909 . . . . .	25.716	6.844
1910 . . . . .	23.229	5.292
1911 . . . . .	37.147	8.496
1912 . . . . .	55.908	11.784
1913 . . . . .	63.373	14.505
1914 . . . . .	31.906	9.855
1915 . . . . .	13.908	3.407
1916 . . . . .	11.086	2.890
1917 . . . . .	6.709	1.573
1918 . . . . .	5.330	605
1919 . . . . .	12.220	1.605
1920 . . . . .	24.460	3.030
Totales . . . . .	340.507	76.755

Convem notar que nem todos os imigrantes espontaneos desembarcados em Santos e encaminhados para a Hospedaria desta Capital se destinam á lavoura. Muitos vêm para esse estabelecimento no gozo das vantagens que a Lei assegura aos imigrantes de quaesquer profissões, para mais facilmente seguirem a seus destinos nesta Capital ou no Interior do Estado.

Admittido, porém, que todos os imigrantes espontaneos encaminhados para a Hospedaria se localizassem na lavoura, vê-se que, ainda assim, só pouco mais de 20 % ou da quinta parte dos espontaneos teriam tomado aquelle destino.

No mesmo periodo, entraram na Hospedaria da Capital 188.870 imigrantes subsidiados, ou introduzidos, com passagens pagas pelo Estado para a lavoura. Somados estes imigrantes com os espontaneos encaminhados para a Hospedaria, temos o total de 265.625 immi-



grantes, que, de 1908 a 1920, foram satisfazer á colonização das fazendas, sendo 72 % fornecidos pela imigração subsidiada e apenas 28 % pela espontanea.

Attendendo-se á organização do trabalho nas fazendas, e *emquanto ella não puder ser modificada*, só com a imigração subsidiada se conseguirá mantel-as colonizadas. Emquanto nas fazendas não fôr possivel dispensar, como elemento permanente de trabalho, os operarios constituidos em familias, a imigração espontanea nunca nos facilitará a quantidade dos braços necessarios.

A imigração de familias, nas condições das que são exigidas para o trabalho permanente na lavoura do café, só póde satisfazer mediante a selecção que a imigração subsidiada facilita, e mediante o pagamento das passagens pelo Estado, — o que é da essencia do systema. Na imigração espontanea, ao contrario, não sómente não se dá a selecção, porque não ha nenhuma intervenção na prévia escolha dos immigrants, como tambem se difficulta extraordinariamente a vinda de familias, porque, devendo as passagens ser pagas pelos proprios immigrants, torna-se a sua vinda muito onerosa para elles.

De 1881 a 1917, isto é, desde o passado regimen, foram despendidos pelo Thesouro de São Paulo. . . . . 67.853:541\$646, com a imigração subsidiada.

No exercicio de 1887-1888, na imminencia da abolição da escravatura, a ex-provincia, que, então, não possuia rendas muito superiores a isso, despendeu . . . . . 2.573:059\$560 com a introducção de immigrants, com passagens pagas pelo erario publico.

Já no regimen actual, o Estado de São Paulo despendeu, só em um anno, o de 1895, 6.159:918\$980, com passagens a immigrants destinados á lavoura.



E' uma despesa de caracter permanente, á qual o Estado não póde esquivar-se para manter o supprimento de braços á lavoura cafeeira. O immigrante que se destina ás fazendas nella não permanece, sempre, como é natural. Sua ambição, muito legitima, é a de formar peculio para com elle estabelecer-se definitivamente, por conta propria.

É através das nossas fazendas caféieras que se tem operado a colonização do Estado, que hoje já se estende até os pontos mais remotos, onde, ha alguns annos, só existia o sertão inteiramente despovoado e quasi desconhecido. Para substituir os trabalhadores que se retiram das fazendas afim de se estabelecerem por conta propria, é que o Estado carece manter permanentemente a immigração subsidiada.

A despesa que o Estado faz com essa immigração não beneficia exclusivamente a lavoura cafeeira, a qual, entretanto, é preciso não esquecer, só por si a justificaria. Dependendo com a immigração subsidiada, o Estado acode, no momento, ás necessidades de braços na lavoura cafeeira, mas a despesa feita reverte, em definitiva, em beneficio da colonização e do povoamento do territorio do Estado.

O Governo não tem descurado o problema.

Não obstante as difficuldades que se lhe antepõem, — taes como a escassez dos meios de transporte e a enorme elevação dos preços das passagens, — o Governo não tem vacillado no emprego das providencias que cabem dentro dos limites da competencia estadual.

Quanto aos transportes, procurou entrar em accôrdo com o Lloyd, afim de que vapores desta empresa estabelecessem carreira regular pelos portos de onde podem



vir immigrants subsidiados. Quanto aos preços, o Governo não tem duvidado conceder os mais elevados, até hoje pagos, a todos aquelles que se têm proposto fazer o serviço de angariamento e transporte de immigrants, uma vez que offereçam as necessarias condições de idoneidade.

Já em 1920, a entrada de immigrants subsidiados elevou-se a mais de oito mil. Este anno, tendo-se em vista o movimento registrado até agora e as possibilidades até o fim do exercicio, a immigração subsidiada fornecerá, sem duvida, um contingente muito maior do que o do anno passado para o supprimento de braços á lavoura.

Não desprezando nenhum dos meios capazes de avolumar esse supprimento, o Governo não duvidou aceitar a proposta que lhe foi feita de acolher e fornecer transporte aos ex-soldados do exercito do General Wrangel, pondo como condição, entretanto, que fossem homens habituados ao trabalho da terra. Assim, autorizou o Governo a vinda de cêrca de 4.000 immigrants russos, estabelecendo, porém, condições que assegurassem a vinda de elementos capazes de se localizarem na lavoura, e excluindo os que pudessem ser perniciosos para a ordem publica.

Tendo-se verificado, por occasião da chegada das duas primeiras levas, que esses immigrants não correspondiam ás condições estabelecidas, sinão em pequena parte, foram apenas acceitos, para o effeito do pagamento das passagens, 171, sendo recusados os demais, que foram repatriados sem onus para o Estado, suspendendo-se a vinda de outras levas.

O Governo continúa no firme proposito de incentivar a immigração subsidiada, de maneira a resolver a



questão da crise de braços na lavoura. Tudo o que estiver dentro dos limites da competencia do Estado continuará a ser praticado para consecução daquelle objectivo, não obstante os enormes sacrificios impostos ao Thesouro pela extraordinaria carestia de preços das passagens maritimas.

Mas é preciso não esquecer que o problema não póde ser resolvido pela simples acção do Governo estadual.

A immigração subsidiada, pela legislação dos paizes de onde ella nos póde vir, está sujeita a restricções, que muitas vezes chegam até á prohibição absoluta. Contra isto, é evidente, nada póde, por si, o Governo do Estado. Só a União, pela sua representação exterior, poderia agir junto aos Governos daquelles paizes, desfazendo os equívocos e os preconceitos que ainda perduram, hoje, contra o regimen do trabalho nas nossas grandes propriedades agricolas, quando tantos factos e a experiencia de tantos annos protestam contra taes equívocos e preconceitos, além de ser certo que a legislação federal, como a do Estado, já tem cercado de especial amparo e garantias aos trabalhadores ruraes.

O Governo Federal tem se mostrado disposto a auxiliar os Estados no desenvolvimento da corrente immigratoria. Do Ministerio da Agricultura recebeu o Governo do Estado offercimento do concurso da União para o pagamento da metade das despesas com o transporte de immigrantes procedentes da Europa e que viessem localizar-se na lavoura de São Paulo, de accôrdo com a autorização constante da Lei do Orçamento daquelle Ministerio, para o exercicio vigente.

O Governo do Estado, porém, tendo já feito os necessarios ajustes, directamente, para a introducção de immigrantes no corrente anno, não póde acceitar o offere-



cimento alludido. Solicitou, entretanto, os bons officios do Ministerio da Agricultura, afim de ser promovido um entendimento com os Governos dos paizes de procedencia dos immigrants, no sentido de não ser difficultada a sahida delles para o nosso paiz.

\* \* \*

A estatistica da Secção de Informações do *Departamento Estadual do Trabalho* accusou, durante o anno de 1919, 1.723 accidentes no trabalho occorridos no municipio da Capital.

O numero total dos accidentes registrados durante o anno de 1919 é o mais elevado até hoje apurado.

A secção organizou durante o anno de 1920 varios quadros do movimento immigratorio; publicou trez numeros do «Boletim», quatro do «Mercado de Trabalho». Forneceu informações sobre o custo da vida na capital e no interior, assim como sobre immigração e colonização.

A Hospedaria de Immigrantes forneceu alojamento a 32.047 pessôas, dos quaes 22.993 eram immigrants chegados durante o anno de 1920.

A Agencia Official de Collocação recebeu pedidos para contracto de 10.403 familias de colonos. Foram collocadas, durante o anno de 1920, por contracto, 4.247 familias, houve desistencia de pedidos para 1.299 familias, e ficaram por satisfazer pedidos para 4.857 familias.

Durante o mesmo anno foram attendidos pedidos de chamados de 1.471 familias de colonos, feitos por parentes já estabelecidos neste Estado. Da Capital, para o interior, por intermedio da Agencia, sahiram 6.177 pessôas, subindo, assim, a 59.290 o numero de pessôas en-



caminhadas para a lavoura nos ultimos oito annos, pelo serviço de desurbanização.

\* \* \*

O *Patronato Agricola*, como defensor dos direitos e interesses dos operarios ruraes e, indirectamente, como mantenedor da ordem nas fazendas, auxiliando as respectivas administrações, respondendo promptamente a consultas, aconselhando operarios e solucionando greves, desempenha, no meio agricola paulista, funcções sociaes elevadas, já agora, perfeitamente comprehendidas e, por isso, bem acceitas em todo o Estado.

Regulando direitos e conciliando interesses, o Patronato Agricola, após nove annos de regular trabalho, póde ser julgado, com toda a justiça, um Tribunal de assistencia, ante o qual as contendas terminam amistosamente.

Durante o anno passado o Patronato Agricola recebeu 423 reclamações de colonos, 68 de fazendeiros e 37 de consules. Em 17 casos de greve foi solicitada a intervenção do Patronato, tendo sido essa intervenção coroada sempre de exito completo.

As importancias reclamadas pelos operarios e correspondentes a 446 reclamações attingiram a 342:223\$874, sendo que desse total o Patronato, mediante sua intervenção, conseguiu que os reclamantes recibessem . . . . . 213:373\$393, encerrando 383 questões.

É preciso notar que grande numero de questões iniciadas em 1920 passaram para o exercicio de 1921 e muitissimas outras tiveram solução plenamente satisfactoria, harmonizando-se as partes directamente depois da intervenção do Patronato, sem que, comtudo, ficasse elle sciente do *quantum* recebido.

De 1912 até 1920, o Patronato cuidou de 4.277 questões. Comquanto não se possa dar um valor certo a essas questões, podem ser estimadas em milhares de contos de réis. As quantias liquidadas pelo Patronato também não podem ser avaliadas com exactidão, pelos motivos já expostos.

Todavia, póde-se affirmar que os operarios agricolas, mediante a intervenção do Patronato, receberam de 1912 até 31 de Dezembro de 1920 1.277:138\$716.

Em virtude do artigo 23 da Lei n.º 1.750, de 8 de Dezembro de 1920, as escolas dependentes do Patronato Agricola passaram a pertencer á Secretaria do Interior.

As escolas ruraes, quando passaram para a Secretaria do Interior, eram em numero de 87 e estavam assim localizadas:

- 35 nos diversos nucleos coloniaes;
- 3 nos mananciaes da Repartição de Aguas e Exgottos;
- 2 em fazendas de criação;
- 47 em diversas fazendas.

Achavam-se matriculados nessas escolas 3.958 alumnos.

Continuaram a receber auxilio as seguintes cooperativas de assistencia medica e pharmaceutica: «Cooperativa Dumont», «Cooperativa Dr. Lacerda», «Cooperativa Cravinhos», «Cooperativa Villa Maria», «Cooperativa Guatapará», e «Cooperativa Chanaam».

### Terras devolutas

Na distribuição dos serviços das commissões de discriminação de terras devolutas, nenhuma modificação houve. Continuou a primeira commissão os seus trabalhos nas comarcas da Capital, Santos, Mogy das Cruzes



e outras; a segunda operou nas comarcas de Agudos, Baurú e Sorocaba; a terceira nas comarcas de Iguape, Cananéa e Xiririca; e, finalmente, a quarta nas comarcas de Santa Cruz do Rio Pardo e Assis.

Os serviços feitos durante o anno passado foram limitados aos que se encontravam em andamento e não podiam sem inconveniente ser paralyzados, — isso por motivo de economia e tambem por estar reconhecido, pela experiencia de varios annos, que o serviço das terras devolutas está carecendo de uma remodelação que possa tornal-o mais efficiente.

Com a organização do serviço de inspecção e construcção das estradas de rodagem foi aproveitado o pessoal technico disponivel em serviço nas Comissões de discriminação de terras devolutas.

### Colonização

A producção dos sete nucleos coloniaes, ainda sob a tutela do Estado em 1920, foi, nesse anno, de . . . . . 5.844:687\$000, consistindo principalmente em arroz, milho, feijão, café, batatas, melancias e lenha.

Por Decreto n.º 3.231, de 15 de Julho do anno passado, foram annexadas ao Nucleo Colonial «Jorge Tibiriçá» as secções «Bôa Vista» e «Candido Motta», aquella constituida por terras adquiridas por 300:000\$000 e esta por 330:000\$000.

A primeira das secções mencionadas já está toda colonizada, sendo o valor total de seus lotes 382:611\$324, dos quaes já foram recolhidos ao Thesouro 238:444\$718. A ultima, cujas terras foram mais recentemente adquiridas,



ainda se achava em divisão no fim do anno passado. Seus lotes terão o valor total aproximado de 300:000\$000, excluidos 300 alqueires de terras com bemfeitorias, que foram postos á disposição da Directoria de Industria Pastoral. Da secção «Candido Motta» já foram recolhidos ao Thesouro mais de 40:000\$000.

A população total dos sete nucleos era de 16.641 habitantes, sendo 11.006 brasileiros e 5.635 estrangeiros. A população rural é de 12.675, a urbana de 3.654 e a suburbana de 312.

Os predios ruraes foram avaliados em 2.546:640\$000 e os urbanos em 2.243:180\$000.

Existem nos sete nucleos 39 escolas, sendo a população escolar, de 7 a 15 annos, de 3.925 pessôas.

No fim do anno passado foram emancipados os nucleos «Conde de Parnahyba», «Nova Veneza», «Martinho Prado Junior», «Nova Europa» e «Nova Odessa».

A área total dos sete nucleos é de 49.169,60 hectares, sendo a área cultivada de 17.257,10 hectares.

\* \* \*

Do relatorio da «Kaigai Kogyo Kabushiki Kaisha», contractante da colonização japoneza na zona do rio Ribeira de Iguape, e correspondente ao anno de 1920, constam os seguintes dados relativos ao empreendimento da Companhia:

*Terras.* Na zona entre os rios Ribeira e Jacupiranga foi entregue á Companhia, pelo Governo do Estado, uma área de 9.336,5614 hectares de terras devolutas em 18 de Agosto de 1916 e a Companhia adquiriu,



desde o anno de 1916, as diversas partes de terras de particulares situadas no meio das terras ora entregues, afim de regularizar e facilitar o seu serviço de colonização. Esta área de terras divididas em lotes já se acha na maior parte colonizada.

No dia 15 de Janeiro de 1920, foi entregue provisoriamente á Companhia, pelo Governo do Estado, uma área de 4.470,5 hectares de terras devolutas no districto de Sete Barras, entre os rios Etá, Ribeira e Quilombo. Já se acha dividida em lotes.

*Trabalhos preparatorios.* Até 31 de Dezembro p. passado, foram divididos 630 lotes nas terras acima mencionadas, construindo-se 126.201 metros de estradas de rodagem para communição com a colonia Registro.

*População da colonia.* Em 31 de Dezembro de 1920 residiam na colonia:

481 familias japonezas compostas de .	2.176	individuos
5 » nacionaes » » .	27	»
Solteiros trabalhadores japonezes. . .	22	»
» » nacion. e outros	253	»
Total . . .	2.478	»

No total de individuos acima mencionado, além dos colonos localizados, estão incluidos os que trabalham nos serviços dos colonos e da Companhia.

*Immigração.* Durante o anno de 1920, chegaram directamente do Japão 46 familias compostas de 223 individuos em 4 viagens.

*Nascimentos.* Foram registrados 147 nascimentos e 32 obitos.



*Estado sanitario.* Não foi registrado nenhum caso de molestia de mau caracter. O serviço de saneamento está a cargo, continuamente, do medico da Companhia.

*Escolas publicas.* Foram inauguradas no dia 26 de Maio de 1919 2 escolas, sendo uma para o sexo masculino e outra para o feminino, dirigindo-as os professores enviados pelo Governo do Estado.

O novo predio para a escola foi construido no centro da colonia para conter o maior numero de crianças. Tendo, porém, a colonia actualmente 280 crianças em idade escolar, é necessario fundar mais 4 escolas, no minimo.

*Campo de experiencias.* A Companhia tem mantido um campo especial onde têm sido feitas diversas experiencias agricolas e, bem assim, estudos de plantações que aos colonos interessem.

No mez de Agosto foi aberta a 3.<sup>a</sup> exposição annual dos productos agricolas de Registro, que demonstrou o adeantamento da agricultura desta colonia.

*Campo de criação.* Tendo a Companhia introduzido diversos animaes reproductores, será melhorada e augmentada a criação na colonia, futuramente.

### Produção agricola na colonia

Especie	1917		1918		1919		1920	
	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor
Arroz em casca	—	20:110\$	3,398,0	46:570\$	18,364,0	275:584\$	32,977,0	393:594\$
Milho . . . .	—	4:125\$	9,685,0	4:622\$	63,875,0	38:320\$	101,355,0	70:948\$
Aguard.te de c.	—	—	133,0	3:590\$	548,0	26:309\$	809,0	40:475\$
Far. mandioca.	—	—	—	—	355,0	5:325\$	383,0	5:362\$
Feijão . . . .	—	1:546\$	82,4	2:473\$	305,0	5:498\$	1,051,0	12:621\$
Assucar . . . .	—	—	—	—	—	2:350\$	1,922,0	7:688\$
Outras . . . .	—	—	—	1:531\$	—	—	—	1:724\$
Total . . . .	—	25:782\$	—	58:787\$	—	353:390\$	—	532:412\$

A produção de assucar e aguardente no anno de 1920 foi estimada até o mez de Julho.

### Propaganda no exterior

Em Outubro de 1920 realizou-se a Feira de Lyão, França, fazendo-se nella representar o Estado. O «Stand» paulista, sob a direcção do Commissariado em Bruxellas, alcançou grande exito e mereceu elogios da imprensa franceza.

Afim de apparelhar o Commissariado para esses uteis certamens, remetteram-se-lhe 24 mostruarios feitos de madeiras nacionaes. Enviaram-se tambem collecções de productos agricolas, numerosas photographias e duas fitas cinematographicas mostrando o serviço de immigração e colonização e a cultura do café.

Na Allemanha conseguiu o Commissariado a exposição dos nossos productos em diversas cidades, por intermedio dos bons officios do consul brasileiro, em Berlim, e por intermedio do Instituto Commercial de Stuttgart.

Existindo no Palacio do Cinquentenario, em Bruxellas, uma exposição permanente internacional, foi para ali enviada uma pequena collecção das amostras do que possuia o Commissariado, e que figurou na sala destinada ao Brasil.

O Boletim, editado pelo Commissariado, foi distribuido mensalmente, com toda a regularidade.

O Boletim é distribuido a todas as Camaras de Commercio dos principaes paizes da Europa, consulados de todas as nações, grandes hoteis, empresas industriaes e commerciaes e bancos.

Em duas salas do Commissariado foi organizada a exposição permanente dos nossos principaes productos.



As amostras dos productos expostos, em numero de 1.069, são 591 de São Paulo e 478 dos outros Estados.

Em outras salas estão expostos os quadros com vistas panorâmicas de São Paulo, Santos e do interior do Estado, quedas d'água, fazendas e culturas diversas, assim como os mappas, diagrammas e quadros estatísticos.

O Commissariado prestou ao Governo 455 informações durante o anno, respondendo a 575 consultas, de diversos, na Europa, sendo que elevado é o numero de pessôas que são attendidas durante as horas do expediente.

### Propaganda do café

A propaganda do café no Japão continúa a cargo da Companhia «Café Paulista», de Tokio, de accôrdo com o contracto de 3 de Setembro de 1918. Sem embargo das difficuldades oriundas da crise economico-financeira que flagellou o Japão, a Companhia esforçou-se na propaganda do nosso principal producto. Em Junho distribuiu seis mil bandeiroas em honra dos officiaes aviadores italianos. Aos membros do Parlamento, numa conferencia effectuada no Ministerio da Agricultura, fez a distribuição do folheto «Narrativa do Brasil» e da revista «Paulista», editada pela Companhia. Na Exposição Ambulante Imperial e na Exposição de Productos Latino-Americanos exhibiu o nosso café e forneceu ao publico a bebida.

Varias distribuições foram feitas tambem em reuniões, festas esportivas e escolas.

Para a propaganda do café na Hespanha continúa em vigôr o contracto com Antunes dos Santos & Companhia.



### Serviço de publicações

O total das publicações periodicas e avulsas distribuidas pela Secretaria da Agricultura elevou-se a 254.000 exemplares, sendo:

No Estado de São Paulo . . . . .	220.000
Outros Estados . . . . .	26.000
Extrangeiro . . . . .	8.000

A indispensavel restricção das despesas publicas não permittiu que fossem editados todos os trabalhos elaborados. Todavia, na medida do possivel, foram dados á publicidade os que offereciam maior oportunidade e, dentre estes, os seguintes: «A Formiga Saúva», pelo entomologista da Directoria de Agricultura; — «Censo Pastoril do Estado de São Paulo», organizado pela Directoria de Industria Pastoril; Instrucções Praticas para a Installação de uma Fazenda de Engorda de Suinos»; «Fumo, cultura e preparo industrial»; «Legislação Agro-Pecuaria do Estado de São Paulo»; «Algumas molestias da bata-tinha»; além do relatorio da Secretaria correspondente ao anno de 1919 e o do Superintendente das Vias Ferreas de Administração Estadual, relativo ao periodo de 1917-1918.

A Secretaria da Agricultura adquiriu, a titulo de auxilio, certo numero de exemplares das seguintes publicações: «Agricultura Geral — apropriada ao Brasil», «O Alcool desnaturado e suas applicações industriaes»; «Vademecum do Criador de Porcos» e «Manual do Turf».

Continuaram a ser editadas e distribuidas com regularidade as publicações periodicas officiaes: — «Boletim de



Agricultura», «Boletim de Industria e Commercio», e «Boletim de Importação e Exportação do Porto de Santos».

### Carta Geral do Estado — Limites inter-estadaes

Continuaram normalmente, durante o anno findo, os trabalhos a cargo da Commissão Geographica e Geologica, para o levantamento das cartas topographica e geologica do Estado.

Maior actividade tiveram, entretanto, os serviços relativos ás divisas deste Estado com seus limitrophes, sendo pensamento do Governo promover, com brevidade, a solução de todas as questões pendentes.

