RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

APRESENTADO

NA

SESSAÕ DE ASSEMBLÉA GERAL

DE

29 DE AGOSTO DE 1880

S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»

27—RUA DA IMPERATRIZ—27

1880

47

Senhores Accionistas

Cumprindo o disposto no art. 32 dos Estatutos, a Directoria da Companhia Paulista vem apresentar contas e relatorio do semestre de Janeiro a Junho do corrente anno, devendo desta vez occupar mais longamente a vossa attenção, já por ser este o relatorio de despedida da Directoria, já porque no semestre deu-se uma série de acontecimentos que convém relatar.

Trafego

O minucioso relatorio do Inspector Geral da estrada, que aqui vae annexo em n.º 1, com os seus quadros auxiliares—vos dá importantes e detalhadas noticias sobre extensão da linha em trafego—datas de aberturas das varias estações—rendimento da linha por kilometro desde 1872 até 1880—dividendos pagos e a importancia dos mesmos, quer antes quer depois da fuzão—movimento de passageiros desde 1872 até 1880—movimento de importação e exportação no semestre do presente relatorio—movimento de cada uma estação no mesmo semestre—rendimento e despeza da linha no mesmo semestre—despeza de custeio por kilometro - consummo feito pelas locomotivas no referido semestre e muitas outras informações sobre conservação da via permanente—repartição da tracção—telegrapho—almoxarifado—obras e estações—accidentes e escripturação da contadoria.

E' grato aqui destacar as seguintes noticias, que provam o zelo e pericia dos empregados immediatamente encarregados dos varios ramos de serviços da estrada.

Ha mais de dois annos que a linha não tem estado trancada durante um dia sequer, apesar das copiosas chuvas, que cahiram.

Desmoronamentos e outros embaraços interromperam o transito em todas as outras estradas da Provincia por maior ou menor tempo: só a estrada da Companhia Paulista atravessou aquelle largo periodo livre dessas contrariedades: seus trens chegaram diariamente aos

competentes destinos sem ter havido baldeação alguma

O seu telegrapho tem funccionado com toda a regularidade durante igual tempo sem a minima interrupção.

Finalmente, no semestre a que se refere o presente relatorio, não ha accidente algum a mencionar !

O movimento de passageiros foi o seguinte :

De 1.ª classe . . .	18.066
De 2.ª » . . .	70.765
Somma.	88.831

Houve em relação ao semestre anterior uma differença de 4.877 para mais.

O trafego de passageiros tem vindo crescendo constantemente :

Em 1872, em um periodo de 9 mezes, foi de 33.531.
» 1880, » » » » 6 » , » » 88.831.

As mercadorias, que transitaram pela estrada pezaram 36 691 toneladas, das quaes foram

De exportação . .	20.724
De importação . .	15.967

Comparados estes algarismos com os do semestre anterior se notará que houve na importação um accrescimo de 1.711 toneladas, o que quer dizer augmento de 10 % em relação ao ultimo semestre de 1879; mas na exportação deu-se uma diminuição de 19.106 toneladas, apparecendo afinal uma differença no trafego de 17.395 toneladas para menos.

E' o peior semestre que temos tido desde 1877 quanto a exportação.

A receita foi de. . . Rs. 783:911$210
A despeza » » . . Rs. 303:706$799

sendo o saldo de Rs. 480:204$411

A relação da receita para a despeza é de 38 74 %.

Por ahi se vê que tem sido regular no sentido de decrescimento a marcha da proporçao entre a rec ita e a despeza.

Em 1872 esteve ella na razão de 59.86 % : no primeiro semestre de 1880, cujo trafego foi escasso, como fica demonstrado, está ella reduzida a 38.74 %.

Reunindo ao saldo acima o producto da tabella addicional e as quantias arrecadadas no escriptorio central o liquido é de Rs. 573:048$826.

No intuito de animar e augmentar o trafego do ramal de Cordeiro ao Mogy-Guassú foram tomadas as seguintes medidas :

Comprou-se uma balsa de propriedade particular, que no rio Mogy-Guassú funccionava, dando passagem

á cargas e viandantes por meio de um serviço caro e irregular.

Agora a Companhia Paulista presta com ella passagem gratuita.

Não se fez esperar o resultado desta providencia : o trafego augmentou consideravelmente.

Além disso diminuiu-se o frete naquella secção da estrada.

E finalmente, com vistas de abrir passagem franca e facil para as povoações e municipios de Santa Rita, S. Simão e Ribeirão Preto, encarregou-se a Companhia, por contracto com o Governo Provincial, de fazer uma ponte sobre o rio Mogy Guassú—e aterros á ella annexos, estabelecendo se assim livre communicação com a estrada de ferro.

Esse contracto é o que se vê no annexo n.° 2.

As obras da ponte estão contractadas com José Rodrigues Ramos, que deve dal-a prompta em 30 de Novembro do corrente anno.

Podemos adiantar noticias sobre as que nos dá o Engenheiro Chefe no seu relatorio annexo n.° 9 e por isso aqui dizemos o seguinte :

Está fornecida a quasi totalidade das madeiras da ponte.

Acham-se feitos os aterros das entradas : grande parte da madeira está aparelhada e procede-se ao assentamento.

Estão armados tres lanços da ponte e activa-se o serviço para aproveitar o bom tempo.

Movimento de acções

No semestre, de que nos occupamos, o movimento de acções foi o seguinte :

Por venda. . . .	3.346
Por caução . . .	2.164
Por herança . . .	2.274
Somma.	7.784

Com relação a esta materia a Directoria acredita que tomou recentemente uma deliberação importante e util.

De ha muito tempo que se fazia sentir a necessidade da creação de uma agencia da Companhia na Capital do Imperio.

Era uma anomalia que os titulos da Companhia Paulista, conhecidos em Londres, e ahi cotados com vantagem, não fossem conhecidos na capital do Brazil e ahi não tivessem uma existencia official.

Era além disso um horisonte commercial muito estreito o que se offerecia aos accionistas, e que lhes permittia negociações sobre elles, unicamente na Provincia de S. Paulo, sem poderem alargar suas operações á praça do Rio, que aliás dista de nós apenas quinze horas de

viagem, e onde as circumstancias economicas pódem offerecer largas vantagens.

Para acabar aquella anomalia, para abrir novo mercado aos accionistas, para terem cotação na praça do Rio de Janeiro as acções da Companhia Paulista, era preciso estabelecer-se ali uma agencia, onde se fizessem as transferencias de acções, e onde se realisasse o pagamento de dividendos.

Durante o semestre deste relatorio concluiu a Directoria aquelle desideratum.

Está aberta desde o mez de Maio do corrente anno a agencia, e sua gerencia foi confiada ao estabelecimento bancario *English Bank of Rio de Janeiro Limited*, mediante a retribuição semestral de um conto de réis.

Dividendo

No annexo n.º 3 se demonstra o saldo de 601986$840 réis.

Deduzida a taxa addicional de 3 réis por kilo : feitas outras deducções constantes da referida demonstração, resta o saldo liquido de Rs. 491:840$000 que, dividido pelo numero de acções emittidas, dá — Rs. 8$000 por acção, que corresponde ao juro de 8 %.

A Directoria julgou conveniente, attenta a escassez da renda destesemestre, auxiliar a conta de dividendo, com a verba de 7:357$680, que, como fracção de dividendo, ficou destinada no semestre passado a supprir a despeza com cincoenta wagões encommendados :—e mais

com o dividendo das acções do fundo de reserva, na importancia de 11:350$000, que tambem ficára destinado a fazer face a mesma despeza, conforme se vê do ultimo relatorio á vós apresentado.

Na fórma do artigo 54 dos Estatutos, á vós compete resolver sobre o pagamento deste dividendo, que é o 22.º

Fundo de reserva

O fundo de reserva hoje é formado das seguintes parcellas :

1135	acções de que deo conta a Directoria no relatorio anterior na importancia de	228:691$200
149	acções adquiridas pela applicação	
——	das quantias existentes no fundo de	
1284	reserva.	29:830$000
	Saldo insufficiente para a compra de uma acção	170$000
	Somma.	258:691$200

sendo :

Em 1284 acções. .	258:521$200
Em dinheiro . . .	170$000
Somma.	258 691$200

Em consequencia da razão já allegada de escassez da renda, a Directoria resolveu não tirar neste semestre quantia alguma para o fundo de reserva, ficando essa operação addiada para o segundo semestre do anno, que é sempre mais rendoso.

Para assim proceder baseou se na lettra e espirito do artigo 57 dos Estatutos.

Pagamento a Provincia

Visto que a renda da estrada não attingiu a mais de 8 %, não ha quantia alguma a fornecer á Provincia na fórma do contracto.

Permanece portanto a divida na importancia de Rs. 130:897$479.

Pagamento do emprestimo em Londres

No presente mez de Agosto remetteu a Companhia para Londres a quarta prestação destinada ao pagamento da amortisação, juros e mais despezas relativas ao emprestimo levantado naquella cidade.

A remessa foi de £ 6865 9 6, que ao cambio do dia importou em Rs. 70:869$420 moeda brazileira.

Essa remessa tem a seguinte applicação :

£ 1600- 0 0 para 16 bonds sorteados
£ 5197-10-0 para pagamento de juros
£ 67- 9-6 para pagamento de commissão.

Conta corrente com a Caixa Filial do Banco do Brazil

Continúa a Companhia a ter naquelle estabelecimento os fundos, que vae apurando na estrada, e que, uma vez arrecadados, são logo ali recolhidos.

Além disso tem ella ali um credito aberto até a quantia de 170:250$000.

Já teve ali um credito de mil contos. Serviam de garantia a este, letras firmadas individualmente por cinco dos primitivos Directores da Companhia, a saber : sr. Barão de Souza Queiroz, Dr. Martinho Prado, Visconde de Tres Rios, Bernardo Gavião e Dr. Falcão Filho.

Os inconvenientes, porém, da necessidade de repetidas reformas dessas letras, e de despezas com os séllos das mesmas : a equidade, que pedia a desoneração daquelles cavalheiros — uns já retirados da administração da Companhia, outros proximos a retirarem-se ; a possibilidade de se dar garantias para credito sufficiente em titulos da Companhia—foram considerações que levaram a Directoria a substituir aquella garantia de letras por acções em caução tiradas do fundo de reserva.

Com effeito, no dia 7 de Maio do corrente anno, foram dadas á Caixa Filial do Banco do Brazil 1,135 acções da Companhia Paulista em caução para garantia do credito que ali tem, e foram resgatadas as letras dos

Directores, que, com a competente verba de *inutilisadas*, se acham no archivo da Companhia.

Contabilidade

Está em dia esta parte do serviço, como podeis verificar pelos annexos ns. 4 e 5, e pelos livros que estão a vossa disposição.

Estrada de Mogy-Guassú

Concluidas as obras da ultima secção desta estrada, que era a parte, que fica entre Pirassununga e o Porto Ferreira, foi ella entregue ao trafego em 15 de Janeiro proximo passado.

Fez-se a liquidação final das obras de preparação do leito, ficando os gastos dentro da respectiva quota do orçamento e toda a obra sensivelmente abaixo deste por se haverem realisado importantes economias em outras verbas, principalmente na via permanente.

Maiores detalhes a este respeito encontrareis no relatorio do Engenheiro, aqui annexo em n. 9

Prolongamento da estrada para Araraquara

O estado ultimo desta pretenção da Companhia, tal como foi relatado pela Directoria no semestre passado, era o de aguardar-se solução do Governo Provincial

50

53

sobre approvação de plantas, relativas á secção do Rio-Claro ao Morro Pellado, que lhe haviam sido apresendas em 3 de Janeiro do corrente anno, e que elle adiara sob pretexto do que aguardava o parecer de uma commissão de Engenheiros nomeada para dizer sobre uma raclamação levantada contra o traçado da Companhia na parte, que fica além do Morro Pellado.

Tinha-se começado a locação da 1ª secção, e foi ella concluida.

A 31 de Março ficaram terminados os planos da parte do traçado que vae do Morro Pellado a S. Carlos do Pinhal, na extensão de 34k.905m.

A extensão total até S. Carlos ficava com 72k.905m.

O minimo raio de curvatura era de 300 metros e a declividade maxima de 0.020.

Nem foram, porém, presentes ao Governo estes ultimos trabalhos technicos, porque era visivel a tendencia deste a tomar direcção e deliberações contrarias ao interesse da Companhia e do publico, devendo isso motivar o retrahimento á que se viu forçada a Companhia.

A Directoria e a opinião publica não se enganaram vaticinando os resultados daquella commissão adrede nomeada, com preterição até do Engenheiro Fiscal, que não consultado pelo Governo, teve de ceder temporariamente seu posto de honra á quem neste negocio melhores titulos parecia ter aos olhos do Presidente da Provincia.

Esse alvo de uma predilecção carinhosa e de uma confiança especialissima do Governo foi o Dr. Euzebio Stevaux.

Baseado nos preciosos trabalhos deste profissional, com officio de 21 de Abril proximo passado, remetteu-nos o Presidente da Provincia as plantas do mesmo e assignou-nos o prazo de 30 dias para declararmos se aceitavamos o traçado alli descripto.

Fizemos estudar esse traçado pelo nosso Engenheiro, e ante a demonstração clara e convincente de seus erros e inconveniencias, ante a preterição de clausulas do contracto de 7 de Junho de 1879, praticada pelo Presidente da Provincia, usando da faculdade, que nos foi por vós conferida em sessão de 4 de Abril do corrente anno, resolveu a Directoria significar ao Governo da Provincia que a Companhia Paulista desonerava-se de realisar a estrada de Rio-Claro á Araraquara passando por S. Carlos do Pinhal.

O officio dessa resposta e as bases do mesmo constão do annexo sob n. 6, confirmadas e reforçadas pelo relatorio sob n. 9.

Não se devendo, pois, realisar a construcção do prolongamento a S. Carlos, e, tendo-se concluido as obras da linha de Mogy-Guassú, foram dispensados os serviços dos engenheiros, que cooperavam nesses trabalhos, e que eram :

Chefes de Secção

Jorge Black Scorrar.
José Ayrosa Galvão.
José Rebouças.

Ajudantes

Olavo Augusto Hummel.
Alfredo José Nabuco de Araujo Freitas.

José Nabor Pacheco Jordão.
Benjamim Schalck.

Auxiliares

João Emygdio Ribeiro.
Max Grimeizen.
Alberto Lofgren.

Não param, porém, ahi os acontecimentos relativos a este já celebre prolongamento de estrada de ferro para S. Carlos do Pinhal.

Os adversarios da Companhia Paulista, os pretensos defensores do interesse publico, os presumidos pugnadores de um traçado modelo, ou prevendo que não submetteriam a Companhia a seus caprichos, ou conjecturando que podiam reduzil-a a capitular fazendo-lhe caretas e esgares, promoveram na Assembléa Legislativa Provincial a passagem de uma lei, que autorisou o Presidente da Provincia a contractar a concessão de uma estrada de ferro, que, partindo do Rio Claro, fosse terminar em Araraquara. (Lei de 10 de Abril de 1880.)

Os capitaes *acotovelavam-se*, diziam elles, para a realisação dessa estrada: e mal a Companhia Paulista abrisse mão do seu contracto, outra empresa surgiria e viria como por encanto tomar o posto abandonado daquella para entrar em plena phase de trabalho e actividade em prol dos municipios de S. Carlos, Araraquara e outros.

Infelizmente assim não succedeu: e os causadores do retrahimento da Companhia Paulista não cumpriram ainda perante aquelles Municipios e a Provincia o compromisso de honra tão solemnemente tomado!!

Em vez de procurarem solicitos o Governo da Provincia para conseguirem o contracto autorisado pela lei provincial de 10 de Abril do corrente anno, e assim darem livre curso aos capitaes represos, e que se *acotovelavam* na espera daquella almejada applicação, correram em busca do Governo Imperial solicitando novos auxilios, supplicando outros favores como o de irem felicitar aquelles Municipios com uma estrada de *bitola estreita* em troca de uma de *bitola larga*, que ia realisar a Companhia Paulista!!

Ahi correm editaes de convocação de empresarios para isso, publicados pelo Ministerio da Agricultura em data de 29 de Julho proximo passado, com o prazo até 31 de Agosto.

Não se póde comprehender tanta anomalia e incoherencia que vae nestes acontecimentos!

O Presidente desta Provincia oppõe se ao traçado da Companhia Paulista *porque é preciso dar efficaz auxilio á Companhia Ituana, salvando a das condições precarias em que se acha.*

Qual o recurso por elle descoberto?...

E' o de garantir lhe o *prolongamento natural de sua estrada de ferro á Brotas e Jahú* — contrariando assim as peccaminosas vistas da Companhia Paulista, que são *as de estender seus dominios por todo o oéste da Provincia, pouco lhe importando o futuro de outras empresas congeneres e de presente precario.* Não lhe approvou então o traçado, porque se avizinhava de Brotas e Jahú.

Pois bem!..

A Assembléa Provincial tira aquelles Municipios da direcção da estrada Ituana, fal-os tributarios da embryonaria empresa de S. Carlos, (art. 2º da lei de 10 de Abril de 1880) e o Presidente da Provincia sancciona essa lei, que não se coaduna com os seus planos de viação ferrea tão delineados no seu ultimo relatorio exhibido perante os legisladores da Provincia ! !

A Assembléa Legislativa Provincial julga de sua competencia legislar sobre o assumpto : — o Presidente da Provincia dedica á esta questão seus mais acurados desvellos : e, para bem resolver sobre materia de tanta transcendencia, não se contenta com as luzes e proficiencia de um funccionario de caracter permanente, mas soccorre-se *da illustração e probidade de um profissional* já experimentado em outras vezes.

No melhor ponto deste empenho o Presidente da Provincia sente a invasão de um poder superior nas regiões, que elle reputava de sua competencia, o qual põe de lado as resoluções da Assembléa Provincial, que quer estrada de bitola larga (art. 4º da lei de 10 de Abril de 1880) ; põe de lado as cogitações delle Presidente, que reserva Brotas e Jahú como cordial para o estado debilitado da estrada Ituana, e manda declarar em concurso uma estrada de bitola estreita, á qual se garante como tributarios os municipios de Brotas e Jahú, com sacrificio da Ituana ! !... (Vide condição 1ª dos Editaes da Secretaria da Agricultura de 29 de Julho proximo passado.)

Capitalistas abastados —lavradores importantes garantem *plena voce* o afluxo de capitaes para a realisação da estrada de S. Carlos, e demandam so as concessões

dos poderes provinciaes para pôrem a nado a nascente empreza.

As concessões são feitas, e a lei provincial ahi permanece infecunda e esteril porque os interessados desertam do palacio do Presidente, e os capitaes não se *acotovellam* mais ! !..

O prolongamento da estrada da Companhia Paulista sempre foi imposto pelo governo como devendo se realisar pela bitola larga.

Assim o determinou elle quando se tratou da estrada de Campinas ao Rio Claro : assim o determinou elle quando se tratou da estrada do Rio Claro á S. Carlos e Araraquara. (Vide Aviso de 8 de Maio de 1879).

Agora repentinamente muda o pensamento do Governo, e elle chama concurrentes para a construcção dessa estrada que deve ser de bitola estreita !!!.....

Parece que esta estrada está fadada a ser, para os Palinuros da administração publica o cabo das tormentas, onde naufraga toda a sua pericia e criterio ; e para nós o oceano das incertezas, porque muda o vento da administração a cada instante !

Entretanto é preciso navegar porque a Companhia Paulista não deve, nem póde crusar os braços adeante destes acontecimentos.

Conscia dísto, a Directoria resolveo o seguinte

1.° Representar ao Governo de S. Magestade Imperial contra a direcção, que se pretende dar ao prolongamento da estrada alem do Rio Claro; e o fez segundo as razões exp stas no annexo n. 7.

2.° Apresentar proposta firmada pelos actuaes Directores, presentes nesta cidade, e pelo Engenheiro da Companhia, nos termos da convocação feita pelo Governo.

Tomou a Directoria esta ultima deliberação pelo motivo de não poder apresentar proposta em nome da Companhia, attenta a ultima decisão dada em assembléa geral, e a falta de tempo para se consultar de novo a assembléa sobre tão interessante assumpto.

Entendido fica porém que, se os signatarios da proposta obtiverem o contracto com o Governo, transferirão á Companhia Paulista, logo que esta o queira, sem onus algum, os direitos que tiverem como concessionarios d'aquella empreza.

Julga a Directoria ter assim resguardado os direitos da Companhia, e bem servido ao mandato, que lhe foi confiado.

Estrada para S. Simão

No correr do semestre deste relatorio disputou a Directoria a adquisição da faculdade de prolongar sua estrada de ferro do Porto Ferreira para os Municipios de S. Simão e Ribeirão Preto.

Para isso apresentou á Assembléa Legislativa Provincial requerimento, em que deduzia os fundamentos do seu pedido e as conveniencias que o mesmo offerecia.

Sendo as suas rasões de pedir contestadas pela Companhia Mogyana, que tambem estava em campo, produzio a Directoria uma refutação dessa contestação, a qual consta do annexo aqui junto sôb n. 8.

Parece bem demonstrado nesse documento, parece cousa bem certa que tinha a Companhia Paulista por si a le tra de um contracto feito com o Presidente da Provincia — a conveniencia publica, que mais lucrava com o prolongamento da sua estrada do que com a estrada Mogyana, e finalmente a manifestação dos povos d'aquellas regiões, que se pronunciaram pela pretenção da Paulista.

Nada prevaleceo !

Direito, conveniencias, manifestações locaes — tudo pareceu cousa de pouco valor ante a sabedor e criterio da Assembléa Provincial e do Presidente da Provincia. A lei em favor da Companhia Mogyana consummou-se com data de 21 de Abril de 1880 e o contracto foi feito com ella em data de 8 de Junho proximo passado—.

Estrada para Bethlem do Descalvado

Depois da definitiva solução, que destes em Assembléa geral celebrada a 4 de Abril proximo passado, julgando inconveniente a construcção de um ramal de bitola larga do Porto Ferreira á Bethlem do Descalvado, surgio uma nova ideia, que foi de uma linha *tramway* de bitola estreita, que, partindo da linha Paulista se dirija á villa de Bethlem do Descalvado.

A lei provincial de 15 de Abril de 1880 auctoriso uo Presidente da Provincia a contractar a construcção d'essa estrada, e, em realisação dessa ideia, os cavalheiros Bacharel Vicente de Souza Queiroz e Luiz Antonio de Souza Queiroz requererão a celebração do contracto.

O Presidente da Provincia mandou ouvir a respeito esta Directoria para o effeito de declarar ella se quer a Companhia usar da preferencia que tem para fazer ramaes de sua estrada principal.

Não podendo a Directoria resolver sobre materia que importa a conservação ou a demissão de um direito, resolveo addiar a resposta deffinitiva, que tinha de dar ao Governo, até que podesse consultar vos.

E' chegado esse momento, e a Directoria, aguardando a vossa resolução, passa antes a dar vos as informações precisas para a formação do vosso juizo.

Os peticionarios Bacharel Vicente de Souza Queiroz e Luiz Antonio de Souza Queiroz pretendem a concessão para fazer um *tramway*, que, partindo do Rio Claro, ou de outro ponto da linha Paulista, vá ter a Bethlem do Descalvado com bitola de 0m60 á 0m75, e sob a condição de não cobrarem frete de mais de onze leguas pelas mercadorias, que transitarem por toda a linha *tramway*, qualquer que seja a extensão desta.

A proposta é vaga quanto ao ponto de partida, pois refere se a uma linha, que partirá de *qualquer ponto* da linha Paulista.'

Entretanto a condição de não se cobrar frete de mais de 11 legoas pelas mercadorias, que transitarem por toda a linha do *tramway*, parece ter por especial objecto o traçado, cujo começo ou termo deve ser o Rio Claro.

Nesta hypothese o traçado tende a causar enormes prejuizos á Companhia Paulista, servindo mal aos interesses da lavoura e do Municipio do Bethlem do Descalvado.

Demonstremos estas duas proposições,

A primeira está demonstrada por si.

Realisado o *tramway* de Bethlem para S. João do Rio Claro, operar-se ha o desviamento de passageiros e generos de toda a linha do Cordeiro ao Mogy Guassú, que irão percorrer só a pequena extensão de Rio Claro ao Cordeiro — e, notando-se que toda a extensão do *tramway* ficará envolvida na zona de 31 kilometros, que fica do lado esquerdo da linha do Cordeiro ao Mogy Guassú, talvez nem pela quantia de cem contos de reis conviesse á Companhia Paulista consentir na invasão de sua zona.

A 2ª proposição enunciada—que o *tramway* do Rio Claro ao Descalvado é inconveniente aos interesses deste Municipio—tambem se demonstra, e vamos fazel o em face das cifras e dos algarismos.

O traçado Pimenta Bueno, na secção, que fica entre Rio Claro e S. Carlos do Pinhal, tendo curvas de 180m de raio minimo, apresenta um acrescimo de 35 °/° de exteusão s bre a distancia em linha recta.

Se o *tramway* do Rio Claro á Bethlem, tendo curvas muito mais apertadas, não exceder essa porcentagem, virá a ter 75 kilometros, ou cerca de onze leguas e meia de extensão.

O terreno não é dos mais faceis,

Ao contrario parece que apresenta algumas difficuldades, principalmente na altura do Morro Grande.

Mas, se custar a linha 15 contos por kilometro, o capital será de mil cento e vinte e cinco contos, cujos juros a 7 % importam em Rs. 78.750$000.

Calculando as despezas do custeio muito modestamente em um conto de reis por kilometro, importarão ellas em Rs, 75.000$000.

