

RELATORIO
DA
DIRECTORIA
DA
COMPANHIA PAULISTA
PARA A SESSÃO
DE
ASSEMBLÉA GERAL DE ACCIONISTAS
DE
4 DE SETEMBRO DE 1875



S. PAULO
TYPOGRAPHIA DO CORREIO PAULISTANO
27—R. da Imperatriz—27
1875



Senhores Accionistas

A Directoria vem cumprir hoje o dever imposto pelo artigo 32 dos Estatutos da Companhia, apresentando-vos o Relatorio e contas do semestre findo em Junho proximo passado.

O recente facto da vinda de Suas Magestades Imperiaes á esta Provincia nos ultimos dias do mez de Agosto, e os deveres de cortezia, que a Directoria teve de pagar aos illustres hospedes, além do natural movimento de grande parte de accionistas para fóra desta Cidade pelo mesmo motivo, e pelo das inaugurações da linha do prolongamento até á estação de Santa Barbara, e da linha Mogyana, determinaram o adiamento da reunião marcada para os ultimos dias de Agosto, ficando então designado o dia de hoje, primeiro domingo de Setembro.

TRAFEGO

O que diz respeito á este assumpto vereis no Relatório do Inspector Geral da linha, aqui annexo em N.º 1.

Depois de assentado o que no Relatório anterior vos comunicou a Directoria, relativamente ao modo de regularisar-se a contabilidade e serviço de varias empresas de caminhos de ferro, que vão entrar em jogo, bem como que facilitasse commodidade aos passageiros e á expedição de cargas, pediu o Superintendente da linha Inglesa revisão do Regulamento combinado, e a esse respeito foi de novo accordado o que consta do annexo aqui junto em N.º 2.

MOVIMENTO DE ACCÕES

Nas accções da estrada de Jundiahy á Campinas realisaram-se durante o semestre as seguintes transferencias :

Por compra . . .	416
Por herança . . .	330
Por caução. . .	1014
	<hr/>
Total.	1760
	<hr/>

Continuam ellas com agio, que varia entre 35\$000 e 50\$000, e, apesar do choque da crise monetaria porque acabamos de passar, e cujos efeitos ainda repercutem muito sensivelmente, não são numerosas as vendas, por que não ha vendedores.

Nas do prolongamento fizeram-se as seguintes transferencias :

Por compra . . .	970
Por herança . . .	50
	<hr/>
Total.	1020
	<hr/>

FUNDO DE REZERVA

Como foi dito no Relatorio anterior, subia o fundo de reserva á somma de 51:970\$160.

Cômprou a Directoria durante o semestre, de que dá contas, 79 acções, sendo 39 com o agio de 35\$000 sem o dividendo, e 40 com o agio de 42\$000 com o dividendo para a Companhia.

Empregou nisso a somma de 16:493\$000.

O fundo de reserva pois está hoje destruido nos seguintes valores :

117 acções compradas no primeiro semestre de 1874 com o agio de 32\$ e 35\$000, inclusive sellos de transferencias	23:861\$000
50 acções compradas no segundo semestre de 1874 com o agio de 37\$000 e sellos	10:361\$000
79 acções compradas no primeiro semestre de 1875 com o agio de 35\$ e 42\$000 e sellos	16:493\$000
246	<hr/>
	50:715\$000

	Transporte.	50:715\$000
Saldo em dinheiro		1:255\$160
Quantia deduzida para fundo de reserva no semestre sobre que versa este Relatorio		12:750\$000.
Dividendos sobre as acções existentes no fundo de reserva		1:817\$460
	Somma.	<u>66:537\$620</u>

sendo :

Em acções	50:715\$000
Em dinheiro	15:822\$620
	<u>66:537\$620</u>

DIVIDENDOS

O dividendo das acções da estrada de Jundiaby á Campinas está demonstrado no annexo N.º 3.

Ha a distribuir Rs. 219:500\$000.

Esta quantia dividida por 25,000 acções dá um dividendo de Rs. 8\$780 por acção, ou 10 1/3 %, ficando um resto de 243\$822, que passará para o futuro dividendo.

A vós compete, na fórma do artigo 54 dos Estatutos, resolver sobre o pagamento deste dividendo que é o duodecimo.

Quanto ás acções do prolongamento, ou da estrada de Campinas ao Rio-Claro, tendo-se feito sobre ellas durante o semestre duas chamadas no valor de 800:000\$000, unida essa quantia á de 2,200:000\$000 já arrecadados

nos semestres anteriores, temos o total da arrecadação no valor de 3,000:000\$000.

Calculado o juro de 7 % conforme as diversas épocas dessas chamadas, ha a distribuir-se sobre as vinte mil acções emitidas a somma de 88:800\$000 e o resto do semestre anterior (244\$443) que equivale a um dividendo de 4\$440 por acção, ficando um resto de 111\$109 para ser adicionado ao quinto dividendo.

CHAMADA DE CAPITAES

Sobre as acções da estrada de Jundiaby á Campinas não se fez chamada alguma no semestre, que traça as raias deste Relatorio.

Permanecem por isso ellas no valor realisado de Rs. 170\$000.

Sobre as acções do prolongamento realisaram-se duas chamadas, ambas na razão de 10 por %, arrecadando-se portanto o total de Rs. 800:000\$000.

CONTABILIDADE

Está em dia a dupla escripturação da Companhia relativa á estrada de Jundiaby á Campinas e á estrada de Campinas ao Rio-Claro.

Os annexos N.ºs 4, 5, 6 e 7 mostram o estado economico da Companhia.

CONTAS FINAES DA ESTRADA DE JUNDIAHY Á CAMPINAS

Continúa o pleito intentado contra a Companhia pelos empreiteiros das obras—Amaral Faro & Rademaker.
A causa está conclusa para sentença.

PAGAMENTOS A' PROVINCIA

Na fórma do que resolvestes em sessão de Assembléa Geral de 28 de Fevereiro de 1875, propoz a Directoria liquidar a Companhia de uma vez sua divida com a Provincia, e para isso fez subir á presença da Assembléa Legislativa Provincial o requerimento e conta que aqti se annexa em N.º 8, propondo-se a entrar de uma vez para os Cofres Provinciaes com a somma de Rs. 265:805\$959, ficando assim liquidada sua divida.

Esse requerimento, apresentado em sessão de 14 de Abril, não teve ainda solução.

PROLONGAMENTO DA ESTRADA

Progridem esses trabalhos como podeis vêr pelo Relatorio do Engenheiro Chefe interino aqui annexo em N.º 9.

Está concluida a ponte mandada construir na fabrica de—Andrew Handside & C.ª de Derby —, e o nosso en-

carregado de fiscalisa-la W. J. Hammond, que teve ordem de não voltar para o Brasil em quanto a mesma não estivesse concluida, já se acha em viagem, tendo embarcado a 24 de Agosto, como foi communicado por telegramma pelos nossos correspondentes Fry, Miers & C.^a

Fez-se no dia 27 de Agosto ultimo, inauguração da parte da estrada concluida entre Campinas e a estação de Santa Barbara com a Augusta Presença de S. M. o Imperador.

Estão pois entregues ao trafego trinta e oito kilometros da linha do prolongamento, sendo previamente organisadas as tabellas que foram approvadas pelo Governo Provincial.

Estando quasi esgotadas as entradas, que tinham de ser feitas sobre as vinte mil acções emittidas, e estando averiguado, como já antes se suppunha, que o capital, que as mesmas representam, seria insufficiente para toda a despeza, fez-se uma nova emissão de cinco mil acções sobre as quaes se reclamou a entrada de 170\$000 ou 85 por % por acção pela conveniencia de não haverem duas séries de acções com valores differentes.

RAMAL DE MOGY-GUASSU

Tendo a ultima Assembléa Geral, que sobre esta materia cogitou, deliberado que se fizesse com o Governo Provincial um contracto para a construcção de um ramal de bitola estreita, que partindo do lugar denominado CORDEIRO, vá ás margens do rio Mogy-Guassú no lugar mais conveniente, quer em vista das explorações que se fizessem, quer em vista dos interesses da lavoura dos Mu-

nicipios de Pirassonunga e Bethlem do Descalvado, tendo por base o contracto feito para o prolongamento da estrada ao Rio-Claro; deo a Directoria cumprimento a essa deliberação e celebrou com o Governo Provincial o contracto que aqui vae annexo em N.º 10.

Tambem determinou os mais minuciosos estudos technicos sobre o terreno, podendo quanto a esta parte vos inteirardes do que ha pelo annexo aqui junto em N.º 9 que é o Relatorio do Engenheiro.

Brevemente conta a Directoria receber do escriptorio de engenheiros as plantas da estrada a realisar-se, e por isso, sendo preciso curar do levantamento do capital para a prompta inicição dos trabalhos de construcção com aproveitamento do pessoal tecnico e dos empreiteiros já conhecidos, annunciou-se em 26 de Julho a distribuição de accções e estão até este momentó tomadas 6574.

E' o que occorre à Directoria declarar-vos, achando-se ella prompta a dar-vos outros esclarecimentos, se precisardes.

Escriptorio da Companhia Paulista — 4 de Setembro de 1875.

DR. CLEMENTE FALCÃO DE SOUZA FILHO,
Presidente.

BARÃO DE SOUSA QUEIROZ.

MARTINHO DA SILVA PRADO.

BERNARDO GAVIÃO.

BARÃO DE TRES RIOS.



ANNEXO N.º 1

**Relatorio do Inspector Geral
da Linha**

COMPANHIA PAULISTA

Campinas, 30 de Julho de 1875.

Illm. Sr. Dr. Presidente da Directoria.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o Relatorio do serviço da linha para o semestre findo em 30 de Junho de 1875.

Trafego

Continúa a augmentar o movimento, tanto de passageiros como de mercadorias. No semestre de Junho de 1875 houve um augmento de 3986 passageiros, e 6614 toneladas de carga, sobre o semestre correspondente de 1874.

Annexos vão dous quadros, um de passageiros e outro de mercadorias, demonstrando o movimento da estrada desde 1.º de Julho de 1872, até 30 de Junho de 1875,

pelos quaes se verá o augmento progressivo que tem ha-
vido.

PASSAGEIROS

ANNO	Semestre findo em 30 de Junho N.º	Semestre findo em 31 de Dezembro N.º
1872	—	24.894
1873	27.047	29.165
1874	35.561	40.841
1875	39.547	

MERCADORIAS

ANNO	Semestre findo em 30 de Junho			Semestre findo em 31 de Dezembro		
	IMPOR- TAÇÃO Tonelad.	EXPOR- TAÇÃO Tonelad.	TOTAL Tonelad.	IMPOR- TAÇÃO Tonelad.	EXPOR- TAÇÃO Tonelad.	TOTAL Tonelad.
1872	—	—	—	10.476	14.330	24.806
1873	7.624	19.029	26.653	8.526	19.787	28.313
1874	10.525	21.672	32.197	16.110	19.224	35.334
1875	13.039	25.772	38.811			

No semestre passado houve um augmento de 46 %
(quarenta e seis por cento) no numero de passageiros

transportados sobre o semestre correspondente de 1873, e é de esperar que no futuro, quando estiverem abertas as estradas até Rio-Claro, Mogy e Amparo, o augmento será ainda mais sensível, tornando-se muito lucrativa esta fonte de renda:

Contas do rendimento

Junto achar-se-ha um quadro comparativo da receita e despeza do semestre, e do semestre correspondente de 1874.

QUADRO DA RECEITA E DESPEZA

SEMESTRE FIMDO EM	RECEITA	DESPEZA	Relação da despeza para a receita
30 de Junho de 1874	364:892\$840	129:683\$730	35.54 %
30 de Junho de 1875	418:900\$024	172:814\$264	41.25 %
Mais em 1875	54:007\$184	43:130\$534	5.71 %

Procede o augmento da porcentagem das despezas para a receita dos serviços extraordinarios feitos durante este semestre, os quaes se acham especificados sob o titulo «Conservação da linha.

Accidentes

No dia 24 de Abril proximo passado, o limpador de carros, Innocencio Nazareth, tentando atravessar a linha durante as manobras, ficou prezo entre os batentes dos carros e morreo nesse mesmo dia.

Conservação da linha, Trem rodante, &c.

Não tendo ainda regressado da Inglaterra o Engenheiro e Chefe da Tracção, cabe-me o dever de relatar o que se tem dado nestas repartições,

CONSERVA DA LINHA, &c.