A questão de limites com o Estado de Minas Geraes entrou, finalmente, em caminho de uma solução pratica, com a assignatura do accôrdo de 5 de Julho do anno passado pelos representantes dos Governos de São Paulo e daquelle Estado.

Por esse accôrdo, ficou assente a nomeação do Exc.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Epitacio Pessôa, Presidente da Republica, como arbitro incumbido de traçar a linha confinatoria entre os dois Estados. As partes interessadas ficaram de apresentar ao arbitro, com a fundamentação que julgarem necessaria, o traçado da linha extremadora proposta por cada uma. Deve essa linha correr por accidentes geographicos reconheciveis, não podendo abranger cidade, villa ou séde de districto de paz sob a jurisdicção de outro Estado. Devem, outrosim, as compensações territoriaes, resultantes deste criterio de transacção, obedecer aos titulos de direito em que se apoie o Estado que os alvitrou.

Ficou facultado ao arbitro optar por uma das linhas divisorias apresentadas, ou decidir que os limites corram



por uma terceira, para cujo traçado o arbitro se inspirará no criterio acima determinado para os que devem ser propostos pelos Estados compromittentes.

As duvidas existentes sobre as divisas de São Paulo com o Paraná já foram resolvidas, conforme o Governo teve o ensejo de expôr ao Congresso Legislativo, em Mensagem de 20 de Julho do anno passado. Escolhido por ambas as partes, como arbitro, o Exc.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Epitacio Pessôa, Presidente da Republica, proferiu elle o seu acatado laudo, tendo em vista as linhas divisorias divergentes que os representantes dos dois Estados interessados haviam traçado, após estudo aprofundado da questão.

Finalmente, tambem com o Estado do Rio de Janeiro foi promovido o meio pratico de se fixarem definitivamente os seus limites com o Estado de São Paulo.

Aos 12 de Julho do anno findo, pelos delegados dos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro na Conferencia de Limites Interestaduaes, foi firmado o ajuste para a fixação da linha de divisas entre os respectivos territorios, tendo em vista manter, tanto quanto possivel, a fronteira actualmente respeitada de modo pacifico pelos povos dos dois Estados.

Para este effeito, ficou estabelecido que a Commissão Geographica e Geologica do Estado de São Paulo e a Directoria Geral de Obras e Viação do Estado do Rio de Janeiro façam immediatamente o levantamento geographico e os reconhecimentos que forem necessarios, com as indicações uteis, de toda a fronteira actual, desde a Serra da Mantiqueira até o Oceano Atlantico, abrangendo a região limitrophe.

Terminado esse trabalho, aquellas repartições technicas traçarão em duas cópias, devidamente authenticadas,



a linha da fronteira actual, nos trechos sobre os quaes verificarem que não ha duvida alguma.

A linha de limites que aquellas repartições traçarem, sem duvida alguma, será desde logo reputada definitiva entre os dois Estados.

De posse dessas cópias, os Estados, por seus representantes, entender-se-ão para o fim de completarem, de commum accôrdo, a linha confinatoria, nos trechos em que porventura houver occorrido alguma duvida no trabalho das repartições technicas. Não accordando os Estados na negociação directa que fizerem logo após a execução do trabalho do mappa official, proceder-se-á ao arbitramento.

Para o arbitramento, cada Estado, dentro do prazo de um anno, a contar da data do accôrdo, formulará, com a fundamentação que julgar conveniente, a proposta de divisas que completem a linha nos trechos em que as duvidas assignaladas pelas repartições technicas não se houverem resolvido pela negociação directa já referida. As divisas propostas deverão correr por accidentes geographicos reconheciveis, não podendo abranger cidade, villa ou séde de districto de paz sob a jurisdicção actual de outro Estado. O Estado, que alvitrar compensações resultantes desse criterio de transacção, deverá fundal-os em principios de justiça e equidade, apoiando-se nos documentos que julgar convenientes.

As propostas referidas, findo o prazo de um anno alludido, serão immediatamente submettidas ao exame e decisão do Exc.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Alfredo Pinto Vieira de Mello, Ministro da Justiça e Negocios Interiores, como arbitro unico, o qual poderá optar por uma dellas, ou completar



a linha confinatória com limites differentes das propostas, mas que attendam sempre ao mesmo criterio acima determinado, para a proposição de divisas complementares.

### Serviço Meteorologico

Proseguiram com regularidade os trabalhos affectos a essa repartição, convindo mencionar: a observação e o registro de nivel de agua na grande arteria fluvial do Paraná, para o estudo do regimen dos rios paulistas; as pesquisas do gabinete de analyses do ar; a determinação e fornecimento da hora official; as observações quotidianas para a previsão do tempo; e o estudo, ainda incompleto por falta de material que foi encomendado, do regimen dos ventos nas altas camadas, tão necessario á navegação aérea.

Eleva-se a 111 o numero das estações meteorologicas installadas no Estado de São Paulo, o que o colloca em posição lisonjeira entre todos os Estados da Federação e quiçá da America do Sul, para o estudo das respectivas condições climatericas.

O Serviço Meteorologico paulista continuou a colaborar com o Serviço federal, independente da subvenção que o Estado não recebeu.

Continuaram a ter grande publicidade os trabalhos realizados por esse Departamento da Secretaria da Agricultura.

### Viação ferrea

No anno de 1920, inauguraram-se apenas 38,185 kilometros de via ferrea no territorio paulista, sendo 14,312, a 25 de Julho, no prolongamento do ramal de Tibagy,



da Estrada de Ferro Sorocabana, e, a 1 de Agosto, o ramal de Boituva a Porto Feliz, da mesma via ferrea, com 23,873 kilometros.

Deduzindo-se da extensão total da rêde em trafego os 26,460 kilometros da Estrada de Ferro de Jaboticabal, cujo trafego esteve suspenso desde Outubro de 1918, assim como os 2 kilometros do ramal da Penha, que deixou de funcionar, e tendo-se em conta diversas alterações havidas na kilometragem geral das estradas em 1920, — tem-se a cifra de 6.616,497 kilometros para aquella extensão em 31 de Dezembro ultimo.

Por Decreto n.º 3.271, de 16 de Novembro, foi concedida á Companhia Paulista, no Regimen da Lei n.º 30, de 13 de Junho de 1892, autorização para construir uma linha, com o desenvolvimento aproximado de 57 kilometros, entre a cidade de Barretos e as margens do Rio Grande, nas proximidades do porto do Cemiterio.

De accôrdo com a Lei n.º 1.572-B, de 11 de Dezembro de 1917, foi expedido o Decreto n.º 3.208, de 30 de Abril de 1920, approvando as clausulas para concessão aos Snrs. Gastão de Almeida e Silva, Dagoberto de Almeida e Silva e Dr. Mario de Almeida e Silva, ou empresa que organizarem, de uma estrada de ferro denominada «Norte-Sul de São Paulo», entre o porto maritimo da cidade de Iguape e o porto fluvial «Antonio Prado», com um ramal para Xiririca.

Pela Lei n.º 1.751, de 8 de Dezembro ultimo, ficou o Governo autorizado a contractar com o engenheiro Antonio Rodrigues Alves e Carlos Houck, ou empresa que organizarem, a construcção de uma estrada de ferro que, partindo do porto maritimo de São Sebastião, vá a São Bento do Sapucahy.



De 1867 a 1920 o desenvolvimento annual da rêde ferroviaria no Estado foi como demonstra o quadro em seguida:

Annos	Kilometros	Kilometros inaugurados	Annos	Kilometros	Kilometros inaugurados	Annos	Kilometros	Kilometros inaugurados
1867	—	139	1888	1.973	199	1905	3.771	71
1872	139	45	1889	2.172	157	1906	3.842	187
1873	184	70	1890	2.329	96	1907	4.029	54
1874	254	78	1891	2.425	96	1908	4.083	372
1875	332	323	1892	2.521	159	1909	4.462	366
1876	655	229	1893	2.680	142	1910	4.827	376
1877	884	123	1894	2.822	72	1911	5.204	263
1878	1.007	120	1895	2.894	68	1912	5.468	134
1879	1.127	49	1896	2.962	86	1913	5.595	211
1880	1.176	36	1897	3.048	62	1914	5.793	345
1881	1.212	39	1898	3.110	108	1915	6.125	168
1882	1.251	102	1899	3.218	95	1916	6.293	174
1883	1.353	82	1900	3.313	60	1917	6.467	95
1884	1.435	106	1901	3.373	98	1918	6.562	—
1885	1.541	99	1902	3.472	75	1919	6.562	54
1886	1.640	220	1903	3.547	200	1920	6.578	38
1887	1.860	113	1904	3.741	34	1921	6.616	—

As concessões estaduaes de vias ferreas outorgadas até 31 de Dezembro de 1920  
são as seguintes:

Designação das linhas	Data da concessão	Concessionarios	Proprietario actual	Observações
Jundiaby a Campinas . . . . .	29 Maio 1869	C. P. Vias Fer. e Fluv.	C. P. de E. de Ferro . . .	Em trafego
Jundiaby a Itú . . . . .	10 Outubro 1870	Cia. Ituana . . . . .	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
S. Paulo a Ipanema . . . . .	18 Julho 1871	» Sorocabana . . . . .	»	»
S. Paulo a Cachoeira . . . . .	2 Março 1872	» S. P. a R. de Janeiro	E. F. C. Brasil (União F.)	»
Itaicy a Capivary e Piracicaba.	17 Maio 1872	» Ituana . . . . .	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Campinas a Rio Claro. . . . .	12 Maio 1873	C. P. Vias Fer. e Fluv.	C. P. de E. de Ferro . . .	»
Campinas a Mogy-mirim e ramal do Amparo . . . . .	19 Junho 1873	C. Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»
Campo Limpo a Bragança . . . . .	13 Setemb. 1873	T. Petrocochino e Antonio Alves de Andrade	S. P. R. Comp. Limited.	»
Santos a S. Vicente. . . . .	10 Novemb. 1873	J. Emrich e H. Ablas	City of Santos Imp. C. L. <sup>td</sup>	»
Mogy-mirim a Casa Branca. . . . .	14 Abril 1875	C. Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»
Cordeiro a Mogy-guassú . . . . .	1 Maio 1875	» P. Vias Fer. e Fluv.	C. P. de E. de Ferro . . .	»
Ipanema a Bacatava . . . . .	20 Novemb. 1878	» Sorocabana . . . . .	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Bacatava a Boituva . . . . .	27 Dezemb. 1879	» Sorocabana . . . . .	»	»
Casa Branca a Ribeirão Preto.	8 Junho 1880	» Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»
Porto Ferreira a Descalvado . . . . .	25 Outubro 1880	» P. Vias Fer. e Fluv.	C. P. de E. de Ferro . . .	»
Mogy-mirim a Penha do Rio do Peixe. . . . .	9 Novemb. 1880	C. Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»
Boituva a Tietê . . . . .	25 Novemb. 1881	» Sorocabana . . . . .	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Boituva a Tijuco Preto para Taubuy e Itapetininga . . . . .	16 Setemb. 1882	» Sorocabana . . . . .	»	»
Boituva a Botucatu (Cerquillo a Botucatu) . . . . .	25 Setemb. 1882	» Sorocabana . . . . .	»	»
S. Paulo a Santo Amaro . . . . .	14 Junho 1883	Alberto Kuhlmann . . . . .	S. P. T. L. and Power C.	»
Piracicaba a Canal Torto. . . . .	11 Julho 1883	Eng. Cent. de Piracicaba	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Piracicaba a S. Pedro . . . . .	26 Novemb. 1883	Cia. Ituana . . . . .	»	»



Designação das linhas	Data da concessão	Concessionarios	Proprietario actual	Observações
C. Branca a R. Pardo e Mocóca	3 Abril 1884	Eng. Mart. Brandão.	C. Mogyana E. F. e Nav.	Em trafego
Ramal do Matadouro (Capital)	28 Julho 1885	Cia. Carril de Ferro S. Paulo a S. Amaro.	S. P. T. L. and Power C.	»
Ramal da Penha . . . . .	30 Dezeb. 1885	C. S. Paulo R. de Janeiro	E. F. C. Brasil (União F.)	»
Porto Martins a S. Manoel . . . . .	24 Abril 1885	Cia. Ituana . . . . .	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Louveira a Itatiba . . . . .	9 Maio 1887	C. E. de F. Itatibense	C. E. de F. Itatibense	»
Rib. Preto a Fazenda Arindiuva	13 Outubro 1888	Henrique Dumont . . . . .	C. Agric. Faz. Dumont	»
Ramal do Pinhal, Monte Alegre e Silveiras . . . . .	1 Março 1888	C. Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»
Formoso a S. José do Barreiro	26 Abril 1888	R. Galvão e J. S. M. Leite	E. F. Rezende a Bocaina	»
Descalvado a Coqueimbo . . . . .	15 Outubro 1888	C. Descalvadense . . . . .	C. P. de E. de Ferro . .	»
Porto Ferreira a Santa Rita do Passa Quatro . . . . .	7 Março 1889	C. R. Fer. de Sta. Rita.	» » » » » » . . . . .	»
Ramal de Laranja Azeda a Santa Veridiana . . . . .	12 Março 1889	C. P. de Vias Fer. e Fluv.	» » » » » » . . . . .	»
S. Carlos do Pinhal a S. Eudoxia	28 Dezeb. 1889	C. Rio Claro . . . . .	» » » » » » . . . . .	»
Araraquara a Jaboticabal . . . . .	10 Janeiro 1890	The R. Claro S. P. R. C.	» » » » » » . . . . .	»
Prolongamento da Penha e Silveiras . . . . .	4 Fevereiro 1890	C. Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»
S. Carlos do Pinhal a R. Bonito	17 Julho 1890	The R. Claro S. P. R. C.	» P. de E. de Ferro . .	»
Campinas a Cabras e ramal de Santa Maria . . . . .	9 Outubro 1890	C. R. Fer. Campineiro .	C. Camp. Trac. Luze For.	»
Campinas a Bairro do Fúnil . . . . .	13 Abril 1891	Car. Agric. Fumilense	E. F. Fumil. (E. S. Paulo)	»
Victoria a I. de Maio e Cerrito	24 Maio 1892	União Soroc. e Ituana	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Itú a S. João (Mayrink) . . . . .	24 Maio 1892	» » » » » » . . . . .	» » » » » » . . . . .	»
Araraquara a Ribeirãozinho . . . . .	19 Setemb. 1895	E. F. de Araraquara	» Araraq. » » » » . . . . .	»
São Manoel a Lençóes . . . . .	19 Novemb. 1895	União Soroc. e Ituana	» Soroc. » » » » . . . . .	»
Prolongto do ramal de Agua Vermelha . . . . .	9 Abril 1896	C. P. de Vias Fer. e Fluv.	C. P. de E. de Ferro . .	»
Dois Corregos a Banharão	31 Outubro 1895	» » » » » » . . . . .	» » » » » » . . . . .	»
Sarandy a S. Rita do Paraíso . . . . .	19 Maio 1896	Mogyana E. F. e Nav.	» Mogyana E. F. e Nav.	»
Capão Bonito a Egualdade . . . . .	16 Junho 1896	União Soroc. e Ituana	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Banharão a Baurú . . . . .	15 Julho 1896	C. P. de Vias Fer. e Fluv.	C. P. de E. de Ferro . .	»
Lençóes a Baurú . . . . .	15 Julho 1896	União Soroc. e Ituana	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	»
Ribeirão Preto a Sertãozinho . . . . .	24 Dezeb. 1896	» Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»



Ribeirão Bonito a Dourado . . . . .	2 Dezembro 1898	C. E. de F. Dourado	C. E. de F. Dourado	Em trafego
E. Gomide a Dolores do Guaxupé . . . . .	22 Outubro 1900	» Mogyana E. F. e Nav.	» Mogyana E. F. e Nav.	»
Jaboticabal a Bebedouro . . . . .	4 Junho 1901	» C. P. de Vias Fer. e Fluv.	» P. de E. de Ferro	»
Jahú a Bary . . . . .	4 Junho 1902	» » » » »	» E. de F. Dourado	»
Dourado a Boa Esperança . . . . .	11 Fev. 1902	» E. de F. Dourado	» E. de F. Dourado	Não teve and.o
São Paulo a M' Boy . . . . .	27 Agosto 1903	» Eng. Henrique Boccolini	» Mogyana E. F. e Nav.	Em trafego
Monte Alegre a Soccorro . . . . .	31 Março 1904	» C. Mogyana E. F. e Nav.	» » » » »	»
Sertãozinho a Vassoural (prol.) . . . . .	6 Julho 1905	» Dr. Jorge Fairbanks.	» E. F. S. Paulo e Minas	»
Serra Azul ás raías de M. Geraes . . . . .	13 Setemb. 1905	» » » » »	» » » » »	»
B. Esperança á estr. de rodagem . . . . .	18 Outubro 1905	» C. E. de F. Dourado	» E. de F. Dourado	»
Araraquara e Ibitinga . . . . .	2 Julho 1907	» C. Mel'to de Monte Alto	» C. Mel'to de Monte Alto	»
Ibitiava a Monte Alto . . . . .	9 Julho 1907	» Emp. Colon. Sul Paulista	» —	—
S. Paulo a S.to Antonio do Ju- quiá (8) . . . . .				
S. Sebastião ás raías de Minas . . . . .				
Geraes, com um ramal pelo valle do Parahytinga (1) . . . . .	14 Agosto 1907	» Eng. Carlos A. S. Telles	» C. Mogyana E. F. e Nav.	Em trafego
Lagôa a Vargem Grande . . . . .	19 Setemb. 1907	» Cortolano de Lima	» Southern S. P. R. Co.	»
S.to Antonio do Juquiá a Santos . . . . .	24 Dezemb. 1907	» Eng. Felipe Nery Er- bank da Camara . . . . .	» —	»
Taquaritinga a S. José do Rio Preto . . . . .	8 Maio 1908	» C. E. F. de Araraquara	» E. F. de Araraquara (E. de S. Paulo) . . . . .	»
Bebedouro a Barretos . . . . .	23 Maio 1908	» P. Vias Fer. e Fluv.	» C. P. E. de Ferro . . . . .	»
S.ta Josepha a Ibitinga (2) . . . . .	16 Setemb. 1908	» E. F. de Araraquara	» E. F. de Araraquara (Est. de S. Paulo) . . . . .	»
Ribeirão Bonito a S. João da Bocaina . . . . .	2 Dezembro 1908	» E. F. do Dourado	» E. F. do Dourado	»
Prolongamento a Ibitinga . . . . .	25 Setemb. 1908	» E. F. do Dourado	» E. F. do Dourado	»
Pitangueiras a Viradouro . . . . .	9 Fev. 1909	» E. F. de Pitangueiras	» Ferv. S. Paulo-Goyaz	»
Bebedouro a Monte Azul . . . . .	4 Maio 1909	» E. F. S. Paulo Goyaz	» Ferv. S. Paulo-Goyaz	»
S. João da Bocaina a Bary . . . . .	9 Junho 1909	» E. F. do Dourado	» E. F. do Dourado	»
S. Simão a Jatahy . . . . .	1 Outubro 1909	» Mogyana E. F. e Nav.	» Mogyana E. F. e Nav.	»
Jatahy a Ribeirão Preto . . . . .	29 Março 1910	» Mogyana E. F. e Nav.	» Mogyana E. F. e Nav.	»
Do ponto mais conveniente da linha de S. João da Bocaina a Bary, terminando em Jahú Ayrosa Galvão . . . . .	26 Abril 1910	» C. E. F. do Dourado	» C. E. F. do Dourado	Em trafego até Jahú
S.to Dumont ás margens do Rio Pardo . . . . .	26 Abril 1910	» Mogyana E. F. e Nav.	» Mogyana E. F. e Nav.	Em trafego



Designação das linhas	Data da concessão	Concessionários	Proprietário actual	Observações
Pertis a Pirapora . . . . .	26 Abril 1910	C. Industrial e de E. F. Perús-Pirapora . . . . .	C. Industrial e de E. F. Perús-Pirapora . . . . .	Em trafego até o Km.
Cravinhos a Alvarenga com ramal para Arantes . . . . .	10 Maio 1910	» Mogyana E. F. e Nav.	» Mogyana E. F. e Nav.	Em trafego
K. 22 do ramal de Santos Dumont a Cajurú . . . . .	8 Nov. 1910	» Mogyana E. F. e Nav.	» Mogyana E. F. e Nav.	»
Monte Azul a Cachoeira do Maribondo passando por Villa Olympia . . . . .	5 Nov. 1910	» E. F. S. Paulo Goyaz	» Ferv. S. Paulo - Goyaz	Em trafego até Olympia
Prolongamento de Bragança ás raías de Minas Geraes . . . . .	Desp. 12/12/1910	The S. P. R. Co., Limit.	The S. P. R. Cp., Limit.	Em trafego
Itacy a Campinas (3) . . . . .	19 Dezeb. 1910	Sorocab. Railway Comp.	E. F. Sorocabana (Est. de S. Paulo). . . . .	»
Linha Ferrea ligando a Fazenda Rio Claro, nos municipios de Sallesopolis, comarca de S.ta Branca, á estação de Mogy das Cruzes da E. F. Central do Brasil . . . . .	8 Abril 1911	C. el Paulo O. de Azv. do	E. F. de Mogy das Cruzes a Rio Claro	—
Bento Quirino a Serra Azul . . . . .	28 Junho 1911	C. E. F. S. Paulo e Minas	C. E. F. S. Paulo e Minas	Em trafego
Linha ferrea que, iniciando-se em S.to Antonio do Juquiá, termina na Barra do R. Juquiá (7)	31 Agosto 1911	Braz. Rail. Const. C. Lt.	—	—
S. João das Trez Barras a Novo Horizonte . . . . .	20 Outubro 1911	C. E. de F. Dourado	C. E. de F. do Dourado	Em trafego até Itapolis
E. F. de Pindamonhangaba aos Campos do Jordão . . . . .	28 Outubro 1911	Drs. Emilio M. Ribas e Victor Godinho . . . . .	E. F. Campos do Jordão (E. de S. Paulo). . . . .	Em trafego
Linha que, partindo de S.ta Rita do Passa Quatro, vae ás proximidades do Ribeirão do Bedouro . . . . .	7 Novemb. 1911	C. P. de E. de Ferro	C. P. de E. de Ferro	Em trafego
Linha que, partindo da estação de Alvarenga, termina na povoação de Serrinha . . . . .	6 Dezeb. 1911	C. Mogyana E. F. e Nav.	C. Mogyana E. F. e Nav.	»



S.ta Verdiana a Baldeação (4).  
 R. de Nova Odessa a Piratcaba  
 Atibaia a Piracaia . . . . .  
 Jaboticabal a Ibitiúva e Viradouro a Sant'Anna dos Olhos d'Agua (5)  
 Monteiros a Guataparã . . . . .  
 Francisco Schmidt a Pontal . . . . .  
 Icoarana a Bebedouro com ramal para Aparecida (6) . . . . .  
 Ibitiúva a Bebedouro . . . . .  
 Viradouro a Banharão . . . . .  
 K. 393-800 da linha tronco da Sorocabana a raiz da Serra dos Agudos, passando pela povoação de Boreby. . . . .  
 Linha de Monte Alto ao ponto mais conveniente nas proximidades da estrada do Taiboado (prolongamento) . . . . .  
 Linha de Piratitinga às cabeceiras do rio Tibiriçá . . . . .