O custo do serviço de transporte será portanto de Rs. 153 750$000 annualmente, sem por em conta ainda a avultada indemnisação, que seria preciso pagar annualmente á Companhia Paulista para que ella consentisse no uso da zona, e a qual não poderia sahir senão da renda bruta e portanto do frete.

Suppondo que o trafego attingisse a 400 mil arrobas (desviadas pela maior parte da linha de Pirassununga) inclusive importação, passageiros &c, o frete por arroba seria de

$$\frac{153:750\$000}{400.000} = 384 \text{ reis}$$

A esta cifra cumpre addicionar 10 % de imposto provincial, e então o frete definitivo será de 422 reis entre Rio Claro e Bethlem.

Sendo de Rs. 51.5 o frete entre Rio Claro e Cordeiro, segue se que de Bethlem a Cordeiro, pelo Rio Claro seria o frete de

$$\$384 + 051\ 5 = \$435\ 5$$

que com os 10 °/₀ de imposto attingiria a $479 reis por arroba.

Ja dissemos que talvez com a indemnisação de cem contos não conviesse ainda á Companhia Paulista consentir que uma empreza de transporte penetrase n'aquella região de sua zona privilegiada.

Para favorecer porem o calculo, admittamos que se fazia essa indemnisação com 60 contos.

O acrescimo então do frete a cobrar no *tramway* seria de

$$\frac{60.000\$000}{400.000} = 150 \text{ reis}$$

que com os 10 °/₀ de imposto montaria a 165 reis.

Assim o frete até Cordeiro viria a ser de

479 + 165 = 644 reis por arroba, o que corresponde a Rs. 46.2 por legua.

Isto quanto a preço.

Vejamos agora questão de velocidade.

Nos trens expressos da Companhia Paulista a velocidade é de 45 kilometros por hora incluindo paradas.

No *tramway* não poderia exceder a 15 kilometros por hora.

O tempo de viagem dos expressos seria, por tanto, de 5 horas no *tramway* e de 22 minutos na linha principal. Somma 5 horas e 22 minutos de Bethlem a Cordeiro.

Eis portanto os inconvenientes desse *tramway*, se

tiver elle a direcção de Bethlem ao Rio Claro — : elle terá fretes elevados e viagem demorada.

Vejamos agora um traçado que, partindo do Bethlem, se dirija ao Porto Ferreira.

Apesar da maior facilidade desse terreno, supponhamos as mesmas condições de estabellecimento e custeio.

Sando a extensão de 18 kilometros o capital seria de 270 contos.

os juros serião .	.	Rs.	18.900$000
despezas de custeio	.	»	18 000$000
Somma custo e serviço	.	»	36.900$000

O frete seria portanto de

$$\frac{36.900\$000}{400.000} \quad \$092 \text{ rs. por arroba}$$

entre Bethlem e Porto Ferreira.

Deste ponto a Cordeiro a distancia é de 88 ½ kilometros e o frete é

$$88\ \tfrac{1}{2} \times 3 \text{ rs.} = 265.5 \text{ rs.}$$

Somma $357 5 rs. por arroba de Bethlem até Cordeiro, em vez de $435.5 rs. ou $585 5 rs. pelo Rio Claro.

E com os 10 % do imposto teremos $393 reis pelo porto Ferreira em vez de $479 reis on $644 reis pelo Rio Claro, apesar do maior percurso pelo Porto Ferreira.

Isto quanto a preço.

Vejamos tambem aqui a questão de velocidade.

O tempo de viagem dos expressos seria de 1 hora e 12 minutos no *tramway* e de 1 horas e 58 minutos na linha principal.

Somma—3 horas e 10 minutos— em vez de 5 horas e 22 minutos pela linha do Rio Claro.

Portanto o traçado, que partir do Porto Ferreira para o Bethlem, é o que permittirá frete mais barato e viagem mais rapida —isto sem contar ainda com as reducções de tarifas com forma deferencial na linha do Cordeiro ao Porto Ferreira.

Em conclusao é este o traçado, que mais convem ao Municipio do Bethelem.

E não ha aqui interesses desencontrados.

Um traçado (o do Porto Ferreira) convém á Companhia Paulista e servirá melhor os interesses do Bethlem, e conseguintemente os da empreza *tramway*.

O outro (o do Rio Claro) prejudicará enormemente á Companhia Paulista, e servirá menos convenientemente aos interesses do Bethlem e conseguintemente os da emprezo *tramway*.

Exposta assim a questão com toda a franqueza, a Directoria acredita que os dois nomes que firmão aquelle pedido sobre que se reclama á vossa attenção, não podem apadrinhar uma empreza, que tende a mingnar consideravelmente os reditos da Companhia Paulista, servindo alias mal ao Municipio que pretendem beneficiar.

Cumpre antes de tudo clarear este ponto —qual a localidade em que o *tramway* entronca na linha Paulista ?

Se é o Rio Claro, cumpre defender a todo o transe os direitos da zona privilegiada e obstar pelos meios legaes a construcção do *tramway*.

Se é o Porto Ferreira, cumpre favorecer essa empreza, facilitar-lhe os meios de realisação, fazer reducção de tarifas, não devendo mesmo a Companhia recuar ante a condição, ou necessidade, de fazer ella propria essa linha *tramway*.

E' este o resultado dos estudos e apreciações da Directoria : vós julgareis como o dictar o vosso criterio e soberania, habilitando a Directoria a dar resposta ao Governo.

Estrada para Itatiba

Em Março do corrente anno os Snrs. Augusto Fomm e Augusto Fomm Junior consultaram por officio a Directoria a cerca da indemnisação, que ella exigiria da empreza, que intenta construir um ramal que, partindo da cidade de Itatiba, vá entroncar na estrada de ferro da Companhia Ingleza, em Jundiahy, em vez de o fazer na linha Paulista, na estação de Louveira, como primitivamente era o plano.

Os pretendentes allegam que o entroncamento sobre a estação do Louveira, como foi antes projectado segundo os estudos do Engenheiro Fox, traz um augmento de percurso de 9 ½ kilometros, e dahi deduzem a inconvenien-

cia desse alvitre, calculando que o onus para os generos a transportar é de Rs. 16 686$000 annuaes.

Sem negar que o entroncamento em Jundiahy offerece percurso menor, devemos, entretanto ponderar que de um lado a distancia é conhecida (entroncamento no Louveira), e de outro lado está apenas calculada segundo o desenvolvimento da estrada de rodagem.

Mas o que se observa geralmente é que o traçado das linhas ferreas, principalmente nos de bitola estreita, excede em desenvolvimento o das estradas de rodagem correspondentes: por tanto é muito possivel que o traçad- directo de Itatiba á Jundiahy não reduza de 9 ½ kilometros o percurso.

Admittindo, porém, que seja mais curto que o indirecto, não se segue quer por isso possa offerecer frete mais barato.

As condições economicas e de velocidade dos ramaes são sempre inferiores as das linhas principaes, e dahi a conveniencia geralmente reconhecida de se entroncarem os ramaes nas estações mais proximas das linhas principaes, com o que realizam-se as vantagens de menor capital de estabelecimento, menores despezas de custeio, concentração do movimento do trafego em relação a rede.

O menor percurso por si so não representa maior baratesa de frete e em muitos casos uma linha muito curta exige fretes mais altos que outra mais longa, salvo se o governo garantir os juros, carregando então com o onus, ou tambem se os capitaes empregados não precisarem de renda, o que é impossivel.

No caso vertente succede ainda que a empreza do ramal a Jundiahy tem de pagar uma indemnisação annual pelo uzo de zona.

61

Se a Companhia Paulista tem de perder uma renda bruta de 27 contos e tanto annualmente, conforme calculão os pretendentes, a respectiva indemnisação não pode ser sensivelmente menor, porque, pelo facto de se desviarem as cargas de sua linha, não ficam sensivelmente diminuidas as suas despezas.

Além disso, o traçado directo affecta a Companhia por outros pontos de alto interesse, mais do que aquelle que os pretendentes tiveram em conta; e assim elevar-se-ha ainda mais o valor da indemnisação.

Como o pagamento da indemnisação terá de sahir da renda do ramal, a conclusão será que o traçado directo acarretará para os generos a transportar maior onus que o imputado ao traçado indirecto.

Consultando agora immediatamente os interesses da Companhia Paulista, é visivel que o desvio de generos que hoje entram em suas estações de Vallinhos e Louveira, para virem entrar todos na linha ingleza em Jundiahy, causar lhe ha grave prejuizo, além dos gravissimos inconvenientes que se pódem dar no futuro.

Pensa por isso a Directoria que será medida de toda a prudencia e de alta conveniencia economica mandar construir um ramal de Itatiba a estação do Louveira, com bitola de 2 ¾ pés (0^m,76).

Este alvitre assenta nas seguintes considerações além das já expostas.

Conforme uma ligeira apreciação do terreno, deverá elle comportar curvas até de 30 á 40 metros de raio e declividades até de 3 a 3 ¼ %, de modo a conseguir-se um leito barato.

Os trilhos deverão ser de aço, de 10 a 12 kilogram-

mas por metro corrente, e a linha absolutamente sem fechos.

A velocidade dos trens deverá ser de 15 a 20 kilometros por hora.

O serviço de custeio o mais economico possivel.

Em taes condições, e em terreno mediano (nem muito facil, nem muito difficil) a linha poderá custar quinze contos por kilometro pouco mais ou menos ; e como o ramal tem cerca de 20 kilometros com bifurcação em Louveira, seu custo poderá ser de 300 contos aproximadamente.

Os juros deste capital a 7 % importam em 21 contos : e, calculando-se a despeza de custeio em 20 contos (um conto por kilometro) o custo da producção do serviço seria de 41 contos annualmente.

Se o trafego orçar por 500 mil arrobas incluindo a importação, passageir s, etc., o frete por arroba seria de Itatiba até Louveira de

$$\frac{41:000\$000}{500.000} = 82 \text{ rs.}$$

o que corresponde a 4 réis por kilometro ou 27 réis por legoa.

A Companhia poderia porém estabelecer o frete usual de 20 reis por legoa, ficando seus interesses compensados pelo accrescimo de renda no tronco.

Este alvitre daria solução tambem á uma pretenção, que é a do Sr. Francisco Antonio Pinto, que, como concessionario do privilegio para a construcção de linhas de

62

bonds *(tramway)*, em virtude da Lei Provincial n.º 78 de 21 de Abril do corrente anno, requereo ao Governo da Provincia a celebração do respectivo contracto, mandando este por despacho de 16 do corrente mez ouvir a Companhia Paulista para que declare se quer ter a preferencia pura o ramal de sua estrada de ferro á cidade de Itatiba.

Assim exposto este negocio, á vós compete resolver e habilitar a Directoria para responder ao Governo.

Suppressão da tabella addicional de 3 réis por kilo

Chamamos a vossa attenção para esta velha questão sempre palpitante e pendente, ultimamente renovada ainda perante a Assembléa Provincial Legislativa.

Os pretensos protectores da lavoura sempre viram com máos olhos aquelle insignificante subsidio, que elles chamam *pesada extorsão ;* e depois de baldadas tentativas para derruil o, feitas perante o Governo da Provincia, foram levantar seus clamores no seio da Assembléa Legislativa Provincial, e conseguiram uma lei—a de n.º 91 do corrente anno, que autorisa o Presidente da Provincia a empregar os meios e fórma que julgar mais conveniente prra fazer cessar a cobrança de 3 réis por kilo sobre as mercadorias que transitam pela estrada da Companhia Paulista.

Que desproposito juridico !...

Pois a Assembléa Legislativa Provincial tem competencia para cassar os actos do poder executivo e nullifical-os ? ! ..

Pois os contractos feitos entre duas partes contractantes—Governo e Companhia de estrada de ferro—pódem ser rescindidos por meio da publicação de leis ? !...

Que inconveniencia ! !...

Pois era uma illegalidade a creação dessa tabella addicional, e o Presidente da Provincia precisou de lei expressa para despertal o do somno criminoso, que o toanava cumplice daquelle delicto ? !...

Pois o Presidente da Provincia tolerou, como os anteriores, a continuação da tabella impugnada, e a Assembléa amiga vem vibrar-lhe uma censura dizendo — cassae aquella concessão que é illegal — ? !...

Pois o Presidente da Provincia precisa de lei expressa que venha dizer-lhe —é preciso cumprir as leis vigentes — ? !...

Quanta iniquidade e desacerto ! !....

Neste ponto é preciso ter bem presente a serie de acontecimentos.

Em 1877 a Companhia Paulista acabava de passar por uma profunda modificação.

Tendo antes tres ordens de interesses, que se ligavam ás tres estradas, que foi successivamente construindo—a de Jundiahy á Campinas—a de Campinas ao Rio Claro e a do Cordeiro á Mogy Guassú — operou a fuzão desses interesses, e, para uniformidade no regimen das tres estradas, prescindiu da garantia de juros, de que gozava unicamente uma dellas—a de Jundiahy á Campinzs.

Nesse sentido celebrou contracto com o Goveano da Provincia a 12 de Junho de 1877, e a Provincia lucrou duas vantagens ;

60 63

1.ª—a de ficar no futuro dispensada da garantia de juros

2.ª—a de apressar o reembolso dos dinheiros, que no passado adiantou á Companhia por aquella garant a.

Mas tinha a Companhia compromisso tomado perante essa mesma Provincia, á quem acabaea de collocar em melhor posição, o qual era o de um novo beneficio para ella—a realisação da estrada pelos municipios de Araras, Pirassununga até o rio Mogy-Guassu—, e sentia falta de capitaes, necessitando contrahir emprestimos.

Pediu ao Governo da Provincia que, para garantia desse emprestimo, e dos compromissos necessarios para a realisação daquella estrada, lhe fosse concedido çrear uma tabella addicional, que cessaria logo que estivessem saldados esses compromissos.

O Governo da Provincia, pezando todas as circumstancias, que militavam em favor da Companhia, autorisou a tabella addicional.

A Companhia, descançando na fé que um Governo sério lhe deve inspirar, no criterio, que deve ser o padrão de seos actos, na estabilidade daquella concessão, que é um vinculo entre o Governo e a Companhia, que é verdadeiramente um contracto, entrou em uma série de operações, contrahiu emprestimos, aceitou o concurso de terceiros, pois que a firma individual dos Directores tornou se fiadora dos compromissos da Companhia ;—e por certo não faria ella tudo isto se lhe fosse licito suspeitar, ou receiar, que seu quadro de recursos pecuniarios podia ser alterado por acto dos poderes publicos.

Quantos interessados podiam ser apanhados no alçapão da sorpreza, que esse acto armaria ! ! ...

A Companhia devedora não se envolveria por certo em actos que praticou, em compromissos que tomou ; não introduziria terceiros em seus negocios, contando com aquelle recurso, que lhe garantia a lealdade do Governo, que se alliou para a realisação de seus planos economicos, se elle podesse faltar.

O banqueiro credor, que forneceu seus capitaes ante o quadro de recursos, que a Companhia lhe offereceu, autorisada pelo Governo, terá justa razão de queixar-se ao vér. sem sua acquiescencia, o desapparecimento de um delles.

Negar, portanto, a administração da Provincia seo consentimento para a tabella addicional dos 3 réis por kilo, seria já um mal, que muito perniciosamente influiria sobre a vida e desenvolvimento da Companhia Paulista.

Cassar porém hoje essa autorisação depois dos acontecimentos que ella operou, além de violencia ao direito, será crear para a Companhia uma situação difficil, que affecta desastradamente suas finanças e seu estado economico.

E quem é a entidade contra quem se chama assim a má vontade dos poderes publicos, e contra quem se desperta o odio e o resentimento da lavoura sob o falso pretexto de que ella lhe faz extorsões pesadas ? ! ...

E' a Companhia á quem mais deve a Provincia de S. Paulo, porque é aquella que mais tem estendido a rêde da v ação ferrea pelos municipios de cultura fecunda, estimulando a lavoura e creando novos elementos de riqueza.

E' a Companhia a quem se deve a iniciativa de commettimentos desta ordem na Provincia, e que primeira déo exemplos do que póde o espirito de associação auxiliado pela coragem e perseverança no trabalho, abrindo horizontes novos e regiões desconhecidas, depois tambem trilhados por emprezas irmãs.

E' a Companhia que primeira libertou os lavradores dos imperfeitos, penosos e dispendiosos meios de conducção por animaes, dando-lhes em troca largas economias e inapreciaveis commodidades

E' a Companhia, que primeira iniciou o systoma de fazer estradas de ferro sem pezar sobre os cofres publicos, dispensando a garantia de juros, e contando só com seus recursos particulares, no que aliás não tem sido imitada por muitas. Assim obrigou-se a fazer as estradas de Campinas ao Rio Claro, do Cordeiro ao Mogy-Guassú, e finalmente concluiu por dispensar a garantia de juros que tinha para a estrada de Jundiahy á Campinas.

E' a Companhia, que se viu por assim dizer forçada pelo Governo a fazer de bitola larga o prolongamento de Campinas ao Rio Claro, e que agora contempla com pasmo as concessões favoraveis da bitola estreita para o prolongamento de Rio-Claro a S. Carlos, sem que aquelle onus a levasse a apresentar tarifas de transporte mais caras que as de estradas de bitola estreita.

E' a Companhia cuja estrada se tem internado pelo centro da lavoura para servil-a, investindo com os terrenos difficeis, fendendo os morros sem ladeal-os, encurtando as distancias, porque procura as rectas e não faz constantes sinuosidades em beneficio da construcção com sacrificio do trafego.

E' finalmente a Companhia que melhor se tem havido em suas relações economicas com a Provincia, dispensando a de pagar juros desde que começou a ter trafego, — encetando logo o pagamento de sua divida, que já vae adiantado, e melhorando as condições desse pagamento, pois antes só o excesso de 10 % na renda da estrada era a elle destinado, e hoje, desde que a estrada rende 8 %, a Provincia entra em partilha.

Tudo isto parece que qualifica bem a iniquidade e desacerto que se consummou com a memoranda lei provincial n. 91 de 21 de Abril de 1880 !

Felizmente o Presidente da Provincia tem tido o criterio de deixar em paz essa lei nos archivos da Secretaria.

De Abril até hoje não tem havido acto algum por parte do Administrador da Provincia que signifique o intento de dar-lhe execução.

A Directoria tinha já cogitado nos meios de, dentro do terreno legal e do direito, oppôr a mais firme resistencia se outro fosse o procedimento do Governo ; e podeis ficar na certeza de que um direito adquirido pela Companhia Paulista e da importancia que este tem, havia de ser tenazmente defendido.

Esse era o dever do mandato que nos foi confiado e nós o cumpririamos.

Pessoal da Companhia

A Directoria actual, ao deixar a administração, que lhe está confiada, julgou opportuno o momento de fazer

constar neste relatorio qual o pessoal da Companhia, quer com relação aos que são pertencentes ao quadro de accionistas, quer com relação aos que são empregados della, designando a respeito destes quaes seus vencimentos e occupações.

Pede a justiça, e a Directoria desvanece se de poder cumprir este grato daver, que aqui se declare que os chefes das varias repartições do serviço da Companhia, bem como todo o pessoal do escriptorio central, tem sempre desenvolvido o maior zelo, pericia e honestidade no desempenho de suas funcções.

Em tres annexos á este appensos achareis as competentes relações, a saber :

Annexo n. 10 — Administração da Companhia — Escriptorio central e Engenheiro.

Annexo n. 11 — Pessoal empregado na estrada.

Annexo n. 12 — Lista dos accionistas no dia 4 do corrente.

Administração da Companhia

Terminadas as obras, que tinhamos em mãos, e que consistião no acabamento da estrada de Cordeiro a Mogy-Guassú : tomada a deliberação de não se fazer, ao menos por emquanto, mais estrada alguma ; na fórma da lei de 22 de Agosto de 1860 devia-se substituir um membro da Directoria.

Abriu-se logo uma vaga pela retirada do sr Visconde de Tres-Rios, hoje conde do mesmo titulo, que resignou o cargo por motivos de saude.

Realisou-se em seguida outra vaga pela ausencia do sr. Dr. Martinho da Silva Prado, que despediu se retirando-se para a Europa.

Ao tratar-se de designar dia para a eleição de quem substituisse aquelles cavalheiros, declarou o sr. Barão de Souza Queiroz que tambem se exonerava do cargo de Director devendo a sua retirada ter lugar na epocha da eleição.

Restava, pois, da Directoria primitiva, eleita em 1868, apenas o Presidente della, o sr. Dr. Falcão Filho, que tambem julgou opportuno o momento de despedir se, emprazando a sua retirada para a mesma epocha designada pelo seu companheiro de administração o sr. Barão de Souza Queiroz.

O 5º Director, o sr. Commendador Fidelis N. Prates, que aliás havia aceitado o cargo para servir com o pessoal da administração que funccionava quando foi eleito, tambem apresentou então sua exoneração para a mesma epocha.

Tendes, pois, conforme os annuncios, que correm ha tres mezes, de proceder a eleição de cinco Directores que substituam os actuaes.

Na fórma dos estatutos foram chamados para preencher provisoriamente as vagas dos dous Directores que já se retiraram, os accionistas, que nas eleições anteriores obtiveram maior numero de votos.

Assim, pois, para substituir o sr. Conde de Tres-Rios foi chamado o sr. Coronel Antonio Proost Rodovalho, que

aceitou o cargo e funcciona desde Maio proximo passado.

Para substituir o sr. Dr. Martinho Prado foi convidado em primeiro lugar o sr. Visconde de Indaiatuba, que, por incommodos de saude, e outros impedimentos, não aceitou o convite : e em segundo lugar, sr. Dr. Antonio Pinto do Rego Freitas, que funcciona desde Maio proximo passado.

A velha Directoria retirando-se no fim de 12 annos de trabalho, que conta a maioria de seus membros, leva comsigo a crença de que muitos foram sem duvida os seus erros administrativos ; mas leva tambem a tranquillidade de sua consciencia porque grande foi o seu desejo de acertar.

Se mais não fez, foi porque, lembrae-vos ! á ella coube a difficil tarefa de rasgar as nuvens de horizontes desconhecidos.

Cega penetrou em regiões ainda não trilhadas em nossa vida industrial ; e aquillo, que é hoje um conhecimento commum — uma noticia trivial — um facto que se reproduz todos os dias — uma pratica com que estamos familiarisados, era em 1868, quando ensaiamos os primeiros e titubeantes passos de nossa existencia,— um problema difficilimo — uma sciencia de hierogliphos — uma peregrinação pelo vacuo desconhecido — um mysterio cheio de escuridão e trevas.

Quem confiava então na iniciativa individual ? !

Quem acreditava que se podesse fazer uma estrada de ferro sem os subsidios de pessoal e numerario estrangeiro ? !

Quanta somma de trabalho e de estudo foi preciso para se estabelecerem as mais comesinhas particularida-

des do serviço, que hoje parece tão facil e simples n'os variados ramos de uma administração de estrada de ferro ? !

Tudo era uma novidade e um esforço.

Que differença de circumstancias entre o passado e o presente !

Reparae. A abertura de uma estação de estrada de ferro na Provincia de S. Paulo já teve as proporções de um acontecimento, e o dia em que isso se realisava era um dia de festa para os povos das localidades visinhas. Hoje o facto é sediço e cahiu na cathegoria das cousas triviaes, ou muito vistas ; e por essa familiarisação com aquelle facto, veio tambem a familiarisação com a série de serviços, que andam a elle annexos.

Ha um simile, que reproduz perfeitamente o estado de hontem e o estado de hoje : é o da somma de trabalhos que accumulou, de difficuldades, que venceu aquelle que aprendeu a ler.

Como corre-lhe facil a vista pela escripta depois de conquistado o conhecimento !...

Como lhe custou a distinguir e a juntar as lettras do abecedario ! !

Pois bem ! invocamos essa rasoavel desculpa para nossos erros.

Ainda assim ahi vos entregamos uma empresa, que começou mirando o limitado alvo de fazer quarenta e quatro kilometros de estrada de ferro entre Jundiahy e Campinas, e que despede hoje suas locomotivas por cima de uma extensão de 225 kilometros.

Ahi vos restituimos um commettimento, que começou assentando timidamente ali em Campinas o marco de suas

67

aspirações, e que depois apagou do artigo respectivo de seus estatutos aquella acanhada nomenclatura, pela qual era conhecido, para denominar se cheio de fé e de vistas largas — *A Companhia Paulista das estradas de ferro do Oéste da Provincia!*

Ahi vos legamos um estabelecimento industrial, que tem a seu serviço mais de quinhentos empregados, a maxima parte dos quaes delle recebe os meios de subsistencia!

Ahi vos deixamos uma entidade commercial, cujos creditos estão bem reputados em Londres e no Brazil.

Alli pelas negociações estabelecidas com capitalistas, com fabricantes e fornecedores inglezes, com um estabelecimento bancario da ordem do English Bank, e mais do que tudo pela cotação vantajosa dos seus titulos de divida — os *bonds* do emprestimo.

Aqui pelo agio de suas acções — pela distribuição de dividendos vantajosos — pela crença geral de sua importancia — pelo odio até dos caracteres pequeninos, que sempre agitão-se turbulentos e uivando de inveja em torno dos que prosperão e se engrandecem.

Escriptorio Central da Companhia Paulista em S. Paulo, 25 de Agosto de 1880.

Dr. Clemente Falcão de Souza Filho
Presidente.

Antonio Proost Rodovalho

Antonio Pinto do Rego Freitas.

F. M. Prates.

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral

COMPANHIA PAULISTA

Campinas, 3 de Agosto de 1880.

Illmo. Snr.