Foram conservados em bom estado a via permanente, desvios, edificios, &c., da linha.

Tem-se tornado necessario substituir todos os dormentes de canella branca, assentados durante a construcção, e neste semestre foram renovados 6886, continuando ainda a substituição.

Todos os aterros de pouca altura, desde o kilometro 23 até Campinas (kilometro 45), foram alargados; e foi rampado o córte grande no kilometro 9, que ameaçava desmoronar.

TRACÇÃO

Estão em bom estado de conservação as locomotivas, o trem rodante, officinas, &c.

Das quatro locomotivas vindas para o prolongamento até Rio-Claro, tres já estão montadas.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza filho,
Dignissimo Presidente da Directoria da
Companhia.

W.^m BURNETT,
Inspector Geral.

ANNEXO N.º 2

**Regulamento da «Contadoria
Central»**

REGULAMENTO

DA

«CONTADORIA CENTRAL» DAS ESTRADAS DE FERRO
DA PROVINCIA DE S. PAULO

Artigo 1.º

Afim de facilitar a reciprocidade de Trafego entre as diversas Estradas de Ferro da Provincia de São Paulo, as Companhias interessadas combinam e concordam entre si em estabelecer na Cidade de São Paulo uma Repartição para a liquidação das contas do Trafego reciproco a qual se denominará «Contadoria Central» das Estradas de Ferro da Provincia de São Paulo.

SYSTEMA

Artigo 2.º

O systema adoptado será o mesmo que se tem seguido no ajuste de contas do Trafego reciproco das Compa-

nhias Ingleza e Paulista desde o começo do presente anno, e que vae explicado nos artigos relativos deste Regulamento.

TARIFAS

Artigo 3.º

As Tarifas que devem regular o Trafego reciproco serão organisadas sob uma classificação uniforme adoptada por todas as Companhias interessadas quanto fôr compativel com as suas condições especiaes.

DIRECÇÃO

Artigo 4.º

A «Contadoria Central» será dirigida por um «Inspector» ficando nomeado presentemente, o Contador da Companhia Ingleza que continuará á exercer as funcções deste cargo por accordo entre as Companhias interessadas.

ADMISSÃO DAS COMPANHIAS

Artigo 5.º

As Companhias que quizerem ter reciprocidade de Trafego com as Estrádas de Ferro Ingleza e Paulista e entre si, deverão aceitar o presente Regulamento communicando ao Inspector da «Contadoria Central» com antecedencia de um mez,

DESPEZAS DA CONTADORIA CENTRAL

Artigo 6.º

As despesas do custeio da «Contadoria Central» serão rateadas mensalmente entre as Companhias conforme a receita liquida do Trafego reciproco de cada uma, ficando fixados no começo em Rs. 300\$000 mensaes que serão rateados por em quanto entre as duas Companhias fundadoras. Estas despesas serão augmentadas na razão de Réis 100\$000 por cada Companhia que entrar.

FUNCCÕES DO INSPECTOR

Artigo 7.º

Ao Inspector compete :

- 1.º Dirigir o serviço peculiar da Contadoria,
- 2.º Marcar a fôrma dos relatorios que as Companhias têm de apresentar,
- 3.º Liquidar mensalmente as contas das Companhias e avisal-as dos saldos que ellas devem ou têm de haver das demais Companhias,
- 4.º Receber todas as communicacões das Companhias interessadas no que dizem respeito as suas contas,
- 5.º Assignar toda a correspondencia e relatorios relativos as contas.

RELATORIOS

Artigo 8.º

As Companhias adoptarão para fôrma uniforme de seus relatorios a dos modelos que forem fornecidos pela «Contadoria Central».

REMESSA DOS RELATORIOS

Artigo 9.º

Os relatorios do Trafego reciproco serão enviados pelas Companhias á «Contadoria Central» até o dia 9 de cada mez.

DIVERGENCIA NOS RELATORIOS

Artigo 10

Quando houver desharmonia entre os relatorios de duas ou mais Companhias a «Contadoria Central» mandará ás Contadorias das Companhias entre as quaes se der a divergencia uma folha de differença para que ellas no prazo de tres dias da recepção dêem as devidas explicações.

BILHETES

Artigo 11

Os bilhetes de passageiros arrecadados pelas Companhias interessadas serão remettidos semanalmente á «Contadoria Central» previamente arranjados conforme a numeração, classe, estação, e atados com barbante.

PASSAGENS (DIVISÃO)

Artigo 12

Na divisão dos preços de passagens cada Companhia receberá o preço exacto da sua linha conforme suas respectivas tarifas.

EXCESSO EM PASSAGEM

Artigo 13

Pela mesma fórmula do artigo antecedente será creditado a cada Companhia por excessos cobrados de passageiros que forem encontrados viajando sem bilhete, ou em classe superior á classe do bilhete que possuir, o preço exacto da sua linha.

IDEM

Artigo 14

Relatorios dos excessos cobrados relativos ao trafego reciproco serão remettidos a «Contadoria Central» para serem divididos do mesmo modo que as passagens ordinarias.

BAGAGENS, MERCADORIAS, ETC. (DIVISÃO)

Artigo 15

As receitas de bagagem e animaes, por trem de passageiros, bem como as de trafego de mercadorias e animaes, serão divididas pelo percurso entre as Companhias interessadas.

IDEM

Artigo 16

A porcentagem pela conducção de objectos de valor quer por trem de passageiros quer por trem de mercadorias será igualmente dividida por percurso.

DISTANCIAS E TARIFAS

Artigo 17

Cada Companhia fornecerá á «Contadoria Central», Tabellas das distancias entre as estações de sua estrada, e das suas tarifas, as quaes deverão estar de accordo com as suas convenções com o Governo.

DIVERGENCIA NA CLASSIFICAÇÃO

Artigo 18

No caso de divergencia entre duas Companhias na classificação d'um genero, as receitas proveniente deste serão divididas por uma divisão especial.

FALTA OU AVARIA

Artigo 19

Em todos os casos em que a falta ou avaria dos generos não fôr levada ao conhecimento da estação remetente dentro do prazo de quarenta e oito horas, depois do recebimento da factura pela estação recebedora, fica toda a responsabilidade por conta desta.

RECLAMAÇÕES

Artigo 20

Todas as reclamações por falta ou avaria serão pagas pela Companhia em cuja estrada se der o facto. Em caso de duvida a este respeito a importancia da reclamação será dividida na razão do percurso, pelas Companhias cujas

estradas estiverem entre a remetente e o lugar onde foi descoberto o acontecimento. Em caso de baldeação se a falta ou avaria não fôr notada no acto de baldear cessará a responsabilidade das Companhias cujas estradas estiverem antes desse ponto.

IDEM

Artigo 21

Cada Companhia fornecerá mensalmente á «Contadoria Central» uma relação das reclamações pagas por ella, a qual será acompanhada dos documentos comprobatorios de assentimento das Companhias terminaes na divisão das quantias. Uma cópia destas listas com todos os pormenores será mandada pela «Contadoria Central» a cada uma das Companhias intermediarias interessadas.

Se dentro de um mez da data da lista, objecção não fôr feita far-se-ha a divisão conforme marca o artigo antecedente.

SOBRECARRREGADOS

Artigo 22

Todas as folhas de sobrecarregados deverão ser certificadas pelas duas Companhias terminaes e remetidas mensalmente a «Contadoria Central» acompanhadas de uma lista da qual se mandará uma cópia a cada uma das Companhias intermediarias interessadas.

Se não houver objecção, far-se-ha a divisão conforme marca o artigo 20.

FACTURA PARA DIFFERENÇA

Artigo 23

Se qualquer estação recusar fornecer factura dentro de sete dias da data do pedido para frete que deixou de cobrar ou cobrou de menos será a factura reclamada da administração respectiva.

EMENDAS

Artigo 24

Nenhuma emenda ou raspadura poderá ser feita nas facturas depois da chegada na estação recebedora, qualquer differença será rectificada por folha de sobrecarregado ou factura de frete que deixou de ser cobrado.

LIQUIDAÇÃO DAS CONTAS

Artigo 25

As contas de todo e qualquer trafego em que forem interessadas duas ou mais Compánhias serão liquidadas mensalmente. As Companhias receberão mensalmente os respectivos relatorios e balancetes demonstrando os saldos a seu credito ou debito. Qualquer engano que se descobrir será rectificado nas contas seguintes.

IDEM

Artigo 26

As Companhias devedoras deverão effectuar o pagamento dos seus saldos conforme declarados nos Balancetes organisados pela «Contadoria Central» dentro do pra-

zo de dez dias depois da data do aviso por escripto feito pelo Inspector da «Contadoria Central». Se dentro do prazo marcado não foram pagos os saldos as Companhias credoras cobrarão juros a razão de 10 % ao anno sobre as quantias que devem.

IDEM

Artigo 27

Se nenhuma objecção fôr feita dentro de tres mezes da data da remessa do balancete, as contas serão consideradas correctas, e nenhuma reclamação poderá depois ser aceita pela «Contadoria Central».

EXAME DE DOCUMENTOS

Artigo 28

As Companhias poderão por seus agentes examinar as facturas ou quaesquer outros documentos relativos ao trafego em que são interessadas nos lugares onde taes documentos estiverem archivados.

ALUGUEL DE CARROS, WAGÕES, ETC.

Artigo 29

O aluguel e demora de carros, wagões e encerados, será tratado conforme o que contractarem as Companhias, que de seus contractos darão conhecimento ao Inspector da «Contadoria Central».

REUNIÕES DA COMMISSÃO

Artigo 30

Os Presidentes das varias Companhias e o Superintendente da Companhia Inglesa, ou seus prepostos, se reunirão de tres em tres mezes nas segundas quarta-feiras dos mezes de Janeiro, Abril, Julho, Outubro, ou quando

fôr esta requerida por duas ou mais Companhias para tomar conhecimento de todas as reclamações que hajam entre as Companhias ou entre estas e a «Contadoria Central» sendo as suas decisões definitivas e obrigatorias.

RETIRADA DAS COMPANHIAS

Artigo 31

A Companhia que quizer deixar de ter trafego reciproco com as outras Companhias na fórma deste Regulamento, communicall-o-ha, por meio da sua Directoria ao Inspector da «Contadoria Central», tres mezes antes de sua retirada.

S. Paulo, 15 de Abril de 1875.

D. M. Fox,

Superintendente da Companhia Ingleza.

DR. CLEMENTE FALCÃO DE SOUZA FILHO,
Presidente da Directoria da Companhia
Paulista.

FRANCISCO XAVIER PAES DE BARROS,
Presidente da Directoria da Companhia
Ituana.

LUIZ MATHEUS MAYLASKY,
Presidente da Companhia Sorocabana.

ANTONIO DE QUEIROZ TELLES,
Presidente da Directoria da Companhia
Mogyana.



ANNEXO N.º 3

Demonstração do 12.º dividendo

DEMONSTRAÇÃO DO 12.º DIVIDENDO

Saldo relativo ao semestre findo nesta data .	246:007\$985	Importancia destinada ao pagamento do dito dividendo (8\$780 réis por acção) .	219:500\$000
Aluguel de casas e armazens .	6:537\$000	Quota parte da Provincia, pelo excesso de 10% do rendimento liquido da estrada, segundo o art. 55 dos Estatutos da Companhia.	20:022\$492
Importancia indivisivel no semestre anterior .	642\$249	Importancia destinada ao fundo de reserva relativo a este semestre, 3/10 % sobre o capital arrecadado	12:750\$000
Idem em mão de diversos no mesmo semestre .	8:782\$743	Idem que passa para o 13.º dividendo por ser indivisivel pelo numero de acções.	243\$822
	<u>261:969\$977</u>	Idem sujeita a liquidação .	<u>9:453\$663</u>
			<u>261:969\$977</u>

Escrptorio da Companhia Paulistá em S. Paulo, 30 de Junho de 1875.