22 Fevereiro 1912	C. P. de E. de Ferro . . . . .	C. P. de E. de Ferro . . . . .	Em traf. até S. Barbara
29 Março 1912	S. Paulo Rail. Comp. Lt. . . . .	S. Paulo Rail. Comp. Lt. . . . .	Em trafego
24 Julho 1912	Feliciano Corcoroca . . . . .	C. E. F. de Jaboticabal	Tr. suspenso
24 Julho 1912	C. Mogyana E. F. e Nav. . . . .	C. Mogyana E. F. e Nav. . . . .	Em trafego
28 Dezemb. 1912	C. Mogyana E. F. e Nav. . . . .		
20 Novemb. 1913	Silvio Alvares Penteado . . . . .	C. Ferv. S. Paulo-Goyaz	Em trafego
4 Novemb. 1914	C. E. F. S. Paulo Goyaz . . . . .		
26 Agosto 1915			
6 Outubro 1916	Soroc. Railway Comp. . . . .	E. F. Soroc. (E. S. Paulo)	
4 Outubro 1916	C. Melhor. de M. Alto . . . . .	C. Melhor. de M. Alto	Em traf. até Eng. Homem de Mello
16 Outubro 1919	C. P. de E. de Ferro . . . . .	C. P. de E. Ferro . . . . .	Em construc.

- Notas — 1) Rescindida a concessão, por escriptura de 6 de Maio de 1911.  
 2) Mudou o ponto terminal para Tabatinga, pelo Decreto n.º 2.607 de 21 de Outubro de 1915.  
 3) A ser incorporada á rede Sorocabana no regimen do contracto de 22 de Maio de 1907.  
 4) Autorizada a construcção, de accordo com os estudos definitivos approvados pelo Decreto 2.184, de 19 de Dezembro de 1911.  
 5) Mudado o ponto terminal para a margem do Rio Pardo, pelo Decreto n.º 2.293, de 3 de Outubro de 1912.  
 6) Revogada a concessão pelo Decreto n.º 2.624, de 29 de Dezembro de 1915.  
 7) Declarada caduca pelo Decreto n.º 3.024, de 5 de Fevereiro de 1919.  
 8) Declarada caduca pelo Decreto n.º 3.098, de 1 de Outubro de 1919.



Não se tendo manifestado o Congresso Legislativo do Estado sobre o ajuste que fizera o Governo com a «Southern S. Paulo Railway Co.», em principio de 1920, para a desapropriação da Estrada de Ferro de Santos a Santo Antonio do Jujuiá, ficou o mesmo sem effeito, porque a respectiva effectividade ficara dependente da sua approvação pelo Congresso até 30 de Setembro do mesmo anno.

Em virtude da autorização da Lei n.º 1.535, de 29 de Dezembro de 1916, foram as linhas ferreas pertencentes á Companhia Paulista unificadas pelo Decreto n.º 3.179, de 9 de Março de 1920.

Foi fixado em 153.390:203\$450 o capital empregado até 31 de Dezembro de 1919 na construcção e nos melhoramentos de todas as linhas ferreas da mesma Companhia, não podendo ser levada despesa alguma á conta de capital reconhecido pelo Governo, sem prévia autorização do mesmo.

A unificação entende-se para os effeitos do capital, da renda e da desapropriação ou resgate das linhas ferreas existentes, sendo integradas ao respectivo contracto quaesquer outras que a Companhia vier a construir ou adquirir e que sejam complemento do seu systema de viação, na qualidade de ramal ou prolongamento.

As linhas no regimen da Lei n.º 30, de 13 de Junho de 1892, continuam sem privilegio de zona, permanecendo as demais no goso do privilegio outorgado pelos respectivos contractos, até a expiração dos prazos.

Foi facultado ao Governo o direito de effectuar a desapropriação ou resgate das linhas ferreas da Companhia, a partir de 1927, sendo o preço regulado pelo termo médio do rendimento liquido nos ultimos cinco



annos, comtanto que este não seja menor de 8 % sobre o capital reconhecido pelo Governo.

O pagamento será effectuado em apolices do Estado, do mesmo juro da ultima emissão que houver sido feita e que dêr egual rendimento, respondendo a renda liquida das linhas desapropriadas, preferencialmente, pelo pagamento dos juros das apolices.

Si, depois de adquirir as linhas, o Governo decidir arrendal-as, será a Companhia preferida em egualdade de condições.

Todas as linhas ficarão sujeitas á reducção compulsoria das tarifas, sempre que, em dois annos consecutivos, o rendimento liquido das mesmas exceder de 10 % ao anno sobre o capital reconhecido, ficando-lhe, por outro lado, assegurado o direito de, em todo o tempo, elevar as tarifas de modo que aquelle rendimento nunca seja inferior a 8 % do referido capital.

A tarifa movel com o cambio ficou substituida pela incorporação da quota fixa de 20 % ás que, então sujeitas á tarifa movel, se achavam em vigor na data da unificação com as alterações combinadas com o Governo.

---

O movimento financeiro das estradas de ferro de administração e concessão do Estado, em 1920, póde ser calculado, pelos dados conhecidos, em 112.210:200\$576 para a receita, e 72.004:804\$972, para a despesa, dando o saldo de 40.205:395\$604.

Foi o seguinte o resultado da tomada de contas a que se procedeu durante o anno de 1920, de conformidade com o Decreto n.º 2.929, de 28 de Maio de 1918:



*Estrada de Ferro de Santos a Santo Antonio do Jiquiá*, pertencente á «Southern San Paulo Railway Company, Limited», contas de capital e de trafego, relativas ao segundo semestre de 1919 e ao primeiro semestre de 1920.

Foi apurado e reconhecido o capital de . . . . .  
10.967:375\$557, até 30 de Junho de 1920.

Tendo havido *deficit* no resultado do trafego de ambos os semestres acima referidos, fez a Companhia jús ao recebimento integral da garantia de juros á razão de 336:937\$200 por semestre, ou seja o total de . . . . .  
673:874\$400.

*Companhia Estrada de Ferro Itatibense*, contas de trafego relativas ao anno de 1919. Não foram effectuadas despesas por conta de capital no mesmo periodo.

*Companhia Estrada de Ferro do Dourado*, contas de capital e de trafego relativas aos annos de 1917 e 1918. Foi apurado e reconhecido o capital de . . . . .  
10.921:880\$164, até 31 de Dezembro de 1918.

Estrada de Ferro de Atibaia a Piracaia, (Ramal de Piracaia), pertencente á «São Paulo Railway Company, Limited», contas de capital e de trafego, relativas aos annos de 1914 a 1918. Foi apurado e reconhecido o capital de 3.648:335\$550 para primeiro estabelecimento, accrescimos e melhoramentos até 31 de Dezembro de 1918.

*Ramal Dumont*, pertencente á «Companhia Agricola Fazenda Dumont», contas de capital e de trafego relativas aos annos de 1918 e 1919.

Foi apurado e reconhecido o capital de 933:123\$000, obtido mediante avaliação, para primeiro estabelecimento, accrescimos e melhoramentos até 31 de Dezembro de 1919.



*Tramway de Santo Amaro*, pertencente a «The San Paulo Tramway Light and Power Company, Limited», conta de capital, despendido com a electrificação. Foi reconhecido o capital de 1.108:829\$110, obtido mediante avaliação, para as despesas realizadas com a electrificação acima alludida.

*Companhia Ferroviaria S. Paulo-Goyaz*, contas de capital e de trafego relativas ao anno de 1919. A fixação do total do capital das estradas desta Companhia ainda depende do resultado da avaliação das despesas realizadas, a esse titulo, no periodo de 1.º de Janeiro de 1911 e a 13 de Maio de 1916, — avaliação que deve ser procedida de accôrdo com a decisão do juizo arbitral.

### Estrada de Ferro Sorocabana

As condições da Estrada de Ferro Sorocabana, em Agosto de 1919, quando passou a ser administrada pelo Estado, eram as seguintes: armazens repletos de mercadorias esperando transporte; casas proximas das estações abarrotadas de generos, aguardando despacho; a marcha dos trens frequentemente interrompida pelo estado das locomotivas; trens paralyados em estações grande numero de horas por falta de agua; grande numero de vehiculos encostados por não se acharem em condições de ser utilizados; edificios sem conservação; leito da linha não offerecendo a segurança necessaria; má e deficiente distribuição de caixas d'agua.

De tal sorte tinha sido descurada a administração da Sorocabana Railway que, ao lado de grande numero de vehiculos que nas proximidades das officinas aguardavam reparação, jazia enorme quantidade de ferragens,



donde puderam ser tirados elementos para a montagem de duas locomotivas e 60 vagões.

Descurando interesses de resultados immediatos, natural era que a Sorocabana Railway não cogitasse dos de seu futuro, provendo a estrada de elementos que lhe permittissem caminhar de accôrdo com o desenvolvimento da zona por ella servida. Assim, poucas estações satisfaziam o interesse publico; pequeno o numero das que abrigavam convenientemente o seu pessoal; deficientes todos os armazens; escasso o material rodante, e, em geral, fraco o material fixo. O já reduzido material rodante fôra ainda desfalcado por vendas e abandono.

Para solucionar o problema que lhe coube resolver, a administração do Estado por tal fórmula incrementou os trabalhos da Locomoção e Linha, que, em curto prazo, as machinas funcionavam regularmente em leito que offerecia segurança bastante para permittir a manutenção de vagões em continuo movimento. Os vagões assim multiplicados fizeram chegar aos seus destinos todas as mercadorias que necessitavam de transporte. Ao mesmo tempo adquiria machinismos para as officinas, accessorios para carros e vagões e encommendava 4 locomotivas «Pacific» e 8 «Mikado». Estas entraram em serviço no começo de 1920 e aquellas só em Dezembro ultimo.

---

Muito ainda necessita a Estrada de Ferro Sorocabana para achar-se em condições de cabalmente satisfazer o interesse publico offerecendo o necessario conforto ao seu pessoal; porquanto ainda são deficientes muitas das suas estações; exiguos, grande numero de armazens; escasso, apesar de augmentado, o seu material rodante e



nem todo o fixo pôde ser reforçado. Ás officinas, tendo recebido mais machanismos, faltam ainda elementos que tornem rapida e economica a reparação do material; todos os Depositos estão em ruinas, e nem todos já se acham providos de machinas operatrizes que facilitem as reparações correntes do material em trafego.

Nas actuaes condições de trabalho e fluctuação do cambio, impossivel é determinar a importancia a despende para que possa a Sorocabana desempenhar o seu objectivo sem forçar o seu material; mas acreditamos que essa importancia não será inferior a dez mil contos de réis. No momento, na execução de qualquer obra, encontram-se grandes difficuldades para a marcha dos trabalhos e aquisição de material, de modo que anti-economico será — e talvez mesmo impossivel — reformar esta estrada em um só anno. Convem, portanto, que esses melhoramentos sejam feitos em diversos periodos, empregando-se nelles parte da renda liquida.

Apezar de deficientes os seus elementos de trabalho, pôde a E. F. Sorocabana manter em dia o transporte de todas as mercadorias que procuraram os seus armazens, e com regularidade o de materiaes.

A renda da Sorocabana, em 1920, foi de	34.201:875\$441
A despesa com custeio foi de . . .	<u>21.853:113\$805</u>
Dando o saldo de . . .	12.348:761\$636

A renda se distribue em renda do Trafego, que montou a rs. 31.776:280\$092, e eventual, que foi de rs. 2.425:595\$349; donde se conclue que a renda liquida do



Trafego foi de rs. 9.923:163\$287, correspondente ao coeficiente de 68,77 %.

Para a renda, contribuíram as seguintes verbas:

Passageiros. . . . .	6.643:839\$030
Encommendas. . . . .	1.995:282\$470
Animaes em trens de passageiros. . . . .	120:634\$980
Animaes em trens de cargas . . . . .	1.623:665\$780
Café . . . . .	3.606:140\$190
Outras mercadorias. . . . .	15.636:373\$680
Armazenagens e estadias . . . . .	130:031\$730
Telegrammas . . . . .	225:028\$665
Diversos. . . . .	1.795:283\$567
Total . . . . .	<u>31.776:280\$092</u>

A verba «Diversos» foi proveniente de: aluguel de material rodante, aluguel de casas, botequins, etc., taxas additionaes, de carga e descarga e de volumes a domicilio, leitos, objectos abandonados, accôrdo com a Paulista, annuncios, ingressos, recibos em substituição a conhecimentos, juros, commissão sobre arrecadação de impostos.

A renda eventual foi constituída pelas seguintes verbas:

Garantia de juros . . . . .	1.193:244\$373
Material velho vendido . . . . .	1.027:745\$691
Saldo do fundo de renovação . . . . .	204:605\$295
Total . . . . .	<u>2.425:595\$349</u>

A discriminação da despesa com o custeio é a seguinte:

Administração . . .	1.146:600\$323
Trafego . . . . .	5.350:389\$204
Linha . . . . .	4.165:883\$617
Locomoção . . . .	<u>11.190:240\$661</u>
Total . . . . .	21.853:113\$805

Em 1920 foi pela Sorocabana arrecadada a importancia de rs. 1.020:982\$300 de impostos federaes e . . . . 1.695:742\$236 de impostos estaduaes, tendo recebido, por esse trabalho, a commissão de 109:190\$400.

O problema mais serio que tem a Sorocabana a resolver, como todas as estradas de ferro, é o referente á obtenção de elementos para o esforço de tracção do seu material rodante. A solução a esse problema, principalmente no Estado de São Paulo, é a substituição da tracção a vapor pela electrica, mas, dada a extensão da Sorocabana, morosissima será essa transformação, e actualmente exigirá despesa que a renda da estrada não bastará para satisfazer ao serviço de juros.

Considerando-se o passageiro como pesando 70 kilos, o gado vaccum 400 kilos, o cavallar e muar 300 kilos, porcos e outros pequenos animaes 100 kilos, as toneladas-kilometro de transportes, em 1920, foram as seguintes:

10.493.003	ton.-kilometro	para	passageiros.
3.208.155	»	»	» bagagens e encommendas.
12.275.498	»	»	» animaes.
<u>219.994.760</u>	»	»	» mercadorias diversas.
<u>245.971.416</u>			

Disso se conclue que as rendas médias foram as seguintes:

Ton.-kilometro	—	passageiros . . . . .	633,2 réis
»	»	— bagagem e encommenda .	621,9 »
»	»	— animaes . . . . .	142,1 »
»	»	— mercadorias . . . . .	87,5 »
»	»	— em geral . . . . .	120,4 »

tendo sido de 88,8 réis a despesa média por tonelada-kilometro de transporte. A renda do passageiro-kilometro foi, em média, de 44,3 réis.

Incluindo as duas locomotivas «Mallet» alugadas da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, dispunha a Sorocabana, em 31 de Dezembro de 1919, de 126 locomotivas, cuja somma de esforço de tracção correspondia a 1.005.320 kilos. Em 1920 foram novamente montadas 3 pequenas «Avonside», cujas caldeiras actuavam bombas; construida uma «Consolidation» e adquiridas 8 «Mikado» e 4 «Pacific», continuando alugadas as duas «Mallet», o que trouxe um augmento de 16 locomotivas de 142,560 kilos de esforço de tracção, ou pouco mais de 14 %.

Em 1920, para os trens de passageiros, foram construidos 4 carros de 2.<sup>a</sup> classe, 2 carros-correio e 3 de bagagem.

Possue a Sorocabana gondolas de 31 toneladas de capacidade, gaiolas para animaes cuja capacidade é de 28 toneladas e vagões cobertos de 12 toneladas. Sendo as gondolas, principalmente, empregadas no transporte de lenha e madeira, a utilização completa da sua capacidade



trará um volume superior ao gabarito da estrada; as gaiolas, não podendo receber mais do que 18 bois e 50 porcos, por mais pesados que sejam esses animaes, só poderão attingir uma fracção de 28 toneladas, de sorte que a sua utilização é feita com grande perda da sua capacidade; as relações entre as taras e lotações dos vagões cobertos de 12 e 28 toneladas, sendo, respectivamente, de 58 % e 48 %, indicam que a carga util nos ultimos é superior á dos primeiros.

Com o fim de melhor utilização do material rodante, foi resolvido transformar-se a maioria das gondolas de 31 toneladas, e todas as gaiolas de 28 toneladas em vagões cobertos, e parte dos cobertos de 12 toneladas em gondolas e gaiolas. Existindo volumes, como ferragens, pedras, etc., de grande peso e que são transportados em gondolas, serão conservadas 100 gondolas de 31 toneladas, e como exigem vagões cobertos mercadorias de grande volume e pouco peso, como algodão, alfafa, etc., igual numero de vagões cobertos serão mantidos, mas com as suas caixas augmentadas. Taes modificações e transformações são feitas á medida que esses vehiculos entram nas officinas para grandes reparações, de modo a não ser o Trafego perturbado com suas retiradas.

Em 1920 foram construidos 60 vagões cobertos de 28 toneladas e 23 gondolas de 28 toneladas, transformadas 7 em vagões para pedra britada, 12 gaiolas em cobertos e 28 cobertos em 9 gondolas e 19 gaiolas.

Nem todos os vagões da Sorocabana têm os seus freios accionados pelo apparelho a vacuo das locomotivas, assim como nem todas as locomotivas possuem esse apparelho, de modo que todos os freios dos vagões podem ser actuados a mão. Os dispositivos para accionar



os freios achavam-se sobre os vagões cobertos e as gaiolas, de modo que os guarda-freios eram forçados a permanecer em cima desses vehiculos. Sendo isso, além de deshumano, improcedente, foi resolvido — e essa medida está sendo executada — a sua transferencia para pequena cabina em uma das extremidades dos vagões. Deshumana é aquella medida, porque obriga o pessoal a soffrer todas as intemperies, sendo continuamente martyrizado por fagulhas de locomotivas, que a queima de lenha torna impossivel evitar por completo, e tem occasionado grande numero de accidentes pessoas; improcedente porque o guarda-freios, preocupado em manter-se em equilibrio, não póde ter toda a sua attenção applicada aos freios. Além disso, nem todo o pessoal tem a comprehensão perfeita dos seus deveres, e abandona os freios para reunir-se no *caboose*, e é o que explica varios accidentes por excesso de velocidade, porque os freios não puderam ser apertados. As cabinas, não tendo communicação com outras partes do trem, obrigam o empregado a ficar junto ao freio.

Para a Sorocabana poder manter em dia o transporte das mercadorias que affluem aos seus armazens, foi necessario que os seus vagões e locomotivas estivessem, em 1920, em continuo movimento. O desenvolvimento que tem tido a zona servida por esta estrada, impulsionado ultimamente pela facilidade encontrada nos transportes de seus productos, o incremento que tem tomado a criação de animaes e a proxima chegada dos trilhos ao Porto Tibiriçá, onde um novo centro de producção será desviado para a Sorocabana, fazem prever, em breve



tempo, a impossibilidade de se poder manter em dia o seu trafego sem augmento do seu material rodante. Julgamos imprescindivel obter elementos para a construcção de 200 gaiolas de 12 toneladas, sendo já transformadas em cobertos todas as de 28 toneladas, e a aquisição de dez locomotivas «Mikado» ou «Santa Fé».

Intenso — e maior será com a conclusão do Prolongamento ao Porto Tibiriçá — já é o Trafego do trecho impropriamente denominado Tibagy, principalmente entre Salto Grande e Rubião Junior, onde, em sua maior extensão, os trilhos são de 20 kilos, e muito gastos por já terem servido na linha-tronco, de fórma que o seu leito não offerece segurança bastante para o trabalho de locomotivas de grande força de tracção.

Para a conclusão do seu prolongamento, necessitava a Sorocabana adquirir trilhos para 55 kilometros de linha; foram comprados de 37 kilos de peso, peso dos da linha tronco, e serão empregados de Rubião Junior em deante, e os dali retirados serão utilizados no prolongamento, onde o trafego será mais leve. Esses trilhos foram recebidos nos ultimos mezes do anno, e até 31 de Dezembro tinham sido substituidos 33 kilometros de linha. Mais 55 kilometros de linha virão este anno, e convem que os restantes sejam obtidos, para que continuos trens, e de grande lotação, trabalhem ali, — unico meio de se poder manter em dia o seu trafego. No trecho de Salto Grande a Bartira, os trilhos são novos e de 26 kilos, e pequeno é o trafego além de Bartira.



O alto preço das madeiras e relativa facilidade de transporte, aliados á difficuldade que herdou a Sorocabana em obter fornecedores no interior, têm obstado a aquisição de dormentes, obrigando a actual administração a não conservar o leito desta estrada nas condições de segurança em que deseja mantel-o. O fornecimento de dormentes ultimamente augmentou, de modo que, acreditamos, em breve não terá a Sorocabana uma dormentação deficiente.

Ha tempos determinou a Sorocabana lastrar com pedra britada as suas linhas e essa medida, até 1912, foi seguida pela Sorocabana Railway, tendo sido abandonada pelas administrações que seguiram, por uma mal entendida economia. A administração do Estado iniciou-a novamente, mas tem encontrado difficuldades na obtenção de pedreiras, pelo alto preço pedido pelos seus proprietarios, de modo que só de poucas fontes tem podido retirar o material necessario. Por isso, sómente pôde lastrar 1.241<sup>m</sup>,15 em 1919 e 17.073<sup>m</sup>,54 em 1920. Actualmente, possui a Sorocabana 246 kilometros e 114 metros de linha lastrada com pedra britada.

A estrada de Ferro Sorocabana necessita ter em São Paulo uma estação que, satisfazendo ás necessidades do publico, não quebre a harmonia das demais contrucções da principal cidade do Estado de São Paulo. A actual, além de exigua, o que prejudica o movimento de passageiros e encarece os demais serviços, é um mesquinho edificio que desdoura a nossa Capital. Tendo-se tornado Boituva e Itaicý centros de irradiação de varias linhas, as suas estações, não só como medida de economia, como no interesse do publico, necessitam ser substituidas. Não existem edificios para estações, funcnionando as agencias



em pardieiros ou em extremidades de armazens, nas seguintes localidades: Anisio de Moraes, Maristella, Treze de Maio, Igualdade, Rodrigues Alves, Virgilio Rocha, Boreby, Coronel Leite, Baurú, S.<sup>ta</sup> Adelaide, Kilometro 217, futuramente Peixoto Gomide, no ramal de Itararé, Tiburcio e Candido Motta. Indispensavel é a construcção de edificios que abriguem convenientemente o pessoal nos seguintes postos telegraphicos: kilometros 9, 42, 63, 139 e 285, na linha-tronco; kilometro 308, Guahyra, Itanguá, Gorita, Rio Verde e Ibity, na linha Itararé; kil. 325, Miranda Azevedo e Km. 375 na linha de Tibagy.

As estações e armazens de Treze de Maio e Igualdade, construidas de madeira, estão em ruinas; e o armazem de Botucatú, convem que seja, juntamente com o deposito, removido do ponto em que se acha, de modo a descongestionar o pateo, sendo centro de composição de trens.

Não possuem armazens, sendo as cargas que a ellas concorrem recebidas em vagões, o que nem sempre é possivel, ou ficam ao relento, as seguintes estações: Inha-hyba, Maristella, Virgilio Rocha, S.<sup>ta</sup> Adelaide, k.<sup>m</sup> 217 do ramal de Itararé e Tiburcio.

