

6-17-54

RELATORIO

N. 39

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS-FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

31 DE MARÇO DE 1889



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA A VAPOR DE JORGE SECKLER & COMP.

1889

Senhores Accionistas:

A Directoria da COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, cumprindo o que dispõe o art. 19 § 9 dos seus estatutos, ainda uma vez comparece á vossa presença, para desempenhar o grato dever de vos relatar as occurrencias do semestre proximo passado, aproveitando o ensejo para trazer ao vosso conhecimento assumptos relativos ao semestre corrente, que, por sua importancia, merecem occupar a vossa attenção.

Directoria

Tendo cessado o impedimento em que se achou o exm. sr. dr. Elias Antonio Pacheco Chaves membro da directoria, durante a sessão da assembléa geral legislativa, em que tem assento, reassumio s. exc. as funções de director, em data de 19 de janéiro proximo findo.

Trafego

Apesar do consideravel desenvolvimento havido tanto no transporte de viajantes como no de merca-

dorias, funcionou regularmente, durante o semestre, o serviço do tráfego, tanto na via-ferrea como na fluvial.

Pelo quadro ao diante podereis bem apreciar a progressão em que vai o tráfego de passageiros e sobretudo o incremento que teve no ultimo semestre em comparação com os antecedentes :

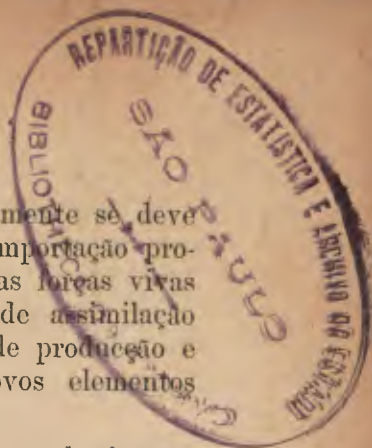
Numero de passageiros transportados no quinquennio decorrido de 1884 a 1888

ANNOS	Pagando a respectiva passagem			Immigrantes transportados gratuitamente			Total geral
	1.º Semestre	2.º Semestre	Total	1.º Semestre	2.º Semestre	Total	
1884	81.827	84.012	165.839	1.839	860	2.699	168.538
1885	90.085	94.752	184.837	3.154	1.479	4.633	189.470
1886	94.664	103.126	197.790	1.017	1.160	2.177	199.967
1887	110.372	121.478	231.850	7.117	9.114	16.231	248.081
1888	142.380	156.216	298.596	32.536	32.300	64.836	363.432

Estes algarismos revelam o notavel augmento de mais de 100% no periodo de cinco annos e, o que ainda é mais notavel, o augmento na proporção de 44 % no semestre ultimo, em relação ao correspondente do anno anterior.

Como acima tereis visto, elevou-se a 32.300 o numero de immigrants transportados gratuitamente, e já se aproxima de 100.000 o numero dos que temos conduzido sem remuneração alguma, para todos os pontos de nossas linhas, desde 1882, época em que tomámos a iniciativa de contribuir com este auxilio para a obra da transformação do trabalho e do povoamento do vasto territorio da provincia.

Tambem o tráfego de mercadorias accusa immenso desenvolvimento, tanto na exportação como na importação.



O augmento da exportação notoriamente se deve á abundante colheita de café; o da importação procede sem duvida da franca expansão das forças vivas da provincia em consequencia da grande assimilação que tem ella feito de novos factores de produção e consumo, o que importa dizer—de novos elementos de grandeza e prosperidade.

O seguinte quadro vos dará inteiro conhecimento da maneira por que se tem desenvolvido este ramo do trafego de nossas linhas:

Toneladas de mercadorias transportadas, por peso e por vagão, no quinquennio decorrido de 1884 a 1888.

ANNOS	1.º Semestre			2.º Semestre			Total geral
	Importação	Exportação	Total	Importação	Exportação	Total	
1884	21.819	48.900	70.719	24.693	66.971	91.664	162.383
1885	24.747	61.222	85.969	30.534	67.973	98.507	184.476
1886	34.592	42.986	77.578	35.260	85.305	120.565	197.143
1887	38.426	59.987	98.413	31.724	49.780	81.504	179.917
1888	45.550	48.297	93.847	49.164	91.011	140.175	243.022

Mostram os algarismos expostos que no periodo de cinco annos tem dobrado o trafego de importação e crescido de 35 % o de exportação, tendo sido este, no ultimo semestre, 85° % maior do que o do semestre correspondente do anno anterior!

São dados que dispensam commentarios.

Ainda que mais lentamente, tambem continúa a desenvolver-se o serviço de transporte de animaes. O novo regulamento de tarifas, em vigor, consignando fretes differenciaes para os transportes d'esta natureza a grandes distancias, assignala já um passo dado para o seu desenvolvimento.

A directoria tem a sua attenção voltada sobre o assumpto e não se descuidará de tomar quaesquer novas medidas que a experiencia aconselhar, para promover o maior incremento d'este ramo do trafego de nossas linhas.

Eis o movimento havido nos ultimos annos :

Numero de animaes transportados no quinquennio decorrido de 1884 a 1888

ANNOS	1.º Semestre			2.º Semestre			Total geral
	Importação	Exportação	Total	Importação	Exportação	Total	
1884	420	1.750	2.170	329	1.822	2.151	1.432
1885	302	2.346	2.648	461	2.657	3.118	5.766
1886	353	1.997	2 350	476	2.784	3 260	5.610
1887	655	2.221	2.876	543	3.585	4.128	7.004
1888	380	2.338	2.718	775	3.208	3.983	6.701

Receita e Despesa

O balancete semestral, annexo n. 4, apresenta :

Receita.....	2.221:931\$250
Despesa.....	819:095\$392
Saldo.....	1.402:835\$858

Lançando um olhar retrospectivo sobre o nosso movimento financeiro, durante o quinquennio decorrido de 1884 a 1888, haveis de reconhecer com agrado quão elevado é o gráo de prosperidade a que tem attingido a companhia e o que é dado esperar, em proximo futuro, da marcha ascendente de suas rendas.

Eis o que attestam os algarismos :

Movimento financeiro no quinquennio decorrido de 1884 a 1888

ANNOS	1.º Semestre			2.º Semestre			Totaes annuaes		
	Receita	Despesa	SALDO	Receita	Despesa	SALDO	Receita	Despesa	SALDO
1884	1.118:182\$	579:333\$	538:849\$	1.468:119\$	829:965\$	638:154\$	2.586:301\$	1.409:298\$	1.177:003\$
1885	1.367:084\$	632:593\$	734:491\$	1.445:268\$	678:970\$	766:298\$	2.812:352\$	1.311:563\$	1.500:789\$
1886	1.072:455\$	586:345\$	486:110\$	1.904:955\$	827:255\$	1.077:700\$	2.977:410\$	1.413:600\$	1.563:810\$
1887	1.520:400\$	694:663\$	825:737\$	1.395:867\$	691:903\$	703:964\$	2.916:267\$	1.386:566\$	1.529:701\$
1888	1.355:190\$	665:315\$	699:875\$	2.221:931\$	819:095\$	1.402:835\$	3.577:121\$	1.474:410\$	2.102:710\$

39.º Dividendo

O saldo que propomos distribuir, como demonstra o annexo n. 6, é de rs. 1.396:764\$000, correspondente ao dividendo de 16\$200 rs. por acção. E' de notar que este dividendo ainda maior seria se não figurasse na despesa do semestre a avultada quantia de 67:371\$110 rs., em que importou a prestação que fizemos, em data de 23 de agosto ultimo, para pagamento dos juros, commissão e amortisação do emprestimo contrahido em Londres, e tambem não fosse augmentado o nosso fundo de reserva da importante somma de 52:681\$178 rs., como adiante vereis.

Fundo de reserva

Em 31 de dezembro proximo findo, o nosso fundo de reserva era de rs. 1:075:317\$741.

Addicionando-se-lhe as verbas provenientes dos dividendos das acções do mesmo fundo, juros de apolices e quantia indivisa d'este semestre, ficará elevado a rs. 1:127:998\$919, assim discriminado :

FUNDO PERMANENTE, destinado a acudir ás necessidades extraordinarias, provenientes de força maior:

256	apolices provinciaes do valor	
	nominal de 1:000\$	256:000\$000
144	» geraes do mesmo valor	144:000\$000
400	» Somma Rs.	400:000\$000

FUNDO PROVISORIO, destinado ao pagamento da ultima prestação do emprestimo contrahido em Londres, a effectuar-se em 31 de agosto de 1898, no valor de £ 98.994-12-11 :

2.140	acções d'esta companhia do	
	valor nominal de 200\$000 . . .	428:000\$000

39.º dividendo das mesmas. . .	34:668\$000
Juros de 256 apolices provinciaes	7:680\$000
» „ 144 „ geraes. . .	3:600\$000
Quantia indivisa do semestre findo	6:733\$178
Em dinheiro	247:317\$741
Somma	Rs. 1.127:998\$919

Assim, pois, foi de rs. 52:681\$178 o augmento total do nosso fundo de reserva de um para outro semestre. Nesta progressão é certo que no fim d'este anno terá elle attingido o maximo de rs. 1.200:000\$000 fixado pelo artigo 90 de nossos estatutos, e passarão de então em diante os respectivos rendimentos a augmentar o nosso dividendo.

Pagamento em Londres

Durante o semestre a que se refere o presente relatório, em data de 23 de agosto, remettemos ao *English Bank of Rio de Janeiro*, para pagamento de juros, commissões e amortisação do emprestimo contrahido em Londres, a somma de £. 7403-16-1, equivalente a 67:371\$110, ao cambio de 26 ³/₈.

Aproveitando o ensejo, desde já vos communicamos que a prestação correspondente ao semestre corrente, na importancia de £. 4581-7-2, foi remettida em data de 23 de fevereiro proximo passado, ao cambio de 27 ³/₄, tendo importado em rs. 39:622\$560.

Movimento de acções

Durante o semestre foram transferidas 3.930 acções, a saber :

Por venda	1.464
Por herança	398
Por caução	2.068
Ficaram desembaraçadas de caução	1.967

Material rodante

Para attender ao crescente desenvolvimento do tráfego, de viajantes, resolvemos augmentar o respectivo material rodante de mais oito carros-salões, dos quaes tres de 1.^a classe e cinco de 2.^a, e n'esse sentido fizemos encommenda a nossos agentes em Londres.

Telegrapho

Por despacho de 21 de setembro ultimo, serviu-se o governo imperial autorisar a companhia a trazer a sua linha telegraphica de Jundiahy a esta capital, deferindo assim o nosso requerimento de 21 de julho ultimo, do qual em tempo vos demos conhecimento.

Feita a exploração da linha, ficou averiguado que, para facilidade e economia de sua conservação, de preferencia a postes de madeira, deviam ser adoptados postes metallicos, feitos de trilhos velhos, embora o custo d'este material e seu transporte tivessem de encarecer a obra.

Iniciados os trabalhos, acham-se já bem adiantados, esperando a directoria dentro em pouco inaugurar este importante melhoramento, de utilidade não só para a companhia, cuja regular administração não podia por mais tempo soffrer os inconvenientes das difficuldades e demora inherentes aos actuaes meios de comunicação entre o escriptorio central e a estrada, como tambem para o publico, que por metade da despesa que hoje faz, poderá transmittir telegrammas da capital para qualquer estação de nossas linhas, e vice-versa, circumstancia que certamente não influirá pouco para o desenvolvimento d'este serviço e consequente augmento da respectiva renda.

Tarifas

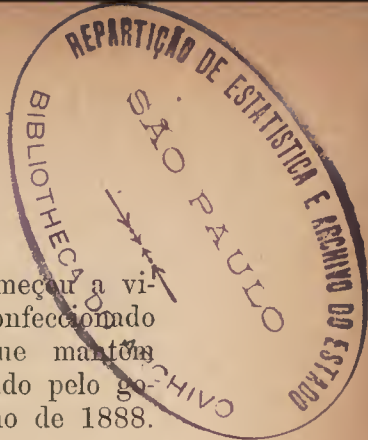
Em data de 1.º de janeiro ultimo, começou a vigorar o novo regulamento de tarifas, confeccionado de accordo com todas as companhias que mantêm trafego mutuo, o qual havia sido approved pelo governo provincial por acto de 4 de junho de 1888.

