

# RELATÓRIO

DA DIRECTORIA DA

# COMPANHIA PAULISTA

APRESENTADO

NA

SESSÃO DE ASSEMBLÉA GERAL

DE

28 DE FEVEREIRO DE 1879

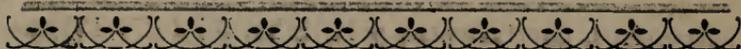


S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»

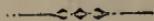
27—RUA DA IMPERATRIZ—27

MDCCCLXXIX



## *Senhores Accionistas*

Cumprindo o determinado no artigo 32 dos Estatutos, vem a Directoria da Companhia Paulista apresentar-vos as contas e relatorio do semestre de Julho a Dezembro do anno proximo passado.



### Trafego

No annexo sob N.º 1 encontrareis o que ha relativo a este assumpto, e conhecereis que o numero de

passageiros, que transitou pela linha, foi de 77.131, assim classificados :

De 1. <sup>a</sup> classe.....	10.776
De 2. <sup>a</sup> » .....	63.352
De ida e volta.....	3.003
	<hr/>
Total.....	<u>77.131</u>

Houve, em relação ao semestre anterior, um ac-  
crescimento de 2.399 passageiros.

As mercadorias, que transitaram pela estrada, pe-  
zaram :

48.937 toneladas, das quaes  
35.731 de exportação e  
13.206 de importação.

Com relação ao semestre anterior cresceu a expor-  
tação de 7.215 toneladas, e diminuiu a importação de  
3.214 ditas.

A receita foi de Rs.	1.026:870\$430
A despesa foi de Rs.	357:135\$823
	<hr/>
O liquido foi de Rs.	<u>669:734\$607</u>

A relação da receita com a despesa é, pois, de  
34.77 %.

Reunido o rendimento da tabella adicional, e as quantias arrecadadas e despendidas pelo escriptorio central, o saldo liquido é do Rs. 803:204\$67.

---

### Movimento de acções

Durante o semestre, de que tratamos, o movimento de acções foi o seguinte :

Por venda .....	3.586
Por caução .....	3.962
Por herança ..	333
	<hr/>
Total..	7.886

---

### Dividendo

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

Como fica dito, a renda liquida é de Réis 803:204\$667, da qual devem ser deduzidas as seguintes parcelas :

- 1.º—Pagamento á Provincia em conta dos juros que suppriu durante a construcção da 1.ª secção da linha ;
- 2.º—Fundo de reserva ;
- 3.º - A taxa adicional de 3 réis por kilo.

Deduzidas estas parcellas, e as mais constantes do mesmo annexo, resta como liquido Rs.—594:518\$200 —, que distribuidos pelas acções emitidas, dá Rs. 9\$750 por acção, equivalente ao juro de 9 3/4 %.

Nos termos do artigo 54 dos Estatutos, compete-vos resolver sobre o pagamento deste dividendo, que é o 19.º



## Fundo de reserva

O fundo de reserva consta hoje do seguinte :

763 acções, de que deo conta a Directoria no relatorio anterior, na importancia de . . . . .	155:217\$200
115 acções adquiridas no semestre pela applicação das quantias existentes no fundo de reserva . . .	23:02 \$000
Dividendo destas 883 acções na razão de 9\$750 por acção . . .	8:609\$250
	<hr/>
	186:849\$450

Transporte.	186:849\$450
Quantia deduzida neste semestre para fundo de reserva. . . . .	16;500\$000
Saldo em dinheiro, que não chega para uma acção . . . . .	16\$170
Somma Rs.	<u>203 365\$620</u>

sendo :

Em 883 acções....	178:240\$200
Em dinheiro.....	25:125\$429
Somma....	<u><u>203:365\$620</u></u>

---

## Pagamento á Provincia

No semestre de que nos occupamos, a parte, que toca á Provincia, como pagamento da divida é de Rs. 47:128\$303.

Entrando esta quantia para o cofre provincial, ficará a divida reduzida á somma de Rs. 205:089\$519.

---

## Contabilidade

Está em dia esta parte do serviço como podeis vêr pelos annexos Ns. 3 e 4, e pelos livros que estão a vossa disposição.

---

## Emprestimo

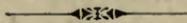
O emprestimo de £ 150.000 contractado em Londres, conforme o que vos foi declarado no relatorio anterior, teve o mais completo exito.

Apezar de lançado em uma quadra em que o mercado inglez soffreo uma crise, foram os *debentures* immediatamente tomados.

Aproveitou-se um cambio favoravel no tempo em que se passou o dinheiro de Londres para o Brazil, e por isso as £ 150.000 renderam Rs. 1.668:907\$387.

Com essa importancia liquidou-se a conta das despesas do ramal de Pirassununga, pagando-se o empresario Dr. Antonio da Silva Prado, sendo o saldo recolhido na Caixa Filial do Banco do Brazil, sita nesta Cidade.

Dahi vem que a Companhia em 31 de Dezembro proximo passado estava em credito sobre a Caixa Filial na importancia de Rs. 350:242\$175.



## Obras do ramal de Mogy-Guassú

Como se esperava, concluiu-se a secção da estrada entre a estação do Leme e a Villa de Pirassununga (23 kilometros), sendo ella entregue ao uso publico a 24 de Outubro.

Foi isto de grande importancia para o trafego, pois que a estação de Pirassununga, funcionando apenas dois mezes, deo nelles maior rendimento do que as outras tres estações do ramal durante os seis mezes.

Está contractado o resto das obras de Pirassununga ao rio Mogy-Guassú e com redução na tabella de preços, como podeis vêr nos annexos Ns. 5 e 6.

O mais, que diz respeito a esta parte do serviço, encontrareis no annexo N.º 7, que é o relatorio do Engenheiro Chefe.

Só destacaremos aqui a seguinte noticia : é que a construção de toda a estrada do ramal até o porto do Ferreira deve custar sensivelmente menos que a quantia orçada.