São deficientes, pelo volume de cargas que recebem, sendo indispensavel amplial-os, os armazens das seguintes localidades: São Paulo, Cotia, São João, Maylasky, São Roque, Sorocaba, Jupira, Rodrigues Alves, Boreby, Coronel Leite, Itapetininga, Rechan, Angatuba, Eng.<sup>o</sup> Hermillo, Aracassú, Rondinha, Eng.<sup>o</sup> Bacellar, Eng.<sup>o</sup> Maia, Itararé, São Bartholomeu, Baptista Botelho, Luiz Pinto, Ataliba Leonel, Francisco Sodré, Pau d'Alho, Palmital, Cervinho, Paraguassú, Sapezal, Quatá, João Ramalho, Rancharia, Bartira, Laranja Doce, João Theodoro, Indiana,



Regente Feijó, Presidente Prudente, Alvares Machado e Santo Anastacio.

No correr do anno de 1920, foram construidos, em conta de capital da Estrada, os seguintes edificios:

Novos armazens nas estações de Ourinhos e Chavantes;

Augmento do armazem de Lençóes;

Conclusão da construcção da nova estação de Oliveira Coutinho;

Conclusão da const. do novo posto do k.<sup>m</sup> 217, ramal de Itararé;

Tres casas de turma.

Em Janeiro de 1903, havia em Mayrink uma pequena officina para reparação de locomotivas e outra em Itú, ambas rudimentares e obrigando a dispersão da actividade da administração. Em Mayrink, centro que melhor attenderia a rêde Sorocabana, e onde essa estrada possuia grande área, foram localizadas as suas officinas. Às pressas, foram construidos galpões e installados os machinismos então adquiridos, sem um plano de antemão estudado, porque as urgentes necessidades do momento não permittiam cogitar disso. Esses galpões e machinismos, pouco accrescidos, é que constituem as actuaes officinas de Mayrink. Não possui, portanto, a Sorocabana, uma officina para montagem e reparação de locomotivas, de accôrdo com o numero e capacidade que a necessidade do seu trafego exige. Parece, porém, que a sua remodelação deve ser adiada, afim de que seja dotada de elementos que tornem o trabalho mais economico, até que possam ser satisfeitas outras necessidades mais urgentes da Sorocabana. Em 1920 foram construidos um pavilhão para



as fundições de ferro e de bronze, um segundo forno para a fundição de ferro e um novo para a de bronze e estufa. Augmentou-se a secção de montagem e reparação de locomotivas e fez-se a aquisição, sendo installados, dos seguintes machanismos: um martellete a vapor e 6 tornos mechanicos, e montaram-se mais 8 forjas.

No pateo da estação de Sorocaba, installadas em pequeno rancho, que tem sido augmentado, achavam-se, em 1903, as officinas para a montagem e reparação de vehiculos. De melhores machanismos dotou-as o Snr. Dr. Alfredo Maria e as administrações que se lhe seguiram, tendo sido, em 1920, accrescidos dos seguintes: uma serra vertical do typo francez, para serrar tóros de até 1,<sup>m</sup>20 de largura e outra para tóros de 0,<sup>m</sup>40; uma machina para encaixes, uma plaina para madeira, um martellete de ar comprimido, retirado de Mayrink, uma nova forja, e foram construidos 3 puxados para serraria e carpintaria. As officinas de Sorocaba, além de deficientes, o que obriga a manutenção de reparações de carros e vagões em Barra Funda e Mayrink, não resguardam convenientemente o trabalho, sendo as obras, principalmente as de pintura, prejudicadas pelas intemperies, e, achando-se collocadas no pateo de uma estação de composição e grande movimento, roubam uma preciosa área indispensavel ao trafego. Possuindo a estrada, em Sorocaba, grande área — parte da qual doada pela Prefeitura, para que dessa cidade não sejam retiradas as officinas — convem que para um ponto mais apropriado sejam ellas transferidas, com distribuição mais economica de todos os elementos de trabalho.

Os depositos de pernoite e reparação corrente de locomotivas achavam-se em ruinas, exceptuando-se unica-



mente o de Sorocaba, mas esse é deficientíssimo, não oferecendo a sua área coberta abrigo a nem uma terça parte das locomotivas a elle pertencentes, e acha-se pessimamente localizado. Poucos possuíam aparelhos para auxiliar o trabalho. Em 1920 os depositos não foram remodelados, porque necessidades mais urgentes absorveram os recursos que se pôde obter; no entanto, os de Barra Funda, Sorocaba e Botucatú foram munidos de serra para lenha; o de Barra Funda, de uma serra circular para carpintaria; o de Botucatú e Itapetininga, de gazometro com aparelhamento para solda autogena, e o de Itapetininga, de uma plaina. Necessita, portanto, a Sorocabana construir depositos, munidos de machinas operatrizes que tornem os trabalhos mais economicos, nas seguintes localidades: Barra Funda, Sorocaba, Botucatú, Itapetininga, Itararé, Piracicaba, Ourinhos e Santo Anastacio; e abrigos de pernoite em Baurú, São Pedro, Mandury e Paraguassú.

O desenvolvimento que tem tido a zona Sorocabana, fez com que essa estrada adoptasse locomotivas de grande peso para os seus trens, o que a obrigou a reforçar as suas pontes. Em algumas, esse reforço foi executado com prejuizo da sua secção de vazão, de modo que se torna necessaria a substituição das seguintes:

Linha-tronco — São Paulo — Baurú

Kilom.	12,563	Rio Pinheiros.	. .	1	vão de 30,º00 e 2 de 17,º00
»	24,623	Rio Cotia . . .	. .	1	» » 8,º50 » 1 » 8,º20
»	193,797	Rio Sorocaba.	. .	1	» » 47,º00
»	200,733	Rib. Laranjal . .	. .	1	» » 10,º00
»	220,374	Rib. Lopes . . .	. .	1	» » 8,º00



Kilom. 242,126	Rio do Peixe. . .	1 vão de 30,º00
» 287,243	Rio Capivara. . .	1 » » 8,º80
» 307,450	Rio M. Matheus	1 » » 9,º50
» 350,513	Rio Paraiso . . .	1 » » 7,º00
» 371,609	Rio Lenções . . .	1 » » 30,º00

**Linha Ituana — Mayrink — São Pedro**

Kilom. 116,656	Rio Pirapitinguy.	1 vão de 10,º85 e 1 de 11,º00
» 131,432	Rio Tieté . . .	1 » » 45,º50 » 1 » 28,º85
» 138,089	Rio Pirahy. . .	1 » » 10,º00 » 1 » 9,º00
» 149,108	Rio Jundiahy. . .	1 » » 18,º50
» 184,737	Rio Capivary. . .	1 » » 24,º00
» 192,505	Rio Capivary. . .	1 » » 19,º50
» 252,359	Rib. Theodolindo	1 » » 10,º00
» 254,591	R. Corumbatahy	2 » » 15,º00
» 287,906	Rio Araquá . . .	1 » » 10,º00

**Linha de Itararé — Boituva a Itararé**

Kilom. 174,033	Rio Tatuhy . . .	1 vão de 20,º00
» 177,323	Rib. Olaria . . .	1 » » 10,º00
» 189,553	Rio Tatuhy . . .	1 » » 20,º00
» 197,163	Rib. Agua Branca	1 » » 8,º50
» 225,607	Rib. Paquetá. . .	1 » » 10,º00
» 235,928	Rio Ponte Alta .	1 » » 20,º00
» 239,210	Rio Itapetininga.	1 » » 30,º00
» 244,791	Rio das Antas . .	1 » » 15,º00
» 259,632	Rio Capivary. . .	1 » » 15,º00
» 287,927	R. Paranapanema	1 » » 44,º00

**Linha de Tibagy — Rubião Junior — Santo Anastacio**

Kilom. 341,530	Rio das Pedras .	1 vão de 10,º00
» 365,374	Rio Novo. . . .	1 » » 15,º00.

Dessas pontes, é urgente a substituição da do kilometro 193,797, sobre o rio Sorocaba, que oferece pouca segurança.



Em resumo: 3 pontes de mais de 40<sup>m</sup>,00; 4 de 30 metros; 5 entre 20 e 29 metros; 17 de 10 a menos de 20 metros; e 8 de menos de 10 metros.

Em 1920 foram substituídas 3 pontes de 10 metros, 1 de 6<sup>m</sup>,80 e outra de 4<sup>m</sup>,50, todas de madeira; e no kilometro 264,670 da linha tronco foi, em lugar da existente, collocada uma ponte de 10 metros, de concreto armado, talvez a primeira desse material no Brasil, e, como nada de anormal tem ella apresentado, parece indicar que convem ser adoptado esse material.

Boituva — estação de entroncamento do ramal de Porto Feliz e inicial da linha Itararé — acha-se situada em um pequeno patamar com rampas descendentes em todos os sentidos, condição essa que difficulta a composição de trens e tem mesmo sido causa de diversos accidentes. Para evitar esse inconveniente, foi resolvido ligar-se, por um desvio auxiliar, antes de se chegar a Boituva, a linha tronco á de Itararé. O movimento de escavação e de construcção de edificios para o posto telegraphico que será ali estabelecido, foi concluído em 1920. Trará essa medida uma economia de mais de uma hora na marcha dos trens de cargas, de e para o trecho Itararé, tempo que a deficiencia do pateo de Boituva exige com as manobras para a composição dos trens.

Deficientes eram as linhas telegraphicas da Sorocabana em 1919, sendo frequentes e justas as reclamações do publico, porquanto nem mesmo ás necessidades da estrada ellas satisfaziam, sendo continuamente perturbado o serviço do Trafego por falta de meios de communicação. Para melhorar esse serviço foi construída mais uma



linha entre Salto Grande e Bartira, outra entre Botucatú e Salto Grande, e está em andamento a construção de mais outra entre Boituva e Botucatú, tendo attingido Conchas ao findar o mez de Dezembro. As linhas telegraphicas, em 1920, foram accrescidas de 463,257 metros.

Possuindo a Sorocabana, em Mayrink, a área de 6.406.296,600 metros quadrados — ou 264  $\frac{3}{4}$  alqueires — área essa abandonada por completo, foi resolvido o seu reflorestamento, para tornal-a de alguma sorte util. Modestamente foi isso executado em 1920, tendo sido plantados 5.700 pés de eucalyptus. Julgamos que com maior incremento, mas modestamente ainda, esse serviço deve ser continuado e extendido mesmo a Sorocaba, onde a estrada possui 266.200 metros quadrados — ou 11 alqueires — de terra.

Nada prendia os funcionarios da Sorocabana a essa estrada; não viam elles os seus esforços compensados, sendo preteridos por outros de menos serviços, e mesmo muitas vezes por pessôas extranhas; nem o trabalho de longos annos dava direito a um abono quando invalidado, ou a um peculio á familia com o seu desaparecimento por morte. Para galardoar os que bem executam cargos de responsabilidade, foi creado o systema de gratificações periodicas, e, para prender os funcionarios á estrada, foi reconhecido o direito de promoções, e o Governo do Estado, estabelecendo um fundo de peculio e pensões, deduzindo uma porcentagem da renda, creou um verdadeiro Monte-pio sem descontos mensaes.



Normalmente, em 1920, foi feito o trafego de e para os portos do Rio Tieté, tendo sido interrompida a navegação do rio Piracicaba nos mezes de Janeiro e de Maio a Novembro, por falta de agua. A navegação do rio Tieté pôde ser melhorada com trabalhos na corredeira do Banharão e aquisição de vapores e lanchas; mas, tendo podido, com os actuaes elementos, transportar todas as mercadorias de e para os seus portos, julgamos que essa medida deve ser adiada até a conclusão de obras e aquisição de elementos que a estrada reclama. Quanto á navegação no Piracicaba, rio que exigirá grandes despesas para se obter franco movimento de vapores de pequeno calado, somos de parecer que seja ella substituida por uma linha ferrea, partindo do ponto mais conveniente entre as estações de Rio das Pedras e Piracicaba e indo ter á foz — ou proximidades — com o Tieté. Não ferirá esse ramal direitos de outra estrada, por ser zona já tributaria, pela navegação, da Sorocabana. Essa linha terá uma extensão de 120 kilometros e virá desenvolver um trecho de São Paulo hoje mal explorado, pela difficuldade de encontrar transporte a seus productos, e será um centro de abastecimento de lenha, que já escasseia na secção Ituana.

---

Na Sorocabana, como em todas as estradas de ferro do Brasil, a despesa com a conservação e manutenção do seu material é escripturada em conta de custeio; e toda aquella que augmenta a sua capacidade e, portanto, o seu valor, é levada á conta de capital. Não é por simples deliberação da administração da estrada que uma despesa é considerada em conta de capital, mas sómente



depois de autorizada pelo Governo, sendo de notar que a Sorocabana, em grande parte, é de concessão federal. Em todas as estradas — e, portanto, na Sorocabana — ha construcções e acquisições que são debitadas em custeio, outras em conta de capital, e ainda outras parte em custeio e parte em conta de capital. A acquisição de caldeiras, cylindros e mais peças para serem empregadas em locomotivas já existentes; rodados, eixos e mais accessorios de carros e vagões para substituição de gastos; reparações de estações e outros edificios; substituição de vigas e outras peças de pontes, etc., são consideradas despesas de custeio. Novas locomotivas, carros, vagões ou accessorios para novos vehiculos construidos pela estrada; novas estações e novos edificios; ampliações de armazens; construcção de postos telegraphicos, embarcadouros, lastramento, etc., são despesas por conta de capital. Compra de trilhos mais pesados, substituição de pontes mais resistentes, etc., a parte correspondente ao material antigo, é considerada por conta do custeio e o restante pela de capital.

Depois que a Sorocabana passou á administração do Estado, por conta de capital foi despendida a importancia de rs. 7.564:203\$939, sendo 286:232\$381 em 1919. Na importancia despendida em 1920 acha-se incluída a de 1.432:946\$390 com a acquisição de 13 locomotivas alugadas á Estrada de Ferro de Araraquara; portanto, nesse anno, com melhoramentos na Sorocabana foi despendida a importancia de rs. 5.845:025\$168.

Por conta de capital foram adquiridos trilhos, locomotivas, trucks e mais accessorios de carros e vagões que, para augmento do seu material rodante, a estrada está construindo; machinismos para as officinas e depositos;



construidas estações, postos telegraphicos, que a intensidade do trafego exigia, embarcadouros, triangulos; feitas ampliações de armazens e officinas, lastramento do leito da linha e outros melhoramentos.

O ramal de Porto Feliz sómente pôde ser entregue ao trafego publico em 1.º de Agosto, porque até essa data o seu leito não offercia segurança e nem se achavam concluidas as estações, armazens e casas de turmas.

A despesa por kilometro desse ramal ficou ao Estado em 123:665\$624, porquanto, sendo a sua extensão de 24,<sup>1</sup>139, a sua construcção importou em rs. . . . . 2.985:264\$517, assim discriminada:

Estudos—actual e em épocas diversas e locação . . . . .	44:972\$586
Administração . . . . .	25:964\$879
Preparo do leito da linha e assentamento de trilhos . . . . .	2.177:085\$360
Edifícios . . . . .	287:760\$721
Obras d'arte. . . . .	85:031\$149
Obras accessorias. . . . .	71:717\$884
Serviços diversos . . . . .	18:285\$857
Materiaes. . . . .	213:835\$774
Desapropriações . . . . .	60:610\$302

Por 2.133 contos fôra contractada a construcção do seu leito e o assentamento de trilhos; mas importou esse serviço em mais 44:085\$360, por ter sido a sua extensão accrescida de 488,<sup>m</sup>8. As obras restantes necessarias fôram pagas por preço de unidade.



Em Maio, quasi paralyzado se achava o prosegui-  
mento da estrada ao Porto Tibiriçá, tendo o empreiteiro  
distrahido a sua actividade na construcção do ramal de  
Porto Feliz. Providencias foram tomadas e os trabalhos  
proseguiram com mais intensidade, podendo ser entregues,  
a 25 de Julho, mais 14,312 ao serviço publico, com a  
inauguração da estação de Santo Anastacio, que se acha  
a 840,<sup>k</sup>375 de São Paulo; e mais 24,<sup>k</sup>455 de trilhos  
foram extendidos em 1920.

Em 31 de Dezembro de 1920, para a conclusão  
dessa obra, faltavam 39,<sup>k</sup>747, estando o movimento de  
escavações, para o preparo do leito, concluido em uma  
extensão de 32,<sup>k</sup>934, porquanto a somma das extensões  
dos trechos esparsos a fazer era de 6.813 metros.

Até 31 de Dezembro de 1920, com a construcção  
do Prolongamento de Salto Grande a Porto Tibiriçá foi  
despendida pelo Estado de São Paulo a importancia de  
rs. 20.962:098\$320, constituida pelas seguintes verbas:

Estudos e administração . . . . .	1.966:531\$068
Pago ao empreiteiro — até S. <sup>to</sup>	
Anastacio . . . . .	15.636:919\$708
Pago á Sorocabana R. com a	
rescisão do contracto . . . . .	201:644\$207
Obras extraordinarias . . . . .	278:716\$602
Material rodante . . . . .	1.497:888\$202
Materiaes diversos . . . . .	1.380:398\$533

Sendo a extensão de Salto Grande a Santo Anas-  
tacio de 308,<sup>k</sup>010, o preço por kilometro foi inferior a  
68 contos, porque na verba total se acham incluidas des-  
pesas feitas com o trecho ainda em construcção.



Entregue ao serviço publico a estação de Porto Tibiriçá, grande será o augmento do trafego da Sorocabana, não só pelo desenvolvimento que terá a zona cortada pela estrada, que, como demonstram os trechos abertos ao trafego, tem sido sem demora povoada e intensamente explorada, como tambem porque para ali affluirá toda a exportação do Sul de Matto Grosso, que, naturalmente, abandonará a Noroeste, onde os fretes são mais elevados e que, para ser attingida, torna necessario subir o Paraná e galgar a corredeira do Jupia.

O capital da Sorocabana é constituido pelo compromisso tomado pelo Estado com o Dresdner Bank, de 3.800.000 libras esterlinas, para a sua aquisição, em 1905; pelo de 48.694:982\$283 com a Sorocabana Railway Company Limited pela rescisão do seu contracto em 1919, e mais pelas despesas feitas pelo Estado com os prolongamentos e melhoramentos introduzidos na estrada.

As despesas effectuadas pelo Estado, deduzida a importancia trazida pela usura e venda de materiaes, importaram em 50.141:413\$171, nella achando-se incluida a feita pelo Estado depois da rescisão — de rs. . . . . . 6.131:257\$549 — assim distribuida: 286:232\$381, despesa effectuada em 1919, e 5.845:025\$168, despesa effectuada em 1920.

O capital da Sorocabana é, portanto, de £ 3.800.000 e mais 98.836:395\$454 e, portanto, ao cambio ao par é de 126.660:395\$426, e, ao cambio medio de 1920 — 14 <sup>11</sup>/<sub>32</sub> — é de 162.417:995\$454.



Tendo sido o saldo da Sorocabana de . . . . .	—	12.348:761\$636
Deu para satisfazer os seguintes encargos:		
Juros e amortização da divida externa . . . . .	4.117:596\$656	—
Juros do compromisso com a «Sorocabana Railway» . . . .	2.921:698\$937	—
Juros e amortização das apolices emitidas para construcção do prolongamento a Porto Tibiriçá	726:964\$250	7.766:259\$843
Ficando assim o saldo de . . .	—	4.582:501\$793

Entretanto, a despesa effectuada em conta de capital, de 1920, elevou-se a 5.845:025\$168. Não bastou, portanto, a renda da estrada para satisfazela, tornando-se necessario que o Thesouro completasse a quantia precisa com 1.263:523\$375.

### Estrada de Ferro de Araraquara

Em 1920, a administração desta estrada de ferro contém dois periodos perfeitamente definidos: o primeiro, de 1.º de Janeiro a 14 de Março, durante o qual a estrada foi administrada pelo Estado, mas por conta da São Paulo Northern, e o segundo, de administração pelo Estado como proprietario, em vista da sentença de 14 de Março, que resolveu a desapropriação da São Paulo Northern Railroad em primeira instancia.

Os negocios relativos ao primeiro periodo já foram amplamente informados no relatorio da «A administração estadual na São Paulo Northern», e, por isso, poucas referencias a elles agora serão feitas.

\* \* \*



A receita da Estrada de Ferro de Araraquara, de 14 de Março de 1920 a 31 de Dezembro ultimo, subiu a 4.910:659\$220, e é assim discriminada:

Receita do trafego . . . . .	4.779:487\$180
Eventuaes. . . . .	44:502\$720
Commissões sobre impostos . . . . .	13:684\$650
Materiaes velhos . . . . .	51:500\$000
Serraria . . . . .	2:621\$540
Diversos . . . . .	15:158\$040
Lucros das officinas . . . . .	3:705\$090
	<u>4.910:659\$220</u>

Na verba «Eventuaes», a maior parcella é a de venda de mercadorias e outros volumes não procurados.

A verba «Materiaes velhos» é da venda de uma locomotiva e uma caldeira.

Os 2:621\$540 creditados á «Serraria» correspondem á estimativa das madeiras existentes naquella secção das officinas, quando della o Estado tomou posse.

Sob o titulo «Diversos» estão escripturadas as rendas das concessões para annuncios e venda de jornaes nos trens e estações.

«Lucros das officinas» são o fornecimento de cunhas e marretas aos fornecedores de lenha, trabalhos das officinas em arranjar os carregamentos mal feitos de mercadorias despachadas, etc.

Accrescida a «Receita do trafego» acima referida da que foi verificada no primeiro periodo da administração da Estrada, a «Receita do trafego» fica elevada á importancia de 5.664:931\$030.



As diversas fontes de receita contribuíram com as seguintes importancias para aquelle total e para as «Rendas do trafego» em 1918 e 1919:

	1920	1919	1918
Passageiros . . . . .	1.624:046\$520	1.322:782\$430	1.279:564\$590
Bagagens e encommendas . . . . .	340:786\$780	271:619\$590	245:262\$600
Animaes por trens de passageiros . . . . .	24:481\$350	28:905\$330	38:954\$370
Mercadorias . . . . .	3.491:360\$890	2.332:024\$500	2.335:661\$710
Animaes por trens de mercadorias . . . . .	36:509\$590	22:156\$790	23:769\$030
Telegrammas . . . . .	74:272\$800	62:349\$230	61:518\$570
Diversos . . . . .	73:473\$100	58:108\$900	48:512\$600
	5.664:931\$030	4.097:946\$770	4.033:243\$470

A receita por unidade de trafego foi a seguinte nos tres annos:

	1920	1919	1918
Passageiro-kilometro . . . . .	\$043	\$041	\$042
Tonelada-kilometro de bagagens e encommendas . . . . .	\$646	\$579	\$604
Tonelada-kilometro de animaes por trens de passageiros . . . . .	\$289	\$313	\$329
Tonelada-kilometro de mercadorias . . . . .	\$095	\$083	\$085

Comparadas as «Receitas do trafego» dos tres annos, verifica-se o seguinte progresso financeiro da estrada:

	1918	1919	1920
Receita do Trafego . . . . .	4.033:243\$470	4.097:946\$770	5.664:931\$030
Accrescimo de receita sobre o anno anterior . . . . .	—	64:703\$300	1.566:984\$260
Accrescimo da receita sobre 1918 . . . . .	—	64:703\$300	1.631:687\$560
Porcentagem de accrescimo sobre o anno anterior . . . . .	—	1,6 %	39,8 %

Na comparação acima só nos referimos á «Receita do Trafego», porque anteriormente a 1920 a Contadoria

não tinha elementos para escripturar a receita total da estrada.

