

40

RELATORIO
DA DIRECTORIA DA
COMPANHIA PAULISTA
APRESENTADO
NA
SESSÃO DE ASSEMBLÉA GERAL
DE
27 DE AGOSTO DE 1882



S PAULO

TYP. DO «CORREIO PAULISTANO»

27—RUA DA IMPERATRIZ—27

1882

41

Srs. Accionistas.

As epochas de nossas reuniões são sempre por nós almeçadas, porque submettendo ao vosso esclarecido juizo o exame dos nossos actos, e merecendo elles a vossa sancção, readquirimos alento para proseguir no desempenho da afanosa tarefa, com que nos haveis honrado, confiando-nos a administração dos nossos importantes interesses.

Hoje vimos dar-vos conta das principaes occurrencias do semestre findo constantes deste Relatorio; e apresentar o balanço das contas correspondentes ao mesmo semestre.

Assim cumprimos o preceito do art. 32 dos Estatutos, que regem a nossa associação.

Reforma dos Estatutos

Na presente reunião tem de ser submettido á vossa apreciação a redacção do projecto de reforma dos nossos Estatutos, votado em nossa ultima reunião, afim de ser solicitado do Governo Geral a competente approvação.

Directoria

Não houve alteração alguma nesta Directoria depois de nosso ultimo relatorio.

Entendendo, porém, alguns Directores que era tempo de fazer-se a substituição de que falla o art. 12 dos nossos estatutos, resolveu a Directoria convocar a Assembléa Geral extraordinaria para este fim, sujeitando à sua interpretação a disposição do referido artigo.

Trafego

No relatorio do Inspector Geral da linha, aqui annexo sob n. 4, encontrareis o que ha á respeito deste assumpto.

•••

O movimento de passageiros foi de

1ª Classe. . . .	17,611
2ª »	68,555
Total	<u>86,166</u>

Motivada pelo estado precario da lavoura, e pelas interrupções do trafego nas estradas de ferro de outras Companhias, ha differença de 3,218 passageiros, feita a comparação com o semestre anterior.

•••

O movimento de mercadorias foi de

Toneladas de importação	15,749
» de exportação	36,984
	<hr/>
Total.	52,733

Feita a comparação com o semestre anterior, temos uma diferença de 9,448 toneladas para mais no presente semestre, o que quer dizer que o movimento de mercadorias fez com grande vantagem a diferença que *por uma força maior* apparece no movimento de passageiros.

Comparando-se a receita dos primeiros semestres dos annos anteriores com a de que trata este relatório, vê-se ser este o que mais vantagem apresenta.

Movimento de acções

Transferidas no semestre :

Por venda.	2,528
» herança	911
» caução	843
	<hr/>
Total.	4,282

Estão cotadas as nossas acções em Rs. 230\$000 ex-dividendo.

Accões caucionadas

Accões caucionadas em diversos Bancos 16,217

Chamada de capitaes

Realizou-se durante o semestre de que trata este relatório a primeira chamada na razão de 25 % sobre as acções relativas ao ramal de Itatiba.

Fundo de reserva

O fundo de reserva é hoje representado pelo valor de 2,000 acções ou 400:000\$000 e mais 59:386\$039 réis em dinheiro.

Esta ultima parcella figura nesta verba, mas fica pendente da resolução que tomar a Assembléa Geral a respeito da reforma do art. 57 dos nossos Estatutos.

Pagamento em Londres

Têm sido cumpridas com toda a regularidade as clausulas do empréstimo contrahido em Londres.

A 20 do corrente será feita a 8ª remessa no valor de £ 6,950-16-5, destinada ao pagamento de juros, commissões e amortisação, a saber :

Juros.	£ 5,082- 0-0
Commissões.	» 68-16-5
Amortisação	» 1,800- 0-0
	<hr/>
	£ 6,950-16-5

Contas correntes

Em 21 de Maio de 1876 determinou a Assembléa

Geral de Accionistas que os dividendos das acções do prolongamento da nossa estrada fôsem pagos em acções da Companhia, lançando-se em conta corrente com juros de 7 % ao anno as fracções menores de Rs. 200\$000 até attingirem o valor de uma acção.

Em 31 de Agosto de 1878 a mesma Assembléa determinou que se encerrasse a emissão de acções, fazendo excepção, em 27 de Fevereiro de 1881, da que fosse necessaria para o fundo de reserva.

A' vista de taes determinações, e attendendo que as quantias a credito de diversos Accionistas eram insignificantes, resolveu a Directoria, em 29 de Abril ultimo, liquidar esta conta, mandando avisar os mesmos para que até 30 de Junho deste anno viessem receber no Escriptorio Central da Companhia a importancia de seus respectivos saldos, cessando dessa data em diante a contagem de juros sobre as quantias que não fossem recebidas.

Conseguiu a Directoria por este meio simplificar nesta parte a escripturação dos livros da Companhia.

Saldo a favor de diversos	
Accionistas no referido	
dia 29 de Abril. . . .	3:983\$348
Saldos reclamados até 30	
de Junho	1:445\$480
	<hr/>
Por pagar	Rs. 2:537\$868

Ramal para o Bethlem

Em Junho findo ficaram terminados os trabalhos empreitados por Angelo Fenili e José Péra.

Importaram taes obras em Rs. 240:644\$223, assim classificadas:

Preparação de leito e	
obras de arte.	184:229\$683
Vallos	16:806\$060
Dormentes	39:603\$480
	<hr/>
	Rs. 240:644\$223

Pouco serviço falta executar para a conclusão da abertura de vallos para fecho da linha.

O relatório do Engenheiro chefe, interino, aqui annexo sob n. 5, dá esclarecimentos minuciosos a respeito deste ramal.

No annexo n. 2 encontrareis discriminadamente a importancia gasta na construcção e mais despezas do mesmo, a qual eleva-se até 30 de Junho a Réis. 515:600\$499.

A 12 de Novembro de 1881 o Governo da Provincia autorizou a abertura provisoria do trafego sómente para mercadorias, e a 7 de Julho de 1882 para o de passageiros.

Em vista desta circumstancia, foi contado o juro somente de 7 % para as acções deste ramal, ficando ellas

do futuro semestre em diante com direito a juro igual ao que couber para as acções do tronco.

Ramal para o Itatiba

Em principios de Fevereiro ultimo o pessoal tecnico deu começo aos estudos desta linha.

Em 9 de Junho o Engenheiro chefe, interino, apresentou as plantas e perfis longitudinaes, que foram remettidos ao Governo Provincial a 12 do mesmo mez, e por este approvados em 11 de Julho.

Em 16 de Julho chamou-se concurrentes ás obras da construcção da referida linha, tendo sido apresentadas 14 propostas até o dia 14 de Agosto corrente, data em que findou o praso para a recepção das mesmas propostas.

Ponte da Cachoeira

Em consequencia da grande enchente causada pelas constantes chuvas no mez de Fevereiro, que destruiu a entrada desta ponte, na margem esquerda, não estão terminadas, como era de esperar, as obras respectivas.

Pessoal tecnico

Tendo sido concedida, em 15 de Abril do corrente anno a demissão que o dr. Francisco Lobo Leite Pereira pedio do cargo de Engenheiro chefe, foi nomeado a 17 do mesmo mez o dr. José Pereira Rebouças para exercer interinamente aquelle cargo.

