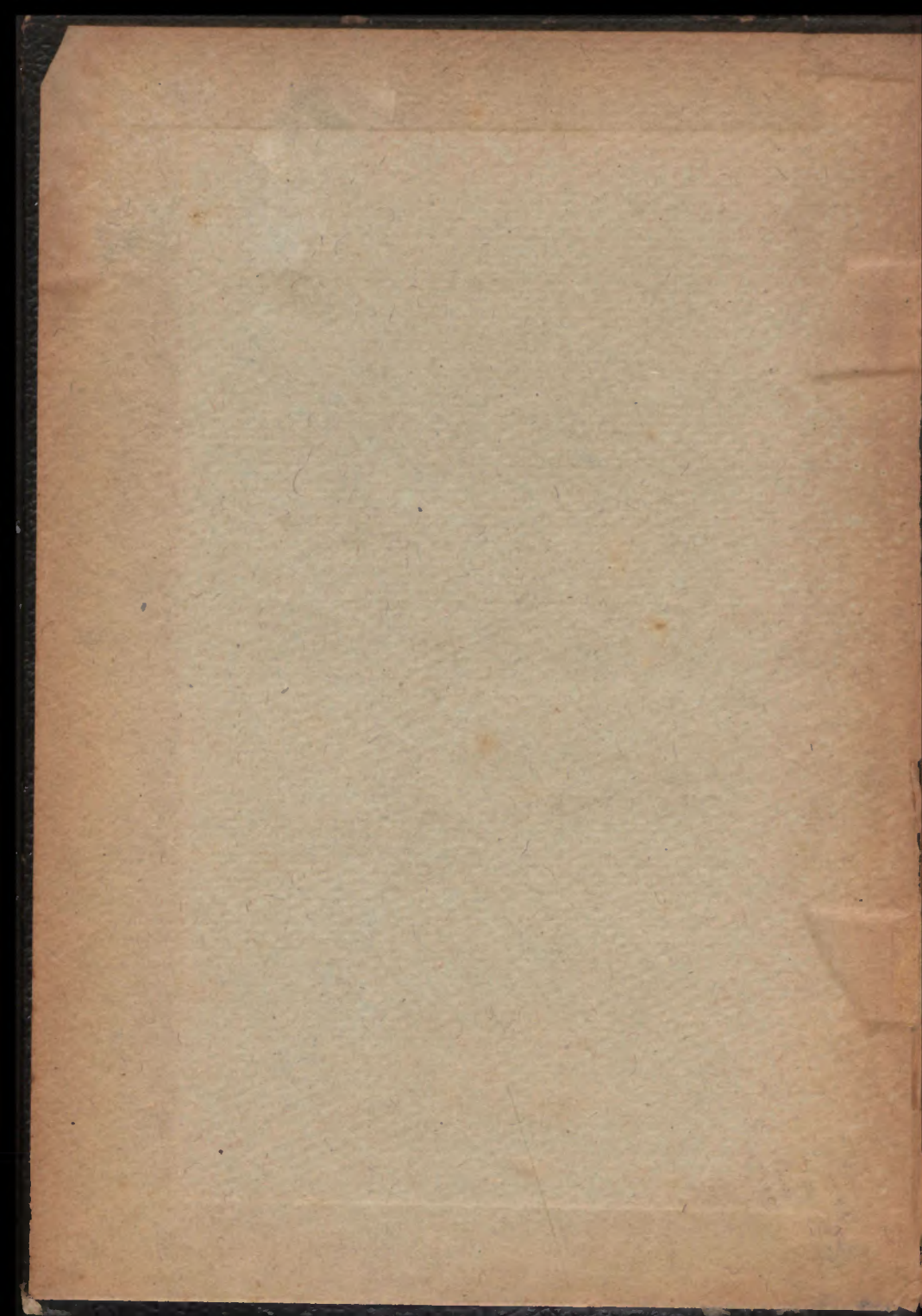


RELATORIO  
DA  
Companhia Ituana  
1871

1870  
REF  
Citu.





---

1<sup>o</sup> 2<sup>o</sup> Semestre

1870

---

Relatorio da Entrada de Serrão



6-17-71  
**RELATORIO**

DA

**DIRECTORIA**

DA

**COMPANHIA ITUANA**

APRESENTADO Á ASSEMBLÉA GERAL DE ACCIONISTAS

EM SESSÃO

de 9 de Abril de 1871



S. PAULO

47 Typographia Americana, rua das Flôres 47

1871



RELATÓRIO

UNIVERSIDADE

COMPANHIA



1870  
REF  
Ciu

OUTUBRO



## Introducção

Srs. Accionistas. — Seis mezes são passados que neste recinto, depois de approvados os Estatutos, incorporada e constituida a Companhia, pela primeira vez vos reunistes em assembléa geral, com o fim especial de fazer a eleição da Directoria definitiva, a quem ficava confiada a ardua, complicada e importantissima tarefa de gerir todos os negocios da Companhia. Hoje, pela segunda vez vos reunis em assembléa geral convocada para tomar conhecimento do balanço de contas, e de todas as occurrencias durante o semestre, que acaba de findar-se.

A' Directoria definitiva cabe, pois, hoje, o grato dever de apresentar-vos o primeiro balanço e Relatorio, em cumprimento do disposto no art. 17 § 8º e art. 32 dos Estatutos.

Diz—grato dever—porque a Directoria se lisongêa de proporcionar-se-lhe esta occasião, para mostrar que procurou, quanto em suas forças cabia corresponder á alta confiança nella depositada, apresentando um balanço e Relatorio que mostrão o progressivo e satisfactorio andamento da Empresa, que é um completo triumpho para a Companhia e uma garantia para a realisação do fim a que ella se destina.

A Directoria prasenteira, pois, vos dirige a palavra saudando-vos por vos achardes reunidos em assembléa geral constituida juiz de seus actos. Vossas sentenças,



vossos bons conselhos, que a directoria implora, para com passo firme e mais seguro poder caminhar, muito influirá na marcha dos negocios da Empreza.

Deixemos porém, de mais considerações, e entremos em materia, dando-vos estreitas contas das occurrencias mais importantes durante o semestre findo.

### Administração

Como fica relatado e sabeis, a assembléa geral em 2 de Outubro do anno passado, elegeo a Directoria definitiva que ficou assim composta :

|                                             |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| Dr. José Elias Pacheco Jordão . . . . .     | 462 votos |
| Exm. Barão de Piracicaba, . . . . .         | 451 "     |
| Dr. Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco .  | 447 "     |
| João Tibiriçá Piratininga . . . . .         | 445 "     |
| Capitão Antonino Carlos de Camargo Teixeira | 435 "     |

Assumindo o primeiro a posição de Presidente interino, de conformidade com os Estatutos.

A' 6 do mesmo mez foi levada ao conhecimento do Governo da Provincia esta reunião, remettendo-se cópia da respectiva acta, na parte relativa á eleição, e por acto de 7 de Novembro o Exm. Presidente da Provincia nomeou o Director Dr. José Elias Presidente da Directoria, dirigindo-lhe um officio na mesma data.

Pedindo o Presidente da Directoria permissão para destacar-se por um instante della, e fallar unicamente como Presidente, prevalece-se da oportunidade para declarar-vos que, se lhe faltão habilitações para desempenhar tão importante encargo, como é o primeiro a reconhecer, sobra-lhe a melhor vontade.

Elle vos afiança mesmo, Senhores, que sua preocupação, sua attenção, seus cuidados, e finalmente todo seu pensamento é—a realisação de Empreza, pela qual vos empenhastes.

### Contracto com o Governo

Eleita a Directoria, um dos seus primeiros passos foi cuidar de celebrar com o Governo da Provincia o contracto de construcção e custeio da linha; cujas bases preparadas pela Directoria provisoria, já estavam em

poder do Governo. Para este fim, partirão para a Capital os Directores, com excepção do Exm. Barão de Piracicaba, que achava-se ausente, e a 10 do mesmo mez de Outubro, foi assignado o respectivo contracto no Palacio do Governo. Este contracto é o mesmo que o da Companhia Paulista com algumas modificações peculiares á natureza da Empresa, a excepção de uma ou outra alteração radical. Uma dessas alterações é ser a estrada de largura reduzida, segundo o systema moderno, cujas vantagens são hoje conhecidas.

A largura é de um metro de eixo á eixo, e a Directoria folga de dizer-vos, que depois de assignado o contracto, tendo apparecido muitos escritos de autoridades na materia, sobre a largura das estradas, em todas ellas se recommenda esta mesma largura nas vias primarias, e ainda menor largura nas secundarias.

Outra alteração consiste em serem os waggons segundo o systema americano, á semelhança dos bonds da Côte, havendo somente duas classes para os passageiros, 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>. Assim tambem as plantas poderão ser levantadas e approvadas por secções.

### **Contracto com os empreiteiros**

Tendo a Directoria provisoria chamado concurrentes, para em carta fechada, apresentarem suas propostas de construcção da linha em toda sua extensão ou por secções, na conformidade das condições e especificações feitas pelo Engenheiro em chefe, as quaes deverião ser abertas no dia 3 de Outubro ao meio dia, pela Directoria definitiva, de que se fez menção no Relatorio da Directoria provisoria, no referido dia forão abertas quinze propostas, onze parciaes ou por secções e quatro geraes, isto é, de toda linha.

Depois de ouvido o respectivo Engenheiro em chefe, e estudadas todas as propostas, resolveu-se que fossem preferidas as propostas geraes, e destas a da associação Amaral, Faro & Dulley, cujo contracto por escriptura publica foi assignado a 7 de Novembro do anno findo, o qual consta do annexo sob n. 1.<sup>o</sup>. Pelo contracto vereis, que a 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> secção devem ficar rromptas até o fim de



Setembro deste anno, a 3.<sup>a</sup> até o ultimo de Dezembro, e a 4.<sup>a</sup>, do Salto a esta cidade, até o ultimo de Março de 1872.

### Plantas

Estando concluidos os estudos definitivos da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> secção, de Jundiaby a Indaiatuba, serão remettidas ao Governo Provincial em 31 de Outubro do anno findo, as respectivas plantas e Relatorio, as quaes serão approvadas, como consta por officio do mesmo Governo, de 23 de Novembro ultimo.

A planta da 4.<sup>a</sup> secção do Salto á esta cidade, anteposta á 3.<sup>a</sup>, pelas maiores difficuldades que nella se dão, como a ponte sobre o rio Tieté e grandes córtes em relação aos da 3.<sup>a</sup> secção, sendo remettida ao Governo com o respectivo Relatorio, está approvada, como consta de seu officio de 24 de Fevereiro findo. A planta da 3.<sup>a</sup> secção entre Indaiatuba e o Salto, foi remettida com o respectivo Relatorio ao Governo pelo correio de 2 do corrente, estando ainda pendente de approvação. Está por isso levantada a planta definitiva em toda a linha.

### Inauguração dos trabalhos de construcção

Assignado o contracto com o Governo e com os Empreiteiros, approvadas pelo Governo as plantas definitivas da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> secções, resolveu a Directoria que no dia 26 de Novembro do anno findo fossem inaugurados os trabalhos de construcção no Salto, cujos estudos definitivos e respectiva planta, estavam feitas nessa parte. Como presenciastes, a inauguração teve lugar com todas as formalidades e solemnidades de uma festa industrial, presidindo ao acto o Exm. Sr. Dr. Antonio da Costa Pinto Silva, Presidente da Provincia, com assistencia do Rev. Vigario desta Cidade, a quem coube o acto da cerimonia religiosa, quatro Deputados geraes, oito provinciaes, a Camara Municipal, o Dr. Juiz de Direito e mais autoridades civis, ecclesiasticas e militares, grande numero de cidadãos grados desta cidade e povoações vizinhas, senhoras e grande concurso de povo. A satisfação e alegria que todos manifestavão, vós presenciastes, e nem seria possível eu descrevel-a fielmente.

A par de tudo isto, reinou em toda a festa a maior harmonia e melhor ordem.

### **Estudos definitivos e construção da linha**

Do Relatorio do Engenheiro em chefe, Carlos Krauss, annexo n. 2<sup>o</sup>, vereis o estado desses estudos e da construção da linha, que por certo é muito lisongeiro. Nada accrescentarei acerca deste assumpto, referindo-me ao supradito Relatorio do distincto Engenheiro em chefe, a quem está incumbida a direcção destes trabalhos.

Sua constante dedicação ao trabalho, seu não vulgar talento e pericia profissional, reconhecida por pessoas na materia autorisadas, é a fiança mais segura que temos da perfeição e solidez da obra, como do conveniente traçado de nossa linha.

As despesas com a construção ainda não excederão mensalmente de 16:000\$, mas daqui em breve, ella deverá elevar-se talvez ao dobro e a mais.

### **Trilhos, accessorios e trem rodante**

Por muito tempo cogitou a Directoria, o modo mais conveniente de obter-se na Europa esses materiaes. Depois de entrar em negociações com os Empreiteiros a este respeito, depois de lembrar-se de mandar á Europa uma pessoa habilitada, por sua conta, o que não era facil conseguir-se, depois de resolver-se a aproveitar para essa encommenda do distincto, habil e honrado Director da Fabrica do Ypanema, Dr. Mursa, que tinha de ir á Europa, e que deixou de o fazer por incommodos de saude, teve a Directoria de entabolar negociações com o negociante da praça de Santos, José Ricardo Wright, que por carta tinha-se offerecido a ser o agente dessas encommendas, aproveitando-se de um avultado numero de de propostas, que mandou vir de Inglaterra, a pedido da Companhia Paulista, e que ficarão inutilisadas porque a respectiva Directoria resolveu, antes de chegarem essas propostas, enviar á Europa o seu engenheiro em chefe.

Para entabolar esta negociação, resolveu a Directoria que fossem á Santos os Directores Dr. José Elias e Tibiriçá, os quaes na sua passagem por S. Paulo, tambem se



entenderão com o digno superintendente da estrada de ferro da Companhia inglesa, D. M. Fox, para apresentar proposta.

Em sessão de 4 de Dezembro findo, foi o Presidente da Directoria autorizado a fazer o contracto com o Sr. Wright, que se comprometteu a mandar vir os trilhos por conta do Companhia, independente de mais propostas, e a 17 do mesmo mez foi este firmado por escriptura publica, cujos pormenores vereis do annexo n. 3<sup>o</sup>. Recebeu o mesmo Sr. Wright, em data de 11 de Janeiro ultimo os 60:000\$ adiantados, constantes do contracto, dos quaes ficarão depositados no Banco Inglez, em Santos, 6:000\$ e os premios desta quantia por seis mezes, a titulo de garantia do contracto, cuja cautella acha-se no Escriptorio da Companhia. Por carta recebida no correio passado do respectivo agente, teve a Directoria noticia de estarem contractados 2000 toneladas de trilhos e accessorios, tendo de ser entregues á bordo, no corrente mez, trilhos para 20 kilometros, e em Maio para 10.

Está tambem feita a encomenda de uma locomotiva e seis carretões para transporte de materiaes, que deverão vir no segundo carregamento. O respectivo contracto de trilhos na Europa ainda não foi recebido, sendo de suppôr que chegue no primeiro paquete. Estão tambem dadas algumas providencias para a acquisição do trem rodante, por intermedio do mesmo agente.

### **Dormentes**

Achão-se contractados todos os dormentes para a linha, em numero de 94500, sendo 30000 fornecidos por Antonio Pinto Monteiro, no Rio Grande, e entregues em Jundiaby a 1\$400 os primeiros 10000 e os mais a 1\$300; 16000 fornecidos por Antonio Basilio de Souza Barros Payaguá e Bento Manoel de Camargo Bongo, depositados na linha na 1<sup>a</sup> secção a 1\$300; 14000 fornecidos pelos Capitão José Manoel da Fonseca Leite, pelo mesmo preço para entregar na 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> secção; 9000 fornecidos por José Narciso de Camargo Couto, a 1\$290 e entregues na linha na 3<sup>a</sup> secção; 6000 fornecidos por Francisco Gabriel de Freitas, entregues tambem na linha na 3<sup>a</sup> secção, a 1\$300; 15000 fornecidos por José Antonio de

Souza pelo mesmo preço, e entregues na linha no fim da 3.<sup>a</sup> secção e principio da 4.<sup>a</sup>; e finalmente 4500 Torneados de Santo Amaro, por intermedio do Commendador Dr. Antonio Aguiar de Barros, para serem remettidos a Jundiahy, onde ficão postos a 1\$180.

Para chegar-se á este resultado, luctou a Directoria com muitas difficuldades, abrindo concurso annunciando pelas folhas publicas por duas vezes; na primeira as propostas forão de 1\$800 a 2\$000, na segunda de 1\$600 resultando dahi procurar-se fazer contractos, independente de abrir-se nova concurrencia, sendo em data de 16 de Janeiro autorizado o Presidente da Directoria para firmar os contractos com as pessoas acima referidas, e pelos preços mencionados.

### Fundo social

O capital social da Companhia, como não vos é desconhecido, é de 2,500:000\$, divididos em 12,500 acções de 200\$ cada uma. Estão tomadas 11,110 acções, que correspondem a 2,222:000\$, e estando a estrada orçada em 2,224:000, e mesmo porque todas as probabilidades são de diminuição de despezas, segundo os melhoramentos obtidos no traçado da linha, como consta dos Relatorios do Engenheiro em chefe, acompanhando as diversas plantas, não tem a Directoria feito esforços para completar o fundo social.

Tem havido duas chamadas, ambas na razão de 5%; a 1.<sup>a</sup> autorisada por acto do Governo de 30 de Agosto do anno passado, produzio a quantia de 110:290\$; a 2.<sup>a</sup> autorisada por acto de 9 de Janeiro ultimo, produzio 113:100\$, prefazendo ambas as parcellas 223:390\$. Deixarão de entrar na 2.<sup>a</sup> chamada 12 accionistas, correspondentes a 119 acções, cujos nomes com as respectivas acções constão do annexo n. 4. Estas acções forão julgadas em commissio pela Directoria em sessão de 3 do corrente, tendo primeiramente precedido annuncio pelas folhas publicas, designando o praso até o ultimo do mez findo, para justificarem sua impontualidade, os referidos accionistas. Talvez noteis que a importancia da 2.<sup>a</sup> chamada é maior doque a da 1.<sup>a</sup>, quan-



do devia ser menor pela falta de entrada das 119 acções. A razão dessa diferença, vem de ter sido na 2.<sup>a</sup> chamada subscritas mais 200 acções, das quaes fez-se entrada de 10 %, isto é, 5 pela 1.<sup>a</sup> e 5 pela 2.<sup>a</sup> chamada.

Se foi animador o resultado da 1.<sup>a</sup> chamada, mais o foi o da 2.<sup>a</sup>, onde faltarão somente 119 acções, e destas, 40 pelo fallecimento de 2 accionistas. O numero de accionistas presentemente é de 315.

### **Garantia de juros e dividendo**

Pela Lei provincial n. 34 de 24 de Março do anno findo, art. 3.<sup>o</sup>, a Provincia garantio o juro de 7% á Companhia Ituana até o capital de 2.500.000\$. Pelos Estatutos, art. 51, foi ratificado este juro, e estabelecido o modo de seu pagamento no art. 52, assim como pelo contracto com o Governo, clausula 17. Pelo art. 54 dos mesmos Estatutos, todos os semestres a Directoria tem de propor á assembléa geral de accionistas, o pagamento do dividendo calculado, competindo a ella resolver se deve ser pago, ou não. A importancia da 1.<sup>a</sup> chamada de 110:290\$, verificou-se do seguinte modo: até 30 de Setembro 90:970\$, até 31 de Outubro 2:850\$, até 20 de Novembro 16:470\$. Contado da data da ultima verificação das entradas, 20 de Novembro, o semestre finda-se a 20 de Maio proximo futuro. Não estando pois, vencido o semestre da verificação de toda entrada de capitães na 1.<sup>a</sup> chamada, e tendo de haver nova reunião da assembléa geral brevemente, para examinar as contas apresentadas, julga a Directoria que nessa reunião deverá ser apresentado o dividendo.

