

6-17-54

# RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

# COMPANHIA PAULISTA

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL DE ACCIONISTAS

DE

25 DE FEVEREIRO DE 1878



S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»

27—R. DA IMPERATRIZ—27

MDCCLXXVIII

REV. TORO

COMPANHIA PAULISTA

1878-79

ESTADO DE SÃO PAULO



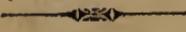
1878-79  
REACP

---

---

# Senhores Accionistas:

A Directoria da Companhia Paulista, cumprindo o disposto no artigo trinta e dois dos Estatutos, vem apresentar contas e relatorio do semestre de Julho á Dezembro do anno proximo passado.



# Trafego

No relatorio do Inspector Geral, annexo N.º 1, encontrareis o que ha a respeito deste assumpto.

Delle se deprehende o seguinte :

No dia 30 de Setembro proximo passado foram entregues ao trafego provisorio mais vinte e oito kilometros de estrada no ramal do Mogy-Guassú, funcionando assim elle hoje até o ponto denominado — *Estação do Leme*.

O numero de passageiros, que transitou na estrada, foi o seguinte :

De 1.ª classe . . .	9,984
De ida e volta . . .	2,685
De 2.ª classe . . .	58,945
Total. . .	<u>76,614</u>

O movimento de mercadorias foi de :

Toneladas de importação . . .	12,897
» » exportação . . .	27,559
Total . . .	<u>40,456</u>

A receita foi de Rs. . . .	896:307\$853
A despesa foi de Rs. . . .	279:686\$240
	<hr/>
O liquido foi de Rs.	616:621\$613
	<hr/> <hr/>

A relação da receita com a despesa é, pois, de 31,20 %.

Adicionadas as verbas de receita e despesa do escriptorio central, é a renda liquida final de 605:638\$944.

---

## Movimento de acções

Durante o semestre, á que se refere este relatorio, houve o seguinte movimento de acções:

Por venda . . . .	3,382
Por herança . . . .	2,045
Por caução . . . .	1,152
	<hr/>
Somma.	6,579
	<hr/> <hr/>

Apesar do malevolo intento, que claramente se manifestou de solapar-se o credito da Companhia por occasião de determinar-se a fuzão das tres séries de interesses, que na mesma existiam, seus titulos se conservaram sem-

pre no pé de confiança, que em todo o tempo inspiraram.

Nunca deixaram elles de ser recebidos como titulos de boa caução para levantamento de empréstimos; e os que mais clamavam pelo imminente depreciamento dos mesmos, como consequencia da *fatal* medida da fuzão, eram os que menos queriam delles se desfazer, dando assim uma irrecusavel prova da sinceridade de suas crenças e clamores.

---

## Emissão de acções

Ha, hoje, na Companhia uma emissão de 60,173 acções; estando nesse numero tambem comprehendidas as que foram dadas em pagamento de dividendos e de agio.

Eliminando as 542, que foram abonadas á accionistas, em pagamento do 5.º dividendo, e que, conforme a deliberação, tomada em assembléa geral de 20 de Fevereiro de 1876, são resgataveis ao par, fica sendo a emissão effectiva de 59,631 acções.

Resta, pois, fazer-se uma emissão de 15,369 acções para complemento do capital social, que é de quinze mil contos, divididos em setenta e cinco mil acções, conforme a ultima reforma dos Estatutos.

---

## Dividendo

Está demonstrado no annexo N.º 2 o dividendo do semestre findo em 31 de Dezembro proximo passado.

A renda liquida, como fica dito, é de Rs. 605:638\$944.

Dahi deduzindo :

- 1.º—a quantia, que se tem de dar á Provincia, em pagamento da divida por garantia de juros ;
- 2.º—1 % do rendimento liquido do semestre para lhe dar a applicação determinada em assembléa do dia 24 de Setembro de 1877 ;
- 3.º—o juro da quantia em debito na Caixa Filial, como se fosse este debito — capital em acções — conforme determinação da mesma assembléa ;
- 4.º—o fundo de reserva ;

e, feitas as mais operações constantes do annexo N.º 2, resta, como liquido á distribuir-se em dividendos, a somma de Rs. 534.238\$161.

Esta somma distribuida, faz uma partilha de Rs. 8\$900 por acção, o que equivale á renda de 8,9 %.

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



## Fundo de reserva

O fundo de reserva consta hoje do seguinte :

554 acções declaradas no relatório anterior no valor de . . . . .	112:377\$200
24 ditas adquiridas em pagamento do agio por occasião da fuzão. . . .	4:800\$000
6 ditas recebidas em pagamento do 8.º dividendo . . . . .	1:202\$000
72 ditas adquiridas no semestre pela — aplicação das quantias existentes no fundo de reserva. . . . .	14:415\$000
656 Saldo em dinheiro que não chegou para uma acção . . . . .	59\$280
Saldo do agio que não chegou para uma acção. . . . .	120\$000
Dividendo das acções supra mencionadas a 8\$900 rs. por acção . . .	5:838\$400
Quantia deduzida neste semestre para fundo de reserva . . . . .	16:500\$000
Somma Rs.	<u>155:311\$880</u>

Sendo :

Em 656 acções.	132:794\$200
Em dinheiro. . . . .	22:517\$680
Somma.	<u>155:311\$880</u>

## Pagamento á Provincia

Pela condição 7.<sup>a</sup> do contracto celebrado com o Governo da Provincia, em 12 de Junho de 1877, foi convencionado que o pagamento da divida da Companhia para com a Provincia, por garantia de juros, pagos durante a construcção, se realisarà logo que os lucros liquidos excedam a 8 %.

De conformidade com isso tem a Companhia de entregar á Provincia, por conta do semestre deste relatorio, a somma de Rs. 47:306\$917.

Neste ponto cumpre assignalar já, que vieram as cifras demonstrar a sem razão dos ante-fuzionistas.

No empenho de desacreditarem a fuzão, atacaram-n'a por todos os lados; e, entre outras cousas, disseram, que, sendo ella prejudicial aos accionistas, tambem o era á Provincia, que nunca mais receberia, como antes, pagamentos semestraes por conta da divida de que era creadora.