O corpo tecnico está assim organizado :

Chefe de secção — Dr. João Emygdio Ribeiro

Ajudante — Dr. José M. Aguiar Leitão

Auxiliar — Ricardo Vieira de Moraes

» — Benjamim Schalck

» — Alberto Monteiro de Queiroz.

Escriptorio central

Com o fallecimento do Commendador Francisco Martins de Almeida, Secretario e Caixa da Companhia, ficamos privados dos bons serviços deste empregado.

A Directoria mandou consignar na acta de sua reunião de 11 de Julho findo, um voto de pesar por este funesto e lamentavel acontecimento.

Durante o longo tempo que o fallecido luctou com a molestia que o levou a sepultura, os seus collegas de escriptorio tomaram expontaneamente sobre si, todo o serviço de que era encarregado o mesmo secretario desempenhando-o á contento da Directoria.

Dividendos

Está demonstrado no anexo n. 1 o 26º dividendo.

O saldo liquido é de rs. 856:203\$324.

Feitas as deducções constantes do mesmo anexo, resta a quantia de 661:061\$880, que dividida pelo numero de acções de rs. 10\$980 ou 100,98 %.

Contabilidade

Pelos livros que, como sempre, estão à vossa disposição, conhecereis que está em dia esta parte do serviço.

Os annexos n. 2 e 3 mostram o estado economico da Companhia.

Taxa adicional de tres reis por kilo

A Directoria chama muito especialmente para esse assumpto a vossa attenção, por ser elle de maxima importancia para os interesses da Companhia.

Como sabeis, a Companhia foi authorisada a cobrar esta taxa adicional, para fazer face aos compromissos que havia contrahido, quando, tendo desistido da garantia de juros, procurou recorrer a um emprestimo estrangeiro afim de concluir o ramal de Mogy-Guassu.

Os termos da concessão constam do officio do Presidente da Provincia, de 8 de Outubro de 1877, no qual se authorisou a Companhia Paulista a *cobrar provisoriamente a tabella adicional de 3 reis por kilo nos generos importados e exportados por essa estrada, excepção feita dos generos alimenticios na exportação, e dos materiaes destinados á construcção de estradas de ferro na importação.*

Em officio de 11 do mesmo mez de Outubro accrescentou o Presidente da Provincia:—*esta tabella é provisoria, porque sua execução deverá cessar quando a Com-*

panhia tiver pago os seus compromissos ; para cuja solução é exclusivamente creada e authorisada a mesma tabella.

Taes são os termos da concessão do Governo sobre a cobrança dos tres reis por kilo: cobrança que ainda continúa a fazer-se, porque não estão solvidos os compromissos da Companhia, que motivaram, e justificam essa taxa adicional.

Esses compromissos na epocha do estabelecimento da taxa elevavam-se á somma de rs. 1.694:717\$169.

O producto dos tres reis por kilo tem sido até 30 de Junho ultimo de rs. 1.340:191\$180.

E' claro, pois, que muito legitimamente continúa a ser cobrada a taxa adicional.

A lei provincial n. 91 de 21 de Abril de 1880 inspirando-se na opposição que alguns interessados tem levantado contra a cobrança desta taxa declarou sem effeito o acto da administração da Provincia, que fez essa concessão á companhia. A Directoria, porém, certa do direito perfeito da Companhia, que assenta em acto da competencia administrativa do Presidente da Provincia, continuou a fazer effectiva a cobrança dos tres reis em kilo, resolvida a defender, se preciso fôra, esse direito, perante os tribunaes competentes.

A Directoria sujeita o seu procedimento á approvação da Assembléa Geral ; e pede aos senhores accionistas qualquer resolução sobre esta questão para cumprir o seu dever.

Para melhor esclarecimento da Assembléa Geral,

julga conveniente a Directoria vos informar que a taxa adicional dá à Companhia uma renda de cerca de 2%, e que, portanto, a sua abolição importará uma equivalente redução na mesma renda; sendo certo também, que a construção do ramal do Itatiba vae trazer novos onus a Companhia.

Qualquer que seja, porém, a decisão que o vosso esclarecido criterio dictar sobre esta importante questão a Directoria cumpril-a-ha; e empregará todos os esforços para tornal-a effectiva.

Redução de tarifas

O estado precario da lavoura, no qual destaca-se, principalmente, a baixa progressiva do preço do café, tem chamado a attenção dos interessados, e do Governo da Provincia para a questão das tarifas das estradas de ferro.

O exm. sr. conselheiro Francisco Soares de Carvalho Brandão, muito digno actual presidente da provincia, compenetrado da necessidade, geralmente reconhecida, de fazer-se uma redução nas tarifas existentes, convidou por officio de 17 de Junho proximo passado, aos representantes das estradas de ferro da provincia, e outros funcionarios publicos para, uma reunião, que effectuou-se no Palacio do Governo, no dia 3 de Julho ultimo, afim de tratar-se do assumpto.

Esta Directoria fez-se representar nessa reunião pelo seu presidente interino, à quem deu as instrucções

necessarias para manifestar o seu pensamento com relação à questão das tarifas.

Segundo essas instrucções o representante da Companhia foi authorisado a concordar com as seguintes alterações nas suas tarifas; redução na tabella dos generos alimenticios; de madeiras e outros materiaes para construcção; carvão; estrumes, e outras substancias uteis a lavoura e à industria: e na abolição dos tres réis por kilo, no caso das outras companhias fazerem reduções equivalentes nas suas tabellas; e de haver redução de impostos de exportação e de transito, ficando nesta parte isto é, quanto à abolição dos tres réis por kilo, dependente qualquer accordo da sancção da assembléa geral dos accionistas da companhia.

Na reunião do día 3 de Julho resolveu-se nomear uma commissão composta do superintendente da estrada de ferro São Paulo Railway, e dos inspectores geraes das outras estradas da provincia, ficando encarregada de rever o systema de tarifas presentemente adoptado; e de apresentar um parecer à respeito, que seria discutido em segunda reunião, marcada para o dia 24 do mesmo mez de Julho.

O parecer da commissão apresentado nesta reunião, e anteriormente publicado, consignou as seguintes alterações nas tarifas actuaes:

- 1.º Adopção de tarifa differencial para passageiros, sendo o preço das passagens de 1ª classe 80 rs. por 50 kilometros; de 75 por 100, e 70 por 150: e metade desses preços para 2ª classe; não dando o bilhete

de passagem direito ao transporté gratuito de bagagem que ficou reduzida, assim como as encommendas de 1\$000 a 750.

- 2° Reducção da metade na tabella sobre aves.
- 3° Adopção de tarifa differencial para os generos alimenticios, sendo de 50 reis até 100 kilometros; de 45 reis de 100 a 150 kilometros; de 40 reis de 150 a 200 kilometros; de 35 reis, de 200 a 250 kilometros; de 30 reis de 250 kilometros em diante.

Foram propostas alem destas, outras reduções sobre transporte de animaes.

Depois de larga discussão foi approvada a seguinte proposta do sr. dr. Falcão:

- 1° Que fiquem tomadas como bases para reformas das tarifas das varias estradas de ferro, as que foram apresentadas pela commissão, e que se acham impressas.
- 2° Que de accordo com essas bases offereçam as varias Companhias, em praso breve, as suas tarifas modificadas, tendo especialmente em attenção:
 - A** Reducção da tarifa de telegrammas, ficando esta determinada no maximo de 500 rs. por quinze palavras sem contar as do endereço.
 - B** Que apresentadas essas tarifas modificadas fica livre ao Governo a approvação ou reprovação das mesmas, podendo ainda na discussão isolada com cada uma das Companhias, colher outras vantagens para o publico.