\* \* \*

A despesa da Estrada de Ferro de Araraquara em 1920, e no periodo em que é propriedade do Estado, achase assim discriminada:

Inspectoria Geral . . . . .	79:467\$210	
Contadoria. . . . .	111:625\$330	
Almoxarifado . . . . .	17:733\$370	
Conservação da linha. . . . .	904:983\$550	

Locomoção:

Administração . . . . .	36:381\$020	
Reparação de locomotivas . . . . .	282:413\$840	
Reparação de carros . . . . .	113:862\$290	
Reparação de vagões . . . . .	83:156\$980	
Tracção . . . . .	<u>1.009:664\$470</u>	1.525:478\$600

Trafego:

Administração . . . . .	53:332\$650	
Estações . . . . .	378:580\$390	
Telegrapho . . . . .	108:081\$810	
Trens . . . . .	<u>107:791\$000</u>	647:785\$850
Contabilidade . . . . .	169\$300	
Atrasos de trens. . . . .	4:459\$580	
Accidentes de trabalho . . . . .	3:858\$600	
Aluguel de locomotivas . . . . .	56:250\$000	
Contadoria Central . . . . .	22:557\$080	
Juros e descontos . . . . .	75:404\$420	
Diferença de cambio . . . . .	7:840\$400	
Despesas geraes . . . . .	9:622\$170	
Indemnizações . . . . .	<u>19:928\$680</u>	
Custeio . . . . .		3.487:164\$140



Obras novas:

Edifício da Contadoria . . . . .	43:782\$740	
Estação de Catanduva. . . . .	59:155\$400	
Armazem de Catanduva . . . . .	32:059\$500	
Estação de Japurá . . . . .	36:131\$620	
Construcção de carros . . . . .	17:897\$780	
Construcção de vagões . . . . .	1:476\$810	
Linha fixa . . . . .	5:933\$710	
Cercas e fechos . . . . .	2:855\$070	
Moveis e utensilios. . . . .	6:473\$110	205:765\$740
Despesa total . . . . .	—	<u>3.692:929\$880</u>

Sob o titulo «Juros e descontos» estão incluídos os juros reciprocos das contas com a Estrada de Ferro Sorocabana.

Os 7:840\$400 lançados sob o titulo de «Diferença de cambio» são a somma de 7:610\$200 de diferença de cambio no pagamento de contas de carvão a Wilson Sons & Comp. e mais 230\$200 de contas de Galena Signal Oil, ao fornecimento de 95 quartolas de lubrificantes.

\* \* \*

Verifica-se dos dados acima que o coefficiente de custeio da estrada foi, em 1920 e a contar de 14 de Março, de 71,0 % e isso apesar das obras de reconstrucção da estrada, as quaes não entraram em conta especial.

Comparado aquelle coefficiente com os que eram obtidos pela São Paulo Northern, os resultados são os seguintes:

São Paulo Northern, em 1916 .	70,7 %
São Paulo Northern, em 1917 .	82,9 %
São Paulo Northern, em 1918 .	86,1 %

São Paulo Northern, em 1919 . Não ha dados  
Estrada de Ferro Araraquara . 71,9 %.

\* \* \*

Seria demasiadamente longo citar uma a uma todas as causas que determinaram no primeiro periodo de exploração da Estrada de Ferro Araraquara, como propriedade do Estado, um coefferiente de custeio tão alto, pois que, em condições normaes, e apesar das successivas altas dos preços de materiaes, elle deveria manter-se proximo de 60 %.

No «custeio» da Estrada foram incluidos os gastos exigidos pela reconstrucção das linhas, edificios, material de tracção e rodante, emfim todas as despesas julgadas inadiaveis para o funcionamento regular do trafego, que, no tempo da São Paulo Northern, por falta de elementos de segurança e normalidade, soffreu depressão tão grande que pouco distou da sua completa paralysação.

Esripturada a despesa dessa fórmula, sem uma separação das verbas que pertencem exclusivamente á conservação da estrada e suas exigencias normaes, o custeio deixa de ter a feição que lhe seria natural, de accôrdo com a significação que todas as estradas lhe attribuem.

A exposição que segue sobre os trabalhos de cada uma das divisões de serviço mostra, em resumo, os trabalhos que pesaram no custeio da estrada.

\* \* \*

A renda liquida, na sua acepção commum, é o excesso apresentado pela receita total sobre o custeio. Apu-



rada a renda liquida da estrada, em 1920 e desde que passou a ser propriedade do Estado, ella attingiu á seguinte importancia:

Receita total . . . . .	4.910:659\$200
Custeio . . . . .	<u>3.487:165\$140</u>
Renda. . . . .	1.423:494\$060

\* \* \*

As contas da estrada no periodo em que foi administrada pelo Estado, como proprietario, são resumidas, como seguem:

Despesas . . . . .	3.692:929\$880
Debito da São Paulo Northern . . . . .	340:260\$600
Commissão a credito do Governo Federal . . . . .	2:037\$900
Deposito no Thesouro . . . . .	910:000\$000
Credito na Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .	190:636\$160
Conta corrente no Banco Commercio e Industria Caixa. . . . .	26:170\$400
Almoxarifado . . . . .	84:433\$660
Almoxarifado . . . . .	8:072\$130
Contas correntes, pequenos devedores . . . . .	2:587\$200
Saldo nas estações, em 31/12/20 . . . . .	20:134\$650
Saldo para Janeiro, em contas de fretes . . . . .	81:079\$900
	<u>5.358:342\$480</u>

A pagar:

Imposto federal . . . . .	48:539\$400
Contadoria Central . . . . .	5:357\$010
Imposto estadual. . . . .	71:542\$970
Caução do Dr. E. Vieira. . . . .	13:985\$140
Salarios não reclamados . . . . .	1:867\$900
Salarios de Dezembro. . . . .	145:758\$900
Salarios de Novembro. . . . .	177\$100
Fornecimentos de materiaes, alugueis, luz, força, etc. . . . .	160:454\$840
	<u>447:683\$260</u>
Balanço . . . . .	— 4.910:659\$220



O credito da Estrada de Ferro Sorocabana está reduzido por effeito do pagamento de aluguel das locomotivas que lhe pertencem, como é em seguida demonstrado:

Credito anterior . . . . .	319:821\$590	
Juros de 3% ao anno . . . . .	1:731\$070	321:552\$660

A deduzir:

Aluguel de locomotivas . . . . .	81:250\$000	
Differença nas talas . . . . .	49:666\$500	130:916\$500
Credito em 31/12/20 . . . . .	—	190:636\$160

\* \* \*

Em 1920, e depois da desapropriação da São Paulo Northern, foram renovados nas linhas da Estrada de Ferro de Araraquara os seguintes materiaes:

	Total	Media mensal
Trilhos . . . . .	178	19
Talas de junção . . . . .	3.320	350
Pregos . . . . .	113.282	11.924
Parafusos . . . . .	36.488	3.841
Dormentes . . . . .	121.930	12.835

Comparada essa renovação com a que fazia a São Paulo Northern, conforme os lançamentos existentes, temos o seguinte quadro, cujos numeros são referidos á substituição média mensal de materiaes:



	Renovação pela São Paulo Northern, dos materiaes da linha		Renovação pela Estrada de Ferro Araraquara	
	1917	1918	1919	1920
Trilhos . . . . .	—	—	—	19
Talas . . . . .	83	31	92	350
Pregos . . . . .	1.055	4.021	5.267	11.924
Parafusos . . . . .	1.670	2.634	1.682	3.841
Dormentes . . . . .	3.621	5.123	6.679	12.831

Dos materiaes acima referidos, sómente os dormentes foram adquiridos directamente pela estrada. Os outros materiaes foram comprados por intermedio do almoxarifado da Companhia Paulista.

Os dormentes adquiridos pela Linha, contando-se entre elles 24.444, que era o stock em 14 de Março, o foram em numero de 132.846, e pelo custo de 271:351\$350.

O preço medio de duzia foi, pois, de 24\$510, que dá a seguinte comparação com os preços medios pagos no mesmo periodo por diversas outras estradas do Estado:

Estrada de Ferro Araraquara . . . . .	24\$510
Companhia E. de Ferro do Dourado . . . . .	26\$640
Companhia Paulista . . . . .	27\$000
Companhia Mogyana . . . . .	28\$848
Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .	37\$440
São Paulo Railway . . . . .	45\$996
Baurú-Itapura . . . . .	24\$000 e 36\$000
Itapura-Corumbá . . . . .	26\$000 e 48\$000

Nos tres ultimos annos, as oscillações de preços de dormentes observadas na Estrada de Ferro Araraquara e



São Paulo Northern e nas estradas acima citadas, constam do seguinte quadro:

	Preço medio de duzia		
	1918	1919	1920
Araraquara. . .	23\$608	23\$848	24\$510
Dourado . . .	23\$760	26\$040	26\$640
Paulista. . .	25\$000	25\$000	27\$000
Mogyana . . .	28\$296	27\$420	28\$848
Sorocabana . . .	32\$064	30\$768	37\$440
Ingleza . . .	41\$988	41\$580	45\$996
Itapura . . .	24\$000 e 26\$000	24\$000 e 36\$000	24\$000 e 36\$000
Corumbá . . .	26\$400 e 41\$100	26\$400 e 31\$100	36\$000 e 38\$000

Referidas as compras e preços medios de duzia de dormentes sómente ao periodo em que a estrada passou a ser propriedade do Estado, temos os dados seguintes:

	Dormentes comprados	Porcentagem de dormentes de 1. <sup>a</sup> classe	Preço medio de duzia	Custo total
Março, 14 a 31. . .	—	—	—	—
Abril. . . . .	3.833	31,5 %	24\$852	8:040\$300
Maió. . . . .	28.383	35,9 %	26\$292	62:208\$700
Junho . . . . .	9.462	24,5 %	24\$696	19:481\$400
Julho . . . . .	2.605	26,9 %	24\$768	5:385\$000
Agosto . . . . .	28.688	22,2 %	24\$804	59:310\$400
Setembro . . . . .	11.557	24,8 %	24\$468	23:832\$000
Outubro . . . . .	5.911	19,4 %	24\$528	12:195\$000
Novembro. . . . .	12.832	46,3 %	26\$040	28:125\$350
Dezembro. . . . .	5.077	49,4 %	26\$244	11:104\$600

Os outros trabalhos da Linha constam do seguinte quadro, cujos dados se referem aos annos de 1920 e 1919:

	1920	1919
Roadas. . . . .	3.103.710 m. <sup>2</sup>	1.003.470 m. <sup>2</sup>
Capinação . . . . .	3.097.800 m. <sup>2</sup>	2.340.550 m. <sup>2</sup>
Vallas e valletas. . . . .	250.070 m. <sup>s</sup>	90.276 m. <sup>s</sup>
Movimento de terra . . . . .	438.970 m. <sup>3</sup>	200.153 m. <sup>3</sup>
Boeiros construidos . . . . .	41	5

\*  
\* \* \*

A existencia de material de tracção e rodante da estrada, em 14 de Março e 31 de Dezembro de 1920, consta do seguinte quadro:

	14-3-20	31-12-20
Locomotivas . . . . .	19	18
Carros . . . . .	37	38
Vagões . . . . .	241	253

Ha a acrescentar, nas 18 locomotivas de que a estrada é proprietaria, mais 13 que pertencem á Sorocabana e são alugadas á Araraquara.

Verifica-se dos dados acima que as officinas augmentaram o material rodante da estrada de um carro de passageiros e 12 vagões. Houve reduccão de uma locomotiva no material de tracção da estrada. Essa locomotiva, de nenhuma utilidade para a Araraquara em vista do seu reduzido esforço de tracção, foi vendida por 50:000\$000 á Estrada de Ferro de Jaboticabal.

O estado de conservação das locomotivas e carros de passageiros, incluindo as locomotivas da Sorocabana, era o seguinte naquellas duas datas:



	Locomotivas		Carros	
	14-3-920	31-12-920	14-3-920	31-12-920
Bom estado . . . . .	14	14	9	25
Regular . . . . .	6	11	16	10
Mau . . . . .	4	4	8	3
Em reparação . . . . .	5	2	4	0

O percurso do material de tracção e rodante da estrada consta do seguinte quadro:

	Locomotivas	Carros	Vagões
14 de Março a 31 de Dezembro de 1920 . . . . .	1.127.447	1.884.086	6.252.467 Kil.
14 de Março a 31 de Dezembro de 1919 . . . . .	840.484	1.529.156	4.124.646 »
Augmento em 1920 . . . . .	286.963	354.930	2.127.821
Porcentagem de augmento . . . . .	34 %	23 %	51 %

As despesas de reparação e conservação do material de tracção e rodante subiram ás seguintes importancias, de 14 de Março a 31 de Dezembro de 1920:

	Na E. F. A.	Na C. P.	TOTAL
Locomotivas . . . . .	184:956\$710	110:394\$440	295:351\$150
Carros . . . . .	53:297\$940	60:438\$240	113:736\$180
Vagões . . . . .	76:067\$260	8:566\$530	84:633\$790
Total . . . . .	314:321\$910	179:399\$210	493:721\$120

O custo de reparação do material de tracção e rodante, por kilometro de percurso, foi o seguinte, no periodo de 14 de Março a 31 de Dezembro de 1920:



Locomotiva-kilometro . . .	\$261,8
Carro-kilometro . . . . .	\$060,5
Vagão-kilometro . . . . .	\$013,5

O consumo de materiaes na tracção dos trens foi o seguinte, no periodo de 14 de Março a 31 de Dezembro de 1920:

Carvão . . . . .	505.860 kilos
Lenha . . . . .	134.576 m. <sup>3</sup>
Oleos . . . . .	27.439 litros
Estopa . . . . .	5.383 kilos
Kerozene . . . . .	3.486 litros
Carbureto . . . . .	4.238 kilos

Durante o anno de 1920, a estrada comprou . . . . .  
182.057 m.<sup>3</sup> de lenha, cuja aquisição lhe custou . . . . .  
822:921\$300.

O preço medio do metro cubico de lenha attingiu, portanto, a 4\$520.

Os preços medios do metro cubico de lenha adquirido em 1920 por diversas outras estradas de ferro do Estado, e de 1.<sup>m</sup>00 de bitola, constam do seguinte quadro:

	Custo médio do m. <sup>3</sup> de lenha, em 1920	Diferença na E. F. A.
Araraquara . . . . .	4\$520	—
Dourado . . . . .	4\$380	— 3,1 %
Mogyana . . . . .	4\$445	— 1,6 %
São Paulo-Goyaz (1) . . . . .	4\$590	+ 1,5 %
Paulista . . . . .	5\$510	+ 21,9 %
Sorocabana . . . . .	5\$618	+ 24,1 %
Ingleza . . . . .	6\$862	+ 47,4 %

(1) Com o valor da matta, que pertence á estrada, na razão de 1\$000 por m.<sup>3</sup>, incluindo a administração.



Nos quatro ultimos annos, aquelles preços medios foram os seguintes:

	1917	1918	1919	1920
Araraquara <sup>(1)</sup> . . . . .	2\$795	3\$250	3\$400	4\$520
Dourado . . . . .	3\$260	3\$540	3\$400	4\$520
Mogyana . . . . .	3\$527	3\$606	3\$747	4\$455
São Paulo-Goyaz <sup>(2)</sup> . . . . .	3\$150	3\$140	3\$570	4\$590
Paulista. . . . .	3\$542	3\$841	4\$054	5\$510
Sorocabana . . . . .	3\$460	4\$163	4\$983	5\$618
Ingleza . . . . .	4\$380	5\$211	5\$681	6\$862

Os preços mais baixos que a São Paulo Northern vinha mantendo até 1919 resultavam exclusivamente de tolerancia excessiva no empilhamento á beira da linha, isto é, em receber menor quantidade de lenha do que a que era escripturada. Assim é que os carregamentos de lenha em 1917, 1918 e 1919, attingiram a cêrca de 50.000 metros cubicos sómente, sendo a lenha restante necessaria á tracção dos trens, tomada directamente dos fornecedores, á margem da linha. Verificados para balanço o stock da estrada, foi constatada, naquelle periodo, uma differença para menos de 9.807 metros cubicos, ou 19,6% da lenha carregada. Entrando com essa porcentagem no valor medio da lenha comprada pela São Paulo Northern, os preços medios do quadro acima passariam a ser os seguintes, os quaes ficam ainda aquém do real, em vista da defeituosa medição que era feita nos depositos, á tomada de lenha pelas locomotivas:

<sup>(1)</sup> De Setembro de 1918 a Agosto de 1919, a São Paulo Northern não escripturou o preço da lenha.

<sup>(2)</sup> Com 1\$000 a mais sobre o preço da extracção do m<sup>3</sup>, em vista da matta pertencer á estrada.



1917 . . . . .	3\$343
1919 . . . . .	3\$880
1919 . . . . .	4\$070

Comparando então, nos dois ultimos annos, os preços medios de lenha na Araraquara e nas outras estradas, verificamos os seguintes augmentos de preço em 1920:

	1919	1920	Augmento em 1920
Araraquara . . . . .	4\$070	4\$520	9,9 %
Dourado . . . . .	3\$850	4\$380	12,1 %
Mogyana . . . . .	3\$747	4\$455	15,9 %
São Paulo-Goyaz . . . . .	3\$570	4\$590	22,2 %
Paulista . . . . .	4\$054	5\$510	26,4 %
Sorocabana . . . . .	4\$983	5\$618	11,3 %
Ingleza . . . . .	5\$681	6\$862	18,2 %

\* \* \*

O movimento geral de transportes da Estrada de Ferro Araraquara, no periodo de 14 de Março a 31 de Dezembro de 1920, é expresso em 52.085 vagões que circularam nas linhas, assim discriminados na sua applicação:

Carregados, do trafego remunerado . . . . .	29.273
Vazios, do trafego remunerado . . . . .	10.337
Carregados, em serviço . . . . .	6.804
Vazios em serviço . . . . .	5.671
Total . . . . .	<u>52.085</u>

O trafego remunerado póde ser assim resumido, em numero de vagões carregados:



Exportação . . . . .	15.100
Importação . . . . .	8.470
Trafego proprio . . . . .	<u>5.703</u>
Total . . . . .	29.273

A circulação dos vehiculos em trens de passageiros é dada no seguinte quadro:

Carros de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	586.737	kilom.
Carros de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	697.371	»
Carros mixtos . . . . .	174.273	»
Breacks . . . . .	365.680	»
Gaiolas . . . . .	<u>20.025</u>	»
Total . . . . .	1.844.086	»

O percurso dos trens subiu a 1.041.066 kilometros, assim distribuidos pelas diversas especies de trens:

Passageiros . . . . .	283.425	kilom.
Mixtos . . . . .	53.226	»
Cargas . . . . .	336.651	»
Especies de passageiros . . . . .	8.202	»
Serviço . . . . .	163.374	»
Lastro . . . . .	<u>29.752</u>	»
Total . . . . .	1.041.066	»

Fazendo comparação dos transportes nos ultimos tres annos, temos os seguintes dados:

Passageiros:

	1920	1919	1918
Passagens de 1. <sup>a</sup> classe . . .	147.915	106.394	97.155
Passagens de 2. <sup>a</sup> classe . . .	493.954	507.446	467.958
Total . . . . .	641.869	613.840	565.113

Bagagens e encomendas:

1920 . . . . .	3.172.737	kilos
1919 . . . . .	2.907.965	»
1918 . . . . .	2.939.621	»

Telegrammas:

1920 . . . . .	1.456.088	palavras
1919 . . . . .	1.213.410	»
1918 . . . . .	1.238.008	»

Café:

1920 . . . . .	26.425.039	kilos
1919 . . . . .	38.408.308	»
1918 . . . . .	17.869.166	»

Arroz, feijão e milho:

1920 . . . . .	140.075.814	kilos
1919 . . . . .	90.326.878	»
1918 . . . . .	87.538.803	»

Madeiras:

1920 . . . . .	35.719.427	kilos
1919 . . . . .	27.908.438	»
1918 . . . . .	22.355.359	»

Peso total das mercadorias transportadas:

1920 . . . . .	268.982.028	kilos
1919 . . . . .	217.170.009	»
1918 . . . . .	203.233.433	»

Referidos aquelles transportes aos percursos feitos, temos os seguintes dados:

1920 . . . . .	39.928.342	ton.-kilometro
1919 . . . . .	31.057.440	» »
1918 . . . . .	30.208.358	» »

### Estrada de Ferro Funilense

A receita dessa via férrea, em 1920, foi de . . . . . 619:517\$452, contra a despesa de 569:858\$075, de onde o saldo de 49:659\$377.

As condições financeiras da Funilense vêm melhorando, nos ultimos annos, e promettem tornar-se satisfactorias, logo que a região servida por essa via ferrea alcance o auge do seu desenvolvimento agricola e industrial. Continúa a divisão em lotes das grandes propriedades existentes na região, para o fim de colonização.

Em «Visconde de Indaiatuba» servido pela estação «Engenheiro Coelho» estão em montagem uma usina de assucar e uma fabrica de manteiga.

### Estrada de Ferro Campos do Jordão

Esta via ferrea continúa a ser mantida com o sistema de tracção por automoveis, em character provisório.



Correram regularmente, durante o anno passado, todos os trens, não se verificando accidente algum.

O movimento financeiro foi o seguinte:

Receita . . . . .	147:810\$100
Despesa de custeio . .	254:813\$631
Deficit . . . . .	<u>107:003\$531</u>

A região servida pela Estrada de Ferro Campos do Jordão já vae exigindo a intensificação do seu trafego. O progresso rapido e as condições actuaes de Campos do Jordão já exigem os trens diarios e os transportes de materiaes em proporções mais amplas. Torna-se, por isso, necessario apparelhar a estrada com o material rodante indispensavel, além de executar obras indispensaveis no leito e dependencias.

### Tramway da Cantareira

O movimento financeiro dessa via ferrea, em 1920, accusou o seguinte resultado:

Receita . . . . .	620:748\$168
Despesas de custeio .	1.053:707\$975
Deficit . . . . .	<u>432:959\$807</u>

Continuam a avultar os *deficits* no Tramway da Cantareira.

Explica-se o facto pelo sempre crescente numero de passageiros transportados durante o anno e o diminuto

transporte de mercadorias, além da grande elevação de preços do material de custeio.

Foram transportados, durante o anno passado . . . . . 2.129.998 passageiros, ou mais 242.166 que no anno anterior.

### Navegação fluvial

O serviço de navegação na Ribeira de Iguape e afluentes e no trecho do braço de mar que separa o continente da Ilha Comprida continúa a ser executado de conformidade com os contractos assignados entre o Governo do Estado e a Companhia de Navegação Fluvial Sul Paulista.

A extensão total navegada é de cêrca de 420 kilometros.

As mercadorias transportadas attingiram a 12.254.000 kilogrammas, destacando-se o arroz, que contribuiu com 7.779.229 kilos.

O movimento financeiro, no anno findo, foi o seguinte:

Receita . . . . .	314:063\$044
Despesa . . . . .	<u>270:286\$120</u>
Saldo . . . . .	43:776\$924

O serviço de communicações entre Santos e Bertoga continúa a ser mantido pela Companhia Santense de Navegação e Commercio, nos termos dos contractos assignados com o Governo.

A extensão navegada é de 23 kilometros.



A receita foi de. . . . .	151:312\$890
A despesa de. . . . .	<u>132:638\$930</u>
Sendo o saldo . . . . .	18:673\$960

Proseguiram os trabalhos de melhoramentos do rio Tieté, ha annos iniciados, com o fim de tornal-o mais facilmente navegavel.