Como o semestre finda-se a 20 de Maio, propõe a Directoria, que seja feita a conta dos juros por mais 10 dias, isto é, até o ultimo de Maio, facilitando-se assim mais esta operação, e ficando os juros vencidos de mezes inteiros. A vós, pois, compete resolver a respeito.

### **Secretaria**

Depois do antecedente Relatorio, pouca mudança tem se dado na Secretaria. A Companhia pagava 25\$ mensaes do alluguel da casa, mas desde que deixou de morar nella o desenhista, passou a pagar 30\$.

A 6 de Outubro findo, 4 dias depois do alludido Relatorio, pedio sua demissão o Ajudante do Secretario Leopoldino José da Silva, lugar que até hoje tem estado vago, por não haver necessidade de preencher-o. A 14 de Novembro do anno findo foi contractado Antonio Benedicto de Campos para Porteiro, vencendo 20\$ mensaes á cujo cargo está a guarda e limpeza da casa, e outros serviços indispensaveis. Compõe-se pois o pessoal da Secretaria, além do Porteiro, de um Secretario que accumula as funcções de guarda-livros, com o vencimento de 200\$ mensaes. Em quanto não tomarem maiores proporções a escripturação e contabilidade, não ha dependencia de augmento de pessoal, pois que o actual Secretario Dr. Francisco Antonio Barbosa, com a dedicação, assiduidade no serviço e habilitações de que dispõe, traz em dia toda escripturação e contabilidade, como podeis vêr dos livros que, não só hoje, como em qualquer occasião ficão a vossa disposição para os examinardes, em quanto a Directoria não destinar um dia para esse fim em cada mez.

#### **Escriptorio tecnico e engenharia**

O escriptorio tecnico é neste mesmo edificio, e seu pessoal assim como o da engenharia, consta de um engenheiro em chefe, Carlos Krauss, com o vencimento annual de 12:000\$ rs., de 3 chefes de secção, dr. Berriui, Habersham, e Sîndemberg, vencendo cada um 6:600\$ rs. annuaes, de 3 conductores, Jorge B. Scorrar, major Bollen e Barcellos, vencendo cada um 2:400\$ rs. e de um escripturario Joaquim Pinto de Moraes, vencendo 100\$ rs. mensaes, quo foi elevado a 125\$ rs. em Fevereiro.

Pelo relatorio do engenheiro em chefe vereis as habilitações e serviços desses empregados. Está tambem o engenheiro em chefe autorisado a contractar mais um conductor pelos mesmos 2:400\$ rs. e um ajudante por 3:600\$ rs., ficando extincto o lugar de desenhista, que o mesmo engenheiro dispensou.

#### **Balanço**

Do annexo n. 5, a que me refiro, vereis o estado economico da companhia. As despesas até o 1.º do corrente



montão em 158:006\$570; as entradas, comprehendidos os 40:000\$ rs. de empréstimo pelo thesouro provincial, e de que fallou-se no antecedente relatorio, montão em rs. 263:390\$000, existindo de saldo em caixa 16:143\$753 rs. e em deposito 93:252\$200 rs.

### **Estações e casas de guardas**

Não se deu ainda providencias para a construcção das estações, pois que a 12 de Março findo, é que forão marcados definitivamente os lugares das estações nesta cidade e no Salto, e as que ficão entre o Salto e Jundiaby, ainda não estão designados os lugares, por estar pendente de decisão do governo a consulta que se lhe fez, em data de 6 do mesmo mez de Março, acerca da zona privilegiada da Companhia Paulista.

A estação desta cidade, fica cerca de 30 metros além do corrego, que a banha, entre as ruas Direita e do Commercio, em uma area plana, secca e aprasivel. A do Salto fica á margem esquerda do Jundiaby, para cima do lugar da inauguração, cerca de 400 metros distantes do Tieté.

Estão contractadas 3 casas de guardas com os empreiteiros; uma na 1.<sup>a</sup> secção, outra na 2.<sup>a</sup> e outra na 3.<sup>a</sup>, em substituição de 6 barracões, que os mesmos erão obrigados a fazer pelo seu contracto, indemnizando-lhes, porém a Companhia as despesas de materiaes e transporte dos mesmos.

### **Preferencia da Companhia Inglesza**

Como sabeis, o decreto n. 4554 de 30 de Julho do anno passado, que approvou os estatutos, fez algumas modificações aos mesmos, e entre ellas, a de ficar salva a preferencia que pelas clausulas 3.<sup>a</sup> e 43.<sup>a</sup> do decreto n. 1759 de 29 de Abril de 1856, cabe á Companhia de estrada de ferro de Santos a Jundiaby. No relatorio antecedente da directoria provisoria, deu-vos ella parte de ter-se entendido com a Companhia Inglesza, por intermedio de seu superintendente residente na capital, acerca da preferencia que ella tem para os ramões, cuja resposta definitiva estava pendente, e que em qualquer

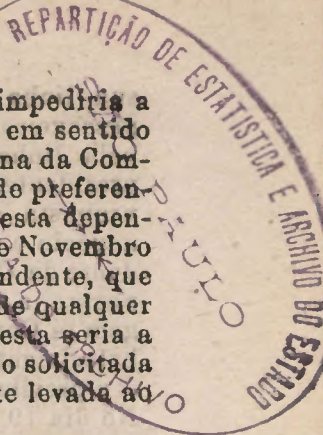
sentido que fosse a sua resposta, ella não impediria a marcha da nossa empresa, visto que, se fosse em sentido desfavoravel, a linha Ituana iria entroncar-se na da Companhia Paulista, á qual não assiste o direito de preferencia. Cumpre pois, hoje scientificar-vos, que esta dependencia está resolvida, pois que em data de 7 de Novembro do anno passado, officiou o referido superintendente, que a directoria da Companhia Ingleza, desistia de qualquer direito de prioridade para este ramal, e que esta seria a resposta, que daria ao governo imperial, quando solicitada por elle. Esta resposta foi immediatamente levada ao conhecimento do governo da provincia.

### **Companhia Paulista e entroncamento**

Não foi só o systema adoptado na ordem das materias deste relatorio, que fez com com que o assumpto da epigraphie acima fosse tratado por ultimo; influuiu tambem a delicadeza, arduidade e importancia que ella encerra. Se por um lado esta arduidade e delicadeza aconselhavão o silencio, por outro lado sua importancia obrigava que se trouxesse á luz as occurencias havidas. Em cumprimento pois de um dever imposto pelos estatutos, passa a directoria a expôr-vos as occurencias havidas entre as Companhias Paulista e Ituana.

Em sessão da directoria de 10 de Abril do anno passado, avêntando-se a questão do privilegio que a Companhia Paulista tinha sobre uma zona de 5 leguas, que talvez impedisse o estabelecimento de estações ao lado de sua linha, resolveu-se que não se tratasse por ora dessa questão. Mas dahi a dous ou tres dias, partindo para S. Paulo o presidente da directoria, entendeu-se pessoalmente com o illustre presidente da companhia paulista, a quem, (nada dizendo acerca da zona privilegiada), manifestou o desejo do entroncamento da linha Ituana na da Companhia Paulista, entregando-lhe por escripto uma proposta a respeito, fundada em dados estatisticos, que tambem forão-lhe entregues, e até hoje achão-se em seu poder.

A proposta consistia em fazer a Companhia Paulista uma estação no entroncamento, ficando a linha Ituana como um ramal seu, e por isso, além de fazer passar pela





sua linha cerca de meia legua de extensão toda carga e passageiros, tirava a grande vantagem de fazel-as seguir pela linha Ingleza em extensão de 20 leguas. O illustre presidente, depois de declarar que parecia accetavel a proposta com algumas modificações, resolveu estudar o negocio e submeter á decisão da directoria. O presidente da Companhia Ituana porém, quando fez esta proposta, já teve em vista proporcionar essa grande vantagem á Companhia Paulista, como indemnisação ao estabelecimento de suas estações na zona das 5 leguas, si o seu privilegio se estendesse ao ponto de poder impedi-lo. No dia 19 de Maio recebeu o presidente da Companhia Ituana, uma carta datada de 15 do mesmo mez, em resposta á supradita proposta (annexo n. 6<sup>o</sup>). Na 1.<sup>a</sup> reunião da directoria, a 23 de Maio, depois da já mencionada de 10 de Abril, deu elle parte não só da proposta já alludida, como da carta do illustre presidente da Companhia Paulista, e resolveu a directoria que seu presidente fosse á S. Paulo para tratar do accordo do entroncamento, e estabelecimento das estações na zona das 5 leguas, (annexo n. 7). Em consequencia desta deliberação da directoria, em fins do mesmo mez seguiu para S. Paulo, e no dia seguinte ao da sua chegada, procurou no Escriptorio da Companhia Paulista seu illustre presidente, e ali encontrando-o, expôz-lhe o fim que o trazia á capital, em vista de sua citada carta de 15. Fez-lhe ver o illustre presidente, que não podéra ainda submeter a questão á directoria, porque não tendo ainda chegado os directores que estavam ausentes, não podia tratar della, e sim quando pudesse haver directoria plena. Não obstante, entrão em negociações, exigindo o Illustre presidente, para o entroncamento e poder a Companhia Ituana ter estações na zona privilegiada cobrando taxa, 50 % de todo rendimento dessas estações, ficando ainda a Companhia Ituana obrigada a construir á sua custa a estação no lugar do entroncamento, e entregar á Companhia Paulista como propriedade sua! Ora semelhante exigencia importava tanto, ou mais que dizer — não queremos o entroncamento !!!

O presidente da Companhia Ituana accetando a 2.<sup>a</sup> condição e não a 1.<sup>a</sup>, respondeu ao illustre presidente, que

como particular ou simples accionista estava prompto para fazer maiores concessões e reduzir a muito menos a porcentagem alludida, mas que, como director, aquella era sua opinião. E si nesta qualidade é que lhe competia decidir, pouco ou nada valião seus bons desejos como simples accionista. Demais, o sr. Ayres Gameiro, um dos dignos directores da Companhia Paulista, com quem tive a honra de entender-me, tambem opinava do mesmo modo. A nenhuma esperança, pois, de um accôrdo para o entroncamento, de modo que prejudicasse a questão da zona privilegiada, fez com que, mesmo na capital, onde tambem se achava o exm. barão de Piracicaba, director da Companhia Ituana, desistisse-se da idéa de entroncamento na linha paulista o que foi approvada posteriormente pela respectiva directoria. Entretanto o illustre presidente nunca submetteu á sua directoria a proposta da Companhia Ituana, e pelo que vio o presidente desta, na reunião da directoria da Companhia Paulista, em Janeiro, nem entendeu-se com alguns directores á respeito.

Passemos a outro facto mais grave, que se deu entre as Companhias Ituana e Paulista.

Estando estaqueada desde Maio do anno findo a linha Ituana, na parte em que ella começava a correr parallella á Paulista, nas proximidades da ponte de Jundiaby, forão em Dezembro arrancadas pela Companhia Paulista estas estacas, sem audiencia da Companhia Ituana, o que deu lugar a que seu Presidente se entendesse pessoalmente com o digno Presidente da Companhia Paulista, e depois lhe dirigisse um officio em Janeiro pedindo um accôrdo (annexo n. 8.º)

Nenhuma das propostas constantes deste annexo sendo aceita, na reunião pedida e concedida, fez o Presidente uma outra proposta que consistio em correrem as duas linhas sobre um só aterro feito á custa de ambas as Companhias proporcionalmente, assim como as obras d'arte etc., e apezar de que o Engenheiro em chefe da Companhia Paulista, de combinação com o da Companhia Ituana, dêsse seu parecer, que nenhum inconveniente se dava na parte technica, tambem não foi aceita (annexo n. 9.º)

Não sendo, pois, possivel conseguir-se accôrdo algum,



a Directoria da Companhia Ituana, comquanto reconhecesse o direito que lhe assistia de mandar de novo fazer o traçado da linha pelo lugar em questão, para desviar-se de complicações que podião trazer a demora da construção da linha, como já tinha trazido, o que era-lhe excessivamente prejudicial, visto que ficava trancada a porta por onde tinha de entrar todo o seu material da via permanente, como grande parte de dormentes, trilhos etc., determinou em data de 8 de Fevereiro ao seu Engenheiro em chefe, que fizesse incontinenti o traçado da linha, desviando todo o terreno da questão, apesar dos inconvenientes que se davão desse traçado (annexo n. 10.º)

A 14 do mez findo, porém, officiou o mesmo Engenheiro, que estando traçado o prolongamento da linha, não pôde deixar de entrar em uma parte do terreno em questão, pelos motivos constantes do seu officio (annexo n. 11.º)

Em taes circumstancias, resolveu a Directoria levar ao conhecimento do Governo a questão, pois que era de seu dever dar todos os passos a fim de que não ficasse defeituosa a linha, mas que se S. Exc. não pudesse resolver-a de prompto, se determinasse ao Engenheiro em chefe que desviasse todo o terreno em questão, visto que qualquer demora seria ainda mais prejudicial. Para este fim dirigio-se o Presidente da Directoria a S. Paulo, e na sua passagem por Jundiahy, soube que tinha sido intimado o Engenheiro chefe de secção, para não fazer qualquer serviço no terreno em questão, e que as estacas plantadas segunda vez, tinhão sido de novo arrancadas! Não tendo, porém, apparecido a solução da questão, e parecendo mesmo que ella seria submettida ao Conselho de Estado, provindo d'ahi ainda maior demora, o Presidente da Directoria cumprio a deliberação della, dando ordem que se desviasse esses terrenos, ficando solvida a questão com a Companhia Paulista.

Entretanto recebeu no dia 28 do mez passado o mesmo Presidente, um officio do Exm. Presidente da Provincia, determinando que informasse em que condições seria acceita uma proposta para o entroncamento das duas linhas, respondeu elle a 29, que nem julgava possi-

vel o entroncamento, á vista das occurrencias havidas, e nem conveniente, porque estavam dados todos os passos o feitas as encommendas de todos os materiaes até a Estação Ingleza em Jundiahy, e a esta hora já comprados os trilhos etc., mas que se S. Exc. julgasse conveniente e possivel este accôrdo por sua valiosa intervenção e prestigio, propunha as seguintes bases, que ficavão dependentes de approvação da respectiva Directoria :—1.ª a Companhia Ituana fará á sua custa a estação no entroncamento, e a entregará á Companhia Paulista ; 2.ª a Companhia Ituana estabelecerá as estações convenientes dentro dos 31 kilometros ao lado da linha Paulista, ficando-se com o total da taxa ; 3.ª a Companhia Paulista obriga-se a receber em seus carros, na estação do entroncamento, todas as cargas e passageiros da linha Ituana, e nos mesmos carros levar-os ao seu destino, sem que haja carga ou descarga na Estação Ingleza ; 4.ª finalmente, a Companhia Paulista obriga-se a conduzir em seus carros, mesmo durante a construcção de sua linha, e antes de entregues ao trafego, da Estação Ingleza em Jundiahy á do entroncamento, todos os materiaes, como dormentes, trilhos, trem rodante etc., mediante o frete estabelecido em suas tabellas, e na falta, na da Ingleza.

Eis os factos que tem occorrido entre as duas Companhias, os quaes são apresentados nús e descarnados, sem moralisal-os, e dispensando-se algumas circumstancias, que os acompanharão, para não offender susceptibilidades. Nunca foi intenção da Directoria prejudicar a Companhia Paulista, e fazer-lhe imposições, a que nenhum direito tinha. Tambem não lhe pedio favores, e nem se acanharia de o fazer, se fosse preciso, porque, se entre os individuos elles são algumas vezes indispensaveis, nada havia de desar que uma Companhia irmã por nacionalidade, da mesma Província, da mesma natureza, com o mesmo fim e interesses reciprocos se dessem as mãos. Hoje acceita a proposta do entroncamento ou regeitada, está extincto o motivo da dissensão, visto que nos sujeitamos a desviar os terrenos em questão. Corramos, pois, uma esponja no passado, e caminhem ambas as Companhias como irmãs que são. Estes são os votos da Directoria Ituana.



Fomos bastante extensos sobre este topico, porque não poudeser por menos.

### **Recapitulação e conclusão**

Está lavrado o contracto com o Governo e empreiteiros, levantadas as plantas em toda linha, montada a Secretaria, augmentado o pessoal de Engenheiros, encomendados e comprados os trilhos, cuja primeira remessa deve ser embarcada na Europa no corrente mez, contractados todos os dormentes, e boa parte delles já depositados na linha; em andamento desde 26 de Novembro a construcção da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> secção, cujos trabalhos estão adiantados. Nesta semana começo os trabalhos da 4.<sup>a</sup> secção, e por todo este mez, ou principios do seguinte, os da 3.<sup>a</sup> O fundo social realisando-se de modo lisongeiro, tanto que as duas primeiras chamadas derão um resultado superior ao que se podia desejar e esperar.

Tem-se pois, em tão curto espaço feito muito, e não ha mesmo exemplo no Imperio de igual celeridade na marcha e progresso de identicas emprezas. E' um verdadeiro triumpho para a Companhia, que apesar de tantos embarçes e obices, que tem apparecido, alguns parece que adrede para entorpecer sua marcha, ella sobranceira, salta por cima dessas difficuldades, e caminha sem parar a passo firme e resolute.

Deste modo, srs., em breve vereis realisados vossos desejos, coroados vossos exforços, ouvindo o agudo sybillo da locomotiva, presagio seguro da civilisação, do progresso e da riqueza de nossa patria.

Itú, 9 de Abril de 1871.