GABRIEL NUNES RAMALHO, Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 4

**Balanço do capital da estrada de
Jundiahy á Campinas**

ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY A' CAMPINAS

Balanco relativo ao semestre de Janeiro á Junho de 1875

ACTIVO

PASSIVO

ACCIONISTAS Pelas entradas a realizar		750:000\$000		CAPITAL 25,000 acções de 200\$000 rs. cada uma		5,000:000\$000
ESTUDOS DEFINITIVOS Gastos feitos com os mesmos	0:121\$290			DIVIDENDOS Pelos que não tam sido reclamados.	38:861\$543	
MOVEIS E UTENSIS Pelos comprados	5:450\$970			DIFFERENÇA DE CAMBIO Resultante das remessas de dinheiro para Londres	1:634\$248	
INSTRUMENTOS E FERRAMENTAS Idem idem	5:689\$870			ALUGUEL DE CASAS E FAZENDAS Pelos verificados	6:537\$000	
ANIMAES Idem idem	1:124\$000			LUCROS E PERDAS Saldo desta conta	18:190\$402	65:226\$193
ALARGAMENTO DE PICADA Gastos feitos com o mesmo	6:716\$845			CAUÇÕES Prestadas pelo Empreiteiro Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros		25:921\$439
ENCORPORAÇÃO DA COMPANHIA Idem idem	978\$540					
ESCRITORIO TECHNICO Vencimentos dos Engenheiros até 14 de Março de 1870	19:481\$340					
TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO Importancia das obras feitas 2,957:693\$819 Dedução feita em virtude do parecer do Dr. Paula Souza 210:494\$384	2,747:199\$435					
DESAPROPRIAÇÕES Despezas feitas com as mesmas	38:159\$325					
DORMENTES Importe dos mesmos	143:040\$950					
PÓSTES PARA TELEGRAPHO Idem idem	1:984\$000					
TREM RODANTE Idem idem,	169:018\$731					
TRILHOS E ACCESSORIOS Idem idem	468:416\$840					
MATERIAL FIXO Idem idem	75:443\$710					
TELEGRAPHO Idem idem	8:672\$480					
LOCOMOTIVAS Idem idem	110:774\$620					
DIVERSOS MATERIAES Idem idem	25:506\$996					
JUROS E COMISSÕES Pagos em consequencia das remessas para Londres	5:805\$710					
DESPEZAS GERAES Pelas que se fizeram	110:439\$368	3,954:025\$020				
INAUGURAÇÃO Despezas verificadas (não vence juros)	228\$280					
CONSTRUÇÃO DE CASA Para o mestre de officinas (idem)	1:886\$624	2:114\$904				
DEMANDA COM OS EMPREITEIROS Gastos feitos com a mesma	11:043\$820					
VERIFICAÇÃO DE MEDIÇÕES Paga pelo serviço da mesma	5:000\$000	16:043\$820				
DIVERSOS DEVEDORES Saldo em mão de diversos		300:193\$715				
CAIXA Dinheiro existente.		68:770\$173				
	S. E. ou O. Rs.	5,091:147\$632				5,091:147\$632

ANNEXO N.º 5

**Balancete da receita e despeza da
estrada de Jundiahy á
Campinas**

Balancete da receita e despesa liquida da estrada de ferro de Jundiaby á Campinas no semestre de Janeiro a Junho de 1875

RECEITA		TOTAL	DESPEZA		TOTAL
Passageiros. { 1. ^a classe	9.521		Conservação da linha	Abstracto - A -	67:691\$113
{ 2. ^a »	30.026		Tracção	» - B -	41:203\$634
	39.547	56:416\$560	Reparos de carros e wagões	» - C -	10:192\$485
Encomendas e bagagens	2:794\$633		Trafego	» - D -	39:728\$188
Animaes	1:593\$780		Escriptorio Central	» - E -	3:669\$655
Telegrapho	1:396\$700		Aluguel e custeio da Estação de Jundiaby	» - F -	3:308\$930
Mercadorias Toneladas 38.811	342:758\$404	349:394\$637	Administração e despezas diversas		10:689\$914
Armazenagem	851\$120	405:811\$197			176:483\$919
Arrecadação do Imposto de transito (porcentagem)		2:548\$087	Saldo		246:007\$985
Emolumentos de transferencias de accões		87\$200			
Aluguel da Estação de Campinas		600\$000			
Uso da zona privilegiada		1:500\$000			
Receitas diversas		11:945\$420			
Somma.		422:491\$904	Somma.		422:491\$904

Abstractos relativos ao semestre supra

Abstracto A Conservação da linha e suas dependencias.		Abstracto B Tracção		Abstracto C Reparos de carros e wagões	
Administração e escriptorio	863\$509	Administração e escriptorio	994\$704	<i>Carros</i>	
<i>Conservação e renovação da via permanente</i>		<i>Despezas das locomotivas em serviço :</i>		Administração e escriptorio	92\$140
Pessoal	33:634\$250	Pessoal	6:001\$660	Pessoal	1:267\$740
Material	26:842\$271	Carvão e lenha	21:409\$520	Material	464\$285
Reparos de estrada, pontes, signaes e obras	1:609\$150	Agua	666\$000	<i>Wagons</i>	
Reparos de estação e mais edificios	4:263\$593	Azeite, cêbo e outros materiaes	2:616\$841	Administração e escriptorio	382\$200
Despezas extraordinarias	478\$340	<i>Reparo e renovação:</i>		Pessoal	5:494\$140
	67:691\$113	Pessoal	5:846\$550	Material	2:491\$980
		Material	3:668\$359		8:368\$320
			9:514\$909		10:192\$485
			41:203\$634		
Abstracto D Trafego		Abstracto E Escriptorio Central		Abstracto F Administração e despezas diversas	
Pessoal	32:020\$397	Vencimento do pessoal	2:999\$985	Ordenado do Inspector Geral	4:230\$040
Azeite, graxa, e outros materiaes	2:532\$951	Transporte e estada do mesmo	52\$500	» » Contador e Escripturnarios	3:109\$356
Fardamento	37\$810	Aluguel de casa	300\$000	Despezas do escriptorio	52\$200
Impressos, papellaria, e bilhetes	1:283\$758	Impressões, papellaria e outras despezas miudas	317\$170	Telegrapho	2:338\$370
Encerados, cabos, &c.	3:638\$452			Almoxarifado	959\$948
Despezas diversas	214\$820				10:689\$914
	39:728\$188		3:669\$655		

Escriptorio Central da Companhia Paulista em S. Paulo, 30 de Junho de 1875.

GABRIEL NUNES RAMALHO, Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 6

Balanço Geral

1.º de Junho de 1857.

Balanco geral da Receita e Despeza da estrada de ferro de Jundiahy á Campinas no semestre de Janeiro á Junho de 1875

RECEITA

DESPEZA

<p>VIAJANTES Por bilhetes vendidos 56:416\$560</p> <p>ENCOMMENDAS E BAGAGENS Pelo trafego das mesmas 2:794\$633</p> <p>ANIMAES Idem idem 1:593\$780</p> <p>TELEGRAPHO Por telegrammas expedidos 1:396\$700</p> <p>MERCADORIAS Pelo trafego das mesmas 342:738\$404</p> <p>ARMAZENAGEM Pela que foi cobrada 831\$120</p> <p>ARRECADACÃO Porcentagem sobre o imposto de transito arrecadado. 2:548\$087</p> <p>EMOLUMENTOS Cobrados em consequencia das transferencias de açoes 87\$200</p> <p>ALUGUEL DE ESTACÃO Pelo que se cobrou da Companhia Mogyana 600\$000</p> <p>ZONA PRIVILEGIADA Idem idem da Companhia Ituana 1:500\$000</p> <p>RECEITAS DIVERSAS Importe das mesmas 11:945\$420</p> <p>IMPOSTO DE TRANSITO Saldo desta conta 75:745\$091</p> <p>COMPANHIA INGLEZA Importancia devida a mesma 165:835\$385</p> <p>FUNDO DE RESERVA Idem que constitue o mesmo 51:977\$160</p> <p>DIVERSOS CREDORES Saldo a favor de diversos 422:104\$700</p>	<p>422:491\$904</p>	<p>MATERIAES PARA CUSTEIO Importe dos existentes no Almoxarifado 87:747\$125</p> <p>TRACÇÃO Despezas feitas com a mesma 41:203\$634</p> <p>CONSERVAÇÃO DA LINHA Idem idem 67:691\$113</p> <p>CARROS E WAGONS Reparos dos mesmos 10:192\$485</p> <p>TRAVEGO Despezas feitas com o mesmo 39:728\$188</p> <p>UZO DE ESTACÃO Aluguel e custeio da Estacão de Jundiahy 3:308\$930</p> <p>DESPEZAS DO ESCRITORIO CENTRAL Importe das mesmas 3:669\$655</p> <p>DESPEZAS DIVERSAS Idem idem 10:689\$914</p> <p>DIVERSOS DEVEDORES Saldo em mão de diversos 783:785\$437</p> <p>ACCÕES DA COMPANHIA Importe de 246 açoes representando parte do fundo de reserva 50:715\$000</p> <p>CAIXA Dinheiro existente, 39:408\$759</p>	<p>264:231\$014</p>	<p>1,138:140\$240</p>
<p>S. E. ou O. 1,138:140\$240</p>				<p>1,138:140\$240</p>

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 30 de Junho de 1875.

GABRIEL NUNES RAMALHO,
Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 7

**Balanço do prolongamento ao
Rio-Claro**

ESTRADA DE FERRO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

Balanco relativo ao semestre de Janeiro á Junho de 1875

ACTIVO

PASS

ACCIONISTAS					
Entradas a realizar		1,009:420\$000		CAPITAL	
				20,000 accções de 200\$000 rs. cada uma	
INSTRUMENTOS, etc.				SELLO DO CONTRACTO SOCIAL	
Compra dos mesmos	8:630\$200			Saldo desta conta	515\$400
MOVEIS E UTENSIS				EMOLUMENTOS	
Idem idem	1:253\$255			Pelos que foram cobrados em consequencia das trans-	
ESTUDOS DEFINITIVOS				ferencias de accções.	337\$300
Pelo que foi gasto com os mesmos	30:358\$102			LUCROS E PERDAS	
DESAPROPRIAÇÕES				Saldo desta conta	406\$245
Idem idem com as mesmas	10:486\$300			DIVERSOS CREDITORES	
LOCAÇÃO DA LINHA				Saldo a favor de diversos	461:460\$300
Idem idem idem.	23:172\$902			CAUÇÕES	
CONSTRUCÇÃO				Prestadas por diversos Empreiteiros.	137:045\$526
Importancia das obras feitas	1,631:289\$295				599:764\$771
CASAS DE GUARDAS					
Importe das que foram edificadas	6:188\$626				
ABERTURA DE VALLOS					
Gastos feitos com a mesma	21:622\$491				
DORMENTES					
Importe dos que foram fornecidos	194:089\$200				
ASSENTAMENTO DE TELEGRAPHO					
Gastos feitos com o mesmo	696\$850				
PÓSTES PARA TELEGRAPHO					
Importe dos que foram fornecidos	2:376\$500				
TRILHOS E ACCESSORIOS					
Pelos que foram comprados	984:921\$507				
MATERIAES PARA TELEGRAPHO					
Idem idem	14:705\$499				
DIVERSOS MATERIAES					
Idem idem	18:282\$270				
TREM RODANTE					
Idem idem,	284:580\$895				
JUROS E COMMISSÕES					
Saldo desta conta.	7:650\$321				
GASTOS GERAES					
Pelos que se fizeram	36:243\$192	3,276:547\$405			
DIVIDENDOS					
Pagos até esta data		70:522\$188			
REMESSA PARA LONDRES					
Importancia em mão de Fry e Miers para compra e despezas de embarque de materiaes para a su- pradita estrada	48:222\$976				
RAMAL DE MOGY-GUASSU'					
Supprimento feito até esta data para despezas de ex- ploração do mesmo.	23:810\$543				
DIVERSOS DEVEDORES					
Saldo em mão de diversos	55:881\$184				
CAIXA					
Dinheiro existente.	115:360\$475	243:275\$178			
	S. E. ou O. Rs.	4,599:764\$771			4,599:764\$771

ANNEXO N.º 8

**Requerimento da Directoria á
Assembléa Provincial**

Illms. e Exms. Srs. Presidente e Membros
da Assembléa Legislativa Provincial.

A Directoria da Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiáhy á Campinas, autorizada pela resolução da Assembléa Geral de seus accionistas, reunida no dia 28 de Fevereiro ultimo, vem requerer a VV. EEx. se dignem decretar uma Lei ou Resolução facultando desde logo o pagamento de sua divida para com a Provincia, proveniente do juro pago pela mesma durante a construcção da referida estrada; mas de accordo e sob as bazas que passa a desenvolver.