A estrada tem rendido mais de 10 %, diziam elles: agora não renderá nem seis, e ahi fica a Provincia indefinidamente a espera do *fallaz* excesso de 8 % com que *arteficiosamente* se lhe acenou.

Pois bem: — sob o regimen *fatal* da fuzão vae-se pagar á Provincia mais, muito mais, do que antes della jamais se pôde fazer.

Antes da fuzão os pagamentos que se realisaram são os seguintes:

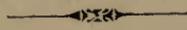
1.º semestre de	1874	12:750\$000
2.º » »	1874	9:612\$074
1.º » »	1875	28:022\$492
2.º » »	1875	10:587\$062
1.º » »	1876	963\$465
2.º » »	1876	3:040\$248
1.º » »	1877	—nada—

Termo médio, o pagamento tem sido o de Rs. 8:139\$330 por semestre.

Agora, sob o regimen *fatal* da fuzão, vae-se pagar quantia muito maior como a que fica declarada —47:306\$917— l..

Está demonstrado que a Provincia não perdeo com a fuzão, como se apregoava.

E' bom accentuar estes factos para reduzir a seu verdadeiro valor os agourentos presagios, que fizeram contra a fuzão.



## Chamada de capitaes

Para regularisar o estado das acções da Companhia, e subordinar-as ao regimen da fuzão, bem como para acudir as necessidades da estrada em construcção, esgotaram-se as chamadas sobre as acções, que, no systema da divisão de interesses, pertenciam ao ramal de *Mogy-Guassú*.

Foi feita a nona e ultima chamada sobre ellas, na razão de 15 %, cujo prazo findou a 15 de Setembro do anno proximo passado.

---

## Contabilidade

A' 30 de Junho encerrou-se a escripturação da Companhia, feita sob o systema da divisão de interesses.

A' 1.º de Julho começou a escripturação sob o regimen da fuzão, e ella está em dia, como podeis vêr pelos annexos N.º 3 e 4.

---

## Emprestimo

Em virtude das autorisações, constantes das actas das assembléas geraes de 21 de Maio de 1876 e 24 de Setembro de 1877, negociou a Directoria um emprestimo na Caixa Filial do Banco do Brazil, sita nesta Provincia, até o valor de mil contos de réis.

Abriu-se conta corrente com a dita Caixa, e o estado das transacções em 31 de Dezembro de 1877 era o de Rs. 436:266\$490 em debito da Companhia.

O principal recurso creado para amortisação desta divida, e de outros compromissos, foi o da tabella addi-

cional de três réis por kilo sobre alguns generos de exportação e importação, conforme o que se deliberou na referida sessão de 24 de Setembro de 1877.

No dia seguinte ao dessa reunião a Directoria pediu ao Governo da Provincia que autorisasse aquella medida ; o que obtendo se, foi posta em vigor a tabella adicional á 8 de Outubro.

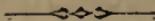
Rendeo esta arrecadação no periodo de 8 de Outubro á 31 de Dezembro Rs. 68:590\$870.



## Obras do prolongamento

Na linha de Campinas ao Rio-Claro restam obras insignificantes a fazer-se, como sejam — a collocação de portas, janellas, canos de chuva, e pintura na estação de passageiros denominada — *Cordeiro*.

Liquidadas ellas, o capital despendido deve ficar sensivelmente abaixo de cinco mil e quinhentos contos de réis, incluindo juros do emprestimo e supprimento á dividendos até 31 de Dezembro de 1876.



## Obras do ramal de Mogy-Guassú

Entregue ao tráfego a 1.ª secção desta estrada, acham-se liquidadas as contas dessa parte.

Attinge o seu custo a seiscentos e trinta e cinco contos; o que conserva a despeza dentro dos cálculos do orçamento da 1.ª secção.

A construcção, porém, de toda a estrada ficará notavelmente abaixo da quantia orçada.

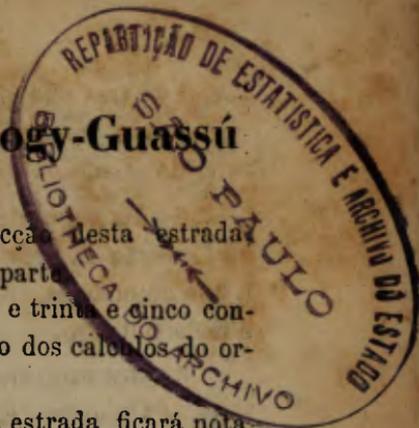
Começaram as obras da 2.ª secção (do *Leme* á *Pirassununga*) em Agosto proximo passado, sendo de esperar que ellas se terminem dentro do praso do contracto (Setembro do corrente anno):

Esclarecimentos mais minuciosos encontrareis á respeito no relatorio do Engenheiro — annexo N.º 5.

---

## Ramal do Bethlem do Descalvado

Embora esteja nas vistas da Directoria não entrar presentemente em novas obras, julgou ella opportuno aproveitar o tempo e o pessoal habilitado de que dispunha, para fazer estudos e preparar conhecimentos, que á todo o tempo pódem ser utilizados.



Nos primeiros planos deste ramal havia-se procurado o traçado mais directo, que o terreno permittisse; por isso a directriz, bifurcando-se no campo da *Boa-Vista*, chegava ao Bethlem do Descalvado com <sup>2</sup>93,050 metros de extensão.

O orçamento, porém, desse traçado, não estava em relação com o da linha principal; e dahi a conveniencia de se estudar nova directriz.

Estes novos estudos deram excellente resultado, que consta da planta, perfil, orçamentos e mais peças do projecto, que o Engenheiro-chefe remetteo á Directoria com officio de 17 de Janeiro de 1878.

A nova directriz, partindo do *Porto do Ferreira*, entra logo no valle do rio *Bonito*, e por elle segue até perto do Bethlem do Descalvado, onde chega com a extensão de 17,900 metros.

O orçamento é de setecentos e cincoenta contos de réis, ao passo que o do primeiro traçado era de mil trescentos e quarenta contos.

Este novo plano dará, é verdade, um percurso de 5,900 metros maior que o antigo.