*José Elias Pacheco Jordão.*

*Barão de Piracicaba.*

*Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco.*

*João Tebericá Piratininga.*

*Antonino Carlos de Camargo Teixeira.*

—«»—

ANNEXOS



ANNEXES

## N. 1

Cópia de 1.<sup>o</sup> traslado de Escriptura de contracto da empreitada, que entre si fazem o Commendador Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darigue Faro e Charles D. Dulley com a Directoria da Companhia Ituana, por seu Presidente o Dr. José Elias Pacheco Jordão, como abaixo se declara. — Livro de notas n. 48 a fl 225. Saibão quantos este publico instrumento de escriptura de contracto virem, que sendo no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independencia e do Imperio, aos tres dias do mez de Novembro do dito anno, nesta Cidade de Itú, e em meu cartorio comparecerão as partes como outorgantes, entre si justas e contractadas, a saber : de uma como outorgantes os empreiteiros Commendador Angelo Thomaz do Amaral, empregado publico residente na Côrte, João Pereira Darigue Faro, negociante, residente no Rio de Janeiro e Charles D. Dulley administrador da construcção da estrada de ferro da Companhia Paulista, residente em S. Paulo ; o Dr. Francisco Xavier Paes de Barros, fazendeiro residente nesta Cidade, como procurador do fiador Commendador Nicoláo Vergueiro, negociante residente em Santos, de quem exhibio procuração com sufficientes poderes para outorgar esta escriptura ; e da outra como aceitante o Commendador Dr. José Elias Pacheco Jordão, mais votado, digo Director mais votado da Companhia Paulista, digo Ituana, servindo de Presidente, fazendeiro, residente nesta Cidade, todos reconhecidos de mim pelos



propios de que trato e dou fé: primeiramente me  
 forão entregues a procuração e bilhete de sello seguinte :  
 —Pela presente procuração de meu proprio punho es-  
 cripta e assignada, dou ao Illm. Sr. Dr. Francisco Xavier  
 Paes de Barros, todos os poderes em direito necessarios  
 para em meu nome aſiançar os Illms. Srs. João Pereira  
 Darrigue Faro, Angelo Thomaz do Amaral e Charles  
 D. Dulley á Companhia Ituana, afim de contractarem  
 com ella a preparação do leito da estrada de ferro de  
 Jundiahy a Itú, obrigando-me a responder por qualquer  
 falta que os referidos Senhores commetterem no cumprim-  
 mento do contracto que assignarem de conformidade  
 com as condições impressas, que servirão de base a  
 adjudicação das obras, limitando a minha responsabi-  
 lidade á quantia de quinhentos mil réis por cada um dos  
 sessenta e nove kilometros de extensão da estrada. San-  
 tos, trinta e um de Outubro de mil oitocentos e setenta.  
 —*Nicoláo Vergueiro*, negociante matriculado.—E estava  
 uma estampilha no valor de duzentos réis. Reconheço  
 verdadeira a firma supra do Commendadôr Nicoláo Ver-  
 gueiro, pelo conhecimento que della tenho. O referido  
 é verdade, de que dou fé.—Itú, tres de Novembro de mil  
 oitocentos e setenta.—Em testemunho da verdade. Es-  
 tava o signal Publico.—*Francisco José de Andrade*.—  
 Numero um.—Réis duzentos.—Pagou duzentos réis.—  
 Collectoria de Itú, tres de Novembro de mil oitocentos e  
 setenta.—*Neves*.—*Guimarães*.—Logo pelos empreiteiros  
 acima mencionados me foi dito perante as testemunhas  
 adiante nomeadas e assignadas, que achando-se justos e  
 contractados com a Directoria da Companhia Ituana para  
 tomarem a si a construcção da estrada de ferro de Itú a  
 Jundiahy entroncando, ou na Estação da Companhia  
 Ingleza ou na Linha da Companhia Paulista, conforme  
 for determinado pela Directoria, aqui mencionão as  
 clausulas, condições e convenções com que a fazem, pelo  
 seguinte modo :—Primeiro obrigão-se a fazer todo o mo-  
 vimento de terras, obras d'arte e producção de lastro,  
 segundo as condições, especificações e tabella de preço,  
 constante do folheto publicado na typographia do perio-  
 dico *Esperança* desta Cidade, cujos dous exemplares vão  
 assignados em todas as suas folhas pelos contractantes

e pelo fiador, e rubricado por mim Tabellião. — Segundo. — Obrigão-se as seguintes modificações nas condições e tabella de preços acima mencionadas : a reduzir o preço constante da tabella a tres por cento, e a dar os trabalhos da estrada promptos nos prazos seguintes : de Jundiahy á Estação nas proximidades de Indaiatuba até o dia trinta de Setembro de mil oitocentos e setenta e um ; d'ahi á Estação do Salto até o dia trinta e um de Dezembro do anno, digo do mesmo anno ; e dahi á Estação desta Cidade até o dia trinta e um de Março de mil oitocentos e setenta e dous, ficando subsistindo as multas estabelecidas no capitulo quarto paragrapho terceiro das especificações, no caso de exceder-se os prazos acima estipulados. Terceiro, obrigão-se a principiar os trabalhos da construcção do dia doze de Novembro a tres de Dezembro do corrente anno em dia designado pela Directoria, precedendo aviso pelo menos de oito dias aos Empreiteiros. Quarto. — Obrigão-se a aceitar o fôro desta Cidade para todas as questões que se suscitarem, e acções que lhes possão ser propostas pela Directoria. Quinto. — Obrigão-se mais; do dia primeiro de Novembro corrente a fornecer, digo em diante a fornecer aos Engenheiros todo o pessoal de trabalhadores e operarios de turma com as ferramentas precisas que o Engenheiro em chefe exigir, para o proseguimento e conclusão dos estudos definitivos na linha, comprehendendo linha de eixo, secções, transversaes e feitura de picadas, factura de estacas e sustento para as mesmas, correio para o escriptorio nesta Cidade, mediante a quantia de tres contos de réis, que lhes serão pagos uma vez findos os estudos, digo os mesmos estudos. Se acontecer os Empreiteiros deixarem de fazer o fornecimento acima mencionado, o mesmo será feito por conta dos Empreiteiros, e se por esse motivo deixarem os Engenheiros de trabalhar alguns dias, seus vencimentos correrão tambem por conta dos mesmos Empreiteiros. — Pelo Dr. Francisco Xavier Paes de Barros, procurador do Commendador Nicoláo Vergueiro, fiador dos Empreiteiros, me foi dito perante as testemunhas, que em virtude dos poderes da procuração aqui referida, obrigava o seu constituinte a cumprir todas as condições e clausulas a que se obriga-



rão os Empreiteiros acima referidos, limitando porém sua responsabilidade a quantia de quinhentos mil réis por cada um dos sessenta kilometros digo dos 69 kilometros de extensão de estrada na forma da procuração, e a responder no fôro desta Cidade á todas as acções que lhespossão ser propostas pela Directoria da Companhia Ituana, resultantes das presentes obrigações. —O que tudo ouvido pelo dito Commendador Dr. José Elias Pacheco Jordão, servindo de Presidente da Directoria da Companhia Ituana, por elle perante as testemunhas me foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido, e me apresentou a proposta e um additamento a ella, que servio de base a este contracto do qual faz parte integrante afim de ser registrada com as demais peças deste contracto, no que convierão os Empreiteiros, e o Procurador do fiador destes. De como assim disserão e outorgarão dou minha fé e me requererão lhes lavrasse esta, que sendo-lhes lida e achando a contento se assignão com as testemunhas presentes Carlos Augusto de Vasconcellos Tavares e José de Almeida Prado, todos desta Cidade e reconhecidos de mim *Francisco José de Andrade*, tabellião que a escrevi. Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro, Charles D. Dulley, Francisco Xavier Paes de Barros, Jose Elias Pacheco Jordão, Carlos Augusto de Vasconcellos Tavares, José de Vasconcellos Almeida Prado. Registro da proposta, e additamento de de que trata a escriptura supra. — Numero um. — *Barbosa*. — Proposta apresentada a Exma: Directoria da Estrada de ferro de Jundiahy a Itú. — João Pereira Darrigue Faro, por si, e como procurador de Angelo Thomaz do Amaral, Cidadãos brasileiros e Charles D. Dulley, Cidadão americano, propoem-se a fazer a construcção de todo leito da estrada de ferro de Jundiahy a Itú, bem como todas as obras d'arte com o abatimento de dous por cento nos preços da tabella das especificações para empreitada de trabalhos de construcção da dita estrada. Obrigão-se mais a fazerem as estações, assentamentos de trilhos, lastro e finalmente sugeitão-se a todas as condições e especificações publicadas. As habilitações dos proponentes são bastante conhecidas, já na estrada de ferro de Pedro II como na que presentemente constroem

de Jundiahy a Campinas. Aceitação igualmente os prazos marcados para complemento das obras. No caso desta proposta ser aceita pela Exma. Directoria, os proponentes apresentarão fiança idonea para garantia do mesmo contracto.—Itú, tres de Outubro de mil oitocentos e setenta. Por si e como procurador de Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro, Charles D. Dulley.—Visto.—Itú, quatro de Outubro de mil oitocentos e setenta. Carlos Krauss.—Illms. Srs. Directores da Companhia Ituana. Os abaixo assignados em additamento a sua proposta de tres do corrente, obrigão-se a fazer a construcção do leito da estrada com tres por cento de abatimento nos preços da tabella annexa as condições geraes; bem como aceitação os prazos marcados nas especificações impressas, completando as obras em toda a sua extensão até Itú em trinta e um de Março de mil oitocentos e setenta e dous. Declaram mais que apresentam como seu fiador idoneo o Sr. Commendador Nicoláo Vergueiro negociante estabelecido na Cidade de Santos. Itú, em vinte e dous de Outubro de mil oitocentos e setenta. Por si, e como procurador de Angelo Thomaz do Amaral.—João Pereira Darrigue Faro.—Charles D. Dulley.

E' o que consta em dita proposta e additamento, que para aqui fielmente registrei: O referido é verdade do que dou fé e me assigno nesta Cidade de Itú aos tres de Novembro de mil oitocentos e setenta.—Eu *Francisco José de Andrade* Tabellião que a escrevi, conferi e assigno.—*Francisco José de Andrade*.—Conferido *Andrade*.—Nada mais se continha, etc. etc.

Está conforme.

O Secretario da Companhia, F A. BARBOZA.



## N. 2

## Escriptorio dos Engenheiros

Illm. e Exm. Sr.

Itú, 1<sup>o</sup> de Abril de 1871

Respondendo ao seu officio de 8 do mez proximo passado n. 60, tenho a honra de apresentar á V. Ex. o seguinte Relatorio sobre o estado das obras sob a minha direcção na Estrada de Ferro de Jundiaby á Itú.

## ESTUDOS DEFINITIVOS

Ha poucos dias concluiu-se a redacção das plantas da 3<sup>a</sup> secção, comprehendendo a parte entre as estações de Indaiatuba e Salto, que hoje remetti á V. Ex. para serem submittidas ao exame do Governo da Provincia. Tendo sido a 4<sup>a</sup> e ultima secção—Salto—Itú—apresentada e approvada anteriormente, dou agora com a 3<sup>a</sup> os estudos de detalhe por concluidos, resumindo os resultados no seguinte :

O maior declive na nossa linha alcançou-se reduzir de tres por cento que apparecião no projecto preliminar a 19 por mil tão somente, e isso em não mais que 800 metros, para superar o espigão que divide o Tieté do ribeirão Guarahu, ficando assim mesmo áquem dos limites fixados pelo contracto com o Governo da Provincia, e sem peiorar de modo algum as condicções do movimento de terras.

O menor raio de curvatura é de 120 metros, e mesmo este só excepcionalmente empregado em alguns pontos da 2<sup>a</sup> secção cedendo a considerações de impreterivel economia, mas ficando não obstante em condições de trafego muito superiores, em relação a bitola da via, ás da maior parte das estradas de ferro do paiz, qual por exemplo, a de Pedro II. Pois devo observar que aquelle minimo raio applica-se tão somente a declives suaves, crescendo elle com o augmento do declive, afim de harmonisar em todas as partes da linha o esforço de tracção necessario.

Nestas condições consegui diminuir consideravelmente o movimento de terras previsto pelos estudos anteriormente existentes, e ao mesmo tempo, mediante uma notavel mudança no traço entre o ribeirão do Piraby e Itú, encurtar a linha por não menos que 2200 metros (ou mil braças) ficando assim reduzido o comprimento da linha de quasi 70 kilometros a 67615 metros da estação Inglesa em Jundiahy á estação de Itú.

Desde que tiver dado o Governo a sua approvação á planta da 3.<sup>a</sup> secção (Indaiatuba—Salto) poderão se principiar na mesma os trabalhos de construcção, já agora em andamento na primeira (Jundiahy—Itapeva) e na segunda (Itapeva—Indaiatuba), e para os quaes já forão intimados na quarta (Salto—Itú) os empreiteiros do leito da estrada.

#### OBRAS EM CONSTRUÇÃO

Inaugurados os trabalhos em 26 de Novembro do anno proximo passado, procedeu-se á entrega do serviço, lá aonde as circumstancias o permittião, nos primeiros 40.5 kilometros da nossa estrada, apparecendo desde o principio cerca de duzentos trabalhadores, que desde que melhorou o tempo forão augmentando successivamente até estar hoje em quasi o dobro. As chuvas aturadas e consequentes inundações dos rios não permittirão estar hoje concluido quanto teria-se podido esperar. Não obstante isso, ainda pôde-se considerar como muito satisfactorio o estado de adiantamento das obras, e é licito não duvidar da sua conclusão no praso do contracto dos Empreiteiros. A falta de pratica e o reduzido numero de operarios de alguns dos agentes dos Empreiteiros, fizerão receiar desde o principio o atraso de algumas partes da obra, mas tomarão-se as providencias necessarias afim de evitar as consequencias prejudiciaes de semelhante estado de cousas; as quaes tendo sido de boa vontade attendidas pelos Empreiteiros, se achará dentro de poucos dias, por toda a parte na linha força conveniente.

Passo a expôr os resultados da ultima medição mensal executada no dia 22 de Março na primeira e 23 na segunda secção :



|                                                      |             |
|------------------------------------------------------|-------------|
| 1. <sup>a</sup> secção.—Trabalhos preparativos . . . | 2:599\$334  |
| Movimento de terras . . .                            | 15:187\$218 |
| Obras d'arte. . . . .                                | 66\$348     |
| 2. <sup>a</sup> secção.—Trabalhos preparativos. . .  | 517\$340    |
| Movimento de terras . . .                            | 17:387\$198 |
| Obras d'arte. . . . .                                | 2:567\$790  |
|                                                      | <hr/>       |
|                                                      | 39:325\$228 |

O atraso nas obras d'arte da 1.<sup>a</sup> secção é devido em grande parte a estarem inundadas as varzeas em que tem de ser construídos. Na 2.<sup>a</sup> estavam concluídos 16 boeiros e 11 achavão-se em andamento.

A verba mais importante «movimento de terras» subdivide-se no modo seguinte :

1.<sup>a</sup> secção :

| Cathegorias : | Cubação : |
|---------------|-----------|
| I . . . . .   | 1319m'6   |
| II . . . . .  | 13364.0   |
| III . . . . . | 3865.5    |
| IV . . . . .  | 36.5      |
| V . . . . .   | 266.0     |
| VI . . . . .  | 58.0      |

---

18909.m'6

2.<sup>a</sup> secção :

|               |         |
|---------------|---------|
| II . . . . .  | 11143.1 |
| III . . . . . | 1489.7  |
| IV . . . . .  | 579.8   |
| V . . . . .   | 884.7   |
| VI . . . . .  | 931.2   |

---

15028.8m'5

Cumpra na segunda secção ajuntar 140 metros cubicos de empedramentos na importancia de 76\$630 a fim de prefazer o algarismo acima indicado.

Temos assim até a data referida um movimento total de terras de 33938.m'1 que importou em 34:033\$164, ou um medio 1\$003 por metro cubico.

Os certificados que passei aos Empreiteiros Amaral, Faro & Dulley, attendida a retenção de 10 % a titulo de

garantia, importão em 35:392\$705, ficando portanto depositados nos cofres da Companhia 3:932\$523.

Não tendo ainda tido lugar recepção de trilhos, dormentes, etc. e não me pertencendo expôr os contractos que a respeito fez a Directoria, deixo de tractar desses objectos.

#### PESSOAL TECHNICO

A redução nos prazos da construção obrigou-me a pedir á V. Ex. um augmento no numero do pessoal da construção, que segundo as ultimas autorisações concedidas pela Directoria fica assim composto :

3 Engenheiros com o vencimento annual de 6:600\$ (os Srs. Berini, Habersham e Lindemberg.)

1 Engenheiro dito dito 3:600\$ (o Sr. Jorge B. Scorrar.)

4 conductores estando por ora dous no serviço e devendo brevemente chegar os outros dous.

Um Escriptuario (Joaquim Pinto de Moraes.)

Como bem sabe V. Ex. luctei com sérias difficuldades para preencher o quadro ácima por meio de pessoas habilitadas e em quem pudesse depositar a necessaria confiança.

Em todos tenho de reconhecer pericia e zelo para o serviço, e folgo de ter esta occasião de agradecer-os.

O Sr. Habersham fez os estudos das primeiras 3 leguas a contar de Jundiahy, e está hoje cuidando da construção da 1.<sup>a</sup> secção. O Sr. Berrini, que hoje dirige as obras na 2.<sup>a</sup>, fez os estudos de detalhe não só desta como também da 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> e é com especialidade aos conhecimentos profissionaes deste Engenheiro, dedicação nunca interrompida ao serviço e aos interesses da Companhia que devo attribuir o estado satisfactorio em que se achão actualmente os trabalhos de engenharia na linha. O Sr. Lindemberg, recentemente chegado vai tomar conta da 3.<sup>a</sup> secção, e o Sr. Scorrar, que até hoje estava empregado na 1.<sup>a</sup> na qualidade de conductor, será encarregado da 4.<sup>a</sup>

Devo também especialisar o nome do Escriptuario Joaquim Pinto de Moraes, sobre quem, por seu desvelo



e intelligencia até em trabalhos alheios ao seu emprego, me é grato dever chamar a attenção da Directoria.

Deos Guarde á V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Dr. José Elias Pacheco Jordão,  
Muito digno Presidente da Companhia Ituana.

CARLOS KRAUSS

### N. 3

Copia n. 60 a fls. 68 vr. Primeiro traslado de escriptura de contracto. — Saibão quantos este publico instrumento de escriptura de contracto virem, que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta, aos desesete de Dezembro, nesta imperial cidade de São Paulo, em o meu cartorio, perante mim tabellião comparecerão como outorgantes, contractantes e acceitantes reciprocamente José Ricardo Wright, morador na cidade de Santos, negociante, e o doutor José Elias Pacheco Jordão morador da cidade de Itú, proprietario, como presidente da Directoria da Companhia Ituana, desta provincia, pessoas pelas proprias reconhecidas de mim, e e das testemunhas ao diante nomeadas e assignadas, do que dou fé. Perante as quaes pelos contractantes José Ricardo Wright, e doutor José Elias Pacheco Jordão como presidente da Directoria da Companhia Ituana de estrada de ferro desta provincia me foi dito que a dita Directoria em nome da Companhia Ituana de estrada de ferro, e o dito José Ricardo Wright havião justo e celebrado o seguinte contracto, a cujas disposições se ligavão nos termos dos artigos abaixo declarados. Primeiro. — José Ricardo Wright obriga-se : Primeiro. — A contractar na Inglaterra o fornecimento de trilhos Vignolles e seus accessorios na conformidade do cahier de Charges, escripto em francez e dos desenhos de todo o material da

via, dos quaes ião assignados, por ambas as partes, e pelo tabellião, dous exemplares quer do cahier de charges, quer dos desenhos, ficando um de cada um delles em poder de cada um dos contractantes, e considerados como fazendo parte deste contracto. Segundo.—A fazer esta compra nas melhores condições possiveis quanto ao preço. Terceiro.—A carregar os navios com direcção á Santos, os descarregará fazendo passar os materiaes dentro de 20 dias, depois de desembarçados pela alfandega e promptos para descarregar para a estrada de ferro por onde serão condusidos para Jundiahy, fazendo ali a descarga. Quarto.—Finalmente, dar todos os passos e providencias precisas para transporte dos materiaes quer da Inglaterra para Santos, quer de Santos para Jundiahy. Art. segundo.—A Directoria da Companhia Ituana de estrada de ferro em nome da dita Companhia neste acto representada pelo presidente da mesma, obriga-se: Primeiro.—A entregar a José Ricardo Wright dentro de trinta dias da data desta escriptura a quantia de sessenta contos de réis como primeiro pagamento por conta desta encomenda, e o mais que faltar para completar o custo della será dividido em tres pagamentos sendo destes o primeiro feito no mez de Abril, o segundo em Julho, e o terceiro e ultimo no mez de Outubro, do anno de mil oitocentos e setenta e um, ficando depositados a titulo de garantia no banco Inglez em Santos dez por cento, não só sobre os sessenta contos de réis adiantados, como sobre o total dos mais pagamentos, até final remessa e chegada em Santos de toda a encomenda, depois do que ser-lhe-hão entregues as mesmas quantias depositadas, pertencendo os juros a Companhia Ituana. Segundo.—A pagar-lhe em Santos em todas as occasiões de chegada dos navios com os materiaes encomendados o importe dos fretes, seguro maritimo e qualquer outras despezas de transporte. Terceiro.—A pagar-lhe o frete do transporte de Santos a Jundiahy segundo a tabella da estrada de ferro, e mais oitocentos reis por cada tonellada de trilhos e seus accessorios como indemnisação das despesas de descarregar os navios, carregar os wagões e descarregar-os em Jundiahy. Quarto.—A pagar-lhe a commissão de dous por cento sobre o custo das encomen-