---

## Ramal do Bethlem do Descalvado

Em cumprimento do que resolveo a assembléa geral de accionistas no dia 31 de Agosto proximo passado, esta Directoria requereo ao Governo da Provincia o contracto para a construção da estrada de ferro, que, partindo do ponto mais conveniente do ramal do Mogy-Guassú, se dirigisse ao Bethlem do Descalvado.

Discutiui-se esse contracto, mas não foi ainda elle definitivamente assentado.

A intervenção de um dos Directores da Companhia na administração da Provincia, como seu Vic-

Presidente, —foi a causa principal de não estar ainda concluido accordo com o Governo.

---

## Prolongamento da estrada do Rio-Claro á Araraquara

A Directoria recebeu officio do Presidente desta Provincia datado de 17 de Janeiro proximo passado, que cobre o Aviso de 4 do mesmo mez, pelo qual o Governo Imperial manda ouvir a Companhia Paulista - se quer, ou não, usar da preferencia, que lhe está garantida pela clausula 16.<sup>a</sup> do contracto de 12 de Maio de 1873, para a construcção de uma estrada de ferro, do Rio-Claro á Araraquara, passando por S. Carlos do Pinhal, cuja concessão está sendo sollicitada por diversas petições.

Não tendo a Directoria competencia para responder definitivamente sobre o assumpto, á 14 deo conhecimento disso ao Governo Provincial, declarando que ia consultar a assembléa de accionistas, convocada para o dia 28.

Cumpre que habiliteis a Directoria para essa resposta definitiva.

Aproveitou tambem a Directoria a oportunidade para, ainda uma vez, chamar as vistas do Governo Imperial sobre a inconveniencia da direcção, que se quer dar ao prolongamento, levando o de Rio-Claro para Araraquara, quando outro deve ser o seu rumo.

Sempre, e muito principalmente quando se trata de uma estrada, que affecta a communicacão com a longinqua Provincia de Matto-Grosso, taes concessões devem visar a maxima conveniencia do paiz e os supremos interesses da viação publica, para que a rêde das estradas de ferro não venha a ser sómente um conjuncto de partes desconformes, creadas á vontade de cada um e segundo as lembranças dispersas, sem unidade de plano, sem um systema assentado.

Já temos alguns funestos exemplos de concessões mal pensadas, cujo resultado é o de empresas, que se prejudicam reciprocamente, partilhando o minguido movimento commercial que seria sufficiente para a prosperidade de uma, mas que, mesquinho pela divisão, acarreta o pauperismo de duas ou mais concurrentes.

Nos annexos Ns. 8 e 9 vereis o Aviso do Governo Imperial, e os detalhes da resposta, que lhe deo a Directoria.

O assumpto é grave : para elle chamamos a vossa attenção.

---

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

Escriptorio da Companhia em S. Paulo, 15 de Fevereiro de 1879.

A DIRECTORIA :

*Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,*  
Presidente.

*Barão de Souza Queiroz.*  
*Martinho da Silva Prado.*  
*Pi telis Nepomuceno Prates.*  
*Barão de Tres Rios.*

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Gerat

---

ESTRADA DE FERRO

COMPANHIA PAULISTA

		Illmo Sr.

Tenho a honra de apresentar á approvação de V.  
S. o seguinte relatorio dos acontecimentos havidos nesta  
Estrada de Ferro d'Oeste durante o semestre findo em  
Dezembro de 1878.

## EXTENSÃO DA LINHA

No dia 24 de Outubro proximo passado, a linha entre Leme e Pirassununga, 23 kilometros, foi aberta ao trafego, o qual tem corrido com toda a regularidade.

O valor desta extensão pôde ser avaliado pelo facto de ter sido a Estação de Pirassununga aberta ao trafego sómente á dois mezes, e ter dado um rendimento maior do que as outras tres estações da linha do Guassú durante os seis mezes.

## REPARTIÇÃO DO TRAFEGO

Pelo quadro annexo ver-se-ha que o numero de passageiros continúa a augmentar:

## PASSAGEIROS

ANNO	SINGELLOS		IDA E VOLTA	TOTAL
	1. <sup>a</sup> CLASSE	2. <sup>a</sup> CLASSE		
1878 Junho	10,675	60,979	3,078	74,732
10br.º	10,776	63,352	3,003	77,131

Este augmento é devido principalmente a abertura da linha até Pirassununga.

O quadro de mercadorias mostra tambem um augmento sobre o semestre findo em Junho.

### MERCADORIAS

ANNO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1878 Junho	28 486	16.420	44.906
Dezembro	35 731	13.203	48.937

A redução na importação é desfavoravel á economia no trafego, visto que quando a importação e exportação são quasi iguaes, o movimento de wagões vazios é o minimo; porém, quando a differença é sensivel, na mesma proporção, é preciso transportar wagões vazios, o que traz despeza sem rendimento.

### RECEITA E DESPEZA

O quadro annexo mostra que a despeza e rendimento tem marchado parallellos, havendo a mesma relação que houve no semestre de Junho proximo passado.

ANNO	RECEITA	DESPEZA	RELAÇÃO
1878			
Junho	888:711\$250	306:491\$017	34,48 %
Dezembro	1026:870\$120	357.135\$823	34,77 %

Durante o semestre, na secção entre Jundiahy e Campinas, foram assentados na extensão de 5 kilometros, trilhos de aço ; com os quaes espero mais tarde fazer uma economia na conservação da linha. Em diversos pontos foram renovados 12,000 dormentes.

Alguns kilometros foram fechados com cerca de arame ; grande segurança dos trens, e evitando prejuizo aos possuidores de gado.

Além deste trabalho foram feitas quatro passagens americanas nos lugares mais transitados pelos animaes.

A ponte de Piracicaba foi pintada de novo, como também as outras pontes, edificios, &c.

### TREM RODANTE

Todo o material está em bom estado.

### TELEGRAPHO

Este ramo de serviço funcionou sem irregularidade.

ACCIDENTES

Tenho a lamentar o chefe da estação da Boa Vista que perdeu uma perna por pular do estribo de uma machina quando a mesma estava em marcha.