Esta circumstancia, porém, fica inteiramente contrabalançada pelas suas vantagens economicas, pois, além de maior barateza na construcção, outras circumstancias permittirão á Companhia fazer os transportes naquella secção por uma tarifa mais baixa e com differença de tempo quasi nulla.

São noticias estas que a Directoria aqui dá, apenas como uteis para futuras deliberações.

## Prolongamento do Rio-Claro á Araraquara

Por officio de 15 de Setembro do anno passado, determinou o Presidente da Provincia — que a Directoria informasse sobre o requerimento, em que o Exm. Barão de Araraquara, e outros, pediram ao Governo Imperial a faculdade de encorporarem Companhia, para a construcção de uma estrada de ferro entre as Cidades do Rio-Claro e Araraquara.

Em 20 de Outubro seguinte cumpriu a Directoria a determinação do Governo, e deo parecer á respeito da pretensão.

Entre outras considerações, a Directoria declarou solemnemente — que, se contra todas as razões, que expunha, contrarias á aquella pretensão, a estrada requerida fosse julgada em condições de se realisar, a Companhia Paulista lembrava o direito, que lhe estava garantido na clausula 16.<sup>a</sup> do contracto celebrado com o Governo da Provincia de S. Paulo, aos 12 de Maio de 1873, direito de que só abriria mão depois de pesar e medir bem as circumstancias do momento.



## A fuzão

Ahi vão decorridos seis mezes depois que regulamos os nossos interesses pelo regimen da fuzão.

Um novo desastre sobreveio, neste periodo, aos ante-fuzionistas.

Perderam o pleito na Relação do Districto, porque esta declarou em accordam de 14 de Dezembro proximo passado que o poder judiciario não tinha competencia para julgar o caso.

Foi occasião opportuna para novos clamores pela imprensa, á que a Directoria, como sempre, respondeo com o silencio, esperando os acontecimentos e os factos, que tem sido e serão sempre a melhor resposta ás pretensões desarrazoadas.

Não houve solução ainda sobre o recurso, que interpozeram para o Governo Imperial, da decisão do Governo Provincial.

Houve, porém, uma outra sentença de muita força e autoridade, que é a sentença das cifras.

Declarado, como está no capitulo competente deste relatorio, qual o rendimento da linha e o dividendo a distribuir-se, é chegada a occasião de accentuar-se qual a sorte e condição do accionista, que tinha acções da estrada de Jundiahy á Campinas, aproveitando-se assim os dados e experiencia que o decurso de seis mezes tem fornecido.

Vejamos se eram erradas as apreciações da Directoria em favor da fuzão : — se eram plausiveis os sustos, sinceros ou simulados, dos que se oppunham á ella.

Tomemos, para base de nossas apreciações, um accionista, que antes da fuzão possuísse dez acções da estrada de Jundiahy á Campinas.

Realisada a fuzão, elle passou a possuir onze acções, porque o agio de Rs. 50\$000, que se lhe deo, foi contado do seguinte modo :

Em cada uma de suas dez acções elle adquiriu Rs. 30\$000, porque, tendo feito entradas na importancia de Rs. 170\$000 em cada acção, passaram ellas a ser consideradas como tendo o valor nominal de Rs. 200\$000.

E o restante (Rs. 20\$000) para complemento do agio sobre cada uma das dez acções, dava justamente para se lhe contar mais uma acção de Rs. 200\$000, que lhe foi abonada.

Possuindo, pois, hoje onze acções, e, tendo de receber o dividendo de Rs. 8\$900 por acção, elle tira neste semestre o rendimento total de Rs. 97\$900.

As onze acções, porém, que elle hoje possui, como fica dito, só lhe custaram o desembolso real de Rs. 1:700\$000.

Em que razão está o rendimento de Rs. 97\$900 para o capital desembolsado de Rs. 1:700\$000 ?

Está na razão de 11,5 %.

Em que perdeu, pois, o accionista da antiga secção de Jundiahy á Campinas com o regimen da fuzão ? ! !.....

No semestre anterior ao deste relatorio, quando ainda não vigorava a nova ordem de cousas, elle tirou o rendimento de *sete e meio* por cento : em outro qualquer semestre anterior nunca elle tirou mais de *dez e meio* por cento : agora, com o regimen da fuzão, elle tira *onze e meio* por cento ! ! !.....

Eis ahí como responde a Directoria á todo esse clamor, que os ante-fuzionistas levantaram pelos tribunaes, pela imprensa, e perante o Governo do paiz.

A' sua linguagem apaixonada responde o resultado frio e impassivel das cifras.

Como complemento das condemnações, que os homens sensatos têm proferido sobre a questão, ahí vem a esmagadora condemnação dos algarismos.

---

## Administração da Companhia

Em sessão de Directoria de 27 de Agosto proximo passado, o Director Exm. Sr. Desembargador Bernardo Gavião exhibiu seu officio de 26 do mesmo mez, no qual, allegando motivos supervenientes, que o inhibiam de continuar a exercer o cargo de Director da Companhia, deo a sua demissão.

Na fórma dos Estatutos, foi convidado o immediato em votos para vir exercer o cargo até que se procedesse á eleição definitiva, sendo elle o Exm. Sr. Commendador Fidelis Prates.

Este aceitou o convite, e entrou em exercicio na sessão de Directoria do dia 19 de Outubro proximo passado.

Ainda de conformidade com os Estatutos foi feita a convocação da assembléa geral de accionistas para a eleição de um Director, e deve ella realisar-se na sessão de hoje.

---

São estas as noticias que aqui consigna a Directoria, e outras quaesquer vos serão fornecidas, se forem exigidas.

Escriptorio da Companhia em S. Paulo aos 28 de Fevereiro de 1878.

A Directoria :

DR. CLEMENTE FALCÃO DE SOUZA FILHO,  
Presidente.

BARÃO DE SOUZA QUEIROZ.

MARTINHO DA SILVA PRADO.

BARÃO DE TRES RIOS.

FIDELIS NEPOMUCENO PRATES.



ANNEXO N.º 1

**Relatorio do Inspector Geral da Linha**

---

ESTRADA DE FERRO

COMPANHIA PAULISTA



Illm. Sr.