Foi tambem approvada a seguinte proposta do presidente interino desta Companhia :

«Que a reunião das varias Companhias, hoje realisada, reconheça a necessidade de se reduzir o valor dos impostos de transito, tanto geraes, como provinciaes, sendo esta manifestação feita assim hoje perante o Governo da Provincia levada ao conhecimento de outros poderes do Estado, e da Provincia.»

Permitti, senhores accionistas, que, succintamente fundamentemos esta proposta.

Si todos concordam que o estado precario da lavoura, e, com especialidade da cultura do café, nosso principal producto de exportação exige algum sacrificio, no presente por parte das Companhias de estradas de ferro, no sentido de acautelar o seu futuro, é incontestavel que aos poderes publicos, mais do que ás emprezas particulares de viação ferrea, incunbe zelar dos interesses da lavoura, aliviando-a dos pesados, impostos, que a oneram.

Que os impostos são excessivos e desproporcionaes aos preços de transporte é facil demonstrar.

As despesas feitas, termo medio, com cada dez kilos de café, de uma fazenda nas visinhanças de S. João do Rio Claro até a bordo (distancia entre esta cidade e a de Santos, 275 kilometros) segundo um calculo publicado pelo *Diario de Santos* de 18 de Julho do corrente anno, são de 1\$490 rs., ou cerca de 45% por cento sobre o valor medio de 3\$300 por 10 kilos.

Destes 45 % 12 partes pertencem á condução da fazenda até a estação do Rio Claro; aos carretos, ensaque, e comissão de venda : 17,4 *partes ao frete das estradas de ferro* : e 15,6 *partes ao Fisco !!*

Assim, os impostos quasi igualam as despezas do frete nas estradas de ferro!

Para outros artigos, a importancia do imposto é superior á do frete, como se vê do seguinte quadro:

Comparação entre o frete da estrada de ferro e o imposto de transitio

MILHO	KILOMETROS	FRETE POR TONELADA		FRETE POR AL- QUEIRE DE 40 LITROS		FRETE POR AL- QUEIRE DE 50 LITROS		IMPOSTO POR TONELADA		IMPOSTO POR ALQUEIRE DE 50 LITROS	
		RS.	RS.	RS.	RS.	RS.	RS.	RS.	RS.	RS.	RS.
De Rocinha à Vallinhos...	8	800	21,6	27	50	27	50	1500	50	1500	50
De Boa-Vista à Campinas..	9	900		30,30	50	30,30	50	1500	50	1500	50
De Araras à Guabiroba.....	10	1000		33,75	50	33,75	50	1500	50	1500	50
De Cordeiro à Limeira.....	11	1100		37,12	50	37,12	50	1500	50	1500	50
De Santa Barbara à Tatú...	12	1200		40,50	50	40,50	50	1500	50	1500	50
De Campinas à Vallinhos.	13	1300		43,87	50	43,87	50	1500	50	1500	50

Diferença :

Em 8 kilometros . . .	54 %
» 9 » . . .	60 %
» 10 » . . .	67 %
» 11 » . . .	74 %
» 12 » . . .	8. %
» 13 » . . .	87 %

29 de Julho de 1882

Ramalho:

E' preciso, pois, que os poderes publicos cooperem com as Companhias, e mais efficazmente que estas, para alliviar a lavoura dos onus, que pesam sobre o seu presente, e ameaçam seriamente o seu futuro.

Convem aqui consignar a cordialidade que se revelou nas relações entre as Companhias de estradas de ferro da provincia nesta emergencia, procurando cada Companhia acautelar os seus interesses de harmonia com os dos outros; e tendo em vista o legitimo interesse do publico.

Freios automaticos

Solicitos pelo emprego de todos os meios que tragam segurança, e bem estar aos passageiros, que transitam em nossas estradas, já haviamos cogitado na applicação dos freios automaticos aos nossos trens: aguardavamos, porém, os resultados de seu uzo para definitivamente deliberar a respeito do que faríamos.

Essa occasião nos deparou a noticia de dois desastres occorridos nas estradas de ferro de Pedro II que teriam dado lugar à consequencias muito funestas, si não estivessem as locomotivas munidas dos freios do systema Westinghouse.

Sem mais demora encommendamos para Londres 33 freios desse systema: sendo 30 para carros de passageiros, e 3 para locomotivas destinadas a rebocar trens de passageiros.

Como, porém, a Companhia S. Paulo Railway, ultimamente deliberou a igualmente applicar em seus trens

de passageiros freios automaticos, em razão de conveniencia devida aos nossos carros communs, determinámos aos nossos correspondentes em Londres que cumprissem a nossa encommenda de accordo com a Directoria da referida estrada.

Assim podemos confiar que, dentre os systemas de freios automaticos que se disputam a preferencia, adquiriremos, senão o melhor, um dos melhores.

Pleito Judicial

Sustenta presentemente a Companhia, como ré, uma acção de reivindicção que pelo Juizo de Direito da 2ª vara desta capital, lhe foi intentada pela Camara Municipal da cidade de Campinas, para o fim de haver os terrenos que a mesma camara cedeu à Companhia quando ella construiu a sua estação na cidade de Campinas para o estabelecimento da mesma, officinas, armazens e mais dependencias do servico. Parece-nos sem fundamento a pretensão da camara, e depois de devidamente informada e aconselhada, visto referir-se a questão a factos occorridos em epocha anterior ao nosso exercicio, resolveu a Directoria não ceder do seu direito senão quando convencida de não tel-o, pelo que constituiu advogado da Companhia o dr. Francisco Antonio Dutra Rodrigues, para defendel-a no dito pleito, que acha-se em termos de razões finaes.

Opportunamente vos será communicada a decisão final.

Questão de zona

Como sabeis, a Companhia Mogyana invadiu o direito que nos é garantido, estabelecendo a Estação da Lage, em terrenos da nossa zona privilegiada.

A Directoria procurando salvaguardar os direitos da Companhia Paulista, em data de 9 de Maio do anno proximo passado e 15 de Fevereiro ultimo, officiou ao Governo Provincial pedindo sua intervenção na resolução deste assumpto.

Por longo tempo foi esperada a solução desta questão, que só a 20 de Junho findo ficou resolvida pelo mesmo Governo, como vereis de seu officio aqui annexo n. 6.

Convicta a Directoria do direito que lhe assiste resolveo convidar a da Mogyana para entrarem em accordo amigavel a respeito da referida questão, e no caso de recusar-se ella a reconhecer esse direito lançar mão do juizo arbitral e em ultimo caso dos meios judiciais.

Conclusão

Se precisardes de outras informações alem das que constam deste sucinto Relatorio, e dos seus annexos, seremos promptos, como é nosso dever, em satisfazer aos vossos desejos.

Cabe aqui declarar que somente a vós, neste recinto, entendemos dever dar explicações dos nossos actos

concernentes ao governo da nossa Companhia por isso que só em vos reconhecemos competencia para exigil-as.

Nós acompanha a firme convicção de dar cabal resposta a qualquer informação que se nos peça.

Nos ufanamos de saber cumprir com os nossos deveres.

S. Paulo, 18 de Agosto de 1882.

FIDENCIO N. PRATES,
Presidente interino

B. DE PIRACICABA,

ELIAS CHAVES,

JOSÉ EGYDIO DE SOUZA ARANHA.