Novo ramal

Nos termos da autorisação que lhe concedestes para construir dentro da zona privilegiada da companhia os ramaes ferreos necessarios para garantir a integridade do seu trafego, conforme a condição 2.ª do contracto celebrado com o governo provincial, em data de 1.º de maio de 1875,—resolveu a directoria, pelas razões que ja teve o ensejo de vos adduzir—extender o seu ramal de Emas até ao ponto mais conveniente do municipio de Santa Cruz das Palmeiras.

Feitos os estudos e organizado o projecto, que se acha orçado em rs. 810:000\$000, a 26 de dezembro proximo findo o submettemos á approvação do governo por officio do theor seguinte :

« Em data de 26 de junho ultimo tive a honra
« de communicar a v. exc. que a directoria
« d'esta companhia, autorizada pela assembléa
« geral de accionistas para construir, dentro da
« zona privilegiada, os ramaes de via ferrea ne-
« cessarios para garantir a integridade de seu
« trafego, nos termos da clausula 2.ª do contracto
« celebrado com o governo provincial a 1.º de
« maio de 1875 — havia resolvido mandar pro-
« ceder aos estudos e á confecção do projecto para
« a construcção d'um ramal que, partindo das im-
« mediações do kilometro 73, (pouco adiante de
« Pirassununga) de sua estrada de Cordeiros a
« Belem do Descalvado, fosse terminar no ponto
« mais conveniente do municipio de Santa Cruz
« das Palmeiras.



« Estando concluidos os necessarios estudos e
 * confeccionado o respectivo projecto, venho, em
 « nome da directoria, submettel-o ao esclarecido
 « juizo e á approvação de v. exc.

« Consta o projecto da planta e perfil longitu-
 « dinal da estrada e typos das obras d'arte.

« Sendo a bitola a mesma da linha principal,
 « são muito favoraveis as principaes condições
 « do traçado, a saber :

« Raio minimo de curvatura	402, ^m 12
« Tangente minima	50, ^m 00
« Declividade maxima	2 ^o / _o
« Linha em recta	14.703, ^m 00
« « « curva	13.297, ^m 00
<hr/>	
« Total	28.000, ^m 00
« Linha em nivel	3.860, ^m 00
« « « rampa	15.060, ^m 00
« « « contra rampa	9.080, ^m 00
<hr/>	
« Total	28.000, ^m 00
« Movimento de terras	238.885, ^m 03

« A estação terminal será igual á de Belem
 « do Descalvado; as demais que se construirẽ
 * serão do typo de nossas estações intermediarias.

« Entre os typos das obras d'arte não figura
 « a ponte que se terá de construir sobre o Mogy-
 « Guassú, a qual será de ferro e não deixará
 « de ser submettida á approvação de v. exc.
 « antes da conclusão das obras e inauguração do
 « trafego.

« Pois que, nos termos de condição exarada
 « em additamento ás clausulas do contracto de
 « 1.^o de maio de 1875, a qual acha-se approvada
 « pela lei provincial n. 5, de 29 de março de
 « 1876, é de 31 kilometros, de cada lado da es-
 « trada, a zona privilegiada da nossa linha de
 « Cordeiros ao Mogy-guassú, e não passando de
 « 28 kilometros a extensão total, desenvolvida,
 « do ramal que se trata de construir, e que ter-
 « minará na fazenda denominada de Santa Veri-
 « diana, cerca de 6 kilometros ao nordeste da

« villa de Santa Cruz das Palmeiras, bem verá
« v. exc. que a COMPANHIA PAULISTA, levando
« a effeito este ramal, ficará ainda longe dos limi-
« tes de sua zona privilegiada, não pretendendo,
« nem sendo de seu interesse ir além, antes de
« conseguir o que tem já reclamado e espera do
« governo, isto é, que a sua zona seja demarcada
« de modo que se dissipem quaesquer duvidas
« sobre o seu verdadeiro alcance e se mantenham
« perfectos e inviolaveis os direitos que lhe ou-
« torgaram os contractos.—Deus Guarde, etc. »

E' com satisfação que vos communicamos que, por acto de 12 do corrente, o governo deu sua approvação ao projecto.

Ramal para Santa Rita do Passa Quatro

No empenho de desenvolver quanto possivel o trafego de nossa estrada, cuidando ao mesmo tempo dos interesses da zona por ella servida, continúa a directoria a promover e auxiliar a formação de pequenas empresas, tendo por fim executar linhas economicas, confluindo para a nossa, nas regiões a que não era conveniente levar a bitola larga.

Animada d'estas idéas e da mesma fórma por que procedeu em relação á Companhia Descalvadense, acaba ella de proceder para com a nova e auspiciosa empresa do ramal para Santa Rita do Passa Quatro.

A principio, suscitando-se duvidas sobre o nosso direito de zona e havendo receios de opposição por parte da Companhia Mogyana, a directoria acudiu de prompto a dissipal-as, dirigindo aos distinctos cavalleiros que se puzeram á frente da nova empresa, surs. coroneis Delfino Martins de Siqueira, Bento José de Carvalho e drs. Hormindo Leite e Carlos Paes de Barros, o officio do theor seguinte :

« A' directoria d'esta companhia foi presente
« o officio de 17 do corrente, pelo qual vv. ss.,
« expondo as difficuldades que poderá oppôr a
« Companhia Mogyana ao bom exito da empresa
« que tratam de organizar, tendo por fim con-
« struir uma linha ferrea de Porto Ferreira a
« Santa Rita do Passa Quatro, concluem por ma-
« nifestar o desejo de ouvir da directoria o fun-
« damento de taes ameaças e bem assim que
« garantias offerece a COMPANHIA PAULISTA para
« a segurança e prosperidade da projectada em-
« presa.

« A directoria acredita corresponder aos de-
« sejos de vv. ss. mostrando-lhes que a estrada
« que se projecta está na zona que lhe pertence
« e declarando-lhes que defenderá o seu direito,
« em qualquer tempo que seja contestado, por
« todos os meios legais.

« Como sabem vv. ss., a villa de Santa Rita
« do Passa Quatro se acha a muito menos de 31
« kilometros do eixo de nosso ramal de Cordeiros
« a Belem do Descalvado, o qual, nos termos dos
« contractos assignados com o governo provin-
« cial, em 1875 e 1880, conta a zona privile-
« giada de 31 kilometros para cada lado do eixo
« da estrada.

« Não conhecendo nós a posição exacta de
« Santa Rita em relação ao dito ramal, somos
« obrigados a figurar hypotheses.

« Se da villa tirar-se uma normal á estrada
« do ramal, esta normal cairá áquem ou além
« da estação de Porto Ferreira.

« Verificado o primeiro caso, que é o que pa-
« rece verdadeiro, a conclusão será que Santa
« Rita está na zona do trecho do ramal que vae
« de Cordeiros a Porto Ferreira, o qual se achava
« já construido antes mesmo que a Companhia
« Mogyana celebrasse o contracto para o pro-
« longamento de Casa Branca ao Ribeirão Preto,
« o qual data de 1880.

« E como *qui prior est in tempore prior est in*
« *jure*, claro é que na hypothese figurada não
« pôde ser o nosso direito contestado, embora a

« villa se acha tambem a menos de 31 kilometros do referido prolongamento da Mogyana.

« Supponhamos agora que Santa Rita não se ache ao lado do trecho do ramal que termina na estação de Porto Ferreira, mas sim ao lado do trecho que vae de Porto Ferreira ao Descalvado.

« Se assim fôr, como o nosso contracto para a construcção d'esse trecho é de 25 de outubro de 1880 e o da Mogyana, para o prolongamento de Casa Branca ao Ribeirão Preto, é de 8 de junho de 1880, portanto anterior, poderá parecer que a zona em questão é da Companhia Mogyana e não da PAULISTA. A verdade, porém, é outra.

« E' certo que o contracto da Mogyana é de alguns mezes anterior ao nosso; acontece, porém, que no caso vertente não é a prioridade do contracto que firma a prioridade do direito, é sim a prioridade do projecto approvedo pelo governo.

« E' que, o privilegio não se referindo á localidade em questão, não se trata de concessão feita e acabada por meio de simples disposições contractuaes; com effeito, trata-se da fixação de ponto situado na zona ou facha marginal do eixo d'uma estrada, isto é, de cousa que não existe nem póde ser conhecida senão mediante prévia determinação do eixo da estrada, o qual, por sua vez só é fixado depois de feitos os estudos e approvedo o projecto.

« Ora, o projecto para a construcção de nossa linha de Porto Ferreira a Descalvado foi approvedo pelo governo em data de 22 de novembro de 1880, emquanto que o da Mogyana só o foi em dias do anno de 1881.

« D'aqui resulta que o traçado da PAULISTA já era conhecido, estava já determinado o eixo da estrada, e portanto a respectiva zona, comprehendendo Santa Rita, quando ainda não se sabia se quer por onde havia de ser lançada a Mogyana em seu prolongamento de Casa Branca ao Ribeirão Preto, o qual era de espe-

« rar que corresse a mais de 31 kilometros de
« distancia do ponto em questão, se a partir de
« Casa Branca já elle não obliquasse para a es-
« querda, invadindo a nossa zona, com o mani-
« festo intuito de cortar a frente á nossa estrada.
« E' claro, pois que ainda n'esta hypothese
« a villa de Santa Rita se acha em zona da
« COMPANHIA PAULISTA.

« Conscia do direito que assim lhe assiste, e
« tambem convencida das vantagens de ordem
« publica que haverá em continuar a ser a es-
« trada d'esta companhia o escoadouro dos pro-
« ductos do municipio de Santa Rita, não só
« por causa do menor percurso e menor frete,
« como por outros beneficios derivados da supe-
« rioridade da bitola larga sobre a estreita—a
« directoria não só está prompta a ceder o seu
« direito á companhia que vv. ss. tratam de orga-
« nisar e a ajudal-a com favores identicos aos
« que fez á Descalvadense, como tambem a de-
« fender em qualquer tempo e por todos os
« meios a seu alcance o seu privilegio.—Deus
« Guarde, etc. »

Reconhecido o nosso direito por parte dos incor-
poradores da nova companhia, em pouco ficava esta
organizada e assignava connosco a escriptura de
accordo e obrigação como abaixo se declara :

« SAIBAM quantos esta escriptura virem, que
« no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus
« Christo, de mil oitocentos oitenta e nove, aos
« oito de Janeiro, nesta Imperial cidade de São
« Paulo, em meu cartorio, perante mim tabellião,
« compareceram partes entre si justas e contra-
« ctadas, a saber: como outorgante a COMPANHIA
« PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, com
« séde nesta capital e representada por seu Pre-
« sidente o Doutor Fidencio Nepomuceno Prates,
« e como outorgada a Companhia Ramal Ferreo
« de Santa Rita, representada por sua directoria
« de que fazem parte o Coronel Delfino Martins
« de Siqueira, Tenente-Coronel Bento José de

« Carvalho, Doutor Carlos Paes de Barros e
« José Vieira Palma e neste acto representada
« por seu procurador o Doutor Joaquim José
« Vieira de Carvalho, conforme a procuração
« exhibida com especiaes poderes para acceitar e
« assignar esta escriptura, a qual, estando em
« fôrma legal vae registrada no livro competente
« do meu cartorio, onde fica archivada; todos
« meus conhecidos e das testemunhas abaixo
« nomeadas e assignadas, do que dou fé; perante
« as quaes pela outorgante COMPANHIA PAULISTA,
« por seu Presidente o Doutor Fidencio Nepo-
« muceno Prates me foi dito que em virtude do
« que foi resolvido em assembléa geral de accio-
« nistas em data de trinta de Setembro de mil
« oitocentos oitenta e oito e em sessão da Dire-
« ctoria em data de cinco do corrente mez, fazia
« a COMPANHIA PAULISTA em favor da outorgada
« *Companhia Ramal Ferreo de Santa Rita*:

« 1.^a—cessão do seu privilegio de zona para o
« effeito de levar esta Companhia a sua linha fer-
« rea desde a estação de Porto Ferreira até á
« villa de Santa Rita de Passa Quatro;

« 2.^a—transporte em suas estradas de ferro
« de todo o material, quer fixo, quer rodante,
« destinado á construcção da projectada ferro-via,
« obrigando-se a outorgada Companhia Ramal
« Ferreo de Santa Rita a pagar á COMPANHIA
« PAULISTA, por este serviço, tão sómente as
« despesas que esta fizer com o dito transporte,
« na mesma proporção em que lh'as pagou a
« *Companhia Descalvadense de Ferro Via Agricola*;

« 3.^a—construcção do leito da linha para a
« projectada ferro-via, desde a ponte, isto é, da
« margem esquerda do rio Mogy-guassú, até á
« estação de Porto Ferreira;

« 4.^a—por seu lado obriga-se a *Companhia*
« *Ramal Ferreo de Santa Rita* a não fazer nem
« consentir que se faça ligação de especie alguma
« entre a sua estrada e qualquer outra, tendo
« por fim desviar cargas das linhas da COMPA-
« NHIA PAULISTA; outrosim, terá esta Companhia
« preferencia, em igualdade de condições, para

« qualquer transacção que tenha por objecto a
« venda, arrendamento, ou fusão da empresa do
« Ramal Ferreo de Santa Rita. O que sendo
« tudo ouvido pela outorgada Companhia Ramal
« Ferreo de Santa Rita, por sua Directoria, re-
« presentada por seu procurador, me foi dito que
« acceitava a presente escriptura sem reserva
« ou limitação alguma e com todas as suas clau-
« sulas e condições. E por se acharem assim
« accordes e convencionados, me pediram que
« lhes lavrasse a presente escriptura, o que fiz,
« em vista da distribuição seguinte: Ao 2.º ta-
« bellião. Escriptura de cessão que faz a Com-
« PANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES
« á *Companhia Ramal Ferreo de Santa Rita*.
« S. Paulo, 8 de Janeiro de 1889. Leite So-
« brinho. Feita esta escriptura li-a ás partes
« perante as testemunhas, acceitaram, outorga-
« ram e assignaram, com as mesmas testemu-
« nhas que são: Elisiario Antonio Leal e Anto-
« nio Terra Pereira conhecidos de mim tabellião.
« Eu, Climaco Cesar de Oliveira Escrevente ju-
« ramentado que escrevi. E eu, Angelo Carlos
« de Abreu, Tabellião que subscrevi. Fidência
« N. Prates. Joaquim José Vieira de Carvalho.
« Elisiario Antonio Leal. Antonio Terra Pereira.
« Trasladata do proprio original a que me re-
« porto e dou fé, em o mesmo dia, mez e anno
« de sua data. E eu, Angelo Carlos de Abreu,
« Tabellião que subscrevi, conferi e assigno em
« publico e raso. »

Consta-nos que a nascente companhia já celebrou con-
tracto com o governo provincial, e que tem já quasi
concluido o serviço de exploração da nova estrada.

Nova estrada de ferro para Santos

A 22 de fevereiro proximo findo foi-nos remet-
tida pela presidencia da provincia, para que infor-
massemos a respeito, a seguinte petição da Compa-
nhia Mogyana ao governo imperial.

« Os directores da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, abaixo-assignados, vêm perante V. M. Imperial requerer privilegio por cincoenta annos para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro complementar da Companhia Mogyana de Campinas a Santos.

« A Companhia Mogyana desde que foi inaugurada não tem obtido redução alguma nos principaes generos de importação e exportação que transitam em sua linha, sendo as mesmas tarifas as que regulam desde o começo, assim é que na sua linha, e principalmente nos pontos longinquos, sua tarifa para o café sendo reduzida progressivamente conforme as distancias, de 200 réis a 120 réis por tonelada em kilometro; na Companhia Paulista, ella ainda é de 206 réis de Campinas a Jundiahy e de 200 réis de Jundiahy a Santos, na Ingleza.

« No sal a Companhia Mogyana igualmente fez consideraveis reduções, sobre tudo para grandes distancias.

« Além disso, o grande trafego proprio d'essas duas companhias, difficulta as vezes o prompto transporte dos generos do interior para Santos e vice-versa.

« Accresce que o trafego crescente da Companhia Mogyana é sufficiente para alimentar o o prolongamento de Campinas para Santos, mesmo com fretes mais reduzidos do que os actuaes.

« Os peticionarios se compromettem a executar a obra nas seguintes condições:

« 1.^a—A não offender a zona privilegiada de nenhuma outra companhia, não recebendo dentro das mesmas zonas á frete, cargas ou passageiros, salvo accôrdo.

« 2.^a—A reduzir as tarifas da linha pedida de maneira que os fretes de transportes de mercadorias nunca excedam ao actual de Campinas a Santos, com abatimento de dez por cento.

- « 3.^a—A transportar gratuitamente os immigran-
« tes e animaes destinados á criação durante
« o tempo do privilegio ;
- « 4.^a—A applicar á redução de sua tarifa, an-
« nualmente, a metade do excesso da renda de
« dez por cento ;
- « 5.^a—A transmittir gratuitamente os telegram-
« mas do governo.
- « Porisso pedem a V. M. Imperial deferimento
« etc. »

Tomando o assumpto na devida consideração, em data de 9 do corrente mez de março, prestámos a respeito a seguinte informação :

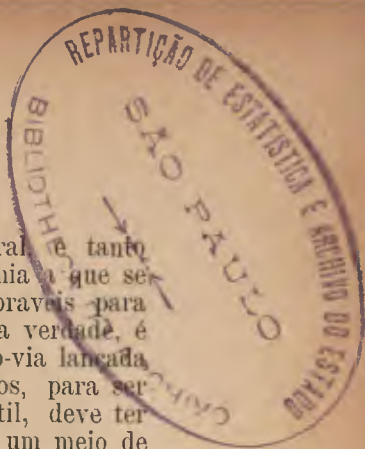
« Satisfazendo o objecto do officio de 21 do
« mez proximo findo, pelo qual serviu-se v. exc.
« transmittir-me, afim de que diga a respeito, a
« inclusa petição da directoria da Companhia
« Mogyana, solicitando do governo imperial
« privilegio por cincoenta annos, para a construc-
« ção uso e gozo de uma estrada de ferro de
« Campinas a Santos,—tenho a honra de prestar
« a seguinte informação :

« Não ha duvida que a provincia de S. Paulo,
« pelo immenso incremento que apresentam a sua
« lavoura e o seu commercio, não só hade com-
« portar como exigirá brevemente novo escoa-
« douro para seus productos.

« Alargada a area do trabalho, avolumada a
« producção, e condensando-se cada dia as rela-
« ções commerciaes, é obvio que a provincia in-
« teira não póde continuar tributaria de uma
« unica via de communicação com o littoral.

« Ao corrente das circumstancias, não tem fal-
« tado quem se proponha realisar o melhora-
« mento em questão, vindo agora alistar-se n'este
« numero tambem a Companhia Mogyana, cuja
« pretensão, entre todas, é certamente a menos
« cabivel.

« Com effeito, como sabe v. exc., é a estrada
« d'esta companhia uma das que têm seu ponto



« de partida mais afastado do littoral, e tanto
« basta para ser a referida companhia a que se
« acha em condições mais desfavoráveis para
« realizar a projectada empresa. Na verdade, é
« de considerar que uma nova ferro-via lançada
« do interior para o porto de Santos, para ser
« commettimento verdadeiramente util, deve ter
« por fim não só proporcionar mais um meio de
« transporte aos productos das zonas já servidas
« pela viação aperfeiçoada, como também dar vida
« e alento a toda a immensa região que ella
« terá de atravessar, de um a outro extremo.

« Ora, pertencendo á COMPANHIA PAULISTA a
« parte mais importante d'esta região, pois que
« dentro da zona privilegiada d'esta companhia
« é que terá de dar-se o entroncamento das
« estradas de ferro da Companhia Ytuana com a
« nova linha que se projecta,—a que prestimo
« ficará esta reduzida no caso de ser construída
« pela Mogyana e de não consentir a PAULISTA
« que dentro de sua zona receba ella passageiros
« ou cargas?

« Bastaria esta consideração para invalidar
« de vez a pretensão da Companhia Mogyana,
« se outros importantes interesses não viesse ella
« offender, com graves prejuizos de ordem publica
« e particular.

« De facto, na hypothese estranha de levar
« dita companhia sua linha a Santos, ainda que
« só para fazer trafego de extremo a extremo,
« é certo que a concessão por ella impetrada se
« não viesse ferir direitos, viria causar enorme
« desfalque na receita da COMPANHIA PAULISTA,
« dizimando-lhe o trafego no trecho entre Cam-
« pinas e Jundiahy. E como uma grande depres-
« são, que agora soffresse a receita d'esta com-
« panhia, abatendo-lhe os dividendos, viria mal-
« lograr o ensejo de em pouco tempo reduzirem-se
« as tarifas, como infallivelmente acontecerá se
« a renda se mantiver elevada,—claro é que a
« concessão da nova linha á Companhia Mogyana
« não seria um simples ataque aos interesses da
« empresa que, confiada na lealdade do governo,

« foi a primeira a constituir-se no Imperio, com
« capitaes nacionaes, mas um verdadeiro atten-
« tado contra o interesse publico.

« De resto, tendo já a COMPANHIA PAULISTA
« DE VIAS FERREAS E FLUVIAES se proposto a
« executar, com muito mais vantagens que qual-
« quer outra empresa ou companhia, uma linha
« de bitola de um metro, entre Santos e o ponto
« mais conveniente de sua linha entre Jundiahy
« e Campinas, e se havendo compromettido a
« collocar um terceiro trilho na estrada entre
« Campinas e o ponto de partida da nova linha,
« de modo a permittir que os trens da Companhia
« Mogyana possam correr livremente até Santos,
« ficando assim satisfeita uma justa conveniencia
« do trafego d'esta estrada e, por outro lado, pre-
« judicada a unica razão de ser do pedido feito
« pela Mogyana, bem verá v. exc. que o unico
« despacho que se deverá dar á sua pretensão
« é um simples indeferido.—Deus Guarde, etc. »

De feito, reconhece a directoria como idéa vencida a conveniencia d'uma nova estrada para o littoral. E pois que, tal seja o seu ponto de partida, muito poderá ella prejudicar os interesses d'esta companhia, interesses que não serão de fórma alguma contrariados, antes poderão perfeitamente conciliar-se com a execução do notavel melhoramento, se a nossa companhia, que está em condições de realisal-o com vantagens publicas superiores a qualquer outra, for a propria a encarregar-se da tarefa, deliberou a directoria solicitar do governo imperial o privilegio para a construcção da nova linha, fundamentando a sua petição nos seguintes termos :

« A notavel expansão das forças productivas
« da provincia de S. Paulo, cujo commercio de
« importação e exportação tem triplicado em dez
« annos, a corrente immigratoria que cada anno
« se avoluma, multiplicando os seus factores de
« produção a ponto tal que dentro de muito

« pouco tempo não será exaggero computar em
* um milhão de toneladas o movimento de mer-
« cadorias que demandarão transporte do interior
« para o littoral e vice-versa, e por sobre tudo,
« a insufficiencia, que já se antevê, do serviço
« funicular empregado, para transpor a cordi-
« lheira maritima, pela estrada da Companhia
« São Paulo Railway, unica via de communica-
« ção estabelecida entre o interior da provincia
« e o porto de Santos, seu emporio commercial,—
« são razões que não só justificam, mas tornam
« necessaria, imprescindivel, a construcção de
« nova estrada de ferro para o littoral.