das na Inglaterra sendo o cambio calculado a taxa de vinte e quatro dinheiros por mil réis, como indemnisação do seu trabalho e de despezas que tenha de fazer com agentes e outros encarregados na Inglaterra. Art. terceiro.—José Ricardo Wright não terá direito a indemnisação alguma além d'aquellas marcadas neste contracto, e por isso a commissão que as fabricas costumão dar reverterá em favor da Companhia Ituana. Art. quarto.—Se a entrega provisoria e definitiva não poder ser realisada em Santos como está mencionado no —cahier de charges—, será na Inglaterra. Art. quinto.—Por todo o mez de Abril de mil oitocentos e setenta e um estarão embarcados para Santos vinte kilometros de via permanente, e d'ali por diante dez kilometros mais ou menos por mez até finalisar a remessa, ficando subsistindo as multas estabelecidas no final do art. decimo trez do —cahier de charges— por cada mez de demora que exceder do prazo estipulado neste art. Art. sexto.—Além das modificações feitas no “cahier de charges,” pêlos arts. quarto e quinto, ficão considerados como subsistentes quaesquer outras que porventura tenham sido feitas em consequencia dos arts. deste contracto. Art. setimo.—O numero de setenta e cinco kilometros de via, poderá ser reduzido a setenta, com tanto que dentro de dous mezes desta data faça-se participação a José Ricardo Wright Art. oitavo.—José Ricardo Wright obriga-se mais a mandar vir da Europa todo o trem rodante para a estrada de ferro de Jundiaby a Itú mediante a mesma commissão de dous por centos, e o pagamento das despezas que fizer com carga e descarga em Santos e Jundiaby, para o que ser-lhe-hão entregues dentro de quatro mezes desta data, os respectivos desenhos e especificações. Art. nono.—Na occasião da segunda remessa dos trilhos que deve ser em Maio de mil oitocentos setenta e um, virá uma locomotiva e seis carros de atterro proprios para construcção do leito da estrada, cujos desenhos serão entregues ao mesmo Wright dentro de trinta dias, assim como ser-lhe-ha entregue a importancia provavel (se não certa) desta encomenda, com tempo de na occasião da remessa estar na Europa. Assim feita esta escriptura, li as partes perante as teste-

munhas, ellas outorgarão, acceitarão e assignarão com as testemunhas a tudo presentes Antonio José de Oliveira Sampaio Junior, e Francisco José Pedreira e Mattos, reconhecidos de mim Joaquim José Gomes, tabellião a escrevi. — *Jasé Ricardo Wright, José Elias Pacheco Jordão, Antonio José de Oliveira Sampaio Junior, Francisco José Pedreira e Mattos.* — Nada mais se continha nem declarava em dita escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Ituana desta provincia, representada por seu presidente, dr. José Elias Pacheco Jordão, ficando em tudc conforme ao seu original a que me reporto e dou fé. — São Paulo, vinte e tres de Dezemdro de mil oitocentos e setenta. — Eu Joaquim José Gomes, tabellião que sbscrevi, e assigno em publico e razo. — Em testemunho da verdade Joaquim José Gomes.

Está conforme.

O Secretario da Companhia

FRANCISCO ANTONIO BARBOSA.

#### N. 4

#### **Relação dos accionistas da Companhia Ituana que deixarão de realisar a 2.<sup>a</sup> prestação de capitaes.**

S. PAULO

1 Dr. Clemente Falcão de Souza Filho. . . . . 20

TIETÉ

2 João de Moura Campos (fallecido). . . . . 25

3 João Pedro de Moraes Silveira . . . . . 10

TATUIHY

4 Ignacio de Vasconcellos Cunha Caldeira (fallecido) 15



## CAPIVARY

5 Antonio Pompeo Paes de Campos. . . . . 10

## JUNDAÍTUBA

6 Francisco dos Santos Toledo. . . . . 15

7 Ladisláu do Amaral Campos. . . . . 5

## JUNDIAHY

8 Antonio Ermelindo Pereira . . . . . 1

9 João Baptista de Arruda Mendes. . . . . 10

10 Luiz Guenzi. . . . . 5

11 Manoel Maria de Castro Camargo. . . . . 2

12 Dr. Estevão José de Siqueira. . . . . 1

---

119

Está conforme

O Secretario da Companhia, F. A BARBOZA.

— « » —

## N. 6

Illm. Sr. Dr. José Elias Pacheco Jordão. — S. Paulo 15 de Maio de 1870. — Não escrevi a mais tempo á V.S. sobre a pretensão por V.S. expendida de vir a linha de ferro Ituana entroncar-se na da Companhia Paulista, pois que, como pensei, essa materia dependia de demorado estudo. No correr deste, appareceu ainda outra questão de maior momento, e é a do privilegio que tem a Companhia Paulista em uma zona de cinco leguas a direita e outra a esquerda de sua estrada, dentro da qual não pode outra Companhia, sem accordo com ella, carregar generos ou passageiros percebendo taxa.

Não se assuste com a questão. Ella não quer dizer animo de embaraçar a Companhia Ituana e antes é certo que ha a melhor boa vontade de accôrdo em todos os membros da Directoria.



## BALANÇO

| Activo                                                                                                                          |                |                | Passivo                                                                                            |                |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <i>Accionistas</i>                                                                                                              |                |                | <i>Capital</i>                                                                                     |                |                |
| Pelas entradas a realizar . . . . .                                                                                             | 2,022:410\$000 |                | 12,500 acções a 200\$000 cada uma . . . . .                                                        | 2.500:000\$000 |                |
| <i>Acções a emitir:</i>                                                                                                         |                |                | <i>Thesouro Provincial</i>                                                                         |                |                |
| Pelas existentes . . . . .                                                                                                      | 254:200\$000   |                | Por dinheiro recebido do mesmo, em virtude da lei Provincial n. 34 de 24 de Março de 1870. . . . . | 40:000\$000    |                |
| <i>Instrumentos e ferramentas</i>                                                                                               |                |                | <i>Conta de Sellos</i>                                                                             |                |                |
| Pela compra dos precisos até esta data . . . . .                                                                                | 4:984\$252     |                | Saldo desta contas . . . . .                                                                       | 80\$000        |                |
| <i>Moveis e utensis</i>                                                                                                         |                |                | <i>Cauções</i>                                                                                     |                |                |
| Pelos comprados até hoje . . . . .                                                                                              | 930\$715       |                | Pela prestada por J. R. Wright . . . . .                                                           | 6:180\$000     |                |
| <i>Despezas geraes:</i>                                                                                                         |                |                | " " " Amaral, Faro & Dulley . . . . .                                                              | 3:932\$523     | 10:112\$523    |
| Pelas que se fizerão até o presente. . . . .                                                                                    | 7:112\$018     |                |                                                                                                    |                | 50:192\$523    |
| <i>Estudos definitivos</i>                                                                                                      |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Pelos gastos feitos . . . . .                                                                                                   | 7:178\$576     |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Gastos de encorporação</i>                                                                                                   |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Pelos verificados. . . . .                                                                                                      | 174\$250       |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Escriptorio tecnico</i>                                                                                                      |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Vencimento do pessoal de Engenharia até o presente . . . . .                                                                    | 31:961\$276    |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Transferencia de acções</i>                                                                                                  |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Pela despesa feita com as mesmas. . . . .                                                                                       | 238\$400       |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Inauguração</i>                                                                                                              |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Pelos gastos feitos . . . . .                                                                                                   | 1:590\$195     |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Trabalhos de construção</i>                                                                                                  |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Importancia dos verificados . . . . .                                                                                           | 39:335\$228    |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>José Ricardo Wright</i>                                                                                                      |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Por dinheiro dado por conta do fornecimento de trilhos . . . . .                                                                | 60:000\$000    |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Dormentes</i>                                                                                                                |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Pelos pagos até esta data . . . . .                                                                                             | 4:510\$660     |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Lettras a receber</i>                                                                                                        |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Pela de 6.000\$000 do Banco Inglez em Santos, a prazo de seis mezes, depositada por J. R. Wright garantia dos trilhos . . . . . | 6:180\$000     |                |                                                                                                    |                |                |
| <i>Deposito</i>                                                                                                                 |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Dinheiro existente em mão de Francisco de Assis Pacheco. . . . .                                                                | 82:347\$000    |                |                                                                                                    |                |                |
| Dito em mão de Bernardo Gavião Ribeiro & Gavião. . . . .                                                                        | 10:905\$200    | 93:252\$200    |                                                                                                    |                |                |
| <i>Caixa</i>                                                                                                                    |                |                |                                                                                                    |                |                |
| Pelo dinheiro existente. . . . .                                                                                                | 16:143\$753    | 527:782\$523   |                                                                                                    |                |                |
|                                                                                                                                 |                | 2,550:192\$523 |                                                                                                    |                | 2.550:192\$523 |





Para tratar porêem desses negocios é indispensavel a vinda de V.S. até cá.

Apresso em fazer lhe estas communicações porque receio que lhe chegue ao conhecimento a noticia da questão com desvirtuamento de nossas intenções: mas penso que V. S. deve aguardar a volta do dr. Martinho e senador Queiroz de suas fazendas, para então chegar até ca, pois a importancia da materia pede que a Directoria seja plena para sobre ella tratar-se.

Reitero á V. S. meus protestos de consideração es-tima e respeito.

Como amigo Obr. Crº.

DR. FALCÃO FILHO.

## N. 7

### EXTRACTO DA ACTA DE 3 DE MAIO DE 1871

Pelo mesmo Director Dr. José Elias Pacheco foi dito, que tendo na sessão ultima (10 de Abril) o Directorio tratado do privilegio da Companhia Paulista na zona de 5 leguas, que parecia impedir que a Companhia Ituana dentro della tivesse Estação para carregar e descarregar, o que por accordo do mesmo Directorio não foi mencionado na acta, e que por emquanto não se tratasse desse assumpto, entendeu-se na sua estada na capital com o Presidente do Directorio da Companhia Paulista, não quanto ao privilegio referido, mas quanto ao entroncamento da linha Ituana na Paulista, fazendo essa uma estação á sua custa, ficando obrigada a custear-a, pela vantagem de conduzir em meia legua de sua estrada todos os productos da linha Ituana: Ficando o mesmo Presidente de dar solução a esta proposta, depois de reunido o respectivo Directorio, declarando desde já que lhe parecia acceitavel a proposta com algumas modificações. Ha poucos dias porem, escreveu o mesmo Presidente da



Companhia Paulista, como consta da carta que apresenta, que no correr do estudo da proposta feita appareceu uma questão de maior momento, qual o privilegio que tinha a Companhia Paulista na zona de 5 leguas, para que nenhuma outra Companhia pudesse ter estação dentro della, mas que todavia os Directores não duvidavão chegar á um accordo, para o que tornava-se necessario que o dr. José Elias fosse a Capital. Depois de algumas observações por parte dos Directores, resolveu o Directorio, por indicação do Director Tib'iricá, que fosse a S. Paulo o Director dr. José Elias, (visto que elle não se negava a isso) e combinasse as bases do accordo, ficando reservado ao Directorio o ultimatuni delle. Nada mais neste assumpto.

Está conforme

O Secretario, F. A. BARBOSA.

## N. 8

Copia.—Illms. e Exms. Srs.—Tendo a Companhia Ituana estatuido que a sua via ferrea fosse entroncar em Jundiahy ou na via da Companhia Paulista ou da Inglesa, a respectiva Directoria Provisoria resolveu o entroncamento naquella e para esse fim seu Presidente interino fez uma proposta ao muito digno Presidente da Companhia Paulista. As condições onerosas que de sua parte forão estabelecidas e que importavão completa recusa fez com que a Directoria da Companhia Ituana, com quanto tivesse pleno direito do entroncamento, dezisisse delle e resolvesse fazel-o na estrada da Companhia Inglesa, cujo superintendente tudo facillitava, mostrando a melhor vontade. Em vista disto a Companhia Ituana traçando a sua linha parallelá á da Companhia Paulista para chegar ao fim á que se propunha eis que surge outro embarço qual o dos engenheiros desta Companhia terem arrancado as estacas da via Ituana no lugar em que ellas

tinhão de começar a correr parallelamente nas proximidades da Ponte de Jundiaby: Chegando isto ao meu conhecimento entendi-me com o digno Presidente da Companhia Paulista para que providenciasse a respeito fazendo desaparecer a collizão que parecia ir dar-se. Respondendo-se-me que esse arrancamento de estacas era em terreno de que a Companhia Paulista precisava para tirar terra para um aterro que tinha de fazer, não duvidaria cedel-o se fosse dispensavel. Ha poucos dias, porém, o muito digno Presidente dignou-se responder-me por uma carta que do exame occular que fez, esse terreno era extrictamente necessario, tendo por isso tratado de desapropriar-o. Submettida á Directoria da Companhia Ituana— esta resposta, e a questão que a ella se prendia, foi resolvido que seu Presidente tratasse do negocio de modo a fazer desaparecer essa emergencia que vinha trazer serios embarços á sua estrada, obrigando-a a tomar um curso de má feição e muito mais dispendioso, transpondo a montanha contigua, ou cruzando a linha da Companhia Paulista, cujos inconvenientes quer a uma que á outra Companhia são tão palpaveis e conhecidos, que excusado é mencional-os. Incumbido pois, desta tarefa, meu principal fim é chegar a um accordo, e para isto dirigi-me exclusivamente a esta capital. Reconheço que a Companhia Paulista tem o direito de desapropriar os terrenos de que precisa para seus aterros; todavia esse não vai tão longe que possa prejudicar a outra Companhia, e nem pelo seu contracto com o governo pôde desapropriar terrenos já desapropriados como acontece na questão vertente, pois que, quando a Companhia Paulista tratou da desapropriação deste terreno, cujo processo, supponho eu, nem está inda findo, já de ha muito estavam plantadas as estacas arrancadas e approvadas a respectiva planta da via Ituana, e ipso facto desapropriado o terreno da linha, como é expresso na legislação que rege a materia. Não podia pois a Companhia Paulista arrancar estas estacas e nem lhe assiste o direito de desapropriação no traçado da linha Ituana e em todo o cazo as boas relações em que se mantem ambas as Companhias e a deferencia e consideração que ellas se devem entre si, repelião semelhante procedimento. Convencido



pois, que a Companhia Ituana está no direito de mandar de novo plantar as estacas arrancadas e proseguir nos seus trabalhos respeitando unicamente o traçado da linha da Companhia Paulista, ainda que para uma via dupla, entendi todavia dever sobrestar este procedimento antes que me dirigisse a VV. EExcs. provocando um accôrdo, que como disse ao principio, é o meu fim primordial, de modo que as couzas marchem na melhor harmonia sem prejuizo e quebra dos interesses de ambas as Companhias. A Companhia Paulista precisando de terra para o aterro que tem de fazer, encontra em igual distancia do lado direito de sua linha e assim não havia necessidade de ir procural-a ao lado esquerdo, onde está o traçado da linha Ituana; e mesmo que tivesse de tirar a terra deste lado, lo poderia fazer respeitando unicamente o traçado da linha, cuja largura sendo de um metro em nada a prejudicava. Mesmo sobre este traçado da linha Ituana tem-se de fazer escavações e a terra d'ellas tirada pode servir para o aterro projectado e a propria Companhia Ituana não duvida transportar esta terra para o referido aterro o que torna-se de exclusiva vantagem para a Companhia Paulista. Offerecendo estes dados para um accôrdo, não me limito a elles, antes estou resolvido a dar maior desenvolvimento o que se poderá conseguir havendo uma interferencia pessoal entre mim e VV. EExcs., cuja oportunidade dá-se nesta occasião, visto que, alem de achar-me nesta capital tambem aqui se acha o Exm. Sr. Barão de Piracicaba, um dos directores da Companhia Ituana. Achando-me; porem, nesta cidade ha tres dias, e não tendo podido apresentar este meu officio ha mais dias, porque tive noticia de ter-se auzentado para Jundiaby o muito digno Presidente, ao mesmo que já se acha de volta, tomo a liberdade de pedir que reuna amanhã a Directoria para tomar conhecimento da materia d'este officio, e o faço confiado em sua benevolencia, attendendo que todos os senhores Directores se achão nesta cidade e se prestarão a reunião pedida, entretanto que eu não residindo aqui, qualquer demora mais me seria muito prejudicial. Prevalecendo-me da oportunidade tenho a honra de apresentar a VV. EExcs. meus protestos de alta consi-

deração e subido apreço e por á disposição de VV. EEExcs. meu nenhum prestimo, não só no que for em serviço da Companhia como de VV. EEExcs. em particular. S. Paulo, 10 de Janeiro de 1871.—Illms. e Exms. Srs. Presidente e Directores da Companhia Paulista. (assignado) o Presidente da Companhia Ituana—*José Elias Pacheco Jordão*.

Está conforme

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA, servindo de Secretario.

---

## N. 9

Aos 23 dias do mez de Janeiro de 1871, em virtude da combinação das Directorias das Companhias Paulista e Ituana, os Engenheiros abaixo assignados, encontrarão-se no terreno entre a ponte de Jundiahy e a estação do mesmo nome, onde as vias ferreas das respectivas Companhias seguem na mesma direcção, para estabelecer as bases para uma convenção entre as citadas Companhias, apresentando o Engenheiro em chefe da Companhia Ituana tres hypotheses :

1.º O aproveitamento da via reservada (ao lado esquerdo) da linha de Campinas pela Companhia Ituana para o assentamento dos seus trilhos.

2.º A collocação destes trilhos em um lugar de 3<sup>as</sup> via com referencia ao eixo actual daquella linha.

3.º Emfim, correndo a linha Ituana, separadamente ao longo da linha de Campinas, em continuação da parte estaqueada até a estaca n. O daquella linha em frente da estaca n. 2,395 desta linha.

Quanto a 1.ª hypothese o Engenheiro em chefe interno da Companhia Paulista declarou não haver inconveniente do lado technico, com quanto a distancia do eixo a eixo tenha no minimo tres metros, os aterros de ambas as linhas tenham a mesma altura e as obras d'arte sejam construidas nas condições em que se fizerão ou fazem as da de Campinas.



Declarou mais o mesmo Engenheiro, que a construcção do leito dessa parte da linha Ituana comprehendido no terreno pertencente á Companhia Paulista, fosse feita por conta da Companhia Ituana que aceitará obras e contas bonafide; e que quanto ao lastro existente no terreno da Companhia Paulista que se perde por essa Companhia pelo estabelecimento da linha Ituana, seja a companhia Paulista indemnizada pela outra Companhia, e esta não poderá tirar lastro do mesmo terreno sem previo consentimento daquella.

Declarou mais o mesmo Engenheiro, que a Companhia Paulista não póde alienar o terreno que será occupado pela linha da Companhia Ituana e essa então terá de indemnizar aquella tanto pelo usufructo do mesmo terreno, como pelo prejuizo que este mesmo usufructo causar, ficando neste caso a Companhia Ituana garantida na posse do terreno que esta occupar pela sua via e correndo a despeza para outras desapropriações necessarias pela conta da mesma. Quanto ás demais hypotheses declarou o Engenheiro da Companhia Paulista que considera-as resolvidas pelo que foi dito em relação á primeira hypothese.