N. DE SOUZA QUEIROZ.

ANNEXO N. 1**Demonstração do 26º dividendo**

DEMONSTACÃO do 26º dividendo aos Accionistas das Estradas da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete da receita e despesa relativo ao semestre findo em 30 de Junho.	851:907\$791	Importancia destinada ao pagamento do 26º dividendo (10\$980 por accção ou 10,98 %)	661:061\$880
Importancia sujeita a liquidacção no semestre anterior	4:295\$533	Idem destinada ao fundo de reserva	39:245\$199
		Idem destinada a amortisacção da divida da Companhia	151:216\$990
		Idem sujeita a liquidacção neste semestre .	4:124\$283
		Idem que passa para o 27º dividendo . . .	554\$972
	856:203\$324		856:203\$324

Escriptorio Central da Companhia Paulista em S. Paulo, 18 de Agosto de 1882.

GABRIEL NUNES RAMALHO.

Guarda-Livros.

ANNEXO N. 2

Balanço Geral

Balanco relativo ao semestre de Janeiro a Junho de 1882

ACTIVO		PASSIVO	
ACÇÕES A EMITTIR Importe das mesmas 2,636:600\$000			CAPITAL 75,000 accões de 200\$000 réis cada uma 15,000:000\$000
ACÇÕES CAUCIONADAS Idem de 2,000 accões caucionadas à Caixa Filial do Banco do Brazil 400:000\$000		3,036:600\$000	ACÇÕES EMITTIDAS Sendo : 2,000 accões de 200\$000 réis cada uma para o ramal de Bethlem do Descalvado 400:000\$000 3,000 ditas do mesmo valor para o ramal do Itatiba 600:000\$000
ACCIONISTAS Entradas a realizar : Do ramal do Bethlem do Descalvado 900\$000 Do » do Itatiba 450:000\$000		451:300\$000	EMPRESTIMO EMITTIDO Valor do mesmo 1,617:721\$730
CONSTRUCÇÃO DA LINHA E DESPEZAS ACCESSORIAS Gastos feitos com : Encorporação da Companhia. 978\$540 Moveis e utensis 12:105\$280 Instrumentos e ferramentas 1:285\$980 Cessão de privilegio 40:005\$000 Obras de construcção 8777:062\$884 Material fixo 2997:021\$812 Material rodante 1084:85\$174 Telegrapho 44:131\$942 Diversos materiaes. 74:151\$039 Compra de animaes 70\$000 Juros, commissões e descontos 990:057\$045		14,021:754\$696	ACCIONISTAS Agio não reclamado 69:880\$000 DIVIDENDOS Não reclamados. 17:018\$901 CONTAS CORRENTES Saldo desta conta 2:537\$868
DEMANDA COM OS EMPREITEIROS Gastos com a mesma 70:991\$055		70:991\$055	COMPANHIA ITUANA Idem idem 869\$930 COMPANHIA SOROCABANA Idem idem 883\$240
AGIO Votado pela assembléa geral de Accionistas. 1,250:000\$000		1,250:000\$000	IMPOSTO DE TRANSITO Idem idem 41:096\$491 MATRIZ DE CAMPINAS Idem idem 7:581\$500
PROLONGAMENTO A' ARARAQUARA Gastos com o mesmo 54:556\$90		54:556\$90	PESSOAL Vencimentos por pagar 46:446\$219 FUNDO DE RESERVA Importancia que constitue o mesmo 420:140\$890
RAMAL PARA O BETHLEM Gastos feitos com : Desapropriações. 4:612\$420 Estudos 13:059\$473 Locação 3:435\$403 Instrumentos e ferramentas 621\$460 Moveis e utensis 153\$840 Dormentes 39:880\$970 Obras de construcção 273:980\$597 Postes. 600\$000 Abertura de vallos. 15:029\$150 Telegrapho 4:770\$979 Material fixo 134:931\$669 Juros 12:727\$360 Gastos geraes 11:798\$178		515:600\$499	LUCROS E PERDAS Saldo desta conta 5:784\$728 ZERRENNER BULOW & C. Saldo a seu favor 657\$790
RAMAL PARA O ITATIBA Gastos feitos com : Estudos 9:511\$358 Instrumentos e ferramentas 170\$500 Animaes 100\$000 Desapropriações 47\$900 Gastos geraes 4:138\$533		13:968\$311	RECEITA GERAL Saldo liquido da receita e despesa da linha, conforme o balancete deste semestre 851:907\$791 Receita por liquidar no semestre anterior 4:295,533
MATERIAES PARA CUSTEIO Existentes no almaxarifado 306:639\$220		306:639\$220	RECEITA ESPECIAL Proveniente da taxa adicional 1,222:029\$125 RECEITA RESERVADA Importe da mesma 39:238\$732
FRY, MIERS & C. Saldo em poder dos mesmos, para compra de materiaes 130:958\$662		130:958\$662	DIVERSOS CREDITORES Saldo a favor de diversos. 9\$000
COMPANHIA INGLEZA Saldo a nosso favor 163:964\$097		163:964\$097	
COMPANHIA MOGYANA Idem idem 53:673\$160		53:673\$160	
COMPANHIA BRAGANTINA Idem idem 144\$540		144\$540	
COMPANHIA S. PAULO E RIO DE JANEIRO Idem idem 4:009\$960		4:009\$960	
CAIXA FILIAL DO BANCO DO BRAZIL Idem idem 182:346\$274		182:346\$274	
DIVERSOS DEVEDORES Saldo em mão de diversos 55:540\$485		55:540\$485	
CAIXA Dinheiro nas caixas em S. Paulo e Campinas 36:051\$689		36:051\$689	
S. E. ou O. Rs.		20,348:099\$538	Rs. 20,348:099\$538

ANNEXO N. 3

Balancete da receita e despeza

Balancete da receita e despesa liquida da estrada de ferro da Companhia Paulista, no semestre de Janeiro a Junho de 1882

Receita		Importancia	TOTAL	Despesa		Importancia	TOTAL
Passageiros	1ª classe	7.423		Conservação da linha	Demonstração A.	159:309\$090	
	2ª classe	68.555		Tracção	» B.	102:149\$450	
	Ida e volta	5.086		Trafego	» C.	71:604\$450	
	Total	81.064		Administração e despesas diversas	» D.	30:476\$000	
Encommendas e bagagens			188.308\$340	Reparos de carros e wagons	» E.	33:146\$810	
Animaes			12:840\$040	Escriptorio Central	» F.	4:549\$394	
Telegrapho			3:791\$780	Aluguel de wagons		725\$850	
Mercadorias Toneladas	Exportadas	36.984	8:138\$930	Aluguel e custeio da Estação de Jundiahy		3:433\$490	
	Importadas	15.749		Imposto de industria		7:377\$540	
	Total	52.733		Saldo			851:907\$791
Armazenagem			883:813\$010				
Porcentagem pela arrecadação de imposto			635\$320				
Aluguel de Estação			6:778\$970				
Aluguel de casas			2:400\$000				
Uso de zona privilegiada			606\$000				
Emolumentos por transferencias de accões			1:500\$000				
Receitas diversas			344\$100				
Taxa adicional			4:006\$385				
Aluguel de botequins			151:216\$990				
			300\$000				
			1.264:679\$865				1.264:679\$865