Vae-se intensificando bastante o trafego de productos da zona ribeirinha que em sua maioria consta de areia, pedregulho, tijolos, telhas, lenha, carvão vegetal, batatas e outros productos de pequena lavoura.

De 350 barcas de diversos tamanhos e tonelagens registrados em 1919, passou esse numero a 400.

### Quedas d'agua

Continúa a fazer-se sentir a falta de legislação a respeito da utilização das quedas d'agua, producção e transmissão de energia electrica.

Seria de toda conveniencia proceder-se desde já a um inquerito minucioso sobre as quedas d'agua existentes no Estado e ainda não aproveitadas e bem assim sobre as usinas já existentes. Para isso, torna-se necessario que o Congresso conceda a verba indispensavel na Lei do Orçamento.

### Linhas Telephonicas

Durante o anno passado, foi feita a concessão de uma linha telephonica a Severino Fortes Meirelles ou á



empresa que organizar, ligando os municipios de Mocóca, Santa Rosa, São Simão, Santo Antonio da Alegria e Cajurú.

### Obras Publicas

Tiveram andamento regular as Obras Publicas do Estado, durante o anno de 1920.

Na parte referente a edificios foram concluidas as obras seguintes:

Recebedoria de Rendas de Santos, Gymnasio de Ribeirão Preto, Escola Normal de Guaratinguetá, Grupos Escolares de Pederneiras e Ibitinga, Cadeias e Foruns de Pirassununga, São João da Bôa Vista e Tatuhy e os Postos Policiaes de Santa Maria, Pedregulho, Crystaes, Barra Bonita, Lavrinhas, Campos do Jordão, Santa Adelia, Pirangy, Novo Horizonte, Pindorama, Vallinhos, Rebouças e Santo Antonio do Jardim. Continuam em andamento as obras das Escolas Normaes de Casa Branca e Campinas.

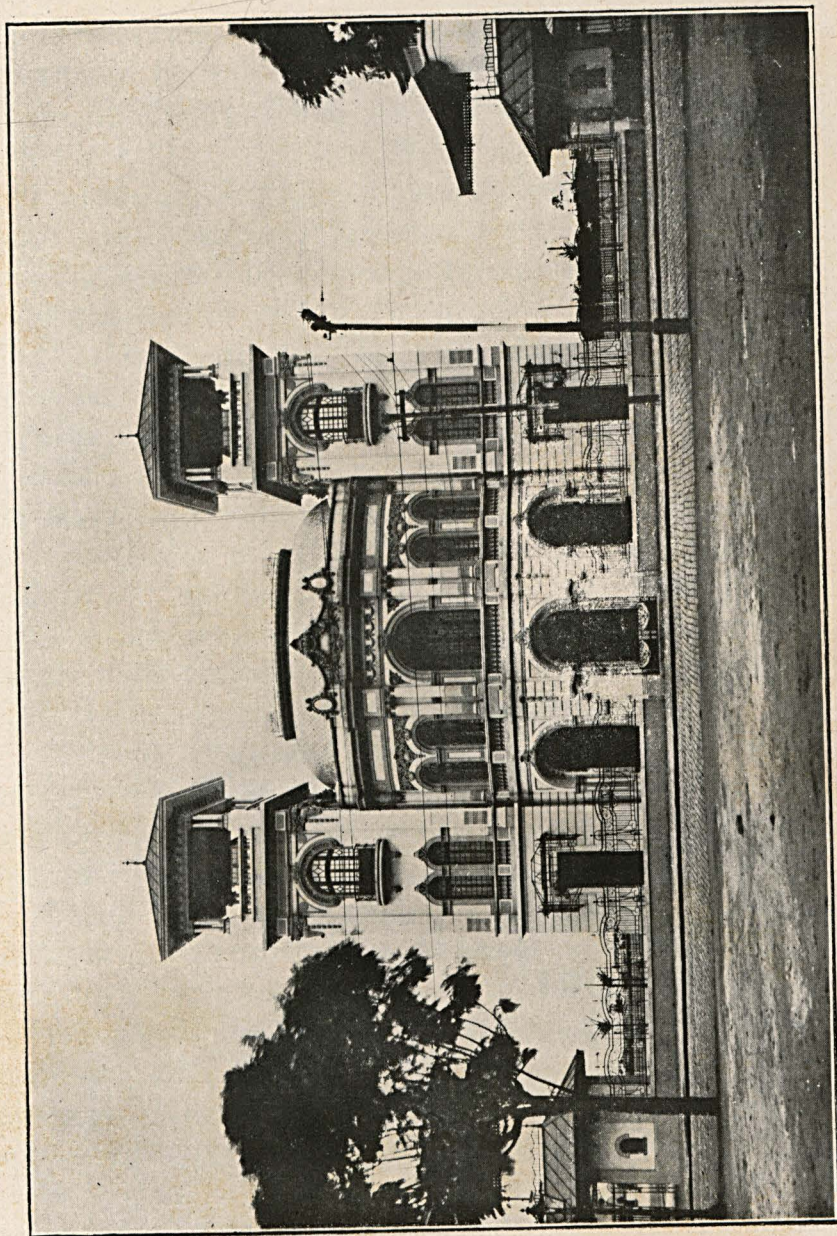
Nos Grupos Escolares, Escolas Reunidas, Predios Escolares, Cadeias e Foruns, Postos Policiaes foram feitas diversas obras de reparos e limpeza dentro das verbas ordinarias e do credito aberto pelo Decreto n.º 3.124, de 3 de Dezembro de 1919.

O Decreto n.º 3.161 de 4 de Fevereiro de 1920 abriu credito especial para construcção de diversos Grupos Escolares, obras essas, todas, em andamento.

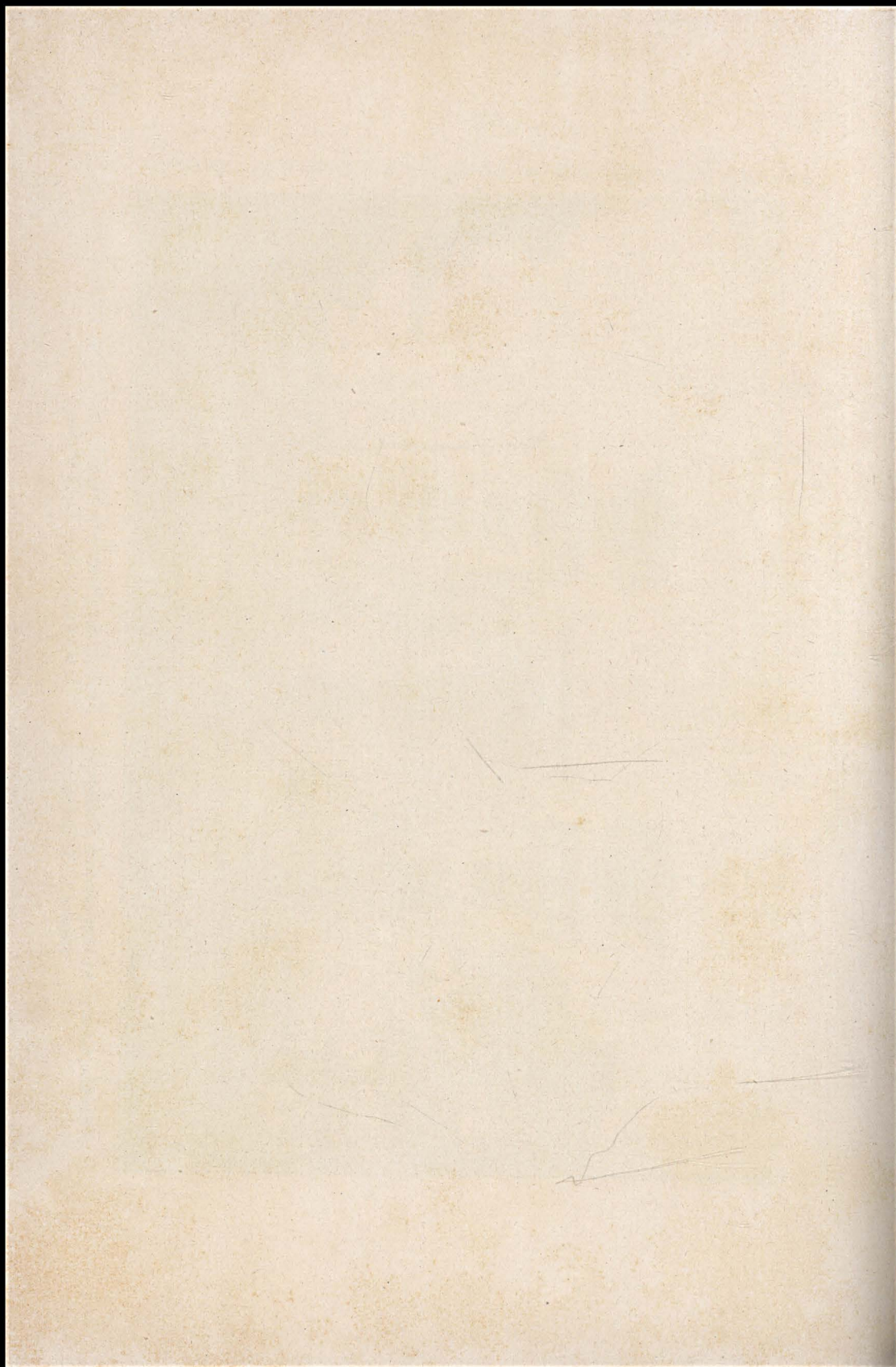
As obras do Asylo de Santo Angelo foram suspensas, por insufficiencia de verba e foram rescindidos os contractos existentes para essa obra, liquidando-se as contas



DIRECTORIA DE OBRAS PUBLICAS



Pavilhão Central do Hippodromo Paulistano — Projecto do Escriptorio Technico das Obras Publicas —  
(Arch.º C. J. Rosencrantz) — Constructor: Eng.º Mario Freire.



com os empreiteiros. A continuação das obras aguarda ulterior deliberação sobre verba para tal fim.

Acha-se em andamento a construção da Escola Profissional de Franca, dentro do credito a que se refere o Decreto n.º 3.171, de 23 de Fevereiro de 1920.

Foram concluidas as obras de construção dos Pavilhões das Novas Archibancadas no Hippodromo Paulistano, constantes de um pavilhão central para socios e dois outros lateraes, além de outras obras complementares.

Continuam em andamento, a cargo do Snr. F. P. Ramos de Azevedo, as obras da Penitenciaria do Estado, do Palacio das Industrias, do Gabinete Electro-Technico, do Palacio da Justiça e, além disso, a cargo da Companhia Iniciadora Predial, as obras de construção dos edificios destinados ao funcionamento da Faculdade de Medicina de São Paulo.

O ataque á construção do Viaducto da Bôa Vista aguarda a terminação da aquisição de terreno, questão affecta á Procuradoria Fiscal do Estado.

Na parte referente a estradas de rodagem continuaram os serviços de conserva de estradas, a cargo do Estado, assim como os de passagens em balsas e canôas e conservação de pontes.

Foram feitas aberturas e reparações de estradas, reconstrucção e concertos de pontes nos termos das consignações especiaes do orçamento de 1920.

Na estrada do Vergueiro, na Serra de Santos, continuou a execução das obras de melhoramentos indispensaveis, de modo a evitar quedas de barreiras e interrupções do transito nas estações chuvosas.

Atacou-se o reparo geral e aberturas de variantes, melhorando as condições technicas das seguintes estradas:



a) — *São Paulo a Cotia*, de modo a aproveitar grande parte da estrada construída pela Repartição de Aguas e Exgottos, quando tratou da canalização, para esta Capital, das aguas do rio Cotia;

b) — *Baruery a Parnahyba*, (continuação de obras);

c) — *Parnahyba a Pirapora*, (continuação de obras);

d) — *Pirapora a Cabreúva*, (continuação de obras);

e) — *Cotia a São Roque*;

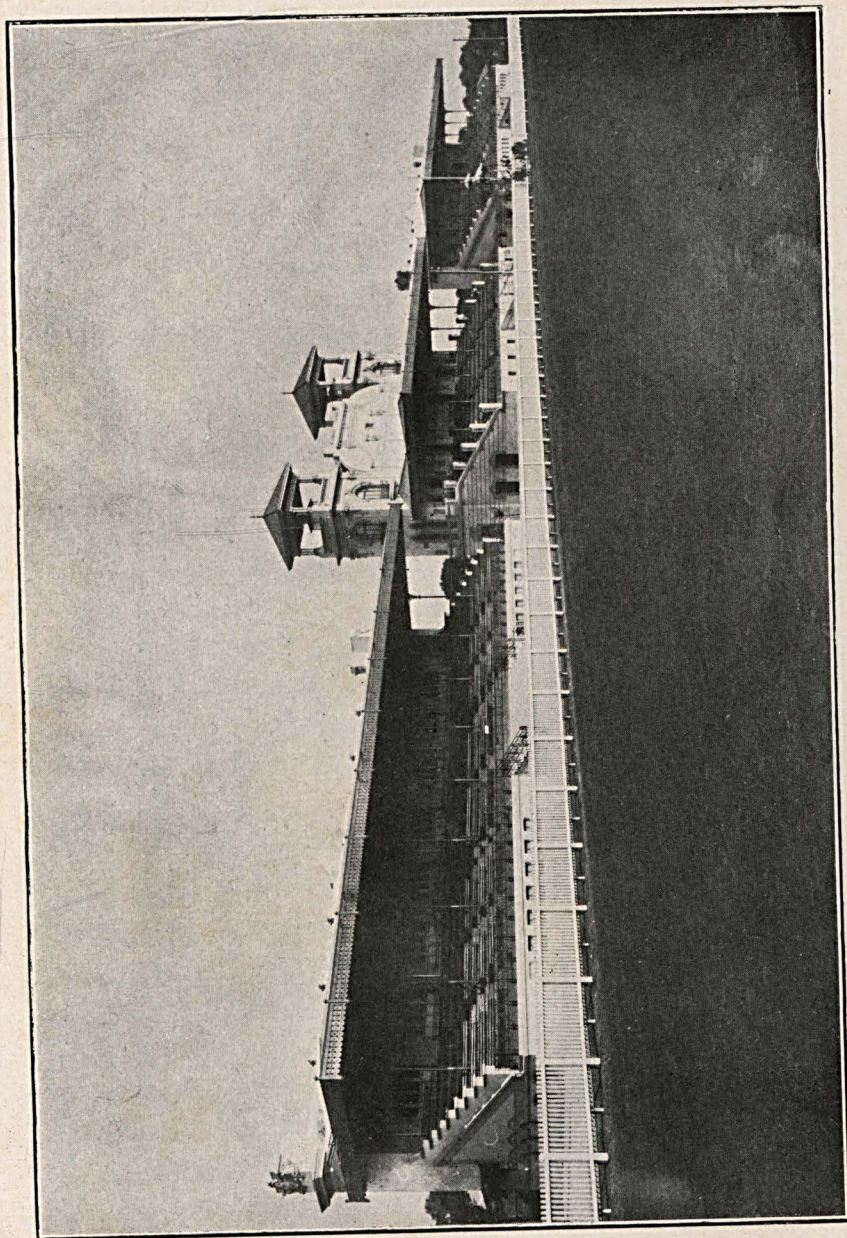
f) — *Cabreúva a Itú*;

g) — *Campinas — Villa Americana — Limeira — Cordeiro — Araras — Leme — Pirassununga — Porto Ferreira*, até entroncar com a de *São Simão a Cravinhos*.

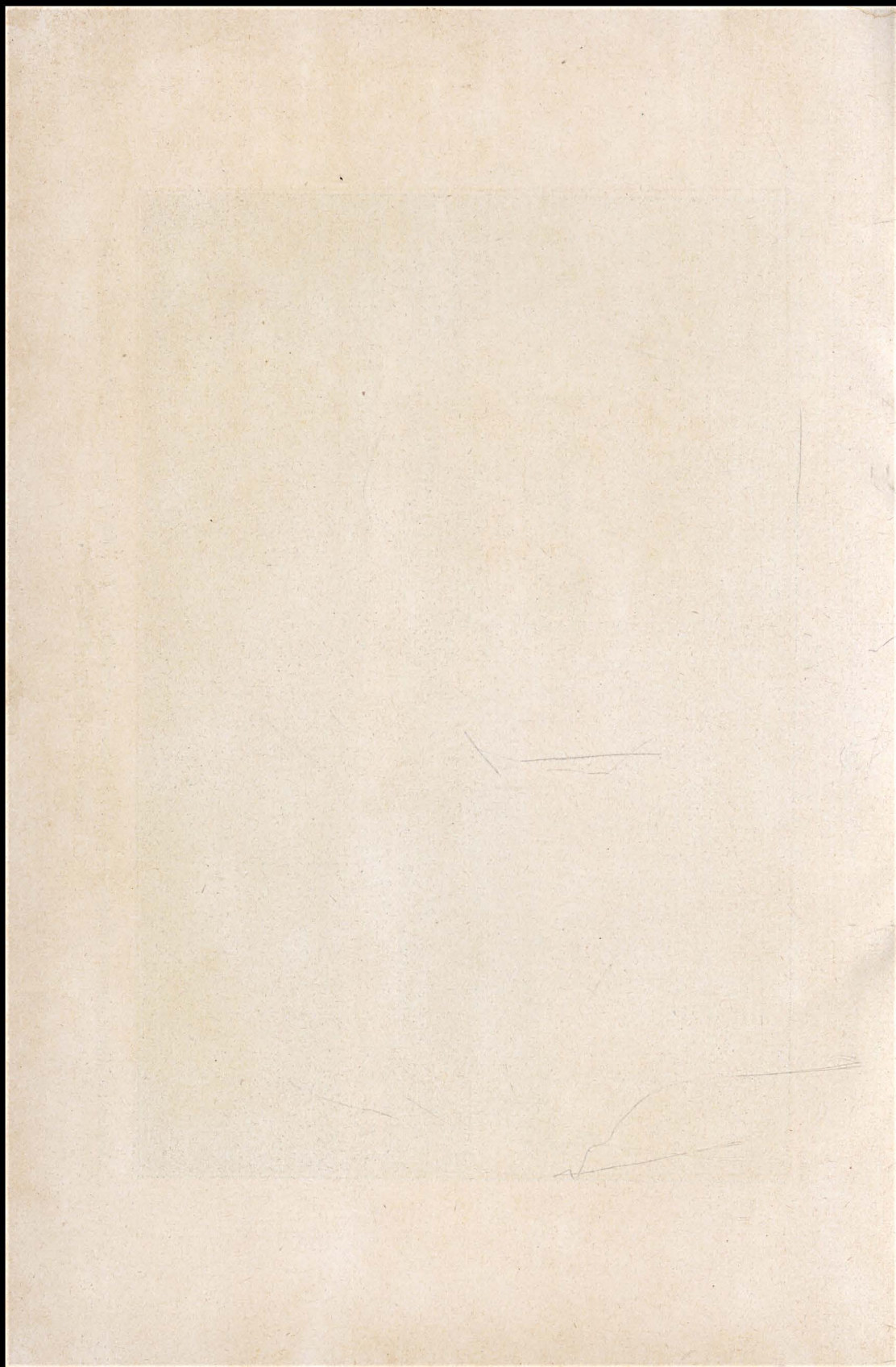
A' estrada de São Paulo a Campinas, cuja construção foi iniciada pelos sentenciados, deu-se mais rapido andamento, para a sua conclusão, attendendo a que isso representava uma necessidade premente, pela difficuldade e, mesmo, quasi impossibilidade de se ter sahida da Capital para o interior, não só pelas pessimas condições technicas dos antigos caminhos existentes, como tambem pelo mau estado da maioria dos mesmos, que não permittiam o trafego de vehiculos modernos. A 1 de Maio p. p. foi inaugurada, festivamente, essa estrada, tendo sido feito pelos sentenciados o trecho da ponte do rio Tieté, em São Paulo, até o Bairro dos Abreus, adeante de Cayeiras, numa extensão de cêrca de 32 kilometros; o restante foi feito por braço operario livre. Essa estrada parte de São Paulo pelo bairro da Lapa, segue por Pirituba, Cayeiras, Abreus, Alto da Serra dos Crystaes, Castanho, Jundiah, Currupira, Louveira, Rocinha até Campinas.