Tendo finalmente o Engenheiro em chefe da Companhia Ituana lembrado a conveniencia de estabelecerem as duas Companhias um guarda commun na passagem da estrada de Belem; reclamou o Engenheiro em chefe interino da Companhia Paulista que a construcção da respectiva casa fosse feita nas condições da propria via, correndo a despeza pela metade por conta da Companhia Ituana.

Jundiahy, 23 de Janeiro de 1871.

*Ernesto Diniz Street.*

*Carlos Krauss.*

---

## N. 10

Cópia. — N. 51. Secretaria da Companhia Ituana  
8 de Fevereiro de 1871.

Acabo de receber um officio da Directoria da Companhia Paulista, em que participa á Directoria da Companhia Ituana, não ser aceitavel a proposta por esta feita para correrem juntas as duas linhas entre a ponte de Jundiahy e a estação da Companhia Inglesa. Em vista pois, do occorrido, cumpre dar-se cumprimento ao que já resolveu a Directoria em sessão de 2 do corrente, que é fazermos a nossa linha separadamente e fóra dos terrenos desapropriados pela Companhia Paulista.

Esta decisão foi no caso da Companhia Paulista não responder no primeiro correio, que com mais razão deve vigorar, não tendo sido aceita a proposta por nós feita. Em vista pois do exposto, queira V. S. dar os passos afim de que se cuide na construcção da via, no sentido que acabo de mencionar, ficando tambem assim satisfeita a requisição dos Empreiteiros, na carta de 21 de Janeiro, cuja cópia lhe remetti. Se para este fim for necessario entender-se comigo, convém que o faça hoje, visto retirar-me amanhã para a Côrte.

Deos Guarde á V. S.

Illm. Sr. Carlos Krauss, Engenheiro em chefe.

O Presidente da Companhia,

*José Elias Pacheco Jordão.*

## N. 11

Cópia.—Escriptorio dos Engenheiros.—Itú, 14 de Março de 1871.—Illm. e Exm. Sr. Em cumprimento do que V. Ex. ordenou-me em officio de 8 do mez findo, sob n. 50, acaba de traçar-se o prolongamento da nossa via até á estação Inglesa em Jundiahy sem, todavia, poder ter-se evitado de atravessar uma parte do terreno desapropriado pela Companhia Paulista para servir-lhe de deposito de lastro: Refiro-me ao lugar onde já tinha



corrido o nosso primeiro traço, representado pelas plantas approvadas pelo Governo. Não pude apartar-me muito delle sem piorar os nossos declives no sentido do maior trafego e sem notavel augmento do movimento de terra que ao mesmo tempo augmentaria consideravelmente o praso de construcção naquelle lugar, em que com effeito collocou-se a linha, certo que a vista da garantia concedida aos capitaes das duas Companhias e da fiscalisação de sua economia, nem o Governo poderá consentir em mudança do nosso traço em taes circumstancias, sobretudo assistindo á Companhia Ituana todo o direito á posse do terreno reclamado. Entretanto não se fez ainda a entrega desse serviço aos Empreiteiros no ponto alludido, e pôde-se mudar a linha desde já se V. Ex. assim entender necessario.

Deos-Guarde á V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Dr. José Elias Pacheco Jordão,  
Muito Digno Presidente da Companhia Ituana.

*Carlos Kraus*

---

# RELATORIO

DA

## DIRECTORIA

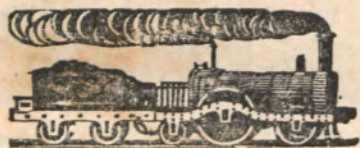
DA

## COMPANHIA ITUANA

APRESENTADO Á ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIO-  
NISTAS EM SESSÃO

DE

**8 de Outubro de 1871.**



S. PAULO.

2 — TYP. AMERICANA, LARGO DE PALACIO — 2

1871



THE TORONTO

MINISTRIES

COMPANY, LIMITED

THE TORONTO



THE TORONTO

THE TORONTO

THE TORONTO

Em cumprimento do disposto do art. 16 § 8.º e art. 31 dos estatutos, a directoria vos apresenta o balanço das contas e o relatório do semestre findo.

No desempenho, pois, deste dever, ella vos exporá os factos e mudanças mais importantes, que se derão depois do dia 9 de Abril do corrente anno, data do ultimo relatório submettido á assembléa geral dos accionistas.

A exposição será resumida, e por isso não receies que ella vos fatigue.

### **Administração da Companhia**

No pessoal administrativo deu-se uma modificação com a resignação que fez o illm. sr. João Tybericá Piratininga do lugar de director, a 4 de Junho do corrente anno, declarada á directoria em reunião do mesmo dia.

Divergencias com seus collegas, nascidas da questão do entroncamento da linha na da Companhia Paulista, o que não vos é desconhecido, ocasionarão aquella resolução.

A directoria lamentando a, pois que reconhece os seus bons serviços prestados á em-



preza e a dedicação com que exercia o lugar de director, teve de resolver a eleição de um director que o substituisse, o que ficou marcado para a reunião de hoje, tendo sido feitos os respectivos annuncios pelos jornaes; ao mesmo tempo resolveu que, emquanto esta não se verificasse, fosse, na conformidade dos estatutos, convidado o accionista mais votado immediatamente aos cinco directores para substituir interinamente esta vaga. Nesse sentido, pois, officiou-se-lhe a 30 do mesmo mez, mas, certamente pela distancia em que reside este accionista e por outros motivos plausiveis, não chegou a exercer este cargo.

Tendes pois hoje de exercer a importante missão de eleger um director que tem de gerir vossos negocios.

### **Secretaria**

Continúa nesta repartição o mesmo pessoal, que apenas consta do dr. secretario accumulando as funcções de guarda-livros.

A' sua assiduidade no trabalho e pontualidade no cumprimento de seus deveres, é devido o achar-se em dia toda a escripturação e contabilidade, independente de augmento de pessoal. Entretanto, desde fins de Fevereiro do corrente anno um praticante, que gratuitamente se presta ao serviço da empresa, o tem auxiliado. Este praticante quando não tem serviço na secretaria da administração, presta algum no escriptorio technico.

### **Pessoal technico**

Este pessoal pôde dizer-se que está inteiramente modificado.

Um protesto de 3 engenheiros chefes de secção, dirigido em Junho do corrente anno ao então engenheiro em chefe, desprezado pela directoria, obrigou-os a retirarem-se.

O modo pelo qual foi manejado este protesto e outras muitas antecedencias, algumas dellas trazidas á luz pela imprensa, deu lugar a ser demittido o mesmo engenheiro em chefe.

Destes factos resultou geral esmorecimento nos accionistas, persuadindo-se que por algum tempo não progredissem os trabalhos de construcção, quando não chegassem a ser paralyzados por muito tempo. Em verdade, a não ser a attitude que então tomou a directoria, quer para com os empreiteiros, quer para com o engenheiro em chefe, que mostravão-se empenhados na paralyzação dos trabalhos, certamente assim aconteceria. Estes porém não forão interrompidos por um só dia, e a directoria, como augurava, viu que, restabelecido o estado normal das cousas, elles progredião com mais vantagens.

Apenas, pois, resolvida a demissão do engenheiro em chefe, tratou a directoria da aquisição de um outro que o substituisse.

E' hoje engenheiro em chefe da nossa estrada o engenheiro civil dr. Antonio Francisco de Paula Souza, cujo exercicio neste emprego data desde o dia 4 do mez findo. Durante a vaga, servi uinterinamente de engenheiro em chefe o primeiro ajudante, engenheiro Ricardo Hayden.

Vós conheceis de perto o actual engenheiro em chefe, e por isso não ignoraes que esta nomeação, além de recommendar-se por mui-



tos titulos, ainda recommenda-se pela qualidade de ser elle nosso patricio e Ituano.

De seu relatorio, annexo n. 1, consta o pessoal de seus ajudantes empregados na linha.

#### **Planta da estrada**

A planta da 3.<sup>a</sup> secção da linha, isto é, de Indaiatuba ao Salto, unica que não estava approvada ao tempo do ultimo relatorio, o foi por acto do governo provincial de 11 de Abril do corrente anno.

#### **Trilhos, trem rodante e telegrapho**

Já chegarão a Santos tres navios carregados de trilhos e seus accessorios, e boa parte delles já se acha em Jundiaby

Tem de continuar mensalmente a remessa delles de Londres para Santos, na fórma do respectivo contracto.

O preço dos trilhos, segundo as facturas vindas, é de libra 7,5 schill. por tonelada.

Differentes fabricas de Londres enviarão á Companhia, por intermedio de seu agente em Santos, propostas para a encomenda do trem rodante, segundo as especificações do ex-engenheiro em chefe, e com determinação de preço.

Destas propostas a directoria escolheu aquella, a que deu preferencia o seu actual engenheiro, e fez a encomenda que julgou indispensavel para ser entregue ao trafego a linha, devendo metade della estar em Santos em principios de Janeiro do seguinte anno de 1872, e outra metade em meiado do mesmo anno.

Já estão tambem em Santos alguns carros de aterro, de que se fallou no ultimo relato-

rio, e á qualquer hora deve chegar uma locomotiva, que ha muito sahiu de Londres.

Ha poucos dias forão encommendados os fios e instrumentos para o telegrapho, de modo que este possa funcionar em tempo conveniente.

### **Dormentes**

Existe já na linha mais de metade dos dormentes encommendados, de cuja recepção tendo ficado incumbido o empresario da superstructura do leito da estrada, não tem sido ainda recebidos, mas, desde já, passa a fazel-o.

No seguinte mez de Novembro, vence-se o ultimo prazo para a entrega de dormentes de Jundiahy ao Salto, cujo serviço tem sido feito com regularidade.

### **Contracto da superstructura do leito da estrada**

Em data de 12 de Julho do corrente anno, foi celebrado por escriptura publica, com João Marques Faria, da cidade de Valença, o contracto da superstructura do leito da estrada a l\$550 rs o metro corrente, quasi metade do preço orçado pelo ex-engenheiro em chefe.

O empreiteiro é homem pratico e offerece todas as garantias.

Neste contracto a Companhia poupou uma veba de 80 a 90 contos de réis, e entretanto o empresario fez seu contracto por um preço mais vantajoso que aquelle por que fez o assentamento de trilhos da estrada—União Valenciana.

### **Chamada de capitaes**

Depois do ultimo relatorio verificarão-se



duas chamadas, ambas na razão de 10 %; a 3.<sup>a</sup> até 31 de Maio e 10 de Julho, na importancia de rs. 222:200\$000, e a 4.<sup>a</sup> a 31 de Agosto na importancia de rs. 223:400\$000, tendo nesta sido subscriptas mais 20 acções. A directoria acaba de resolver a 5.<sup>a</sup> chamada, na razão também de 10 %, cujo prazo deve findar-se a 15 de Novembro proximo futuro.

### **Dividendo**

Recebidos do governo provincial a 27 de Junho rs. 4:879\$583, importancia dos juros até 31 de Maio do corrente anno, cujo pagamento resolvestes na sessão passada, immediatamente mandou-se annunciar pelos jornaes o seu pagamento. Até o ultimo do mez findo, pagou-se de juros 3:737\$569, existindo ainda 1:142\$014, que até o presente não forão procurados.

A directoria vos apresenta a conta do 2.<sup>o</sup> dividendo da 1.<sup>a</sup> chamada, e 1.<sup>o</sup> das 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>, até o ultimo de Dezembro deste anno, na importancia de 20:062\$826, para resolverdes— se devem ser pagos os respectivos juros.

### **Balanço**

Do annexo n. 2, vereis o estado economico da Companhia, cujas despesas até o presente montão em 602:256\$009.

### **Construcção do leito da estrada**

Além do que já se vos disse a respeito sob a epigraphe —Pessoal tecnico—, do annexo sob n. 1, vereis o estado dos nossos trabalhos. O prazo marcado no contracto para a conclusão do leito até Indaiatuba findou-se a 30 de Setembro ultimo; entretanto, ainda não foi entregue o leito da estrada nesta parte, so-

bre o que a directoria resolverá convenientemente.

### **Estações**

A directoria aguarda nestes dias, de seu engenheiro em chefe, os planos, orçamentos e desenhos das estações, para providenciar sobre suas construcções.

Além das estações assentadas, resolveu a directoria que, entre as de Indaiatuba e Itapéva, se estabelecesse uma outra denominada do—Quilombo— em terras do accionista José Estanislão do Amaral, como ponto central de producção.

### **Entroncamento da linha**

Como sabeis, depois do ultimo relatorio, os presidentes das directorias das companhias Paulista e desta accorderão, por escriptura publica, que o entroncamento da nossa linha fosse na da Paulista, no lugar onde ellas se approximão.

Não podendo, porém, verificar-se esta clausula do accordo, porque não se dava praticabilidade de entroncamento no lugar em que ambas as linhas se approximão na ponte do rio Jundiaby, resolveu a directoria que a nossa linha continuasse até á estação de Jundiaby, na linha Inglesa, cujo prolongamento da estrada, a esta hora, pôde estar concluido.

Esta resolução da directoria e sua exposição no ultimo relatorio, sobre occurrencias entre uma e outra companhia, deu lugar a que a directoria da Companhia Paulista em seu posterior relatorio discorresse a respeito.

Tendo já o presidente desta directoria res-



pondido pela imprensa a esse topico do relatorio da Companhia Paulista, nada mais dirá a directoria, dando por sua parte como finda a questão.

Entretanto, como nem todos os accionistas devem estar ao facto das occurrencias havidas, poderão elles vê-las do annexo sob n. 3.

---

Srs. accionistas, a directoria finda seu relatorio dando-vos uma satisfactoria e agradável nova:

—Está marcado o dia 15 do corrente mez para o assentamento dos trilhos na estação em Jundiaby.

Em breve, pois, chegareis ao termo de vossa longa e ardua jornada.

Tendes em vosso caminhar encontrado a cada momento obices e difficuldades que parecião invenciveis, mas que, entretanto, nem ao menos fizerão serenar os vossos passos.

Avante, pois, srs. accionistas!

Mais um pouco de esforço e sacrificio, pois já não está longe o dia da realização de vossos dourados sonhos.

Itú, 8 de Outubro de 1871.

Os directores:

*José Elias Pacheco Jordão.*

*Barão de Piracicaba.*

*Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco.*

*Antonio Carlos de Camargo Teixeira.*

---

## ANNEXON. 1

### **COPIA.—Relatorio do engenheiro em chefe da Companhia Ituana, na parte em que trata do pessoal technico e estado da obra**

**PESSOAL TECHNICO.**—A linha ferrea de Jundiaby a Itú, acha-se subdividida em 4 secções, cujos trabalhos estão confiados aos seguintes srs. engenheiros chefes de secção :

As da 1.<sup>a</sup> secção ao sr. W. L. Ellison.

« 2.<sup>a</sup> « « H. Le Page.

« 3.<sup>a</sup> « « R. Hayden.

« 4.<sup>a</sup> « « D. Campagnani.

Servindo de ajudantes destes engenheiros ha tres conductores que são : N. Barcellos, da 1.<sup>a</sup> secção : major Bolin, da 3.<sup>a</sup>; e J. Pinto de Moraes da 4.<sup>a</sup> Este ultimo accumula, além desse encargo, o de secretario do engenheiro em chefe.

**ESTADO DA OBRA.**—Acha-se em execução quasi toda a linha, com excepção de uns 12 kilometros, mais ou menos, da 3.<sup>a</sup> secção entre o Itai-cy e o rio Pirahy, e 2 kilometros na 4.<sup>a</sup> secção, nas immedições de Itú.



Esta extensão da estrada, que ainda não foi entregue aos engenheiros, acha-se ainda em trabalhos de locação da linha. Na 4.<sup>a</sup> secção não se pôde fazer isso em consequencia da falta de instrumentos, os quaes só hontem aqui chegarão; na 3.<sup>a</sup> secção já estão estes serviços adiantando-se, e em breve se entregará aos empreiteiros.

Apezar de haver-se muito tarde começado a obra do entroncamento na linha ingleza, essa parte da linha acha-se agora bem adiantada, e em algumas semanas poderemos vê-la com trilhos, cujos trabalhos preparatorios de assentamento já se começou.

Para melhor aquilatar se o estado da obra, passo a dar o movimento de terra havido, e assim como as obras d'arte executadas e em execução.

Do annexo junto observa-se que houve até fins de Agosto proximo passado um movimento de terra equivalente a 64,521 metros cubicos para as 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções, sendo de :

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| 2. <sup>a</sup> cathegoria | 37843 m.3 |
| 3. <sup>a</sup> «          | 15204 m.3 |
| 4. <sup>a</sup> «          | 2020 m.3  |
| 5. <sup>a</sup> «          | 1616 m.3  |
| 6. <sup>a</sup> «          | 7929 m.3  |

Para a 1.<sup>a</sup> secção o annexo indica o movimento havido até fim do proximo passado mez. Nessa mesma secção quasi que a metade da excavação foi feita em empréstimos, como se vê da proporção de 1:1.3 entre a excavação no empréstimo e a no córte; essa proporção é a mesma para todas as outras secções consideradas englobadamente.

OBRAS D'ARTE.—Em toda a linha não temos senão uma grande ponte,—a do Tieté. Ella vai ser de madeira, com encontros de alvenaria de 2.<sup>a</sup> classe. O projecto executado pelo engenheiro chefe da 4.<sup>a</sup> secção, acha-se em poder do governo para ser approvado. As madeiras para essa ponte já estão todas tiradas, e em breve começarão os trabalhos, que até agora não forão encetados, por achar-se ainda o empresario della occupado com um pontilhão sobre o rio Caxambú, na 1.<sup>a</sup> secção. Além dessa ponte ha duas sobre o rio Jundiahy, para as

quaes tambem ha madeira tirada e projectos promptos, e cujos trabalhos começaráõ esta semana. Ha em toda a linha 67 boeiros e pontilhões executados e 7 em execução, sendo :

Na 1.<sup>a</sup> secção—6 boeiros executados.

3 « em construcção.

3 pontilhões executados.

2 « em execução.

2.<sup>a</sup> secção—48 boeiros com capa.

6 « abertos.

2 « a' arco.

estes executados.

4.<sup>a</sup> secção—2 boeiros executados.

2 « em execução.

Destes, o boeiro dito do Marinho, na 2.<sup>a</sup> secção, sobre o ribeirão do Barreiro, assim como um outro, na estaca 1310 da 1.<sup>a</sup> secção, com arcos de tijolos, vale a pena vêr-se pela boa execução da obra. Estes trabalhos forão feitos por 18 subempreiteiros, com um pessoal medio de 450 pessoas, mais ou menos. Na 1.<sup>a</sup> secção ha geralmente 210 pessoas, e na 2.<sup>a</sup> 140. Nas outras duas, principalmente na 3.<sup>a</sup>, o pessoal tem sido pequeno. Neste mez o pessoal destas secções ha de se augmentar.

Os materiaes para a via permanente estão a chegar, e como o chamado córte grande, perto de Jundiahy, assim como o aterro, perto da estrada Paulista, estão para ser concluidos, em pouco, o assentamento da via permanente será encetado.

(Assignado)—*Antonio Francisco de Paula Souza,*

Engenheiro civil

Está conforme.

O Secretario da companhia,

*Francisco A. Barbosa.*



... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

... ..  
... ..  
... ..

1ª. Secção. Movimento de terra executado até 22 de Setembro

| CATEGORIA           | Execução |            | TRANSPORTE MEDIO. |
|---------------------|----------|------------|-------------------|
|                     | CORTE    | EMPRESTIM. |                   |
| I                   | 544      |            | 54                |
| II                  | 29896    | 21432      | 64.32             |
| III                 | 11484    | 9844       | 140.21            |
| IV                  | 3828     | 4385       | 112.0             |
| V                   | 463      |            | 101.6             |
| IV                  | 588      |            | 60                |
| TOTAIS              | 46803    | 35661      | 88.71             |
| TOTAL DOS<br>TOTAIS | 82,464   |            | 103.6             |

Proporção 1:1.3124.