Tenho a honra de apresentar á V. S.ª um relatorio dos principaes acontecimentos havidos nesta estrada de ferro durante o semestre findo em 30 de Junho proximo passado, ao qual vão annexos alguns quadros mostrando em detalhe os poutos mais importantes, abrangendo os annos desde a abertura da linha em 1872, afim de que tudo possa ser comparado e examinado.

No dia 15 de Janeiro do anno corrente foram abertos ao trafego mais vinte e um kilometros de linha até a estação de Porto Ferreira, que é situada na margem do rio Mogy-Guassú por onde passa a estrada publica para o interior de Santa Rita, S. Simão, Ribeirão Preto, &c.

Em Abril proximo passado a Companhia comprou a balça que funccionava no rio Mogy Guassú em Porto Ferreira e a franqueou ao publico ; desde esse tempo o movimento tem augmentado consideravelmente. O todo das vantagens para a Companhia pela abertura desta linha até Porto Ferreira não serão realisadas até que esteja aberta a ponte que se acha em construcção e as estradas de rodagem muito reclamadas pelo publico desta parte da provincia. Até agora a abertura desta secção da linha tem dado um resultado negativo, isto, porém, pouco significa, lembrando-nos que a linba foi aberta depois da safra do anno proximo passado e tambem que quasi todas as linhas nos primeiros mezes depois de suas aberturas não dão resultado satisfatorio, como por exemplo a da de Jundiahy á Campinas.

E' de esperar, porém, que depois de serem bem comprehendidas e apreciadas as vantagens da reducção do frete já posto em vigor na estrada do Ramal, que esta parte, em vez de ser considerada peso morto, será uma fonte de importante renda.

O rendimento bruto da linha neste semestre soffreu uma reducção de 32 % ou um terço menos, que é pouco superior ao saldo do semestre proximo passado. Apesar disto, a linha deu um saldo muito melhor do que se esperava.

Neste relatorio trato de demonstrar o estado dos interesses da Companhia por meio de quadros.

O quadro annexo —A— mostra as datas em que os diversos pontos ou estações foram abertas ao trafego e o numero de kilometros.

Pelo annexo —B— poder-se-ha vêr por cada semestre desde a abertura da linha o rendimento total da Companhia, o rendimento por kilometro, os dividendos pagos, e a razão dos dividendos recebidos pelos accionistas primitivos da estrada de Jundiahy á Campinas depois da fuzão em Dezembro de 1877.

Deve-se notar que o rendimento da estrada por kilometro tem diminuido sensivelmente depois da abertura dos Prolongamentos até Rio Claro e Mogy Guassú, isto, porém, era de esperar pelo facto de quanto mais se internar a estrada, em relação, será o rendimento kilometrico reduzido, porém, por outro lado, é preciso não esquecer que o custo por kilometro tem diminuido proporcionalmente ; assim se o rendimento é inferior a de outros pontos da estrada, tambem o capital, comparativamente, é inferior, sobre o qual se terá de pagar os dividendos.

O custo das diversas partes da estrada, está na relação seguinte :

Jundiahy á Campinas	120:000$000	por	kilometro.
Campinas a Rio Claro	60:000$000	»	»
Mogy-Guassú	36:000$000	»	»

Trafego

Desta repartição nada tenho a notar especialmente; tudo marchou regularmente e na melhor ordem, e não

obstante as grandes chuvas que motivaram tantas interrupções no trafego das diversas estradas da Provincia, todos os trens desta Companhia chegaram diariamente aos seus destinos sem ter havido baldeação alguma.

O movimento de passageiros tem augmentado consideravelmente mais do que nos annos passados, como se póde vêr pelo annexo —C—.

Como antes da fuzão, em Dezembro de 1877, as escripturações das linhas do Rio Claro e Mogy-Guassú eram confeccionadas separadamente uma da outra, da mesma fórma vão estes apontamentos, porém ligados em um só quadro.

O quadro —C 1— relata sómente o semestre proximo passado pelo qual se poderá vêr, além do movimento de cada estação, o rendimento total de cada classe, o rendimento e o percurso medio por passageiro.

Mercadorias

Pelo quadro annexo D ver-se-ha que a grande diminuição em numero de toneladas transportadas é sómente na exportação, a qual é quasi toda de café, um dos melhores fretes e o que dá mais interesse para a Companhia. Embora o total da exportação seja o peór desde o anno e semestre de Junho de 1877, tomando-se o anno inteiro e comparando-se com qualquer outro daquella data, o augmento do trafego de exportação é sens vel; prova isto que as plantações de café se tem estendido. Quanto a importação tem ella augmentado mais de 10 %

em relação ao semestre proximo passado, e quasi 15 % do semestre correspondente ao anno passado ; pelo quadro, porém, se verá que desde o anno de 1874 a importação tem sido muito regular, é claro pois que uma safra como as dos dous annos proximos passados, exceptuando-se qualquer causa de força maior, poder-se-ha contar com um dividendo regular de 9 á 10 %.

O movimento de mercadorias, relativamente as linhas do Rio Claro e Mogy-Guassú, vai separadamente por serem as contas assim escripturadas.

Durante o semestre findo em Junho proximo passado o termo medio do percurso por tonelada e por kilometro foi de 72 kilometros. Vide quadro D 1.

Rendimento e Despeza

O quadro annexo sob lettra E mostra o rendimento e despeza da linha desde sua abertura, 1872, pelo qual ver-se-ha que a relação da despeza para o rendimento tem marchado regularmente.

O quadro seguinte sob lettra F demonstra as despezas totaes das trez partes da linha reunidas, pelo qual se verá que o custeio por kilometro é a preço baixo.

Os quadros seguintes sob lettras G e H mostram a porcentagem da receita e despeza nos diversos ramos do trafego.

Conservação da Via Permanente

Como se vê do quadro annexo —A— a conservação tem sido augmentada pela abertura da estação de Porto Ferreira, distancia de 21 kilometros, prefazendo o total de 224 ½.

Durante a estação da chuva muitos estragos foram causados em diversos pontos da linha, causando pequenos desmoronamentos de córtes e escoamentos de aterros.

Todos, porém, foram reparados, os aterros consideravelmente alargados em quasi toda linha, e os córtes rampados; isto muito especialmente na secção entre Jundiahy e Campinas, e entre Leme e Pirassununga.

Com estes rampamentos as possibilidades de obstrucções por queda de barreiras estão de alguma fórma evitadas, salvo caso de força maior. A linha não tem estado trancada por um só dia ha mais de dois annos, embora as chuvas fossem extraordinarias, o que prova eloquentemente o bom desempenho dos empregados respectivos.

Devem ser construidos dous boeiros por baixo dos trilhos, serviço que só póde ser feito na estação do tempo secco, que os olhos d'agua desapparecem.

A substituição de dormentes continúa com toda a regularidade, serviço este que não póde ser adiado não só pela bôa conservação da linha como para segurança da marcha dos nossos trens expressos. O facto de logo ser preciso um fornecimento annual de 20 á 25 mil dormen-

tes para substituir os que estão podres, é prova que o cuidado com este ramo de serviço deve ser muito rigoroso.

As vistas pelo assentamento dos trilhos de aço e de dormentes de bitola maior, estão se realisando como se poderá vêr pelos dados seguintes que justificam as vantagens obtidas.

Estes dados referem-se aos primeiros 18 kilometros começando de Jundiahy aonde estão assentados trilhos de aço. (Esta é a unica parte aonde ha uma extenção seguida de trilhos de aço). Comparação do custeio :

6 mezes findos em Junho de						1874	Rs.	8:793$000
»	»	»	»	»	»	1875	»	11:144$650
»	»	»	»	»	»	1876	»	8:826$790
»	»	»	»	»	»	1877	»	7:891$320
»	»	»	»	»	»	1878	»	8:408$670
»	»	»	»	»	»	1879	»	7:797$500
»	»	»	»	»	»	1880	»	6:797$720

Estes trilhos de aço foram assentados durante o semestre findo em Dezembro de 1879.

Para a devida conservação e fiscalisação da linha, cada 6 kilometros tem uma turma de trabalhadores e um feitor. A experiencia tem provado ser esta o termo da extensão mais conveniente e economica, porque seria muito penoso forçar a mais, estes homens que trabalham ao sol e á chuva ; entretanto no Ramal o numero de trabalhadores é menor conforme o movimento da linha. O numero de empregados da conserva é o seguinte :

43

Mestres da linha . . .	3
Feitores » » . . .	37
Trabalhadores	229

Cada turma tem um rancho que pertence á Companhia. Quer se trate da conservação do leito ou dos pontilhões, o estado de conservação da linha é muito saptisfatorio.

Repartição da Tracção

Durante o semestre passado completou se a montagem das tres locomotivas que chegaram no fim do anno de 1879. Todas ellas estão no trafego dando os resultados esperados. As machinas ns. 7, 11 e 2 soffreram reparos geraes, as demais foram concertadas conforme as necessidades.

O quadro annexo sob lettra I mostra o termo medio de consumo do carvão, azeite e graixa pelas diversas classes, por kilometro.

Estando acabados os edificios das officinas, é de esperar que os concertos dos wagões e carros possam andar com mais economia e celeridade, visto que os edificios tem espaço sufficiente para todos os reparos, assim evitando as difficuldades encontradas ao sol e a chuva.

Doze dos wagões que ultimamente chegaram deram bastante trabalho para fazel-os correr saptisfactoriamente em consequencia de um defeito nos eixos, que, podiam ser remediados fazendo-se caixas novas ; isto porém não

convinha por ser anti economico, e tambem estando o trafego muito diminuto preferir fazer experiencias da fórma em que estão construidos, porque quanto ao systema é o mais aperfeiçoado e a qualidade do material não póde ser melhor.

Espero portanto que como acabam agora de ser retocados estarão sanadas as difficuldades.

O restante do material tem passado pelos devidos reparos.

Nas officinas foram construidos todos os trolleys. Existem machinas e apparelhos de todas as sortes necessarias para a devida conservação do trem rodante, &c., e ult mamente foram assentadas duas para aplainar e furar madeira das quaes espero economias sensiveis nos reparos de carros e wagões.

Telegrapho

Durante o semestre, os póstes de madeira até Rio Claro foram substituidos pelos de ferro (trilhos velhos) fazendo uma distancia total de 155 kilometros.

De combinação com a Companhia Ingleza foram ligadas as estações de Campinas, S. Paulo e Santos por um fio directo, evitando assim a grande demora que havia na estação de Jundiahy na transmissão de telegrammas. A receita conforme mostra o annexo — G — é muito saptisfactorio tomando em consideração que o telegrapho geralmente é considerado mais como um auxilio ao serviço do trafego do que uma fonte de renda Este resultado

71 74

é devido em maior parte a confiança que o publico tem na sua regularidade, o que por sua vez é proveniente da boa conservação, tanto que não houve um só dia de interrupção durante os dois annos passados.

Almoxarifado

Nesta repartição está tudo conservado com o maior zelo. O valor do material existente no fim de Junho foi de Rs. 106:864$770 conforme os livros da Contadoria.

Obras e Estações

Perto do kilometro 92 construiu se uma parede de pedras para sustentar o aterro e livral-o dos estragos cauzados pelas enchentes.

Durante o semestre o girador em Rio Claro soffreo reparos por ter arreado em consequencia da incerteza do terreno ali.

O edificio de passageiros &c. em Campinas tem rachado por causa dos formigueiros antigos que se acham no pateo e de baixo da estação. Reforcei o com parafuzos; alem deste serviço foi construido um escriptorio para o despacho da bagagem e augmentado o alpendre sobre a plataforma; grande parte do edificio foi pintado de novo, e os demais tem tido os necessarios concert s e acham-se em bom estado.

Accidentes

Nem hum.

Contadoria

A escripturação de qualquer sorte concernente a esta repartição está toda em dia e na melhor ordem possivel.

E' o que tenho a honra de appresentar á consideração de V. S.ª

Deus Guarde á V. S.ª

Illmo. Snr. Dr. C. Falcão de Souza Filho,
M. Digno Presidente da Directoria
da Companhia Paulista.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

ANNEXO A

Datas das aberturas

LUGAR ou ESTAÇÃO	DATA DA ABERTURA	KILOMETROS	
		Aberta nesta data	Total da linha aberta nesta data
Vallinhos . . .	31 de Março de 1872	31	31
* Samambaia. . .	5 de Abril de 1872	5	36
Campinas . . .	11 de Agosto de 1872	8 ½	44 ½
Santa Barbara . .	27 de » de 1875	38	82 ½
* Ponte de Piracicaba.	19 de Junho de 1876	7 ½	90
Limeira . . .	30 de » de 1876	16 ½	106 ½
Rio Claro . . .	11 de Agosto de 1876	28	134 ½
Araras . . .	10 de Abril de 1877	18	152 ½
Leme . . .	30 de Setembro de 1877	28	180 ½
Pirassununga . .	24 de Outubro de 1878	23	203 ½
Porto Ferreira . .	15 de Janeiro de 1880	21	224 ½
	Junho de 1880	224 ½	224 ½

* Estações provisorias.

Ao Rel. do Insp. Ger.

ANNEXO B

Estatisticas geraes

ANNO E SEMESTRE		EXTENSÃO DA LINHA ABERTA	NOMES DAS ESTRADAS ABERTAS	RENDA DE TODAS AS LINHAS		DIVIDENDOS	
				TOTAL	POR KILOMETRO ABERTO	PAGOS %	*Razão recebida pelos accionistas da linha de Jundiahy a Campinas depois da fuzão* %
		Kilomet.					
1872	Junho. .	36	Jundiahy a Campinas				
»	Dezembro	44 ½	» »	311:148$940	6:992$111	7.00	
1873	Junho. .	44 ½	» »	307:189$610	6:903$137	8.00	
»	Dezembro	44 ½	» »	331:086$535	7:440$146	8.75	
1874	Junho. .	44 ½	» »	364:892$840	8:199$839	10.56	
»	Dezembro	44 ½	» »	372:015$627	8:359$901	10.00	
1875	Junho. .	44 ½	» »	418:900$024	9:413$403	10.33	
* »	Dezembro	82 ½	Jundiahy a Campinas e Rio Claro . . .	457:170$408	5:541$459	9.90	
1876	Junho. .	90	Idem.	462:738$480	5:141$539	9 44	
»	Dezembro	134 ½	»	657:625$496	4:889$408	9 56	
**1877	Junho. .	152 ½	Jundiahy e Campinas, Rio Claro e Mogy Guassú . . .	569:253$580	3:732$810	7.56	
*** »	Dezembro	180 ½	Fuzão	896:307$853	4:965$694	8.90	11.51
1878	Junho. .	180 ½	»	888:711$250	4:923$608	8 30	10.74
»	Dezembro	203 ½	»	1,026:870$130	5:046$044	9 75	12.61
1879	Junho. .	203 ½	»	900:538$550	4:425$250	8.78	11.36
»	Dezembro	203 ½	»	1,118:161$600	5:494$651	10 12	13.09
1880	Junho. .	224 ½	»	783:911$210	3:491$809	8.00	10.35

N. B. * Neste semestre foi aberta parte da linha do Rio Claro.
** » » » » » » » » Mogy-Guassú.
*** » » começou a fuzão das estradas, e os accionistas da linha de Jundiahy á Campinas recebendo 50$000 em acções.

ANNEXO C

Passageiros

ANNO E SEMESTRE		PASSAGEIROS 1.ª CLASSE	PASSAGEIROS 2.ª CLASSE	PASSAGEIROS 3.ª CLASSE	TOTAL
1872	Junho. .				
»	Dezembro	8 059	10.563	14 909	33.531
1873	Junho . .	5.694	8 787	12 566	27.047
»	Dezembro	6 119	8.850	14.196	29 165
1874	Junho . .	9 408	26 153	. . .	35 561
»	Dezembro	9 336	31 505	. , .	40 841
1875	Junho. .	9 521	30 026	. . .	39.547
* »	Dezembro	9 983	30 877	. . .	40 860
1876	Junho. .	9 454	31 822	. . .	41 276
** »	Dezembro	9.272	33 568	. . .	42 840
1877	Junho .	9 417	36 303	. . .	40 720
*** »	Dezembro	15.370	58 945	. . .	74 299
1878	Junho . .	16.831	60 979	. . .	77 810
»	Dezembro	16 782	63 352	. . .	80 134
1879	Junho . .	17.188	64 361	. . .	81.549
»	Dezembro	16 999	66 955	. . .	83 954
****1880	Junho . .	18.066	70.765	. . .	88 831
	ESTRADA DE FERRO RIO CLARO				
1875	Dezembro	2.284	13 923	. . .	16 207
1876	Junho. .	3. 037	20 803	. . .	23.840
»	D zembro	8.220	37 736	. . .	45 956
1877	Junho. .	6.411	34.919	. . .	41 330
	ESTRADA DE FERRO MOGY-GUASSU'				
1877	Junho .	579	2 778	. . .	3.357

N. B. * Neste semestre foi aberta parte da Estrada Rio Claro
** » » » » » » » Mogy Guassú
*** » » começou a Fuzão das Estradas
**** Os passageiros de ida e volta estão contados como dois passageiros

Ao Rel. do Insp. ger.

ANNEXO C 1

Movimento de cada uma das Estações no Semestre findo em Junho de 1880

NOME DAS ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		TOTAL
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	
Jundiahy. . .	793	3.060	3.853
Louveira . . .	80	920	1 000
Rocinha . . .	1.362	5.026	6.388
Vallinhos . .	632	2 402	3.034
Campinas. . .	6.961	25.156	32.117
Boa Vista . .	40	312	352
Rebouças. . .	130	2 176	2 306
Santa Barbara .	237	2.259	2.496
Tatú	197	946	1.143
Limeira . . .	2.368	7.403	9.771
Cordeiro . . .	458	1.773	2 231
Rio Claro . .	1.835	5.958	7.793
Araras . . .	1.231	3.549	4 780
Guabirobas . .	114	657	771
Leme	104	1.208	1.312
Pirassununga .	1.371	6.437	7 808
Porto Ferreira.	153	1.523	1.676
Totaes.	18 066	70.765	88 831

1.ª Clase :
Rendimento total . . Rs. 72:205$210
» por passageiro . 3$996
Percurso medio por passageiro 50 kilometros

2.ª Classe :
Rendimento total . . Rs. 121:246$630
» por passageiro . 1$713
Percurso medio por passageiro 42 3/4 kilomet.

Ao Rel. do Insp. ger.

ANNEXO D

Mercadorias

JUNHO 1880

ANNO E SEMESTRE		EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		TOTAL	
		Toneladas	Arrobas	Toneladas	Arrobas	Toneladas	Arrobas
1872	Junho. .	.	. . .	. .	.	1.344	91.392
»	Dezembro	14 330	974.440	10 476	712 368	24.806	1.686.808
1873	Junho. .	19 029	1.293 972	7 624	518 432	26.653	1.812.404
»	Dezembro	19 787	1.345 516	8 526	579.768	28.313	1.925.284
1874	Junho .	21 672	1 473 696	10 525	715 700	32 197	2.189 396
»	Dezembro	19 224	1 307 232	16 110	1 095 480	35 334	2 402 712
1875	Junho. .	25 772	1 752.496	13 039	886 652	38 811	2.639.148
»	Dezembro	20 461	1 391 348	12 777	868.836	33 238	2.260 184
1876	Junho .	17 786	1 209 448	15 949	1.084 532	33.735	2.293 980
»	Dezembro	19.445	1 322 328	12 102	816.816	31 458	2.139.144
**1877	Junho. .	11 921	810 628	13 725	933 300	25.646	1.743 928
*** »	Dezembro	27 559	1 874 012	12 897	876 996	40 456	2 751 008
1878	Junho. .	28 485	1 937 048	16 420	1.116 560	44.906	3 053.608
»	Dezembro	35 731	2 429 708	13 206	898 008	48 937	3.327 716
1879	Junho .	27 564	1 874 352	13 686	930 648	41 250	2 805 000
»	Dezembro	39 830	2 708 440	14 256	969 408	54.086	3 677 848
1880	Junho. .	20 724	1 409.232	15 967	1.085.756	36.691	2 494.988
		ESTRADA DE FERRO DO RIO CLARO					
1875	Dezembro	4 188	284 784	1.528	103 904	5 716	388 688
1876	Junho	4 462	305.453	2 081	141 508	6 573	446.964
»	Dezembro	9 425	640 909	2 946	200.328	12 371	841.228
1877	Junho .	6 106	415.208	2 813	191 284	8 919	606.492
		ESTRADA DE FERRO DE MOGY-GUASSU'					
1877	Junho. .	394	26 792	187	12 716	581	39 508

N. B. * Neste semestre foi aberta parte da estrada do Rio Claro.
** » » » » » » » » Mogy-Guassú.
*** » » começou a fuzão das estradas.

ANNEXO D 1

Movimento de cada uma das Estações no semestre findo em Junho de 1880

NOME DAS ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		TOTAL	
	Toneladas	Arrobas	Toneladas	Arrobas	Toneladas	Arrobas
Jundiahy. . .	30	2 040	2	136	32	2.176
Louveira . . .	218	14 824	25	1 700	243	16.524
Rocinha . . .	520	35 360	302	20.536	822	55.896
Vallinhos . .	994	67.592	40	2.720	1 034	70 312
Campinas. . .	4.217	286.756	5 158	350 744	9 375	637.500
Boa Vista . .	1	68	. .	. .	1	68
Rebouças. . .	258	17 544	16	1.088	274	18.632
Santa Barbara .	363	24 684	31	2 108	394	26.792
Tatú	114	7.752	8	544	122	8 296
Limeira . . .	508	34 544	378	25.704	886	60 248
Cordeiro . . .	673	45.764	37	2 516	710	48 280
Rio Claro . .	3.279	222.972	1.995	135 660	5 274	358.632
Araras . . .	746	50.728	187	12 716	933	63 444
Guabirobas . .	376	25.568	38	2 584	414	28.152
Leme	257	17.476	51	3 468	308	20 944
Pirassununga .	1.368	93.024	843	57 324	2 211	150 348
Porto Ferreira.	102	6.936	144	9 792	246	16.728
	14 024	953.632	9.255	629 340	23.279	1.582.972
* Baldeação na Estação de Campinas	6.700	455.600	6 712	456 416	13.412	912 016
Totaes.	20 724	1.409 232	15 967	1 085 756	36.691	2.494.988

* Baldeação feita para a Estrada de Ferro Mogyana.
O frete medio por tonelada foi de 15$224.

ANNEXO E

Rendimento e Despeza

ANNO E SEMESTRE		RENDA BRUTA	DESPEZA DO CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	Relação do custeio para a renda
1872	Junho. .	. . .	11:000$000	deficit.	%
»	Dezembro	311:148$940	186:262$224	124:886$716	59.86
1873	Junho. .	307:189$610	144:293$901	162:895$709	41.69
»	Dezembro	331:086$535	120:908$098	210:178$437	36 51
1874	Junho. .	364:892$840	129:683$730	235:209$110	35.54
»	Dezembro	372:105$627	145:157$489	226.858$138	39 00
1875	Junho. .	418:900$024	172:814$264	246:085$760	41.25
* »	Dezembro	384:629$238	149:969$613	234:659$625	38.99
1876	Junho. .	371:072$760	155:674$348	215:398$412	41.95
»	Dezembro	372:296$729	152:868$354	219:428$375	41.06
**1877	Junho. .	321;170$140	142:166$215	179:003$925	44.26
*** »	Dezembro	896:307$853	279:686$240	616:621$613	31.20
1878	Junho. .	888:711$250	306:491$017	582:220$233	34.48
»	Dezembro	1,026:870$130	367:135$823	669:734$307	34 77
1879	Junho. .	900:538$550	326:106$521	574:432$029	36.21
»	Dezembro	1,118:161$600	386:426$510	731:735$090	34.55
1880	Junho. .	783:911$210	303:706$799	480:204$411	38.74
			ESTRADA DE FERRO DO RIO CLARO		
1875	Dezembro	72:541$170	34:706$264	37:834$906	47 84
1876	Junho. .	91:665$720	47:295$509	44:370$211	51.50
»	Dezembro	285:328$765	118:461$766	166:866$999	41.50
1877	Junho. .	240:940$030	109:534$852	131:405$178	45.46
			ESTRADA DE FERRO DE MOGY-GUASSU'		
1877	Junho. .	7:143$410	9:917$588	Deficit 2:774$178	138.00

N. B. * Neste somestre foi aberta parte da estrada do Rio Claro.
** » » » » » » » Mogy-Guassú.
*** » » começou a fuzão das estradas.

Despeza do custeio por kilometro

ANNO E SEMESTRE		N.º de kilometros abertos ao trafego	DESPEZAS TOTAES DO CUSTEIO	CUSTEIO POR KILOMETRO
1872	Junho. .	36		
»	Dezembro	44 ½	186:262$224	4:185$667
1873	Junho . .	44 ½	144:293$901	3:242$559
»	Dezembro	44 ½	120:908$098	2:717$035
1874	Junho . .	44 ½	129:683$730	2:914$241
»	Dezembro	44 ½	145:157$489	3:261$966
1875	Junho. .	44 ½	172:814$264	3:883$466
»	Dezembro	82 ½	184:675$877	2:238$495
1876	Junho. .	90	202:969$857	2:255$220
»	Dezembro	134 ½	271:330$120	2:017$324
1877	Junho. .	152 ½	261:618$655	1:715$532
* »	Dezembro	180 ½	279:686$240	1:549$508
1878	Junho . .	180 ½	306:491$017	1:698$011
»	Dezembro	203 ½	357:135$823	1:754$967
1879	Junho . .	203 ½	326:106$521	1:602$489
»	Dezembro	203 ½	386:426$510	1:898$901
1880	Junho . .	224 ½	303:706$799	1:352$814

* Anno da fuzão das estradas.