Deus guarde a V. S.

Illmo. Sr. Dr. Clemente Falcão Filho,  
M. D. Presidente da Directoria da  
Companhia Paulista.

Campinas, 10 de Fevereiro de 1879.

*V Vatter J. Hammond,*

Inspector Geral.

ANNEXO N.º 2

Demonstração do 19.º dtvidendo

# Demonstração do 19.º dividendo aos accionistas da estrada da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete da receita e despesa relativo ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1878	803:204\$667	Importancia destinada ao pagamento do 19.º dividendo (9\$750 por acção, ou 9,75 %)	594:518\$200
Importancia indivisivel no semestre anterior.	199\$425	Quota-parte da Provincia pelo excesso de 8 % do rendimento da linha no semestre de Julho á Dezembro findo	47:28\$303
Idem sujeita a liquidação no mesmo semestre	14:828\$703	Importancia destinada ao fundo de reserva	16:500\$000
	819:232\$495	Idem idem á amortisação da divida da Companhia	142:664\$270
		Idem sujeita a liquidação no referido semestre	17:674\$204
		Idem indivisivel e fracções que passam p.º o 20º dividendo	747\$518
			819:232\$495

Escritorio da Companhia Paulista, em S. Paulo, 28 de Fevereiro de 1879.

*Gabriel Nunes Ramalho*

Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 3

Balanço do semestre de Julho á Dezembro de 1878

# Balanço relativo ao semestre de Julho á Dezembro de 1878

## ACTIVO

## PASSIVO

ACÇÕES A' EMITIR			CAPITAL		
Importe das mesmas . . . . .	2,972:600\$000		75,000 acções de 200\$000 rs. cada uma . . . . .		15,000:000\$000
ACÇÕES EM COMMISSO			EMPRESTIMO EMITIDO		
Idem idem . . . . .	117:000\$000	3,089:600\$000	Valor do mesmo . . . . .	1,668:907\$387	
DESPEZAS DE CONSTRUÇÃO			ACCIONISTAS		
Gastos feitos com			Agio não reclamado . . . . .	122:260\$000	
Encorporação da Companhia . . . . .	978\$540		DIVIDENDOS		
Moveis e utensis . . . . .	10:435\$580		Pelos que não foram recebidos. . . . .	57:155\$331	
Locação . . . . .	1:763\$814		SELLO DE ACÇÕES		
Obras de construção . . . . .	8,343:171\$494		Saldo desta conta. . . . .	2:219\$800	
Material fixo . . . . .	2,440:672\$858		LUCROS E PERDAS		
» rodante . . . . .	741:567\$835		Idem idem . . . . .	23:669\$207	
Telegrapho . . . . .	40:326\$679		IMPOSTO DE TRANSITO		
Diversos materiaes. . . . .	103:632\$901		Idem idem . . . . .	83:744\$091	
Juros. . . . .	599:452\$188		THEOURO PROVINCIAL		
Cessão de privilegio . . . . .	40:005\$000		Idem idem . . . . .	252:217\$822	
Dormentes . . . . .	60:103\$100		FUNDO DE RESERVA		
Instrumentos e ferramentas . . . . .	13\$000	12,382:122\$989	Importancia que constitue o mesmo . . . . .	178:257\$770	
INAUGURAÇÃO			ACÇÕES PROVISÓRIAS		
Gastos verificados com a mesma . . . . .	3:387\$125		Importe de 532 acções dadas em pagamento do 5.º divi- dendo aos accionistas da 2.ª secção da linha. . . . .	406:400\$000	
DEMANDA COM EMPREITEIROS			CONTAS CORRENTES		
Idem idem . . . . .	57:899\$062	61:286\$187	Saldo desta conta. . . . .	27:032\$838	
GARANTIA DE JUROS			CAUÇÕES		
Recebido da Provincia . . . . .		252:217\$816	Prestadas por diversos empreiteiros . . . . .	571\$117	
ACÇÕES DA COMPANHIA			RECEITA GERAL		
Importe de 883 acções representando parte do fundo de reserva. . . . .		178:241\$600	Saldo liquido da receita e despeza da linha conforme o balancete deste semestre . . . . . 803:204\$667		
AGIO			Receita por liquidar no semestre anterior 16:027\$828		819:232\$495
Pelo que foi votado pela assembléa geral de accionistas . . . . .		1,250:000\$000	RECEITA ESPECIAL		
RAMAL PARA O BETHLEM			Proveniente da taxa adicional até 31 de Dezembro do anno findo . . . . .	214:279\$645	
Gastos feitos com a exploração do mesmo . . . . .		11:555\$283	DIVERSOS CREDORES		
MATERIAES PARA CUSTEIO			Saldo a favor de diversos . . . . .	690:010\$039	4,242:987\$542
Importe dos existentes no Almojarifado . . . . .		36:152\$037			
DIVERSOS DEVEDORES					
Saldo em mão de diversos. . . . .		1,742:849\$719			
CAIXA					
Saldo existente . . . . .		238:961\$911			
	S. E. ou O.	19,242:987\$542			19,242:987\$542

ANNEXO N.º 4

Balancete da receita e despeza



ANNEXO N.º 5

Contracto com Antonio Teixeira da Silva

---

Cópia

Livro de notas N. 88, fls. 18 v. — Primeiro traslado da  
escriptura de contracto de empreitada  
que entre si fazem Antonio Teixeira da  
Silva, com a Companhia Paulista.