Garantido como foi pelas Leis Provinciaes N.º 8 de 19 de Maio de 1862 e N.º 16 de 21 de Abril de 1863 o juro de 7% até o maximo capital de 5,000:000\$000 á Companhia que construisse a estrada de ferro de Jundiáhy á Campinas, realisou a Paulista seu contracto com o Governo Provincial em 29 de Maio de 1869.

Pondo desde logo mãos a obra, ía procedendo á chamadas na proporção do progresso dos trabalhos; e semestralmente apresentava ao Governo da Provincia a conta dos capitaes recolhidos e empregados para ter lugar o pagamento dos juros vencidos, tudo de conformidade com o mencionado contracto (clausula 17.ª)

A começar do anno de 1870 recebeu a Companhia do Thesouro Provincial as seguintes sommas:

Em 28 de Abril	8:944\$440
Em 8 de Agosto	11:161\$918
Em 24 de Janeiro de 1871.	30:317\$840
Em 2 de Agosto » »	40:000\$000
Em 8 de » » »	27:849\$743
Em 26 de Janeiro » 1872.	113.435\$290
Em 12 de Julho » »	139:463\$470
Em 8 de Abril » 1873.	15:113\$284
	<hr/>
Total.	386:285\$985

No primeiro semestre do anno de 1874 rendeo a estrada mais de 10% pelo que, segundo a clausula 22.ª do referido contracto, se dividiu o excesso

386:285\$985

com a Provincia, cabendo-lhe
a somma de , 16:016\$535

No segundo semestre do
mesmo anno conheceo-se que
tinha a Provincia direito a Rs. 9:612\$074 25:628\$609

E' esta a responsabilidade da Companhia 360:657\$376

Tomando-se por baze o termo medio dessas duas
quotas da Provincia, chegou-se ao conhecimento de que
poder-se-ha recolher semestralmente para os cofres do
Thesouro a somma de 12:814\$304 réis.

Ora, na hypothese de se verificar sempre um tal ren-
dimento, teria a Provincia de esperar por espaço de quin-
ze annos o completo reembolso da totalidade dos juros
pagos á Companhia Paulista: o que porém é falho em
sentido desfavoravel aos cofres Provinciaes, por isso que é
geralmente conhecida a abundante safra do anno passado,
a qual reunida á consideravel importação de materiaes
para estradas de ferro elevou excessivamente o rendimen-
to do trafego da estrada de Jundiahy á Campinas.

Está tambem ao alcance de todos — que não são mui-
to auspiciosas as futuras safras de café, e que em breve
diminuir-se-ha consideravelmente a importação de mate-
riaes para as estradas de ferro em construcção na Pro-
vincia.

Sendo assim, póde a Directoria da Companhia Pau-
lista asseverar, sem receio de errar, que as bazas que vae
offerecer para um accordo com a Provincia, são as mais
vantajosas possiveis para esta, e portanto passa a desen-
volvel-as :

A inclusa conta (annexo N.º 1) demonstra que se a Companhia recolhesse em Janeiro do corrente anno para os cofres Provinciaes a somma de 265:805\$959 rs., teria adiantado vinte prestações de 12:814\$304 e mais uma de 9:519\$879.

Contando-se juro de 7 % sobre cada uma das referidas prestações adiantadas, em dez annos e meio, ou cento e vinte e seis mezes, venceriam ellas 94:851\$484, quantia esta, ou pouco menos, que poderá ser descontada da totalidade da divida 360:657\$376 réis. Diz-se pouco menos, visto ter sido ponto de partida nesta conta o mez de Janeiro, e não a data em que se poderá realizar o pagamento.

Se a Companhia Paulista depositasse já em um Banco a somma de 265:805\$959 vencendo juro de 7 % ao anno, com a condição embora de retirar semestralmente 12:814\$304 com que devia entrar para os cofres Provinciaes, fruiria por certo a vantagem dos juros accumulados tambem semestralmente pelo mesmo Banco, na razão da importancia que nelle fosse ficando por espaço de dez annos.

Não trepida pois a Directória da Companhia Paulista em propôr aos Legisladores da Provincia o pagamento da divida total 360:657\$376 com a somma de 265:805\$959 ou pouco mais, que quanto antes recolherá aos cofres da Provincia, porque acredita e é intuitivo que neste adiantamento vae uma vantagem de subido alcance para os interesses da mesma Provincia.

A Directoria da Companhia Paulista julga entretanto opportuno aqui declarar, que a presente proposta não importa desistencia do direito sobre a garantia dos juros de

7 % outorgada á Companhia que ella representa, ficando sempre em vigor a clausula 14.ª do seu contracto com o Governo da Provincia (Annexo N.º 2). (*)

P. portanto a VV. EEx. que com o reconhecido criterio e interesse pelos negocios da Provincia se dignem decretar uma Lei ou disposição no sentido proposto.

E. R. Mce. -

DR. CLEMENTE FALCÃO DE SOUZA FILHO.

BARÃO DE SOUZA QUEIROZ.

MARTINHO DA SILVA PRADO.

BERNARDO GAVIAÕ.

S. Paulo, 14 de Abril de 1875.

(*) Vid. Estatutos da Companhia.

DEMONSTACÃO das entradas antecipadas e respectivos juros que tem de fazer a Companhia Paulista para solução da divida que contrahio com a Provincia pelos juros de 7 por cento que lhe foram pagos

ORDEM DAS ENTRADAS	DATA QUE SE TOMA POR BAZE PARA O PAGAMENTO DA DIVIDA	DATAS EM QUE SE DEVE EFFECTUAR AS ENTRADAS	N.º DE MEZES DE ANTECI-PAÇÃO	QUANTIAS ADIANTADAS	JUROS DE 7 % SOBRE O ADIANTAMENTO
1. ^a entrada.	1.º de Janeiro de 1875.	1.º de Julho de 1875	6	12:814\$304	448\$500
2. ^{aa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1876	12	12:814\$304	897\$001
3. ^{aaa} »	» » » » »	» » Julho » »	18	12:814\$304	1:345\$501
4. ^{aaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1877	24	12:814\$304	1:794\$002
5. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	30	12:814\$304	2:242\$502
6. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1878	36	12:814\$304	2:691\$003
7. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	42	12:814\$304	3:139\$503
8. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1879	48	12:814\$304	3:588\$004
9. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	54	12:814\$304	4:036\$504
10. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1880	60	12:814\$304	4:485\$005
11. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	66	12:814\$304	4:933\$505
12. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1881	72	12:814\$304	5:382\$006
13. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	78	12:814\$304	5:830\$506
14. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1882	84	12:814\$304	6:279\$007
15. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	90	12:814\$304	6:727\$507
16. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1883	96	12:814\$304	7:176\$008
17. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	102	12:814\$304	7:624\$508
18. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1884	108	12:814\$304	8:073\$009
19. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	114	12:814\$304	8:521\$509
20. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Janeiro » 1885	120	12:814\$304	8:970\$010
21. ^{aaaa} »	» » » » »	» » Julho » »	126	9:519\$879	666\$391
				* 265:805\$959	94:851\$491

Divida total	360:657\$450
Abatimento	94:851\$491
A pagar	265:805\$959

DR. CLEMENTE FALCÃO DE SOUZA FILHO,
Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

ANNEXO N.º 9

Relatorio do Engenheiro, Chefe

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS A RIO-CLARO E RAMAL
DO MOGY-GUASSU'



Escritorio Technico, Campinas, 18 de
Agosto de 1875.

Illm. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o seguinte Re-
latorio concernente ao primeiro semestre do corrente
anno.

I. Prolongamento ao Rio-Claro

PREPARAÇÃO DO LEITO

1.ª SECÇÃO.—Na 1.ª Divisão (empreitada Sampson
ainda ficaram por acabar o rampamento do córte N.º 16 e)

recomposição do aterrado do Jacuba, não tendo parecido conveniente distrahir do assentamento da superstructura o trem de lastro.

O aterrado já se acha recomposto, no entretanto, é o córte mais desbastado.

A passagem inferior do kilometro 2.^o foi convertida em superior para evitar-se o trabalho por debaixo dos trilhos. Os pilares (alvenaria de tijolo, alicerces de pedra) foram feitos depois do mez de Junho, por outro empreiteiro.

Na 2.^a Divisão (empreitada Weber) a linha ficou aberta em fins de Maio, mas não acabada, faltando principalmente o rampamento do córte n.^o 28, quanto ao movimento de terras. Os trilhos passaram logo e só á machina convem concluir-se aquelle trabalho.

Construiu-se o segundo pontilhão do Quilombo com o vão de 6^m.80 (alvenaria ordinaria e algum aparelho).

Faltavam alguns boeiros abertos e os remates dos Pontilhões. Aquelles (vão de 0^m.50, alvenaria de tijolo) foram feitos em Junho e Julho, por outro empreiteiro, que agora acha-se executando estes.

Faltam ainda alguns trabalhos de *drainage* para boa conservação do leito em córtes humidos.

2.^o SECÇÃO.—Nos oito primeiros kilometros da 3.^a Divisão o movimento de terras ficou acabado.

Além das obras d'arte mencionadas no precedente Relatorio fez-se o pontilhão da entrada da estação de Santa Barbara (vão de 2^m.00, via dupla, alvenaria de tijolo) bem como um boeiro aberto (vão de 0^m.60, alvenaria ordinaria e de aparelho).

Faltam: uma passagem superior para o caminho de Santa Barbara á estrada de Campinas e obras de *drainage* no córte N.º 7 que é humido.

Na segunda parte da 3.ª Divisão o serviço ficou no seguinte estado, tendo-se já empregado o dynamito.

Córte N.º 10—Só faltava nivelar-se.

Córte N.º 11—Ficaram vinte e dois metros correntes de pedreira a extrahir-se, além do rebaixo e alargamento necessarios. Póde ficar prompto em Setembro.

Córte N.º 12—Póde ficar concluido pouco antes.

Córte N.º 13—Faltavam trinta e oito metros correntes de pedreira, a abrir-se. Além dos alargamentos necessarios ha um importante rebaixo a fazer-se na primeira boca.

Todos os aterros intermedios ficaram acabados.

O aterro N.º 13 que é o mais importante está fechado; falta levantar-se á devida altura. Tem-se trabalhado com muita actividade nos emprestimos competentes.

Córte e aterro N.º 14—Promptos.

Córte N.º 15—E' um dos que tem apresentado mais difficuldades, quer pela disposição dos veios da pedreira, quer pela affluencia d'agua; tambem é onde o dynamito tem dado resultados mais vantajosos em relação á polvora. Faltavam quarenta e seis metros correntes de pedreira, a extrahir-se.

Aterro N.º 15, córtes e aterros Ns. 16 a 18—Promptos.

Córte N.º 19—Faltavam vinte e sete metros, por abrirem-se.

Córte N.º 20—Pouco faltava para abrir se, ficando ainda o rebaixo e rampas.

Os aterros ficaram feitos até o fim da Divisão, excepto nos pontos onde havia ainda obras de arte a construírem-se.

Ficaram promptos um pontilhão de 2^m 00 de vão, dois boeiros abertos, de 0^m.60 de vão, todos de alvenaria ordinaria e aparelho, sete boeiros cobertos, quatro *drains* e um paredão. Em construcção um pontilhão de 5^m.00 de vão.

Na 4.ª Divisão o movimento de terras acha-se em geral muito adiantado e pôde ficar concluído em pouco tempo.

Corre adiantado o aterro da entrada da ponte o qual é feito em duas camadas.

Ficaram promptos os córtes Ns. 4, 9, 10, 12, 14 a 17 e 23 a 25, bem como os aterros Ns. 4, 5, 9, 10, 13 a 18, 20 e 23 a 26. Muito adiantados os córtes Ns. 2, 5 a 7, 13, 18 e 22. Os córtes Ns. 19 e 20 que são os mais importantes da Divisão pôdem ficar acabados em Setembro.

Fizeram-se quatro correcções do ribeirão Tatú.

No primeiro encontro da ponte sobre o Piracicaba começou-se a 2 de Junho o cravamento da estacada de recinto, ficando cravadas no dia 30 as deseseis estacas metras. O trabalho proseguio activamente no cravamento das pranchas, de sorte que a estacada de recinto acha-se muito adiantada. Falta a dragagem e estacada de fundo (quanto á fundação da obra).