« O reconhecimento d'estes factos e das van-
« tagens publicas de toda a sorte, que hão de
« decorrer de semelhante commettimento, leva a
« directoria da COMPANHIA PAULISTA DE VIAS
« FERREAS E FLUVIAES, representada pelos abaixo
« assignados, a vir perante V. M. Imperial re-
« querer privilegio por quarenta e cinco annos,
« para a construcção, uso e gozo de uma ferro-
« via, de bitola de um metro, da estação de
« Louveira ou outro ponto mais conveniente da
« estrada entre Jundiahy e Campinas, á cidade
« de Santos, passando pelas villas de Cabreuva,
« Araçariguama, Cotia e Itapecerica, segundo o
« traçado que junto apresenta, sujeito a modi-
« ficações de exploração regular.

« Projectada como se acha, é certo que a es-
« trada, cuja concessão os peticionarios solicitam,
« virá não só proporcionar mais um meio de
« transporte, aos productos da vasta zona ser-
« vida pela rede de viação interior, como fe-
« cundar, com o mais precioso instrumento de pro-
« gresso, essa immensa região em que acampam
« não menos de seis grandes municipios, a qual
« ahí jaz inteiramente desaproveitada, pela falta
« quasi absoluta de meios de transporte, ainda
« que perto da capital e em condições melhores
« do que nenhuma outra para ser colonisada e
« constituir-se em pouco o celeiro e a adega da
« provincia.

« Os abaixo assignados não ignoram que mais
« de um pedido de privilegio tem sido feito para
« a construcção da nova estrada para Santos,
« entretanto, pedem venia a V. M. Imperial para
« dizer que ninguem offereceu ainda traçado como
« o que apresentam os peticionarios, nem tão
« pouco adduziu razões como as que suffragam
« a presente pretensão.

« Em primeiro logar releva ponderar que uma
« nova linha ligando a rede de viação interior
« com o porto de Santos não poderá deixar de
« percorrer, em grande extensão, a zona privi-
« legiada da COMPANHIA PAULISTA, e como ne-
« nhuma ferro-via póde ahi trafegar, sem o con-
« sentimento d'esta companhia, é visto que a nova
« linha, concedida a outrem, não poderá prestar
« os serviços que d'ella se devem esperar.

« Assim é, com effeito, que a estrada da Com-
« panhia Ytuana, que desenvolve-se na zona da
« PAULISTA desde Jundiaby até além de Itaicy,
« não poderá ligar-se, dentro da referida zona, á
« nova estrada, e do mesmo modo, qualquer empresa
« ou companhia que pretenda ir de Campinas a
« Santos, nada poderá carregar nem descarregar
« desde Campinas até á villa de Cabreúva, que
« limita a sudoeste a referida zona privilegiada.

« Bastaria esta consideração para fazer preva-
« lecer a pretensão da directoria da COMPANHIA
« PAULISTA, se ainda não se compromettessem
« os abaixo assignados, como se compromettem,
« a observar as seguintes condições :

« 1.^a—Collocar um terceiro trilho na estrada
« entre Campinas e o ponto de partida da
« nova linha, de modo a permittir que os trens
« da estrada mogyana possam correr livre-
« mente até Santos ;

« 2.^a—Adoptar tarifas para a nova linha com a
« reducção pelo menos de 25 % sobre as que
« actualmente vigoram ;

« 3.^a—Rever as tarifas annualmente, applicando
« em beneficio de sua reducção metade do
« excesso da renda de dez por cento ;

« 4.^a—Fazer gratuitamente o transporte de im-
« migrantes, suas bagagens e ferramentas, assim
« como outros serviços estipulados nos con-
« tractos semelhantes.

« Senhor, os peticionarios, convencidos das
« vantagens de ordem publica que virá propiciar
« a nova empresa e certos de que a concessão
« que impetram não affectará os direitos e jus-
« tos interesses da estrada ingleza, cuja receita
« liquida tem já excedido de muito o seu maximo
« limite e será para o futuro e em qualquer
« emergencia sobejamente alimentada pelo mo-
« vimento de passageiros e mercadorias que tem
« a capital por centro ou interposto obrigado,
« pedem a V. M. Imperial deferimento, etc. »

Fusão com a Companhia Rio Claro

Com relação a este importante assumpto, em vossa ultima reunião autorisastes a directoria a entrar em accordo com a Companhia Rio Claro.

No desempenho d'esta tarefa, em data de 27 de outubro de 1888, dirigiu esta directoria á da referida companhia o officio abaixo :

« A directoria da COMPANHIA PAULISTA, auto-
« risada pela assembléa geral de accionistas,
« reunida a 30 de setembro proximo passado,
« para estabelecer as bases definitivas em que
« convirá a esta companhia acceitar a fusão de
« seus direitos, obrigações e interesses com os da
« *Companhia Rio Claro*, de que são v. excs.
« muito dignos representantes, vem cumprir o
« dever de manifestar-lhes a sua opinião sobre as
« condições em que julga dever effectuar-se a
« unificação das duas companhias. Tendo estu-
« dado maduramente as condições technicas e
« economicas de uma e outra empresa, chegou a
« directoria á conclusão de que a fusão nos ter-
« mos da proposta offerecida pela *Companhia Rio*
« *Claro*—para que as acções de ambas as com-

« panhias sejam indistinctamente do valor de
« 200\$000 cada uma—seria uma transacção real-
« mente vantajosa para a referida companhia,
« mas de resultados negativos para a PAULISTA.
« Com effeito, considerando que, constituida como
« se acha a empresa da Rio Claro, as suas acções
« tem rendido cerca de 25 % menos do que as
« da COMPANHIA PAULISTA e attendendo a que,
« como primeira consequencia da fusão, a renda
« da estrada Rio Claro terá de soffrer depressão
« proveniente não só da reducção de suas tarifas,
« em geral mais elevadas do que as nossas, como
« da extincção da renda correspondente ao trans-
« porte de immigrants, que passará a ser gra-
« tuito—entende esta directoria que o negocio,
« para ser realisado em termos que convenham
« não a uma só mas a ambas as companhias,
« deve assentar na base de duas acções da PAU-
« LISTA por tres da *Companhia Rio Claro*.
« Convencida de que fóra d'esta base a fusão
« não poderá convir aos interesses que repre-
« senta, a directoria da COMPANHIA PAULISTA
« aguarda, entretanto, a resposta de vs. excs., se
« acceitam ou não a base que lhes offerece, ou
« apresentam uma contra-proposta, para tudo em
« tempo ser submettido á definitiva resolução da
« assembléa geral de accionistas especialmente
« convocada para deliberar sobre o assumpto.—
« Deus Guarde, etc. »

Respondeu a directoria da *Companhia Rio Claro*,
em data de 4 de novembro de 1888, por officio
concebido n'estes termos:

« Accusando o recebimento do officio de v. exc.
« de 27 do proximo passado, relativo á base em
« que convirá á COMPANHIA PAULISTA acceitar a
« fusão de seus interesses com a *Companhia Rio*
« *Claro*, devo, em resposta, declarar a v. exc.
« que sujeitando o seu alludido officio ao conheci-
« mento da directoria e da assembléa geral
« d'esta companhia, em cuja reunião se achava
« presente a maioria de accionistas, foi unani-

« memente resolvido que, para os devidos effeitos,
« se communicasse a v. exc. que a unica base
« possivel para a fusão d'essas companhias, é a
« que já foi apresentada a v. exc. e posterior-
« mente approvada pela assembléa geral, em
« sessão de 17 do corrente e de que trata aquelle
« officio de v. exc. a quem Deus Guarde, etc. »

Em vista dos termos decisivos da resposta recebida e attenta a inconveniencia do negocio sob condição notoriamente contraria aos interesses da COMPANHIA PAULISTA, é bem de ver que não foi dado a esta directoria chegar a qualquer accordo sobre o assumpto, e como, simplesmente para fazer-vos esta communicação, não lhe pareceu necessario convocar uma assembléa extraordinaria, ella deixou de o fazer, ficando, entretanto, ao vosso voto, que é soberano, decidir a tal respeito o que julgar mais acertado.

Questão de zona

Acha-se pendente de despacho do governo, com informações de todas as repartições competentes e tambem da *Companhia Mogyana*, o requerimento que fizemos para que fosse a *Commissão Geologica e Geographica da Provincia* encarregada de proceder desde logo aos necessarios estudos e á organização da carta da provincia nos pontos em que a zona de nossa estrada é disputada pela referida companhia.

Já que o poder publico, ao celebrar contractos e conceder privilegios de zona para a construcção de estradas de ferro, não tinha meios para instruir as concessões com a carta da zona pertencente a cada estrada, ficando taes contractos sem o seu principal instrumento e originando-se d'aqui conflictos cujas consequencias a ninguem é dado prever, justo é que no que depende de medidas de sua competencia e uma vez que ha uma commissão de profissionaes encarregada de levantar, por conta da provincia, a sua carta

topographica, o governo lhe determine que estes trabalhos, quanto possível, sejam executados de preferencia nos pontos em que se tem suscitado conflicto.

Só assim a administração publica e o poder judiciario, cada um em sua esphera, terão base para resolver com acerto as questões pendentes, e, consequentemente, poderão os opprimidos desaffrontar os seus direitos.

Estavam escriptas as palavras que precedem quando chegou ao nosso conhecimento que, por acto de 13 do corrente mez de março, o governo, não considerando resolvida a questão, como pretendeu a *Companhia Mogyana* na informação que prestou a respeito, mas também não se julgando competente para decidil-a, por isso que não se trata propriamente da validade da concessão feita á *Companhia Paulista*, mas de garantil-a contra a invasão de sua zona privilegiada, resolveu que deve a directoria recorrer, nos termos da imperial resolução de consulta do conselho de estado de 31 de agosto de 1875, ao poder judiciario, como se procedeu na questão congenere, agitada entre as companhias de estrada de ferro *União Valenciana* e *Commercio e Rio das Flores*.

Saldo do trafego reciproco

Parecendo-nos carecer de modificações o systema seguido pela repartição competente, na liquidação das contas do trafego reciproco das estradas de ferro da provincia, em data de 19 de janeiro ultimo dirigimo-nos a cada um dos representantes das companhias interessadas, expondo-lhes a materia e pedindo o seu concurso para as reformas necessarias, o que tudo fizemos pelo officio do theor seguinte :

- « Sabe v. s. que, para facilidade do trafego
- « entre as diversas estradas de ferro da provin-
- « cia, as companhias interessadas concordaram

« entre si em estabelecer uma contadoria central
« encarregada da liquidação das contas do trafego
« reciproco.

« Esta repartição recebe , processa e liquida,
« mensalmente, as contas de todo e qualquer tra-
« fego em que são interessadas duas ou mais
« companhias, e a todas envia os respectivos
« balancetes demonstrando o saldo a debito ou
« credito de cada uma.

« As companhias em debito effectuam em praso
« dado o pagamento que lhes compete ao ban-
« queiro commum ; ás companhias que têm saldo
« a favor, remette o inspector da contadoria che-
« que sobre o referido banqueiro, para o respe-
« ctivo pagamento ; sendo, porém, de notar que
« os saldos pró ou contra são constituídos unica-
« mente pelo que toca a cada companhia como
« resultado do respectivo trafego no mez, não se
« computando, para as que têm dinheiro a re-
« ceber, os juros da quantia de que estiveram
« no desembolso, assim como tambem não se lan-
« çam a debito das que têm dinheiro a repôr—
« os juros a que aliás tem direito todo o capital
« em circulação.

« Se, quando se fixaram as disposições que re-
« gem a materia e combinou-se em semelhante
« processo de liquidação de contas, era insignifi-
« cante o prejuizo das companhias que tinham
« saldos a receber da contadoria central, é certo,
« entretanto, que, com o extraordinario desen-
« volvimento das estradas de ferro da provin-
« cia e o consideravel augmento de seu trafego
« —não só cresceu a receita de cada uma como
« tornou-se forçosamente mais laboriosa e demo-
« rada a liquidação das contas, resultando de
« tudo avultar e tornar-se por demais sensivel,
« sobretudo para algumas companhias, o prejuizo
« proveniente do facto de não se contar juro al-
« gum em favor dos saldos do trafego reciproco.