Saibam quantos este publico instrumento de escriptura de contracto de empreitada virem, que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus-Christo de mil oitocentos setenta e oito, aos vinte e dous de Outubro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o escriptorio da Compauhia Paulista, onde fui vindo eu tabellião, e sendo ahi perante mim compareceram partes entre si justas e contractadas, a saber : de um lado como empreiteiro, Antonio Teixeira da Silva, morador em Pirassu-

nunga, é d'outro lado como aceitante, a Directoria da Companhia Paulista de estrada de ferro, representada pelo seu Presidente, o Doutor Clemente Falcão de Souza Filho, morador nesta Cidade ; pessoas reconhecidas pelas proprias de mim e das testemunhas adiante nomeadas e assignadas, de que dou fê. E perante as testemunhas me foi dito e declarado pelo empreiteiro outorgante Antonio Teixeira da Silva que elle tinha justo e contractado com a Directoria da Companhia Paulista das estradas de ferro do Oeste da Provincia construir a parte da estrada de ferro no ramal de Mogy-Guassú, que fica entre a Villa de Pirassununga e o lugar em que findarem sete kilometros, á contar da estação situada naquella Villa, fazendo ahi todo o movimento de terra e obras d'arte, bem como o fornecimento de póstes telegraphicos e dormentes, cujo numero será designado pela Companhia, excluindo-se deste contracto a superstructura da linha. Para este contracto o referido outorgante aceita todas as clausulas, condições e onus dos contractantes que foram feitos para a construcção da estrada referida na sessão que fica entre as estações do Cordeiro e Manoel Leme, salvas as modificações que abaixo vão expressas. E para effectividade desta estipulação fica rubricado por ambas as partes contractantes um exemplar impresso da escriptura de contracto celebrada a trez de Agosto de mil oitocentos setenta e sete entre a Companhia Paulista e Angelo Fenili, a qual fica sendo parte da presente escriptura. As modificações supra mencionadas são as seguintes : Primeira—Na tabella de preços do referido contracto celebrado com Angelo Fenili e que aqui fica recebido e aceito, far-se-ha diminui

ção de vinte por cento no movimento de terras e obras d'arte e fornecimento de dormentes e pôstes telegraphicos —Segunda—O prazo para a conclusão das obras deste contracto será o de sete mezes o contar do dia em que o serviço fôr entregue pelo engenheiro da Companhia —Terceira—Não terá o empreiteiro obrigação de tomar acções da Companhia para caução de que falla o artigo terceiro das condições geraes Todas as mais clausulas do referido contracto ficam vigorando e são aqui expressamente aceitas por elle empreiteiro O que tudo ouvido pelo Doutor Clemente Falcão de Souza Filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, por elle, perante as mesmas testemunhas, me foi dito que aceitava este contracto pelo modo nelle referido, pagando o empreiteiro todas as despezas do mesmo. Assim o disseram de que dou fé e me pediram que lhes lavrasse esta na presente nota, o que satisfiz em vista da seguinte distribuição devidamente sellada : A Elias—Escriptura de contracto de empreitado que faz Antonio Teixeira da Silva com a Companhia Paulista, para construcção de parte do ramal da estrada de ferro do Mogy-Guossú. São Paulo, vinte e dous de Outubro de mil oitocentos setenta e oito. Quirino Chaves.—É feita esta escriptura li às partes contractantes que outorgaram, aceitaram e assignam com as testemunhas Adolpho Augusto Machado e Angelo Fenili, reconhecidos de mim Elias de Oliveira Machado, tabellião que escrevi.—Antonio Teixeira da Silva.—Doutor Clemente Falcão de Souza Filho. —Adolpho Augusto Machado —Angelo Fenili.—(Estava uma estampilha de duzentos réis, competentemente inutilisada). Trasladado do proprio livro ao qual me repor-

to em o mesmo dia, mez e anno.ao principio declarados. Eu, Elias de Oliveira Machado, tabellião que subscrevi, conferi e assigno em publico e razo.—Em testemunho de verdade (Estava o signal publico) Elias de Oliveira Machado.—Conferido. Machado. — Ao presente traslado achava-se adherida uma estampilha de quatrocentos réis e inutilisada da seguinte maneira : São Paulo, vinte e dois de Outubro de mil oitocentos setenta e oito.—Machado.

Conforme.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA,

servindo de Secretario..



ANNEXO N.º 6

Contracto com Angelo Fenili

---

Cópia

Livro de notas n. 88 fls. 18 v.—Primeiro traslado da escriptura de contracto de empreitada que entre si fazem Angelo Fenili e a Directoria da Companhia Paulista.

Saibam quantos este publico instrumento de escriptura de contracto de empreitada virem que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus-Christo de mil oitocentos setenta e oito, aos vinte e dous de Outubro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o escriptorio da Companhia Paulista, onde fui vindo eu tabellião, e sendo ahi, perante mim compareceram partes entre si justas e contractadas, a saber : como empreiteiro, Angelo Fenili, morador nesta Cidade, e como aceitante a Direc-

toria da Companhia Paulista de estrada de ferro, representada pelo seu presidente o Doutor Clemente Falcão de Souza Filho, também morador nesta Cidade, pessoas reconhecidas pelas proprias de mim e das testemunhas adiante nomeadas e assignadas, do que dou fé. E perante as testemunhas me foi dito e declarado pelo empreiteiro outorgante Angelo Fenili que tinha justo e contractado com a Directoria da Companhia Paulista das estradas de ferro do Oeste da Provincia, construir a parte da estrada de ferro no ramal de Mogy-Guassú que fica entre o ponto em que acabam os sete primeiros kilometros, contados da estação de Pirassununga e o ponto terminal da dita estrada na margem do rio Mogy-Guassú, fazendo ali todo o movimento de terra e obras d'arte, bem como o fornecimento de póstes telegraphicos e dormentes, cujo numero será designado pela Companhia, excluindo-se deste contracto a superstructura da linha. Para este contracto o referido outorgante aceita todas as clausulas, condições e onus dos contractantes, que foram feitos para a construcção da estrada referida na sessão que fica entre as estações do Cordeiro e Manoel Leme, salvas as modificações que abaixo vão expressas. E para effectividade desta estipulação, fica rubricado por ambas as partes contractantes um exemplar impresso da escriptura de contracto celebrada a trez de Agosto de mil oitocentos setenta e sete entre a Companhia Paulista e elle mesmo Angelo Fenili, a qual fica sendo parte da presente escriptura. As modificações retro mencionadas são as seguintes : Na tabella de pre-