No segundo encontro começou-se a escavação no dia 4 de Março. Comquanto se encontrasse logo rocha (grês), foi preciso afundar sufficientemente os alicerces (2^m.00 de profundidade) por causa da decomposição da rocha pelos elementos que sobre ella actuam, accrescendo a disposição desfavoravel das camadas, inclinadas em sentido instavel. A 17 de Maio assentou-se a primeira pedra e

correo o trabalho com bastante actividade para que no mez de Julho chegasse ao nivel do assento da superstrutura metallica. O segundo encontro acha-se portanto em um estado de grande adiantamento.

Quanto ás demais obras d'arte, construíram-se dois pontilhões com 2^m.00 de vão, dez boeiros cobertos, tres ditos abertos e oito *drains*. Ficaram em construcção tres pontilhões de 6^m.80 de vão.

A fundação de obras d'arte, principalmente pontilhões, tem sido muito difficultosa por causa da fórma e constituição do terreno, de uma parte, e, de outra, por causa da série de açudes que reprezam o ribeirão Tatú.

3.ª SECÇÃO.—Os trabalhos acham-se em geral muito adiantados e ficarão promptos em pouco tempo.

Na 5.ª Divisão ficaram abertos 11557^m do leito (sendo 5330^m na empreitada Sampson e 6227^m na empreitada Finili) e faltavam 1163^m (550^m na primeira empreitada e 613^m na segunda). Trabalhava-se activamente nos côrtes de pedreira.

Fizeram-se cinco empréstimos, trese rectificações do ribeirão Tatú e Agoa-Branca e dois desvios de regos de agua.

Ficaram construidos ou quasi—dous pontilhões de 7^m.00 de vão, dous de 5^m.00, dous de 3^m.00, um boeiro de arco de 3^m.00 e trese boeiros de 0^m.80, 0^m.70 e 0^m.60, sendo uns de arco, outros cobertos de lages. Em construcção mais ou menos adiantada um pontilhão de 6^m.00 de vão, um de 4^m.00 e dous de 3^m.00.

Na 6.ª Divisão ficaram abertos 17383^m do leito (sendo 10775^m na empreita Marinho & Barcellos e 6608^m na empreitada Weber & Schneider) e faltavam 1597^m (365^m

na primeira empreitada e 1232^m na segunda). O córte do Picadão (N.º 48) que é o maior da Secção abriu-se em principios do corrente mez.

Fizeram-se quatorze emprestimos, tres rectificações do Agua-Branca e uma do Ribeirão-Claro.

Ficaram promptos quatro boeiros de 0^m.80, 0^m.60 e 0^m.50 de vão e tres *drains*; em construcção o pontilhão do Rio-Claro (10^m.00 de vão), tres pontilhões de 5^m.00 de vão, um de 4^m.00, um de 3^m.00 e dous boeiros.

SUPERSTRUCTURA

Tendo-se recuperado a machina do lastro que fôra retirada para o trafego de Jundiaby á Campinas, recommençou-se o assentamento da via permanente em Fevereiro e em 19 de Junho chegaram os trilhos á entrada da estação de Santa Barbara, faltando, porém, o lastramento sobre consideravel extensão.

Assentaram-se completamente 29155^m de via principal, 518^m de desvios e incompletamente 8073^m de via. Empregaram-se 46736^m³ de lastro em primeiro assentamento, 1429^m³ em recomposições e 1364^m³ de terra em recomposição de aterros. Assentou-se a superstructura em todos os pontilhões, sendo um de 6^m.80 de vão, um de 6^m.00, cinco de 4^m.00 (inclusive uma passagem inferior), uma passagem inferior de 2^m.60 e tres pontilhões de 2^m.00, sendo um com via dupla. As vigas no primeiro pontilhão mencionado são de madeira reforçada com trilhos; nos demais, de madeira.

Depois assentou-se a superstructura nos boeiros abertos, em numero de desesete. Completou-se o assenta-

mento de trilhos até o kilometro 38, inclusive os desvios e triangulo da estação de Santa Barbara. O lastramento da linha continuou activamente e acha-se completo, salvo ligeiros retoques e regularisação do perfil. Muito pouco falta para concluir-se o do triangulo, o que ficará prompto até o dia 20 do corrente.

No dia 16 do corrente o Sr. Engenheiro Fiscal interino percorreo a linha até aquella estação.

Chegaram todos os materiaes encomendados para a via permanente.

Até o dia 30 de Junho haviam-se adquirido 97560 dormentes.

ESTAÇÕES

Acha-se adiantado o accrescimo da casa de machinas de Campinas.

Na parada da Boa-Vista o Sr. Joaquim Ferreira Zimbres começou a fazer o armazem, obra que agora acha-se quasi concluida. Falta fazer-se a plata-fórma de embarque para passageiros.

As obras das estações do Rebouças e de Santa Barbara não tiveram o devido incremento. Espero comtudo que as estações de passageiros fiquem promptas até o dia 25 do corrente. Em ambas as estações os armazens de cargas acham se emparedados e na primeira está se assentando o madeiramento do tecto.

Na de Santa Barbara acha-se em construcção adiantada um armazem provisorio que ficará prompto até o dia 20 do corrente. Em breve se estabelecerá o tanque.

A estação tendo de fuccionar por algum tempo como terminal, nota-se no lugar escassez de recursos e de acom-

modações para tal fim. A dificuldade de aquisição do terreno tem impedido o desenvolvimento da iniciativa particular.

Fez-se o projecto da estação do Rio-Claró e acha-se adiantado o da Limeira.

A do Ybicaba, tendo de servir para bifurcação do ramal de bitola diversa, exigirá dependencias e installações importantes.

TELEGRAPHO

Acha-se assentada a linha telegraphica, desde Campinas até a estação de Santa Barbara.

O trabalho foi feito por administração, sob a direcção do Sr. H. Harris, Inspector do telegrapho de Jundiahy á Campinas.

Começou a 17 de Maio e no dia 3 do corrente chegou o fio á referida estação, onde o apparelho desde logo funcionou perfeitamente, bem como nos pontos intermedios (parada da Boa-Vista e estação do Rebouças).

Receberam-se até 30 de Junho 929 póstes.

VALLOS

Tendo chegado grande numero de immigrants sem destino, muitos tomaram a si a abertura de vallos, de sorte que este serviço dantes pouco procurado ficou muito adiantado na 1.^a Secção e em bom andamento nas seguintes

II. Ramal do Mogy-Guassú

1.ª TURMA

Da Capella Nova seguiu a exploração pelo valle das Araras e foi até a margem do Mogy-Guassú como traçado especial á bitola normal (1) e tendendo á Cachoeira. No Mogy-Guassú a linha chegou a 41251^m de distancia sobre Cordeiro e pouco faltava para junção com a 2.ª turma, que vinha de Cachoeira.

Tendo entretanto se fixado a adopção da bitola estreita abandonaram-se 9060^m da linha do Mogy-Guassú e tomou-se a direcção de Santa Cruz que foi proseguida, tendendo ao mesmo tempo á passagem do ramal na Villa de Pirassununga.

A 9 de Junho a 1.ª turma fez junção com a 2.ª, apresentando no ponto de encontro o desenvolvimento de 56751^m desde Cordeiro. O perfil mostra não pequena facilidade de construcção e boas condições technicas, principalmente antes de Santa Cruz, mas esta parte desde Capella Nova apresentava um consideravel circuito motivado pelo numero e importancia dos accidentes que reinam no rumo directo.

A rectificação constituia, pois, um importante problema a resolver-se e foi elle resolvido tão satisfatoriamente quanto o permittiu o terreno. O encurtamento obtido foi 7362^m, o que reduz o desenvolvimento desde o

(1) Faziam-se estudos para esta e para bitola reduzida.

Cordeiro até a junção a 49389^m. As condições technicas e facilidade de construcção sendo inferiores ás do circuito parecem-me contudo satisfatorias, ou excellentes, á vista da natureza do terreno.

Não posso deixar de mencionar que o terreno por seus continuos accidentes e acortinamento de mattos não é favoravel á exploração e que os resultados vantajosos foram obtidos á custa de minuciosos estudos e esforço.

A extensão dos trabalhos da 1.^a turma é 99003^m de linhas de estudo e 36000^m de linhas experimentaes, alem de numerosos reconhecimentos parciaes.

O ponto de entroncamento da exploração foi Cordeiro. A estação de bifurcação, porém, fica um kilometro áquem (Yhicaba), onde se achava projectada a estação intermediaria da linha do Rio-Claro.

Em Cordeiro ha falta de condições technicas para estabelecimento de estação, mas é dalli que o terreno facilita ou favorece a diversão do ramal: a consequencia é que este terá de seguir a linha do Rio-Claro desde a estação até aquelle ponto—mediante a inserção de uma fila de trilhos para estabelecimento da bitola reduzida, no mesmo leito.

2.^a TURMA

Depois de varios reconhecimentos do terreno a 2.^a turma encetou as operações no dia 25 de Fevereiro do corrente anno, vindo de Cachoeira ao encontro da 1.^a

A linha de estudos chegou até a altura de Cresciunmal, com a extensão de 30240^m, apresentando notavel facilidade de construcção e excellentes condições technicas.

A 15 de Abril, suspenderam-se, porém, os trabalhos nesta direcção, por haver a Directoria résolvido a passagem do ramal por Pirassununga.

A 23 do mesmo mez começou-se nova linha vindo deste ponto, e a 9 de Junho fez-se junccção com a 1.^a turma, apresentando-se o desenvolvimento de 27007^m desde Pirassununga até a junccção. De sorte que a distancia de Cordeiro a esta Villa pela linha de estudos vem a ser :

Na parte da 1. ^a turma.	49389 ^m
» » » 2. ^a »	27007
	<hr/>
Somma.	76396 ^m

Em seguida praticaram-se outros reconhecimentos para a construcção do ramal á margem do Mogy-Guassú.

A 30 de Junho começou-se a linha de exploração, vindo do porto Ferreira para Pirassununga, e a 24 de Julho fechou-se a ligação destes pontos com uma linha de 20618^m.

O desenvolvimento total da linha de estudos do ramal importa, pois, em 97014^m, sendo :

De Cordeiro a Pirassununga. . .	76396 ^m
De Pirassununga ao porto Ferreira.	20618
	<hr/>
Somma.	97014 ^m

A extensão total de linhas corridas pela 2.^a turma é 77865^m, sendo 30240^m na linha de Cachoeira. A extensão total dos trabalhos feitos pelas duas turmas é : 176895^m

de linhas de estudos, 36000^m de linhas experimentaes e numerosos reconhecimentos.

As obras necessarias para a construcção do ramal parecem faceis, em geral. Deve notar-se a isenção de qualquer obra d'arte difficil, como tunnel, viaducto ou ponte importante. O traçado percorre a zona productiva.

Trabalhos de Escriptorio

No Escriptorio technico começaram-se as plantas, porém logo suspendeo-se este trabalho por haver-se transferido um empregado para a 3.ª Secção e por ter-se retirado outro para a Europa.

Determinei que o pessoal de campo se recolhesse ao Escriptorio para concluir os trabalhos. A 1.ª turma já aqui se acha e a 2.ª chegará em breve.

*
* *

No pessoal technico deram-se as seguintes alterações:
Retiraram-se do serviço os Ajudantes Francisco de Paula Ramos de Azevedo, Bernardo Morelli, Frederico Liberalli e Dr. Elias Fausto Pacheco Jordão.

Entraram os Ajudantes Manoel Ferreira Garcia Redondo e Jesuino da Silva e Mello (ultimamente), Auxiliar Luiz Joaquim de Castro Carneiro Leão Junior e Desenhistas Ernest Corbel (que retirou-se pouco depois para a Europa).

Cumpro um agradavel dever agradecendo ao pessoal do prolongamento e ramal seu valioso auxilio e constantes esforços no serviço.

Deos guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
M. D. Presidente da Directoria da Com-
panhia Paulista.

FRANCISCO LOBO LEITE PEREIRA,
Engenheiro Chefe interino.



PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO-CLARO

I

Quadro demonstrativo das quantidades de obra executadas na preparação do leito até o dia 30 de Junho de 1875

DIVISÃO DA LINHA	NOMES DOS EMPREITEIROS	TRABALHOS PREPARATORIOS				MOVIMENTO DE TEERAS					OBRAS D'ARTE							OBRAS DIVERSAS	
		ROÇADA EM CAPOEIRÃO m2	ROÇADA EM MATTO VIRGEM m2	DESTOCA-MENTO m2	TOTAL m2	TERRA m3	PIÇARRA m3	PEDRA SOLTA m3	PEDREIRA m3	TOTAL m3	ALVENARIAS						TOTAL m3		
											Cantaria m3	Apparelho m3	Ordinaria m3	Concreto m3	Lajões m3	Pedra secca m3			Tijolo m3
1. Seção	Squire Sampson	246287.00	21600.00	10433.00	278320.00	153021.931	.	18003.929	.	171025.870	.	.	710.543	6 800	.	61.956	245.445	1024.744	410.05
	John Murray	62675.00	21174.00	3442.00	87291.00	49646.000	13455.000	2811.400	520.000	66432.400	.	.	260.247	7.424	63.170	443.195	.	774.036	364.90
	João Weber	39920.00	11140.00	7310.00	58370.00	50912.000	11374.000	688.000	434.000	63408.000	2.386	.	587.861	.	4.104	228.352	43.344	866.047	409.93
2. Seção	Allen Baggott & G. Jeffery.	197700.00	38700.00	3282.00	239682.00	133470.000	25450.000	27649.000	11555.000	198124.000	.	26.004	601.482	.	101.830	647.343	115.887	1492.546	439.15
	Angeio Finili	54392.00	.	210.00	54602.00	20037.693	4174.106	2865.940	222.642	27300.381	18.735	13.477	189.564	.	11.778	46.334	.	279.888	80.81
	Allen Baggott & G. Jeffery.	19950.00	.	172.00	20122.00	62436.000	14915.000	3449.000	.	80800.000	2.284	8.450	404.372	.	40.812	130.737	.	586.655	327.60
	Squire Sampson	600.00	.	964.00	1564.00	31276.000	8668.000	114.280	59.070	40117.350	4.665	24.476	570.933	.	.	97.012	.	697.086	313.96
3. Seção	Squire Sampson	5782.00	.	1413.50	7195.50	44911.000	15375.500	2093.000	30.000	62409.500	.	3.900	691.800	.	24.760	212.800	292.770	1226.030	840.96
	Angeio Finili	24140.00	17880.00	8085.00	50105.00	54246.000	8671.500	8434.400	10527.000	81878.900	4.060	50.820	2167.960	.	29.780	417.250	.	2669.870	308.05
	João Marinho & Barcellos	84124.00	81400.00	24897.00	190421.00	102552.000	3010.000	2967.270	364.000	108893.270	.	25.460	583.820	.	14.600	160.460	.	784.340	13.00
	João Weber & Schneider	98040.00	2400.00	8142.00	108582.00	63665.000	14399.000	77.000	.	78141.000	.	.	104.170	.	10.800	97.930	.	212.900	42.60
	SOMMA TOTAL	833610.00	194294.00	68350.500	1096254.500	766173.624	119492.106	69153.229	23711.712	978470.671	32.130	152.587	6872.752	14.224	301.634	2543.369	697.446	10614.142	3551.01

N. B Além das quantidades d'obra mencionadas no presente quadro, fizeram-se outros pequenos trabalhos por Empreiteiros avulsos e por administração.

Campinas, 15 de Julho de 1875.

ANDREAS SCHMIDT,
Chefe do Escriptorio.

PROLONGAMENTO DE CAMPO AO RIO-CLARO

II

Quadro demonstrativo do custo das obras executadas na preparação do leito até o dia 30 de Junho de 1875

DIVISÃO DA LINHA	NOMES DOS EMPREITEIROS	TRABALHOS PREPARATORIOS				MOVIMENTO DE TERRAS					OBRAS D'ARTE						OBRAS DIVERSAS E EXTRA- ORDINARIAS	MATERIAES	IMPORTANCIA TOTAL		
		ROÇADA EM CAPOEIRÃO	ROÇADA EM MATTO VIRGEM	DESTOCA- MENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	TOTAL	ALVENARIAS										
											Cantaria	Apparelho	Ordinaria	Concreto	Lajões	Pedra secca				Tijolo	TOTAL
1. Seção	Squire Sampson	4:925\$740	972\$000	2:921\$240	8:818\$980	147:859\$137		35:464\$173		182:323\$310			21:697\$891	247\$520		1:122\$998	10:162\$222	33:230\$631	4:204\$532		229:577\$453
	John Murray	1:071\$165	845\$730	963\$760	2:880\$655	45:768\$933	19:314\$374	5:557\$908	2:077\$300	72:718\$815			6:203\$705	308\$600	950\$653	4:512\$347		11:975\$305	1:519\$535	642\$410	89:736\$720
	João Weber	561\$732	287\$100	2:046\$800	2:895\$632	57:303\$715	17:840\$110	1:601\$378	1:802\$544	78:547\$747	111\$340		14:611\$781		58\$719	2:075\$497	1:700\$568	18:557\$905	4:730\$514		104:731\$798
2. Seção	Allen Baggott & G. Jeffery	3:954\$000	1:741\$500	918\$960	6:614\$460	126:017\$284	33:270\$208	53:730\$124	64:922\$714	277:940\$330		892\$490	11:856\$294		1:391\$603	3:815\$484	4:764\$363	22:720\$234	1:540\$462	15\$864	308:831\$350
	Angelo Finili	1:087\$840		58\$800	1:146\$640	19:053\$108	5:425\$082	5:950\$441	953\$100	31:381\$803	1:589\$734	701\$779	6:871\$077		345\$774	958\$608		10:466\$972	3:563\$898		46:559\$313
	Allen Baggott & G. Jeffery	399\$000		48\$160	447\$160	64:067\$251	21:790\$301	8:111\$960		93:969\$512	164\$050	317\$483	10:524\$564		743\$076	1:353\$588		13:102\$761	1:568\$096		109:087\$529
	Squire Sampson	600\$000		269\$920	869\$920	34:392\$142	12:580\$752	434\$264	822\$303	48:229\$961	309\$813	887\$786	13:715\$501		261\$999	1:105\$254		16:280\$353	2:102\$049		67:482\$283
3. Seção	Squire Sampson	115\$640		392\$980	508\$620	43:710\$984	19:460\$338	5:208\$740	162\$000	68:542\$062		173\$940	21:422\$336		576\$906	3:342\$350	12:464\$842	37:980\$374	1:976\$492		109:007\$548
	Angelo Finili	482\$800	804\$600	2:263\$800	3:551\$200	54:762\$376	11:338\$504	17:368\$730	57:666\$160	111:135\$770	284\$200	587\$960	54:675\$837		483\$282	4:686\$605		60:717\$884	4:665\$550		210:070\$404
	João Marinho & Barcellos	1:682\$480	3:663\$000	6:971\$160	12:316\$640	119:077\$162	5:468\$840	6:237\$966	1:382\$540	132:166\$608		868\$490	19:007\$871		208\$174	1:187\$448		21:271\$983	258\$968		166:014\$199
	João Weber & Schneider	1:960\$800	108\$000	2:279\$760	4:348\$560	68:137\$421	19:318\$908	166\$600		87:622\$929			2:861\$843		170\$555	1:079\$661		4:112\$059	404\$000		96:487\$548
	SOMMA TOTAL	16:841\$197	8:421\$930	19:135\$340	44:398\$467	780:149\$513	165:807\$417	139:832\$284	129:789\$033	1:215:578\$847	2:459\$137	4:429\$928	183:448\$700	556\$120	5:190\$741	25:239\$840	29:091\$995	250:416\$461	26:534\$096	658\$274	1,537:586\$145

N. B. Além do custo das obras mencionadas no presente quadro, fizeram-se outras despesas com os pequenos trabalhos não mencionados e com aquisição de materiaes.

Campinas, 15 de Julho de 1875.

ANDREAS SCHMIDT,
Chefe do Escriptorio.

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO

III

Relação das obras executadas no assentamento da
superstructura da linha até a dia 30 de
Junho de 1875

DESIGNAÇÃO	QUANTI- DADES	IMPORTANCIA	
		PARCIAL	TOTAL
LINHA COMPLETA			
Lastro	46736 ^m	56:295\$960	115:640\$960
Assentamento da via	29155 ^m	58:310\$000	
Desvios	510	1:035\$000	
LINHA INCOMPLETA			
Assentamento de trilhos	8073	8:473\$000	8:473\$000
TRABALHOS DIVERSOS			
Recomposição de aterros	1364 ^{m.3}	865\$200	5:479\$260
» » lastro	1429 ^{m.3}	1:875\$810	
Sargetas aos lados da linha.	2:327\$250	
Assentamento de pontilhões.	201\$000	
Outros serviços extraordinarios	210\$000	
Somma total Rs.	

Campinas, 15 de Julho de 1875.

ANDREAS SCHMIDT,
Chefe do Escriptorio.

COMPANHIA PAULISTA

PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLAR

V

Quadro das quantidades e custos abertos até o dia 30 de Junho

EMPREITEIROS	QUAN DE
1.ª SECÇÃO	
Francisco Theodoro de Siqueira	
Joaquim Ferreira Penteado	
Alexandre José Gonçalves.	
Antonio Gonçalves Capella	
Gaudencio de Mattos	
Manoel Joaquim da Silva Gavião	
Pedro Poveda	
Francisco Alves de Oliveira	
Sebastião José Rodrigues	
Antonio Duarte Botelho	
Heinrich George Kloesmer	
Baltera Carlos	
Barberie Thomaz	
Barbero Thomaz	
Jacintho Marques Ventura	
Diogo Antonio Camargo Leme	
Antonio Duarte Botelho & C.ª	1
João Baptista	
Bovo Andreas.	
Francisco Alves de Oliveira.	1
João Gomes	
José Ramos	
Manoel Vicente Castello	
Francisco Theodoro Moreira	
João Henrique	
Bnreto Antonio	
Manoel Freno	
Pietro Masrara	
Bertero Matteo	
Albino Antunes	
2.ª SECÇÃO	
Constantino Gallini.	
Pietro Masrara	
Bento Baptista dos Santos	8
3.ª SECÇÃO	
João Vincenti.	1
Antonio da V. Merzado & C.	2
José Fernandes	
José Manoel Bartello	1
Caetano Ribeiro Pinto	1
Geraldo de Paula Souza	1
Modesto Antonio Pereira.	1
Somma Total.	157

Campinas, 15 de Julho de 1875.

ANDR
Chef

Quadro das quantidades e custo d
adquiridos até o dia 30 de J

NOMES DOS FORNECEDORES	QUAN DAD
I. W. Dunn	
Manoel da Silva Prado.	
I. de Paula Rodrigues	
Joaquim Benedicto de Queiroz Telles Junior	
Domingos José Pereira.	4
Antonio Bueno da Silva	
Freitas Ribeiro.	7
José Thomaz da Silva	
Inspectoria do Trafego.	
Joaquim Affonso Ferraze Luiz Antonio Ferraz	
Manoel Marcolino da Silva Salinas	
Joaquim Affonso Ferraz.	2
Francisco de Paula Affonso.	
Joaquim Rodrigues do Prado	
João Merrick.	
Egydio Bueno de Camargo	
Candido A. e Silva.	2
Joaquim de Oliveira Campos	
Cypriano José da Rocha	1
Joquim Ricardo de Almeida	1
Corrêa Franco & Godoy Lobo	1
Francisco Custodio Leite	10
Manoel Marcolino da Silva Salinas	5
Coelho & Marinho	13
SOMMA :	97

Campinas, 15 de Julho de 1875.

NOMES

Direcção e Escriptorio Technico

Dr. Francisco Lobo Leite Pereira	Engenl
Andreas Schmidt	Chefe d
Max Grimmeisen	Ajudant
Manoel dos Santos Bandeira	Secreta
Luiz Joaquim de Castro Carneiro Leão Junior	Auxilia
Ernest Corbel	Dezenl

Prolongamento

1.ª Secção

Dr. Antonio Alves da Silva e Sá	Chefe d
	Ajudant
	»

2.ª Secção

Dr. João Augusto Cesar de Souza	Chefe d
Henrique Eduardo Weaver	Ajudant
Manoel Ferreira Garcia Redondo	»

3.ª Secção

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza	Chefe de
Benjamin Schalek	Ajudant
	»

Ramal

1.ª Turma

Dr. José Ayrosa Galvão.	Chefe de
Augusto Grimmeisen	Ajudant
Arthur Guatimoziim de Azevedo Motta Magalhães.	Auxiliar

2.ª Turma

Dr. Joaquim Silverio de Castro Barboza	Chefe de
Antonio Ribeiro Cayuby	1.º Ajud
	Auxiliar

ANNEXO N.º 10

**Contracto com o Governo
Provincial**

COPIA

Ao primeiro dia do mez de Maio de mil oitocentos setenta e cinco, no Palacio do Governo, perante o Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Doutor João Theodoro Xavier, Presidente da Provincia, compareceram o Doutor Clemente Falcão de Souza Filho, na qualidade de Presidente da Directoria da Companhia Paulista, e os demais membros da Directoria abaixo assignados, afim de contractarem a construcção de uma estrada de ferro que seja ramal do tronco da estrada de Campinas á Cidade de São João do Rio-Claro, e concordaram no seguinte :

1.º

O Governo da Provincia, contracta com a Companhia Paulista a construcção, custeio e gozo de uma estrada

da de ferro, que partindo do lugar denominado —Cordeiro— na linha principal, vá ás margens do rio Mogy-Guasú, no lugar em que fôr mais conveniente, quer em vista das explorações, que se fizerem, quer em vista dos interesses da lavoura dos Municipios de Pirassununga e Bethlem do Descalvado. No ponto mais proximo de cada Cidade, Villa ou Freguezia, por onde passar a via ferrea haverá sempre uma Estação.