ANNEXO G

As receita da estrada subdividio-se como segue no quadro

DESCRIPÇÃO DO TRAFEGO	RENDA	PORCENTAGEM DA RENDA TOTAL DA LINHA
Passageiros. . .	193:451$840	24 67 %
Mercadorias . .	558:617$260	71 26 %
Encommendas . .	11:949$250	1 53 %
Telegrapho. . .	7:543$110	.96 %
Animaes . . .	4:621$740	.59 %
Armazenagem . .	1:013$590	.13 %
Diversas receitas . .	6:714$420	.86 %
Total.	783:911$210	100.00 %

Ao Rel. do Insp. ger.

ANNEXO H

As despezas das estradas subdivide-se como segue :

DESCRIPÇÃO DAS DESPEZAS	DESPEZAS	PORCENTAGEM DA DESPEZA TOTAL DA LINHA
Conservação da via permanente.	123:884$364	40.79 %
Tracção. . . .	69:976$599	23 05 %
Carros e wagões . .	17:362$697	5 72 %
Trafego. . . .	63:216$960	20 81 %
Administração . . .	25:893$089	8 52 %
Estação de Jundiahy . .	3:373$090	1 11 %
Total.	303;706$799	100.00 %

Ao Rel. do Insp. ger.

ANNEXO 1

Quadro mostrando o termo médio dos gastos por machina e por hilometro, de carvão, azeite e cebo, no semestre findo em Junho de 1880

NUMEROS DAS MACHINAS	CARVÃO EM KILOS	N.° DE WAGÕES REBOCADOS	AZEITE EM LITROS	CEBO EM KILOS	QUALIDADE DO TREM
1 á 4	5.4 á 7.2	6.6 á 10.4	.027	.013	Mixto
5 á 8	8.8 á 10 2	13 8 á 19.5	.040	.037	Carga
9 á 11	4.7 á 5.0	7 9	.027	015	Expresso
12 á 15	5.4 á 9.0	7 6 á 12 0	.031	.009	Mixto

Numero de kilometros percorridos pelas machinas :

Com os trens queimando carvão de pedra.	172.565
» » » » lenha . .	24.782
Fazendo manobras . .	15.842
Kilometros percorridos—Total.	213.189

Materiaes gastos e consumidos pelas machinas e wagões :

Carvão de pedra	1.426.240 kilos
Cebo	3.690 »
Azeite de cebo .	2714 galões ou 12.331 litros

Custo médio :

Carvão de pedra—30$000 por 1000 kilos
Cebo—600 rs. por kilo
Azeite de cebo—3$200 por galão ou 706 rs. por litro

Ao Rel. do Insp. ger.

ANNEXO N.º 2

Contracto com o governo para a ponte do Mogy Guassú

Contracto que celebra a Directoria Geral de Obras Publicas com a Directoria da Companhia Paulista para execução das obras de construcção de uma ponte de madeira sobre o rio Mogy-Guassú e aterros das cabeceiras no ponto terminal da linha da Companhia Paulista, ramal de Mogy-Guassú.

Aos vinte e dous dias do mez de Novembro de mil oitocentos e setenta e nove, nesta Directoria Geral de Obras Publicas, perante o Illustrissimo Senhor Doutor Elias Fausto Pacheco Jordão, Director Geral de Obras Publicas, compareceu o Illustrissimo Senhor Doutor Cle-

mente Falcão de Souza Filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, para o fim de contractar a execução das obras de construcção de uma ponte de madeira sobre o rio Mogy-Guassú e aterros das cabeceiras, e concordaram nas condições seguintes, a saber :

1.ª

A Companhia Paulista obriga se a executar todas as obras de construcção da ponte acima dita e aterros, em tudo de conformidade com a planta, memoria descriptiva e especificações apresentadas pelo Engenheiro Doutor Francisco Lobo Leite Pereira, e só poderá empregar nas ditas obras madeiras de primeira qualidade reputadas de lei, completamente seccas e privadas de seu alburno, convenientemente aparelhadas, devendo todas as peças ter as dimensões indicadas e citadas na citada planta.

2.ª

O Engenheiro Chefe do Districto, ou quem suas vezes fizer, é o competente para julgar da perfeição das obras e fidelidade da execução do presente contracto, e se no exame a que proceder, verificar que a obra feita, ou parte da mesma, deve ser demolida ou desmontada, quer por sua má execução, quer por emprego nella de material improprio por sua qualidade ou por suas dimensões, é a Directoria da Companhia obrigada a mandar desmanchal-a e a reconstruil-a a sua custa, sem direito a indemnisação alguma.

3.ª

O Governo pagará por todas as obras da ponte e aterros a quantia de vinte e dois contos duzentos e noventa e um mil réis, conforme o orçamento apresentado e assignado pelo Doutor Francisco Lobo Leite Pereira, em quatro prestações proporcionaes ao prazo para as obras e aos serviços feitos.

4.ª

Todas as obras acima mencionadas ficarão inteiramente concluidas dentro do prazo de desoito mezes contados da data da assignatura do presente contracto Pela infracção desta clausula impor-se ha a multa de um por cento por cada dia de demora, salvo o caso de força maior devidamente provada.

E para firmeza do que mandou o Illustrissimo Senhor Doutor Director Geral de Obras Publicas lavrar o presente contracto que assigna com o Presidente da Directoria da Companhia Paulista. Pagou vinte e um mil e seiscentos réis de emolumentos, como consta da guia por mim assignada e datada de vinte e dois do corrente mez, que tambem fica archivada nesta Secretaria. E eu Francisco Rodrigues Jordão, Secretario desta Directoria Geral de Obras Publicas, o fiz.—Directoria Geral de Obras Publicas, vinte e quatro de Novembro de mil oitocentos e setenta e nove.—(Assignados) Elias F. Pacheco Jordão.—Doutor Clemente Falcão de Souza Filho. Estavam duas estampilhas no valor de quatrocentos réis, competentemente inutilisadas.

ANNEXO N.º 3

Demonstração do 22.º dividendo

Demonstração do 22.° dividendo aos accionistas da estrada da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete da receita e despeza relativo ao semestre findo em 30 de Junho proximo	573:048$826	Importancia destinada ao pagamento do 22.° dividendo (8$000 por acção, ou 8 %) . . .	491:840$000
Importancia indivisivel no semestre anterior. .	366$830	Idem sujeita a liquidaçã netse semestre . .	4:745$240
Idem sujeita a liquidação no mesmo semestre, menos o que se pagou de juros ao English Bank. .	8:370$503	Idem destinada á amortisação da divida da Companhia	105:401$600
Receita reservada no referido semestre . .	18:707$680		
Lucros e perdos	1:493$001		
	601:986$840		601:986$840

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 20 de Agosto de 1880.

Gabriel Nunes Ramalho

Guarda-Livros.

91

ANNEXO N.º 4

Balanço do semestre findo em 30 de Junho de 1880[1]

Balanço relativo ao semestre de Janeiro á Junho de 1880

ACTIVO

Acções a' emittir		
Importe das mesmas		2,785:400$000
Construcção da linha, e despezas accessorias, etc.		
Gastos feitos com :		
Encorporação da Companhia	978$540	
Moveis e utensis	11:855$280	
Instrumentos e ferramentas	1:113$660	
Cessão de privilegio	40:005$000	
Obras de construcção	8,708:159$474	
Material fixo	2,889:110$151	
» rodante	943:928$156	
Telegrapho	44:131$942	
Diversos materiaes.	57:887$489	
Juros, commissões e descontos	748:579$496	
Compra de animaes	120$000	13,455:969$188
Demanda com os empreiteiros		
Gastos com a mesma		63:127$462
Garantia de juros		
Recebido da Provincia		130:897$473
Acções da companhia		
Importancia de 149 acções representando parte do fundo de reserva		29:830$000
Agio		
Pelo que foi votado pela assembléa geral de accionistas		1,250:000$000
Ramal para o bethlem		
Gastos feitos com o mesmo	15:428$893	
Prolongamento a araraquara		
Idem idem	54:706$890	70:135$783
Materiaes para custeio		
Importe dos existentes no Almoxarifado		142:474$712
Fry mayers		
Saldo em mão dos mesmos para compra de materiaes.		143:251$113
English bank (Santos)		
Saldo a n/favor		1:062$023
Dulley, miller e brunton		
Saldo em mão dos mesmos para compra e despezas de materiaes		61:990$140
Companhia ingleza		
Saldo a n/favor		49:258$347
English bank (Londres)		
Saldo a n/favor		3:147$189
Companhia mogyana		
Saldo a n/favor		36:604$540
Acções caucionadas		
Importe de 1,135 acções caucionadas a Caixa Filial do Banco do Brazil.		228:692$600
Diversos devedores		
Saldo em mão de diversos.		53:815$215
Caixa		
Dinheiro nas caixas em S. Paulo e Campinas		69:828$652
	S. E. ou O.	18,575:484$437

PASSIVO

Capital		
75,000 acções de 200$000 rs. cada uma		15,000:000$000
Emprestimo rmittido		
Valor do mesmo	1,652:163$205	
Lucros e perdas		
Saldo desta conta	9:431$032	1,661:594$237
Accionistas		
Agio não reclamado	72:560$000	
Dividendos		
Pelos que não foram recebidos.	19:568$261	
Contas correntes		
Saldo desta conta	5:462$328	97:590$589
Thesouro provincial		
Saldo a seu favor	130:897$479	
Companhia ituana		
Saldo desta conta	1:847$950	
Companhia sorocabana		
Idem idem	1:222$040	
Estrada do norte		
Idem idem	359$950	
Matriz de campinas		
Idem idem	7:071$400	141:398$819
Caixa filial do banco do brazil		
Saldo de conta corrente		98:739$342
Pessoal		
Vencimentos por pagar no mez de Junho		41:170$589
Fundo de reserva		
Importancia que constitue o mesmo		258:717$260
Receita geral		
Saldo liquido da receita e despeza da linha conforme o balancete deste semestre	573:048$826	
Receita por liquidar no semestre anterior	14:819$973	
» reservada no dito semestre	18:707$680	606:576$479
Receita especial		
Proveniente da taxa addicional	651:589$035	1,258:165$514
Diverrsos credores		
Saldo a favor de diversos		18:708$087
		18,575:484$437

Escriptorio Central da Companhia Paulista em S. Paulo, 20 de Agosto de 1880.

GARBIEL NUNES RAMALHO, Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 5

Balancete da receita e despeza no semestre findo em 30 de Junho de 1880

Balancete da Receita e Despeza liquida da Estrada de Ferro da Companhia Paulista no semestre de Janeiro á Junho de 1880

RECEITA		IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros . . . 1.ª Classe. .	7,976		
» 2.ª » . .	70,765		
» Ida e volta .	5,045		
	83,786	93:451$840	
Encommendas e bagagens		11:949$250	
Animaes		4:621$740	
Telegrapho		7:543$110	
Mercadorias . . . . Toneladas .	36,691	54:758$530	
Armazenagem		1:013$590	773:338$060
Percentagem pela arrecadação de impostos . . .		3:850$200	
Aluguel de Estação		2:580$000	
» » casas e armazens.		1:902$000	
Uso de zona privilegiada		1:800$000	
Receitas diversas		3:988$730	14:120$930
Taxa addicional		. . .	105 401$600
			892:860$590

DESPEZA		IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha . . . Demonstração —A—		123:884$364	
Tracção . . . . . » —B—		69:976$599	
Trafego . . . . . » —C—		63:216$960	
Administração e despezas diversas . » —D—		26:905$154	
Reparos de carros e wagons . . . » —E—		17:362$697	
Escriptorio central . . . . . » —F—		10:945$120	
Aluguel e custeio da Estação de Jundiahy . . .		3:373$090	
» de wagons		3:547$780	
Despezas extraordinarias		600$000	319:811$76
SALDO		. . .	573:048$8
			892:860$590

Demonstrações a que se refere o Balancete supra

Demonstração A Conservação da linha e suas dependencias

Administração	. . .	8:836$642
Conservação e renovação da via permanente :		
Pessoal	92:840$000	
Material	10:827$075	103:667$075
Reparos de estradas, pontes, signaes e obras . .	835$860	
Reparos de estações e mais edificios	10:544$787	11:380$647
		123:884$364

Demonstração B Tracção

Administração	. . .	3:292$585
Despezas das locomotivas em serviço :		
Pessoal	13:399$740	
Carvão e lenha . . .	34:626$000	
Agua	1:350$000	
Azeite, sebo e outros materiaes	4:684$035	54:059$775
Reparo e renovação :		
Pessoal	10:400$240	12:624$239
Material	2:223$999	69:976$599

Demonstração E Reparo e renovação de carros e wagons

Carros :		
Administração . . .	. . .	2:341$345
Pessoal	1:834$920	
Material	607$025	2:441$945
Wagons :		
Pessoal	8:403$600	
Material	4:175$807	12:579$407
		17:362$697

Demonstração C Trafego

Pessoal		54:956$840
Azeite, graxa, fardamento, impressos, papelaria e outros materiaes . . .		7:807$140
Despezas diversas		452$980
		63:216$960

Demonstração D Administração

Inspector Geral, e Secretario . . .		2:433$300
Contador e Escripturarios		4:510$000
Pagador		1:800$000
Despezas dos escriptorios		1:331$894
Telegrapho		12:113$695
Almoxarifado		4:716$265
		26:905$154

Demonstração E Escriprorio Central

Pessoal	8:880$000
Transporte e estada do mesmo . . .	192$200
Aluguel de casa	600$000
Impressões, annuncios, e despezas miudas.	1:272$920
	10:945$120

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 0 de Agosto de 1880.

GABRIEL NUNES RAMALHO Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 6

Officio da Directoria de 20 de Maio de 1880 ao governo da Provincia, e Parecer do Engenheiro Chefe

COMPANHIA PAULISTA

Escriptorio central.—S. Paulo, 20 de Maio de 1880.

Tenho a honra de accusar o recebimento do officio de v. exc. datado de 21 do mez de Abril proximo passado, no qual expõe as razões por que não remetteu á directoria da Companhia Paulista, antes dessa data, os trabalhos do engenheiro E. Stevaux relativos á secção do traçado entre o *Morro Pellado* e *Laranja Azeda*, ou S. Carlos do Pinhal: no qual designa á directoria da Companhia Paulista o praso de trinta dias para declarar se acceita o traçado do referido engenheiro Stevaux, resul-

tando dessa remessa ao menos a vantagem de conhecer a directoria o modo porque o seu engenheiro cumprio a missão de traçar uma linha de prolongamento do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal passando pelo *Morro Pellado* e afastando-se o *menos possivel* do traçado Pimenta Bueno ; e finalmente no qual declara que o governo, respeitando a lei e os contractos, e inspirando-se nos interesses geraes da provincia, reserva se o pleno direito de apreciar o projecto de lei da assembléa provincial, que faz concessões á Companhia Mogyana e executar a clausula 19.ª do citado contracto como entender justo.

Em resposta cabe me declarar á v. exc. que a directoria da Companhia Paulista não se julga mais obrigada a realisar a estrada de S. João do Rio Claro a Araraquara, passando p r S. Carlos do Pinhal.

1.º Porque a direcção que v. exc. quer dar a essa estrada, baseado nos trabalhos do engenheiro E. Stevaux, não é a legitima e conveniente ao interesse publico.

O fundamento desta asseveração consta do longo parecer do engenheiro da Companhia, aqui annexo por cópia, no qual se assignalam erros e inconveniencias palpaveis notados nos trabalhos do engenheiro Stevaux.

Permitta-me v. exc. que, repetindo as judiciosas phrases do officio a que respondo, assignale que da remessa deste parecer *resultará ao menos a vantagem de ficar v. exc. conhecendo o modo porque* o seu engenheiro de confiança *cumpriu a missão de que foi incumbido.*

2.° Porque, já não tendo sido executadas pelo governo todas as condições do contracto de 7 de Junho de 1879, a directoria, usando da autorisação, que lhe foi conferida pela assembléa geral de accionistas, desonera-se do cumprimento das que lhe diziam respeito, com direito a indemnisações, que liquidará em tempo e pelo modo competente.

E' de lamentar este estado de cousas a que procedimento estranho veio arrastar a Companhia Paulista.

Ella, em vez de contar hoje, como até aqui com a boa vontade dos poderes provinciaes, tem se visto com a maior iniquidade arredada de suas graças, no que vae até envolvido o interesse publico.

Tal situação faz legitima a deliberação aqui exposta, e futuros acontecimentos talvez terão de fundamentar novas medidas, que importão a cessação dos officios de amizade, que a Companhia amistosamente tem desempenhado, mas de que se julga desonerada, se, em troca de sua boa vontade, só encontra a iniquidade e o desaffecto.

A Companhia Paulista é uma entidade moral, que tem consciencia dos deveres, que a dignidade impõe, quer ao individuo, quer aos seres collectivos.

Devolvo a v. exc. os trabalhos do engenheiro Stevaux, que se tornam inuteis no poder da Companhia, pedindo a v. exc. egual restituição quanto aos desenhos e

planos apresentados a v. exc. relativos á estrada além do Rio Claro.

Deus guarde a V. Exc.

Illmo. e Exm. Sr. Dr. Laurindo Abelardo de Brito,
digno presidente desta provincia.

Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Presidente da directoria.

Pirassununga, 11 de Maio de 1880.

Illm. Sr.

Com o officio de v. s , datado de 23 de Abril proximo passado, recebi um rolo lacrado com o sello da presidencia da provincia e contendo as seguintes peças do traçado explorado pelo engenheiro Euzebio Stevaux :

1.ª Uma planta geral do traçado do governo na escala de 1 por 20000, desde o kilometro 38 da Companhia Paulista até o kilometro 63 daquelle traçado, apresentando tambem a'gumas linhas de estudos da Companhia Paulista, desde o kilometro 38 até á vizinhança do final daquelle traçado.

2.ª A planta local do mesmo traçado, desenhada em tres folhas e na escala de 1 por 4000.

3.ª Perfil longitudinal desse projecto.

4.ª Dous rolos contendo o perfil da exploração do mesmo traçado e os de algumas linhas de estudos da Companhia Paulista.

5.ª Uma folha contendo dous typos de obras d'arte, sendo um boeiro de 3m,00 de vão e um pontilhão de 6m,00 de vão.

Os resumos dos diagrammas, do calculo de volumes, o movimento de terra propriamente dito e orçamento geral, citados sob § 5º no relatorio do sr. Euzebio Stevaux, não fizeram parte das peças apresentadas ao exame da Companhia Paulista.

Antes de occupar-me do exame das peças apresentadas, devo ponderar que conforme a citação feita no relatorio do sr. Euzebio Stevaux, o exm. presidente da provincia deliberára sustar qualquer solução sobre tão importante assumpto, qual o da questão de traçados, até que colhesse *informações insuspeitas que só podiam ser prestadas depois de detido exame do terreno, traçados já marcados pelo engenheiro Pimenta Bueno e pelos da Companhia Paulista*, etc.

O sr. Euzebio Stevaux tinha, pois, de prestar *informações insuspeitas* sobre o traçado da Companhia Paulista, depois de detido exame do terreno.

Verbalmente e por carta de 31 de Janeiro preveni-o de que no terreno encontravam-se diversas variantes e linhas perdidas, e que por isso convinha ser acompanhado por engenheiro da Companhia, afim de lhe apresentar a linha adoptada no traçado desta.

Mas, como fiz ver em o officio de 30 de Abril proximo passado, o sr. engenheiro do governo deixou em olvido a linha adoptada entre o Ribeiro e o Pinhal (3ª sec.

100

ção), e só trata das linhas perdidas, com o fim de imputar defeitos ao traçado da Companhia e principalmente com o fim de attribuir-lhe mais uns 3 kilometros de extensão nessa parte — unico meio pelo qual poderia conseguir o encurtamento *ficticio* de 4358^{m},40 pelo seu traçado. As proprias linhas perdidas não estão exactamente figuradas na planta.

Serão *insuspeitas* as informações que elle dá ao governo da provincia, ácerca do traçado da Companhia Paulista ?

Em verdade o sr. engenheiro do governo teve a franqueza de declarar que *foi acompanhado pelo sr. Barão do Pinhal*, cujo offerecimento elle acceitára *com tanto mais reconhecimento* que á vista da recusa da Companhia de o mandar acompanhar por um dos seus engenheiros, deviam *ser-lhe preciosissimas* as informações locaes de uma pessoa que *conhece o terreno palmo a palmo e cuja nobreza e elevação de caracter são confessados por todos*, amigos ou inimigos.

A recusa da Companhia referia-se, porém, ao convite feito pelo governo, de mandar ella um engenheiro para cooperar sob as ordens do sr. Euzebio Stevaux, o que não prejudica o offerecimento, feito posteriormente, de mandal-o acompanhar por um engenheiro que lhe apresentasse a linha adoptada.

E effectivamente foi elle acompanhado na 2ª secção pelo dr. Galvão que, segundo minhas instrucções, apresentou-lhe a linha dessa secção.

Junto achará v. s. uma cópia da planta geral do traçado da Companhia Paulista entre o Morro Pellado e São Carlos, a qual sendo cotejada com a do sr. engenheiro do governo, dará a conhecer as differenças que se

notam principalmente na parte que vae do Retiro ao Pinhal.

Passo a examinar o traçado apresentado pelo governo.

EXTENSÃO

A linha do governo parte do kilometro 38 do prolongamento, estaca n. 675 do projecto da 2ª secção, e dentre as duas veredas indicadas na reclamação do sr. Barão do Pinhal, segue a mais directa — a do Lageadinho.

Como denotei em o officio de 30 de Abril proximo passado, o sr. Euzebio Stevaux, no final do seu traçado, não fez juncção com o da Companhia — parou com sua linha no espaço vago e indeterminado de um espigão, ficando muito distante da linha da Companhia e em nivel muito inferior.

Junto a este uma cópia da parte final do traçado do governo, comprehendendo um trecho da linha de estudos da companhia figurado em linha pontuada até sua estaca n. 430.

A cópia está augmentada do seguinte: continuação da linha de estudos da Companhia, figurada em linha cheia, e respectiva linha do projecto, tinta azul.

Vê-se que do ultimo ponto ao traçado do governo, estaca 1250, até o ponto provavel de juncção com o da Companhia, estaca n. 785 do projecto desta ha uma distancia de cerca de 40 estacas, d'onde se deduz que o ponto final do traçado do governo corresponde á estaca n. 745 (ou 785—40) do projecto da Companhia, isto é, corres-

101

ponde ao kilometro 63 mais 900m,00 a contar do Rio Claro ou 25 mais 900m,00 a contar do Morro Pellado.

Assim, forçando as condições technicas do traçado e as indicações do terreno, como demonstrei em o officio de 30 de Abril, o sr. Euzebio Stevaux parece ter conseguido pelo traçado do Lageadinho o encurtamento de 900m pouco mais ou menos sobre o da Companhia, accusado de enormemente longo.

Por um exame minucioso das plantas reconhece-se, porém, que o encurtamento é ainda menor.

Verificando a medição da linha do projecto encontrei até o ponto final do sr. Euzebio Stevaux 1256 estacas mais 18,m em vez de 1250 estacas, o que dá para sua extensão 25138m em vez de 25000m a contar do Morro Pellado ou 63k138m em vez de 63k a contar do Rio-Claro.

A maior parte dessa differença é devida á inexactidão da demarcação de estacas feita no projecto, parte, porém, é devida a engano de contagem das estacas, por parte do sr. engenheiro do governo.

Com effeito, na folha n. 1 póde ver-se que ha effectivamente 6 estacas por elle demarcadas entre as de nu- numeros 285 a 290 e entre as de numeros 350 e 385, isto é, uma estaca de mais em cada lugar mencionado, o que dá para a totalidade 1252 em vez de 1250, segundo a propria demarcação do sr. Euzebio Stevaux.

A verificação das estacas vae indicada a lapis nas plantas.

Tendo elle effectivamente 63k138m correspondentes a 63k900m do traçado da Companhia, segue-se que o encurtamento é de 700 e tantos metros—digamos 800m.

Em officio anterior declarei que a distancia desde o pon-

to final do traçado do governo até São Carlos é de 9 kilometros em vez de 6, o que prefaz a distancia total de 72 kilometros e tanto em vez dos 69 indicados pelo sr. engenheiro do governo.

Pelo traçado da Companhia a distancia é de 72k900m.

PERFIL LONGITUDINAL

Como se sabe, o perfil longitudinal constitue uma peça importantissima do projecto de uma via ferrea.

Indica elle as desigualdades e accidentes do terreno segundo a linha do projecto, bem como o perfil de estabelecimento do leito da estrada que denota e determina em relação ao perfil do terreno o movimento de terras a effectuar-se para estabelecimento de leito.

E' essencial que o perfil do terreno seja o mais possivel exacto e para isso é necessario que as plantas indiquem com verdade as atitudes e accidentes do terreno segundo a linha do projecto.

Nos estudos feitos pela companhia os perfis transversaes foram tomados pelo menos de 2 em 2 estacas e prolongavam se tanto quanto fosse necessario para alcançarem a zona provavel do projecto difinitivo. Se por este modo o perfil viesse a adquirir grande extensão ou se fossem encontrados novos aacidentes, corria-se na zona provavel do projecto uma variante especial para tomar directamento os accidentes e nivelamento dessa zona.

Nas plantas do sr. Euzebio Stevaux reconhecem-se perfeitamente os vestigios dos pontos em que tomou perfis transversaes : são indicados pelas linhas transversaes

102

traçadas a lapis, as quaes, não ficaram inteiramente apagadas.