gos do referido contracto celebrado com Angelo Fenili e que aqui fica recebido e aceito, far-se-ha diminuição de vinte por cento no movimento de terras e obras de arte e fornecimento de dormentes e póstes telegraphicos.—Segunda—O prazo para conclusão das obras deste contracto será o de sete mezes a contar do dia em que o serviço fôr entregue pelo engenheiro da Companhia.—Terceira—Não terá o empreiteiro obrigação de tomar acções da Companhia para caução de que falla o artigo terceiro das condições geraes. Todas as mais clausulas do referido contracto ficam vigorando e são aqui expressamente aceitas pelo empreiteiro Angelo Fenili. O que tudo ouvido pelo Doutor Clemente Falcão de Souza Filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, por elle, perante as testemunhas, me foi dito que aceitava esta escriptura pelo modo nella referido, pagando o empreiteiro as despesas do mesmo. Assim o disseram de que dou fê e me pediram que lhes lavrasse esta nesta nota, o que satisfiz a vista da distribuição que se segue, devidamente sellada : A' Elias—Escriptura de contracto de empreitada que faz Angelo Fenili com a Companhia Paulista para construcção de parte do ramal da estrada de ferro do Mogy-Guassú—São Paulo, vinte e dous de Outubro de mil oitocentos setenta e oito.—Quirino Chaves.—E feita esta escriptura li ás partes contractantes que outorgaram, aceitaram e assignam com as testemunhas Adolpho Augusto Machado e Antonio Teixeira da Silva, reconhecidas de mim Elias de Oliveira Machado, tabellião que escrevi. - Angelo Fenili. - Doutor Clemen-

te Falcão de Souza Filho. - Adolpho Augusto Machado. —Antonio Teixeira da Silva. (Estava uma estampilha de duzentos réis competentemente inutilisada). Traslado do proprio livro ao qual me reporto em o mesmo dia, mez e anno ao principio declarados. Eu, Elias de Oliveira Machado. tabellião que subscrevi, conferi e assigno em publico e razo.—Em testemunho de verdade (Estava o signal publico).—Elias de Oliveira Machado.—Conferido.—Machado —(O presente traslado estava selado com uma estampilha do valor de quatrocentos réis assim inutilisada : São Paulo, vinte e dois de Outubro de mil oitocentos setenta e oito.—Machado).

Conforme.

FRANCISCO MARIINS DE ALMEIDA,  
servindo de Secretario.

ANNEXO N.º 7

Relatorio do Engenheiro Chefe

---

COMPANHIA PAULISTA

ESTRADA DE FERRO LO MOGY-GUASSU'

---

Escriptorio Technico. Pirassununga, 11 de  
Fevereiro de 1879.

Illm. Snr.

Tenho a honra de offerecer à consideração de V. S. o presente relatorio do andamento que teve o serviço a meu cargo, desde a data do anterior.

Concluíram-se as obras da estrada desde a estação do Leme até a desta Villa, bem como as do armazem de cargas, e abriu-se o trafego nesta parte da linha.

Fizeram-se as medições finaes e liquidaram se as respectivas contas.

Nos quadros Ns. 1 e 2 vão indicadas as quantidades e custo das obras feitas por empreiteiros na preparação do leito, desde Cordeiro até Pirassununga ; e nos quadros Ns. 3 e 4 as obras feitas por empreiteiros no assentamento de trilhos, também desde Cordeiros até Pirassununga

Parece verificado que a construção de toda a estrada até o porto do Ferreira vai custar sensivelmente menos que a quantia orçada.

Fez-se a locação da linha desde a estação desta Villa até o porto do Ferreira.

Na empreitada Fenili acham-se começados os trabalhos preparatorios e também alguns de movimento de terras.

Tendo reconhecido que a construção da primeira linha locada causava muitos danos às propriedades particulares que se encontram desde a estação até a saída desta Villa, acarretando consideravel somma de indemnisações e trazendo ainda maior onus á Companhia pela multiplicidade de cancellas que seria preciso guardar sobre as ruas atravessadas, por isso resolvi estudar uma mudança de traçado que reduzisse o mais possivel taes inconvenientes.

Foram feitos estes estudos com resultados satisfatorios.

Por meio desta mudança de traçado, que abrangio 6 1/2 kilometros conseguiu-se grande redução no numero de cancellas e no valor das desapropriações.

Ao mesmo tempo melhoraram-se as condições de alinhamento, evitou-se um corte em pedreira e poupi-

ram-se a muitos predios desta Villa os danos que tinham de soffrer.

A nova linha acha-se quasi toda locada, tendo sido este trabalho muito estorvado pelo mau tempo.

Tendo augmentado os trabalhos technicos desde as medições finaes das obras do Leme a Pirassununga, entrou de novo para o serviço o ajudante Olavo Hummel.

Tenho a satisfação de declarar que meus companheiros de trabalho continuam a prestar excellentes serviços.

Deus guarde V. S.

Illmo. Sr. Dr. Clemente Falcão 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 de obras feitas na preparação do letto até 31 de Dezembro de 1878

DIVISÕES DA LINHA	NOMES DOS EMPREITEIROS	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras					Obras d'arte								
		ROÇADAS EM		DESTOCA-MENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS						TOTAL	
		CAPOEIRÃO	MATTA VIRGEM									CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAIÕES	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>	m <sup>3</sup>		
1.ª SECÇÃO	Bento Franco & Pimentel. . . . .	93600	65200	985	159785	175046,639	4010,000	2777,700	997,000	183431,339	197,779	18,339	8,960	550,802	184,269	939,544	273,268	—	2172,961
	Coelho & Carneiro. . . . .	110690	100000	7016	217736	118824,600	33618,400	2950,000	1408,000	156831,000	155,065	41,295	120,793	1172,544	68,384	488,786	112,720	4,478	2164,065
	Angelo Fenili. . . . .	102705	215640	13415	331760	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. . . . .	—	—	—	—	3082,100	63,000	53,000	—	3198,000	—	—	—	63,518	—	—	3,994	1,302	68,814
2.ª SECÇÃO	Dr. Antonio da Silva Prado . . . . .	115520	40320	10941,90	166790,90	144667,660	42509,082	19711,050	1366,580	208254,372	130,100	41,582	99,914	1300,918	137,514	859,896	73,992	6,412	2650,388
	Somma total. . . . .	422515	421169	32387,90	876071,90	550937,799	81382,982	26058,750	4078,380	662457,911	483,004	101,216	248,861	3691,719	476,055	2599,769	512,352	15,511	8128,487

Pirassununga, 11 de Fevereiro de 1879.