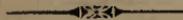
Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. um relatório dos acontecimentos principaes nesta Estrada de Ferro d'Oeste, em toda extensão, entre Jundiahy, Rio-Claro e Leme, para o semestre findo em Dezembro de 1877.

Como isto refere-se ao primeiro semestre depois da fuzão dos interesses da Companhia, não posso fazer com-

parações com os semestres antecedentes, porém, em vez disto, procurarei mostrar o bom estado de tudo que pertence á Companhia, e a regularidade do serviço em todos os ramos della.

No dia 30 de Setembro proximo passado mais vinte e oito kilometros de estrada foram abertos ao trafego provisório até á Estação de Leme, incluindo nesta abertura a Estação de Goabirola, e dentro de dois mezes, de conformidade com as requisições do Exm. Governo Provincial, o telegrapho foi levado até Leme, e um gyrador collocado na mesma Estação.

Desde a abertura, esta parte da linha, tanto como outras, tem corrido com uma marcha perfeitamente regular e sem *qualquer interrupção*.



## Repartição do Trafego

Durante o semestre não houveram queixas da parte do publico, e a regularidade da chegada dos trens póde comparar-se favoravelmente com qualquer estrada, tanto fóra, como dentro da Provincia.

O numero de passageiros que percorreram a linha foi :

1.ª CLASSE		2.ª CLASSE	TOTAL
SINGELLOS	IDA E VOLTA		
9,984	2,685	58,945	71,614

Pelo quadro acima V. S. verá que a relação entre os passageiros é quasi cinco de 2.ª classe, para um de 1.ª classe; mencionei isto porque quando calculamos o custo á Companhia no transporte, é claro que os de segunda classe merecem mais consideração na qualidade dos carros em vez de serem mal considerados como até agora, porque, embora paguem muito menos que os de 1.ª classe, as despesas na conducção são muito menores para a Companhia, visto serem menos exigentes e os carros custarem menos e os reparos também, e o peso morto muito inferior.

Posso observar que o systema de protecção concedido aos passageiros de 2.ª classe na linha «Midland» tem produzido um resultado muito superior ás esperanças dos mais entusiastas.

O movimento de mercadorias tem sido avultado como verá V. S. pelo quadro junto :

IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
Toneladas	Toneladas	Toneladas
12,897	27,559	40,456

Nas primeiras semanas depois da abertura até Leme, poucas mercadorias, quer de importação, quer de exportação, passaram pelas Estações de Leme ou Goabiropa. Isto foi proveniente de não terem tido estas Estações armazens, nem se estabelecido algum de commissario. Depois, porém, de tudo arranjado, houve um trafego muito bom.

Aqui releva dizer que um wagão percorrendo a linha entre Leme e Cordeiro, deixa mais do que cinco de Campinas á Jundiahy; porque alli a linha custou mais de 1/4 por kilometro do que na linha de Jundiahy á Campinas, e o serviço do trem é facil, e conveniente que não occupa uma machiaa o dia inteiro, embora ella reboque wagões sufficiente para dar bons juros sobre o capital empregado na linha.

Posso aqui fazer mais uma observação das vantagens actuaes na economia de serviço de machinas n'uma linha comprida sobre uma linha curta.

Quando a linha era sómente entre Jundiahy e Campinas, quatro machinas foram empregadas no serviço, ho-

je, com uma linha quatro vezes em extensão, sómente seis machinas são empregadas diariamente. A razão é, que agora os machinistas percorrem maior extensão de linha e tem muito menos tempo em paradas, &c., &c.

## Receita e Despezas

A pequena proporção da despesa com a receita, é proveniente, parte por causa do bom trafego do semestre passado, e parte da maior extensão da linha aberta ao trafego.

RECEITA	DESPEZA	PROPORÇÃO DA DESPEZA COM A RECEITA
896:307\$853	279:686\$240	31,20 %

## Accidentes

O unico acontecimento foi a morte do empregado Antonio Luiz Gonçalves que foi machucado por um wagão

dô trem, durante a marcha do mesmo em Cordeiro. O infeliz recebeu todos os cuidados, e atenções possíveis, porém, morreo em Campinas, e foi ahi sepultado.



## Trem rodante, etc.

Tudo está em bom estado.

As machinas todas têm agora freios especiaes dando assim mais segurança aos trens.

As tres machinas encommendadas no anno passado foram montadas, e estão dando muito bons resultados.



## Conservação da linha, etc.

Em bom estado pontes, signaes, pontilhões, &c.

Na secção de Jundiahy á Campinas começou-se já o assentamento de trilhos de aço nas curvas. Isto é um trabalho que immediatamente deve melhorar muito esta parte da linha.

Nas diversas repartições, em Campinas, tem-se feito alguns melhoramentos, podendo-se especialisar o additamento ao armazem de materiaes, para ferro e um outro

deposito para madeiras ; os quaes materiaes até então eram collocados ao ar livre com grande prejuizo delles.



## Armazem N.º 2

Ainda mais indispensavel se tem tornado, que, penso não dever ser, para o futuro, considerado separado dos outros edificios, &c.



## Telegrapho

Este ramo de serviço está em estado o melhor possível, tanto que durante o anno inteiro passado não houve um só dia de interrupção.

Durante o semestre os póstes de 45 kilométros de extensão foram renovados por póstes de ferro (trilhos velhos), os quaes provam muito bem, quer considerados em relação á segurança, quer em economia ou efficiencia.

Estes quarenta e cinco kilometros assentados com póstes de ferro representam uma economia de 1:500\$000 annualmente. Além disto, as Estações principaes têm agora instrumentos com os mais modernos melhoramentos (induced coils), assim como todas ellas têm baterias de Le Clonché, as melhores até agora conhecidas.

Nesses melhoramentos, o Sr. Davids (engenheiro do telegrapho), tem prestado excellentes serviços á Companhia e ao publico.



## Outras cousas

As boas relações, entre esta Companhia e as outras, tem continuado.

Devido muito ao Contador, e ao Chefe do Trafego, em quanto o trabalho accresce, tanto augmentam seus esforços e zelo para com os interesses da Companhia.

E', por agora, o que me cumpre levar ao conhecimento de V. S.

Deus guarde a V. S.

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

Campinas, 12 de Fevereiro de 1878.

*Walter J. Hammond,*  
Inspector Geral.