« Para tornar mais claro ou melhor justificar
« o que vae dito, vamos argumentar com alga-
« rismos.

« Por liquidação de contas do trafego reci-
« proco do mez de outubro de 1888, coube á
« COMPANHIA PAULISTA um saldo a seu favor de
« rs. 275:017\$530, o qual foi-lhe pago a 15 de
« dezembro do referido anno.

« Para bem calcularmos o prejuizo que soffreu
« a companhia, ficando até esta data no desem-
« bolso d'aquelle avultado quinhão de sua re-
« ceita, começemos por considerar que o referido
« saldo representa a somma de parcellas que fo-
« ram diariamente arrecadadas, desde 1.º de ou-
« tubro até 10 de novembro seguinte, pois não
« duvidaremos admittir que o café carregado no
« interior, nos ultimos dias de outubro, só tenha
« sido retirado, em Santos, no principio de no-
« vembro, e portanto só então tenha sido pago
« o frete.

« Assim sendo, certo é que o saldo em questão
« na importancia de rs. 257:017\$530, foi rece-
« bido em quarenta dias, isto é—á razão de
« 6:875\$438 réis por dia.

« Ora, se a referida importancia, como aconte-
« ce com a receita do trafego proprio, vencesse
« o juro de 4 %, contado da data da entrada
« de cada parcella, até 15 de dezembro, data
« em que se effectuou o pagamento do saldo,
« havia um acrescimo em favor da COMPANHIA
« PAULISTA de 1:657\$000.

« Se para esta companhia importou n'esta
« quantia o prejuizo de um mez do trafego reci-
« proco no anno de 1888, é facil imaginar que
« d'aqui por diante, attento o desenvolvimento em
« que vae a provincia, deverá este prejuizo orçar
« por cerca de vinte contos de réis por anno,
« assim como, englobadamente, não deverá im-
« portar elle em menos de quarenta contos de
« réis para todas as estradas que costumam ter
« dinheiro a favor e que bem se póde dizer—
« são todas menos a de Santos a Jundiahy, a
« qual, pela circumstancia de ser a que recebe,
« além de outros, os fretes da exportação, por
« que o café é remetido do interior com frete
« a pagar em Santos, acha-se constituida em

« geral recebedora dos saldos das diversas com-
« panhias.

« Orçando estes saldos, mensalmente, por cen-
« tenas de contos de réis, os quaes são deposi-
« tados em banco, vencendo o juro de 3 %, vê-se
« que andará por dezenas de contos a importan-
« cia dos juros accumulados no fim de cada anno.

« Por exemplo, só no mez a que nos referimos,
« foi de quatrocentos oitenta e cinco contos de
« réis a quantia recebida pela companhia in-
« gleza, pertencente ás outras companhias. Esta
« quantia depositada a premio, á medida que era
« recebida, até a data em que a ingleza foi con-
« vidada a restituil-a, deve ter produzido mais
« de dois contos de réis de juros, os quaes, em
« vez de serem partilhados entre as companhias
« a que pertenciam os saldos, foram escriptura-
« dos como receita d'aquella estrada.

« Parece que não é preciso dizer mais para
« justificar a necessidade de melhor regular a
« materia, arbitrando-se razoavel indemnisação
« em favor dos interesses sacrificados com a
« actual ordem de cousas.

« Admittindo que a receita do trafego reci-
« proco de um dado mez se ache integralmente
« recolhida até o dia 10 do mez seguinte, parece
« de equidade que se conte juro, ao menos de
« 3 %, d'esta data á do pagamento do saldo,
« ficando em beneficio da companhia devedora,
« como compensação pela responsabilidade a que
« se sujeitou, o uso e gozo do dinheiro durante
« todo o praso da arrecadação.

« A directoria da COMPANHIA PAULISTA, acre-
« ditando que o assumpto que vem de expor é
« digno do exame das companhias que mantêm
« trafego reciproco, toma a liberdade de o re-
« commendar ao esclarecido juizo de v. s., con-
« cluindo por pedir-lhe a fineza de responder se
« a companhia de que v. s. é muito digno re-
« presentante se digna de adherir á resolução
« de se convocar desde já uma reunião dos
« representantes das companhias interessadas,

« para tratarem da questão e resolverem o que
« fôr acertado, ou se deve o assumpto ser adia-
« do para d'elle tratar-se na reunião ordinaria
« que, nos termos da condição 36.^a do regula-
« mento da contadoria central, deve ter logar
« no ultimo dia util do mez de agosto. — Deus
« guarde, etc. »

De quasi todas as companhias temos já recebido resposta adherindo inteiramente ás nossas idéas, e, justas como ellas são, esperamos que serão adoptadas na primeira oportunidade.

Imposto de transito

Disposições vexatorias do novo regulamento do imposto de transito levaram-nos a fundamentar a seguinte reclamação ao governo :

« A directoria da COMPANHIA PAULISTA, a bem
« dos interesses, cuja guarda lhe estão confiados,
« julga de seu dever solicitar a esclarecida atten-
« ção de v. exc. para o exame de varias dis-
« posições do novo regulamento do imposto pro-
« vincial de transito, as quaes lhe parecem sobre-
« modo prejudiciaes ao trafego de suas linhas.

« Pelo regulamento que vigorou até 30 de
« junho proximo passado, estava estabelecido que
« jamais o imposto devia exceder de 20 % do
« frete.

« Semelhante disposição tinha por fim evitar
« que o imposto, que se cobrava a tanto por
« tonelada, qualquer que fosse a distancia per-
« corrida, não se tornasse despropositado nos
« casos em que a mercadoria tivesse de percor-
« rer pequenas distancias.

« Infelizmente, porém, tão benefica disposição
« foi eliminada do regulamento que vem de ser
« expedido, para o exercicio de 1888—1889, e as
« taxas de transito, além de consideravelmente
« augmentadas, são agora devidas integralmente,
« qualquer que seja a distancia que os generos
« ou passageiros tenham de percorrer.

« N'esta conformidade, uma tonelada de assucar
« que seja remetida de uma estação para ou-
« tra, á distancia, por exemplo, de vinte kilome-
« tros, pagará de frete 4\$120 e de imposto
« 25\$000 !

« E' certo que esta taxa, lançada sobre o as-
« sucar de outras provincias, e por isso só co-
« bravel em sua entrada em Cachoeira ou Santos,
« não affecta interesses da COMPANHIA PAULISTA,
« mas o que se dá com o assucar, tributado em
« gráo verdadeiramente prohibitivo, tambem dá-se
« em escala mais ou menos alta com os generos
« produzidos na provincia, como o toucinho, o
« fumo, o algodão, etc.

« No caso de ser uma partida de toucinho des-
« pachada de uma de nossas estações para outra,
« por exemplo—de Belém do Descalvado a Porto
« Ferreira e vice-versa, temos que cada tonelada
« do genero pagará de frete 1\$900 e de im-
« posto 5\$000 !

« N'esta proporção um carregamento de 10 to-
« neladas pagará de frete 19\$000 e de imposto
« 50\$000 !

« A cobrança de taxas como esta, bem verá
« v. exc., não vem só opprimir, vem aniquilar
« completamente o nosso trafego inter-estacional.

« E' lamentavel, exm. sr., que, quando todas
« as companhias se reúnem e tratam de por todos
« os meios minorar os onus dos transportes, revendo
« as suas tarifas e melhor regulando as condições
« de seus serviços, ao mesmo tempo tenham de
« ver os seus esforços baldados por imposições
« que evidentemente não se compadecem com as
« conveniencias de quem quer que seja.

« Submettendo estas considerações ao escla-
« recido juizo de v. exc., a directoria espera
« que o governo, tomando o assumpto na consi-
« deração que merece, se dignará em tempo re-
« commendar á attenção da assembléa os reparos
« de que carece o novo regulamento do imposto
« de transito, para não produzir resultados inteir-
« ramente differentes dos que d'elle se devem
« razoavelmente pretender. Deus guarde, etc. »

Com respeito á questão, a 10 de janeiro ultimo, servio-se o governo communicar-nos que n'essa data apresentava a nossa reclamação á assemblea legislativa provincial.

Conclusão

Senhores accionistas, approximando-se o termo de nosso mandato, apraz-nos registrar que as reiteradas provas de confiança com que nos haveis honrado e a boa consciencia em que estamos de haveremos procurado bem desempenhar as funções a nosso cargo, nos fazem crêr que temos cumprido o nosso dever—bem servindo os vossos interesses.

No entretando, se julgardes que a nossa conducta em algum ponto desmereceu de vosso apoio, só nos dareis prazer em tornal-o conhecido, pois seremos docéis em reconhecer e promptos em remediar qualquer desacerto.

Escriptorio Central da Companhia Paulista de Vias
Ferreas e Fluviaes, S. Paulo 14 de Março de 1889.

A DIRECTORIA

Fidencio N. Prates—Presidente

Nicolán de Souza Queiroz.

Elias A. Pacheco Chaves.

ANNEXOS



- 1.—Relatorio do Inspector Geral, relativo aos serviços da estrada.
- 2.—Relatorio do Inspector Geral, relativo aos serviços da navegação.
- 3.—Balanço geral.
- 4.—Balancete da receita e despesa.
- 5.—Demonstração da despesa.
- 6.—Demonstração do 39.^o dividendo.
- 7.—Parecer do Conselho Fiscal.
- 8.—Certidão do escrivão do juizo do commercio.



Annexo n. 1

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVO AOS SERVIÇOS DA ESTRADA

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889.

Illm. Snr.

Durante o semestre findo em dezembro de 1888 não houve circumstancia extraordinaria além do importante facto de ter sido o semestre de maior movimento que a companhia tem tido. O enorme augmento demonstra-se pelo facto do rendimento liquido deste semestre ser 115 contos de réis mais do que o rendimento bruto do semestre correspondente no anno de 1887.

Passageiros

Continúa a augmentar em numero, principalmente o trafego de passageiros de 2.^a classe.

SEMESTRES	1. ^a	2. ^a	TOTAL
Dezembro de 1888	31.255	124.961	156.216
» » 1887	27.820	93.658	121.478
Mais em 1888	3.435	31.303	34.738

RENDIMENTO

SEMESTRES	1. ^a	2. ^a	TOTAL
Dezembro de 1888 . . .	118:514\$780	185:369\$270	303:884\$050
» » 1887 . . .	93:771\$070	155:866\$860	249:637\$930
Mais em 1888.	24:743\$710	29:502\$410	54:246\$120

Immigrantes

Além do grande numero de passageiros, foram conduzidos 32.300 immigrants gratis, o que é um serviço prestado á provincia na reorganisação do trabalho, e na importancia de 87 contos de réis. O numero dos immigrants é pouco inferior ao do 1.º semestre do anno. Durante o anno de 1888 o numero total de immigrants conduzidos gratis foi de 64.836, como tambem o numero total de pessoas transportadas elevou-se a 363.432 ou pouco menos de 1.000 pessoas por dia.

Todos estes viajantes foram conduzidos com toda segurança e presteza.

A relação entre as classes de passageiros foi :

1.ª classe	20 %
2.ª »	80 %

E' de especial satisfação notar como este ramo de serviço está augmentando, fazendo assim a companhia menos dependente d'um ramo de trafego, como acontece com a conducção do café que varia muito em diversos annos.

Mercadorias

Nunca foi o trafego tamanho, tanto na exportação como na importação.

Assim é que foram transportadas 48.667 toneladas mais neste semestre do que no correspondente de 1887. E' notavel que só esta differença para mais neste semestre é igual ao trafego total de alguns outros passados, por exemplo no semestre de junho de 1881, cujo total foi apenas de 43.285 toneladas, quando em 1888 o total foi 113.211.

SEMESTRES	Exportação	Importação	TOTAL
	T	T	T
Dezembro de 1888	75.030	38.181	113.211
» » 1887	39.520	25.024	64.544
Mais em 1888.	35.510	13.157	48.667

Tambem o trafego por vagão continúa a augmentar.