Alberto Lofgren.

## Linha do Mogy-Guassú

Quadro do custo das obras feitas na preparação do leito até 31 de Dezembro de 1878

DIVISÕES DA LINHA	NOMES DOS EMPREITEIROS	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras					Obras d'arte							OBRAS DIVERSAS E EXTRAORDINARIAS	IMPORTANCIA TOTAL		
		ROÇADAS EM		DESTOCAMENTO	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\$900	2:608\$000	275\$800	4:755\$800	163:231\$643	5:656\$460	6:123\$840	5:346\$504	185:358\$447	4:036\$594	1:016\$080	275\$027	14:825\$744	3:309\$389	12:994\$035	9:831\$456	—	48:288\$325	4:794\$773	238:197\$345
	Coelho & Carneiro.	2:213\$00	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\$244	2:613\$607	229:740\$889
	Angelo Fenili.	2:054\$100	8:625\$500	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	—	—	—	4:470\$731	—	—	151\$772	78\$120	1:700\$623	638\$534	5:149\$714
2.ª Secção	Dr. Antonio da Silva Prado	2:310\$400	4:613\$160	3:063\$732	6 987\$292	132:585\$304	57:866\$486	45:628\$601	7:260\$337	243:340\$728	228\$264	2:527\$996	3:833\$364	33:135\$044	2:460\$920	11:542\$556	3:250\$186	256\$480	57:243\$810	8:097\$305	315:669\$135
	Somma total.	8:450\$300	16:846\$760	9:068\$612	34:365\$672	516:677\$668	108:850\$342	59:765\$673	21:849\$761	707:143\$414	3:100\$636	5:672\$774	8:891\$851	95:522\$743	8:379\$599	34:755\$605	19:558\$880	802\$120	176:684\$508	18:426\$003	936:619\$627

Pirassununga, 11 de Fevereiro de 1879.

Alberto Lofgren.

**Quadro do custo das obras feitas no assentamento da via permanente  
até 31 de Dezembro de 1878**

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	EMPREITEIROS			TOTAL
	ALLEN & JEFFERY	BURNETT & SAMPSON	DR. ANTONIO PRADO	
Assentamento da via principal . . .	1:000\$000	67:878\$470	35:740\$800	104:619\$250
»    de desvios. . . . .	896\$800	2:102\$220	866\$592	3:865\$612
Lastro. . . . .	. . . . .	28:817\$345	12:924\$894	41:742\$239
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	49:532\$286	157:568\$151

Pirassununga, 11 de Fevereiro de 1879.

ALBERTO LOFGREN.

## LINHA DO MOGY-GUASSU'

## Quadro das quantidades de obras feitas no assentamento da via permanente até 31 de Dezembro de 1878

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	EMPREITEIROS			TOTAL
	ALLEN & JEFFERY	BURNETT & SAMHSON	DR ANTONIO PRADO	
Assentamento da via principal.	m1 500,00	m1 44365,00	m1 23360,00	m1 68225,00
» de desvios . . .	m1 448,40	m1 1374,00	m1 566,40	m1 2388,80
Lastro . . . . .	. . . . .	m3 34137,20	m3 16005,00	m3 50742,20
Recomposição do leito . . . . .	. . . . .	m3 5950,00	. . . . .	m3 5950,00

Pirassununga 11 de Fevereiro de 1879.

ALBERTO LOEGREN.

ANNEXO N.º 8

Aviso de 4 de Janeiro de 1879 do Ministerio da  
Agricultura

---

## Copia

N. 1.—1.<sup>a</sup> Secção.—Directoria das Obras Publicas.  
—Rio de Janeiro.—Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 4 de Janeiro de 1879. - Illmo e Exmo. Snr.—Tendo sido dirigidas ao Governo Imperial diversas petições, requerendo concessão, sem onus do Estado, para a construcção, uso e gozo do prolongamento da estrada de ferro de São Paulo, a partir do Rio Claro para Araraquara, passando por São Carlos do Ithal; haja V. Ex. de ouvir a Companhia Paulista, e exigir della, que declare si está ou não resolvida a usar da preferencia que lhe garante a clausula 16.<sup>a</sup> do contracto celebrado com essa Presidencia em 12 de Maio de 1873, afim de que o Governo possa resolver como parecer-lhe mais conveniente aos interesses dessa Provincia.—Deus guarde a V. Ex.—JOÃO LINS VIEIRA CANSANSÃO DE SINIMBU'.—Sr. Presidente da Provincia de São Paulo —Conforme.—JOSE' JOAQUIM CAROZO DE MELLO.

Conforme.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA,  
servindo de Secretario.

---

ANNEXO N.º 9

Resposta da Directoria da Companhia Paulista sobre a pergunta que lhe fez o Governo Imperial se quer ou não construir a estrada de ferro de S. João do Rio Claro á Araraquara.

---

Illmo. e Exmo. Sr.

Escriptorio da Companhia Paulista,  
14 de Fevereiro de 1879.

Tendo sido dirigidas ao Governo Imperial diversas petições requerendo concessão, sem onus do Estado, para construcção, uso e gozo do prolongamento da estrada de ferro de S. Paulo, a partir do Rio-Claro para Araraquara, passando por S. Carlos do Pinhal, e tendo V. Ex. exigido que a Directoria da Companhia Paulista declare se está ou não resolvida a usar, quanto a esse prolongamento, da preferencia que à Companhia ficou garantida pela clausula 16.<sup>a</sup> do contracto de 12 de Maio

de 1873, afim de que o Governo possa resolver a respeito, esta Directoria leva ao conhecimento de V. Ex. que, não podendo por si tomar decisão, sobre a consulta, vai aproveitar a reunião de accionistas, que terá lugar no dia 28 do corrente, para pedir o pensamento da Companhia, e poderes para responder competentemente.