ANNEXO N.º 2

**Demonstração do 17.º dividendo**

## Demonstração do 17.º dividendo aos accionistas da estrada da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete da receita e despeza relativo ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1877 . . . . .	675:091\$543	Importancia destinada ao pagamento do 17.º dividendo (8\$900 por acção, ou 8,9 %) . . . . .	535:087\$150
Importancia indivisivel no semestre anterior. . . . .	42\$867	Quota-parte da Provincia pelo excesso de 8 % do rendimento da linha no semestre findo em 31 de Dezembro de 1877 . . . . .	47:306\$917
Idem sujeita a liquidação no mesmo semestre . . . . .	10:510\$103	Importancia destinada ao fundo de reserva . . . . .	16:500\$000
	685:644\$513	Idem idem á amortisação da divida da Companhia . . . . .	73:995\$835
		Idem sujeita a liquidação no referido semestre . . . . .	12:750\$225
		Idem indivisivel que passa para o 18.º dividendo . . . . .	4\$386
			685:644\$513

Escriptorio da Companhia Paulista, em S. Paulo, 28 de Fevereiro de 1878.

*Gabriel Nunes Ramalho*  
Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 3

**Balanço do semestre de Julho á Dezembro de  
1877**

# Balanço relativo ao semestre de Julho á Dezembro de 1877

## ACTIVO

## PASSIVO

ACÇÕES A' EMITTIR			CAPITAL		
Importe das mesmas . . . . .	3,200:200\$000		75,000 acções de 200\$000 rs. cada uma . . . . .		15,000:000\$000
ACÇÕES EM COMMISSO			ACCIONISTAS		
Idem idem . . . . .	117:000\$000	3,317:200\$000	Agio não reclamado . . . . .	172:700\$000	
DESPEZAS DE CONSTRUCCÃO			DIVIDENDOS		
Gastos feitos com			Pelos que não foram recebidos. . . . .	29:983\$461	
Encorporação da Companhia . . . . .	978\$540		SELLO DE ACÇÕES		
Moveis e utensis . . . . .	9:791\$580		Saldo desta conta. . . . .	2:029\$200	
Obras de construção . . . . .	7,891:658\$401		LUCROS E PERDAS		
Material fixo . . . . .	2,422:432\$498		Idem idem . . . . .	21:994\$839	
» rodante . . . . .	607:410\$816		IMPOSTO DE TRANSITO		
Telegrapho . . . . .	39:774\$719		Idem idem . . . . .	78:605\$880	
Diversos materiaes. . . . .	49:955\$459		THESOURO PROVINCIAL		
Juros. . . . .	390:045\$212	11,452:052\$225	Idem idem . . . . .	340:634\$884	
Cessão de privilegio . . . . .	40:005\$000		FUNDO DE RESERVA		
INAUGURAÇÃO			Importancia que constitue o mesmo . . . . .	128:046\$120	
Gastos verificados com a mesma . . . . .		3:387\$125	ACÇÕES PROVISORIAS		
DEMANDA COM EMPREITEIROS			Importe de 532 acções dadas em pagamento do 5.º divi-		
Idem idem . . . . .		17:331\$220	dendo aos accionistas da 2.ª secção da linha. . . . .	106:400\$000	
GARANTIA DE JUROS			CONTAS CORRENTES		
Recebida da Provincia . . . . .		326:044\$109	Saldo desta conta. . . . .	53:404\$498	
ACÇÕES DA COMPANHIA			CAUÇÕES		
Importe de 632 acções representando parte do fundo de			Prestadas por diversos empreiteiros . . . . .	158:766\$176	
reserva. . . . .		127:995\$600	RECEITA GERAL		
MATERIAL PARA CUSTEIO			Saldo liquido da receita e despeza da linha conforme o		
Importe dos existentes no Almoxarifado . . . . .		159:533\$923	balancete deste semestre . . . . .	675:091\$543	
RAMAL PARA O BETHLEM			DIVERSOS CREDORES		
Gastos feitos com a exploração do mesmo . . . . .		10:648\$833	Saldo a favor de diversos . . . . .	860:481\$515	2,628:138\$116
AGIO					
Pelo que foi votado pela assembléa geral de accionistas . . . . .		1,250:000\$000			
DIVERSOS DEVEDORES					
Saldo em mão de diversos. . . . .		733:556\$461			
CAIXA					
Saldo existente . . . . .		230:388\$620			
	S. E. ou O.	17,628:138\$116			17,628:138\$116

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 28 de Fevereiro de 1878.

GABRIEL NUNES RAMALHO, Guarda-Livros.

PASSIVO

ATIVO



Table with multiple columns and rows, containing faint text and numbers, likely representing financial or statistical data. The text is mostly illegible due to fading and bleed-through.

ANNEXO N.º 4

**Balancete da receita e despesa**

# Balancete da Receita e Despesa liquida da Estrada de Ferro da Companhia Paulista no semestre de Julho á Dezembro de 1877

RECEITA		IMPORTANCIA	TOTAL	DESPEZA		IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros.	{ 1.ª Classe. . . . . 9,984 2.ª . . . . . 58,945 Ida e volta . . . . . 2,685 <hr/> 71,614	176:274\$003		Conservação da linha . . . . .	. Abstracto —A—	124:834\$495	
Encommendas e bagagens . . . . .	. . . . .	7:279\$740		Tracção . . . . .	» —B—	63:407\$148	
Animaes . . . . .	. . . . .	5:079\$140		Trafego . . . . .	» —D—	57:441\$419	
Telegrapho . . . . .	. . . . .	4:104\$040		Administração e despezas diversas . . . . .	» —E—	14:610\$565	
Mercadorias . . . . . Toneladas	40,454	695:234\$160		Reparos de carros e wagons . . . . .	» —C—	16:082\$353	
Armazenagem . . . . .	. . . . .	377\$160	888:348\$243	Escriptorio central . . . . .	» —F—	11:357\$610	
Percentagem pela arrecadação de impostos . . . . .	. . . . .	5:169\$920		Aluguel de wagons . . . . .	. . . . .	2:501\$430	
Aluguel de Estação . . . . .	. . . . .	1:800\$000		» e custeio da Estação de Jundiaby . . . . .	. . . . .	3:310\$260	293:545\$280
» » casas . . . . .	. . . . .	979\$000		SALDO . . . . .	. . . . .		675:091\$543
Uso da zona privilegiada . . . . .	. . . . .	1:500\$000	11:697\$710				968:636\$823
Emolumentos por transferencias de açções . . . . .	. . . . .	86\$100	68:590\$870				968:636\$823
Receitas diversas . . . . .	. . . . .	2:162\$690					
Taxa adicional . . . . .	. . . . .	. . . . .					