NUMERO DE VAGÕES

SEMESTRES	Exportados	Importados	TOTAL
Dezembro de 1888	2.283	1.569	3.852
» » 1887	1.822	1.769	3.591
Mais em 1888	461	.	261
Menos » » . . . .	.	200	.

TRANSPORTE DE ANIMAES

SEMESTRES	Exportados	Importados	TOTAL
Dezembro de 1888	3.208	775	3.983
» » 1887	3.585	543	4.128
Mais em 1888 . . . .	.	232	.
Menos » »	377	.	145

BAGAGENS E ENCOMMENDAS

SEMESTRES	Exportados	Importados	TOTAL
Dezembro de 1888	T 477	T 299	T 776
» » 1887	418	310	728
Mais em 1888	59	.	48
Menos » » . . . .	.	11	.

O movimento dos trens e vagões que correram durante o semestre de julho a dezembro de 1888 foi :

TRENS MIXTOS, DE MERCADORIAS E ESPECIAES

Entre Jundiahy e Campinas	997
» Campinas e Rio Claro	791
» Cordeiros e Descalvado	312
	<u>2.100</u>

VAGÕES

Entre Jundiahy e Campinas	27.394
» Campinas e Rio Claro	17.520
» Cordeiros e Descalvado	7.940
	<u>52.854</u>

Trens de passageiros e extraordinarios entre Jundiahy, Rio Claro, Descalvado e vice-versa 877.

Devido ao grande movimento de immigrants e a haver mais trens entre Rio Claro e Campinas, o numero dos expressos e especiaes tem augmentado 30 0/0, sendo em 1887, no semestre de dezembro, 671 e em 1888—877.

Receita e despesa

A receita liquida foi superior á receita bruta do semestre correspondente do anno de 1887 e a relação da despesa diminuiu até ser apenas 32 0/0.

RECEITA E DESPEZA

SEMESTRES	Bruto	Custeio	Liquido	Relação
Dezembro de 1888	2.220:911\$720	712:068\$170	1.508:843\$550	32,07 %
» » 1887	1.393:670\$770	589:860\$780	803:809\$990	41,52 %
Mais em 1888 . .	827:240\$950	122:207\$390	705:033\$560	

RENDA BRUTA POR KILOMETRO

SEMESTRES	Kilometros	Bruto	Por kilometro
Dezembro de 1887	250	1.393:670\$770	5:574\$683
» » 1888	250	2.220:911\$720	8:883\$646
Mais em 1888 . . . .	. . . .	827:240\$950	3:308\$963

DESPEZA POR KILOMETRO

SEMESTRES	Kilometros	Despeza	Por kilometro
Dezembro de 1887	250	589:860\$780	2:359\$443
» » 1888	250	712:068\$170	2:848\$272
Mais em 1888. . . . .	. . . . .	122:207\$390	488\$829

Conservação da Via Permanente

LEITO

A linha está em muito bom estado de conservação.

DORMENTES

Foram substituídos na

1. ^a Secção.	4.798=4.51 %
2. ^a »	4.032=5.86 %
3. ^a »	6.570=4.77 %
Total	<u>15.400=4.92 %</u>

DESVIOS

Prolongaram-se os desvios nas estações de Rocinha—95 metros e Campinas—92 metros.

LASTRO

Trabalhou-se no lastro alargando o aterro na estação de Rocinha e o córte no kilometro 45.

PONTES E BOEIROS

As longuerinas e dormentes da ponte do Atibaia foram substituídos.

Augmentaram-se os boeiros na estação de Louveira e no kilometro 15 do Ramal.

RANCHOS

Construiu-se um para o pessoal da conservação no kilometro 15 do Ramal.

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS

Edificou-se um armazem de baldeação na estação de Louveira.

Demoliu-se a estação velha de Campinas, e calçou-se a frente da nova com paralelepipedos.

Concertaram-se as seguintes estações: de Rocinha, Boa Vista, Limeira, Cordeiros, S. Bento, Goabiroba, Leme e Porto Ferreira.

Tracção e Officinas

Tudo conservado em ordem.

LOCOMOTIVAS

N. ^{os}	2, 5, 9, 12, 14	concertos	geraes.
»	13, 15, 7, 16, 17	»	»
»	18	»	parciaes.

Foram montadas mais duas locomotivas ns. 19 e 20 as quaes têm dado muito boas provas.

CARROS

Sahiram das officinas dois carros de bôgie, um de 1.^a, outro de 2.^a classe. Depois de experimentados e approvados pela directoria foram acceitos como o modelo para a encomenda de mais 8 carros novos, que devem chegar brevemente da Europa.

2	Carros	soffreram	concertos	geraes.
16	»	»	»	ligeiros.

VAGÕES

Foram montados 20 vagões novos.

1 Renovado.

6	Vagões	cobertos	soffreram	concertos	geraes.
172	»		soffreram	concertos	parciaes.

Renovados 17 eixos.

Telegrapho

O telegrapho funcionou com toda regularidade.

Foram collocados tres telephones em Porto Ferreira, ligando a estação á casa do engenheiro da Navegação e a dócca.

Mais um arame foi corrido entre Porto Ferreira e Descalvado, e ligado este a Porto Prainha, acha-se agora em communicação geral.

A linha telegraphica foi continuada até a estação de Pinheiros; esta estação e a de Martinho Prado foram ligadas no dia 14 de setembro.

Ao longo do rio Mogy-guassú ha hoje 220 kilometros de fio, collocado em estradas feitas pela companhia. Estas estradas sendo em linha mais recta possivel entre as diversas estações, tem facilitado muito o movimento dos moradores, que sempre fazem uso dellas, de preferencia ás velhas, que na maior parte estão abandonadas.

Em fins de julho foi explorado a estrada de rodagem entre Jundiahy e S. Paulo em vista do assentamento da linha telegraphica que vai ligar estes pontos, e logo depois foi dado começo ao serviço. Hoje o serviço de assentamento está sendo feito com a maior actividade, procurando-se ao mesmo tempo fazer uma linha forte e boa, com picadas bem abertas. Em vez de postes de madeira de pouca duração, trilhos velhos são empregados. Estes já se acham todos furados e promptos para a armação que foi feita em Campinas.

A luz electrica continúa a dar bons resultados. Nunca falhou por um só momento.

Annexo vai o quadro do numero deapparelhos e baterias nas diversas estações.

Existem hoje 796 kilometros de fio telegraphico funcionando.

Contadoria

Os balancetes da receita e despeza, as informações relativas á contabilidade e trafego, demonstram que, não só a escripturação desta repartição se acha em dia e boa ordem, como as das estações das linhas ferrea e fluvial.

Almoxarifado

Em dia e ordem.

Accidentes

Nenhum.

Deus Guarde a V. S.

Illm. snr. dr. F. N. Prates, digno presidente da directoria da Companhia Paulista.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

Discriminação da Receita

Julho a Dezembro de 1888

Passageiros	303:884\$050	13,68 %
Mercadorias	1,839:714\$940	82,84 %
Encommendas	37:279\$210	1,68 %
Animaes	6:359\$290	0,29 %
Telegrapho	17:449\$400	0,79 %
Armazenagem	1:298\$120	0,06 %
Arrecadação de Impostos	4:792\$990	0,21 %
Aluguel de casas, estações, zona etc.	10:133\$720	0,45 %
Rs.	2,220:911\$720	100,00 %

Discriminação da Despesa

Julho a Dezembro de 1888

Conservação da via perma- nente	289:131\$700	40,62 %
Tracção	165:310\$210	23,23 %
Reparos dos carros e vagões	58:247\$510	8,18 %
Trafego	150:355\$280	21,11 %
Administração geral	20:518\$910	2,88 %
Telegrapho	23:918\$760	3,36 %
Custeio de Jundiahy	4:585\$800	0,62 %
Rs.	712:068\$170	100,00 %

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889

Walter J. Hammond

Inspector Geral.

MOVIMENTO DE CADA ESTAÇÃO PASSAGEIROS

ESTAÇÕES	1. ^a Classe	2. ^a Classe	Ida e Volta	TOTAL
Jundiahy	405	4,482	326	5,213
Louveira	39	3,025	88	3,152
Rocinha	296	5,733	413	6,442
Vallinhos	121	4,954	405	5,480
Campinas	5,758	43,864	5,494	55,116
Boa Vista	13	697	8	718
Rebouças	52	3,491	97	3,640
Santa Barbara.	70	2,938	164	3,172
Tatú	62	2,011	62	2,135
Limeira	459	8,326	496	9,281
Cordeiros	181	4,763	283	5,227
Santa Gertrudes	26	1,719	25	1,770
Rio Claro	1,183	12,927	1,110	15,220
Remanso	29	551	31	611
Araras	198	4,224	198	4,620
Goabiroba	30	2,003	76	2,109
S. Bento	14	609	24	647
Leme	83	2,807	161	3,051
Pirassununga	328	6,249	419	6,996
Porto Ferreira	266	4,813	358	5,437
Descalvado	349	4,775	337	5,461
Porto Prainha.	18	.	.	18
» Amaral	15	.	.	15
» Pulador	11	.	.	11
» C. Bueno	13	.	.	13
» Jatahy	9	.	.	9
» Cedro	16	.	.	16
» M. Prado	25	.	.	25
» Pinheiros	14	.	.	14
» Jaboticabal	8	.	.	8
» Pitangueiras	5	.	.	5
» Pontal	9	.	.	9
	10,105	124,961	10,575	145,641

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889

Walter I. Hammond

Inspector Geral.

NUMERO DOS IMMIGRANTES
durante o semestre de julho a dezembro de 1888

ESTAÇÕES	Quantidade	Preços	Importancia
Louveira	72	\$580	41\$760
Rocinha	1,087	\$870	945\$690
Vallinhos	2,589	1\$160	3:003\$240
Campinas.	16,651	1\$620	26:974\$620
Rebouças.	123	2\$500	307\$500
Santa Barbara	292	2\$880	840\$960
Tatú	157	3\$210	503\$970
Limeira	637	3\$570	2:274\$090
Cordeiros.	150	3\$880	582\$000
Santa Gertrudes.	62	4\$120	255\$440
Rio Claro	7,568	4\$320	32:693\$760
Remanso	76	4\$120	313\$120
Araras	170	4\$350	739\$500
Goabiroba	297	4\$600	1:366\$200
São Bento	19	4\$890	92\$910
Leme	391	5\$170	2:021\$470
Pirassununga	216	5\$900	1:274\$400
Porto Ferreira	481	6\$560	3:155\$360
Descalvado	768	7\$120	5:468\$160
Porto Prainha	331	8\$440	2:793\$640
» Amaral	89	9\$380	834\$820
» C. Bueno.	51	12\$200	622\$200
» M. Prado.	23	16\$900	388\$700
	32,300	Rs.	87:493\$510

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889

Walter T. Hammond

Inspector Geral.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

ESTAÇÕES	Exportação	Importação	TOTAL
	T	T	T
Jundiahy	356	26	382
Louveira	665	249	914
*Rocinha	798	373	1,171
Vallinhos	1,955	214	2,169
Campinas	31,328	27,733	59,061
Bôa Vista	35	3	38
Rebouças	443	47	490
Santa Barbara	1,075	82	1,157
Tatú	611	27	638
Limeira	3,390	703	4,093
Cordeiros	1,118	113	1,231
Santa Gertrudes	660	23	683
Rio Claro	15,499	4,991	20,490
Remanso	610	49	659
Araras	1,263	425	1,688
Goabiroba	1,133	97	1,230
São Bento	430	7	437
Leme	1,278	198	1,476
Pirassununga	1,920	471	2,391
Emas	1,068	125	1,193
Porto Ferreira	3,091	554	3,645
Descalvado	3,366	857	4,223
Porto Prainha	109	56	165
» Amaral	295	49	344
» Pulador	156	20	176
» C. Bueno	557	43	600
» Jatahy	203	77	280
» Cedro	354	38	392
» M. Prado	26	40	66
» Pinheiros	840	75	915
» Jaboticabal	99	254	353
» Pitangueiras	107	45	152
» Pontal	192	117	309
	75,030	38,181	113,211

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889.