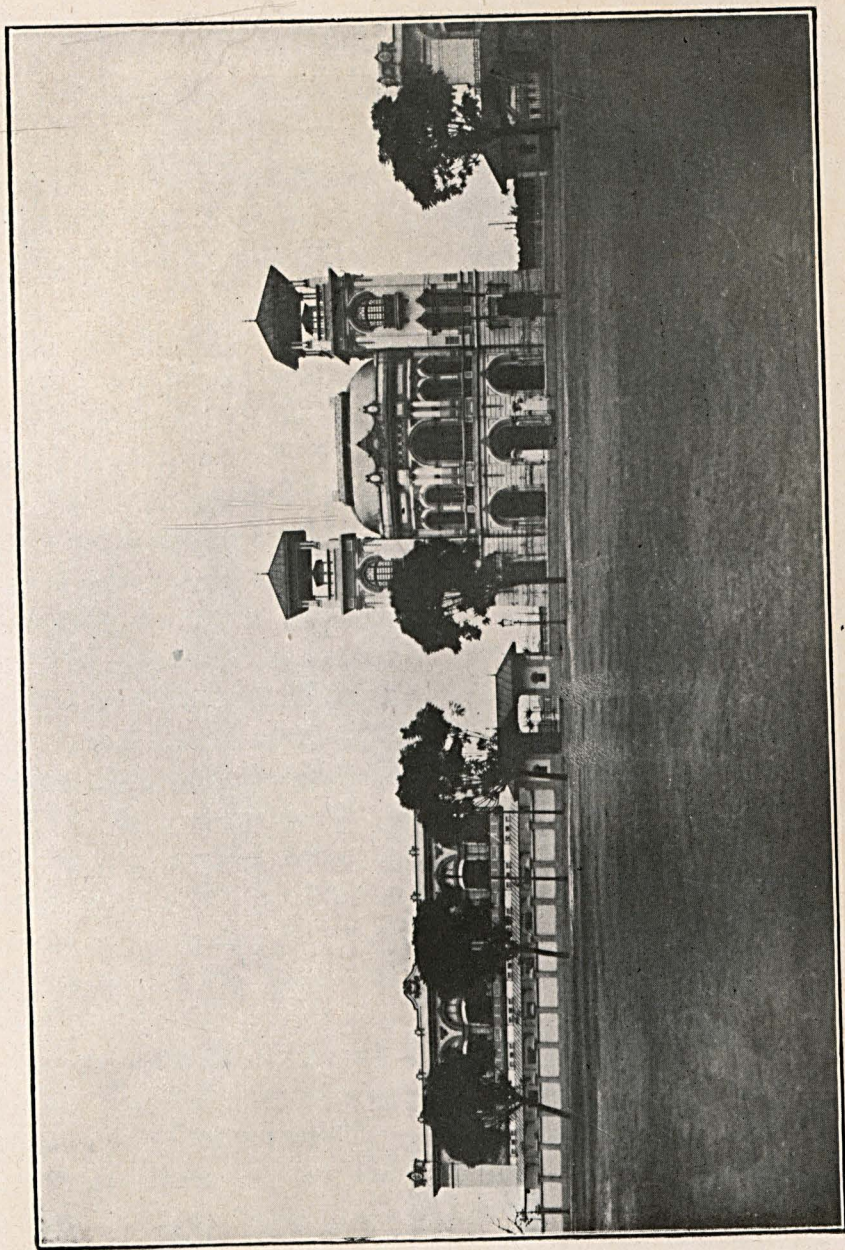
DIRECTORIA DE OBRAS PUBLICAS



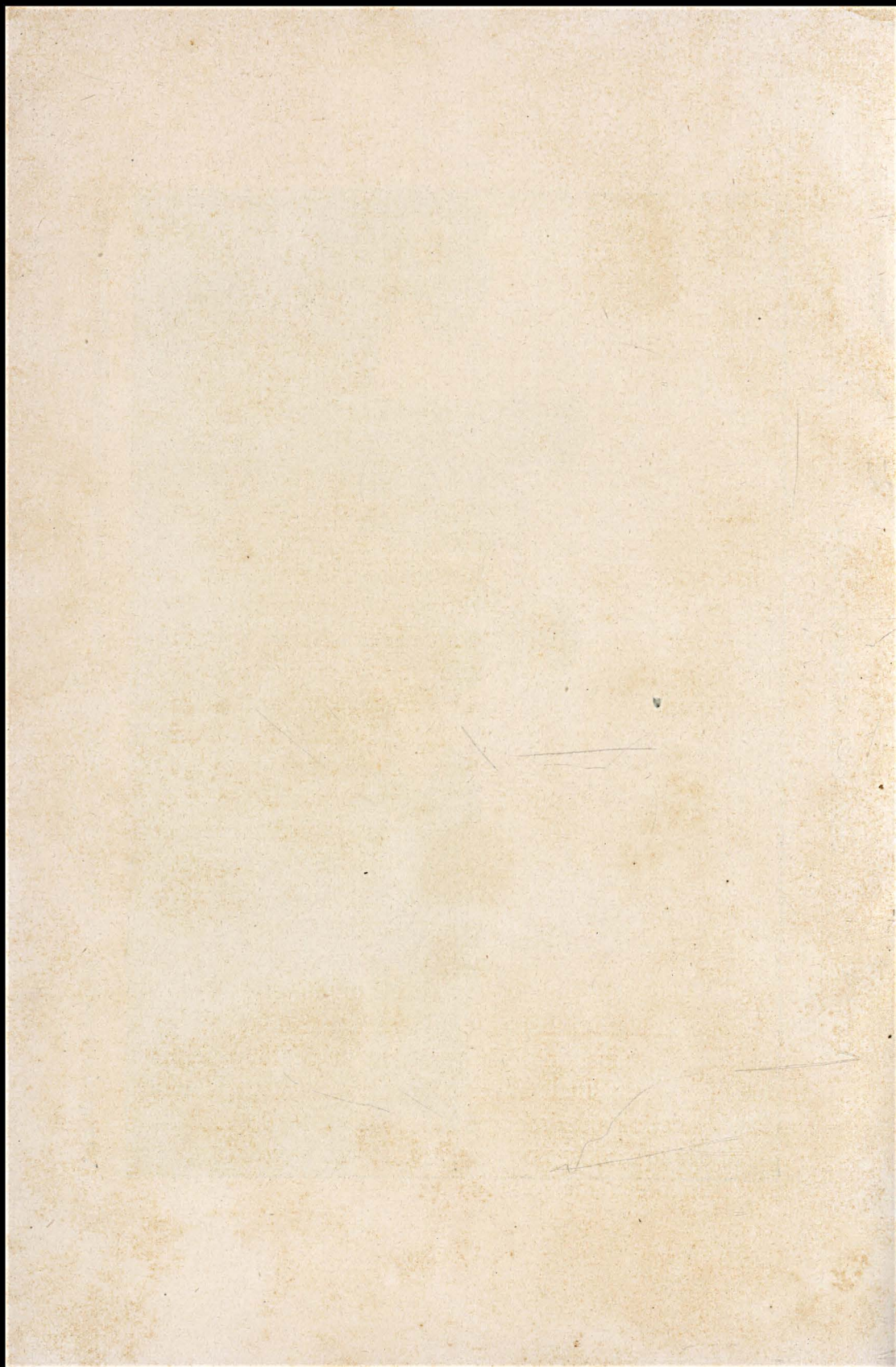
Novas archibancadas do Hyppodromo Paulistano — Projecto do Escriptorio Technico das Obras Publicas —  
Constructor: Eng.º Mario Freire.



DIRECTORIA DE OBRAS PUBLICAS



Vista geral dos pavilhões do Hyppodromo Paulistano — Projecto do Escriptorio Technico das Obras Publicas —  
Constructor: Eng.º Mario Freire.



### Obras para o centenario da Independencia

Por contracto de 23 de Junho de 1920, foi encarregado o esculptor Ettore Ximenez da execucao do Monumento da Independencia do Brasil, que devera ser inaugurado em 7 de Setembro de 1922, de accordo com o projecto do mesmo esculptor, classificado em primeiro logar, e com as modificações no mesmo exigidas pela Commissão julgadora do concurso effectuado nesta Capital.

A obra devera estar concluida trinta dias antes de 7 de Setembro do anno vindouro, sendo o preço ajustado para a construcção de 1.300:000\$000.

Proseguiram com a maior intensidade possivel as obras de construcção da Avenida da Independencia e trabalhos annexos, destinados á commemoração do primeiro centenario da nossa emancipação politica.

Foi concluida a aquisicao dos terrenos necessarios, com a área total de 132.238,02 metros quadrados. Desse total foram adquiridos directamente 129.482,69 metros quadrados ao preço medio de 6\$688; o restante, com a área 2.755,33 metros quadrados foi adquirido por desapropriação judicial e pelo preço medio de 7\$000. As bemfeitorias, constantes de fabrica, residencias, casas operarias, na maior parte de construcção recente, com a área 3.507 metros quadrados, foram adquiridas pelo preço medio de 94\$700.

Para a construcção da Avenida e canal do Ypiranga a área dos terrenos necessarios monta a 58.080 metros quadrados. Desse total foi comprada, directamente, a área de 40.944 metros quadrados pelo preço medio de 3\$507, tendo sido adquiridos, por via judicial, 4.534 metros quadrados pelo preço medio de 5\$921. A área restante foi



obtida por doação. A importancia total despendida com a aquisição de terrenos foi de 1.055:983\$005.

Por uma clausula constante das escripturas de compra ficaram os proprietarios vendedores dos terrenos marginaes á Avenida obrigados a construir dentro do afastamento minimo de 10 metros de alinhamento, e a submeterem ainda á approvação da Commissão Constructora da Avenida da Independencia as fachadas e typos de muro de vedado da frente, sem onus para o Governo.

Os trabalhos de terraplenagem foram grandemente prejudicados, desde seu inicio, por successivos embargos judiciaes oppostos por detentores dos terrenos.

De accôrdo com o projecto, o volume total a escavar é de 452.000 metros cubicos. Até Fevereiro ultimo foi escavado o volume de 306.208 metros cubicos.

Foi completada a elaboração dos projectos e os respectivos orçamentos na importancia total de . . . . . 12.000:000\$000. Das obras constantes dos ditos projectos já foram atacadas as seguintes:

1.a) — o grande muro de arrimo da praça do Monumento, com o comprimento de 336,50 metros, altura maxima de 8,70 e minima de 4 metros, que está sendo executado em alvenaria de concreto de cimento, apresentando, porém, a sua face aparente em «*opus incertum*» e cantaria de granito.

2.a) — a fundação do Monumento commemorativo.

3.a) — a canalização do riacho do Ypiranga, em concreto armado, na extensão de 1.300 metros, e que se tornou necessaria, em virtude do seu aproveitamento como elemento decorativo da praça do Monumento, exigir um escavamento regular, afim de evitar os efeitos desastrosos que poderiam acarretar para o parque as inundações do dito riacho.



4.a) — as duas grandes galerias do Ypiranga sob as rampas que circumdam o parque do Monumento e dão acesso á explanada fronteira.

5.a) — os dois terraços do novo jardim francez situado em frente do edificio do Museu, construidos em alvenaria e cantaria de pedra granitica.

6.a) — as duas muretas das rampas de acesso á explanada do Museu, construidas tambem com material da mesma natureza da obra precedente.

7.a) — os pequenos muros de sustentação das ruas de acesso ao edificio do Museu, construidos em alvenaria de tijolo com capeamento de cantaria de granito.

8.a) — a nova escadaria do edificio do Museu em cantaria de granito.

9.a) — o novo plintho do edificio do Museu em cantaria de granito.

10.a) — o edificio para o grupo Escolar da Varzea do Carmo.

Estas obras, na sua quasi totalidade, estão sendo executadas pelo systema de tarefas.

### Aguas e Exgottos da Capital

No decurso do anno de 1920, quasi se limitou a Repartição de Aguas e Exgottos da Capital a executar serviços de custeio e desenvolvimento normal, com excepção apenas de novos collectores geraes de exgottos e algumas galerias de aguas pluviaes.

Foi adquirido o material necessario para o segundo conducto, parte complementar da adducção do Cotia.



O assentamento desse material será feito durante o corrente anno.

No anno de 1920, foram assentadas 16.982,10 metros de canalização nova, a titulo de desenvolvimento, contra 7.391,90 metros, no anno anterior. A extensão total da rêde de distribuição de agua attingiu a 635.226,50 metros.

Foram assentadas 3.602,05 metros de canalização nova, em substituição de encanamentos de diâmetros já insufficientes. Este serviço, no anno anterior, foi de 2.061,10 metros.

Foram feitas 2.066 ligações de predios, 379 religações e 670 desligações. O numero de ligações independentes elevou-se a 51.825.

Não foram ainda concedidos recursos sufficientes, para se enfrentar, com maior actividade, o serviço de correcção da antiga rêde de exgottos, permanecendo ainda graves defeitos, entre os quaes o lançamento *in natura* do effluente, no rio Tieté.

Proseguiu-se a construcção do emissario do Tamanduatehy e collector geral do Arouche, serviços paralyzados no mez de Setembro.

Foram ligados á rêde de exgottos 1.079 predios.

### Iluminação da Capital

O serviço de iluminação a gaz continúa a ser feito nos termos dos contractos entre o Governo do Estado e a «San Paulo Gas Company Limited».

O total de combustores da iluminação publica existentes em 31 de Dezembro de 1920 era de 9.872, sendo



9.401 da iluminação permanente, 415 da iluminação variavel e 56 de alta pressão. Continuaram apagados temporariamente 2.262 combustores, sendo 2.123 da iluminação permanente, 105 da iluminação variavel e 34 de alta pressão.

Desde 1918, quando ocorreu a crise de combustivel, foram suspensas as autorizações para o assentamento de novos combustores, providencia pela qual se obrigou o Governo no accôrdo provisorio que vigorou de Agosto de 1918 a Agosto de 1919. Extincto o accôrdo, o Governo tem mantido essa providencia por não se ter normalizado o supprimento de carvão.

Pela Lei n.º 1.738, de 31 de Dezembro ultimo, foi o Governo autorizado a rescindir o contracto com a Companhia de Gaz.

Por despacho de 31 de Janeiro do corrente anno, o Governo notificou á Companhia que ficava suspensa a partir de 1 de Fevereiro a autorização que lhe fôra concedida para cobrar o preço do gaz pela taxa cambial sobre Nova York, devendo-se de novo proceder á conversão do preço do gaz, ouro, em moeda nacional pela taxa cambial sobre Londres, nos termos da clausula XXVII do contracto de 13 de Outubro de 1897.

Além disto, pelo despacho da mesma data, foi suspenso o augmento de preço para 170 réis, ouro, que tinha sido autorizado por despacho de 2 de Outubro de 1919, restabelecendo-se o preço de 140 réis, ouro, por metro cubico, até que as circumstancias reclamem novas providencias.

Este ultimo despacho foi proferido após exame procedido na escripta da Companhia, no qual se verificou o saldo de 623:916\$400, no periodo de Janeiro a Agosto de



1920, e tendo em vista o disposto na clausula XXVII acima referida, pela qual o preço de 140 réis só poderá ser excedido na hypothese da Companhia soffrer prejuizos oriundos da elevação nos preços do carvão, ferro ou quaesquer outros elementos indispensaveis ao fabrico e distribuição do gaz.

Esses despachos foram mantidos, apesar dos pedidos de reconsideração apresentados pela Companhia, que, por fim, protestou judicialmente, em 7 de Março ultimo, com intimação ao Governo.

\* \* \*

O serviço de illuminação electrica continúa a ser feito nos termos do contracto de 13 de Fevereiro de 1917, pela «The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited».

O numero de lampadas em funcionamento, a 31 de Dezembro ultimo, era de 2.153, tendo sido assentadas, durante o anno passado, 449.

Com o desenvolvimento da illuminação electrica de reforço nas principaes arterias da cidade affluiram solicitações para que outras ruas fossem contempladas com o melhoramento.

Entretanto, essas solicitações, em geral, não são razoaveis, pois o reforço da illuminação, conforme o criterio adoptado, visou sempre as arterias de maior circulação e nesse sentido acha-se concluido um plano, faltando poucas ruas a attender e merecedoras do melhoramento, com excepção dos suburbios onde a illuminação tem sido feita exclusivamente a electricidade e, portanto, não se trata de reforço.



Considerando que as ruas merecedoras do melhoramento deviam ser escolhidas segundo um programma progressivo e tendo em vista os encargos do Thesouro, foi ordenada a elaboração de um plano de desenvolvimento.

### Repartição de Saneamento de Santos

Foram executadas 274 installações domiciliarias de exgottos em Santos e 7 em São Vicente. Foi de 1.608 metros o desenvolvimento da respectiva rêde de exgottos, durante o anno passado.

No serviço de abastecimento de agua, a cargo da «The City of Santos Improvements Company», já se nota, em certos pontos de Santos, escassez no supprimento, tornando-se necessarias obras complementares que aquella Companhia projectou, comprehendendo a duplicação da linha adductora de 20 pollegadas.

Em 1920 foram assentados 2.000 metros de tubos desse diametro, ao longo da estrada Vergueiro, faltando ainda 8.500 metros para completar a duplicação.

Tambem é tempo de cogitar-se da construcção de um novo reservatorio.

No anno decorrido houve augmento de 498 ligações novas, cujo total attingiu, em 31 de Dezembro, a 8.546.

O processo de encampação dos serviços de agua a Santos está dependendo ainda do Poder Judiciario.



## Contabilidade

Para as despesas desta Secretaria, durante o exercicio de 1920, a Lei n.º 1.713, de 27 de Dezembro de 1919, consignou no artigo 6.º a importancia de . . . . . 19.716:832\$498

Verificando-se que algumas verbas eram insufficientes, o Governo, usando da autorização constante do art. 7.º da mesma lei orçamentaria, abriu os seguintes:

### **Creditos Supplementares**

Ao § 4.º — Immigração (Decretos n.ºs 3.222 e 3.264, de 10 de Junho e 26 de Outubro de 1920).

— Para introdução e alimentação de immigrants na fórmula da Lei n.º 1.045 - C, de 27 de Dezembro de 1906 . . . . .

2.000:000\$000 —

Ao § 7.º — Serviço Agronomico.

Rubrica «Escola Agric. Luiz de Queiroz» (Decretos n.ºs 3.232 e 3.304, de 17 de Julho de 1920 e 13 de Janeiro de 1921).

2.ª parte — Diversas despesas .

363:904\$586 —

Rubrica «Haras Paulista» (Decreto n.º 3.232, de 17 de Julho de 1920).

2.ª parte — Diversas despesas .

20:000\$000 —

Rubrica «Publicações e Propaganda» (Decreto n.º 3.232 de 17 de Julho de 1920).

3.ª parte — Para o custeio de publicações officiaes agricolas

A transportar . . . 2.383:904\$586 19.716:832\$498



Transporte . . . . .	2.383:904\$586	19.716:832\$498
e zootecnicas particulares sub- vencionadas . . . . .	200:000\$000	—
Rubrica «Defesa Agricola» (Decretos n.os 3.232 e 3.266 de 17 de Julho e 9 de Novembro de 1920).		
2. <sup>a</sup> parte — Para custeio da usina de recompressão de algodão em Santos . . . . .	786:104\$664	—
Rubrica «Posto Zootecnico de S. Paulo» (Decreto n.º 3.232 de 17 de Julho de 1920).		
2. <sup>a</sup> parte — Diversas despesas .	40:000\$000	—
Rubrica «Fazendas de Cria- ção» (Decreto n.º 3.232 de 17 de Julho de 1920).		
1. <sup>a</sup> parte — Para custeio da Fa- zenda de Criação do Amparo	15:000\$000	—
2. <sup>a</sup> parte — Idem da Fazenda de Criação de Baruary . . . . .	20:000\$000	—
5. <sup>a</sup> parte — Idem da Fazenda de Criação de Itapetininga . . . . .	35:000\$000	—
Rubrica «Instituto de Veteri- naria» (Decretos n.os 3.232 de 17 de Julho de 1920 e 3.306 de 21 de Janeiro de 1921).		
1. <sup>a</sup> parte — Pessoal de nomeação	35:000\$000	—
3. <sup>a</sup> parte — Diversas despesas .	170:000\$000	—
Rubrica «Serviço Florestal» (Decreto n.º 3.232 de 17 de Ju- lho de 1920).		
2. <sup>a</sup> parte — Pessoal operario . .	20:000\$000	—
Ao § 8.º — Discriminação e Divisão de Terras Devolutas (De- creto n.º 3.232, de 17 de Julho de 1920) . . . . .	30:000\$000	—
A transportar . . . . .	<u>3.735:009\$250</u>	<u>19.716:832\$498</u>



Transporte . . .	3.735:009\$250	19.716:832\$498
Ao § 11.º — Repartição de Saneamento de Santos (Decreto n.º 3.232 de 17 de Julho de 1920).		
2.ª parte — Pessoal operario .	100:000\$000	—
3.ª parte — Materiaes e expediente . . . . .	400:000\$000	—
Ao § 12.º — Contractos e subvenções (Decretos n.ºs 3.232 de 17 de Julho e 3.273 de 18 de Novembro de 1920).		
16.ª parte — Para prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana ao Porto Tibiriçá . . . . .	1.796:214\$089	—
17.ª parte — Para construcção do Ramal de Porto Feliz. . . . .	305:785\$911	—
Ao § 13.º — Repartição de Aguas e Exgottos (Decretos n.ºs 3.232, 3.282, 3.292, 3.305 e 3.310, de 17 de Julho, 8 e 23 de Dezembro de 1920 e 13 de Janeiro e 3 de Fevereiro de 1921 respectivamente).		
2.ª parte — Pessoal operario .	990:000\$000	—
3.ª parte — Materiaes, energia electrica, expediente, diarias, custeio e desenvolvimento normal das rêdes de agua e exgottos . . . . .	2.486:253\$000	—
Ao § 14.º — Vias Ferreas de Administração Estadual (Decreto n.º 3.232 de 17 de Julho de 1920).		
2.ª parte — E. F. Campos do Jordão — Pessoal operario. .	20:000\$000	—
3.ª parte — E. F. Funilense — Pessoal operario. . . . .	80:000\$000	—
A transportar . . .	<u>9.913:262\$250</u>	<u>19.716:832\$498</u>



Transporte . . .	9.913:262\$250	19.716:832\$498
4. <sup>a</sup> parte — Tramway da Cantareira — Pessoal operario . .	200:000\$000	—
5. <sup>a</sup> parte — E. F. Campos do Jordão — Materiaes . . . .	150:000\$000	—
6. <sup>a</sup> parte — E. F. Funilense — Materiaes . . . . .	150:000\$000	—

Verificando-se ainda a insuficiencia de algumas das verbas que não fôram mencionadas no art.º 7.º da referida lei orçamentaria, o Governo, em mensagens dirigidas ao Congresso, solicitou a abertura de mais os seguintes creditos supplementares:

Ao § 5.º — Colonização (Decretos n.ºs 3.244 de 31 de Agosto de 1920 e 3.296 de 6 de Janeiro de 1921).

1. <sup>a</sup> parte — Pessoal e despesas dos nucleos coloniaes . . .	83:987\$985	—
2. <sup>a</sup> parte — Contractos de colonização, seu desenvolvimento e auxilio á divisão de terras particulares. . . . .	237:213\$552	—

Ao § 18.º — Eventuaes (Decreto n.º 3.244, de 31 de Agosto de 1920) . . . . .