Tratando, porém, o Governo Imperial de resolver como lhe parecer mais conveniente aos interesses desta Provincia, segundo se declara no Aviso de 4 de Janeiro proximo findo, que tambem veio ao conhecimento da Directoria, e, sendo a Companhia Paulista muito interessada, senão a mais interessada, na solução que se der á questão do prolongamento, não pôde esta Directoria deixar de adduzir algumas considerações sobre essa materia em a qual julga que os interesses da Companhia são identicos aos da Provincia e do Estado.

O prolongamento de Rio-Claro á Araraquara h<sup>a</sup> sido objecto de opposição da parte desta Companhia por não offerecer a melhor directriz para communicação com a Provincia de Matto-Grosso, e especialmente porque aquelle traçado formaria mais um elemento vicioso da rêde de caminhos de ferro desta Provincia, sendo a Companhia Paulista a prejudicada em seus direitos e interesses.

O proprio autor do projecto, engenheiro do Governo, declara que a estrada desta Companhia no Mogyguassú ficaria ENTALADA entre a de Casa-Branca e a de Rio-Claro á Araraquara (1); e em seu traçado projectou

---

(1) Parecer sobre a petição dos Directores da Companhia Paulista, pag. 4, lin. 17 á 20.

estações, que ficam encravadas na zona privilegiada da Companhia Paulista.

Esta Directoria pede a attenção de V. Ex. e do Governo Imperial para este ponto, que importa a confissão da inconveniencia daquelle traçado. Pondera tambem que todo o damno que de tal sorte se causar a esta Companhia—a primeira e maior Empreza de estradas de ferro constituida por capitaes nacionaes—reverte directamente sobre o publico, a Provincia e o Estado; porque a perda do trafego, importando diminuição de rendas, terá por effeito necessario retardar e restringir constantemente o abaixamento de tarifas á que a Companhia tem de chegar pelo crescimento natural de seu trafego.

Mas não é só nisto que consiste a inconveniencia daquelle projecto.

E' bem sabido que o traçado de Rio-Claro por Araraquara, considerado até esta Villa, tende a servir quasi unicamente os municipios de S. Carlos e Araraquara, pois deixa muito á esquerda a Freguezia de Itaquary e os municipios de Brotas (2), Dous Corregos e Jahu; e tem á direita, muito perto, a estrada da Companhia Paulista—em trafego até Pirassununga e em via de execução até Belem do Descalvado—cuja estação tomará necessariamente uma parte consideravel da producção dos proprios municipios de S. Carlos e Araraquara.

---

(2) Brotas, que, na opinião do autor do traçado, não é em nada inferior a Belem do Descalvado. (Parecer citado, pag. 5, lin. 39 e 40.)

A pequena parte do municipio do Rio-Claro (3) atravessada pelo referido traçado nada ganharia com elle por não poder abrir-se estação dentro da zona privilegiada e em prejuizo da estrada de Pirassununga.

Os municipios de Brotas, Dous Corregos e Jahú quasi nada lucrariam, e por pequena differença de distancia continuariam a procurar a estação do Rio-Claro, eximindo-se do grande percurso á que os obrigaria a estação de S. Carlos, percurso ainda mais oneroso quando se trata de uma Empreza sem auxilio do Governo, e para a qual será elemento de vida a exaggeração das tarifas, Por falta de trafego sufficiente em sua linha.

Os interesses desses municipios não ficariam, pois, satisfeitos, e mais tarde ser-lhes-hia necessario uma estrada distincta, partindo do Rio-Claro, e de que não deveriam ficar privados desle que se concedesse a de Rio-Claro á Araraquara.

Assim teriamos, em uma limitada região, a linha de Casa-Branca, a do Mogy-guassú, a de S. Carlos á Araraquara, e a de Brotas e Jahú, todas se prejudicando reciprocamente.

Isto significa desperdicio de grandes capitaes com dispersão do mingoado movimento commercial, quando é o inverso que deve procurar-se para se não reproduzirem os funestos exemplos, que já temos, e que tanto affectam ás respectivas Emprezas, como ao Publico e ao

---

(2) Na memoria justificativa dos estudos feitos para o prolongamento desde Rio Claro até Sant'Anna de Pañahyba, encontra-se uma extensa relação de fazendeiros do municipio do Rio-Claro. Na quasi totalidade são elles tributarios das estações do Rio-Claro, Cordeiro e até da de Limeira; e pequeno é o numero daquelles a quem interessaria o prolongamento estudado se alli pudessem abrir-se estação.

Thesouro Provincial, principalmente, pela garantia de juros a que é obrigado.

Se, pelo contrario, a região á oeste de Rio-Claro fôr servida por uma só linha, que menos se embarace na zona de outras, obter-se-ha economia de estabelecimento e de custeio, com maior utilização dos capitaes, e a concentração do movimento commercial no trafego dessa estrada será condição tão necessaria á prosperidade da Empreza, e abaixamento de tarifas para os generos de transporte, quanto a sua dispersão ou rarefacção deve considerar-se causa certa de decadencia da Empreza e elevação das tarifas ; assim tambem ficariam attendidos os interesses de todos os municipios da alludida região.

Acha-se nessas condições o traçado que o Dr. Lobo levou ao conhecimento da Assembléa Provincial de S. Paulo na sessão do anno proximo passado. Parte, esse traçado, do Rio-Claro e vai ter ás margens do Jacaré Grande, passando entre Brotas e S. Carlos do Pinhal, entre Jahú e Araraquara.