Demonstrações a que se refere o Balancete supra

Demonstração A. Conservação da linha e suas dependencias		Demonstração B. Tracção	Demonstração E. Reparo e renovação de carros e wagões		
Administração	6:246\$950	Administração	4:205\$210	Carros:	
Conservação e renovação da via permanente:		Despesas das locomotivas em serviço:		Administração	
Pessoal	105:678\$740	Pessoal	18:695\$890	Pessoal	4:972\$900
Material	29:433\$970	Carvão e lenha	48:672\$000	Material	1:485\$220
Reparos de estações e mais edificios	135:112\$710	Agua	1:222\$500	Wagões:	
Despesas extraordinarias	17:450\$000	Azeite, sebo e outros materiaes	7:979\$930	Pessoal	17:291\$560
	499\$430	Reparo e renovação:		Material	5:346\$200
		Pessoal	16:840\$240		
		Material	4:533\$680		
			21:373\$920		
	159:309\$090		102:149\$450		33:146\$810
Demonstração C. Trafego		Demonstração D. Administração		Demonstração F. Escriptorio Central	
Pessoal	59:458\$830	Inspector geral e secretario	2:244\$690	Pessoal	3:376\$884
Azeite, graxa e outros materiaes	7:743\$000	Contador, Caixa e Escripturnarios	4:952\$730	Transporte e estada	47\$950
Impressos, papelaria e bilhetes	3:719\$730	Chefe do trafego e Escripturnario	3:994\$790	Aluguel de casa, annuncios, impressões e mais despesas	824\$560
Despesas diversas	682\$800	Chefe do telegrapho, etc.	12:109\$920	Indemnisação do valor de 3 animaes mortos na linha	250\$000
		Almoxarife e Escripturnarios	4:267\$500	Imposto municipal	50\$000
		Pagador	1:800\$000		
		Despesas dos escriptorios	1:106\$370		
	71:604\$450		30:476\$000		4:549\$394

ANNEXO N. 4

Relatório do Inspector Geral da linha

COMPANHIA PAULISTA

CAMPINAS, 5 de Agosto de 1882.

Illm. Sr.

Tenho a honra de apresentar á apreciação de V. S. o relatório dos principaes acontecimentos nos mezes de Janeiro a Junho do anno corrente.

Trafego

Pelos quadros demonstrativos fornecidos pela contadoria, verá V. S. que o movimento de mercadorias além de importante em numero de toneladas tambem o foi pelo lado financeiro demonstrado no quadro respectivo.

Desde a abertura da linha é este o semestre de Junho mais importante, apesar do rendimento do mez de Fevereiro realizar tão diminuto saldo em consequencia, sem duvida, da interrupção nos planos inclinados da Companhia Inglesa. Não obstante, tamanho e tão bonito movimento, tudo caminhou com maxima regularidade, e sem reclamação do publico.

Os algarismos seguintes mostram a comparação deste semestre com os correspondentes aos dos ultimos quatro annos.

ANNO E SEMESTRE	TONELADAS		TOTAL
	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TONELADAS
Junho 1878	28,486	16,420	44,906
» 1879	27,564	13,686	42,250
» 1880	20,724	15,967	36,691
» 1881	27,534	15,751	43,285
» 1882	36,984	15,749	52,733

Trens de passageiros

Entre Jundiahy, Cordeiro, Rio-Claro e Descalvado 362

Trens mixtos e mercadorias

Entre Jundiahy e Campinas 918
 » Campinas e Rio-Claro 420
 » Cordeiro e Descalvado 170

1,870

Movimento de wagões

Entre Campinas e Jundiahy. 13,078
 » » e Rio-Claro 8,832
 » » Cordeiro e Descalvado 3,375

25,285

Passageiros

Houve diminuição no numero de passageiros, naturalmente devido em parte às interrupções nas outras

linhas da Provincia, causadas pelas enormes chuvas nos mezos de Janeiro e Fevereiro, e em parte pelas difficuldades economicas que atravessa a Provincia. Parece isto provado pelo facto de que, nos semestres anteriores o augmento de passageiros foi progressivo, ao passo que neste semestre, embora com a linha aberta até Descalvado, foi elle regressivo. Os quadros seguintes demonstram o movimento.

ANNO E SEMESTRE	PASSAGEIROS		TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	
Junho 1880	18,066	70,765	88,831
Dezbr. 1880	18,833	70,659	89,492
Junho 1881	18,816	69,083	87,899
Dezbr. 1881	19,109	70,275	89,384
Junho 1882	17,611	68,555	86,166

A relação entre os passageiros das duas classes é a seguinte:

Em numero: 2ª Classe	79.56 %	do total
1ª »	20.44 %	» »
	<u>100.00 %</u>	

O rendimento divide-se, como se vê:

1ª Classe . . .	Rs. 67:893\$420
2ª » . . . »	120:409\$920
Total. . .	Rs. 188:308\$340

o-que dá a relação de

1ª Classe	36.05 %
2ª »	63.95 %
	<hr/>
	100.00

Numero de empregados na repartição de trafego . . 185

Rendimento e despesa

ANNO E SEMESTRE	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DO CUSTEIO
Junho 1881	835:068\$800	406:705\$040	434:363\$759	47,98 %
» 1882	1.113:118\$775	400:845\$140	712:273\$635	36,01 %
Mais em 1882	278:049\$975	145\$099	277:903\$876	11,97 %
Menos »				

A relação entre a despesa e a receita, é satisfactoria, como se verá pelo quadro seguinte :

RENDA			
ANNO E SEMESTRE	NUMERO DE KILOMET.	RENDA BRUTA	RENDA POR KILOMETRO
Junho 1881	225	835:068\$800	3:711\$141
Junho 1882	243	1,113:118\$775	4:580\$735

DESPEZA			
ANNO E SEMESTRE	NUMERO DE KILOMET.	DESPEZA	CUSTEIO POR KILOMETRO
Junho 1881	225	400:705\$041	1:780\$911
Junho 1882	243	400:845\$140	1:649\$568

Conservação da via permanente

Numero de empregados nesta repartição 272

O estado da linha é muito satisfactorio, e solida em todas as suas dependencias. Com as copiosas chuvas soffreu ella notavelmente na parte nova entre Porto-

Ferreira e Descalvado, e na estação de Cordeiro pelo arrombamento do açude que existe nas immediações daquella estação, e no kilometro 96 pela queda de uma grande barreira, todavia houve sómente uma baldeação de passageiros, os demais trens percorreram sempre com a maior pontualidade. Continúa a renovação de dormentes, serviço este que não deve ser adiado seja o trafego grande ou pequeno. Pouca cerca de arame se tem assentado, pois somente nos últimos mezes é que o material chegou da Europa.

Obras e Estações

Numero de empregados nesta repartição 20

Construiu-se no kilometro 46 perto de Campinas um muro de retenção no barranco que continuamente se aproximava da via.

Construiu-se, também, em Araras um edificio para estação de passageiros e residencia do chefe, e começou-se a construcção do armazem de cargas de Goabiroba. Edificou-se dous ranchos de tijollos para as turmas da conserva nos kilometros 107 da linha de Jundiahy a Rio Claro e 105 da de Cordeiro a Descalvado. No trecho de Descalvado aonde a via passa por terrenos ou muito arenosos ou paludosos, construiu-se muitas obras d'arte, com especialidade nos logares destruidos pelas chuvas. Tornou-se preciso centenares de metros de sargetas na ultima subida para a cidade do Descalvado, aonde o terreno é muitissimo incerto e sem resistencia ás aguas. A casa de machinas em Rio-Claro que soffreu um accidente, os armazens em Campinas e demais edificios foram convenientes reparados.