	<u>164:041\$817</u>	<u>10.898:505\$604</u>
	—	<u>30.615:338\$102</u>

Foram abertos tambem os seguintes

**Creditos Especiaes**

Para a conclusão do predio destinado ao Instituto de Veteri-

A transportar . . . .	—	<u>30.615:338\$102</u>
-----------------------	---	------------------------



Transporte . . . . .	—	30.615:338\$102
naria (Decreto n.º 3.143, de 13 de Janeiro de 1920) . . . . .	250:000\$000	—
Para montagem de uma usina electrica na Escola Agricola «Luiz de Queiroz» (Decreto n.º 3.144, da mesma data). . . . .	386:000\$000	—
Para subvenção á Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina (De- creto n.º 3.177, de 9 de Março de 1920) . . . . .	18:000\$000	—
Para construcção de uma ponte entre Cruzeiro e Morro Alto (Decreto n.º 3.207, de 30 de Abril de 1920). . . . .	100:000\$000	—
Para construcção de uma ponte entre Ituverava e Guahyra (pelo mesmo decreto) . . . . .	77:130\$770	—
Para commemoração do Cen- tenario da Independencia (De- creto n.º 3.225, de 17 de Junho de 1920) . . . . .	15.000:000\$000	—
Para continuacção das obras da Penitenciaria da Capital (De- cretos n.ºs 3.209 e 3.281, de 30 de Abril e 4 de Dezembro de 1920).	3.200:000\$000	—

Pelo Decreto n.º 3.174, de 3  
de Março de 1920, foram trans-  
feridos para este exercicio os sal-  
dos dos seguintes creditos:

**Especiaes**

Para construcção do Quar-  
tel de Bombeiros, aberto pelo de-

A transportar . . . . .	<u>19.031:130\$770</u>	<u>30.615:338\$102</u>
-------------------------	------------------------	------------------------



Transporte . . .	19.031:130\$770	30.615:338\$102
creto n.º 2.186, de 22 de Dezembro de 1911 . . . . .	246:259\$080	—
Para construcção do Ramal do Guapira, aberto pelo Decreto n.º 2.242, de 6 de Junho de 1912 . . . . .	36:720\$516	—
Para exportação de fructas de producção do Estado, idem pelo Decreto n.º 2.459, de 31 de Dezembro de 1913 . . . . .	101:931\$780	—
Para novas construcções da E. de Ferro Sorocabana, idem pelo Decreto n.º 2.519, de 30 de Julho de 1914 . . . . .	518:033\$540	—
Para encampação da E. de Ferro Campos do Jordão, idem pelo Decreto n.º 2.656, de 19 de Abril de 1916 . . . . .	84:707\$351	—
Para obras urgentes do Tramway da Cantareira, idem pelo Decreto n.º 2.898, de 16 de Janeiro de 1918 . . . . .	89:127\$871	—
Para construcção de um prédio destinado á Cadeia e Forum de Pirassununga, idem pelo Decreto n.º 3.008, de 2 de Janeiro de 1919 . . . . .	127:161\$898	—
Para construcção de um prédio destinado á Cadeia e Forum de S. João da Bôa Vista, idem pelo Decreto n.º 3.009, da mesma data . . . . .	84:076\$966	—
Para construcção de uma estrada de rodagem de Apiahy e Ribeira a Serra Azul, idem pelo Decreto n.º 3.023, de 5 de Fevereiro de 1919 . . . . .	5:608\$391	—
A transportar . . .	<u>20.324:758\$163</u>	<u>30.615:338\$102</u>



Transporte . . .	20.324:758\$163	30.615:338\$102
Para socorros ás victimas da gripe, idem pelo Decreto n.º 3.036, de 12 de Março do mesmo anno. . . . .	11:861\$352	—
Para serviços complementares ao plano de Saneamento de Santos, idem pelo Decreto n.º 3.113, de 11 de Novembro do mesmo anno. . . . .	76:858\$002	—
Para continuação das obras da Penitenciaria da Capital, aberto pelo Decreto n.º 3.074, de 2 de Julho de 1919 . . . . .	590:826\$491	—
Para continuação das obras necessarias ao Instituto de Veterinaria, idem pelo Decreto n.º 2.934, de 25 de Julho de 1918 .	1:535\$340	21.005:839\$348

**Extraordinario**

Para abastecimento d'agua á cidade de Cananéa, aberto pelo Decreto n.º 3.020, de 5 de Fevereiro de 1919 . . . . .	—	2:953\$397
Foram transferidos tambem de diversas Secretarias para a Secretaria da Agricultura os seguintes creditos especiaes:		
Da Secretaria do Interior		
Para construcção de edificios escolares . . . . .	2.003:561\$600	—
Da Secretaria da Justiça		
Para construcção do Palacio da Justiça (transferido para esta Secretaria pelo Decreto n.º 3.251, de 18 de Setembro de 1920). .	1.963:088\$752	3.966:650\$352
A transportar . . .	24.972:489\$900	55.590:781\$199



Transporte . . .	24.972:489\$900	55.590:781\$199
Para as despesas com o serviço de defesa agrícola do Estado foi incorporado ao orçamento desta Secretaria o auxilio concedido pelo Governo da União	—	<u>320:000\$000</u>
Somma . . . . .	—	<u>55.910:781\$199</u>

Em resumo, verifica-se que esta Secretaria, para as suas despesas no exercicio de 1920, escripturadas até 29 de Fevereiro de 1921, dispoz da quantia de 55.910:781\$199, assim discriminada:

a) Verba orçamentaria . . . .	19.716:832\$498	—
b) Creditos supplementares . .	10.898:505\$604	—
c) Creditos especiaes . . . .	19.031:304\$770	—
d) Saldos de Creditos Especiaes transferidos. . . . .	1.974:708\$578	—
e) Saldo de um credito extraordinario transferido . . . .	2:953\$397	—
f) Saldos de Creditos Especiaes transferidos das Secretarias do Interior e da Justiça . .	3.966:650\$352	—
g) Auxilio do Governo Federal	<u>320:000\$000</u>	—
—	55.910:781\$199	<u>55.910:781\$199</u>

Verifica-se do balanço que segue annexo, que por conta daquella importancia foram feitas as seguintes despesas:

— Por «Creditos Ordinarios» (de cuja somma se acha deduzida a importancia de 320:000\$000 de despesas transferidas para

A transportar . . .	—	—
---------------------	---	---



Transporte . . . . .	—	—
o titulo «Auxilio do Governo Federal» . . . . .	29.808:024\$951	—
— Por «Auxilio do Governo Fe- deral» . . . . .	320:000\$000	—
— Por «Creditos Especiaes» . . .	7.151:703\$513	37.279:728\$464
Assim o exercicio foi, pois, encerrado com um saldo de:		
Creditos ordinarios . . . . .	807:313\$151	—
Creditos especiaes . . . . .	17.820:786\$187	—
Credito extraordinario . . . . .	<u>2:953\$397</u>	<u>18.631:052\$735</u>
	—	<u>55.910:781\$199</u>

### Exercicio de 1919

As despesas correspondentes a este exercicio e que fôram liquidadas e escripturadas em 1920, elevam-se a 922:852\$534 por creditos ordinarios. Dahi resulta que o total accusado em 1919, para as despesas do exercicio, ficou alterado para 23.752:416\$043, conforme se vê do respectivo balancete que vae annexo.

### Exercicio de 1918

As despesas correspondentes a este exercicio e que fôram liquidadas e escripturadas em 1920, elevam-se a 4:837\$250, por creditos ordinarios. Dahi resulta que o total accusado em 1919, para as despesas do exercicio, ficou alterado para 20.386:309\$689, conforme se vê do respectivo balancete que vae annexo.



### Exercicio de 1917

Quanto a este exercicio, fôram liquidadas despesas, em 1920, no total de 1:081\$200, todas relativas a creditos ordinarios.

Assim, pois, as despesas accusadas em 1919, para aquelle exercicio, ficam alteradas para 20.107:039\$668, de accôrdo com o balancete respectivo, que vae annexo.

Resumindo-se, verifica-se que as despesas de outros exercicios, liquidadas durante o exercicio de 1920, montam a 928:770\$984, assim discriminadas:

De 1919 . . . . .	922:852\$534	—
De 1918 . . . . .	4:837\$250	—
De 1917 . . . . .	<u>1:081\$200</u>	928:770\$984

A estas despesas, adicionando-se as do exercicio de 1920 . . . . . — 37.279:728\$464  
temos a somma de . . . . . — 38.208:499\$448  
que representa o total de todas as despesas liquidadas e escripturadas, durante o exercicio de 1920 por esta Secretaria.



# Balancete da despesa da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

Escrepturada até 28 de Fevereiro de 1921 — Exercício de 1920.

§ §	TITULOS	Totals		Saldos	
		DEBITO	CREDITO	DEBITO	CREDITO
—	Creditos Ordinarios . . . . .	30.615:338\$102	29.808:024\$951	807:313\$151	—
—	> Especiais . . . . .	24.972:489\$700	7.151:703\$513	17.820:786\$187	—
—	> Extraordinarios . . . . .	2:953\$397	—	2:953\$397	—
—	> Supplementares . . . . .	10.898:505\$604	10.898:505\$604	—	—
1.º	Auxilio do Governo Federal . . . . .	320:000\$000	320:000\$000	—	—
2.º	Secretaria de Estado . . . . .	1.285:929\$294	1.365:840\$000	—	79:910\$736
3.º	Inspectoria de Imigração do Porto de Santos . . . . .	64:648\$913	66:800\$000	—	2:151\$087
4.º	Departamento Estadual do Trabalho . . . . .	250:401\$001	258:414\$500	—	8:013\$499
5.º	Imigração . . . . .	2.075:142\$725	2.200:000\$000	—	124:857\$275
6.º	Colonização . . . . .	693:442\$373	702:601\$937	—	9:159\$504
7.º	Commissariado Geral do Estado no Exterior . . . . .	98:029\$106	100:000\$000	—	1:970\$894
8.º	Serviço Agronomico . . . . .	4.000:991\$162	3.994:209\$250	6:781\$912	—
9.º	Discriminação e Divisão de Terras Devolutas . . . . .	180:141\$876	180:000\$000	141\$876	—
10.º	Comissão Geographica e Geologica . . . . .	281:664\$880	293:600\$000	—	11:935\$120
11.º	Obras Publicas em Geral . . . . .	5.564:480\$943	5.400:000\$000	164:480\$943	—
12.º	Repartição de Saneamento de Santos . . . . .	1.131:894\$649	1.134:440\$000	—	2:545\$351
13.º	Contractos e Subvenções . . . . .	6.362:093\$897	6.816:066\$400	—	453:972\$503
14.º	Repartição de Aguas e Exgottos . . . . .	5.384:176\$222	5.665:444\$198	—	281:267\$976
15.º	Vias Ferreas de Administração Estadual . . . . .	1.937:205\$742	1.962:400\$000	—	25:194\$258
16.º	Repatriação de Imigrantes . . . . .	—	35:000\$000	—	35:000\$000
17.º	Transportes em Estradas de Ferro . . . . .	167:545\$236	100:000\$000	67:545\$236	—
18.º	Eventuaes . . . . .	95:516\$581	96:480\$000	—	963\$419
—	Patronato Agricola . . . . .	234:720\$381	244:041\$817	—	9:321\$436
—	Conclusão do Predio destinado ao Instituto de Veterinaria . . . . .	184:407\$688	251:535\$340	—	67:127\$652
—	Montagem de uma Usina Electrica na Escola Agricola «Luiz de Queiroz» . . . . .	375:234\$915	386:000\$000	—	10:765\$085
—	Construção de um Predio destinado á Cadeia e Forum de S. João da Boa Vista . . . . .	64:630\$366	84:076\$966	—	19:446\$600



Idem, idem, de Pirassununga . . . . .	112:952\$408	127:161\$898	14:209\$490
Estrada de Rodagem de Apiahy e Ribeira a Serra Azul . . . . .	— 46\$666	5:608\$391	5:608\$391
Socorros ás Victimias da Grippe . . . . .	—	11:861\$352	11:814\$686
Continuação das Obras da Penitenciaria da Capital . . . . .	3.736:393\$520	3.790:826\$491	54:432\$971
Serviços Complementares ao Plano de Saneamento de Santos . . . . .	—	76:858\$002	76:858\$002
Exportação de Fructas de Produção do Estado	—	101:931\$780	101:931\$780
Construção do Ramal do Guapira . . . . .	2.857\$304	36:720\$516	33:863\$212
Idem do Quartel de Bombeiros . . . . .	—	246:259\$080	246:259\$080
Novas Construções da Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .	5:759\$887	518:033\$540	512:273\$653
Encampação da Estrada de Ferro dos Campos do Jordão . . . . .	1:242\$317	84:707\$351	83:465\$034
Obras Urgentes do Tramway da Cantareira . . . . .	89:127\$871	89:127\$871	—
Abastecimento d'agua á Cidade de Cananéa . . . . .	—	2:953\$397	2:953\$397
Subvenções á Estrada de Ferro Rezende a Boincaina . . . . .	18:000\$000	18:000\$000	—
Construção de uma Ponte entre Ituverava e Guahyra . . . . .	—	77:130\$770	77:130\$770
Idem, idem, entre Cruzeiro e Morro Alto . . . . .	—	100:000\$000	100:000\$000
Serviço de Defesa Agricola do Estado (Auxilio do Governo Federal) . . . . .	320:000\$000	320:000\$000	—
Commemoração do Centenario da Independencia	1.897:217\$094	15.000:000\$000	13.102:782\$906
Construção de Edificios Escolares . . . . .	532:274\$331	2.003:561\$600	1.471:287\$269
Idem, do Palacio da Justiça . . . . .	131:559\$146	1.963:088\$752	1.831:529\$606
	104.089:015\$267	104.089:015\$627	18.870:002\$702
		18.870:002\$702	18.870:002\$702

S. E. ou O.

São Paulo, 15 de Março de 1921.

*Francisco Carlos de Almeida Costa,*  
Guarda-livros.



## Balancete da despesa da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

Esripturada até 28 de Fevereiro de 1921 — Exercício de 1919.

§ §	TITULOS	Totaes		Totaes	
		DEBITO	CREDITO	DEBITO	CREDITO
—	Creditos Ordinarios . . . . .	23.703:254\$520	21.189:448\$893	2.513:805\$267	—
—	» Especiales . . . . .	4.449:013\$905	4.449:013\$905	—	—
—	» Supplementares . . . . .	5.790:356\$700	5.790:356\$700	—	—
—	» Extraordinarios . . . . .	50:775\$950	50:775\$950	—	—
1.0	Secretaria de Estado. . . . .	1.235:021\$243	1.345:200\$000	—	110:178\$757
2.0	Inspectoria de Imмиграção do Porto de Santos. . . . .	56:130\$272	56:400\$000	—	269\$728
3.0	Departamento Estadual do Trabalho. . . . .	241:819\$951	247:440\$000	416:829\$981	5:620\$049
4.0	Imмиграção . . . . .	1.216:829\$981	800:000\$000	7:686\$922	—
5.0	Colonização . . . . .	644:086\$922	636:400\$000	—	—
6.0	Serviço Agronomico . . . . .	4.183:895\$235	4.185:968\$200	—	2:072\$965
7.0	Discriminação e Divisão de Terras Devolutas . . . . .	271:429\$396	270:000\$000	1:429\$396	—
8.0	Commissão Geographica e Geologica . . . . .	282:893\$896	293:600\$000	—	10:706\$104
9.0	Obras Publicas em Geral. . . . .	3.973:285\$783	4.795:000\$000	—	821:714\$217
10.0	Repartição de Saneamento de Santos . . . . .	761:648\$043	674:440\$000	87:208\$043	—
11.0	Contractos e Subvenções . . . . .	2.666:873\$498	4.486:177\$820	—	1.819:304\$322
12.0	Repartição de Aguas e Exgottos . . . . .	3.186:665\$462	3.500:628\$500	—	313:963\$038
13.0	Vias Ferreas de Administracão Estadual . . . . .	1.838:768\$176	1.962:400\$000	—	123:631\$824
14.0	Repatricação de Immigrantes . . . . .	—	35:000\$000	—	35:000\$000
15.0	Junta de Tomada de Contas. . . . .	6:570\$000	24:000\$000	—	17:430\$000
16.0	Transportes em Estradas de Ferro . . . . .	330:169\$998	100:000\$000	230:169\$998	—
17.0	Patronato Agricola . . . . .	85:092\$376	80:600\$000	4:492\$376	—
18.0	Eventuaes. . . . .	208:268\$661	210:000\$000	—	1:731\$339
—	Construcção de um predio destinado á Cadeia e ao Forum de Pirassununga . . . . .	150:000\$000	150:000\$000	—	—
—	Construcção de um predio destinado á Cadeia e ao Forum de S. João da Boa Vista . . . . .	150:000\$000	150:000\$000	—	—
—	Tramway da Cantareira. . . . .	138:695\$293	138:695\$293	—	—
—	Exportação de Fructas de Produccão do Estado . . . . .	103:989\$380	103:989\$380	—	—
—	Novas Construcções da Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .	572:093\$043	572:093\$043	—	—



Construção do Ramal do Guapira . . . . .	45:644\$916	45:644\$916	—
Construção do Quartel de Bombeiros . . . . .	246:259\$080	246:259\$080	—
Encampação da Estrada de Ferro dos Campos do Jordão	224:244\$550	224:244\$550	—
Instituto de Veterinaria . . . . .	136:087\$643	136:087\$643	—
Escola de Aprendizes Artifices . . . . .	12:000\$000	12:000\$000	—
Estrada de Rodagem de Apiahy e Ribeira a Serra Azul	15:000\$000	15:000\$000	—
Abastecimento de Agua á Cidade de Cananéa . . . . .	50:775\$950	50:775\$950	—
Soccorros ás Vítimas da Grippe . . . . .	60:000\$000	60:000\$000	—
Construção do Palacio da Justiça . . . . .	500:009\$000	500:009\$000	—
Penitenciaria da Capital . . . . .	2.000:000\$000	2.000:000\$000	—
Serviços complementares ao Plano de Saneamento de Santos . . . . .	95:000\$000	95:000\$000	—
Governo Federal . . . . .	40:000\$000	40:000\$000	—
Auxilio ao Serviço Meteorologico . . . . .	40:000\$000	40:000\$000	—
	59.762:639\$823	59.762:939\$823	3.261:622\$343
			3.261:622\$343

S. E. ou O.

São Paulo, 15 de Março de 1921.

Francisco Carlos de Almeida Costa,  
Guarda-livros.



# Balancete da despesa da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

Escriturada até 28 de Fevereiro de 1921 — Exercício de 1918.

§ §	TITULOS	Totaes		Saldos	
		DEBITO	CREDITO	DEBITO	CREDITO
—	Creditos Ordinarios . . . . .	18.836:100\$797	18.820:665\$013	15.435\$784	—
—	> Especies . . . . .	3.032:663\$554	3.032:658\$554	5\$000	—
—	> Suplementares. . . . .	2.856:960\$677	2.856:960\$677	—	—
1.º	Secretaria de Estado. . . . .	1.301:923\$134	1.371:200\$000	—	69:276\$866
2.º	Inspectoria de Imмиграção do Porto de Santos. . . . .	60:867\$404	56:400\$000	4:467\$404	—
3.º	Departamento Estadual do Trabalho. . . . .	238:294\$483	247:440\$000	—	9:145\$517
4.º	Imмиграção . . . . .	1.584:531\$046	1.400:000\$000	184:531\$046	—
5.º	Colonização . . . . .	605:083\$773	631:400\$000	—	26:316\$227
6.º	Serviço Agronomico . . . . .	1.709:840\$792	1.686:200\$000	—	—
7.º	Discriminação e Divisão de Terras Devolutas . . . . .	182:291\$562	192:000\$000	23:640\$792	—
8.º	Commissão Geographica e Geologica . . . . .	222:292\$296	285:400\$000	—	9:708\$438
9.º	Obras Publicas em Geral. . . . .	2.394:591\$913	2.630:000\$000	—	63:107\$704
10.º	Repartição de Saneamento de Santos . . . . .	736:078\$829	702:600\$677	—	235:408\$087
11.º	Contractos e Subvenções . . . . .	4.462:068\$998	4.398:077\$420	33:478\$152	—
12.º	Repartição de Aguas e Exgottos . . . . .	3.171:742\$626	3.246:320\$000	63:991\$578	—
13.º	Tramway da Cantareira . . . . .	752:793\$869	750:800\$000	—	74:577\$374
14.º	Repatriação de Immigrantes . . . . .	803\$500	35:000\$000	—	34:196\$500
15.º	Estrada de Ferro Fumilense . . . . .	459:987\$681	470:800\$000	—	10:812\$319
16.º	Junta de Tomada de Contas. . . . .	15:625\$000	24:000\$000	—	8:375\$000
17.º	Transportes em Estradas de Ferro . . . . .	323:170\$942	100:000\$000	—	—
18.º	Patronato Agricola . . . . .	72:549\$176	69:600\$000	223:170\$942	—
19.º	Estrada de Ferro Campos do Jordão. . . . .	348:546\$883	358:862\$700	—	—
20.º	Eventuales. . . . .	177:581\$106	180:000\$000	2:949\$176	—



Escola de Aprendizes Artífices . . . . .	12:000\$000	12:000\$000	—	—
Tramway da Cantareira — C/ Especial . . . . .	370:000\$000	370:000\$000	—	—
Exportação de Frutas de Produção do Estado . . . . .	114:860\$220	114:860\$220	—	—
Novas Construções da Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .	667:750\$785	667:750\$785	—	—
Construção do Ramal do Guapira . . . . .	45:644\$916	45:644\$916	—	—
Construção de Quartel para o Corpo de Bombeiros . . . . .	246:259\$080	246:259\$080	—	—
Encampação da Estrada de Ferro dos Campos do Jordão . . . . .	826:148\$553	826:148\$553	—	—
Instituto de Veterinaria . . . . .	250:000\$000	250:000\$000	—	—
Defesa da Lavoura do Estado . . . . .	449:995\$000	500:000\$000	—	5\$000
Auxílio do Governo Federal . . . . .	38:000\$000	38:000\$000	—	—
	46.617:048\$000	46.617:048\$595	553:663\$743	553:663\$743

S. E. ou O.

São Paulo, 15 de Março de 1921.

*Francisco Carlos de Almeida Costa,*  
Guarda-livros.



# Balancete da despesa da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

Escripturada até 28 de Fevereiro de 1921 — Exercício de 1917.

§ §	TITULOS	Totais		Saldos	
		DEBITO	CREDITO	DEBITO	CREDITO
—	Creditos Ordinarios . . . . .	20.269:661\$000	19.627:973\$352	641:687\$648	—
—	> Especies . . . . .	2.479:729\$870	2.379:729\$870	100:000\$000	—
—	> Supplementares . . . . .	5.250:000\$000	5.250:000\$000	—	—
1.º	Secretaria de Estado . . . . .	1.165:141\$992	1.161:000\$000	4:141\$992	9:958\$800
2.º	Inspectoria de Imмиграção do Porto de Santos . . . . .	41:641\$200	51:600\$000	—	—
3.º	Departamento Estadual do Trabalho . . . . .	237:831\$718	237:440\$000	391\$718	—
4.º	Imмиграção . . . . .	2.985:357\$383	2.800:000\$000	185:357\$383	—
5.º	Colonização . . . . .	868:646\$144	875:400\$000	—	6:753\$856
6.º	Serviço Agronomico . . . . .	1.386:223\$400	1.355:400\$000	30:823\$400	—
7.º	Discriminação e Divisão de Terras Devolutas . . . . .	50:000\$000	50:000\$000	—	—
8.º	Commissão Geographica e Geologica . . . . .	231:699\$492	258:160\$000	—	—
9.º	Obras Publicas em Geral . . . . .	3.522:268\$856	3.498:000\$000	24:268\$856	—
10.º	Repartição de Saneamento de Santos . . . . .	946:422\$528	923:440\$000	22:982\$528	—
11.º	Contractos e Subvenções . . . . .	3.959:684\$974	4.834:396\$000	—	874:711\$026
12.º	Repartição de Aguas e Exgottos . . . . .	2.874:993\$763	3.010:320\$000	—	135:326\$237
13.º	Tramway da Cantareira . . . . .	695:598\$594	691:000\$000	4:598\$594	—
14.º	Repatriação de Immigrantes . . . . .	1:000\$925	35:000\$000	—	33:999\$075
15.º	Estrada de Ferro Fumilense . . . . .	448:953\$485	419:905\$000	29:048\$485	—
16.º	Junta de Tomada de Contas . . . . .	14:730\$000	24:000\$000	—	—
17.º	Transportes em Estradas de Ferro . . . . .	250:218\$530	100:000\$000	150:218\$530	—
18.º	Patronato Agrícola . . . . .	57:560\$368	54:600\$000	2:960\$368	—
19.º	Eventuaes . . . . .	86:116\$529	86:116\$529	—	—
—	Encampação da Estrada de Ferro Campos do Jordão . . . . .	1.211:576\$995	1.211:576\$995	—	—



Novas Construções da Estrada de Ferro Sorocabana	732:890\$079	732:890\$079	—	—
Exportação de Fructas de Produção do Estado . .	143:358\$800	143:358\$800	—	—
Construção de Quartel para o Corpo de Bombeiros.	246:259\$080	246:259\$080	—	—
Prolongamento do Ramal do Guapira . . . . .	45:644\$916	45:644\$916	—	—
Idem da Estrada de Ferro Fumilense. . . . .	—	613:740\$000	—	613:740\$000
Serviço de Aguas «Santos — S. Vicente» . . . . .	—	100:000\$000	—	100:000\$000
Auxílio do Governo Federal . . . . .	613:740\$000	—	613:740\$000	—
	50.816:950\$621	50.816:950\$621	1.810:219\$502	1.810:219\$502

S. E. ou O.

São Paulo, 15 de Março de 1921.

*Francisco Carlos de Almeida Costa,*  
Guarda-livros.



Taes são, Sr. Dr. Presidente do Estado, as informações sobre os serviços a cargo desta Secretaria, e assumptos que lhe interessam, relativos ao anno de 1920, que me cumpria levar ao conhecimento de V. Excia.

Nos relatorios das repartições annexas, que serão publicados em separado, se encontrarão dados mais minuciosos acêrca dos respectivos serviços.

São Paulo, 15 de Junho de 1921.

**Heitor Penteado.**