2.ª Secção. Movimento de terra executado  
até 27 de Agosto.

| CATEGORIAS          | Excavação |           | Transporte medio |           |
|---------------------|-----------|-----------|------------------|-----------|
|                     | CÓRTE     | EMPRESÍMO | CÓRTE            | EMPRESÍMO |
| I                   | 1.3937. 5 | 13468. 3  | 60. 4            | 74. 5     |
| II                  | 3026. 67  | 9814. 5   | 69. 0            | 59. 0     |
| III                 | 1885. 8   | 107. 6    | 40. 6            | 40. 0     |
| IV                  | 1569. 3   |           | 34. 0            |           |
| V                   | 7366. 55  |           | 48               |           |
| VI                  |           |           |                  |           |
| TOTAES              | 27785. 82 | 23300. 4  | 50. 4            | 57. 8     |
| TOTAL DOS<br>TOTAES | 51176. 22 |           | 54. 1            |           |

### 3.ª Secção. Movimento de terra executado até 27 de Agosto

| CATEGORIAS          | Excavação |            | Transporte medio |            |
|---------------------|-----------|------------|------------------|------------|
|                     | CÓRTE     | EMPRESTIMO | CÓRTE            | EMPRESTIMO |
| I                   |           |            |                  |            |
| II                  | 4700      | 192. 8     | 800              | 405        |
| III                 | 1048      | 615        | 830              | 455        |
| IV                  | 2         |            | 850              |            |
| V                   | 7         |            |                  |            |
| VI                  | 193       |            |                  |            |
| TOTAIS              | 5950      | 2543       | 496 0            | 430        |
| TOTAL DOS<br>TOTAIS |           | 8493       |                  | 463. 0     |

Proporção 1:2.34.



# 4.ª Secção. Movimento de terra executado até 25 de Agosto

| CATEGORIAS          | Excavação |            | Transporte medio |            |
|---------------------|-----------|------------|------------------|------------|
|                     | CÓRTE     | EMPRESTIMO | CÓRTE            | EMPRESTIMO |
| I                   | 2 06.15   | 1712.91    | 138              | 53. 3      |
| III                 | 148.45    | 450.16     | 123. 6           | 80. 0      |
| IV                  | 25        |            | 0                |            |
| V                   | 40        |            | 10               |            |
| VI                  | 369.25    |            | 68. 3            |            |
| TOTAL               | 2688.85   | 2163.07    | 56.65            | 66. 6      |
| TOTAL DOS<br>TOTAES | 4851.92   |            | 61. 6            |            |

Rio de Janeiro 1:1.24.

Está conforme.

Francisco A Barbosa.



## BALANÇO

| ACTIVO                                                                                                                          |              |                | PASSIVO                                                                                  |             |                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|
| ACCIONISTAS                                                                                                                     |              |                | CAPITAL                                                                                  |             |                         |
| Pelas entradas a realizar . . . . .                                                                                             |              | 1.558.810\$000 | 12.500 acções a 200\$000 cada uma . . . . .                                              |             | 2.500.000\$000          |
| ACÇÕES A EMITTIR                                                                                                                |              |                | THEOURO PROVINCIAL                                                                       |             |                         |
| Pelas existentes . . . . .                                                                                                      | 250.200\$000 |                | Por dinheiro recebido do mesmo, em virtude da Lei n. 34 de 24 de Março de 1870 . . . . . | 40.000\$000 |                         |
| INSTRUMENTOS E FERRAMENTAS                                                                                                      |              |                | DIVIDENDO                                                                                |             |                         |
| Pela compra dos precisos até esta data . . . . .                                                                                | 4.984\$252   |                | Pelo saldo do 1.º dividendo . . . . .                                                    | 1.142\$014  |                         |
| MOVEIS E UTENSIS                                                                                                                |              |                | CONTA DE SELLOS                                                                          |             |                         |
| Pelos comprados até hoje . . . . .                                                                                              | 930\$715     |                | Saldo desta conta . . . . .                                                              | 117\$600    |                         |
| DESPESAS GERAES                                                                                                                 |              |                | CAUÇÕES                                                                                  |             |                         |
| Pelas que se fizerão até o presente . . . . .                                                                                   | 12.390\$616  |                | Pela prestada por J. Ricardo Wright . . . . .                                            | 6.365\$400  |                         |
| GASTOS DE INCORPORAÇÃO                                                                                                          |              |                | " " " Amara! Faro & Dulley . . . . .                                                     | 25.942\$528 |                         |
| Pelos verificados . . . . .                                                                                                     | 174\$250     |                | " " " Antonio Pinto Monteiro . . . . .                                                   | 876\$400    |                         |
| ESTUDOS DEFINITIVOS                                                                                                             |              |                | " " " José Manoel da Fonseca Leite . . . . .                                             | 561\$145    |                         |
| Pelos gastos feitos . . . . .                                                                                                   | 7.178\$576   |                | " " " Francisco Gabriel de Freitas . . . . .                                             | 319\$410    | 34.064\$883 75.324\$497 |
| ESCRITORIO TECNICO                                                                                                              |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Vencimento do pessoal de engenharia até o presente. . . . .                                                                     | 47.197\$653  |                |                                                                                          |             |                         |
| TRANSFERENCIA DE ACÇÕES                                                                                                         |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Pela despesa com as mesmas. . . . .                                                                                             | 238\$400     |                |                                                                                          |             |                         |
| INAUGURAÇÃO                                                                                                                     |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Pelos gastos feitos . . . . .                                                                                                   | 1.590\$195   |                |                                                                                          |             |                         |
| TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO                                                                                                         |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Importancia dos verificados . . . . .                                                                                           | 259.429\$622 |                |                                                                                          |             |                         |
| <i>José Ricardo Wright</i>                                                                                                      |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Por dinheiro dado por conta do fornecimento de trilhos, trem rodante, etc . . . . .                                             | 246.264\$680 |                |                                                                                          |             |                         |
| DORMENTES                                                                                                                       |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Pelos pagos até esta data . . . . .                                                                                             | 22.080\$210  |                |                                                                                          |             |                         |
| LETRAS A RECEBER                                                                                                                |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Pela de 6:000\$, dinheiro do Banco Inglez em Santos e premio depositado por José Ricardo Wright, garantia dos trilhos . . . . . | 6.365\$400   |                |                                                                                          |             |                         |
| CASAS DE GUARDA                                                                                                                 |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Pelas despesas feitas até esta data . . . . .                                                                                   | 146\$840     |                |                                                                                          |             |                         |
| DESAPROPRIAÇÕES                                                                                                                 |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Pelos gastos feitos . . . . .                                                                                                   | 150\$000     |                |                                                                                          |             |                         |
| DEPOSITO                                                                                                                        |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Dinheiro existente em mão de F. Assis Pacheco. . . . .                                                                          | 90.372\$200  |                |                                                                                          |             |                         |
| Dito em mão de Bernardo G. Ribeiro & Gavião . . . . .                                                                           | 19.273\$400  | 109.645\$600   |                                                                                          |             |                         |
| CAIXA                                                                                                                           |              |                |                                                                                          |             |                         |
| Pelo dinheiro existente. . . . .                                                                                                | 25.547\$488  | 991.514\$497   |                                                                                          |             |                         |
|                                                                                                                                 |              | 2.575.324\$497 |                                                                                          |             | 2.575.324\$497          |

Itú, 8 de Outubro de 1871.

O Secretario e Guarda-Livros,

FRANCISCO A. BARBOSA.



Itu, 8 de Outubro de 1871.

|                         |                                                   |                                                |
|-------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO | Importancia dos verificados                       | .....                                          |
|                         | <i>Jose Ricardo Wrigh</i>                         |                                                |
|                         | Por dinheiro dado por conta do fornecimento de    | trilhos, trem rodante, etc .....               |
| DORMENTES               |                                                   |                                                |
|                         | Pelos pagos até esta data ..                      | .....                                          |
| LETRAS A RECEBER        |                                                   |                                                |
|                         | Pela de 6:000\$, dinheiro do Banco Inglez em San- | tos e premito depositado por Jose Ricardo Wri- |
|                         | ght, garantia dos trilhos                         | .....                                          |
| CASAS DE GUARDA         |                                                   |                                                |
|                         | Pelas despesas feitas até esta data               | .....                                          |
| DESAPROPRIAÇÕES         |                                                   |                                                |
|                         | Pelos gastos feitos                               | .....                                          |
| DEPOSITO                |                                                   |                                                |
|                         | Dinheiro existente em mão de R. As-               | sis Pacheco, .....                             |
|                         | Dito em mão de Bernardo G. Ribei-                 | ro & Gaviao .....                              |
| CAIXA                   |                                                   |                                                |
|                         | Pelo dinheiro existente.                          | .....                                          |

90.372\$200  
19.273\$400



## ANNEXO N. 3

### ESTRADA DE FERRO

DA

### COMPANHIA ITUANA

O PRESIDENTE DA DIRECTORIA DA COMPANHIA  
ITUANA—AO DA DIRECTORIA DA PAULISTA

Avesso em extremo á discussão pela imprensa, uma só vez ainda não recorri-me a ella para tratar de negocios ou questões, que me dizião exclusivamente respeito, embora algumas vezes provocado.

Acredito que este modo de proceder fosse-me prejudicial, e que não deveria ter lançado ao desprezo algumas arguições de que tenho sido victima, mas esta é a verdade.

Hoje, porém, collocado na ardua e importante tarefa de gerir os negocios da companhia Ituana, tenho-me visto forçado, por mais de uma vez, a recorrer a ella, descendo á discussão que detesto, e para as quaes faltão-me habito e sobretudo—tempo.

No relatorio da directoria da companhia Paulista, publicado em um folheto a 30 de Julho pro-



ximo findo, vem um estirado arrazoado, sob a epigraphe—Negocios com a companhia Ituana—, a que devo responder.

Talvez esta resposta devesse ser dada pela directoria Ituana no seu relatório, que deve ter lugar no proximo seguinte mez de Outubro, mas, entendendo que esses relatorios não devem descer a discussões de certa ordem, vou, na qualidade de presidente da directoria, defendel-a, respondendo á directoria da companhia Paulista.

Não... não responderei á directoria, mas sim ao seu illustre presidente.

Seja, pois, a discussão com o agente moral desse relatório, e não com outros dous signatarios, dos quaes um sabe menos dos negocios da sua companhia que eu, ou qualquer estranho a ella, e outro mostra nem ter lido o relatório; aliás, modesto como é, teria lançado um traço sobre o—illustriissimo senhor—anteposto ao seu nome a fl. 23.

Principia elle seu arrazoado (pag.22), querendo dar á directoria Ituana, uma lição de cortezia!

Depois que expuzer os acontecimentos, ver-se-ha que a falta de cortezia partiu, não della, mas sim do presidente da companhia Paulista.

Por enquanto limito-me a dizer que elle é o menos competente para taes lições.

Continuando diz:

«Em Abril de 1870, o presidente da directoria da companhia Ituana dirigiu-se a esta cidade e fallou particularmente a alguns membros da directoria da companhia Paulista, ácerca do entroncamento da linha em nossa estrada.»

Não é exacto que nessa occasião me dirigisse a alguns directores; dirigi-me unicamente a um, o presidente da directoria.

Antes, porém, de dirigir-me a elle, dirigi-me em primeiro lugar, acompanhado do engenheiro em chefe da companhia Ituana, ao illustre engenheiro em chefe da companhia Paulista, a quem expuz o meu pensamento de entroncamento e respectivas condições, sendo uma dellas obrigar-se a companhia Paulista a construir a estação á sua custa, no lugar do entroncamento, condição esta que elle não julgou aceitavel.

Dirigi-me em primeiro lugar ao engenheiro em chefe da companhia Paulista, por ser este o parecer do engenheiro em chefe da Ituana, que dizia-me—nada conseguirá se não fôr do aprazimento daquelle engenheiro.

Ora, como elle tinha sido engenheiro daquelle companhia, e devia estar ao facto da marcha della, não puz a menor duvida em seguir seu parecer.

Em seguida, mas então só, foi que dirigi-me á casa do presidente da Paulista e ahi expuz lhe o meu pensamento sobre o alludido entroncamento, e conversámos largamente a respeito, entregando-lhe uma proposta, por escrito, da qual constavam as condições para o mesmo entroncamento e outras vantagens, que auferia a companhia Paulista com elle, tudo fundado em dados estatísticos e alguns officiaes que tambem lhe fôrão entregues.

A ultima resposta do presidente da Paulista foi que a proposta era na sua opinião aceitavel, com algumas modificações, e que passava a sujeital-a á decisão da directoria.

Como, pois, se anima a dizer o presidente da directoria que não houve proposta, e que apenas fallei particularmente a alguns directores?

Não obstante, continúa elle :

«Não fez uma proposta a respeito, como se diz no relatorio da directoria da companhia Ituana, porque, etc., etc.»

Este periodo é um labyrinth ou um enigma indecifrável.

Confunde-se proposta com peça official; dá lugar a tantas contradicções, parecendo entretanto delle tirar-se a seguinte conclusão:—houve proposta, mas sem ordem, sem formulas, etc.

O illustre presidente já em peça official, e particularmente, negava que eu lhe havia feito proposta para o entroncamento.

Era meu dever fazer restabelecer a verdade, e por isso no ultimo relatorio da companhia Ituana foi publicada sua carta, annexo n.6.

Prova da assim a existencia da proposta, tegiversa recorrendo-se á seguinte evasiva:—não houve proposta com formulas, ou officialmente.

Desconheço quaes as formulas para se fazer



uma proposta, sendo certo que esta pôde ser feita verbalmente, ou por escripto, e de outros muitos modos, sem que todavia deixe de ser uma proposta.

A questão, pois não está na sua forma, e sim no seu fundo.

O que deseja-se saber é, se houve ou não proposta para o entroncamento.

Se não houve proposta, ou se a houve, mas sem as formalidades que a caracterisção como tal, como é que os directores da companhia Paulista expuzeram suas opiniões individuaes, segundo se diz no ultimo periodo a fl.22 do relatorio, com maiores ou menores exigencias, mas todas garantindo a melhor vontade, quando trabalhassem em directoria?

Se não houve proposta, como é que no primeiro periodo do mesmo relatorio, a fl.23, se disse que a questão não podia ter uma solução prompta e de momento, porque era preciso estudo e reflexão?

Se não houve proposta, como é que mandou a directoria ouvir seu engenheiro em chefe na parte technica, e um director na economica e administrativa colher informações para basear sua deliberação, como se diz no seguinte periodo, a fl.23?

Se não houve proposta, como é que no relatório a fl.23 se principia o terceiro periodo do seguinte modo:

«No estado dessa proposta de entroncamento, etc.»

Isto é demais, sr. presidente da Paulista!

Se não houve proposta, como é que no quinto periodo se diz que havia duas questões a resolver?

Uma era a superveniente da zona privilegiada, e outra do entroncamento!

Se não houve finalmente proposta, como é que sou convidado, por carta de 15 de Maio de 1870, pelo presidente da directoria da companhia Paulista, para ir á capital tratar das duas questões, sendo uma a do entroncamento?

O illustre presidente da directoria da companhia Paulista collocou-se em um terreno fôfo, verdadeiro tremedal que embargava o equilibrio de seus passos e teve de cahir por terra.

Elle nega que houvesse proposta para o en-

troncamento, e em seguida incumbem-se de apresentar innumeras provas em sentido contrario!

Ninguém negue a verdade, porque esta, mais hoje, mais amanhã, ha de fazer-se á luz.

Não limitou-se elle, porém, no relatorio a negar a existencia da proposta para o entroncamento; foi adiante: negou ainda outra verdade, que não acudi ao chamado de sua carta de 15 de Maio e que nem a respondi.

Do relatorio da directoria da companhia Ituana a fl.35, está provado que ella resolveu que, em consequencia dessa carta de 15 do mesmo mez, fosse seu presidente á capital tratar do entroncamento.

Do mesmo relatorio a fl.14, vê-se que no mesmo mez achou-se na capital o referido presidente e que pessoalmente entendeu-se a respeito com o presidente da directoria Paulista no seu gabinete do escriptorio da companhia.

Elle não apresenta uma prova em contrario, não pôde contestar a prova resultante da acta, e que estive na capital; o que faz? Serve-se da galante argumentação constante do seu relatorio, ultimo periodo a fl.23:—«não temos a menor recordação dessas conferencias com o illustre presidente da directoria da companhia Ituana», porque não podemos conservar na memoria o que conversou-se nas portas das lojas, nas esquinas das ruas, ou nas ante-salas do escriptorio.»

Ora, a que vem fallar elle nessas conversações pelas portas das lojas, ante-salas, etc., quando eu não disse no relatorio da companhia Ituana, ou em qualquer escripto, que se tinham dado essas conversações nesses lugares?

A razão é porque tudo isto se passou e de tudo está lembrado o illm. presidente, e assim sendo, como é que anima-se a dizer que não acudi ao seu convite, nem respondi á sua carta?

Assim como o illustre presidente nega a existencia da proposta para o entroncamento, confundindo proposta com peça official, é natural que tambem negue a existencia da resposta á sua carta sobre a mesma argumentação, confundindo resposta com peça official.

Deixemos, porém, estas bagatelas e continuemos.



Será tão falto de memoria o illustre presidente, que não lembre-se que em fins de Maio apresentei-me em S. Paulo, no gabinete particular da directoria no respectivo escriptorio, para tratar do assumpto da sua citada carta de 15 de Maio?

Não se lembrará que nessa occasião respondeu-me que ainda não podia nada decidir-se por estarem ausentes dous directores, o exm. senador Queiroz e dr. Martinho Prado? Não se lembrará tambem que esteve presente a tudo isto o director sr. Ayres Gameiro, com quem conferimos uma estatistica da producção da zona de 5 leguas, em seu poder, com outra que eu tinha levado?

Não se lembrará tambem que, nessa occasião, entrando em detalhes, ácerca do entroncamento, exigiu 50 % sobre a producção sahida da zona privilegiada? Não se lembrará tambem, que, no dia seguinte, estando eu e o illustre presidente com os directores, o mesmo sr. Ayres e o desembargador Gavião, este achou excessiva semelhante porcentagem, declarando mais que não devia levar-se porcentagem alguma?

Qual, porém, o empenho que tem o illustre presidente para, a todo transe, negar estas verdades, isto é, que não houve proposta e que nem acudi ao seu chamado, eu o digo.

Era de rigorosa obrigação do presidente da companhia Paulista, cujos negocios está elle gerindo, chamar concurrentes de productos para esta estrada, e por isso deveria ser elle o primeiro a fazer todo o esforço, que para ella se convergissem o maior numero possível de vias ordinarias de comunicação, e com maior empenho de vias ferreas, embora os productos tivessem de ser carregados por sua estrada, sómente na extensão de meia legua.

A companhia Ituana, porém, tornando-se um ramal da Paulista, não lhe offercia vantagens só em meia legua, e sim nas 20 leguas da extensão da linha ingleza.

O illustre presidente, porém, só conheceu isto, depois de repellida a idéa do entroncamento, facto virgem nas empresas de vias-ferreas, e quando a companhia Ituana já tinha desistido della; por isso, querendo occultar o erro em que tinha cahido, não viu outro meio senão negar a existen-

cia da proposta. E ainda fez mais: procurou occultar essas occurrencias a alguns membros da directoria que estiverão ausentes, quando ellas se derão.

Isto não póde elle negar, porque na reunião da directoria, á qual me achei presente e o sr. barão de Piracicaba, di-se um director que ignorava a proposta para o entroncamento.