## Abstractos a que se refere o Balancete supra

Abstracto A Conservação da linha e suas dependencias			Abstracto B Tracção			Abstracto C Reparo e renovação de carros e wagons		
Administração e escriptorio. . . . .	5:936\$970		Administração e escriptorio. . . . .	1:378\$350		<i>Carros :</i>		
<i>Conservação e renovação da via permanente :</i>			<i>Despezas das locomotivas em serviço :</i>			Administração e escriptorio. . . . .	518\$630	
Pessoal . . . . .	76:601\$340		Pessoal . . . . .	13:566\$040		Pessoal . . . . .	2:155\$840	
Material . . . . .	29:338\$250	105:939\$590	Carvão e lenha . . . . .	24:269\$600		Material . . . . .	1:786\$650	3:942\$490
Reparos de estradas, pontes, signaes e obras . . . . .	6:120\$275		Agua . . . . .	985\$000		<i>Wagons :</i>		
Reparos de Estações e mais edificios : . . . . .	5:461\$865	11:582\$140	Azeite, sebo e outros materiaes . . . . .	8:009\$860	46:830\$500	Administração e escriptorio. . . . .	100\$720	
Despezas extraordinarias . . . . .	. . . . .	1:375\$795	<i>Reparo e renovação :</i>			Pessoal . . . . .	5:575\$480	
		124:834\$495	Pessoal . . . . .	7:892\$000		Material . . . . .	5:945\$133	11:520\$513
			Material . . . . .	7:306\$298	15:198\$298			
					63:407\$148			16:082\$353
Abstracto D Trafego			Abstracto E Administração			Abstracto F Escriprorio Central		
Pessoal . . . . .	44:498\$630		Inspectoria Geral, Secretaria, Contadoria, Caixa, Pagadoria e Escripturarios . . . . .	7:439\$910		Pessoal . . . . .	8:807\$090	
Azeite, graxa, fardamento, impressos, papelaria e outros materiaes . . . . .	12:942\$789		Telegrapho . . . . .	5:410\$784		Transporte e estada . . . . .	68\$000	
		57:441\$419	Almoxarifado . . . . .	1:568\$472		Aluguel de casa . . . . .	700\$000	
			Despezas diversas . . . . .	191\$399		Annuncios, impressões, papelaria e despezas miudas . . . . .	1:782\$520	
					14:610\$565			11:357\$610

Escritorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 28 de Fevereiro de 1878.

GABRIEL NUNES RAMALHO —Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 5

**Relatorio do Engenheiro Cbefe**

---

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE  
FERRO D'OESTE

---

Escritorio Technico. Campinas, 14 de  
Fevereiro de 1878.

Illm. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o seguinte relatório do andamento do serviço á meu cargo, durante o semestre findo á 31 de Dezembro do anno proximo passado.

---

## **Linha do Rio-Claro**

As obras da Estação de passageiros em Cordeiro não ficaram concluidas. Faltam ainda, portas, janellas, canos de chuva e quasi toda a pintura.

Liquidadas que sejam as contas destas obras, unicas que ainda não estão findas, o capital da estrada deve ficar sensivelmente abaixo de 5,500:000\$000 réis, incluindo Juros do emprestimo e supprimento a dividendos até 31 de Dezembro de 1876.



## **Linha do Mogy-Guassú**

A segunda parte da primeira secção, de Araras ao Leme, foi aberta ao trafego em principio de Outubro do anno proximo passado.

Acham-se liquidadas todas as contas de obras da 1.<sup>a</sup> secção.

Como se póde vêr pelo quadro N.º 2, as obras de preparação do leito feitas por empreiteiros na mesma secção importam em Rs. 620:950\$492.

Addicionando-se outras despezas não comprehendidas no referido quadro. taes como as da superstructura da ponte das Araras e de diversos pontilhões e bem assim as de algumas passagens americanas feitas pelo pessoal do

trafego, attinge-se o total de 635:000\$000, pouco mais ou menos, o que fica dentro e perto do orçamento da preparação do leito, na parte correspondente á 1.ª secção.

A construcção, porém, de toda a estrada em geral ficará notavelmente áquem da quantia orçada, devido isso principalmente á baixa no preço dos trilhos.

Na primeira parte da 2.ª secção, do Leme á Pirassununga, algumas obras foram começadas em Agosto do anno proximo passado, e desde então tiveram andamento regular, achando-se assaz adiantadas.

Todos os córtes, em geral, foram atacados, e muitos já estão abertos, com alguns aterros tambem acabados.

Ficaram feitos 15778 metros do leito da estrada, sendo 8155<sup>m</sup> em córtes e 6623<sup>m</sup> em aterros, não se levando em conta os dous ultimos kilometros onde quasi nada ha a fazer-se.

O cóрте mais importante demora entre os kilometros 49 e 50, no alto do morro do Leme, e a quatro kilometros da origem da 2.ª secção.

O serviço ahí tem tido andamento vigoroso, pois até 31 de Dezembro, com pouco mais de quatro mezes de trabalho, foram removidos 17600 metros cubicos, sendo quasi metade em pissarra e pedra solta.

Este cóрте é o que impede que o asséntamento de trilhos seja começado com maior brevidade. Deve esperar-se que quando fôr aberto, o resto do leito estará preparado até Pirassununga, sendo tambem provavel que a via ferrea fique prompta no prazo do contracto ou com pequena differença proveniente da parada que houver na Rocca, por causa do assentamento da superstructura da ponte.

Foram começadas as obras de alvenaria nesta ponte, nos dous pontilhões e em desesete boeiros, sendo um de arco.