Tracção e Oficinas

Numero de empregados nesta repartição 130

As machinas ns. 2, 4 e 5 tiveram reparos geraes, as de ns. 13, 14 e 15 foram levemente concertadas, e as demais encontram-se em bom estado. Os carros de 2ª classe ns. 11 e 15 foram completamente concertados e melhorados com janellas e latrinas. O freio n. 18 soffreu reparos geraes, e 9 carros reparos parciaes.

94 wagões, reparos parciaes.

4 » inteiramente reconstruidos.

14 » novos, montados.

72 para-choques reformados com mollas de aço.

96 mollas principaes de wagões, reformadas, o guindaste grande, reparos geraes.

12 trollys construidos.

12 cancellas para as passagens sobre os trilhos, e o vigamento de ferro para uma ponte de 5 metros de vão. Adicionou-se ao mechanismo das officinas uma machina de aplinar madeira, apparelhando as quatro faces de uma taboa, de uma só vez.

Telegrapho e cercas

Numero de empregados nesta repartição 8

Não houve interrupção durante o semestre.

Almoxarifado

Numero de empregados nesta repartição 4

Em bom estado e ordem.

Contadoria

Numero de empregados nesta repartição 4

Está em dia a escripturação.

E' o que se me offerece levar ao conhecimento de
V. S.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Fidencio N. Prates,—Dignissimo Presidente interino da Directoria da Companhia Paulista.

WALTER I. HAMMOND.

INSPECTOR GERAL.

DESPEZA

As despesas da Estrada divide-se como segue :

Descrição DAS DESPEZAS	Despesas	PORCENTAGEM DA DESPEZA TOTAL DA LINHA
Conservação da via perm. . .	159:309\$090	39.75 %
Tração	102:149\$450	25.48 %
Carros e wagões	33:872\$660	8.45 %
Trafego	71:604\$450	17.86 %
Administração	30:476\$000	7.60 %
Estação de Jundiahy	3:433\$490	86 %
Total	----- 400:845\$140	----- 100.00

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

MERCADORIAS

Movimento de cada uma das Estações, no semestre findo em
30 de Junho de 1882

NOMES DAS Estações	Exportação		Importação		TOTAL	
	Toneladas	Arr. bas	Toneladas	Arrobas	Toneladas	Arrobas
Jundiahy	45	3060	2	136	47	3196
Louveira	327	22236	39	2652	366	24888
Rocinha	16 3	722 4	167	11356	1230	83640
Vallinhos	3721	253028	65	4420	3786	257448
Campinas	15258	1037204	10838	736984	26091	1774188
Boa-Vista	6	408			6	408
Rebouças	348	23664	26	1768	374	25432
Santa Barbara	408	27744	53	3604	461	31348
Tatú.	276	18768	9	612	285	19380
Limeira.	1107	75276	382	25976	1489	101252
Cordeiro	1030	7040	59	4012	1089	74052
Ric-Claro	5589	380052	2213	150484	7802	530536
Araras	904	61472	120	8160	1024	69632
Goabiroba	658	44744	56	3808	714	48552
Leme	566	38488	50	3400	616	41888
Pirassununga	1276	86768	357	24276	1633	111044
Porto Ferreira	467	31756	504	34272	971	66028
Descalvado.	3940	267920	809	55012	4749	322932
Total	36984	2514912	15749	1070932	52733	3585844

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

MATERIAES GASTOS PELAS LOCOMOTIVAS

Quadro demonstrando o termo medio dos gastos por Locomotiva e por kilometro, de carvão, azeite e cebo, no semestre findo em Junho de 1882

NUMEROS DAS LOCOMOTIVAS	CARVÃO EM KILOS	NUMERO DE VAGÕES REBOCADOS	AZEITE EM, LITROS	CEBO EM KILOS	QUALIDADE DO TREM
1 à 4. . . .	4.4	6.7	040	010	Mixto.
5 à 8. . . .	9.5	17.0	055	025	Carga.
9 à 11. . . .	5.2	7.1	028	011	Expresso.
12 à 15. . . .	7.1	11.5	034	001	Mixto.

Numero de kilometros percorridos pelas Locomotivas :

Com os trens.	195.275	
Fazendo manobra	34.694	241.762
Serviço de lastro	11.793	

Materiaes gastos e consummidos pelas Locomotivas e wagões :

Carvão do pedra.	1.572.000
Azeite de cebo	2.995 galões ou 13477.5 litros
Cebo.	2.656 kilos

Custo medio :

Carvão de pedra.	Rs. 30\$000 por 1000 kilos.
Azeite de cebo	Rs. 4\$000 por galão ou 889 rs. por litro
Cebo.	600 rs por kilo

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

65 TELEGRAPHO

Telegrammas despachados durante o semestre findo em Junho
30 de 1882, nas diversas estações, e lista de
apparelhos empregados

Despachos de	NUMEROS DE APPARELHOS	CELLULAS DE BATERIAS	P.	A. P. E G. P.	O. E S.	Total
Jundiahy	2	70	192	8	1165	1365
Louveira	1	30	35	—	724	759
Rocinha.	1	30	95	1	772	868
Vallinhos	1	30	50	4	825	879
Campinas (*)	6	160	1330	—	4698	6028
Boa-Vista	1	30	6	—	247	253
Rebouças	1	30	64	—	666	730
Santa Barbara	1	30	72	1	506	579
Tatú.	1	30	64	1	609	674
Limeira.	2	60	443	6	855	1304
Cordeiro	4	130	150	—	1980	2130
Rio-Claro	2	60	583	5	913	1501
Araras	1	40	130	2	508	640
Goabiroba	1	40	52	—	379	431
Leme	1	40	41	—	445	486
Pirassununga	2	70	327	8	1679	1414
Porto Ferreira	2	70	119	1	390	510
Descalvado.	2	70	353	10	717	1080
Das Comps. estranhas (**)	—	—	2333	43	510	2886
TOTAL	32	1020	6439	90	17988	24517

(*) Dois destes aparelhos são para o uso de praticantes.

(**) Telegrammas de Companhias estranhas transmittidos na Estação de Campinas.

P. Telegrammas em serviço publico.

A. P. Telegrammas em serviço da autoridade policial.

O. e S. Telegrammas em serviço da Companhia.

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

RENDIMENTO

As receitas da Estrada divide-se como segue :

Descrição DO TRAFEGO	Rendimento	PORCENTAGEM DA RENDA TOTAL DA LINHA
Passageiros.	188:308\$340	16.92 %
Mercadorias.	883:813\$010	79.40 %
Encommendas	12:840\$040	1.15 %
Telegrapho	8:138\$930	73 %
Animaes	3:791\$780	34 %
Armazenagem	635:320	6 %
Diversas receitas	15:591\$355	1.40 %
Total	<u>1.113:118\$775</u>	<u>100.00</u>

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

PASSAGEIROS

Movimento de cada uma das Estações,
no semestre findo em Junho de 1882

NOMES DAS Estações	Passageiros		TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	
Jundiahy	634	2446	3080
Louveira	160	1132	1292
Rocinha.	628	2776	3404
Vallinhos	722	1984	2706
Campinas	7384	23025	30409
Boa-Vista	19	467	486
Rebouças	233	2337	2570
Santa Barbara	271	2210	2481
Tatú	204	862	1066
Limeira.	1737	7156	8893
Cordeiro	466	1945	2411
Rio-Claro	1728	5533	7261
Araras	582	2283	2865
Goabiroba	97	720	817
Leme	169	1243	1352
Pirassununga	1246	6019	7265
Porto Ferreira	187	1913	2100
Descalvado.	1204	4504	5708
TOTAL	17611	68555	86166

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

Quadro demonstrando a Renda e Despeza por kilometro desde Dezembro de 1879.