Por elles vê-se que os perfis transversaes foram demasiadamente espaçados, chegando muitas vezes a saltar 20 estacas, o que quer dizer que nesses lugares foram tomados sómente 2 1/2 perfis transversaes por kilometro, ao passado que nos estudos da companhia tomavam se pelo menos 25 por kilometro.

Isto dá lugar á seguinte pergunta, cujo alcance é intuitivo: a locação da linha do Sr. Euzebio Stevaux confirmará o seu perfil de projecto? ou por outra: o perfil do projecto do sr. engenheiro do governo representará verdadeiramente o terreno segundo seu traçado?

Não é sem fundamento que formulo taes observações e passo a especificar alguns pontos do traçado, onde ellas adquirem maior importancia.

Na altura do kilometro 51 o sr. engenheiro do governo correu sua linha de estudos pela margem direita do Lageadinho e colloca e linha do projecto na encosta da margem esquerda, atrevessando o corrego cerca de 360m acima do ponto atravessado pela linha de exploração. No perfil desta linha o corrego está indicado com attitude de 140m,70 e no do projecto com attitude de 148m,00.

Não se sabe, porém, se forem tomados dados positivos que possam ter determinado na planta essa differença de 7m,30 de altura, muito importante em relação ao extenso aterro.

Na passagem do Feijão, kilometro 53, a linha de estudos corta o Lageadinho, depois o Feijão, e segue pela base do morro. A linha do projecto foi traçada a não pequena distancia, por baixo da barra do Lageadinho, em

um terreno cujos accidentes não parece terem sido bem tomados em relação á impropria linha de estudos.

Compare-se nesse lugar o perfil dessa linha com o do projecto e notar se-ha grande differença que só por dados mui possitivos deveria ser determinada.

Para reduzir o recurvameeto entre as estacas numeros 890 e 930 foi traçada a linha do projecto a grande distancia da de estudos, em uma zona que não parece ter sido positivamente determinada por perfis transverraes. O que é que garante que nesse lugar a locação de um perfil egual ao do projecto ?

Na passagem do Laranja Azeda o perfil da linha de estudos indica o ribeirão com attitude de 108m,80, ao passo que o do projecto dá-lhe 111m,20, sem fundamento apreciavel.

Isto quer dizer que o aterro indicado no projecto com 9m de altura sobre o ribeirão, terá effectivamente 11m,40 apezar dos 2 °/o de descida para reduzir o recurvamento.

Na passagem do Pinhal a linha de estudos foi corrida pela margem esquerda até atravessar o ribeirão. A uns 160m de distancia para baixo a linha do projecto passa para a margem direita e nella se desenvolve, sem que pareça haverem-se tomado dados determinativos da respectiva encosta, pois só se encontram vestigios de dous perfis transversaes distantes entre si de cerca de 360m.

Quem assegura que o aterro sobre o Pinhal, bem como os aterros sobre o Lageadinho e sobre o Feijão, tenham as fórmas e dimensões indicadas no perfil do projecto? Poderá o sr. Euzebio Stevaux assegural-o, sem haver tomado todos os dados necessarios ?

O sr. engenheiro do governo declara que nas passagens do Laranja Azeda e do Pinhal o aterro não excede

a 7m70. Mas o perfil do projecto indica sobre o Pinhal aterro de 8m,30 e sobre o Laranja Azeda aterro de 9m,00 que, como vimos, redundará na realidade em 11m,40.

Como o perfil do projecto apresenta nesses lugares duas linhas de perfil para o leito da estrada, cumpre advertir que tomo em consideração a linha de cima por ser aquella que corresponde ao resumo dos declives, exhibido no relatorio.

Além dos pontos indicados, em que o perfil do projecto não parece representar com exactidão o terreno respectivo, nota-se mais o seguinte :

No perfil de exploração e na planta acha-se indicado um rego d'agua do Padre Benedicto, junto á estaca n. 146 + 8m do projecto, mas no perfil deste não se encontra signal daquelle accidente.

Comquanto o accidente não seja de grande monta (exige um boeiro debaixo de um aterro de 7m,70 de altura), comtudo não póde ser esquecido, em respeito á propriedade particular que elle representa. E o projecto, tal como se acha elaborado, ataca ou destroe essa propriedade.

No projecto do governo distinguem-se os seguintes aterros : estaca 25 aterro de 8m,00 de altura ; Agua Branca de 9m,60 ; Lageadinho 4m,60 ; Feijão 8m,00 ; Laranja Azeda 11m,40 ; estaca 1114 + 12 8m,80 e Pinhal 8m,30.

No traçado da companhia, á excepção do aterro do corrego da Porteira, estaca n. 674 da 3.ª secção, o qual tem 14m,00 de altura e á excepção do aterro sobre o corrego da Ponte Quebrada, que em 7m,00, todos os mais são de altura inferior a 5m,70.

Em geral atravessamos os corregos e ribeirões folgadamente, com altura de aterro apenas necessaria para collocar a linha acima das enchentes e portanto com dimensões muito moderadas para as obras d'arte.

No traçado do governo é o contrario que se observa; os corregos e ribeirões são atravessados em geral em alturas de aterros força das pelas condições apertadas do terreno e pelo empenho de reduzir o recurvamento.

As obras d'arte adquirem dimensões muito maiores.

ALINHAMENTO

Os dados seguintes resumem as condições de alinhamento do traçado do governo e as do traçado da Companhia.

Quanto a este, temos até á estaca 745 do projecto da 3ª secção :

Alinhamentos rectos. . . .	17586m,70	67,9 %
Ditos em curvas de raio superior a 700m	6816,m80	26,3 »
Dito, dito, dito inferior a 700m.	1501,m50	5.8 »
Somma	25905m00	100,0 %

Dos 1501m,50 de curvas de raio inferior a 700m,996m ficam em curva de 625m de raio e só 505m,50 em curvas de 327m e 404m, na sahida do Morro Pellado.

104

Quanto ao traçado do governo, temos segundo a medição rectificada :

Alinhamentos rectos.	16226m	64,6 °/.
Ditos em curvas de raio superior a 700m.	2257	8,9 »
Dito, dito, dito inferior a 700m. .	6655	26,5 »
Somma.	25138m	100,0 °/.

Dos 6655m de curvas de raio inferior a 700m, 3247m ou quasi metade fica em curvas de raio inferior a 625m.

As condições de alinhamento do projecto do governo são, portanto, muito inferiores ás do traçado da Companhia e por isso é que seguindo a vereda mais possivel approximada á directriz, segundo affirma o sr. engenheiro do governo, entretanto só póde encurtar 800m sobre o da Companhia, o qual descreve uma curvatura pronunciada para o lado de Brotas.

O desenvolvimento total das curvas do projecto do governo, segundo os dados acima apresentados, é de 8912m, ao passo que no seu relatorio o sr. Euzebio Stevaux indica 8723m,20.

A differença procede, em parte, da referida rectificação de medição, a maior parte, porém, de enganos do sr. engenheiro do governo, que nas plantas inscreveu menor numero de estacas do que as realmente contidas em certas curvas, como sejam :

Curva entre as estacas 347+4 e 356+11 tem mais uma estaca no fim.

Curva entre as estacas 645+2 e 665+11 tem mais duas estacas no fim.

Curva entre as estacas 710+3 e 720+3 tem mais tres estacas no fim.

Curva entre as estacas 731+1,80 e 750+4 tem mais uma estaca na origem.

DECLIVIDADES

No extrahir da planta os dados para confecção do perfil do projecto não podiam escapar as duas estacas que ficaram de menos na contagem entre as de numeros 285 a 290 e 350 a 355, entretanto o perfil do projecto menciona as mesmas 1,250 estacas em vez de 1,252.

Não tendo refeito o perfil do projecto segundo a rectificação da medição, vou tratar das declividades tendo por base o mesmo perfil do sr. Euzebio Stevaux, com 1.250 estacas.

A comparação com o traçado da Companhia ficará feita em condições deseguaes e desfavoraveis a este, porque na região da parte final do outro traçado, o da Companhia está mais alto obra de 20 e tantos a 30 metres que restam a ser galgados pela linha do governo.

O traçado da Companhia até a já referida estaca 745 do projecto da 3ª secção, apresenta:

Trechos horizontaes	7,635,34	29,5 °/₀
Declives até 1 por 60 inclusivé .	14,343,36	55,3 °/₀
	31,978,70	84,8 °/₀

705

	31,978,70	84,8 °/°
Ditos excedentes até 0,190 p r metro	3,926.30	15.2 °/.
Ditos de 2 °/.	—	—
Somma	25,905,00	100,0 °/.

No traçado do governo encontram-se :

Trechos horizontaes	3,860	15.4 °/.
Declives até 1 por 60 inclusive .	12,660	50,6 °/.
Ditos excedentes até 0,019 por metro.	5,940	23,8 °/.
Ditos de 2 °/.	2,540	10,2 °/.
Somma	25,000	100,0 °/.

Apesar da grande desegualdade nos termos da comparação, o traçado da Companhia apresenta portanto muito maior proporção de trechos horizontaes (quasi o dobro) e de declives até 1 por 60 sem ter attingido o de 2 °/., ao passo que o do governo onera o trafego com muito maior proporção de declives excedentes a 1 por 60, sendo 34 °/. contra 15,2 °/. do traçado da Companhia, além disso attinge o declive de 2 °/. sobre a extensão de 2,540m.

A maior parte do declive de 2 °/. foi empregada em lugar onde torna-se muito oneroso para o trafego, como observei em o officio de 30 de Abril proximo passado, por

ser prolongamento de uma longa rampa já estabelecida inevitavelmente para ascenção do Morro Pellado.

A maior proporção de declives feitos no traçado do governo tem explicação nos accidentes do terreno e no empenho de reduzir o recurvamento, para ganhar os 800m de encurtamento.

MOVIMENTO DE TERRAS

Em seu relatorio o sr. engenheiro do governo declara que o volume total de terra a mover é de 167,449m,23, o que corresponde a cerca de 6m,7 por metro corrente.

Este volume, porém, funda-se nos dados do perfil do projecto que, como vimos, estão muito sujeitos a sahir differentes na practica. E mesmo antes disso, já vimos que os aterros do Laranja Azeda e do Pinhal, calculados como não excedentes a 7m,70 de altura, attingem realmente 11m 40 e 8m,30. Além disso, será preciso dobrar grande parte do aterro sobre o Feijão para dar lugar ao desvio da estação.

O movimento de terras para os cortes e aterros do traçado da Companhia até a estaca 745 da 3ª secção, orça em 180,000m ou 6m,95 por metro corrente.

A differença não é consideravel, principalmente attendendo-se ás circumstancias acima mencionadas.

OBRAS DE ARTE

Em vez de *auzencia absoluta de obras de arte*, o

106

perfil do projecto organisado pelo sr. Euzebio Stevaux indica as seguintes :

2 pontilhões de 6m,00 de vão.

1 dito de 2m,00 de vão.

2 boeiros de arco de 3m,00 de vão.

5 boeiros cobertos.

5 ditos abertos.

2 *drainagens*.

2 passagens americanas.

As duas *drainagens*, porém, devem ser substituidas por boeiros cobertos, de sufficiente capacidade. Com effeito, uma dellas vem indicada sobre uma vaçoroca, estaca 1,114+12, com aterro de 8m,80 de altura. A vaçoroca foi cavada pelas enchurradas, representa portanto o ponto de reunião dellas nessa região e se não tiver boeiro com sufficiente capacidade, o aterro será destruido.

Além desses dous boeiros, parecem-me necessarias as seguintes obras de arte :

6 boeiros cobertos, nas estacas 146+8 (rego d'agua do Padre Benedicto), 285, 315, 850, 976 e 993.

8 ditos abertos, nas estacas 200, 240, 360, 480, 576, 778, 1026 e 1122.

2 passagens americanas, sendo uma na estaca 692 para a estrada do Rio-Claro a S. Carlos e outra na estaca 1198 para o caminho do Jacaré á estrada geral.

Este caminho, que tambem atravessa o traçado da Companhia, foi attendido, no projecto desta, com uma passagem americana, indicada sobre a estaca n. 710 da 3ª secção.

Uma das passagens americanas mencionadas pelo sr. engenheiro do governo acha-se indicada no perfil do projecto sobre a estaca n. 286, onde ha um aterro de

2m,40 de altura, o que deve ser attribuido a algum descuido, certamente.

As obras de arte necessarias no traçado do governo são, pois, as seguintes :

2 pontilhões de 6m,00 de vão, com altura de 8m,00 e 8m,30.

1 dito de 2m,00 de vão, com altura de 4m,60.

2 boeiros de arco de 3m,00 de vão, com alturas de aterro de 9m,60 e 11m,40.

13 boeiros cobertos, sendo 3 com alturas de aterro de 7m,70, 8m,00 e 8m,80.

13 boeiros abertos.

4 passagens americanas.

O traçado da Companhia, na parte correspondente, exige :

1 pontilhão de 8m,00 de vão, com altura de 3m,40.

3 ditos de 4m,00 de vão, sendo 2 com altura de 3m,20 e 1 com 5m,60.

1 dito de 2m,00 de vão, com altura de 2m,30.

2 boeiros de arco de 2m,00 de vão, com alturas de aterro de 7m,00 e 14m,00.

19 boeiros cobertos, com altura maxima de aterro, de 5m,60,

12 boeiros abertos.

2 passagens americanas.

Como já ponderei, aterros mais altos determinam dimensões muito maiores nas obras de arte. Os boeiros tornam-se mais compridos e os pontilhões crescem de volume desproporcionadamente, já pela altura da obra, já pelo comprimento das alas e já pela espessura de todos os muros.

Além disso, será preciso provavelmente dobrar o pontilhão do Feijão para dar lugar ao desvio da estação.

Comquanto o traçado da Companhia apresente mais um pequeno numero de obras de arte que o do governo, todavia não hesito em opinar que ellas custarão quantia menor que as do segundo traçado.

TYPOS DE OBRAS DE ARTE

O de boeiro de 3m,00 de vão apresenta excessiva espessura de arco, mas não me detendo com este, passo a occupar-me do segundo typo, organisado para os pontilhões de 6m,00 de vão.

No typo não se encontra *radier* ou calçada entre os encontros, accessorio que em geral não se omitte nestas obras, afim de obstar ao solapamento pela acção das aguas.

Os encontros ou pegões são de construcção de tijolo com remates de cantaria nas alas. O tijolo é de um formato descommunal · cerca de 0,m365 de comprimento e de 0,m115 de grossura.

E' muito singnlar que sendo este typo destinado especialmente aos ribeirões do Pinhal e do Feijão, e tendo os respectivos aterros 8m,30 e 8m,00 de altura, entretanto o typo foi organisado com altura de 5m,00 !

Tambem o sr. engenheiro do governo declara que calculou os aterros com talude de 1 1/2 de base para 1 de altura (3 de base para 2 de altura), no entanto as alas do typo estão condicionadas para o talude de 4 de base para 3 de altura.

Por tal modo o typo vem a representar cerca da 4ª parte, sómente, do volume *real* de alvenaria que será necessaria na construcção.

O vigamento metalico é assentado directamente sobre a alvenaria e não sobre sapatas ou corrediças de ferro fundido, necessarias para facilitarem as dilatações e contracções do metal e para regularisarem o assento.

A concepção do vigamento metalico, quer em suas proporções quer em sua composição, não está de accôrdo com as regras da sciencia e da arte. Na especie é uma verdadeira aberração.

Cada viga tem a fórma de um duplo T, cuja alma é ligada ás cabeças por enormes cantoneiras e sómente pelo lado de fóra (!)

A alma não tem nervuras para lhe darem a necessaria regidez.

De distancia em distancia as duas vigas são atravessadas na parte de cima e na de baixo por enormes barras (secções de $0,^{m}10+0,^{m}10$ pouco mais ou menos) que não parece terem funcção alguma a preencher, visto que as vigas são ligadas entre si por travejamentos em fórma de cruz.

Em vista da discordancia que se nota entre a elevação, a secção transversal e a planta da mesma obra, parece que não houve em sua composição idéa certa e determinada ; e alguns desses deseuhos denotam verdadeiros disparates, como, além de outros, o da espessura das cabeças ou mesas das vigas, espessura que na elevação apparece com cerca de 8 centimetros !

Por cima das barras superiores e sobre o eixo longitudinal de cada viga corre outra viga de madeira, de sec-

ção de 0,m30+0,m30, a qual serve sómente de sobrecarga ao vigamento principal, além de ser mais um elemento precario da via permenente, pela deterioração de que é susceptivel.

Sobre as vigas de madeira atravessam finalmente os dormentes da via permanente, que em vez de serem mais compridos, são pelo contrario mais curtos que os da via ordinaria, pois apresentam apenas 2,m30 de comprimento, ao passo que os da via ordinaria são de 2m64 (Companhia Paulista).

Os trilhos correspondem ao eixo das vigas, ao passo que no typo da Companhia Paulista ficam no vão e por dentro das vigas metallicas, com o que a via permanente adquire certa elasticidade, ao mesmo passo que o vigamento ganha maior estabilidade, pelo alargamento da base entre as duas vigas.

Seria longo denotar todas as extravagancias ou anomalias dos typos apresentados pelo sr. engenheiro Euzebio Stevaux e cuja adopção pela Companhia Paulista constituiria um passo muito retrogado.

A companhia tem typos organisados conforme os preceitos da sciencia e da arte — já approvados pelo governo.

ESTAÇÕES

No traçado da Companhia a estação do Morro Pellado, kilometro 38, é destinada a servir á lavoura da vizinhança, que pela maior parte fica lhe anterior, e á do Cuscuzeiro que lhe fica ao lado. A do kilometro 52 é des-

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA E ARCHIVO

tinada a servir aos municipios de Brotas, Dous Corregos e Jahú, comprehendendo Dourados, e os bairros do alto — Jacaré, Pinhal e alto—Feijão (municipio de S. Carlos) devendo ser tambem o ponto de bifurcação do ramal para aquelles municipios.

No traçado do governo a estação do Morro Pellado é destinada aos mesmos fins que a da Companhia, devendo ser além disso o ponto de bifurcação do ramal. A do Feijão é destinada a servir aos bairros do alto — Jacaré, Pinhal, alto—Feijão e parte do Cuscuzeiro.

Ambas estas ficam, porém, em lugares da linha, pessimamente condicionados.

Em o officio de 30 de Abril proximo passado informei que a do Morro Pellado, mudada para o kilometro 39 3/4, fica em lugar acanhado, pequeno descanso horizontal e quasi todo em curva. Que só póde offerecer melhores condições de chegada ás cargas do Cuscuzeiro, prejudicando, porém, as da vizinhança do Morro Pellado que ficam todas ainda mais para traz.

As cargas de Brotas e Jahú ficam mais distantes desta do que da estação projectada no kilometro 52 do traçado da Companhia; o futuro ramal mais longo e com o defeito de sahir dirigindo-se para traz.

Os fins a que é destinada essa primeira estação do traçado do governo seriam muito melhor attendidos com a primeira linha experimentada pelo sr. engenheiro do governo, seguindo a da Companhia na distancia de 1 k /4 adeante do Morro Pellado. Ali a estação ficaria muito melhor condicionada, relativamente ao lugar indicado no projecto, e prestar se-hia muito melhor á bifurcação do ramal.

Mas o sr. Euzebio Stevaux não tinha em mira attender ás conveniencias e ao destino da estação, O que elle procurava em primeiro lugar era reduzir a todo custo o recurvamento da linha, e por isso forçou as indicações do terreno, sacrificou as condições da estação e onerou a linha com o prolongamento da rampa de 2 % por mais 1640m de extensão para poder ganhar os 800m de encurtamento.

A estação do Feijão fica em um ponto baixo, entre dous declives oppostos; pequeno descanço horizontal, embaraçado com o aterro do Feijão e com um córte que parece ser o de rochas basalticas.

Sem melhorar as condições de estabelecimento, que são as da linha, será necessario dobrar grande parte do não pequeno aterro e provavelmente o pontilhão tambem, para dar lugar ao desvio principal, ficando as outras partes da estação em condições apertadas.

A estação projectada no kilometro 52 do traçado da Companhia apresenta condições de estabelecimento muito mais favoraveis e folgadas. Além dos municipios de Brotas e Jahú, serve muito melhor o bairro do alto—Jacaré que é certamente o mais importante pelo grupo de suas fazendas, serve de igual modo o Pinhal e só não aproveita áquella parte do Cuscuzeiro propriamente dito que se utilisar da estação do Feijão (3 fazendeiros).

ORÇAMENTO

O sr. engenheiro do governo orçou a construcção do leito da estrada, segundo seu traçado, em 197:534$248

réis, quantia que sendo addicionada á verba—Eventuaes —perfaz a somma de 210:000$000.

Comquanto não fossem presentes os dados que lhe serviram de base, é claro, porém, que esse orçamento está sujeito a ressentir-se das differenças procedentes dos factos apontados, taes como : movimento de terras que accrescer na execução, por não estar o perfil do projecto baseados em dados completos ; ditos já conheidos por maior no aterro do Feijão (que tem de ser alargado) e nos do Laranja Azeda e do Pinhal ; accrescimo de obras d'arte que são necessarias e accrescimo do triplo do volume de alvenaria contado nos pontilhões do Feijão e do Pinhal, visto que o typo que serviu de base só indica a quarta parte do volume real.

Quanto ao traçado da Companhia, não se fez orçamento completo para as obras do leito, mas, posto que o traçado do governo encurte 800m e d'ahi proceda uma pequena economia no custo da via permanente, comtudo ponho em duvida o decidir qual dos dous em difinitiva comportará menor despeza de construcção, parecendo que, se houver differença em favor de qualquer delles, essa differença será pequena.

Ainda que a pequena economia de despezas de estabelecimento estivesse do lado do traçado do governo cumpre, porém, ponderar que de um lado seria ella obtida á custa de condições de trafego mais oneroso (e perpetuas) e de outro lado á custa de uma grande perda de productos para o trafego.

Tambem o traçado da Companhia, ao passo que offerece muito maior proveito para o trafego, reduz consideravelmente as despezas de estabelecimento do ramal, de modo que em definitiva a somma do custo da linha

principal e do ramal será muito menor pelo traçado da Companhia, com bifurcação no kilometro 52.

INTERESSES A' SERVIR

Como observei no officio anterior, verifica-se completamente que toda a importancia do trafego está do lado do traçado da Companhia Paulista e a objecção que o senhor engenheiro do governo apresenta é que aproximando-se a Brotas a linha principal, como se consegue pelo traçado da Companhia, com esse facto ficaria provavelmente indefinitamente adiada para época remota a satisfação desta sua necessidade de uma via ferrea para sahida facil e economica dos productos da sua lavoura *que tem de decuplicar em breve tempo*, graças á notavel riqueza e fertilidade de seu territorio.

Mas esta objecção cahe por si mesmo. Com effeito o facto de diminuirem-se as difficuldades de estabelecimento do ramal e de melhorarem-se suas condições economicas só póde operar no sentido favoravel á bréve construcção do ramal e não no sentido de adial-a indefinitamente. Isto é evidente.

Em escriptos anteriores tenho demonstrado que a linha da Companhia é a que foi traçada conforme os preceitos da sciencia, sendo portanto muito mais vantajosa que a do governo, ainda mesmo que tivesse mais 3 kilometros de extensão e custasse tresentos contos mais caro—hypotheses que aliás não se verificam.

Em suas—Considerações Geraes—o sr. Euzebio Stevaux, trata de fazer crer que é um erro a aproximação do traçado aos centros de producção lateraes, mesmo que

esteja em condições economicamente vantajosas, uma vez que venha prejudicar as condições essenciaes de rapidez, facilidade e economia do trafego da linha principal.

Esta hypothese, porém, não se verifica e pelo contrario, o traçado da Companhia Paulista é tambem o que leva vantagens em relação á velocidade de que é capaz e em relação á facilidade e economia de trafego.

O sr. Euzebio Estevaux acha que é facil demonstrar a funesta consequencia destes alongamentos das linhas principaes em favor dos ramaes.

Diz elle que, calculado o alongamento da linha principal em 3 kilometros (entenda se 0k. 800m) e o encurtamento em favor do ramal 6 kilometros e admittindo como egual a densidade kilometrica das duas linhas (hypothese certamente desfavoravel para o ramal visto, que a producção respectiva tem de *decuplicar* em breve tempo), teremos para esses 3 kilometros a relação seguinte, designando por C a despeza do trafego :

$$8\ C \times 3 : C \times 6 \text{ ou } 4\ C$$

isto é, uma despeza de trafego quatro vezes maior que a economia resultante para o ramal (!)

Esta proposição é a completa inversão da verdade, pois o que na especie se realiza, positiva e evidentemente é a absoluta economia de custeio.

Como fiz ver em o officio anterior, a relação supra é identica á seguinte :

$$\frac{8\ C \times 3}{C \times 6}$$

Multiplicando ambos os termos por 75, obtem-se :

$$\frac{600\ C \times 3}{75\ C \times 6}$$

600 é a distancia kilometra [de toda a linha, desde Rio-Claro até Sant'Anna do Parnahyba, confórme a citação.

75 é a distancia kilometrica do ramal até Jahú, como foi computada.

C é a despeza kilometrica do trafego, supposta egual em ambas as linhas.

600 C é a despeza total do trafego da linha até Sant'Anna do Parnahyba.]

75 C é a despeza total do trafego do ramal até o Jahú.

O excesso de despeza de trafego com os kilometros imaginarios de alongamento da linha principal é o triplo de toda a despeza até Sant'Anna do Parnahyba (600 C × 3).