Na ponte, cujo vão é de 24 metros, os alicerces assentam sobre rocha e os peçoës ficaram levantados de um lado a 1<sup>m</sup> e de outro a 2<sup>m</sup>,20 acima da sapata.

Ficaram promptos quinze boeiros de capa.

Os quadros N.ºs 1 e 2 mostram as quantidades e custo das obras feitas por empreiteiros na preparação do leito, tanto da 1.ª como da 2.ª secção.

Os quadros N.ºs 3 e 4 dão as mesmas indicações a respeito do assentamento da via permanente (1.ª secção).

No quadro N.º 5 acha-se o custo das obras feitas por empreiteiros nas estações (tambem da 1.ª secção). Cumpre notar que as principaes despezas com estações correram pelo pessoal do trafego e devem constar das contas dessa repartição.

No quadro N.º 6 vão relacionadas as quantidades e custo dos vallos abertos até 31 de Dezembro, todos na 1.ª secção.

Acham-se encommendados o material da via permanente, o do thelegrapho e o vigamento de ponte da Rocca, systema Warren.

Estão recebidos 7544 domentes na 2.ª secção.

## Ramal de Bethlem

Nos primeiros estudos deste ramal havia se procurado o traçado mais directo que o terreno permitisse, por isso a directriz bifurcando-se no campo da Boa-Vista cortava em seu percurso alguns valles secundarios do Mogy-Guassú para chegar a Bethlem com 23050 metros de extensão.

O orçamento, porém, desse traçado, com quanto moderado, não sahiu em relação com o da linha principal, e dahi a conveniência de estudar-se nova directriz, como se offerencia, pelo valle do rio Bonito.

Estes novos estudos foram praticados com muito bom exito pelo Dr. Castro Barboza, auxiliado pelo Sr. Max Grimmeisen ; e seus resultados constam das plantas, perfil, orçamentos e mais peças do projecto que remetti á Directoria.

A nova directriz partindo do porto do Ferreira, entra logo no valle do Rio Bonito e por elle segue até perto de Bethlem, onde chega com a extensão de 17900 metros contados do termo da linha principal.

O minimo raio de curvatura é de 300 metros e a maxima declividade 1 por 60 ou 0,0166, disposta em sentido favoravel á exportação.

O orçamento é do 750:000\$000 rs., ao passo que para o primeiro traçado era de 1,340:000\$000 rs.

Em verdade, o novo traçado produz um accrescimento de percurso de 5900 metros em relação ao primeiro, porém,

isso fica inteiramente contrabalançado pelas suas vantagens economicas, pois, além de maior barateza de construcção, por isso mesmo e por outras circumstancias favoraveis, permittirá á Companhia fazer os transportes por uma tarifa mais baixa e com differença de tempo quasi nulla.

---

## Pessoal

Retiraram-se os chefes de secção, Andreas Schmidt e Castro Barboza, depois de terem acabado respectivamente o serviço da 1.<sup>a</sup> secção da linha do Mogy Guassú e o da exploração do ramal de Bethlem.

Estão a concluir alguns trabalhos do escriptorio os ajudantes Max Grimmeisen e Olavo Hunmel.

Acha-se á testa das obras da 2.<sup>a</sup> secção o engenheiro Jorge Black Scorrar tendo por ajudante o Sr. Benjamim Schalck.

Auxilia-me neste escriptorio o Sr. Alberto Lofgren.

Cumpro agradavel dever, manifestando meu reconhecimento pelos bons serviços prestados por todos os compa-

nheiros de trabalho, e aos quaes principalmente se devem os bons resultados que julgo obtidos.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falção de Souza Filho,  
M. D. Presidente da Directoria da Companhia  
Paulista de Estradas de Ferro d'Oeste.

*Francisco Lobo Leite Pereira,*  
Engenheiro Chefe.



## Linha do Mogy-Guassú

## Quadro das quantidades das obras feitas na preparação do leito até 31 de Dezembro de 1877

NOMES DOS EMPREENHEIROS	Trabalhos preparatorios			Movimento de terras					Obras d'arte						TOTAL			
	ROÇADAS EM		DESTOCA- MENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS							
	CAPOEIRÃO	MATTA VIRGEM									CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAJÕES		PEDRA SECCA	TIJOLO	CONCRETO
m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>		
1.ª SECÇÃO																		
Bento Franco & Pimentel. . . . .	93600,00	65200,00	985,00	159785,00	175646,639	4010,000	2777,700	997,000	183431,339	497,779	18,339	8,960	550,802	184,269	939,544	273,268	— —	2172,961
Coelho & Carneiro. . . . .	110690,00	100000,00	7046,00	217736,00	118824,600	33648,400	2950,000	1408,000	156831,000	155,065	41,295	420,793	1172,544	63,384	488,786	112,720	4,478	2164,065
Angelo Fenili. . . . .	102705,00	215640,00	13415,00	331760,00	108716,900	1152,500	567,000	306,800	110743,200	— —	— —	19,194	603,937	85,888	311,543	48,378	3,319	1072,259
Diversos. . . . .	— —	— —	— —	— —	3082,000	63,000	53,000	— —	3198,000	— —	— —	— —	63,518	— —	— —	3,994	1,302	68,814
2.ª SECÇÃO																		
Dr. Antonio da Silva Prado . . . . .	103220,00	37275,00	9753,00	150248,00	69068,590	45217,260	5539,350	264,480	90089,680	441,230	— —	5,484	301,577	404,185	561,841	— —	— —	1084,317
Somma total:	410215,00	448415,00	31199,00	859529,00	475338,729	54091,460	11887,050	2976,280	544293,219	464,074	59,634	154,431	2692,378	442,726	2301,714	438,360	9,099	6562,416

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

Alberto Lofgren.