Anno e semestre		Extensão da lota	Por kilom. aberto	
			RENDA	DESPEZA
Junho. . .	1880. . .	224 ½	3:491\$809	1:352\$814
Dezembro	1880. . .	225	4:639\$091	1:716\$609
Junho. . .	1881. . .	225	3:711\$416	1:780\$911
Dezembro	1881. . .	243	5:579\$358	1:797\$381
Junho. . .	1882. . .	243	4:580\$735	1:649\$568

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

Movimento do café, sal, assucar, etc., nas Estações, no semestre findo em
30 de Junho de 1882

NOMES DAS Estações	Exportação			Importação			
	CAFE'	DIVERSOS	TOTAL	SAL	ASSUCAR	DIVERSOS	TOTAL
	<i>Toncladas</i>	<i>Toncladas</i>	<i>Tonclodas</i>				
Jundiahy		45	45			2	2
Louveira	266	61	327	12	3	24	39
Rocinha	969	94	1063	14	28	125	167
Vallinhos	3693	28	3721	34		31	65
Campinas	13460	1793	15253	6903	323	3612	10838
Boa-Vista		6	6				
Rebouças	221	127	348	15		11	26
Santa Barbara	135	273	408	14		39	53
Tatú.	109	167	276	7		2	9
Limeira.	795	312	1107	93	8	281	382
Cordeiro	880	150	1030	11		48	59
Rio-Claro	5412	177	5589	349	108	1756	2213
Araras	717	187	904	35		85	120
Goabirola	548	110	658	31		25	56
Leme	492	74	566	20		30	50
Pirassununga	1136	140	1276	87		270	357
Porto Ferreira	359	108	467	174	4	326	504
Descalvado.	3805	135	3940	455	20	334	809
Total	32997	3987	36984	8254	494	7001	15749

Junho—1882.

Walter I. Hammond,

Inspector geral.

ANNEXO N. 5**Relatorio do Engenheiro Chefe**

73

COMPANHIA PAULISTA

ESCRITORIO TECHNICO, CAMPINAS, 7 DE AGOSTO DE 1882.

S. M. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatório dos serviços a cargo da repartição technica durante o primeiro semestre do corrente anno.

Linha de Belém do Descalvado

Liquidou-se em Março do corrente anno a conta final das obras executadas na preparação do leito pelo empreiteiro Angelo Finili e tambem a do fornecimento de dormentes; importando o primeira em 149:934\$477 rs. e a segunda em 39:608\$480 rs.

Pelos quadros annexos a este, verá V. S. a quantidade de obras feitas na preparação do leito e seu respectivo custo.

Assim tem-se:

Trabalhos preparatorios	96590,2 ^{ms} importando	2:325\$280
Movimento de terra	107059,3 ^{ms} »	119:863\$012
Obras d'arte e obras diversas.	1883,3 ^m ,9 »	27:746\$185
	Somma	<u>149:934\$477</u>

Em Abril ficaram terminados os trabalhos de movimento de terras, construcção de obras d'arte e do armazem da estação do Descalvado.

Procedeu-se logo a medição final, e em Junho a respectiva liquidação. Importaram em 34:295\$206 rs.

Comprehenderam os trabalhos contractados pelo empreiteiro José Pera e liquidados na importancia acima o seguinte :

Trabalhos preparatorios	2000,2 ^{ms} importando	32\$000
Movimento de terras: preparação do leito, excavação para os desvios e local do gyrador, nivelamento e rebaixo de ruas.	22531 ^m ,3 »	14\$165\$416
Obras d'arte, drains, construcção da plataforma da estação, fundação e alvenaria de tijolo do armazem	1441 ^m ,3,5 »	20:097\$790
	Somma	<u>34:295\$206</u>

Para a empreitada Angelo Finili o preço medio do metro cubico de excavação reguluo por 1\$119; para a empreitada Pera, 628 reis. Nos trabalhos de excavação feitos pelo primeiro empreiteiro foram removidos 83000 metros cubicos de terra, 5313 de pisarra, 8070 de pedra solta, 7344 de pedreira, 3272 de pedra ferro; nos do segundo 22531 metros cubicos de terra. Em somma, o movimento de terras para preparação do leito no ramal de Belém foi de 129590 metros cubicos pelo preço medio de 1\$034 rs.

Mede a linha construida do ramal de Belem do Descalvado 18313 metros apresentando seus alinhamentos a seguinte relação:

Em recta	11164,36	60%
Em curva	7149,63	40%
	<hr/>	
	18313,00 ^{ms}	

O raio minimo de curvatura é de 301^m,61.

Quanto ás declividades sua distribuição é a seguinte:

Em nivel	6834,38	37,3%
Em subida	8717,60	47,6%
Em descida	2761,02	15,1
	<hr/>	
	18313,00	100,0

O maximo declive empregado é o de 0,02 por metro.

Foram construidas de obras d'arte; uma ponte de 11^m,80 sobre o Ribeirão Bonito; um pontilhão de 5 metros de vão sobre o correjo d'Areia Branca e um outro de 4 metros de vão sobre o Corrego da Olaria. uma passagem inferior, uma dita *americana*, 3 boeiros abertos, 42 cobertos e 6 *drains*.

Vallos.—No semestre findo continnuou-se a abertura de vallos para fecho da linha. Ainda está por concluir mui pouco dos trabalhos contractados. Até o fim

de Julho do corrente anno existiam feitos de vallos, tanto para desecamento como para fecho, 11522 braças e meia de vallos na importancia de 16:806\$060 rs. Apesar da diversidade de preços, regula por 1\$458 rs. o valor da braça corrente de vallo.

Linha do ramal de Itatiba

Em principios de Fevereiro do corrente anno deu-se começo aos trabalhos de estudos para o estabelecimento da linha desse ramal, tendo ficado elles concluidos em meados de Abril.

Procedeu-se logo a confecção do projecto o qual foi apresentado a consideração de V. S. a 10 de Junho do corrente anno.

Occupou-se o pessoal nos restantes dias do mez de Junho em organizar pelo projecto os dados para avaliação do movimento de terra e da quantidade de material preciso nas diversas obras d'arte projectadas.

A 3 de Julho começou-se a locação, a qual pelo andamento que tem tido permittirá dar-se começo no mez de Setembro ao serviço da preparação do leito.

A linha de Itatiba tem pelo projecto apresentado e approvedo pelo Governo Provincial a extensão de 18400 metros.

Partindo ella da estação de Louveira, atravessa logo o valle de Capivary e desenvolve-se pelo afluente deste o—Corrego da Estiva—até sua ultima cabeceira, já na cumiada divisoria das aguas do Capivary das do Atibaia. D'ahi segue a directriz determinada pelo Corrego Razo até sua confluencia com o corrego do Pinnhal, os quaes reunidos à outros formam o Ribeirão de Itatiba, em cuja margem direita fica a cidade deste nome.

Esses valles reunidos, pelos quaes segue a linha até a cidade de Itatiba, fazem parte das aguas do rio Atibaia.