2.º

A Companhia Paulista terá o direito de construir ramificações de ferro, de madeira ou de qualquer material conveniente, assim como de abrir canaes, e estradas ordinarias, para chamar concorrência á sua linha principal.

3.º

A estrada será de via singela, de um metro de largura entre os trilhos, e construida de modo que não hajam curvas de menos de cem metros de raio, nem declives de mais de dois por cento.

4.º

O terreno occupado pela estrada, e suas obras será separado das terras adjacentes, por meio de cercas ou vallos, a custa da Companhia.

5.º

Haverão accommodações apropriadas, guarda-estradas, signaes, etc., em todos os pontos em que caminhos

ordinarios atravessarem a estrada de ferro na sua superficie.

6.º

A Companhia Paulista apresentará ao Governo, no prazo de oito mezes, a contar do primeiro de Maio corrente, o projecto definitivo composto de plantas, perfis longitudinaes e transversaes das obras e relatorio descriptivo a respeito.

7.º

O Governo decidirá, dentro de trinta dias, se admitte ou não esse projecto definitivo. Se no fim de trinta dias o Governo não tiver apresentado objecções á elle, será considerado como approved e admittido, e a Companhia terá o direito de proceder immediatamente a construcção das obras, como se tal approvação tivesse sido dada expressamente. Se o Governo apresentar alguma objecção no sentido de insufficiencia no projecto, recorrer-se-ha ao juizo arbitral para este decidir o ponto de discordancia entre as partes, na fórmula prescripta neste contracto.

O projecto de que se falla no artigo sexto poderá ser apresentado completo, ou por secções de quinze kilometros de extensão, e, se em qualquer dos casos não soffrer objecção por parte do Governo da Provincia, dentro de trinta dias, ficará ipso facto approved.

8.º

Approved o projecto, poderá entretanto ser modificado posteriormente com vistas de economia e de seu me-

lhoramento, de accordo com o Governo, com tanto que a modificação não altere para peior as condições marcadas no artigo terceiro para as declividades e curvaturas.

9.º

Os trabalhos da estrada deverão ser principiaados logo depois da approvação do projecto, e se terminarão dentro de trinta e seis mezes, contados dessa approvação.

10.º

A linha poderá ser aberta por secções, que forem ficando promptas antes do prazo marcado no artigo anterior.

11.º

Se a Companhia não cumprir o que diz respeito aos prazos de começo e terminação das obras, incorrerá na multa de cinco contos de réis, e mais cinco contos no fim do primeiro semestre. Decorrido um anno, findos os tres, pagará uma outra multa de cinco contos de réis, além da perda do privilegio, salvos, porém, em todas as hypotheses, os casos de força maior.

12.º

Quando se julgar conveniente construir outras linhas de estradas de ferro, que sejam, ou prolongamento ou ramificações e dependencias da estrada deste contracto, ou tenham de ser de bitola larga, ou estreita, os prolonga-

mentos e preferencias serão sem prejuizo das concessões anteriormente feitas pelo Governo Provincial.

13.º

A preferencia entende-se o direito que garantido fica á Companhia Paulista de ser ouvida sobre as propostas, que apparecerem, ou sobre bazes dellas formuladas pelo Governo para realisação da empreza que se projecte sem necessidade de apresentar a Companhia proposta sua.

14.º

No caso de serem as emprezas da clausula antecedente dadas á outra Companhia ou pretendente, porque não queira a Companhia Paulista della se encarregar, não poderá esta oppor-se á junção das novas estradas e ramificações a sua linha.

Neste caso terá o Governo o direito de regular a policia do serviço.

A taxa que as novas linhas deverem pagar á Companhia Paulista pelo uso de seus carros, estações, pelo serviço dos empregados, etc., será a mesma existente hoje entre a Companhia Inglesa e a Paulista, salvas as modificações que as circumstancias justificarem, feitas de accordo com o Governo.

Por seu lado a Companhia Paulista adquirirá igual direito com igual onus, ao uso das novas linhas que se vierem juntar á sua.

Nenhuma das Companhias poderá receber passageiros e mercadorias nas linhas, que lhes não pertencerem, salvo por mutuo consentimento, ficando sómente estabe-

lecião o direito de transitio de carros e wagons, mas não o de locomotivas. Por esse transitio receberá a Companhia Paulista a taxa ou tarifa que regular na sua linha, para passageiros, mercadorias, etc.

Quaesquer questões, que possam suscitar-se á este respeito, serão decididas por arbitros, na fórmula designada neste contracto.

15.º

A Companhia Paulista terá o direito de desapropriar, na fórmula da legislação vigente, os terrenos e edificios, materiaes de construcção ou outros objectos de propriedade particular, que possam ser necessarios para o leito da estrada de ferro e suas Estações, e mais obras, gozando de todos os favores que a tal respeito concedam as leis ás estradas geraes e provinciaes.

Na avaliação dos terrenos e propriedades que forem desapropriados, o augmento de valor produzido pela estrada de ferro não será levado em conta.

16.º

A Companhia Paulista não ficará sujeita a desapropriação alguma de nenhum dos terrenos, que segundo este contracto tiver previamente adquirido, salvo a hypothese da clausula trinta e quatro deste contracto.

17.º

O Governo dará á Companhia, por meio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella realisar a arrecadação das taxas estabelecidas.

das, e para que sejam respeitados os guardas e empregados, que a Companhia tenha de estabelecer para velarem na observancia dos seus regulamentos e manterem a policia da estrada.

18.º

E' permittido á Companhia Paulista para este fim e para manter seus regulamentos e conservar a ordem nas Estações e na linha da estrada, ter a sua custa um certo e limitado numero de guardas, que poderão andar armados de conformidade com o artigo quarenta e tres do Decreto numero mil novecentos e trinta de vinte e seis de Abril de mil oitocentos cincoenta e sete. Estes guardas, porém, ficarão sujeitos á inspecção das autoridades locais e deverão ser cidadãos brasileiros.

19.º

Este contracto é feito sem garantia de juros ao capital que a Companhia despender na construcção da estrada. Convindo, porém, acautelar eventualidades que possam fazer baixar a renda do trafego e comprometter as finanças de uma Companhia já entrelaçada em interesses com o Governo pela garantia anteriormente concedida á sua estrada de Jundiahy á Campinas, fica estipulado o seguinte :

A Companhia perceberá os preços de transportes de mercadorias e passageiros, segundo uma tabella que o Governo, de accordo com ella, organisará, conforme as seguintes bases :

1.º Para os generos de producção do paiz que se destinem principalmente a exportação, como o café, assucar, algodão, fumo, couros e outros semelhantes, o maximo do preço não excederá de vinte réis por arroba em legua de tres mil braças, e para os de alimentação, como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, toucinho, carnes e outros semelhantes, não excederá de quinze réis por arroba pela mesma distancia.

Este será tambem o maximo dos generos alimenticios de importação, taes como o sal, a farinha de trigo e peixe salgado.

2.ª Para os generos de importação não comprehendidos no numero antecodente, o maximo do preço será de trinta réis pelo mesmo pezo e distancia.

3.ª Poderão ser sujeitos a uma tarifa mais elevada do que a dos numeros primeiro e segundo, quer sejam de exportação, quer de importação, os objectos que, em consequencia do seu grande volume e pouco pezo, são de desvantajosa conducção, como mobilia, caixas com chapéos e outros semelhantes, podendo nestes casos o preço elevar-se até o dobro do das respectivas classes.

4.ª Dependerão de tarifa mais elevada do que a precedente os artigos de conducção perigosa, como a polvora, e os de maior responsabilidade para a Companhia em consequencia de sua fragilidade, taes como piano, louça, vidros, etc., ou os de grande valor e pequeno pezo, como ouro, prata, joias, moeda papel, etc.

5.ª Haverá uma tarifa especial para os animaes vivos de qualquer especie que sejam, e tambem outra espe-

cial para as madeiras, pedras ou metaes de grande pezo ou dimensões.

6.º O maximo do preço de transporte para os passageiros de primeira classe será de seiscentos réis por legua de tres mil braças; para os de segunda classe, quatrocentos réis; e para os de terceira, duzentos réis. Tudo quanto fôr relativo á bagagem e preço será regulado com a maior clareza e precisão. Fixar-se-ha um preço proporcionalmente mais elevado para as viagens pequenas do que para as mais longas.

Far-se-ha um abatimento nos preços para as pessoas que viajarem regularmente entre certos pontos.

7.º Os combois especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os wagons separados para as familias, sociedades ou grupos de passageiros, serão sujeitos á regras especiaes, as quaes depois de fixadas serão applicadas á todos.

8.º As listas dos preços autorizados serão impressas e expostas em um lugar proeminente e accessivel de cada Estação.

As horas de partida e chegada de cada comboi serão declaradas nas ditas listas.

9.º Os preços serão os mesmos para todos, exceptuados os privilegios deste contracto.

Estabelecer-se-hão diminuições e isenções de preços a favor das creanças menores de doze annos e dos menores de tres.

10.º Se essas tarifas não produzirem uma renda que dê aos accionistas um dividendo pelo menos de sete

por cento sobre o capital despendido, poderão ser ellas no semestre seguinte elevadas de accordo com o Governo, nessa parte da estrada não garantida, quanto baste para indemnisar a falta havida no semestre anterior e garantir sete por cento no semestre corrente, o que se entende tambem para o caso de abertura por secções.

As circumstancias do momento, peizadas por ambas as partes, determinarão o gráo de alteamento de tarifas para os dois effeitos assignalados.

Se as circumstancias não permittirem o alteamento em tanto quanto baste para dentro do semestre conseguir-se logo ambos ou qualquer dos fins assignalados, se fará simplesmente a elevação justificavel pelas circumstancias, e nos semestres futuros continuará a elevação até operar-se a completa reparação das deficiencias havidas.

11.ª Se a renda da estrada de novo permittir que com as tabellas primitivas se faça o dividendo de sete por cento e fiquem indemnizadas as deficiencias anteriores, serão immediatamente postas em vigor as tabellas primitivas, cessando as tabellas augmentadas de que se falla no numero dez destas bazas.

12.ª Se as tabellas da Companhia Paulista, que vão ser postas em vigor no ramal derem renda para um dividendo maior de sete por cento, não serão ellas alteradas senão quando em dois annos consecutivos derem mais de doze por cento como dispõe a clausula vinte e tres do contracto da Companhia Paulista com este Governo celebrado em vinte e nove de Maio de mil oitocentos sessenta e nove.

13.º Fica entendido que sempre que o rendimento liquido da estrada por qualquer tabella exceder a doze por cento, terá o Governo o direito de reduzi-la, guardada a hypothese da clausula vinte e tres do contracto citado e respeitado o que fica disposto neste artigo.

14.º Fica tambem declarado que qualquer alteração que se fizer nas actuaes tabellas da Companhia Paulista não importará modificação de tabellas para a linha do ramal.

20.º

Para fiscalisação do estipulado no artigo anterior, finda a estrada e aberta ao transito publico, mandará o Governo liquidar o capital nella gasto o qual não poderá exceder a duzentos contos de réis por seis kilometros e seiscentos metros, e sobre esse capital liquidado se calculará para conhecer a renda da estrada.