A economia de despeza do trafego com os 6 kilometros de reducção no comprimento do ramal é o sextuplo de toda a despeza de trafego do ramal até Jahú (75 C × 6).

Portanto o excesso de despeza na linha principal é quatro vezes maior que a economia obtida no ramal (!)

Essa proposição funda-se pois, no seguinte principio *monumental* :

Para cada um kilometro de alongamento de uma estrada de ferro, corresponde um excesso de despezas de trafego, egual á despeza total de toda a linha ! e vice-versa :

Para cada um kilometro de menos na extensão corresponde uma economia de despeza de trafego egual á despeza total de toda a linha !

Magnifica panacéa para as Companhias que soffrem falta de renda.

CONCLUSÃO

A meu vêr, o traçado explorado pelo sr. engenheiro E, Stevaux só poderá ser acceito em consequencia de alguma convenção ou transacção ou qualquer outra razão; mas de nenhum modo por melhor que o da Companhia Paulista.

O exm. presidente da provincia dignou-se declarar que da remessa dos trabalhos do engenheiro Euzebio Stevaux resultará ao menos a vantagem de fazer conhecer á directoria da Companhia Paulista o modo porque o seu engenheiro cumprio a missão de traçar uma linha de prolongamento do Rio-Claro a S. Carlos do Pinhal, passando pelo Morro Pellado e afastando-se o *menos possivel* do traçado Pimenta Bueno.

Já mostrei que a clausula refere se a toda a linha, em geral, desde o Rio Claro até São Carlos e não á parte que vae do Morro Pellado a S. Carlos : que sendo uma

112

clausula vaga e arbitraria, dei-lhe a interpretação mais racional e liberal, applicando a ao ponto de passagem do Morro Pellado e traçando a linha dahi a S. Carlos segundo os principios da sciencia, tendo em vista as condições do terreno e as conveniencias do trafego, do modo a realisar a maior somma de vantagens para a Companhia e para o publico, como está verificado.

Admittind, porém, a interpretação que se quer dar á clausula, a saber: que o traçado do prolongamento, na parte que vae do Morro Pellado a S. Carlos *deve aproximar-se o mais possivel* do traçado Pimenta Bueno, então peço venia para ponderar que se tenho a culpa de não ter podido comprehender essa condição, tambem tenho em meu apoio o proprio traçado do governo, que não é impeccavel, visto que pela cabeceira das Cobras é possivel aproximar se ainda mais, ou afastar-se ainda menos do traçado Pimenta Bueno.

Deus Guarde á V. S.ª

Illmo. Snr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Muito Digno Presidente da Directoria da Companhia Paulista de estradas de ferro do Oéeste.

Francisco Lobo Leite Pereira.
Engenheiro chefe.

Rectificação—Na pagina 34, periodo que começa na linha 26, leia se:

« E effectivamente foi elle *instruido* na 2.ª secção pelo Dr. Galvão que, segundo minhas *recommendações*, apresentou-lhe a linha dessa secção ».

ANNEXO N.° 7

Representação da Directoria ao Governo Imperial

SENHOR

Não podendo ser indifferente á Directoria da Companhia Paulista a solução que o Governo de V. M. Imperial houve por bem dar ao prolongamento da estrada de ferro da mesma Companhia para diante do Rio Claro, vem ella respeitosamente representar a V. M Imperial contra o traçado adoptado nas bases do concurso aberto pelo Governo de V. M. Imperial e constante do edital de 29 de Julho do corrente anno, por entender que esse traçado tende a ferir direitos e interesses da Companhia Paulista e além disso deixa de attender a maior conveniencia publica, qual se conseguiria pelo traçado do Moero Pellado.

A directriz estudada por conta do Governo Imperial na parte que vae do Rio Claro até o Cuscuzeiro, ou cabeceiras do Corumbatahy, fica envolvida na zona de 31 kilometros do lado esquerdo da linha do Cordeiro ao Mogy Guassú, pertencente á Companhia Paulista,—zona que de cada lado lhe ficou garantida pelo contracto celebrado com o Governo desta Provincia em 1.º de Maio de 1875.

A empreza, que se organisar segundo esse traçado, não poderá portanto carregar e descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem, em toda a extensão até as cabeceiras do Corumbatahy, como talvez se tenha em vista fazer; nem tão pouco poderá ramificar-se para Bethlem do Descalvado, que fica apenas a 16 kilometros ao lado esquerdo da estação do Porto Ferreira,—ponto de entroncamedto, que aliás lhe é muito mais natural, commodo e vantajoso, principalmente tendo-se em attenção a grande baixa de frete que ali se fez.

Talvez que a villa de Bethlem do Descalvado venha a cahir dentro da zona de 30 kilometros do traçado do Governo, que, se fôr concedido, póde portanto vir a condemnar aquelle municipio a não ter estrada de ferro, se na concessão não se fizer uma resalva em favor do ramal de Porto Ferreira ao Bethlem.

O traçado do Cuscuzeiro, ao passo que tende a produzir conflictos de direitos é interesses, tornando se inutil para a lavoura do Cuscuzeiro e prejudicial á de Belem, tambem irá onerar enormementa a lavoura aos municipios de Brotas, Dous Corregos e Jahú, que no referido edital se tem emvista servir por meio de um ramal, pois este

ramal ficará com um accrescimo de percurso exageradamente maior que o que póde ter pelo traçado do Morro Pellado. Este inconveniente é de tal força que só por si mostra sobejamente a improcedencia do traçado pelo Cuscuzeiro, independente do conflicto que ali se produziria.

A distancia do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal segundo o traçado do Cuscuzeiro é de 73k200 e segundo o traçado do Morro Pellado, que já foi estudado pela Companhia Paulista, 72 k900 tendo condicções technicas muito melhores.

O prolongamento pelo Morro Pellado servirá a lavoura do Cuscuzeiro, Pico Alto, Boa Vista, etc. do lado do traçado do governo, e de outro lado a lavoura dos valles do Cabeça — e Passa Cinco —, bem como Itaquery, que não se poderiam aproveitar do traçado do governo; e attender muito mais convenientemente a lavoura do Alto Jacaré, Brotas, Dous Corregos e Jahú.

A Directoria da Companhia Paulista não vê uma razão de conveniencia publica em que se apoie a escolha do traçado pelo Cuscuzeiro em preferencia ao do Morro Pellado e só enxergaria nisto um proposito de pura hostilidade a esta Companhia se fosse licito attribuir ao governo de V. M. Imperial similhante intenção.

Submettendo estes factos a alta consideração de V. M. Imperial a Directoria da Companhia Paulista pede a V. M. Imperial as providencias que o governo de V. M. Imperial julgar aceitados para evitar os inconvenientes apontados e dar solução mais vantajosa ao desenvolvi-

mento da rede de estradas de ferro desta provincia, na alludida região ; do que

P. e espera

R. M.

A Directoria da Companhia Paulista

Dr. Clemente Falcão de Souza Filho

Antonio Proost Rodovalho

Antonio Pinto do Rego Freitas.

S. Paulo, 21 de Agosto de 1880.

ANNEXO N.° 8

Contra protesto feito perante a Assembléa Legislativa Provincial

Illmos. e Exmos. Snrs. Presidente e mais Membros da Assembléa Legislativa Provincial.

A directoria da *Companhia Paulista das estradas de ferro do Oéste da Provincia*, tendo lido um protesto feito pela directoria da Companhia Mogyana contra o pedido de privilegio, que aquella apresentou á esta Assembléa para o prolongamento de sua estrada de ferro do Porto Ferreira ao Ribeirão Preto, passando por S. Simão, não póde deixar de vir fazer um contra-protesto mostrando a insubsistencia das razões de opposição invocadas pela directoria da Companhia Mogyana.

Se ainda pudessem restar duvidas de que a Companhia Paulista deve ser bem succedida no intento, que

expôz, porque fallam por ella todas as razões e conveniencias, a opposição mofina e pallida, que lhe fez a directoria da Companhia Mogyana, veio patentear toda a vantagem e fortaleza da pretenção da Paulista.

Deficiente na fórma e no fundo o protesto da Companhia Mogyana é a confirmação da seguinte verdade—que as causas más fazem máus os bons patronos.

As razões do protesto se desenvolvem debaixo do seguinte plano :

1.°—Discussão do direito.

2.°—Discussão da conveniencia.

3.°—Exposição de uma consideração ultima, reputada de grande peso.

A directoria da Companhia Paulista passa a apreciar o valor destas considerações.

I

Discussão do Direito

Neste ponto a directoria da Companhia Mogyana arca com o impossivel. Trata então de baralhar e confundir tudo, porque só no meio da confuzão é que as más pretenções pódem obter exito.

Confunde ella privilegio com direitos resultantes de contractos—privilegio com garantia de juros—promessa de preferencia *com* direitos adquiridos—leis do poder legislativo com actos do presidente de provincia—ramal com estradas de vida separada e independente : e até as datas em que foram construidas as varias secções da es-

trada das Companhias Paulista e Mogyana, entram sem criterio e disparatadamente nessa meada em que o alvo é demonstrar o privilegio, que tem a Mogyana, de fazer a estrada de ferro para S. Simão.

Sim. Esta é que é a questão.

Privilegio é uma *privata lex :* só póde ser dado pelo poder legislativo e pela lei ; — qual é a lei que deu á Companhia Mogyana o dire to de fazer estrada para São Simão ? !...

Para responder a isto a directoria da Companhia Mogyana invoca no seu protesto duas leis provinciaes : a de 21 de Março de 1872 e a de 20 de Março de 1875.

Só a primeira falla de privilegio.

A segunda apenas veio garantir juros de 7 % para a secção da estrada de Mogy á Casa Branca.

Garantia de juros é cousa differente de privilegio.

Eis como argumenta a Mogyana ! !...

Reduzida a base do privilegio a aquella unica lei de 1872, resta vêr os termos della :

Assim se exprime o seu art. 3.º :

« —Fica concedido á mesma Companhia privilegio para prolongamento da linha até o Rio Grande, municipio da Franca, passando pela villa de Casa Branca e cidade da Franca, terminando no mesmo Rio Grande no ponto mais conveniente. »

Ora S. Simão não está mencionado nessa lei, e nem podia estar, porque fica muito distante do rumo e direcção que aquella lei marca para o privilegio da Mogyana; segue-se que a lei não basea o protesto nem justifica a pretenção da Mogyana

118

Esta intelligencia até já tomou o caracter de official, porque, quando o presidente da provincia de anno de 1875, o mais propicio aos interesses da Mogyana, lhe quiz dar direitos sobre o municipio de S. Simão, disse .... *ficando concedido ospecialmente o direito de construir o ramal, que vá ter aos municipios de S. Simão e Ribeirão Preto, partindo de qualquer ponto da* LINHA DO SEU PRIVILEGIO. (Vide contracto entre a Mogyana e a Provincia, celebrado a 14 de Abril de 1875 clausula 2.ª)

O governo entendeu portanto que havia uma *linha privilegiada ;* mas o ramal para S. Simão elle não considerava como linha do privilegio, e deu-lhé apenas um direito, que chamou de *preferencia.*

Eis a que se reduzem os direitos da Mogyana : — preferencia em egualdade de condições para fazer um ramal, que, partindo de qualquer ponto de sua linha de privilegio, vá a S Simão.

Mas a Companhia Paulista não disputa á Companhia Mogyana essa preferencia, porque não pretende fazer a linha *ramal* da estrada Mogyana ; quer ella fazer cousa muito differente, que é o prolongamento de sua estrada do Porto Ferreira aos municipios de S. Simão e Ribeirão Preto.

A que vem aqui a questão de preferencia ? !...

Como póde a Mogyana com a sua *preferencia para ramal* embaraçar uma estrada, que não é ramal da sua, que começa e termina em pontos inteiramente independentos da linha Mogyana, e que visa outra direcção e outros interesses ? !...

Nem que se tratasse de um conflicto com a estrada *privilegiada* da Mogyana, *ella não poderia impedir a*

construcção de outros caminhos de ferro, que, posto comecem no mesmo ponto, tenham todavia direcção differentes, aos quaes será permittido aproximar-se, e até cruzar a linha da estrada de ferro deste contracto comtanto que dentro da zona privilegiada nem uma outra possa carregar ou descarregar generos ou passageiros recebendo frete ou passagem.

E' isto do contracto da Mogyana, como de todos os contractos de companhias de estradas de ferro.

De tudo isto se conclue :

1 ° Que a Companhia Mogyana não tem *lei* em que baseie privilegio, ou qualquer direito, para ir a S. Simão.

2.° Que só tem *preferencia* para fazer *ramal* de sua linha principal a S. Simão, dada por contracto feito com o presidente da providcia

3 ° Que isso nada importa com o que pediu a Comprnhia Paulista, que não pretende fazer aquelle ramal e sim uma estrada muito differente

Chegada a questão a estes termos, invoca a Companhia Paulista o seu contracto feito com a Provincia a 7 de Junho de 1879, clausula 19 que diz :

« Em caso de se ter de construir novas linhas, não poderão ser concedidas, nem o governo poderá por si emprehender aquellas que pretendeoem ligar-se a estradas de outras Companhias, quando o ponto objectivo ou a região a servir poderem se ligar a estradas da Companhia Paulista, com vantagem de menor percurso, ou menor frete, ou menor tempo de viagem contados até á capital de São Paulo *como convém ao bem publico.*

Contracto por contracto : palavra do governo por palavra do governo.

Se a Companhia Mogyana invoca o seu contracto de 14 de Abril de 1875, a Companhia Paulista invoca o seu contracto de 7 de Junho de 1879, clausula 19.

Se a Companhia Mogyana invoca a sua preferencia para fazer *ramal*, arbitrariamente dada pelo presidente de 1875, além de não pretender a Companhia Paulista fazer esse *ramal de preferencia*, invoca ella a sua preferencia para fazer a estrada a S. Simão desde que demonstre as vantagens de menor precurso — menor frete — e menor tempo de viagem — direito que muito rasoavelmente lhe foi concedido pelo presidente de 1879 porque assenta nas conveniencias do *bem publico*.

No terreno do direito foi, pois, infeliz o protexto da Mogyana.

II

DISCUSSÃO DAS CONVENIENCIAS

Neste ponto a directoria da Companhia Mogyana discute as seguintes questões :

A—Extensão da pretendida estrada.

B—Fretes.

C—Baldeação.

D—Velocidade de viagens.

Vamos acompanhal-a na mesma ordem.

A

EXTENSÃO DA PRETENDIDA ESTRADA

Confessa a directoria da Mogyana que com a carta da provincia adiante dos olhos é certo que pela linha recta a distancia de S. Simão ao Porto Ferreira é menor que a distancia de S. Simão a Casa Branca ; mas na construcção, diz ella, esse resultado póde variar e, em conclusão, assevera que *só depois de estudos se póde conhecer exactamente o maior ou menor desenvolvimento das linhas.*

Não ha duvida alguma.

Mas este argumento é uma espada de dous gumes.

Tambem os estudos definitivos pódem produzir resultados mais compromettedores da pretenção da Mogyana.

Nestes casos o que fazer ? !...

Tomar as bases mais provaveis e pedir informações ao passado.

As probabilidades são todas em favor da Companhia Paulista.

Se a differença das distancias pela recta fosse insignificante, ainda poderia ter algum valor a allegação. Mas a differença é de 17 kilometros.

De S. Simão a Casa Branca ha 58 kilometros.

De S. Simão ao Porto Ferreira ha 41 ditos.

O resultado da exploração não póde deixar de ser favoravel á Companhia Paulista, porque, ainda quando

120

esta fosse tão infeliz que tivesse de adoptar a porcentagem de 50 % sobre a recta, como fez a Mogyana na secção de Campinas a Jaguary, ainda a linha de S. Simão ao Porto Ferreira seria muito mais curta do que a linha de S. Simão a Casa Branca.

Aquella teria 50 kilometros.

Esta teria 80 ditos.

O passado tambem falla bem alto em favor da Companhia Paulista.

Qual tem sido a porcentagem das curvas sobre as rectas nas estradas Mogyana e Paulista ? !

E' occasião de corrigir aqui um equivoco que teve a directoria da Companhia Paulista no seu requerimento de 20 de Fevereiro proximo passado, feito perante esta assembléa.

Alli se disse que a porcentagem da estrada Mogyana era de 40 %.

Verificou-se depois pelo relatorio do engenheiro daquella Companhia, publicado com o relatorio da directoria a 10 de Março de 1878, pag. 26, que a porcentagem é de 38 %.

Rectificando pois o calculo teremos :

Porcentagem das curvas na estrada Paulista 25 %.

Porcentagem das curvas na estrada Mogyana 38 %.

Applicando esta porcentagem á questão vertente, teremos :

Recta de S. Simão ao Porto Ferreira 41 kilometros.

Recta de S Simão a Casa-Branca 58 kilometros.

Addicionando-se aquella porcentagem, teremos :

Estrada feita pela Companhia Paulista 51 kilometros.

E trada feita pela Companhia Mogyana 80 kilometros.

Não fique, porém, no esquecimento, como aconteceu á Mogyana nas razões do seu protesto, addicionar o numero de kilometros das estradas já construidas até o ponto terminal commum que é campinas,

Addicionados então 173 kilometros, que ha já hoje de Casa Branca a Campinas, ou 164, que ha do Porto Ferreira a Campinas, teremos que os generos e passageiros vindos de S Simão terão os segnintes percursos :

Pela estrada Paulista, 215 kilometros.

Pela estrada Mogyana, 253 kilometros.

Differença de 38 kilometros a favor da estrada Paulista.

B

FRETES

Não póde a directoria da Companhia Mogyana contestar que o maior percurso de estrada de ferro é razão de maior frete.

Se p is a sua linha tem de ser 38 kilometros mais comprida que a da Paulista, ella terá de cobrar fretes mais altos na razão da differença do percurso.

E admira agora essa nova theoria invocada de ser base do frete o capital gasto na estrada porque a Companhia Mogyana não poz ainda em pratica essa doutrina.

Suas tarifas são eguaes á de Companhias, que gas-

121

taram muito maior capital, além de ser sua estrada muito mais onerosa aos generos e passageiros, pois que, segundo confessa no protesto a que aqui se responde, além de sinuosa por ser de bitola estreita, ainda teve de *fazer o afastamento da recta por não encontrar nella producção sufficiente.*

E como ainda as tarifas, que regulam na estrada Mogyana são as mesmas, que regulam na estrada Paulista, podemos affirmar, que, antes de se operar a modificação dessas tarifas, os habitantes de S. Simão lucrarão em se servir da estrada Paulista antes do que da estrada Mogyana, como abaixo se vê.

O passageiro de 1.ª classe pagará menos .	2$700
O passageiro de 2.ª classe pagará menos .	1$200
Uma tonelada de café pagará menos .	6$180
Uma tonelada de sal pagará menos. .	4$200

Acceita porém a directoria da Companhia Paulista o argumento, e vae voltal-o contra a Mogyana, assim :

Visto que o capital gasto na estrada é que serve de base para organisação das tarifas, as tarifas da Paulista serão mais baratas que as da Mogyana porque seu capital será menor.

Com effeito, applicando os preços conhecidos ás distancias tembem já conhecidas da futura estrada, feita por uma ou outra das duas Companhias, teremos o seguinte resultado :

Paulista 51 k.×36:000$000=	1.836:000$
Mogyana 80 k.×25.000$000=	2.000:000$
A favor da Paulista quasi 10 %	164:000$

Se quizer a Companhia Mogyana argumentar com a totalidade do capital, e não com a parte unicamente da estrada de S. Simão, ainda assim o seu argumento será infeliz.

A reducção das tarifas, segundo o regimen adoptado nesta provincia, depende do crescimento da renda de modo que ella attinja a 12 %.

Ora a Companhia Paulista tem sempre pago maiores dividendos que a Mogyana ; logo ella está mais proxima de fazer a reducção de suas tarifas.

E, para que não fiquem estas allegações em meras palavras, ou como recursos de dialectica ; e para que fique bem solemnemente firmada a confiança com que falla neste assumpto a Companhia Paulista, declara ella, que, além das vantagens já offerecidas para obter a concessão de fazer a estrada de S. Simão, propõe se ella a cobrar, na secção que construir além do Porto Ferreira, tanto para cargas como para passageiros, pelas suas tabellas actuaes com reducção de 30 %.

E' a ultima palavra que se póde dizer sobre o *menor frete*.

C

BALDEAÇÕES

Sobre este ponto é notavel ainda um esquecimento da Directoria da Companhia Mogyana.

Ella só falla da baldeação de passageiros.

E a baldeação de cargas não é uma cousa prejudicial aos interessados ?

Pois, quem embarca seu café em S. Simão não tem mais conveniencia em que elle chegue no mesmo carro a Santos, em vez de ser baldeado em Campinas com as demoras e avarias proprias desse acto da baldeação ? !

Que respondam os interessados.

Mas ainda mesmo com relação aos passageiros foi infeliz a Mogyana em suas allegações.

Actualmente os passageiros são baldeados na linha Paulista na estação do Cordeiro : mas quando a linha se prolongue além do rio Mogy Guassú e haja assim maior transito, os trens serão compostos de wagons, que seguirão metade para o Rio Claro — metade para o Mogy-Guassú, e o serviço de engatar ou desengatar o trem em Cordeiro será feito em 3 ou 4 minutos.

Por outra : a baldeação, que hoje se faz na linha Paulista, tem remedio que as necessidades do serviço ainda não determinaram ; a que se faz na Mogyana, na estação de Campinas, é irremediavel, hade durar *ad eternum*, emquanto houver a diversidade de bitolas.

VELOCIDADE DE VIAGENS

Aqui recuou a Mogyana da lucta.

Não póde contestar que a velocidade da estrada Paulista é e deve ser superior á da estrada Mogyana.

Ainda bem ! E' digna de louvor essa franqueza.

Não devia, porém, accrescentar que essa vantagem é *insignificante*, nem devia allegar que os *passageiros que sahem do Porto Ferreira para S. Paulo chegam ao mesmo tempo que os sahidos de Casa Branca*

Para que este ultimo grito de impenitencia na discussão ? !...

Chegam ao mesmo tempo, sim, mas *não sahem* ao mesmo tempo de seus pontos de partida, o que é muito importante para quem viaja e quer celeridade e commodos.

O tempo de viagem é hoje o seguinte :

Dias uteis

	h.	m.
De S. Paulo a Casa Branca pela Mogyana. . .	8.	45
De S. Paulo a Porto Ferreira pela Paulista . .	7.	45

Domingos e Dias Santificados

	h.	m.
Mogyana.	10.	30
Paulista	8.	35

São estas as velocidades actuaes.

E as do futuro ?

A Paulista póde augmentar sua velocidade na linha entre o Porto Ferreira e Cordeiro de 20 % mais do que a actual.

A Mogyana já corre hoje com uma velocidade perigosa para uma estrada de bitola estreita, e sinuosa como aquella. Mais ou menos tarde, portanto, hade ser ella reduzida em vez de augmentada.

123

Assim, pois, deveremos chegar aos seguintes resultados :

Velocidade na estrada Paulista—50 hilometros por hora.

Dita, na Mogyana—34.

E' uma differença de quasi 50 %.

Isto tudo, porém, é *cousa insignificante* segundo se vê do protesto da Mogyana !...

III

CONSIDERAÇÃO DE PESO

Qual é esta chave de ouro com que fecha a directoria da Companhia Mogyana o seu arrazoado ?

Qual é este argumento que ella reputa o ultimo, isto é, a derradeira palavra sobre a questão reservada para fazer as impressões duradouras ?

E' que o pedido de privilegio que fez a Directoria da Companhia Paulista não foi precedido de autorisação da assembléa geral de accionistas.

Não valia a pena erguer à cathegoria de *consideração de bastante peso* tão fragil contestação.

Ha um meio facilimo de evitar os inconvenientes que assustam a Mogyana.

E' o de reconhecer a Assembléa Legislativa Provincial as razões com que pleitea a Companhia Paulista—fazer-lhe a concessão pedida sob a clausula de que ella caducará, abrindo se incontinenti o direito de fazer a

Mogyana seu ramal, se a Companhia Paulista não acceitar o privilegio em seu nome requerido.

CONCLUSÃO

Não finalisemos estas allegações de contra-protesto sem assignalar um facto.

Entre as vantagens com que a Companhia Paulista pleitea o direito de levar a estrada de ferro a S Simão e Ribeirão Preto, avulta a de não pesar ella sobre os cofres provinciaes, pois dispensa garantia de juros.

Diz-se por ahi á bocca pequena que ante este proposito. desistiu tambem a Companhia Mogyana do seu pedido de garantia de juros.

Não consta, porém, isso de um acto official ao menos conhecido dos que assignam este contra-protesto, e sobretudo é circumstancia notavel que no seu protesto discutindo a Mogyana todas as razões e vantagens que em seu favor allegou a Paulista, guardasse o mais profundo e obstinado silencio sobre questão tão importante como aquella que affecta os cofres provinciaes.

Como interpretar esse silencio ? !...

Naturalmente pela manutenção daquelle pedido que desiguala inteiramente as duas pretenções.

Concluamos, pois, que em favor da Companhia Paulista concorrem as seguintes vantagens e considerações :

1.°—O contracto de 7 de Junho de 1879 clausula 19.

2.°—A falta de direito da Mogyana.

3.°—A menor extensão da estrada Paulista

4.°—A barateza de seus fretes,

5.°—A velocidade de suas viagens.

124

6.°—A desnecessidade de baldeação.

7.°—A dispensa do onus da Provincia.