Walter J. Hammond

Inspector Geral.

Movimento de Café, Sal, Assucar etc.

ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO			
	Café T	Diversos T	TOTAL T	Sal T	Assucar T	Diversos T	TOTAL T
Jundiahy.....		356	356			26	26
Louveira.....	534	131	665	21	1	227	249
Rocinha.....	702	96	798	24	1	348	373
Vallinhos.....	1.865	90	1.955	37	2	175	214
Campinas.....	26.485	4.843	31.328	5.910	964	20.859	27.733
Bôa Vista.....	28	7	35			3	3
Rebouças.....	266	177	443	17		30	47
Santa Barbara.....	4	1.071	1.075	7	1	74	82
Tatú.....	555	56	611	8		19	27
Limeira.....	3.032	358	3.390	96	19	588	703
Cordeiros.....	685	433	1.118	9	2	102	113
Santa Gertrudes.....	619	41	660	7		16	23
Rio Claro.....	15.200	299	15.499	804	21	4.166	4.991
Remanso.....	575	35	610	3		46	49
Araras.....	1.045	218	1.263	60	17	348	425
Goabiroba.....	1.016	117	1.133	11	1	85	97
São Bento.....	350	80	430	1	1	5	7
Leme.....	1.071	207	1.278	32	2	164	198
Pirassununga.....	1.684	236	1.920	92	16	363	471
Ilmas.....	1.020	48	1.068	21	2	102	125
Porto Ferreira.....	2.960	131	3.091	93	8	453	554
Descalvado.....	3.216	150	3.366	91	17	749	857
Porto Prainha.....	101	8	109	6		50	56
» Amaral.....	286	9	295	5		44	49
» Pulador.....	152	4	156	2		18	20
» C. Bueno.....	538	19	557	7		36	43
» Jatahy.....	203		203	18		59	77
» Cedro.....	347	7	354	14		24	38
» M. Prado.....	23	3	26	2		38	40
» Pinheiros.....	801	39	840	11		64	75
» Jaboticabal.....	83	16	99	150		104	254
» Pitangueiras.....		107	107	10		35	45
» Pontal.....		192	192	69		48	117
	65.446	9.584	75.030	7.638	1.075	29.468	38.181

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889

Walter J. Hammond

Inspector Geral.

Telegrammas despachados durante o semestre findo em 31 de dezembro de 1888, e lista dosapparelhos empregados nas estações etc.

ESTAÇÕES	Serviço E.S.C.	Particular P.	Governo G.	TOTAL	Apparelhos	Copos de baterias	Observações
Jundiaby	1.912	446	11	2.369	2	70	
Louveira	726	130	1	857	1	30	
Rocinha	528	256	5	789	1	30	
Vallinhos	713	214	....	927	1	30	
Campinas	7.893	13.822	169	21.884	13	180	
Bôa Vista	491	28	....	519	1	30	
Rebouças	1.041	119	....	1.160	1	30	
Santa Barbara ...	1.362	241	2	1.605	1	30	
Tatú	1.325	93	2	1.420	1	30	
Limeira	1.561	1.079	16	2.656	2	60	
Cordeiros	3.662	562	....	4.224	4	130	
Santa Gertrudes ..	438	46	....	484	1	30	
Rio Claro	2.128	6.333	25	8.486	3	70	
Remanso	425	289	....	714	1	40	
Araras	703	408	5	1.116	1	40	
Goabirola	642	265	....	907	1	40	
São Bento	628	84	....	712	1	40	
Leme	841	368	5	1.214	1	40	
Pirassununga ...	1.166	1.236	26	2.428	2	70	
Laranja Azeda ...	20	....	....	20	2	50	
Emas	428	117	....	545	1	20	
Porto Ferreira ...	2.424	678	7	3.109	4	130	3 Telephones
Descalvado	1.219	1.692	30	2.941	4	140	
Porto Prainha ...	614	125	1	740	2	60	
» Amaral	370	155	....	525	2	70	
» C Bueno	580	79	....	659	2	70	
» Jatahy	505	34	....	539	2	70	
» Cedro	416	90	....	506	3	100	
» M. Prado	62	32	....	94	2	60	
» Pinheiros	92	22	....	114	2	60	
	34.915	29.043	305	64.263	65	1.850	3 Telephones

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889

Walter J. Hammond,

Inspector Geral.

Materiaes gastos pelas Locomotivas

Quadro demonstrando o termo médio dos gastos por locomotiva e por kilometro de carvão e azeite no semestre findo em 31 de dezembro de 1888.

Numero da Locomotiva	Carvão em kilos	Num. dos vagões rebocados	Azeite em litros	Qualidade do trem
1 a 4	6,32	8,56	0,048	Mixto
5 a 8	9,24	19,14	0,071	Carga
9 a 11	5,36	9,10	0,039	Expresso
12 a 15	8,10	13,86	0,056	Mixto
16	4,52	9,91	0,033	Expresso
17 a 18	15,39	30,47	0,091	Carga
19 a 20	12,42	16,46	0,119	Carga

Numero de kilometros percorridos pelas locomotivas :

Com os trens . . .	254.808	} 329.190
Fazendo manobra . .	74.382	

Materiaes gastos e consumidos pelas locomotivas, carros e vagões :

Carvão de pedra	2,590.655 kilos
Azeite	4.998 galões ou 22491 litros.

Campinas, 27 de Fevereiro de 1889.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

Annexo n. 2

RELATORIO
DO
INSPECTOR GERAL
RELATIVO AOS SERVIÇOS DA NAVEGAÇÃO

Campinas 28 de Fevereiro de 1889.

Illm. Snr.

No seguinte relatorio levarei a apreciação de v. ex. os principaes acontecimentos da navegação do rio Mogy-guassú. O serviço tem corrido com tanta regularidade como n'uma estrada de ferro, estando o pessoal agora completamente pratico e as difficuldades que a principio appareceram, vencidas.

Trafego de mercadorias

O transporte de cargas de exportação foi pouco maior do que no semestre correspondente, devido a safra relativamente pequena na cordilheira que é margeada pelo rio da Onça, entre a linha Mogyana e o rio Mogy-guassú.

Além d'isto as constantes chuvas durante os mezes que geralmente são de secca, de julho até novembro, contribuíram muito para retardar a remessa da safra.

O trafego de importação foi bom.

Eis um quadro demonstrando o trafego relativo ao semestre correspondente.

SEMESTRES	Exportação	Sal	Importação	Total
	T	T	T	T
julho a dezem. 1887	2.813	1.448	444	4.705
» » » 1888	2.938	1.250	520	4.708

Cumpre notar que pela navegação tem sido transportados os maiores pesos de mechanismo e caldeiras que se têm transportado na via ferrea; assim a navegação está em condições de levar toda e qualquer carga.

Passageiros

O movimento de passageiros permanece na mesma cifra com pouca differença, o que não é de admirar, pois a navegação offerece poucas vantagens aos viajantes, sendo feita para carga.

De julho a dezembro 1888—143 passageiros.

Foram transportados gratis 494 immigrants.

Armazens nos portos

O armazem em Porto Pinheiros foi augmentado. O de Porto Jatahy concluido e principiado um de tijolos em Porto Jaboticabal.

Corredeiras

Nos mezes de setembro e outubro a corredeira do « Cordão » foi fechada á passagem dos vapores e barcas, afim de acabar-se o canal que tinha uma grande lage de pedra no meio, a qual na estiagem formava uma grande e perigosa onda e tornava a passagem dos vapores muito difficil. Esta pedra foi removida e o canal consideravelmente melhorado.

Durante o tempo dos trabalhos houve baldeação de cargas n'este lugar.

As outras corredeiras estão no mesmo estado, dando segura passagem ás embarcações.

Vapores e lanchas

Todos estão em bom estado.

O quadro seguinte mostra o numero de kilometros percorridos no semestre, e tambem desde o começo da navegação :

MEZES	Conde d'Eu	Dr. N. Queiroz	C. A Prado	Dr. E. Chaves	Dr. F. N. Prates	R. Bonito
	K	K	K	K	K	K
Julho . . .	1.140	em concerto	854	840	1.431	não trabalhou
Agosto. . .	1.012	890	738	678	1.398	240
Setembro . .	1.028	832	470	672	1.097	308
Outubro . .	1.368	1.098	498	724	1.386	366
Novembro . .	1.138	1.348	660	924	947	não trabalhou
Dezembro . .	1.228	1.400	704	710	760	460
TOTAL . .	6.914	5.568	3.924	4.548	7.019	1 374
Total até dezembro	46.522	38.118	25.218	19.154	12.470	18.456

Os vapores percorreram 2,517 kilometros mais n'este semestre do que no anterior.

Vapores

O «Conde d'Eu» soffreu ligeiros concertos.

O «Dr. Nicoláu Queiroz» depois dos concertos foi lançado de novo n'agua a 14 de julho.

O «Rio Bonito» teve cncertos geraes.

Os outros, «Conselheiro Prado», «Dr. F. N. Prates» e «Dr. E. Chaves» não soffreram coñcertos e estão em bom uso.

Lanchas

A lancha n.º 21 soffreu concertos.

No mez de outubro chegaram da Inglaterra os materiaes para mais 6 lanchas grandes. Uma destas foi lançada n'agua no dia 7 de dezembro, outra no dia 23 e a terceira no fim do anno.

Estas lanchas quando vasiaas calam 22 centimetros e podem carregar 1.000 saccas de sal, não calando mais de 78.

Combustivel

Durante o semestre foi gasto:

MEZES	CARVÃO	LENHA
	Kilos	Metros cubicos
Julho . . . . .	. . . . .	581
Agosto . . . . .	. . . . .	642
Setembro	6.300	551
Outubro	3.400	853
Novembro	8.650	828
Dezembro	9.150	1 047
TOTAL	27.500	4.502

Comparado com o semestre anterior o gasto de carvão foi menos 30.191 kilos, porém o consumo de lenha augmentou 1.438 metros cubicos.

QUADRO DEMONSTRANDO A ALTURA D'AGUA E TEMPERATURA ÀS 2 HORAS DA TARDE E QUANTIDADE DE CHUVA EM PORTO FERREIRA.

MEZES	Temperatura nestes dias	Altura d'agua		Quantidade de chuva	Data	Temperatura	
		Maximo	Mínimo			Maximo	Mínimo
Julho 3	19 1/2	1.30	.....	3	16	23	
» 31	22	.....	1.05	.....	14	.....	16
Agosto 31	19	1.82	.....	93	22	27	
» 15 e 16	19 e 17	.....	92	.....	16,17,18,19,27	.....	17
Setembro 1	18	1.90	.....	94	26	26	
» 22	23	.....	95	.....	17	.....	17
Outubro 26	26	2.56	.....	1.11	30 e 31	30 1/2	
» 14	25	.....	1.06	.....	7	.....	22
Novembro 24	29	5.50	.....	2.22	1	30 1/2	
» 12	24	.....	1.65	.....	16, 17 e 18	.....	21
Dezembro 1	28	3.30	.....	1.56	5 e 7	31	
» 22	30 1/2	.....	2.06	.....	29	.....	24

Quantidade de chuva total 679 millimetros.

A quantidade de chuva total que cahiu em Porto Ferreira no anno de 1888 foi 1.^m 410.

Deus Guarde a V. S.

Illm. snr. dr. F. N. Prates, dignissimo presidente da directoria da Companhia Paulista.

Walter J. Hammond.

Inspector-Geral.