21.º

Para conseguir a elevação de tarifas estipuladas no artigo desenove paragrapho dez, deverá a Companhia apresentar ao Governo uma exposição circumstanciada do movimento economico da estrada no semestre anterior, demonstrando concludentemente que a renda não deo para fazer o dividendo de sete por cento, e o Governo ou aceitará desde logo essa demonstração, ou poderá mandar examinar a escripturação da Companhia, caso em que lhes serão franqueados todos os livros e papeis concernentes ao assumpto, além do auxilio ao agente do Governo prestado por um encarregado da Companhia.

A deliberação, attenta a natureza urgente da materia, será dada dentro de quarenta dias da data da exposição feita ao Governo.

22.º

Na liquidação do capital gasto na estrada serão contempladas as seguintes despesas :

1.ª Dinheiro despendido com o levantamento de plantas, organização de projectos, explorações, orçamentos, annuncios, impressões, mappas, gazetas, pórtes de cartas, despesas de viagens para os trabalhos, e as de mais necessarias para que se possa levar a effeito a construcção da estrada.

2.ª Sommas despendidas razoavelmente com o levantamento de capitaes, aquisição de terrenos e indemnisação aos proprietarios, ou outros prejudicados, e com a construcção ou aquisição das obras necessarias para seu uso, como Estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorios, casas, reservatorios d'agua, bombas, encanamentos, plataforma, giradores, passadeiras, porteiras, signaes, trilhos, mancaes, linhas telegraphicas, e todas as outras cousas concernentes e consideradas como constituindo obras d'uma estrada de ferro. Entram tambem nesta verba todas as machinas de mera applicação e utilidade local, que sejam necessarias.

3.ª O custo do primeiro e completo lote de machinas, locomotivas, carroagens de passageiros ou wagões, carretões para mercadorias.

4.^a O valor que se despende durante a construcção a titulo de dividendo.

5.^a As despesas de administração durante os trabalhos da estrada e antes de sua abertura ao publico.

23.^o

Todas as despesas que constituem capital na fórma do artigo anterior, bem como as semestraes de que se falla no artigo vinte e um deverão ser despesas reaes, bona fide feitas, e devidamente provadas ao Governo.

24.^o

Se em qualquer tempo, depois de completa e aberta toda a linha da estrada de ferro, seu andamento fôr interrompido arbitraria e caprichosamente pela Companhia, o Governo poderá impôr a multa diaria de cem mil réis. Essa mesma multa se ampliará aos casos em que a Companhia recuse passagem á pessoas, ou transporte a generos que o Governo tenha por este contracto o direito de fazer seguir pelo ramal.

25.^o

Durante o privilegio, a Companhia, além do que fica estipulado quanto a percepção de fretes e tarifas, fica obrigada as seguintes regras :

1.^a A Companhia fará divisões de assentos ou lugares para os passageiros com as necessarias accommodações e com as designações de classes de viajantes.

2.ª Os combois especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os wagons separados para familias, sociedades, ou grupos de passageiros, serão sujeitos a régras especiaes, as quaes, depois de fixadas, serão applicadas a todos.

3.ª As listas dos preços autorisados serão impressas e expostas em um lugar proeminente e accessivel em cada Estação.

As horas de partida e chegada de cada comboi serão declaradas nos ditas listas.

4.ª Nenhuma despeza de armazenagem será exigida pela Companhia pelos objectos entregues nos seus depositos, salvo o que fôr estipulado no respectivo regulamento por qualquer demora que haja em expedil-os, quando não tenham sido exigidos por seus donos, qualquer que seja o motivo dessa demora.

5.ª A Companhia não cobrará taxa alguma adicional por carregar, ou descarregar, por armazenagem, ou deposito de objectos, se essa despeza não estiver expressamente mencionada na tabella dos preços de transporte.

6.ª A Companhia será obrigada a transportar nos seus combois todos os objectos que forem trazidos ás suas Estações, e as regras para a ordem de preferencia, se forem necessarias outras, além da prioridade de sua entrada nas Estações, serão estabelecidas com clareza na dita tabella, e serão as mesmas para todos, a excepção dos casos de preferencia a favor do Governo a bem do serviço publico.

26.º

A Companhia Paulista será obrigada a estabelecer em toda a extensão do ramal uma linha telegraphica que estará sempre prompta para o serviço do Governo, nada pagando este pelos seus telegrammas, isto sem prejuizo de qualquer linha que o Governo Geral ou Provincial queiram estabelecer á sua custa ao longo da estrada.

27.º

A estrada de ferro, que se projecta, e suas obras, não impedirão em tempo algum o livre transitio das estradas actuaes e outras, que para commodidade publica no futuro se abrirem, 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.

Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construidas, conservadas e reparadas a custa da Companhia Paulista, salvo se a construcção della fôr exigida pelo Governo depois de construida a estrada de ferro, porque nestè caso as despezas com ellas feitas, serão pagas pelo Governo.

28.º

As malas dos correios e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente aos cofres publicos serão conduzidos gratuitamente pelos carros da Companhia, porém ao cuidado e por conta e risco do Governo.

As sommas assim remetidas serão selladas em caixa.

Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao Governo pagará este vinte por cento menos do que pagar o publico por objecto semelhante.

Para o serviço do correio será feita uma divisão em um dos wagons dos passageiros com espaço para tres homens e com as necessarias accomodações para receber as malas e dispô-las de maneira que o serviço se facilite.

Se o Governo exigir para este serviço maior espaço do que o de um wagon que possa accomodar seis pessoas, a Companhia fornecel-o-ha, mediante uma indemnisação por parte do Governo : no caso contrario o Governo empregará carros seus.

Nas Estações, ou perto dellas, terá o Governo o direito de fazer as obras necessarias para o serviço da entrega das malas, aos vehiculos ou pessoas que as tiverem de levar para os differentes lugares.

Dous passageiros terão tambem passagem gratis todos os dias nos wagons dã classe correspondente a sua posição social, indo em serviço do Governo ; a bagagem de cada um será livre até o pezo de tres arrobas, ou cincoenta kilogrammas, não comprehendidos os instrumentos necessarios para o preenchimento de suas obrigações.

29.º

Se o Governo tiver de mandar tropa para alguma parte e quizer utilizar-se da estrada de ferro, a Companhia será obrigada a pôr immediatamente a sua disposição por metade dos preços da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e empregar tambem nes-

sa condução os meios de transporte do Governo que forem apropriados ao serviço da linha.

30.º

A Companhia transportará nas viagens ordinarias, cujo horario será marcado, os prezos e seus respectivos guardas em carros pertencentes ao Governo com a necessaria segurança, e receberá por este serviço a metade do preço pago pelo publico por carros de segunda classe.

Não obstante esta disposição, a Companhia deverá ter pelo menos um carro proprio para condução dos ditos prezos, e os transportará pelos mencionados preços.

31.º

A Companhia Paulista transportará gratuitamente para qualquer ponto da linha do ramal em carros de terceira classe, numero de colouos não excedente a cinco mil, a razão de mil quando muito em cada anno, que tiverem obtido concessão de terras e forem enviados por conta e ordem do Governo Geral ou do Provincial, precedendo aviso e sendo os ditos colonos distribuidos em grupos que não difficultem o transporte.

Os colonos que forem remettdos por conta de particulares afim de serem empregados no serviço da lavoura e que se apresentarem munidos de uma guia da Repartição Geral das Terras Publicas ou da Presidencia da Provincia, pagarão metade dos preços que forem fixados para os passageiros de terceira classe.

32.º

A Companhia fornecerá á Presidencia todos os dados estatisticos que esta exigir a respeito do trafego da linha, das distancias percorridas, etc.

33.º

A Companhia fica sujeita aos Regulamentos policiaes em vigor quanto a segurança da estrada e seu custeio regular.

34.º

Se o Governo julgar conveniente effectuar a desapropriação da estrada de ferro com todas as suas ramificações, podel-o-ha fazer debaixo das seguintes condições :

1.ª A desapropriação não terá lugar antes de trinta annos depois da abertura de toda a linha ao publico, excepto por especial accordo entre o Governo e a Companhia.

2.ª O preço da desapropriação será regulado pelo termo medio do rendimento liquido dos ultimos cinco annos, comtanto que este rendimento não seja menor de sete por cento,

3.ª A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos que dê igual rendimento.

35.º

Se depois de haver adquirido a propriedade da estrada de ferro e suas ramificações, decidir o Governo arrendar sua administração e exploração, em igualdade de condições, será a Companhia Paulista preferida.

36.º

Quando houverem questões entre o Governo e a Companhia Paulista serão ellas decididas em juizo arbitral, constituido de accordo com a legislação vigente, —sendo os arbitros pessoas que tenham conhecimento de engenharia, se se tratar de questões technicas, e homens formados em direito se se tratar de questões sobre direitos, obrigações, e respectivos interesses das duas partes contractantes. Fica entendido que só poderão ser nomeados arbitros, quer em um, quer em outro caso, pessoas que residam nesta Provincia ou na Capital do Imperio.

37.º

Em todos os casos em que se tenha de recorrer a juizo arbitral, a parte contra a qual os arbitros decidirem pagará todas as despesas do arbitramento.

Nos casos em que possa ser duvidoso para que lado pende a decisão dos arbitros, pertence á estes o direito de resolver quem pagará as despesas.

38.º

O fôro das questões judiciaes, relativas ao presente contracto, será sempre o da Capital da Provincia.

39.º

A Companhia Paulista fica autorizada á contractar com a estrada de ferro de Santos á Jundiahy, ou com qualquer outra, o modo mais conveniente de harmonisarem seus interesses reciprocos, bem como a celebrar com ellas quaesquer ajustes, já relativos a construcção, já ao custeio da estrada.

40.º

As funcções do Engenheiro Fiscal do Governo serão a inspecção na parte technica da construcção, segurança policia da linha, regularidade do trafego, sem intervenção alguma na parte economica, salvas as hypotheses dos artigos desenove e vinte e dois, e nessas hypotheses sempre que o Governo entender conveniente durante a construcção e depois de concluida a estrada.

Em tempo se declara que o artigo doze deste contracto ficará, (em vez do que está escripto retro) redigido do seguinte modo :

« Quando se julgar conveniente construir outras linhas de estradas de ferro, que sejam ou prolongamento, ou ramificações e dependencias da estrada deste contrac-

to, ou tenham de ser de bitola larga ou estreita, sera a Companhia Paulista preferida para taes empresas em igualdade de condições, devendo declarar dentro de sessenta dias, a contar da data da consulta do Governo, se quer se encarregar da mesma. Os prolongamentos e preferencias serão sem prejuizo das concessões anteriormente feitas pelo Governo Provincial.

Outrosim fica aqui consignado mais o seguinte artigo :

A Companhia deverá apresentar no prazo o mais curto possivel a modificação de seus estatutos para o fim de amoldarem-se a execução deste ramal de sua estrada de ferro.

E para firmeza de tudo mandou o Excellentissimo Senhor Presidente da Provincia lavrar este termo de contracto que assigna com o Doutor Clemente Falcão de Souza Filho, na qualidade de Presidente da Directoria da Companhia Paulista, e os Directores da mesma—Excellentissimos Barão de Souza Queiroz, Dezembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, e Doutor Martinho da Silva Prado.—Pagou trinta mil réis de emolumentos como consta da guia assignada pelo Secretario da Inspectoria de Obras Publicas o Bacharel Miguel Monteiro de Godoy, a qual fica archivada na mesma Inspectoria, cuja data da referida guia e do pagamento é de primeiro de Maio de mil oitocentos e setenta e cinco.

Em additamento as clausulas retro declaradas combinaram as partes contractantes que no artigo onze retro

mencionado se elimine a pena de *perda de privilegio* e se consigne mais—que obtido o privilegio da Assembléa Provincial, fica desde já marcada como zona privilegiada a extensão de trinta e um kilometros de cada lado da estrada do ramal aqui contractada.

Finalmente declaro que o pagamento de emolumentos foi na importancia de quarenta mil réis, e não de trinta como retro se disse por engano.—E eu Miguel Monteiro de Godoy, Secretario da Inspectoria Geral de Obras Publicas o subscrevo.

Estavam duas estampilhas no valor de dois mil e duzentos réis devidamente inutilisadas.—São Paulo, primeiro de Maio de mil oitocentos setenta e cinco.—João Theodoro Xavier.—Doutor Clemente Falcão de Souza Filho, Presidente da Directoria.—Barão de Souza Queiroz.—Martinho da Silva Prado.—B. Gavião.—Confere.—O Secretario, Miguel Monteiro de Godoy.

Está conforme.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA,
servindo de Secretario.