## Linha do Mogy-Guassú

## Quadro do custo das obras feitas na preparação do leito até 31 de Dezembro de 1877

NOMES DOS EMPREENHEIROS	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras					Obras d'arte							OBRAS DIVERSAS E EXTRAORDINA- RIAS	IMPORTANCIA TOTAL		
	ROÇADAS EM		DESTOCA- MENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS								TOTAL	
	CAPOEIRÃO	MATTA VIRGEM									CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAJÕES	PEDRA SECCA	TIJOLO				CONCRETO
1.ª SECÇÃO																				
Bento Franco & Pimentel.	1:872\$000	2:608\$000	275\$800	4:755\$800	468:231\$643	5:656\$460	6:123\$840	5:346\$504	185:358\$447	1:036\$594	1:016\$080	275\$027	14:825\$744	3:309\$389	12:994\$035	9:831\$456	— —	43:288\$325	4:794\$773	238:197\$345
Coelho & Carneiro..	2:213\$800	4:000\$000	1:972\$880	8:186\$680	111:904\$148	43:847\$676	6:774\$232	7:645\$312	170:171\$368	1:835\$778	2:128\$698	3:995\$868	28:750\$121	1:203\$521	6:232\$454	4:354\$114	268\$680	48:769\$234	2:613\$607	229:740\$889
Angelo Fenili.	2:054\$100	8:625\$600	3:756\$200	14:435\$900	101:295\$846	1:428\$690	1:135\$200	1:597\$608	105:457\$344	— —	— —	787\$592	17:341\$103	1:396\$769	3:986\$560	1:971\$352	199\$140	25:682\$516	2:286\$784	147:862\$544
Diversos.	— —	— —	— —	— —	2:660\$727	51\$030	103\$800	— —	2:815\$557	— —	— —	— —	1:470\$731	— —	— —	151\$772	78\$120	1:700\$623	633\$534	5:149\$714
2.ª SECÇÃO																				
Dr. Antonio da Silva Prado .	2:064\$400	1:491\$000	2:738\$840	6:286\$240	61:339\$623	19:862\$689	12:392\$712	1:355\$720	94:950\$744	178\$465	— —	210\$991	8:278\$798	1:851\$202	7:564\$207	— —	— —	18:083\$663	3:200\$746	122:521\$393
Somma total:	8:204\$300	16:724\$600	8:735\$720	33:664\$620	445:431\$987	70:846\$545	26:529\$784	15:945\$144	558:753\$460	3:050\$837	3:144\$778	5:269\$478	70:666\$497	7:760\$881	30:777\$256	16:308\$691	545\$940	137:524\$361	13:529\$444	743:471\$885

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

Alberto Lofgren.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

**Linha do Mogy-Guassú****Quadro das quantidades de obras  
feitas no assentamento da via permanente  
até o kilometro 45**

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	EMPREITADA ALLEN & JEFFERY	EMPREITADA BURNETT & SAMPSON	TOTAL
Assentamento da via principal.	m 500,00	m 44365,00	m 44865,00
• de desvios . . .	m 448,40	m 1374,00	m 1822,40
Lastro . . . . .	. . . . .	m <sup>3</sup> 34137,20	m <sup>3</sup> 34137,20
Recomposição do leito . . .	. . . . .	m <sup>3</sup> 5950,00	m <sup>3</sup> 5950,00

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

ALBERTO LOFGREN.

Ao annexo N. 5

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

**Linha do Mogy-Guassú**

**†Quadro do custo das obras feitas no  
assentamento da via permanente até o  
quilometro 45**

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	EMPREITADA ALLEN & JEFFERY	EMPREITADA BURNETT & SAMPSON	TOTAL
Assentamento da via principal.	1:000\$000	67:878\$450	68:878\$450
» de desvios.	896\$800	12:102\$220	2:999\$020
Lastro . . . . .	. . . . .	28:817\$345	28:817\$345
Levantamento de trilhos . . . . .	. . . . .	848\$800	848\$800
Rectificação do leito. . . . .	468\$000	5:387\$350	5:855\$350
Outras obras extraordinarias . . . . .	. . . . .	636\$900	636\$900
Somma.	2:364\$800	105:671\$065	108:035\$865

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

ALBERTO LOFGREN.

Ao anexo N. 5

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS  
DE FERRO D'OESTE

## Linha do Mogy-Guassú

**Quadro do custo das obras feitas por empreitada nas estações, inclusive preparação do local, até 31 de Dezembro de 1877**

ESTAÇÕES	EMPREITEIROS	IMPORTANCIA
Araras . . .	Zeferino José de Medeiros.	1:618\$670
Guabiobas . {	Simão da Costa . . . .	1:295\$320
	Victorino Gandará . . .	808\$156
Leme . . . {	Angelo Fenili . . . . .	508\$380
	João do Valle Monteiro .	1;273\$325
	Somma Rs	5:503\$851

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

ALBERTO LOFGREN.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE  
FERRO D'OESTE

**Linha de Mogy-Guassú**

**Relação das quantidades e custo  
dos vallos abertos até 31 de  
Dezembro de 1877**

DESIGNAÇÃO DOS VALLEIROS	EXTEN- SÃO EM BRAÇAS	IMPOR- TANCIA
José Bronze . . . . .	3324,50	5:787\$360
Simão & Peixoto . . . . .	266,07	425\$712
Joaquim Leitão . . . . .	68,00	122\$400
Antonio da Silva Lavandeira . . . . .	2763,50	4 239\$750
José Pacheco de Medeiros . . . . .	763,20	1:261\$260
Antonio Ferreira do Amaral . . . . .	1565,50	2:585\$100
José Joaquim Duarte Moreira . . . . .	300,50	463\$750
Zeferino José de Medeiros . . . . .	164,00	279\$600
João Rheinfrank . . . . .	472,50	717\$450
Manoel Alves da Silva. . . . .	294,50	446\$950
Antonio Amoedo . . . . .	546,50	849\$750
Antonio Pinto da Silva. . . . .	2194,00	3:291\$000
Crispino de Abreu . . . . .	98,00	147\$000
Francisco Duarte de Oliveira. . . . .	145,50	218\$250
Pascal Fenili . . . . .	145,50	218\$250
Generoso Antonio de Almeida. . . . .	79,20	118\$800
João do Carmo Madeira . . . . .	441,50	662\$250
Joaquim Jorge. . . . .	551,70	842\$250
Squire Sampson . . . . .	797,30	1:236\$060
Simão da Costa . . . . .	628,00	942\$000
José de Oliveira . . . . .	610,00	924\$000
Somma.	46219,47	25:778\$942

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

ALBERTO LOFGREN.