Pezando na consciencia do illustre presidente o erro em que tinha cahido, o que fez? Procura forçar a companhia Ituana ao entroncamento!

Não antecipemos, porém, os factos.

A companhia Ituana nunca achou vantajoso este entroncamento, e se o propoz, foi para prejudicar a questão da zona privilegiada, que, na opinião de autoridades na materia, não existe no caso vertente. Nem a directoria faz questão em declarar, como já fez sentir no seu relatorio, que calou-se quanto ao privilegio da zona, porque entendia que este assumpto devia partir da companhia Paulista, e na verdade, como diz o illustre presidente, no correr do estudo do entroncamento, deu com essa questão: ou por outra, a deu o illustre engenheiro em chefe, como é sabido.

Depois de tratar o illustre presidente da questão de proposta ou não proposta, resposta ou não resposta de sua carta, continúa o relatorio a fl. 24 do seguinte modo:

«Estavão as cousas neste pé, quando em Maio do anno proximo passado, fazendo a companhia Ituana seus estudos definitivos do terreno entre a estação de Jundiaby e a ponte do rio do mesmo nome, julgou-se com direito de mandar plantar estacas definitivas de sua linha, invadindo o leito da linha cega e viva da companhia Paulista e asentando até a ultima dessas estacas sobre o eixo da nossa linha viva, etc.»

Além de que o simples bom-senso recusa a que se acredite em semelhantes asserções, existem provas que estas estacas não estavão na linha da companhia Paulista, e sim no terreno annexo, que depois ella desapropriou. E quem nos offerece estas provas? Em sua maior parte é o proprio illustre presidente, que continúa a negar ou affirmar um facto, offerecendo em seguida provas em



contrario: assim, pelas suas duas cartas publicadas no final desta resposta sob numeros 1 e 2, vê-se que as estacas não estavam plantadas no leito da linha da companhia Paulista e sim nos terrenos annexos, o que é corroborado pela carta n.3 e pelo officio dirigido ao governo da provincia a 18 de Março deste anno sob n.4, do qual consta a distancia em que ficavão as estacas da referida linha.

Continúa o illustre presidente :

«Arrancadas as estacas, deu isso lugar a reclamações de duas naturezas por parte da companhia Ituana, sendo a segunda não ter a companhia Paulista respeitado o seu direito sobre aquelle terreno, porque a companhia Ituana pretendia ali ter direitos!»

O illustre presidente, embaraçado continuamente no seu arrazoado, procura constantemente adulterar os factos e illudir a questão !

Não dissemos e nem podiamos dizer, que pretendiamos ter direitos no lugar em questão; asseverámos sim, que o tinhamos, e esse não nascido simplesmente do facto do plantio das estacas, mas principalmente da approvação das nossas plantas. Mas o illustre presidente mais adiante, continuando na sua pertinacia de tudo inverter e negar a verdade, diz :

«E' certo que em Março de 1871 ainda a companhia Ituana não tinha plantas approvadas no lugar da questão !!!»

Porventura ignora elle que a planta Bennatton, approvada pelo governo em 25 de Agosto do anno passado, comprehende desde a estação de Jundiahy até esta cidade, e por isso o lugar em questão? Ignora tambem que a planta definitiva da 1ª secção, approvada em Novembro do anno passado, comprehende o referido lugar? Que uma e outra acha se na capital, nas respectivas repartições publicas, e por isso é muito facil o seu exame?

Diz, porém, o illustre presidente, para illudir a questão :

«Antes da approvação das plantas da companhia Ituana, já estavam approvadas as plantas da Paulista.»

Ninguém negou isto, antes a directoria Itua-

na o disse no seu citado officio; o que ella, porém, nega é que o facto da approvação daquella companhia produzisse o effeito de desapropriação no terreno em questão, visto que este não estava comprehendido nos planos e plantas de sua estrada, como certificou o dr. inspector das obras publicas, certidão esta que instruiu a representação já citada, n.4.

E tanto isto é verdade, que muito depois da approvação de suas plantas, e quando já estavam approvadas as da companhia Ituana, foi que o illustre presidente tratou de desapropriar o terreno em questão. E nem dos planos da companhia Paulista consta que ella tivesse necessidade do terreno em questão para seus aterros ou qualquer outro serviço, e portanto não está comprehendido nos effeitos juridicos que produz o decreto de 27 de Outubro de 1855, mencionado no relatorio.

Entretanto, notarei de passagem que se a planta da companhia Paulista foi approvada antes que a da Ituana, é certo que esta tirou a sua carta imperial, registrou seus estatutos e ficou constituída antes daquella, que sem estas formalidades elegeu sua directoria definitiva e começou a funcionar illegalmente, incorrendo em uma não pequena multa. Decreto de 19 de Dezembro de 1860.

Continúa o relatorio, a pag.26:

«Nestas circumstancias só lhe restava pedir accordo, mas com termos razoaveis e propostas possiveis; seu officio, porém, de 10 de Janeiro de 1871, aqui annexo em n.12, era antes estimulante do que conciliador.»

Deste officio, que tambem vem annexo ao relatorio da companhia Ituana em n.8, vê-se o quanto desvirtua e altera os factos o illustre presidente. Pois, queria elle que em vista de seu inqualificavel e caprichoso procedimento, mandando arrancar as estacas de nossa linha, cruzassemos os braços e ficassemos quedo e mudo? Entretanto, tendo a directoria Ituana meios de fazer prevalecer seus direitos, como se fez ver do citado officio, pediu accordo, offerecendo differentes propostas, mas tudo foi desprezado e afinal até aquella concordada pelos engenheiros em chefes de ambas as companhias!



O parecer do illustrado coronel engenheiro fiscal, documento n.3. mostra a sem razão da companhia Paulista e o nenhum direito que lhe assistia, para impedir a passagem da nossa estrada pelo lugar da questão.

Propuzemos no citado officio differentes accordos, cada um delles plausivel, ora offerecendo-lhe a terra, ora o lastro de que precisa, e a nada annuiu, entretanto anima-se o illustre presidente a dizer que só lhe restava pedir accordo e com propostas possiveis!

Entretanto estão assentados os trilhos da companhia Paulista nas proximidades do lugar da questão, e todo elle, e principalmente a parte por onde tinha de passar a via Ituana, está intacto, não se tirando dali, nem terra para o aterro pretextado, nem o lastro, de que se fazia grande cabedal.

O fim está bem patente, queria-se a todo transe impedir a passagem da linha Ituana, obrigando-a a entroncar na Paulista, fazendo assim desaparecer o indesculpavel erro da recusa da proposta do entroncamento.

Continúa o relatorio, a mesma pag.26:

«Convencida então a directoria da companhia Ituana de sua falta de direito, ordenou a 8 de Fevereiro de 1871 a seu engenheiro em chefe que traçasse a linha por fóra dos terrenos da companhia Paulista. O engenheiro, porém, não cumpriu a ordem, etc.»

Não foi, porém, a falta do direito que obrigou a directoria Ituana a tomar este expediente, mas sim a necessidade de evitar-se delongas e demoras na construcção de nossa estrada, como fizemos ver na representação subida ao governo da provincia, documento n.4 já citado.

Se com este procedimento ficou tudo atrazado, a ponto de até agora não estar prompta a linha no lugar em questão, que era o que procurava o illustre presidente, quanto mais se não lançassemos mão deste expediente e fossemos discutir os nossos direitos?

A' pagina 27 continúa:

Chegadas as cousas neste ponto, recorreu essa directoria ao presidente da provincia, em officio de 18 de Março do corrente anno, e calando as

circunstancias da intervenção do poder judiciario na questão das estacas, pediu ao poder administrativo uma decisão breve.

Como o presidente da directoria Paulista não tem marchado com lealdade, não admira que attribua igual procedimento á directoria Ituana.

O mandado de manutenção, segundo se diz no ultimo periodo a folhas 26, foi concedido a 16 de Março do corrente anno, dia em que reuniu-se a directoria nesta cidade para resolver ácerca do segundo traçado feito pelo seu engenheiro em chefe, como consta da cópia da acta, documento n.6; a 18 foi feita a já citada representação ao governo da provincia, documento n.4; a 19 do mesmo mez, passando por Jundiaby o engenheiro Habersham, não soube dizer-me se estavam ou não arrancadas pela segunda vez as estacas, tanto que nesse mesmo dia foi examinar e escreveu-me para S.Paulo a carta já citada, documento n. 3. Portanto, a 18 do mez, quando foi feita a representação nesta cidade, não podia saber nem do arrancamento das estacas, nem do mandado sobre o qual fallou-me o engenheiro em Jundiaby no dia 19.

Agora que estão expostas todas as occorrenças havidas, e demonstrado que o fim do illustre presidente, desapropriando o terreno em questão, era impedir o seguimento da linha ituana á ingleza, a fim de que entroncasse na da paulista, não admittindo accordo algum para a sua passagem, nem mesmo aquelle com o qual concordarão os engenheiros em chefe de ambas as companhias, mas que eu não julgava conveniente, e que só propuz, porque tinha consciencia da recusa, vejamos de que lado está a falta de cortezia de que se fez menção logo ao principio do relatorio.

Até Dezembro do anno findo, ambas as companhias marchavão de harmonia. Apenas tinha havido anteriormente a recusa da proposta do entroncamento, com o que a directoria Ituana não se deu por offendida e ignorava as vistas do illustre presidente de querer forçal-a ao alludido entroncamento.

Estavão as cousas neste pé, quando em De-



zembro tive noticia de que forão arrancadas as estacas da companhia Ituana.

Logo em seguida, entendi-me pessoalmente com o illustre presidente e fallei-lhe nesse arrancamento de estacas, na certeza de que elle provincia dos engenheiros da companhia Paulista e não delle presidente: respondeu-me que fôra elle que as mandára arrancar, porque precisava do terreno, mas que, se pudesse prescindir delle, o cederia. Passados dias, respondeu-me que não podia prescindir desse terreno, documento já citado, n.1.

Em consequencia disto, dirigi-me á directoria, pedindo um accordo a respeito. Será isto falta de cortezia? Certamente que não. Mas o illustre presidente amou-se, porque narrei os successos sobre o entroncamento, que elle tanto occultára.

Descortezia praticou o illustre presidente, mandando arrancar as estacas, ainda que estivessem em seu terreno, quando é certo que o terreno que tinha de ser occupado pelo leito da estrada Ituana tornou-se de sua propriedade, pelo facto da approvação da planta da sua linha, como é expresso no citado decreto de 1855.

E assim como pelo mesmo decreto se pôde desapropriar terrenos particulares e publicos, para estrada de ferro, também se pôde desapropriar terrenos pertencentes ás companhias de estradas de ferro, como muito bem disse o illustrado engenheiro fiscal no seu parecer, documento já citado.

Da parte, pois, do illustre presidente, que, não só por uma vez, como por uma segunda, mandou arrancar estacas da companhia Ituana, tendo sciencia que ella estava resolvida a desviar os terrenos em questão, com sacrificio de tempo e dinheiro, foi que deu-se, já não digo descortezia, mas sim offensa muito directa em seus direitos e interesses!

Passemos agora á ultima questão do entroncamento por escriptura publica, cuja não realisação tanto magoou o illustre presidente.

Assim devia ser: depois de tantos excessos por elle feitos para a consecução do entroncamento, depois de ter o almejado passaro preso em suas mãos, vê-lo escapar e voar é para desvairar.

Não é, pois, de estranhar que o illustre presidente, observando que o passaro esvoaçava já a

grande distancia, exangue, exclamasse—sêde feliz, mas... longe de nós!!

Estranha o illustre presidente que se violasse a escriptura publica de entroncamento, como que se elle ignorasse a existencia de escripturas publicas condicionaes, que não podem vigorar emquanto não se realizarem as condições exaradas na mesma escriptura.

O entroncamento, segundo ella, deveria dar-se onde as duas linhas se approxiam perto do rio Jundiahy.

Do parecer do engenheiro em chefe da companhia Ituana, que por cópia remetti ao illustre presidente e ao governo da provincia, vê-se a impraticabilidade do entroncamento nesse lugar.

Não podia, pois, ser cumprida a clausula da escriptura. E pouco importa á directoria Ituana, que o illustre presidente e seu engenheiro em chefe julguem que podia ter lugar o entroncamento mais adiante, mediante maior despeza. E nem é de estranhar que se lavrasse a escriptura de entroncamento sem que elle pudesse realizar-se no lugar mencionado, pois que o engenheiro em chefe da companhia Ituana dizia que era possível; e só depois de lavrada a escriptura foi que disse que deixou de o ser, porque a companhia Paulista modificou naquelle ponto o seu traçado.

De que lado, porém, está a verdade, não me cumpre averiguar; além disto nem o presidente da companhia Paulista remetteu á directoria da Ituana cópia da acta, que o habilitava para rectificar a escriptura, nem esta daquella, sem o que nenhum vigor podia ter a referida escriptura, por ser esta uma clausula contida na mesma.

Que eu não estava habilitado para lavrar a escriptura referida, na qualidade de presidente da directoria da companhia Ituana, vê-se do seu ultimo relatorio, pois que, na prsposta por mim feita e approvada por ella, constante do mesmo relatorio, não se tratava de porcentagem, e por isso eu não podia, debaixo destas vistas, lavrar uma escriptura sem dependencia de rectificação.

Resumindo esta, que já vai longa, direi, que a directoria approvou a escriptura com a clausula nella contida e não no caso de entroncamento no lugar não previsto, isto mesmo talvez mais por



condescendencia, ou por cortar questões, pois que á excepção do director o illustre sr. Tebiriçã, nenhum dos mais era apologista do entroncamento.

Ora, se este já não era bem aceito onde as linhas se unem, quanto mais em maior distancia, isto é, nas proximidades da estação ingleza, cujo augmento de despeza, na construcção da linha é inferior á despeza de construcção de uma nova estação de entroncamento e de renda provavel. Não é nosso proposito demonstrar as desvantagens desse entroncamento; portanto, limitar-me-hei ao seguinte: á directoria Ituana, além de fortes razões de não conveniencias para o entroncamento, actuarão sobretudo no seu animo futuras divergencias com o illustre presidente, e a dependencia de que ficava a companhia Ituana de duas companhias, sendo que esta ia-se entregar á Paulista, cujo presidente, em guerra aberta com a companhia Ingleza, ia tambem nos fazer compartilhar de contratempos nascidos dessa guerra.

Concluindo, não repetirei como o illustre presidente.— longe de nós a companhia Paulista! porque esta não cifra-se no seu illustre presidente, que por todos os modos procura esmagar e entorpecer a marcha da companhia Ituana, por factos bem significativos que sahirão á luz quando provocado.

Itú, 30 de Setembro de 1871.

*José Elias Pacheco Jordão.*

---

N. 1

Cópia.—S. Paulo, 26 de Dezembro de 1870.— Illm. e exm. sr. dr. José Elias Pacheco Jordão.— Só agora posso cumprir o que a v. exc. prometti relativamente á questão de arrancamento das estacas do traçado da estrada de ferro da companhia Ituana, e do terreno por nós desapropriado naquelle ponto em que esse arrancamento se deu.

Fui eu proprio examinar o terreno e vi que não era possivel deixar de arrancar taes estacas, pois, estavam em ponto onde tinhamos obra a fazer, e que a zona de terras desapropriada é a que nos é estrictamente precisa, não só para a via cega, que sempre foi marcada para o lado esquerdo da

nossa estrada actualmente em construcção, como ainda para daquelle ponto se levar terra para o aterro do grande brejo junto ao rio Jundiahy.

Fique v. exc. certo que só fazemos aquillo que é preciso para a realisação da nossa empreza e que nunca nos animou o desejo de contrariar os interesses da companhia Ituana, cuja prosperidade fui eu um dos primeiros a saudar.

Sou, como sempre, de v. exc., etc.—*Dr. Falcão Filho.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

*Francisco A. Barbosa.*

---

N. 2

Cópia.—Ilm. e exm. sr.—S. Paulo, 11 de Janeiro de 1871.—Recebi hontem o officio de v. exc. em que pede que se reuna hoje a directoria da companhia Paulista para tomar conhecimento da materia do dito officio, que é relativa ao arranqueamento de estacas da linha ferrea de Itú, no ponto em que se approxima da linha ferrea da companhia Paulista, e proposta de accordo a respeito.

Acabo de tomar providencias mandando avisar os srs. directores da companhia Paulista para uma conferencia hoje, ao meio dia, no respectivo escriptorio, onde a directoria terá a honra de a v. exc. e seu digno collega, o exm. sr. barão de Piracicaba, se se dignarem comparecer, para pessoalmente, como v. exc. indica, offerecer bases de accordo.

Creja v. exc. que ainda continuo a manter os mais benevolos sentimentos em prol da companhia, cujos destinos estão confiados aos cuidados de v. exc., a quem particularmente faço meus protestos de consideração e estima.

Ilm. e exm. sr. dr. José Elias Pacheco Jordão, digno presidente da directoria da companhia Ituana.—O presidente da directoria da companhia Paulista, Dr. *Clemente Falcão de Souza Filho.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

*Francisco A. Barbosa.*



N. 3

Cópia.—Jundiahy, 19 de Março de 1871.—Illm. e exm. sr. dr. José Elias Pacheco Jordão.—Communico a v. exc., segundo perguntou-me, que achão-se arrancadas as estacas da linha definitiva, que ultimamente tracei no terreno abrangido entre o eixo da linha de Campinas e o vallo de desapropriação dos terrenos.

Sou, etc.—*R. Alexandre Habersham.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

*Francisco A. Barbosa.*

---

N. 4

Cópia.—N. 70. — Secretaria da companhia Ituana, 18 de Março de 1871.—Illm. e exm. sr. —A companhia Ituana, solicita em levar ávante a construcção da via ferrea a seu cargo, não tem poupado esforços e sacrificios para que dentro do prazo estipulado no contracto com os respectivos empreiteiros ella se realize, entretanto, está privada de levar a effeito sua pretensão por embarços oppostos pela companhia Paulista!

Este embarço torna se muito mais grave e prejudicial, se attender-se a que elle se dá no principio de sua linha, ficando assim tapada a porta por onde têm de entrar os seus materiaes, como trilhos, grande parte de dormente, que dessa capital têm de ser transportados para Jundiahy, e assim paralyzado todo andamento da via permanente em toda extensão.

A companhia Ituana vem, pois, pedir a v. exc. providencias para fazer desaparecer esta emergencia, habilitando-a para continuar com seus trabalhos paralyzados na parte principal de sua linha, para cujo fim passa a expôr as occurrencias havidas.

Começados em Março do anno findo os estudos preliminares da linha, em Maio do mesmo anno forão collocadas as estacas da linha definitiva na parte em que de Itú a Jundiahy começam a correr parallelas ambas, respeitando-se não só o

leito da via viva da companhia Paulista, como a cega, isto é, uma segunda via, apesar de que no contracto desta companhia com o governo não se faça menção da segunda via; entretanto, em Dezembro do mesmo anno, quando já estavam approvadas as plantas provisórias e definitivas da linha Ituana, a primeira em 25 de Agosto e a segunda em meado de Novembro, e *ipso facto* desapropriados os terrenos de seu tracado, decreto de 27 de Outubro de 1855, os engenheiros da companhia, a mandado do presidente da respectiva directoria, arrancarão e-tas estacas sem a menor deferencia e audiencia da companhia Ituana.

Comquanto reconhecesse que este procedimento foi irregular, e que a directoria Ituana assistia o direito de mandar de novo plantar suas estacas arrancadas, não usou delle, procurando antes promover um accordo, o que fiz por officio, no qual apresentava algumas propostas que não forão aceitas.