A subida de Louveira até o alto divisorio determina consideravel movimento de terra e grande numero de

obras d'arte sommando importante volume de alvenaria. A descida geral para Itatiba apresenta regular movimento de terras e menor numero de obras d'arte.

Pelo projecto os alinhamentos apresentam as seguintes relações :

Alinhamentos rectos	9629,4	52,3%
» » curvos	8770,6	47,7%
	<hr/>	
	18400,0	

Foi necessario descer a 251 metros o raio minimo das curvas, somente em cinco n'uma extensão de 1224^m,60, localizados n'uma secção da linha.

O maximo declive adoptado foi o de 0,02 por metros em trechos a favor da exportação.

Pelo projecto tem-se :

Extensão em nivel	5890,34	32,1%
Extensão em subida	7920,00	43,0%
Extensão em descida	4589,66	24,9%

Indica o projecto entre os kils. 18 e 11 o local para uma estação com o fim de receber os productos do centro agricola existentes na linha divisoria das aguas de Capivary e Atibaia e nas immedições da estrada de Jundiaby a Itatiba.

Ponte da Cachoeira

Não estão ainda liquidadas as obras de reconstrucção dessa ponte contractadas pelo Governo Provincial com esta companhia, por estar sua completa finalisação dependente do restabelecimento da entrada da ponte na margem esquerda, destruida pela grande enchente de Fevereiro deste anno.

Dos trabalhos contractados falta mui pouco; tão somente, perfeito nivelamento do aterro da ponte, collocação de alguns guardas-terras e parapeitos.

Por officio de 1º de Agosto communicou-me o Illm. sr. dr. Antonio Candido Rodrigues, Director Geral das Obras Publicas achar-se contractado com o cidadão Francisco Antonio Candido o concerto do trecho da ponte destruido pela enchente.

Estrada de Pirassununga a Cachoeira

Ficaram terminados nesse semestre alguns melhoramentos, que se tinham tornado necessarios, junto ao kilometro 72 da linha de Cordeiros a Descalvado.

Pessoal tecnico

Por effeito da demissão pedida pelo sr. Dr: Francisco Lobo Leite Pereira, coube-me ser nomeado a 17 de Abril deste anno para exercer interinamente o lugar de engenheiro chefe. Fazem parte do pessoal occupado no serviço de campo do ramal de Itatiba os srs.:—Dr. João Emygdio Ribeiro; chefe de secção, dr. José Montauray Aguiar Leitão, ajudante, Ricardo Vieira de Moraes, auxiliar; e nos trabalhos de escriptorio como auxiliares os srs. Benjamin Schalck e Alberto Monteiro de Queiroz.

Em meus companheiros de trabalho com satisfação o confesso, tenho encontrado a precisa actividade e intelligencia na execução dos serviços, que lhes tem sido confiados.

Deus guarde a V. S.

Illm. sr. dr. Fidencio Nepomuceno Prates, M. D.
Presidente Interino da Directoria da Companhia Paulista das estradas de ferro d'Oeste.

José Pereira Rebouças.

Engenheiro Chefe Interino.

75 75 75

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO D'OESTE

RAMAL DE BELÉM

Quadro das quantidades de obras feitas, compreendendo a preparação do leito da estrada, explanada da estação e construção do armazem do Descalvado

Nomes DOS Empreiteiros	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras						Obras de arte							TOTAL	
	ROCADAS		DESTOCAMENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	PEDRA FERRO	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS							
	EM CAPOEIRÃO	EM MATTÁ VIRGEM										CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	PEDRA SECCA	LAJÕES	TIJOLO		CONCRETO
Angelo Fenili.....	81210m9	12600m9	2780m9	96590m9	83060mc	5313mc	807 mc	7344mc	3272mc	107059mc	168mc	42,1mc	24,8mc	734,2mc	748,8mc	146,9mc	16,5mc	2,6mc	1883,9mc
José Péra.....	2000			2000	22531					22531	171,6		6,9	464,7	602,9	89,3	106,1		1441,5
Somma.....	83210m9	12600m9	2780m9	98590m9	105591	5313	8070	7344	3272	129590	339,6	42,1	31,7	1198,9	1351,7	236,2	122,6	2,6	3325,4

Campinas, 7 de Agosto de 1882.

José Pereira Rebouças,
ENGENHEIRO CHEFE INTERINO.

Quadro do custo das obras feitas, comprehendendo a preparação do leito da estrada, explanada da estação e construção do armazem de cargas do Descalvado

Nomes DOS Empreiteiros	Trabalhos preparatorios			Movimento de terras						Obras de arte									SOMMA TOTAL		
	ROCADAS		DESTOCAMENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	PEDRA FERRO	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS						REJUNTAMENTO		TOTAL	
	EM CAPOEIRÃO	EM MATTA VIRGEM										CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	PEDRA SECCA	LAJÕES	TIJOLO				CONCRETO
Angelo Fenili.....	1:299\$360	403\$200	622\$700	2:325\$280	60:758\$160	5:715\$136	14:270\$978	23:326\$917	15:791\$821	119:863\$012	142\$873	1:584\$199	748\$045	15:105\$310	7:194\$541	1:805\$297	540\$320	83\$200	542\$400	27:746\$185	149:934\$477
José Péra.....	32\$000			32\$000	14:165\$416					14:165\$416	197\$390		190\$026	9:692\$400	5:007\$676	1:001\$238	3:704\$760		304\$300	20:097\$790	34:295\$206
Somma.....	1:331\$360	403\$200	622\$700	2:357\$280	74:923\$576	5:715\$136	14:270\$978	23:326\$917	15:791\$821	134:028\$428	340\$263	1:584\$199	938\$071	24:797\$710	12:202\$217	2:806\$535	4:245\$080	83\$200	846\$700	47:843\$975	184:229\$683

Campinas, 17 de Agosto de 1882.

José Pereira Rebouças.

ENGENHEIRO CHEFE INTERINO.

77

Palacio do Governo da Provincia de S. Paulo.—Em
20 de Junho de 1882.

Em resposta aos officios por vms. dirigidos a esta Presidencia em datas de 9 de Maio de 1881 e 15 de Fevereiro deste anno, no intuito de salvaguardar os direitos da Companhia, á seu cargo quanto a sua zona privilegiada, fundando-se na lei n. 6 de 18 de Março de 1874, e na cessão que fizeram, á essa companhia, o finado Barão do Tieté e coronel Joaquim Sertorio por acto assignado em 10 de Fevereiro de 1876, da estrada de ferro, que partindo de qualquer ponto da linha da Limeira ao Rio Claro fosse as Araras, Pirassununga e Belem do Descalvado e que vms. declaram ter sido invadida pela Companhia Mogyana no seu ramal de S. Simão e pedindo providencias á respeito, declaro a vms. para os devidos effeitos, que segundo os pareceres do doutor Procurador Fiscal e respectivo Engenheiro Fiscal, esta presidencia resolve que o modo de determinar a zona privilegiada das estradas de ferro está estabelecida no Decreto n. 7959 de 19 de Dezembro de 1880 combinado com os de ns. 5561 de 28 de Fevereiro de 1874 e 6995 de 17 de Agosto de 1878, e que por elles deve essa Companhia regular-se na determinação de sua zona.

Deus guarde a vms.

Francisco de Carvalho Soares Brandão.

Confere.

GABRIEL NUNES RAMALHO
servindo de secretario,