Attendendo a todas estas razões e conveniencias e concedendo o privilegio pedido pela Companhia Paulista em requerimento de 20 de Fevereiro proximo passado, a Assembléa Legislativa Provincial fará um acto de justiça—honrará o pensamento do actual administrador da provincia quando lavrou aquella clausula 19 do contracto citado, que foi o de defender as conveniencias do *bem publico*—e attenderá ás exigencias deste, que ahi estão se manifestando todos os dias pelas representações das camaras municipaes daquellas regiões e pelos escriptos que os interessados na lavoura daquellas paragens ahi estão publicando pelos jornaes.

A directoria da Companhia Mogyana pensa que é beneficio ao publico levar sua estrada a S Simão:

Os povos ahi estão a dispensar e recusar o beneficio.

Isto é muito significativo e muito deve pesar na balança dos juizos desta respeitavel Assembléa.

Pede benigno deferimento.

E. R. Mce.

A DIRECTORIA:

Clemente Falcão de Souza Filho.
Martinho da Silva Prado.
F. N. Brado.

ANNEXO N.° 9

Relatorio do Engenheiro Chefe

COMPANHIA PAULISTA

Escriptorio Technico.—Pirassununga,
4 de Agosto de 1880.

Tenho a honra de submetter á consideração de V. S.ª o seguinte relatorio do serviço a meu cargo.

Linha de Mogy-Guassú

Concluiu se a liquidação final das obras da preparação do leito feitas por empreitada na parte que vai desta

cidade ao Porto Ferreira, ficando a preparação do le de toda a linha dentro da respectiva quota do orçamen e toda a obra sensivelmente abaixo deste por haverem se feito importantes economias em outras verbas, principalmente—via permanente.

Os quadros Ns. 1 e 2 mostram as quantidades e custo das obras feitas por empreitada na preparação do leito.

Por elles vê se que ditas obras importaram no seguinte :

Trabalhos preparatorios . .	963830^{m2}40	37:273$176
Movimento de terras . . .	763623^{m3}371	778:927$530
Alvenarias	10105^{m3}023	213:626$553
Obras diversas e extraordinarias. . . .		21:217$382
	Somma Rs.	1,051:044$641

o que corresponde a 11:840$335 rs. por kilometro, a saber :

Roçadas	10,427^{m2} .	302$902
Destocamento. . .	431^{m2} .	116$995
Escavações . . .	8,602^{m3} .	8:774$928
Alvenarias . . .	113^{m3} .	2:406$588
Obras diversas e extraordinarias.		239$022
	Somma Rs.	11:840$435

O preço medio do movimento de terras sahe a 1$020 réis por metro cubico.

Desde o ponto de bifurcação em Cordeiro até 160 metros diante do centro do armazem de cargas de Porto Ferreira a linha tem extensão de 88 k. 767m40. O minimo raio de curvatura é de 300 metros e a declividade maxima 0 020.

A proporção das curvas é :

	1.ª Secção	2.ª Secção	TOTAL	
Alinhamentos rectos . .	22146m86	28907m67	51054m53	57.5 %
» em curva .	22853m14	14859m73	37712m87	42.5 »
Somma.	45000m00	43767m40	88767m40	100.0

e a proporção dos declives :

	1.ª Secção	2.ª Secção	TOTAL	
Trechos de nivel . . .	11054m87	9272m94	20327m81	22.9 %
» em subida . . .	1486 m0	13113m47	27975m47	31.5 »
» em descida . .	19083m13	21380m99	40464m12	45.6 »
Somma.	45000m00	43767m40	88767m40	100.0

Ponte sobre o Mogy Guassú

Esta obra está contractada com José Rodrigues Ramos que deve dal-a prompta em 30 de Novembro do corrente anno.

A acquisição de madeiras tem sido difficil. Actualmente acham-se fornecidas cerca de duas terças partes desse material, inclusive pranchões, e toda a ferragem especial.

Acham se feitos os aterros das entradas, grande arte da madeira está apparelhada e procede-se ao assentamento.

Está assentado o primeiro lanço da margem direito e mandei activar o serviço para aproveitar o bom tempo.

Prolongamento da linha do Rio Claro

Coucluiu-se a locação da 1.ª Secção.

A 31 de Março do corrente anno apresentei a V. S.ª os planos da parte do traçado que vai do Morro Pellado a S. Carlos do Pinhal, na extensão de 34 k. 905m.

A extensão total até S. Carlos é de 72 k. 905m. O minimo raio de curvatura 300 metros e a declividade maxima 0.020.

Todo o projecto apresenta as seguintes relações de alinhamento e declividade :

	1.ª Secç.	2.ª Secç.	3.ª Secç.	TOTAL	
Alinham.os rectos	13797m70	16317m90	14113m90	44229m50	60.6 %
Ditos em curva .	10702m30	8 82m10	9791m10	28675m50	39.4 »
Somma.	24500m00	24500m00	23905m00	72905m00	100.0

	1.ª Secç.	2.ª Secç.	3.ª Secç.	TOTAL	
Extensão em nivel	8734m00	6059m62	7418m34	22211m96	30.4 %
Dita em subida .	8416m00	12464m23	11400m91	32281m14	44.3 »
Dita em descida .	7350m00	5976m15	5085m75	18411m90	25.3 »
Somma.	24500m00	24500m00	23905m00	72905m00	100.0

A linha explorada por ordem do Governo Provincial, entre o Morro Pellado e o Pinhal, seguiu a cabeceira do Lageadinho, mais directa que a das Cobras—ambas indicadas pelo Barão do Pinhal.

Forçando as indicações do terreno e prejudicando as conveniencias da obra no empenho de encurtar distancia, ainda assim essa linha poude encurtar apenas cerca de 800 metros em vez de 13 k. 200m (2 leguas); do que segue-se que a da cabeceira das Cobras é muito mais longa que o traçado da Companhia.

O encurtamento de 4 kilometros e tanto apresentado pelo engenheiro encarregado desse trabalho é ficticio e foi obtido por meio deste artificio: augmentou-nos cerca de 3 kilometros na parte contestada,—diminuindo-nos outro tanto na parte seguinte (que é commum)—e no final de sua linha não alcançou o nosso traçado.

Nenhuma vantagem apresenta a linha estudada em opposição á da Companhia. As condições technicas são inferiores e viciosas. As obras d'arte são quasi em igual numero porém mais volumosas. O proveito para o trafego e o beneficio para o publico muito menores, pois deixa de servir os municipios de Brotas, Dous Corregos e Jahú, bem como o alto-Jacaré, para attender a dois ou trez fazendeiros do Cuscuzeiro.

Para satisfazer estes mesmos fins ha uma linha muito mais adequada—a da cabeceira do Geraldo—traçada rapidamente pelo distincto chefe da 2.ª Secção, Dr. José Ayrosa Galvão.

Esta linha, que não passa pelas cabeceiras do Lageadinho nem das Cobras, encurta até o Feijão 1 kilometro sobre a da cabeceira do Lageadinho; é de mais

128

facil construcção e offerece muitas outras vantagens technicas—evidentes e palpaveis.

O engenheiro do governo teve della perfeito conhecimento, tirou lhe a planta e nivelamento, creio que deve estar mui convencido de sua evidente superioridade—e entretanto apresentou o traçado vicioso, pela cabeceira do Lageadinho.

Esta anomalia tem, porém, explicação no modo de interpretar a clausula do contracto, a que se apegam os impugnadores do traçado da Companhia.

De tal fórma lavram por suas proprias mãos a condemnação dessa clausula—no sentido em que quizeram entendel-a.

Pessoal Technico

Não se tendo dado andamento á construcção do prolongamento a S. Carlos e tendo-se concluido as obras da linha do Mogy Guassú, foram dispensados os engenheiros que cooperavam nesses trabalhos e cujo quadro era o seguinte :

Prolongamento da linha do Rio Claro. Chefes de Secção Jorge Black Scorrar, José Ayrosa Galvão e José Rebouças. Ajudantes Olavo Augusto Hummel, Alfredo José Nabuco de Araujo Freitas e José Nabor Pacheco Jordão. Auxiliares João Emygdio Ribeiro e Max Grimeisen.

Linha do Magy-Guassú. Ajudante Benjamin Schalck.

Escriptorio Technico. Auxiliar Alberto Lôfgren.

Tenho satisfação em declarar que sempre encontrei da parte de meus dignos companheiros de trabalho toda a dedicação, zelo e actividade no desempenho do serviço que foi confiado a profissionaes de tão reconhecido merito.

Deus guarde V. S.ª

Illmo. Snr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
M. D. Presidente da Directoria da
Companhia Paulista.

Francisco Lobo Leite Pereira,
Engenheiro chefe.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

Linha do Mogy-Guassú

Quadro das quantidades de obras feitas por empreitada na preparação [illegible]

DIVISÕES DA LINHA	NOMES DOS EMPREITEIROS	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras					DRAI	Obras d'arte							TOTAL
		ROÇADAS EM		DESTOCAMENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	TOTAL		ALVENARIAS							
		CAPOEIRÃO	MATTA VIRGEM									CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAJÕES	PEDRA SECCA	TIJOLO	CONCRETO	
		m²	m²	m²	m²	m³	m³	m³	m³	m³	m	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³
1.ª Secção	Bento Franco & Pimentel	93600	85200	985	159785	175646.639	4010.000	2777.700	997.000	183431.339	197.	18.339	8.960	550.802	184.269	939.554	273.968		2172.
	Coelho & Carneiro	110690	100000	7046	217736	118824.600	33648.400	2950.000	1408.000	156831.000	155.	41.295	120.793	1172.544	68.384	408.756	112.720	4.478	2164.
	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.
	Diversos	— —	— —	— —	— —	3082.000	63.000	53.000	— —	3198.000	—	— —	— —	63.518	— —	— —	3.994	1.302	68.
2.ª Secção	Dr. Antonio da Silva Prado	115520	40329	10941.90	166790.90	141667.660	42509.082	19711.000	1366.580	208254.372	130	41.582	99.914	1309.918	137.514	859.896	73.992	6.412	2650.
	Antonio Teixeira da Silva	18000	400	1123	19533	42487.610	2112.000	— —	— —	44599.610	88.	6.093	13.798	730.210	21.490	279.380	5.470	1.004	1146.
	Angelo Fenili	46340	17140	4745.50	68225.50	53582.300	2983.550	— —	— —	56565.850	—	18.922	63.124	494.283	27.825	166.454	53.500	6.158	83.
	Somma total	486855	458709	38266.40	963830.40	647007.709	86478.532	26958.750	4078.380	763023.371	571.	126.236	325.783	4916.212	525.370	3045.603	571.322	22.673	10105.0

Pirassununga, 24 de Maio de 1880.

Alberto Lofgren.

(Ao Rel. do Eng. Chefe)

ANNEXO N.° 10

Administração da Companhia--Escriptorio Central e Engenheiro

Quadro do pessoal do Escriptorio Central

Directoria	
Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Presidente.	6:000$000
Barão de Souza Queiroz.	
Commendador Fidelis Nepomuceno Prates.	
Coronel Antonio Proost Rodovalho.	
Doutor Antonio Pinto do Rego Freitas.	
Secretaria e Contadoria	
Tenente-coronel Francisco Martins de Almeida Secretario	3:360$000
Gabriel Nunes Ramalho, Guarda Livros . .	4:000$000
Francisco Xavier Pinheiro e Prado, Escripturario.	2:400$000
João de Paula Fernandes, Porteiro. . .	2:000$000
João Ferreira Garcia, Collaborador provisorio .	600$000
Engenheiro Chefe	
Doutor Francisco Lobo Leite Pereira . .	12:000$000
	30:360$000

ANNEXO N.º 11

Pessoal empregado na estrada

ANNEXO N.° 12

Lista de accionistas no dia 4 de Agosto de 1880

Pessoal empregado na Estrada, seus vencimentos, nomes, e occupações

NOME	OCCUPAÇÃO		VENCIMENTO
Walter J. Hammond .	Inspector Geral, Engenheiro, Chefe de Tracção		916$660 por mez
	REPARTIÇÃO DA CONTADORIA		
Francisco dos Santoe Pinto.	Contador, Secretario, Caixa		550$000
José de Queiroz Lacerda .	Pagador . . .		300$000
Francisco Glz. de Campos.	1.º Escripturario . .		250$000
Joaquim F. Ferraz Junior.	2.º » . .		60$000
	REPARTIÇÃO DE TRAFEGO		
Max Mundt. . .	Chefe . . .		500$000
Arthur Vasques . .	Escripturario . .		150$000
	Chefes de Estação		
José Cruz . . .	(agente) Jundiahy.		120$000
B. M. Silva. . .	Louveira . . .		90$000
Alfredo Martins . .	Rocinha . . .		100$000
João Theodoro . .	Vallinhos . . .		165$000
Campos Freire . .	Campinas . . .		300$000
Luiz Goes . . .	Boa Vista . . .		90$000
Castro Barboza . .	Rebouças . . .		100$000
José Bertoni . .	Santa Barbara . .		100$000
J. Quadros Sobrinho .	Tatú . . .		90$000
A. B. Oliveira . .	Limeira . . .		150$000
J Antunes de Azevedo .	Cordeiro . . .		120$000
Ribas d'Avila . .	Rio Claro . . .		200$000
João Pedro . . .	Araras . . .		125$000
Amaral Mello . .	Guabirobas. . .		100$000
José Schmidt . .	Leme . . .		100$000
Antonio dos Santos Soares.	Pirassununga . .		160$000
J. Bittencourt . .	Porto Ferreira . .		130$000
	Chefes de Trem		
S. A. de Castro . .	Passageiros . .		180$000
M. Prado . . .	» . .		120$000
3 chefes . . .	cada um . . .		100$000
5 ajudantes. . .	» . . .		de 75$000 a 100$000
	Escripturarios, Bilheteiros e Bagageiros		
A. Stipp . . .	Campinas . . .		120$000
12	cada um . . .		de 80$000 a 100$000
	Feitor		
J. Ferreira de Godoy .	Campinas . . .		110$000
	Telegraphistas		
2	Operadores, cada um .		90$000
15	» » » .		de 45$000 a 80$000
	Conferentes		
11	cada um . . .		de 70$000 a 80$000
	Guarda-signaes e Manobradores		
Francisço Mayer . .	Campinas . . .		120$000
5	cada um . . .		de 70$000 a 80$000
	Vigias e Policia		
Geraldo L. de Barros .	Feitor—Campinas . .		80$000
9	Vigias, cada um . .		de 60$000 a 65$000
Jesuino de Carvalho .	Policia . . .		70$000
	Guarda porteiras		
João de Rego . .	1.ª Jundiahy . .		45$000 com casa
Seraphim Teixeira . .	2.ª » . .		45$000 » »
Ignacio S. Campos . .	2.ª Campinas . .		45$000 » »
Nascimento. . .	3.ª » . .		50$000 » »
Henrique Kannebley .	1.ª Limeira . .		75$000 sem casa
	2.ª » . .		
	Limpadores de carros		
3	» » »		2$000 por dia

NOME	OCCUPAÇÃO		VENCIMENTO
	Barqueiro		
Joaquim Dias . .	Porto Ferreira . .		50$00 por mez
	Portadores e trabalhadores		
77	» »		2$000 por dia
	REPARTIÇÃO DE TRACÇÃO		
Thos. Hall . . .	Mestre das officinas .		300$000 por mez
A. Highley. . .	Escripturarios . .		130$000 por mez
5	Ajustadores . .		190$000 por mez
3	» . .		180$000 por mez
1	» . .		4$000 por dia
1	Torneador . . .		6$000 por dia
1	» . . .		4$500 por dia
2	Ferreiros . . .		190$000 por mez
2	» . . .		180$000 por mez
1	» . . .		5$000 por dia
1	Caldeireiro. . .		6$000 por dia
1	Latoeiro . . .		180$000 por mez
1	Constructor de carros .		190$000 por mez
1	Carpinteiro . .		180$000 por mez
10	» . .		2$500 a 5$000 por dia
6	Aprendizes. . .		800 a 2$500 por dia
1	Pintor . . .		6$000 por dia
2	» . . .		3$000 por dia
4	Malhadores . .		2$800 a 3$000 por dia
1	Examinador de carros .		100$000 por mez
1	» » » .		110$000 por mez
	Machinistas e Foguistas		
1	Mestre do Ramal . .		260$000 por mez
1	Trem de passageiros .		200$000 por mez
5	com ordenados . .		4$000 a 5$500 por dia
1	Machina fixa . .		100$000 por mez
8	Foguistas . . .		2$800 a 4$000 por dia
7	Limpadores . .		2$500 por dia
2	Bombeiros . . .		60$000 por mez
28	Trabalhadores . .		2$200 a 3$000 por dia
	REPARTIÇÃO DO TELEGRAPHO E CERCAS		
R. G. B. Davids . .	Engenheiro. . .		300$000 por mez
1	Feitor . . .		3$200 por dia
1	» . . .		3$500 por dia
6	Trabalhadores . .		2$000 a 2$500 por dia
	CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE		
Andreas Sc6midt . .	2.º Engenheiro . .		450$000 por mez
A. B. Cox . . .	3.º » . .		175$000 por mez
Francisco Fernandes .	Mestre da 1.ª Secção .		300$000 por mez
José Bento . .	» » 2.º » .		200$000 por mez
Constantino Pereira	» » 3.ª » .		220$000 por mez
1	Feitor . . .		110$000 por mez
36	Feitores . . .		90$000 a 100$000 por mez
229	Trabalhadores . .		2$000 á 2$200 por dia
A. G. Young . .	Mestre dos pedreiros .		7$000 por dia
5	Pedreiros . . .		4$000 a 4$500 por dia
7	Serventes . . .		1$600 a 2$300 por dia
	RRPARTIÇÃO DO ALMOXARIFADO		
H. W. Harris . .	Almoxarife . .		300$000 por mez
Carlos G. Bruhns . .	1.º Escripturario . .		140$000 por mez
Alfredo Foote . .	2.º » . .		100$000 por mez
1	Carvoeiro . . .		80$000 por mez
1	Trabalhador . .		80$000 por mez

Campinas 5 de Agosto de 1880.

Relação dos accionistas da Compania Paulista em 18 de Agosto de 1880

A

1	Adão José de Souza	11
2	Adelaide, filha de Carlos de Souza Queiroz .	50
3	Adelaide Prado de Oliveira . . .	16
4	Adelina, filha de Izidoro Josè Pereira .	12
5	Adolpho Julio de Aguiar Melchert . .	110
6	Affonso Luiz de Paula . . .	93
7	Agostinho, filho de Jannuario de Oliveira Camargo	75
		367

136

	Transporte.	367
8	Alberto Eduardo Swinerd . . .	10
9	Alberto Vergueiro	6
10	Albino, filho de Januario de Oliveira Camargo	75
11	Albino José Barboza de Oliveira . .	220
12	Alexandre Augusto Martins Rodrigues .	30
13	Alice, filha de Luiz Antonio de Souza Queiroz.	50
14	Alipia	11
15	Alvaro, filho de Vicente de Souza Queiaoz .	50
16	Amadeu de Castro Lisboa . . .	3
17	Amancio Bueno	125
18	Amaro de Araujo Ribeiro . . .	53
19	Ambrosina Pinto Nunes . . .	123
20	Amelia Augusta de Paula. . .	246
21	Amelia Eufrozina Quartim. . .	40
22	Amelia Hygina de Souza Mesquita. .	5
23	Amelia Snape	20
24	Andreas Schemidt. . . .	54
25	Angela de Aguiar Uhitaker da Cunha .	12
26	Angela Pupila de José Ferraz de Sampaio .	52
27	Angelo Alves da Assumpção . .	5
28	Angelo Fenili	1
29	Anna Alexandrina de Barros . .	36
30	Anna Antonina de Moraes Arruda . .	11
31	Anna Eufrasia Rodrigues . . .	14
32	Anna Francisca de Camargo . .	11
33	Anna Francisca de Mattos. . .	3
		1.633

	Transporte.	1.633
34	Anna, filha de Antonio Bernardo Quartim .	40
35	Anna Gertrudes Ferraz de Campos. .	66
36	Anna Jacyntha de Andrade Couto . .	5
37	Anna Joaquina do Prado Fonseca . .	59
38	Anna Joaquina de Souza e Castro Lisboa .	3
39	Anna Maria de Almeida Lourena Machado .	40
40	Anna Martins de Paula . . .	14
41	Anna Rita de Almeida e Souza . .	2
42	Anna Vieira Lins de Vasconcellos . .	11
43	Annezia, filha de Elias Antonio Pacheco Chaves	50
44	Annizio, filho de Antonio de Siqueira Moraes	3
45	Antonia Amelia de Souza Queiroz . .	50
46	Antonio de Barros Girondon . .	5
47	Antonia Fausta Rodrigues Pacheco .	57
48	Antonia Fausta da Silva Prado . .	105
49	Antonia, filha de Candido da Silva. .	36
50	Antonia, filha de Augusto de Souza Queiroz	50
51	Antonia Joaquina de Camargo . .	16
52	Antonia Maria do Espirito Santo . .	6
53	Antonia Maria Quartim . . .	58
54	Antonia Maria Ribeiro Gavião . .	27
55	Antonieta, filha de Antonio da Silva Prado.	50
56	Antonieta, filha de Antonio de Souza Queiroz	50
57	Antonio Aguiar de Barros . . .	801
58	Antonio Alberto da Silva Prado . .	73
		3.310

	Transporte.	3.310
59	Antonio Alves de Queiroz . . .	2
60	Antonio Augusto de Araujo Muniz. .	22
61	Antonio Augusto da Fonseca . .	141
62	Antonio Augusto Monteiro de Barros .	5
63	Antonio Bardoza Ferraz . . .	53
64	Antonio Barboza de Magalhães Castro .	5
65	Antonio Benedicto de Camargo . .	22
66	Antonio Caio da Silva Prado . .	100
67	Antonio Carlos Pacheco e Silva . .	5
68	Antonio Carlos Ribeiro de Andrade. .	11
69	Antonio Chrispiniano Barboza . .	10
70	Antonio Coelho da Gama . . .	24
71	Antonio Corrêa Barboza . . .	115
72	Antonio Corrêa de Moraes Silveira. .	82
73	Antonio Dias Novaes . . .	188
74	Antonio Egydio de Souza Aranha . .	27
75	Antonio, filho de Antonio de Souza Queiroz.	50
76	Antonio Francisco de Aguiar Barros .	150
77	Antonio Francisco, menor. . .	17
78	Antonio Francisco de Paula Souza. .	35
79	Antonio Galdino de Mello e Oliveira .	28
80	Antonio Gonçalves de Amorim . .	5
81	Antonio Guimarães Barrozo . .	22
82	Antonio Henrique Flores Sobrinho . .	17
83	Antonio Joaquim Araujo de Azevedo .	500
84	Antonio Joaquim da Cruz . . .	40
85	Antonio Joaquim Ferreira de Moraes .	21
86	Antonio José Duarte Moreira . .	310
		5.317

	Transporte.	5.217
87	Antonio José Fernandes Braga . .	33
88	Antonio José de Oliveira Monteiro . .	117
89	Antonio José Rodrigues de Siqueira .	5
90	Antonio Justino de Assis . . .	48
91	Antonio Leme da Fonseca . . .	112
92	Antonio Lousada Antunes . . .	11
93	Antonio Manoel Rodrigues. . .	10
94	Antonio, menor	1
95	Antonio Maria Quartim . . .	10
96	Antonio Paes de Barros . . .	55
97	Antonio Paes de Barros Sobrinho . .	8
98	Antonio Paulino Gonçalves Benjamim .	27
99	Antonio Pereira da Costa Guimarães .	18
100	Antonio Pereira de Mello. . .	50
101	Antonio Pereira de Sampaio . .	5
102	Antonio Pinto Ferraz . . .	44
103	Antonio Pinto do Rego Freitas . .	100
104	Antonio P oost Rodovalho . .	64
105	Antonio Queiroz dos Santos . .	191
106	Antonio Rodrigues de Oliveira Loureiro .	1
107	Antonio Sebastião Gonçalves . .	8
108	Antonio Silvino de Andrade . .	4
109	Antonio da Silva Prado . . .	476
110	Antonio de Souza Barros. . .	50
111	Antonio de Souza Queiroz. . .	160
112	Antonio, tutelado de José Ferraz de Sampaio.	52
113	Antonio Vicente	257
114	Arthur, filho de Venancio Ferreira Alves Adorno	5
		7.239

	Transporte.	7.239
115	Arthur Pinto da Silva Valle . .	1
116	Associação Protectora da Infancia. .	709
117	Augusto Cavalheiro e Silva . .	55
118	Augusto Cencinato de Almeida Lima .	630
119	Augusto Cesar de Mattos. . .	1
120	Augusto Diamantino Saraiva . .	18
121	Augusto Gonçalves de Freitas . .	4
122	Augusto Luiz de Paula . . .	93
123	Augusto Soares de Medeiros . .	59
124	Augusto de Souza Quiróz. . .	105
125	Aureliano José dos Santos . .	13
126	Azevedo & Companhia	5

B

127	Barão d'Embaré	534
128	Barão de Itapetininga . . .	1.100
129	Barão de Monte mór . . .	76
130	Barão de Mesquita . . .	66
131	Barão de Piratininga . . .	62
132	Barão de Souza Queiroz . . .	639
133	Barão de Tieté	4
134	Barão de Vergueiro . . .	1.951
135	Baroneza de Itapetininga. . .	16
136	Baroneza da Limeira . . .	586
137	Baroneza da Silva Gameiro . .	443
138	Baroneza do Tieté . . .	5
		14.414