Fiz ainda uma proposta, que consistia em fazer-se os aterros, obras de arte, etc., á custa de ambas as companhias, proporcionalmente, e correrem sobre os mesmos as linhas das duas companhias; esta proposta feita mais por desenlace da questão, porque reconhecia os inconvenientes que ella podia occasionar, foi afinal, depois de muita opposição, aceita, ficando dependente do parecer dos engenheiros em chefe das respectivas companhias.

Em consequencia, partirão ambos os engenheiros em dia determinado para Jundiahy, para o lugar da questão, e combinarão, não só na proposta alludida, como em outras accrescentadas pelo engenheiro da companhia Ituana, como tudo consta do termo sob n.1.

A directoria da companhia Paulista, porém, não esteve por este accordo ou parecer, desprezando *in limine* todas as propostas, como consta do seu officio n.20.

A necessidade que tinha a companhia Ituana, de quanto antes se construir na parte alludida sua estrada, pelas razões já ponderadas e pela reclamação dos respectivos empreiteiros, constantes do seu officio por cópia sob n.30 de 21 de Janeiro, fez com que a directoria resolvesse deixar de polemi-



cas que acarretavão demoras, como já tinham acarretado, e deu ordem ao seu engenheiro em chefe que fizesse um novo traçado, respeitando os terrenos que a companhia Paulista tinha desapropriado, embora depois de desapropriados pela companhia Ituana, na parte occupada pelo seu traçado, officio por cópia sob n.4, e desvantagens da linha.

O engenheiro em chefe, como se vê de seu officio por cópia sob n.5, dando parte de achar-se traçado este prolongamento, expôz que não pôde deixar de entrar em uma parte dos terrenos alludidos, pelas razões constantes de seu citado officio; em taes circumstancias, reuni a directoria, sujeitando á sua decisão a materia do mesmo officio, expondo-lhe que havião tres alvitre a tomar: ou mandar que o engenheiro fizesse novo traçado, respeitando inteiramente os terrenos desapropriados pela companhia Paulista, sujeitando nos ás suas consequencias constantes do citado officio, ou mandar entregar aos empreiteiros essa parte da estrada, pelo traçado feito, de que podia resultar novas complicações, e por isso demora na construção, o que a todo o transe devemos evitar, ou finalmente, como me parecia mais conveniente, sujeitar a questão á decisão do governo; a directoria tomou este ultimo alvitre, e por isso eu, como executor de suas resoluções, tenho a honra de submeter a v. exc. esta questão, esperando que ella seja dada com a brevidade que o caso urge.

Consinta, pois, v. exc. que faça ainda algumas considerações para mostrar o direito que assiste á companhia Ituana, para fazer sua linha pelo traçado do engenheiro em chefe, cujas plantas forão approvadas em Agosto e Novembro do anno findo.

Desde então ficarão desapropriados pela companhia Ituana os terrenos que tinham de ser occupados pelo leito de sua estrada, e nem se diga que elles já estavam desapropriados pela companhia Paulista, cujas plantas e orçamentos forão approvados antecedentemente, porque os terrenos em questão não estavam comprehendidos nelles, certidão sob n.6. caso unico em que pela approvação ficão desapropriados os terrenos de que se precisa, não para o leito da estrada, mas para outro ser-

viço e dependencias della, como é expresso no art. 2º do citado decreto.

E tanto não estava feita esta desapropriação, que ainda em Janeiro deste anno, cinco mezes depois da approvação da 1ª planta da companhia Ituana, a Paulista tratava della.

Além disto nem um prejuizo soffre a companhia Paulista, na parte technica, em passar a linha Ituana por esse terreno, visto que na parte mais proxima fica uma linha da outra com a distancia de 9m,70 de eixo a eixo.

O unico prejuizo que allegou o respectivo presidente foi inutilisar uma porção de terra de que precisava para um proximo aterro.

Offereci esta terra ou outra equivalente, nem assim foi aceita minha proposta; agora, como se vê de seu officio sob n. 2, o unico inconveniente que se apresenta é a privação do lastro de que precisa a companhia Paulista; ora, sendo a via Ituana muito estreita, e occupando uma insignificante parte de lastro na grande extensão dos terrenos desapropriados, este prejuizo era insignificante e até irrisorio para oppôr-se como obstaculo á construcção de uma estrada ferrea, obrigando-a a passar por outros terrenos, com grandes despesas, sacrificios e inconvenientes graves na parte technica; mas como nosso fim não é prejudicar de modo algum á companhia Paulista, offerecemos-lhe esse lastro que a companhia Ituana vai inutilisar-lhe, desde que possa tiral-o em tempo conveniente, alias lhe daremos outro igual e no mesmo lugar na extensão de cerca de 60 metros, com cerca de 4 de largura, a que reduz-se todo o terreno para o leito da via Ituana, nos termos alludidos.

A construir se a linha Ituana desviando esses terrenos, força é entrar-se em uma montanha, cujo corte é muito maior, originando-se dahi mais delonga nas obras, mal irreparavel, á vista da demora que já tem havido, accrescimo de despesas em prejuizo da companhia e da provincia que fica mais sobrecarregada com esses juros, e o que é mais, defe tuosa a linha, não só por ficar com uma curva mais viva, como com um declive logo á



entrada da linha, resultando ainda maiores despesas no trafego pelo augmento de combustivel.

E' do dever da directoria procurar fazer desaparecer esses inconvenientes e por isso não trepidou em recorrer a v.exc., que, não tendo por mira senão a justiça, os legitimos interesses de ambas as companhias e da provincia, dará um corte nesta questão.

Seja, pois, qualquer a decisão que v.exc. der, ella será immediatamente executada, ficando a directoria tranquilla por não ter deixado correr á revelia a importante tarefa que lhe foi confiada.

Concluindo, ainda mais uma vez imploro a v.exc. a brevidade na solução desta questão, e, se assim ousou fazer, é pela convicção profunda em que estou, que toda e qualquer demora na construção dessa parte da estrada vem trazer graves e sérios prejuizos á companhia, que já tem feito grandes despesas e continúa a fazer com trilhos, dormentes, etc., e tudo ficará paralyzado e a provincia sobrecarregada com juros desse capital inutilmente.

Deus guarde a v. exc.—Ilm.e exm.sr.dr. Antonio da Costa Pinto Silva, digno presidente da provincia.— O presidente da directoria, *José Elias Pacheco Jordão*.

Está conforme.

O secretario da companhia,

*Francisco A. Barbosa.*

---

N. 5

Cópia do segundo ponto da certidão passada pelo coronel engenheiro fiscal da companhia Ituana, ácerca da questão do entroncamento da linha, em virtude de petição do presidente da mesma companhia.

O segundo ponto especificado no officio de v. exc. é assim expresso :

« Quanto ao traçado da linha Ituana nas proximidades de Jundiaby, qual a solução mais razoavel, prescindindo-se do entroncamento daquella linha na Paulista. »

Não me parece assistir direito á companhia Paulista, de querer impedir que a Ituana realize o traço de sua estrada áquem do rio Jundiáhy, que foi objecto de accordo entre os dous engenheiros em chefe das respectivas companhias, á vista do que providentemente está estabelecido na primeira parte da condição 26<sup>a</sup> do contracto celebrado entre o governo e a mesma companhia, que nem pelo cruzamento, caso mais desfavoravel a qualquer estrada, por cruzar-se e passar por terrenos de sua propriedade, poderá exigir encargo, imposto ou taxa de qualquer natureza que seja, e julgando conveniente, transcrevo em seguida a primeira parte daquella condição :

« A estrada de ferro que se projecta, e suas obras, não impedirão em tempo algum o livre transito das estradas actuaes, e de outras que para commodidade publica no futuro se abrir ; nem a companhia poderá exigir encargo, imposto ou taxa de qualquer natureza que seja, pelo cruzamento de outra estrada, por baixo por cima, ou ao nivel da estrada deste contracto.»

O referido accordo entre os dous engenheiros em chefe consta do termo lavrado entre os mesmos, e que, por se achar annexo ao officio junto do presidente da directoria da companhia, Ituana a v. exe dirigido em data de 18 do corrente mez, e ser extenso, deixo de transcrevel-o.

Nem podia deixar de ser providente, como é, aquella condição, porque se as companhias das estradas de ferro têm obtido do governo tantos favores, como a faculdade de desapropriar os terrenos que precisão, por ser isso do interesse geral, não podia o mesmo governo deixar-lhes o arbitrio de embaraçar a construcção de outras estradas que são também de interesse geral, por affectarem ellas a pequenos interesses dessas companhias.

Que a linha Ituana, correndo quasi parallelamente e tão proxima á da linha Paulista, não convém a essa, e que seja causa de futuras desintelligencias, como já vão apparecendo em começo, comprehende-se, e portanto os meios que tem empregado para que não se realize o traço accordado entre os dous engenheiros em chefe, mas não o direito de impedir, obrigando a companhia Ituana



a grandes côrtes e declives, que arruinarião as suas machinas em pouco tempo, augmentando-lhe assim suas despezas sem necessidade.

O motivo que apresenta o presidente da directoria da companhia Paulista, de ter ella necessidade do terreno em questão, per haver nelle uma mina de lastro, e para tirar dessa para o grande aterro na margem do Jundiahy, não me parece procedente para negar que a linha Ituana o atravesse, porque essa linha, que é de bitola estreita e apenas de um metro, não pôde embarçar que ella tire a terra e o lastro que precisar, mórmente dando a companhia Ituana, como indemnisação do prejuizo que pôde soffrer a Paulista, outra mina a igual distancia, e nem tambem causará transtorno, por causa de qualquer construcção que precise fazer, como alpendre, etc., porque pôde ser feito á direita da linha, como acontece com uma das estações intermedias que tem de ser construida deste lado da via permanente, parecendo que o mesmo se dará com a collocação do triangulo de reversão.

Nesta questão não julgo poder ter attribuição o poder judiciario, como parece indicar o presidente da directoria da companhia Paulista nos seguintes termos:

«Chegadas as cousas a este ponto, recorre a directoria da companhia Ituana a v.exc., por seu officio de 18 do corrente mez, mas abafa a circumstancia da intervenção do poder judiciario, pedindo a v. exc. uma *decisão breve*, como para crear um conflicto entre v.exc. e o poder competente para declarar direitos de dominio e posse.»

«Querer-se desnaturar uma questão do poder judiciario para tornal-a questão administrativa...»

A questão dos direitos de dominio e posse, que está affecta, como diz o presidente da directoria da companhia Paulista, ao poder judiciario, parece que nada tem com a decisão do governo, sobre o direito de poder ou não a mesma companhia impedir que a Ituana faça prolongar sua linha, passando por terreno de propriedade daquelle companhia, á vista da citada condição.

Terminarei dizendo que parece á companhia Ituana poder prolongar a sua linha, atravessando terrenos da propriedade da companhia Paulista,

conforma o traço accordado entre os respectivos engenheiros em chefe.—(Assignado) O engenheiro fiscal, *Rufino Endas Gustavo Galvão*.

Está conforme.

O secretario da companhia,

*Francisco A. Barbosa.*

Cópia.—20ª sessão.—Aos dezeseis dias do mez de Março de 1871, nesta cidade de Itú, e no escriptorio da companhia Ituana, ás 11 horas da manhã, presentes os directores dr. José Elias, barão de Piracicaba, dr. Fonseca e capitão eixeira, faltando o director Tebiricá, que foi avisado para essa sessão extraordinária, reunida para o fim de deliberar sobre um officio do engenheiro em chefe, foi aberta a sessão.

Foi lido o mesmo officio sob n.181 de 14 do corrente, em que o engenheiro mencionado communica achar se traçado o prolongamento da linha Ituana até a estação ingleza em Jundiahy, sem ter-se podido evitar o atravessamento em uma parte do terreno desapropriado pela companhia Paulista, para servir-lhe de deposito de lastro, a menos que se peiorasse os declives no sentido do maior trafego, e sem notavel augmento do movimento de terra, que ao mesmo tempo augmentaria consideravelmente o prazo da construcção naquelle lugar, etc., não tendo, porém, sido feita a entrega desse serviço aos empreiteiros no ponto alludido, que poderá ser modificado, se o presidente da companhia assim julgar necessario.

Depois do que informou o mesmo presidente da directoria, que lhe informára o engenheiro, que para se desviar a linha dos terrenos desapropriados pela companhia Paulista, dependia de fazer-se um grande córte, que trazia mais a demora de um mez na construcção, e disse mais o mesmo presidente que a directoria tinha tres alvites a tomar: ou mandar fazer já esse desvio, ou dar ordem para se entregar os trabalhos aos empreiteiros, segundo o traçado, com o que poderiam apparecer complicações com a companhia Paulista, ou submeter o negocio á decisão do governo, de



cuja demora talvez causasse transtorno ao andamento dos trabalhos da estrada; mas que seu parecer era que elle presidente se dirigisse a S. Paulo, e se entendesse com o governo a respeito, preferindo a solução delle se pudesse ser dada immediatamente, aliás que se mandasse fazer o traçado, desviando os terrenos alludidos, e immediatamente entregue aos empreiteiros. Nesta conformidade resolveu a directoria.

A continuação da presente acta nada tem com o assumpto de que se trata.

Nada mais havendo a tratar-se, foi encerrada a sessão. E para constar, lavrei esta, eu Francisco Antonio Barbosa, secretario que a escrevi.—  
(Assignado) *José Elias.*—*Antonio Carlos de Camargo Trizeira.*—*Barão de Piracicaba.*—*Fonseca Pacheco.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

*Francisco A. Barbosa.*

## ANNEXO N. 4

---

PARECER DA COMMISSÃO DE CONTAS, APPROVADO  
NA ASSEMBLÉA GERAL DE ACCIONISTAS,  
EM 5 DE NOVEMBRO DE 1871

Srs. accionistas. Honrado com os vossos votos para dar parecer ácerca das contas da companhia Ituana, a vossa commissão vem, hoje, dar-vos conta da tarefa que lhe foi confiada.

As contas presentes á commissão pelo secretario da companhia, sob ns. 10 a 14, vierão acompanhadas dos competentes documentos.

Forão confrontados com o Diario. Razão e Caixa, e deste exame se verificou o seguinte :

No balanço anterior, fechado em data de 8 de Abril do corrente anno, havia de saldo em caixa 16:143\$753 e em deposito 93.252\$200.

No presente balanço existem em caixa rs. 25:547\$488 e em deposito 109:645\$600, producto das entradas effectuadas nas 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> chamadas, e que tiverão lugar depois do balanço anterior.

A primeira foi de 222:200\$ e a segunda de 223:400\$. sommando ambas 445:600\$000.

A differença que se nota entre uma e outra provém de terem sido subscriptas, depois da 3.<sup>a</sup> chamada, mais 20 acções, que fizeram entradas de 30 %.



Nas contas de sellos verificou-se no presente balanço um saldo de 37\$600 que, com 80\$, saldo do antecedente, somma 117\$600, que figurão no balanço em lugar competente.

Como não vos é desconhecido, esta differença a favor da companhia provém da porcentagem que sempre é maior, quando paga pelos accionistas no acto de realizarem as entradas correspondentes ás suas acções, pagando a companhia o sello total do capital realizado na estação fiscal.

Na fórma da deliberação da assembléa geral, recebeu a directoria, do thesouro provincial, 4:879\$533, importancia dos juros de 7 % sobre a entada realizada na primeira chamada.

Receberão os diversos accionistas juros, no valor de 3:737\$569, existindo, pois, 1:142\$014 para ser entregue aos accionistas que ainda não se apresentarão para recebê-los. Na conta de caucões houve o acrescimo de 23:952\$360, sendo 185\$400 por premios de reforma da letra dada por José Ricardo Wright em caução, como fornecedor de trilhos e trem rodante, e o excedente—quantias retidas em caução nos diversos pagamentos feitos aos empreiteiros do leito da estrada e fornecedores de dormentes, na fórma dos contractos respectivos.

Durante o semestre, verificou-se a despesa na importancia de 441:749\$439, incluindo-se nesta verba os 23:952\$360, caução das quantias respectivas e acima mencionadas, que se achão debitadas nas competentes contas.

Do exame dos diversos documentos de despesa, a vossa commissão teve apenas a notar as seguintes differenças: em um recibo passado pelo engenheiro Ellison, seus vencimentos, é a differença de 88 réis, e em um outro, pelo engenheiro Habersham, a de 100 réis, ambas para menos.

Explicão-se facilmente estas differenças, quando versão sobre quebrados insignificantes, e pelo descuido dos signatarios dos recibos em não incluir nos mesmos esses pequenos quebrados.

Apresentamos assim o resultado do nosso exame, fazendo a reproducção das contas e seguinte:

REPRODUCCÃO

|                                        |             |
|----------------------------------------|-------------|
| Dinheiro em caixa, em 8 de Abril. . .  | 16:143\$753 |
| Dinheiro em deposito, em 8 de Abril. . | 93:252\$200 |

|                                                  |              |
|--------------------------------------------------|--------------|
| Dinheiro realizado pela 3ª e 4ª chamada. . . . . | 445:600\$000 |
| Saldo das contas de sellos. . . . .              | 37:600       |
| Saldo » » de dividendo . . . . .                 | 1:142\$014   |
| Saldo » » de cauções . . . . .                   | 23:952\$360  |

Somma . . . . . 580:127\$927

|                                                                         |              |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Despezas geraes no semestre . . . . .                                   | 3:277\$598   |
| Escriptorio tecnico . . . . .                                           | 15:236\$377  |
| Trabalhos de construcção . . . . .                                      | 220:104\$394 |
| Fornecimento de trilhos e trem rodante por José Ricardo Wright. . . . . | 186:264\$680 |
| Fornecimento de dormentes . . . . .                                     | 17:569\$550  |
| Casas de guarda. . . . .                                                | 146\$840     |
| Desapropriações . . . . .                                               | 150\$000     |
| Letras a receber—premios. . . . .                                       | 185\$400     |
| Dinheiro em caixa . . . . .                                             | 25:547\$488  |
| Dinheiro em deposito . . . . .                                          | 109:645\$609 |

Somma . . . . . 580:127\$927

A vossa commissão, apesar da recommendação feita em assembléa geral, afim de vencer ordenado o praticante que serve na secretaria e engenharia, e isto gratuitamente até o presente, entende que não deve urpar esta attribuição da directoria, que naturalmente providenciará em vista da proposta em assembléa geral.

A vossa commissão tem a notar que encontrou a escripturação com toda a regularidade e nitidez.

Estando examinadas as contas, parece que devia estar finda a tarefa da vossa commissão; entretanto, ella julga que não deve concluir o seu parecer sem dizer-vos alguma cousa acerca da marcha da companhia em seus trabalhos, e isto principalmente quando, durante o semestre, occorrerão factos de magna importancia.

Como vos foi dito no relatorio, e é sabido geralmente, sérios motivos trouxerão a necessidade da substituição completa do pessoal de engenharia, que hoje se acha completamente reformado.

Apesar das difficuldades existentes, a companhia marchou desassombrada, não se suspendendo os trabalhos e por alguns dias sem grande im-



pulso, por causa desta falta, mas sempre caminhando.

Se a digna directoria, e o seu incançavel presidente, tem continuado sempre a receber inequivocas e constantes provas de confiança por parte dos accionistas, hoje, mais que nunca, que ella tem sabido vencer todas as difficuldades e entraves encontrados em seu caminho, a vossa commissão não póde concluir o seu parecer, sem deixar exarado um voto de reconhecimento á digna directoria e especialmente ao seu presidente, pelo zelo, dedicação e espirito de economia com que tem gerido os negocios da empreza.

Itú, 5 de Novembro de 1871.

*Antonio de Queiroz Telles.*

*Antonio de Souza Gomes Carnciro.*

*Luiz Antonio de Anhaia.*

*Agostinho de Souza Neves.*

*Miguel Luiz da Silva.*

———— «» —————