Suas vantagens são as seguintes : serve igualmente os municipios de S. Carlos e Araraquara, como os de Rio-Claro (Itaquery e a parte percorrida pelo traçado impugnado), Brotas, Dous Corregos e Jahú, e aparta-se da estrada da Companhia Paulista no Mogy-guassú, offerecendo por conseguinte a melhor directriz para o prolongamento a partir do Rio-Claro, e bem assim a maior somma de interesses a Empreza que o realisar.

A Directoria da Companhia Paulista entende que, a partir de Rio-Claro, é este traçado o que póde conciliar todas as conveniencias, e aos Governos compete denegar

concessão áquelles que não se fundarem na maxima conveniencia do paiz, para que a rêde de estradas de ferro não venha á ser sómente um conjuncto de partes desconformes, creadas á vontade de cada um, e sem attenção aos interesses geraes.

Esta acção do Governo torna-se ainda mais necessaria quando se trata de nma questão que affecta a comunicação com a longinqua Provincia de Matto-Grosso.

E' a estrada da Companhia Paulista a que mais vantagens offerece para ser prolongada a Matto-Grosso e Goyaz.

O Governo Imperial tendo em attenção as necessidades da Provincia de Matto-Grosso, mandou fazer estudos para o prolongamento até as margens do Paraná ou Parnahyba, pelas regiões comprehendidas entre as margens do Mogy-guassú e Rio-Grande, e a estrada geral que passa por Araraquara e Jaboticabal e vai ter a Sant'Anna do Parnahyba, servindo de ponto de partida Limeira ou Rio-Claro, como fosse mais conveniente.

Na pratica, porém, foram levados esses estudos por uma das mais infelizes direcções que se poderiam imaginar, e é disto que resulta o traçado de Rio-Claro por Araraquara.

Aceitando o ponto objectivo desse traçado—Santa Anna de Parnahyba—que era o mais conhecido, e offeria grande vantagem sob quaesquer outros que correspondessem a prolongamentos da Mogyana ou da Sorocabana, esta Directoria tem se dirigido por mais de uma vez ao Governo Imperial fazendo vêr a inconveniencia da directriz estudada e a vantagem do traçado em prolongamento da linha de Pirassununga pelos valles do

Mogy-guassú e Rio-Grande, como principalmente se continha nas instrucções que o Governo havia dado para aquelles estudos.

Foi ouvido o engenheiro do Governo e autor desses estudos ; mas só cuidou elle de embaralhar a questão e trazel-a para o terreno da odiosidade.

Esta Directoria apresentou ainda uma refutação completa ao primeiro parecer daquelle engenheiro, e, tendo elle continuado no mesmo systema de discussão, quando esta já havia chegado a um ponto sufficiente para o pleno esclarecimento da verdade, não quiz esta Directoria prolongal-a em terreno tão improprio, e antes entendeu que devia deixar a questão ao inteiro criterio do Governo, pois o exame e confrontação de todos os documentos, que a respeito appareceram, faz bem certa e decisiva a preferencia do traçado que esta Directoria propoz.

Hoje esse traçado tem ganho muito mais terreno com a construcção da estrada até o porto do Ferreira ; e já não é licito duvidar que o prolongamento a partir deste ponto é o mais conveniente para ir a Sant'Anna de Parnahyba.

Entretanto, o Dr. Benjamin Franklin fez uma exploração nos rios Tieté e Paraná, e, em vista de novos dados colhidos no relatorio dessa exploração, o Dr. Lobo veio a conhecer que além de Sant'Anna de Parnahyba ha um outro ponto objectivo—Urubú-pungá—que á quasi todas as condições daquelle reúne tambem a vantagem de ligar a estrada de ferro directamente á grande rêde navegavel da parte inferior do Paraná e seus affluentes, e conjunctamente á parte superior desse rio, cuja nave-

gabilidade estende-se até a barra do rio Sant'Anna no Parnahyba.

A estrada que procurar Sant'Anna, principalmente pelos valles do Mogy-Guassú e Rio Grande, presta-se a uma bifurcação para Goyaz, porém não liga-se directamente á rêde navegavel do Paraná, interrompida pelo Salto Urubú-pungá. Para estabelecer-se esta ligação seria preciso mais um ramal desde Sant'Anna até o Salto, inutilizando a correspondente via navegavel e onerando os generos de transporte com grande excesso de percurso.

A linha que se dirigiu a Urubú-pungá não se presta de igual modo á bifurcação para Goyaz, porém com menor extensão de estrada utiliza as duas secções navegveis do Paraná e afluentes, ficando igualmente ao abrigo de ataques e em condições de ser prolongada á Capital de Matto-Grosso.

Em vista destas razões, por certo muito ponderosas, esta Directoria pensa que além do traçado á Santa Anna de Parnahyba pelos valles de Mogy-guassú e Rio-Grande, merece toda a attenção o traçado directo de Rio-Claro á Urubú-pungá, como se descreve no memorial que o Dr. Lobo levou ao conhecimento do Governo Imperial e da Assembléa Provincial de S. Paulo em Fevereiro do anno proximo passado.

A linha de Rio-Claro ao Jacaré-Grande não prejudica portanto a questão de prolongamento á Matto-Grosso; ao contrario offerece mais uma das melhores soluções a este problema, qual é o prolongamento directo á Urubú-pungá; no entretanto que a estrada de Rio Claro á Araraquara tende a prejudicar a questão, sendo a

realização da 1.<sup>a</sup> secção do prolongamento estudado, isto é, da menos satisfatoria das tres soluções.

E, sendo a estrada de Rio-Claro ao Jacaré Grande mais conveniente aos interesses desta Provincia e da propria Empreza concessionaria, esta Directoria pensa que deve ella ser concedida em vez da de Rio Claro á Araraquara.

São estas as considerações que a Directoria da Companhia Paulista tinha á adduzir e pede a V. Ex. digne se leval-as ao conhecimento do Governo Imperial.

Deus guarde a V. Ex.

Illmo. e Exmo. Sr. Dr. Laurindo Abelardo de Britto,  
D. Presidente da Provincia de S. Paulo.

O Presidente da Directoria da Companhia Paulista,

*Dr. Clemente Falcão de Souza Filho.*