	Transporte.	14.414
139	Belmira Floresta do Amaral . . .	1
140	Belestrina Maria da Conceição . .	1
141	Benedicto Augusto Vieira Barboza .	100
142	Benedicto, filho de Januario de Oliveira Camargo	75
143	Benjamim José Gonçalves . .	98
144	Bento Aguiar de Barros . . .	5
145	Bento Francisco de Paula Souza. .	94
146	Bento José Alves Pereira. . .	60
147	Bento de Lacerda Guimarães . .	1 342
148	Bento, menor	1
149	Bernardina Ferraz de Campos . .	6
150	Bernardino Campos . . .	10
151	Bernardino Ferreira da Silva . .	16
152	Bernardino José Dias Torres de Oliveira .	11
153	Bernardino Monteiro de Abreu . .	37
154	Bernardo Avelino Gavião Peixoto. .	329
155	Bernardo, filho de Antonio Manoel Rodrigues	10
156	Bernardo Henrique Lanwers . .	28
157	Branca, menor	1

C

158	Caio Gracco	50
159	Caetana Maria Gonçalves Soares . .	4
160	Calisto, menor	8
		16.701

	Transporte.	16.701
161	Candida Augusta Machado de Andrade .	34
162	Candida Augusta Quartim . .	40
163	Candida de Campos Barros . .	200
164	Candida, filha de Antonio Luiz Velozo .	5
165	Candida, filha de Rafael de Barros .	11
166	Candida Maria Ferraz de Barros . .	21
167	Candido Coelho Ribeiro Porto . .	150
168	Candido Gabriel da Silveira Cintra .	67
169	Candido Gonçalves Valle. . .	120
170	Canuto José Saraiva . . .	1
171	Carlos Augusto do Amaral . .	11
172	Carlos Egidio de Souza Aranha . .	27
173	Carlos Leoncio de Carvalho . .	22
174	Carlos Monteiro de Barros Filho . .	150
175	Carlos Paes de Barros . . .	433
176	Carlos de Souza Queiroz. . .	100
177	Carolina Ambrosina Fransem . .	10
178	Carolina Amelia de Camargo . .	104
179	Carolina Augusta Bresser Monteiro .	40
180	Carolina, filha da Baroneza da Limeira .	433
181	Cecilia Helena Monteiro de Barros .	145
182	Cecilia de Moraes Monteiro de Barros .	306
183	Cerino, menor	59
184	Charles C. Tenkins . . .	10
185	Clara Alves Franco . . .	565
186	Clara Schmidt	9
187	Claudio José Periera . . .	62
188	Clelia, filha de Martinho da Silva Prado Junior	50
		19.886

	Transporte.	19.886
189	Clemente da Costa e Silva . .	21
190	Clemente Falcão de Souza Filho . .	368
191	Companhia Paulista—Fundo de reserva .	1.284
192	Conde de Tres Rios . . .	1.962
193	Cornelia, filha de Martinho da Silva Prado Junior	50
194	Catharina Amelia de Camargo . .	11
195	Custodio Manoel Alves . . .	11

D

196	Daniel M. Fox	277
197	Dediel Gabriel Alfaques . . .	27
198	Delphim Pereira de Abreu . .	5
199	Diniz do Prado Azambuja. . .	12
200	Diogo Antonio de Barros. . .	76
201	Donato da Silva Castro . . .	9
202	Domingos de Meilo Rodrigues Loureiro .	6
203	Domingos de Paiva Azevedo . .	280
204	Domingos Roque da Silva . .	4
205	Domingos Sertorio . . .	22

E

206	Edmos, filho de Antonio de Souza Queiroz.	50
		24.361

140

	Transporte.	24.361
207	Eduardo Maxwell Rudge . . .	55
208	Eduardo Ribeiro	26
209	Eduardo da Silva Prado . . .	100
210	Egydia Nepomuceno Rodrigues Ribeiro .	2
211	Eleuterio da Silva Prado . . .	550
212	Elias Antonio Pacheco Chaves . .	455
213	Elias Quartim de Albuquerque . .	5
214	Eliza de Aguiar Carvalho . .	42
215	Eliza Angelica da Silva . . .	7
216	Eliza Maria Leite	13
217	Eliza da Silva Prado . . .	26
218	Elizeu Teixeira Nogueira . . .	293
219	Emilia Pimenta Bueno . . .	56
220	Eponina, filha de Elias Antonio Pacheco Chaves	50
221	Ernesto Mariano da Silva Ramos . .	35
222	Ernesto Ruy Germak Possollo . .	223
223	Estanislau José de Oliveira . .	228
224	Estella, filha de D. Victoria F. Novaes .	114
225	Estevam Cardozo de Negreiros . .	200
226	Eudoxia Evangelina Taques . .	28
227	Eudoxia, filha de Januario Oliveira Camargo.	75
228	Eudoxia, menor	1
229	Eugenia da Silva Prado . . .	40
230	Evangelina, filha de Martinho da Silva Prado Junior. . . .	50
231	Evangelina Martins Ferreira . .	100
232	Evaristo Estevam dos Santos . .	40
		27.175

Transporte. 27.175

F

233	Fabricio Peixoto de Mello , .	5
234	Felizardo de Assumpção Cavalheiro e Silva.	27
235	Felismino Vieira Cordeiro . .	100
236	Felix de Abreu Pereira Coutinho. .	33
237	Felix Guilhem	46
238	Firmino Maria Soares . . .	22
239	Fernando, filho de Elias Antonio Pacheco Chaves	50
240	Fernando Paes de Barros. . .	55
241	Fernando de Souza Barros . .	50
242	Fernão, filho da Baroneza da Limeira .	257
243	Fidelis Nepomuceno Prates . .	219
244	Fidencio Nepomuceno Prates . .	132
245	Floriano, filho de D. Maria Luiza Nogueira de Camargo . . .	27
246	Francisca Alexandrina de Barros. .	36
247	Francisca Amelia de Paula . .	93
248	Francisca Augusta da Silva Prado .	36
249	Francisca Dabney de Avellar Brotero .	24
250	Fraacisca, filha de D. Maria Luiza Nogueira de Camargo . . .	27
251	Francisca, filha de Francisco Dias de Toledo	27
		28.441

141

	Transporte.	28.441
252	Francisca, filha de Raphael A. P. de Barros	14
253	Francisca Mendes Pereira . .	11
254	Francisca Martins de Paula . .	14
255	Francisca de Paula Souza. . .	17
256	Francisca Pereira de Mello . .	28
257	Francisca Ramos das Dores . .	3
258	Francisco Aguiar de Barros . .	110
259	Francisco Antonio Guerra . .	11
260	Francisco Antonio Pimenta Bueno .	77
261	Francisco Antonio de Souza Queiroz .	269
262	Francisco de Assiz Negreiros . .	918
263	Francisco de Assiz Peixoto Gomide .	22
264	Francisco de Assiz Pinheiro e Prado .	91
265	Francisco Borges Gomes . . .	42
266	Francisco D. Brune . . .	100
267	Francisco Emilio Wautier . .	11
268	Francisco Ernesto Malheiros . .	113
269	Francisco Eugenio Pacheco e Silva .	375
270	Francisco Fernando de Barros . .	38
271	Francisco Frederico da Rocha Vieira .	13
272	Fraecisco Hermenegildo de Camargo .	4
273	Francisco Honorato de Moura . .	1
274	Francisco Honorato de Moura Junior .	40
275	Francisco Ignacio dos Santos Cruz .	11
276	Francisco José de Azevedo Junior . ,	111
277	Francisco Jesé Dias Leite . . .	28
278	Francisco Justino Gonçalves do Andrade.	82
279	Francisco Lobo Leite Pereira . .	22
		31.014

	Transporte.	31.014
280	Francisco Luiz de Campos. . .	110
281	Francisco Martins de Almeida . .	3
282	Francisco, menor, filho de D. Victoria F. Novaes	108
283	Francisco de Paiva Azevedo . .	5
284	Francisgo de Paula Oliveira Borges .	145
285	Francisco de Paula Souza. . .	39
286	Francisco Paulino de Moraes . .	110
287	Francisco Pedro do Canto. . .	3
288	Francisco Peixoto Ferreira de Souza .	52
289	Francisco Pompeu do Amaral . .	187
290	Francisco Taques Alvim . . .	61
291	Francisco Vilella de Paula Machado .	151
292	Francisco Xavier Finheiro e Frado .	27
293	Frederico Augusto Cesar de Mattos .	3
294	Frederico de Souza Queiroz . .	210

G

295	Gabriella, filha de Vicente de Souza Queiroz	50
296	Gabriella Maria Quartim de Magalhães .	58
297	Genoveva, filha de Francisco Dias de Toledo	27
298	George Scorrar	5
299	Geraldo de Paula Souza . . .	29
300	Geraldo Ribeiro de Souza Rezende .	91
		32.488

147

	Transporte.	32.488
301	Gertrudes de Paula Souza Ayres . .	11
302	Guilherme Ellis	100
303	Guilherme Fux	5
304	Guilherme, menor. . . .	1
305	Guilhermina Marcolina de Vasconcellos .	3
306	Gustavo Adolpho e Castro . .	27
307	Gustavo Backeuser . . .	5
308	Gustavo Balduino de Moura Camara .	55
309	Gustavo Schaumann . . .	60

H

310	Helena de Souza Queiroz . . .	250
311	Henrique Augusto Quartim . .	10
312	Henrique, filho de Candido Justiniano Silva	2
313	Henrique Fox	11
314	Henrique Porchat. . . .	103
315	Henriqueta de Molina Quartim . .	45
316	Heraldo Pio Pimenta Bueno . .	33
317	Hermam Brune	25
318	Herminia Augusta Gonçalves . .	4
319	Hilario Pereira Magro . . .	11
320	Hypolito de Camargo . . .	5
		33.254

Transporte. 33.254

I

321 Ignacio José de Araujo Junior . . 14
322 Ignacio Xavier Campos de Mesquita . 57
323 Ignacio Xavier de Negreiros . . 32
324 Illidia de Souza Barros Whitaker . 5
325 Irmandade da Senhora do Rozario . 10
326 Ismalia, filha de Luiz Antonio de Souza Queiroz 50
327 Ismenia, filha de Luiz Antonio de Souza Queiroz 50
328 Itelvina, filha de João Baptista de Paula. 14
329 Izabel, filha de Nicolau de S. Queiroz . 168
330 Izabel, filha de Raphael A. P. de Barros. 11
331 Izaura, filha de Venancio Ferreira Alves Adorno 5

J

332 J. H. Rilly 10
333 Jacintho Augusto Gonçalves . . 4
334 Jacintho José da Silva Cintra . . 11
335 Januario Moreira . . . 16
336 Januario de Oliveira Camargo . . 1

33.712

	Transporte.	33.712
337	João Alves Corrêa do Amaral . .	10
338	João Antonio Bierremback . .	11
339	João Antonio Vieira Barboza . .	67
340	João Antonio, menor . . .	5
341	João Augusto de Britto . . .	4
342	João Baptista de Araujo Cintra . .	71
343	João Baptista de Mello e Oliveira. .	113
344	Jo o Baptista Pacheco Jordão . .	127
345	João Baptista da Rocha Conceição. .	104
346	João Bernardo da Silva . . .	25
347	João Bierremback . . .	66
348	João Carlos Mendes Pereira . .	22
349	João Cordeiro da Silva Guerra . .	11
350	João Corrêa Vasques . . .	13
351	João Francisco de Moraes Nobrega .	33
352	João Francisco de Paula Souza . .	55
353	João Gonçalves de Andrade . .	25
354	João Gonçalvee de Oliveira . .	22
355	João Henrique Gathiker . . .	45
356	João Jacintho Gonçalves de Andrade .	22
357	João Maria de Paiva . . .	5
358	João de Paula Ferdandes . .	4
359	João Pinto Carneiro . . .	106
360	João de Souza Carvalho Junior . .	55
361	João Theodoro	22
362	João Virissimo de Andráde . .	53
363	Joaquim Alves Franco . . .	363
364	Joaquim Antonio dos Santos . .	30
365	Joaquim Baptista Pimenta Bueno. .	33
		35.234

	Transporte.	35.234
366	Joaquim Carlos Duarte . . .	5
367	Joaquim Corrêa de Mello. . . .	11
368	Joaquim Floriano Wanderley . .	83
369	Joaquim Ignacio Rrmalho . .	11
370	Joaquim José da Silva Neiva . .	17
371	Joaquim José Teixeira Sandim . .	61
372	Joaquim José Vieira de Carvalho. .	5
373	Joaquim Lourenço Corrêa . .	33
374	Joaquim Pinto de Araujo Cintra . .	55
375	Joaquim Quirino dos Santos . .	13
376	Joaquim Silverio de Castro Barboza .	38
377	Joaquim Taques Alvim . . .	1
378	Joaquim Teixeira de Camargo Andrade .	336
379	Joaquim Teixeira Nogueira de Almeida .	274
380	Joaquim Thomaz Oonçalves . .	8
381	Joaquina Angelica da Silva . .	72
382	Joaquina Maria do Carmo Pinheiro .	6
383	John Barquer	41
384	John C. Kienard. . . .	75
385	José Alberto da Costa . . .	74
386	José Alves de Sá Rocha . . .	151
387	José Alves da Silva Porto . .	23
388	José Antonio de Oliveira Monteiro .	56
389	José Antonio Pimenta Bueno . .	50
370	José Antonio dos Santos Pinto . .	13
391	José Augusto de Araujo Cintra . .	5
392	José Augusto da Costa . . .	22
393	José Augusto Soares . . .	10
394	José de Azurem Costa . . .	35
		36.798

144

	Transporte.	36.798
395	José Bento de Paula Souza . .	8
396	José Candido de Azevedo Marques .	24
397	José Carlos Tamandaré . . .	50
398	José Cases	5
399	José Dias Leite	70
400	José Elias Ayres do Amaral . .	43
401	José Elias de Paiva . . .	33
402	José Elias de Paiva Junior . .	5
403	Jose Egydio de Souza Aranha . .	1.480
404	José Estanislau do Amaral . .	110
405	José Ferraz de Magalhães Castro. .	2
406	José Ferraz de Sampaio . . .	222
407	José, filho da Baroneza da Limeira .	159
408	José Gonçalves de Sampaio . .	5
409	José Guedes de Souza . . .	55
410	José Jacintho de Araujo Cintra . .	55
411	José Joaquim Duarte Rezende . .	259
412	José de Lacerda Guimarães . .	1.390
413	José, liberto de Camillo Bueno . .	59
414	José Manoel de Almeida Alvim . .	5
415	José Manoel Cintra . . .	5
416	José Manoel Ferreira de Almeida. .	1
417	José Maria Lisboa . . .	31
418	José Maria Lisboa Junior. . .	3
419	José Mariano	22
420	José Moreira da Cruz . . .	23
421	José Nicolau Vergueiro . . .	270
422	José, neto de José Antonio Coelho .	11
		41.203

	Transporte.	41.203
423	José Olegario de Almeida Moura. .	10
424	José Pereira de Andrade. . .	1
425	José Pinto de Almeida . . .	112
426	José Simões	10
427	José da Silva Prado . . .	120
428	José de Souza Queiroz . . .	153
429	José Teixeira da Silva Braga . .	155
430	José Theodoro Xavier . . .	10
431	José Venancio Ferreira . . .	57
432	José Vergueiro	355
433	José Vieira de Albuquerque . .	27
434	Josephina Pimenta Bueno . .	92
435	Julio Guzzi	22
436	Julieta, filha de Martinho da Silva Prado Junior	50

L

437	Laurinda de Almeida Mello . .	25
438	Laurindo, menor . . , .	1
439	Leocadia Carolina Mendes Gonçalves .	35
440	Leocadia de Castro Neves. . .	3
441	Lavinia, filha de Martinho da Silva Prado Junior	50
442	Leonor Bakeuser	11
443	Leonor de Castro Lisboa . . .	3
444	Lucilia Baptistina Lopes de Araujo .	50
		42.555

145

	Transporte.	42.555
445	Lucilia, filha de Elias Antonio Pacheco Chaves	50
446	Luize Schaumann. . . .	7
447	Lucas Queiroz de Assumpção . .	198
448	Lucia Maria de Jesus . . .	7
449	Luciano, filho de D. Maria Luiza Nogueira	27
450	Luciano Francisco Ferreira Porto. .	22
451	Luiz Alves da Silva. . . .	5
452	Luiz Antonio de Souza Barros . .	586
453	Luiz Antonio de Souza Queiroz . .	142
454	Luiz Francisco de Paula Albuquerque Maranhão	22
455	Luiz Gonzaga de Oliveira Loureiro .	1
456	Luiz Higyno de França Camargo . .	15
457	Luiz Ignacio Bittencourt. . .	24
458	Luiz Joaquim de Castro Carneiro Leão .	27
459	Luiz José de Mello e Oliveira . .	28
460	Luiz Lopes Baptista dos Anjos . .	65
461	Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos .	50
562	Luiz Pacheco de Toledo . . .	224
463	Luiz Sabino de Paula . . .	93
464	Luiz de Souza Barros . . .	50
465	Luiza Augusta Gonçalves. , .	35
466	Luiza Augusta de Souza Vergueiro .	218
467	Luiz Vicente de Souza Queiroz . .	150
468	Luiza Candida Maria. . . .	11
569	Luiza Eufrosina de Paiva. . .	33
470	Luiza, filha de José Elias de Paiva. .	45
		44.690

	Transporte.	44.690
471	Luiza, filha de Joaquim de Almeida Magalhães.	5
472	Luiza Francisca de Paula. . .	58
473	Luiza Maria Quartim dos Santos . .	58

M

474	Manoel Alves Ferreira da Silva . .	22
475	Manoel Antonio de Carvalho . .	12
476	Manoel Baptista da Cruz Tamandaré .	155
477	Manoel Bernardo de Almeida Lima. .	27
478	Manoel Emygdio Bernardes. . .	133
479	Manoel Ferreira Leal . . .	5
480	Manoel Francisco Tamandaré . .	50
481	Manoel Geraldo Forjaz . . .	300
482	Manoel Joaquim Duarte Rezende . .	100
483	Manoel Joaquim Gonçalves de Andrade .	3
484	Manoel Joaquim Pereira Villares. .	90
485	Manoel José de Moraes . . .	78
486	Manoel Luiz Pereira Braga . .	11
487	Manoel de Oliveira Monteiro. . .	115
488	Manoel Peixoto Pinto. . . .	44
489	Manoel Reginaldo de Moraes Salles .	122
490	Manoel Vieira de Moraes. . .	161
491	Mariana de Castro Lisboa. . .	3
492	Mariano Antonio Vieira. . .	50
		46.292

146

	Transporte.	46.292
493	Maria de Almeida Prado. . .	55
494	Maria Amelia da Costa Carvalho. .	6
495	Maria dos Anjos Vasconcellos . .	3
496	Maria Antonia da Silva Ramos . .	16
497	Maria Baziliza da Silva Prado . .	65
498	Maria Brandina de Souza Aranha. .	16
499	Maria do Carmo Cypariza . .	20
500	Maria do Carmo Rodrigues . .	5
501	Maria Clementina da Silva Rangel .	6
502	Maria das Dôres Vasconcellos Abranches.	7
503	Maria das Dores Vasconcellos Machado.	94
504	Maria das Dores Alves Galvão . .	52
505	Maria Eliza Monteiro de Barros. .	145
506	Maria Engracia de Mattos. . .	3
507	Maria Emilia Gonçalves de Lacerda .	3
508	Maria Eugenia Monteiro de Barros .	807
509	Maria Eugenia Monteiro de Barros Filha.	145
510	Maria, filha de Candido Silva . .	23
511	Marieta, filha de Elias Antonio Pacheco Chaves	50
512	Maria menor	1
513	Maria, filha de Raphael A. P. de Barros.	11
514	Maria de Freitas Novaes . . .	114
515	Maria da Gloria Quartim de Moraes .	35
516	Maria Isabel Nobrega . . .	22
517	Maria Isabel Scorrar . . .	5
518	Maria Joanna Ortiz Monteiro . . .	12
519	Maria Joanna Rodrigues dos Santos .	5
520	Maria Joaquina do Espirito-Santo. .	5
		48.023

	Transporte.	48.023
521	Maria Joaquina da Silva. . .	7
522	Maria Justina Mendes Gonçalves. .	35
523	Maria da Luz Mouteiro de Barros. .	152
524	Maria Maxwel Rudge . . .	242
525	Maria do Nascimento Rodrigues Jordão.	9
526	Maria de Nazareth, filha de Antonio da Silva Prado. . . .	50
527	Maria Raphaela de Paula Souza . .	100
528	Maria Ricarda Pacheco . . .	5
529	Maria Umbelina Kiel . . .	27
530	Maria Umbelina Santiago Ferreira .	5
531	Marina, filha de Antonio da Silva Prado.	50
532	Mario, filho de Antonio de Souza Queiroz.	50
533	Marquez de Palarim . . .	17
534	Marquez de S. Vicente . . .	27
535	Martinho Avelino. . . .	13
536	Martinho da Silva Prado. . .	2 200
537	Martinho da Silva Prado Juuior . .	370
538	Mathilde Eufrosina de Paiva. . .	78
539	Max Jorge Frederico Mund. . .	49
540	Milt̃ão Augusto de Azevedo . .	12
541	Monteiro & Rosa. . . .	5
542	Mosteiro de S. Bento . . .	16

N

543	Nicolan, filho do dr. Nicolau Queiroz .	168
544	Nicolau de Souza Queiroz. . .	160
545	Nilo Francisco de Paula. . .	94
		51.964

Transporte. 51.964

O

546 Olivia, filha de D. Maria Luiza Nogueira. 27
547 Olympio Pinheiro de Lemos . . 11
548 Otto Rodolpho Kupfer . . . 27

P

549 Paulina, filha da Baroneza da Limeira . 435
550 Paulina Pires Quartim . . . 40
551 Paulo Dias de Azevedo . . . 75
552 Paulo, filho de Antonio da Silva Prado . 50
553 Paulo de Souza Queiroz . . . 300
554 Pedro Chiquet 11
555 Pedro Egydio de Souza Aranha . . 368
556 Pedro Hannikel Forster . . . 80
557 Pedro José dos Santos Camargo . . 11
558 Pedro Nelsen 6
559 Pedro Vicente de Azevedo. . . 22
560 Percy J Fryer 111
561 Perceo, filho de Antonio de Souza Queiroz 50
562 Plinio, filho de Martinho da Silva Prado Junior 50
563 Prudente José de Moraes Barros . . 60

53.698

Transporte. 63.698

Q

564 Querino, menor, filho de Francisco Pedro do Canto 7
565 Quiteria Luiza de Souza . . . 16

R

566 Raphael de Abreu Sampaio. . . 11
567 Raphael de Aguiar Paes de Barros. . 300
568 Raphael de Araujo Ribeiro . . . 50
569 Raphael, filho de D. Maria Raphaela . 7
570 Raphael, filho de Raphael Tobias de Barros 11
571 Raphael Tobias de Barros. . . 79
572 Recolhimento da Senhora da Luz. . 152
573 Rodrigo Antonio Monteiro de Barros . 425
574 Rosa Branco Ozorio. . . . 5
575 Rosalina Augusta Cesar de Mattos . 3

S

576 Sabina Maria de Jesus Lima. . . 22
577 Santa Casa de Misericordia de Campinas. 30

54.816

	Transporte.	54.816
578	Samuel Eduardo da Costa Mesquita .	1
579	Santos & Irmãos. . . .	168
580	Sebastião José Rodrigues de Azevedo .	57
581	Serafim Sergio de Souza . . .	2
582	Severiano Ribeiro de Souza Rezende .	64
583	Severiano Rodrigues Martins . .	330
584	Sezina de Paula Souza . . .	28
585	Silvio, filho de Luiz Antonio de Souza Queiroz.	50
586	Silvano, menor	1
587	Sociedade Artistica Beneficente . .	33
588	Sociedade Beneficente Portugueza. .	10
589	Sophia Augusta do Amaral . .	1
590	Squere Sampsen	181
591	Symodice, menor, filha de Isidoro José Pereira	9

T

592	Theobaldo, filho da Baroneza da Limeira.	257
593	Thereza de Jesus Paula. . .	14
594	Thereza Miquelina do Amaral Pompeu .	765
595	Thiago Luiz de Paula. . .	93
596	Theophilo do Prado Azambuja .	38
597	Thomaz da Cunha Bueno. . .	400
598	Thomaz Hall. . . .	3
599	Thomaz Harris . . .	22
		57.343

	Transporte.	57.343
600 Thomaz Luiz Alvares. . .		300

U

601 Umbelina de Moraes Bueno . .	135

V

602 Vasco Pinto Bandeira Filho . .	5
603 Valeriana Ignez da Silva Cintra. .	11
604 Victorino José Gomes Carmillo. .	6
605 Victorino Pinto Nunes. . .	562
606 Vicente, filho de Vicente de Souza Queiroz	50
607 Vicente de Souza Queiroz. . .	150
608 Victoria de Freitas Novaes . .	131
609 Vieira & Irmãos . . .	13
610 Virginia, menor, filha de João Baptista de Paula. . . .	14
611 Verissimo Antonio da Silva Prado .	816
612 Visconde do Rio Claro. . .	1.312
613 Visconde de Indaiatuba . .	132
614 Viscondessa de Campinas . .	220
	61.200

149

Transporte. 61.200

W

616 W. Burnett . . . 2
617 W. Hammond. . . . 67
618 W. Ritemann . . . 55
619 W. Speers . . . 50

Z

615 Zeferino da Costa Guimarães . . 105

61.479

Typographia do «Correio Paulistano»