Annexo n. 3

BALANÇO GERAL

COMPANHIA PAULISTA DE
BALANÇO relativo ao Semestre

ACTIVO

Capital per emittir: Importancia do mesmo	2.756:000\$000	
Accionistas (conta de Capital): Entradas a realisar	450\$000	2.756:450\$000
Accionistas (conta de Emprestimo): Saldo desta conta		1.443:311\$313
Navegação Mogy-guassú: Importancia despendida	1.358:508\$584	
Custo da estrada: Importancia dispendida	16.451:551\$157	
Predio no largo de S. Bento: Custo do terreno e obras executadas	177:659\$646	
Moveis e utensilios: Importancia dos mesmos	12:981\$320	
Linha telegraphica (de Jundiaby a S. Paulo) Importancia dispendida com a mesma	18:628\$107	
Ramal de Santa Veridiana: Idem, idem	2:871\$040	18.022:199\$854
Materiaes para custeio: Importancia dos existentes		336:404\$647
Ações da Companhia: Valor de 2.140 ações do Fundo de Reserva	428:000\$000	
Apolices: Idem de 400 apolices do Fundo de Reserva	400:000\$000	828:000\$000
Saldo a nosso favor:		
Caixa Filial do Banco do Brasil	51:184\$860	
English Bank of Rio de Janeiro, Limited	910\$780	
Repartição Liquidadora	538:333\$340	
Fry, Miers & Comp.	4:134\$770	
Zerrenner, Bülow & Comp.	36:540\$860	
Governo Provincial	1:064\$610	
Trafego de Passageiros	200\$600	
Trafego de Cargas	18:959\$060	
Companhia Mogyana	5:548\$960	
Companhia Rio-Claro	2:487\$490	
Companhia Ytuna	500\$000	
Diversos devedores	27:376\$010	687:241\$340
Caixa: Saldo nas Caixas de Campinas e S. Paulo		42:331\$059
Rs.		24.115:938\$213

Escritorio Central—S. Paulo, 18 de Fevereiro de 1889.

VIAS FERREAS E FLUVIAES
de julho a dezembro de 1888

PASSIVO

Capital: valor do mesmo		20.000:000\$000
Emprestimo emittido: Importancia do mesmo	1.443:311\$313	
Receita especial: Saldo desta conta	37:520\$837	1.480:832\$150
Accionistas (conta de Reposição): Idem, idem	4:035\$540	
Dividendos: Por pagar	17:489\$861	
Pesscal: Vencimentos por pagar	82:786\$100	
Imposto de Transito: Saldo a seu favor	39:837\$350	
Matriz de Campinas: Idem, idem	7:902\$960	
Sello de ações: Saldo desta conta	310\$700	
Lucros e Perdas: Idem, idem	1:806\$393	
Fundo de Reserva: Importancia do mesmo	1.075:317\$741	
Companhia São Paulo Railway: Saldo a seu favor	1:300\$370	
Receita geral: Idem, idem	1.404:319\$048	2.635:106\$063
Rs.		24.115:938\$213

Francisco Gonçalves de Campos.
Guarda-Livros.

Annexo n. 4

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

COMPANHIA PAULISTA DE
BALANCETE da Receita e Despesa liquida

RECEITA

Passageiros.	{ 1. ^a Classe	10,105		
	{ 2. ^a Classe	124,961		
	{ Ida e volta	10,575		
	Total.	145,641	303:884\$050	
Encomendas e bagagens.			37:279\$210	
Animaes			6:359\$290	
Telegrapho			17:449\$400	
Mercadorias { Toneladas exportadas	75,030			
	importadas	38,181		
	Total.	113,211	1.839:714\$940	2.204:686\$890
Armazenagem			1:298\$120	
Porcentagens pela arrecadação de impostos			4:792\$990	
Aluguel de Estações			3:000\$000	
» de Casas			536\$000	
» de Botequins			480\$000	
» de Balsa			414\$400	
Uso de zona privilegiada			1:600\$000	
Emolumentos.			186\$200	
Aluguel de Escritorio			833\$330	
Receitas diversas			4:203\$320	17:244\$360
Rs.				2.221:931\$250

Escritorio Central—São Paulo, 18 de Fevereiro de 1889.

VIAS FERREAS E FLUVIAES
no semestre de julho a dezembro de 1888

DESPEZA

Demonstração A		
Conservação da linha.	289:131\$700	
Demonstração B		
Tracção.	141:950\$060	
Demonstração D		
Trafego.	106:673\$160	
Demonstração E		
Administração e despesas diversas.	44:437\$670	
Demonstração C		
Reparos de carros e vagões.	53:137\$960	
Demonstração F		
Escritorio Central	18:923\$100	
Demonstração G e H		
Navegação Mogy-guassú.	67:042\$270	
Imposto de Industrias e Profissões	14:865\$880	
Aluguel e custeio da Estação de Jundiahy	4:585\$800	
» de carros e vagões	5:109\$550	
Emprestimo de Londres	67:371\$110	
Juros de conta corrente.	1:549\$250	
Gastos Geraes	4:317\$882	819:095\$392
Saldo		1.402:835\$858
Rs.		2.221:931\$250

Francisco Gonçalves de Campos
Guarda-Livros.



Annexo n. 5

DEMONSTRAÇÃO DA DESPEZA

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Demonstração a que se refere o Balancete do semestre de julho a dezembro de 1888

DEMONSTRAÇÃO A—(Conservação da linha e suas dependencias)

Administração		15:069\$080
Conservação e renovação da via permanente:		
Pessoal.	92:619\$750	
Material	87:311\$300	179:931\$050
Reparos de estradas, pontes, signaes e obras:		
Reparos de estações e mais edificios . . .		
Pessoal.	42:236\$550	
Material	51:895\$020	94:131\$570
Rs.		289:131\$700

DEMONSTRAÇÃO B—(Tracção)

Administração e officinas		7:631\$970
Despezas das locomotivas em serviço :		
Pessoal.	23:500\$720	
Carvão e lenha.	60:239\$750	
Água.	487\$860	
Azeite, sebo e outros materiaes	8:640\$510	92:868\$840
Reparos e renovação :		
Pessoal.	28:054\$580	
Material	13:394\$670	41:449\$250
Rs.		141:950\$060

DEMONSTRAÇÃO C—(Reparo e renovação de carros e vagões)

Administração e oficinas		7:698\$260
Carros :		
Pessoal	13:186\$180	
Material	6:986\$610	20:172\$790
Vagões :		
Pessoal	14:184\$250	
Material	11:082\$660	25:266\$910
Rs.		53:137\$960

DEMONSTRAÇÃO D—(Trafego)

Pessoal		79:854\$250
Azeite, graxa e outros materiaes.		16:933\$010
Impressos, papelaria e bilhetes		5:327\$010
Encerados, cabos, etc.		2:524\$170
Fardamento.		\$
Despezas diversas.		2:034\$720
Rs.		106:673\$160

DEMONSTRAÇÃO E—(Administração)

Inspectoria geral e Secretaria		2:133\$300
Contadoria. etc.		5:100\$000
Chefia do trafego.		6:090\$000
Chefia do telegrapho		23:918\$760
Almoxarifado.		5:199\$160
Pagadoria.		1:800\$000
Escriptorios.		196\$450
Rs.		44:437\$670

DEMONSTRAÇÃO F—(Escriptorio Central)

Pessoal		15:418\$330
Transporte e estada.		\$
Aluguel de casa.		450\$000
Annuncios, impressos e mais despezas.		2:442\$870
Imposto Municipal		170\$000
Imposto Predial.		441\$000
Rs.		18:923\$100

NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ

DEMONSTRAÇÃO G—(Tracção)

Administração e officinas		1:636\$090
Vapores e lanchas em serviço:		
Pessoal	7:105\$400	
Carvão e lenha	1:421\$000	
Azeite, sebo e outros materiaes	11:744\$810	20:271\$210
Raparos e renovação:		
Pessoal	156\$120	
Material	1:296\$730	1:452\$850
Rs.		23:360\$150

DEMONSTRAÇÃO H—(Trafego)

Pessoal		41:425\$300
Azeite, graxa e outros materiaes		2:000\$400
Impressos, papelaria e bilhetes		256\$420
Encerados, cabos, etc.		\$
Rs.		43:682\$120

Francisca Gonçalves de Campos
Guarda-Livros.

Annexo n. 6



DEMONSTRAÇÃO DO 39.º DIVIDENDO

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Demonstração do 39.º Dividendo

Renda liquida do semestre conforme o annexo n. 4.	1.402:835\$858	Importancia destinada ao pagamento do 39.º dividendo na razão de 16,2% ou 16\$200 por acção	1.396:764\$000
Importancia sujeita a liquidação no semestre anterior	1:483\$190	Idem indivisivel destinado ao fundo de reserva.	6:733\$178
		Idem sujeita a liquidação	821\$870
Réis.	1.404:319\$048	Réis.	1.404:319\$048

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em São Paulo, 18 de fevereiro de 1889.

Francisco Gonçalves de Campos,
Guarda-livros

Annexo n. 7



PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas:

Os abaixo-assignados, membros do Conselho Fiscal encarregados de dar parecer sobre o balanço e contas da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, relativas ao semestre de julho a dezembro de 1888, tendo examinado os livros e contas existentes no Escriptorio Central d'esta companhia, acharam que aquelles estão escripturados em ordem e estas exactas; salvo as considerações seguintes, que sujeitam ao conhecimento e deliberação dos srs. accionistas.

1.º Verificaram os abaixo-assignados que no balanço figura a quantia de 778:199\$854 que foi empregada em construcções diversas da linha e que não está representada em acções, como capital da companhia.

Os abaixo-assignados propõem que aos accionistas da companhia seja feita distribuição em rateio de novas acções representativas d'aquelle capital. (Lei n. 3150 de 4 de novembro de 1882.)

2.º Verificaram mais que, de algumas das construcções novas, feitas pela companhia, como a estação de Campinas, não tem ella escripturadas as contas de despesas discriminadamente, pelo que propõe o conselho que ellas o sejam sempre, de modo a poder a companhia saber ao certo o custo real de cada uma de taes obras.

O Conselho attendendo a que a Companhia Paulista tem augmentado consideravelmente nos ultimos tempos o seu trafego e o seu capital, e que por isso ha conveniencia em serem os seus negocios geridos por um numero maior de directores formando conselho deliberativo perfeitamente equilibrado, propõe aos srs. accionistas reforma do art. 6.º dos estatutos, no sentido de ser a directoria composta de cinco membros, em vez de tres. Propõe igualmente o Conselho reforma do artigo 14 dos mesmos estatutos, primeiro periodo, que será substituido por este outro:—Vagando algum lugar ou lugares de directores, os directores ou director restante, e os fiscaes o preencherão provisoriamente, nomeando para este fim um accionista que tenha pelo menos cincoenta acções, que serão depositadas.

O Conselho, no cumprimento de seu mandato inquirio tambem das contas de despeza e receita da navegação Mogy-guassú, discriminadamente do resto da linha, para perfeito conhecimento do estado da mesma, não estando a escripturação confeccionada assim, o Conselho foi informado pela directoria de que já tinha providenciado nesse sentido para o proximo semestre ; pelo que o Conselho deixa de fazer proposta a respeito.

Por ultimo, o Conselho louva os empregados da Companhia pela boa ordem em que foi encontrada a sua escripturação.

S. Paulo, 26 de Fevereiro de 1889.

Guilherme P. Ralston.
João Baptista de Mello Oliveira.

Annexo n. 8

CERTIDÃO DO ESCRIVÃO DO JUIZ DO COMMERCIO

(COPIA)

Certifico que por parte da directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, me foram entregues nesta data, os seguintes documentos, que ficam depositados em meu cartorio, de accordo com o que preceitúa o artigo 76 do Decreto n. 8.821 de 30 de dezembro de 1882: cópias do inventario dos valores sociaes da mesma companhia, relação nominal dos accionistas, balanço relativo ao semestre de julho a dezembro do anno proximo findo. O certificado é verdade, e dou fé.

S. Paulo, 25 de fevereiro de 1889.—O Escrivão interino do Commercio.—*Pedro Corrêa Dias*.

Está collada uma estampilha do valor de duzentos réis assim inutilisada.—S. Paulo, era supra.—*Corrêa*.

Conforme

Adolpho A. Pinto,

Chefe do E. Central.