

RELATORIO

DA

DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLEA GERAL

DE

25 DE FEVEREIRO DE 1883



S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»

27—Rua da Imperatriz—27

1883

---

SENHORES ACCIONISTAS.

Comparecemos perante vós pela segunda vez no decurso do corrente semestre : sendo a primeira à 14 de Janeiro ultimo em Assembléa Geral convocada para o fim de por vós mesmos resolverdes a questão do ramal para Itatiba; e presentemente para dar cumprimento ao preceito estabelecido no art. 32 dos Estatutos, que ainda regem a nossa associação.

Vimos, pois, agora narrar-vos as principaes occurrencias havidas durante o semestre findo em 31 de Dezembro proximo passado, e apresentar-vos o balanço das contas correspondentes ao mesmo semestre.

## Estatutos

Está pendente de aprovação do Governo Imperial o projecto de reforma dos nossos Estatutos

Adoptada essa reforma em vossa ultima reunião ordinaria celebrada a 23 de Agosto do anno proximo findo, subio ao poder do Governo Imperial a 17 de Setembro do mesmo anno.

## Directoria

Nada ha a mencionar a este respeito.

## Movimento de acções

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

Por venda . . . . .	1.639
Por caução . . . . .	608
Por herança . . . . .	124
	2.371
	2.371

As acções caucionadas à diversos estabelecimentos e a particulares elevam-se á 16.277, estando cotadas a 240\$000 ex dividendo.

## Trafego

No relatorio do Inspector Geral da linha, aqui annexo sob n. 1, encontrareis o que ha á respeito deste ramo de serviço.

O numero de passageiros que transitaram pela estrada foi de 76.158 com a seguinte classificação :

1. <sup>a</sup> classe. . . . .	7055
2. <sup>a</sup> » . . . . .	64653
Ida e volta . . . . .	4450
	<hr/>
	76158

Em relação ao semestre anterior nota-se que ha uma differença de 8.776 passageiros para menos.

O trafego de mercadorias, comparado com o do semestre anterior, dá o seguinte resultado :

Importação	194 toneladas para menos
Exportação	2051 » » mais
	<hr/>
	1857 » de acrescimo.

### Dividendos

O annexo n. 2 demonstra o saldo de rs. 1:110:073\$583, do qual, deduzindo-se as parcelas constantes do mesmo annexo, resta, para distribuir, a somma de rs. 834:678\$000, que corresponde a 13\$000 por acção, ou 13 %.

Na fórma do art. 54 dos Estatutos, á vós compete resolver sobre o pagamento deste dividendo, que é o 27.º

## Fundo de reserva

Constitue o nosso fundo de reserva :

2000 acções de 200\$000 . . . . .	400:000\$000
Dividendos das mesmas acções . . . . .	26:000\$000
Quantia deduzida neste semestre (annexo n. 2) . . . . .	45:711\$500
Saldo em dinheiro no semestre anterior .	59:336\$089
	<hr/>
	531:097\$589

## Pagamento em Londres

No semestre de que trata este relatório foi remetida para Londres a somma de L. 6950—16—5 para ser applicada do seguinte modo :

Para resgate de 18 bonds	£	1800	—0—0
Juros de 7 %	£	5082	—0—0
Commissão de 1 %	£	68	—16—5
		<hr/>	
		6950	—16—5

## Contabilidade

A Directoria tem o prazer em poder continuar a annunciar-vos que acha-se em dia esta parte do serviço, como podereis verificar pelos livros que ficam a vossa disposição e pelos annexos ns. 3 e 4.

## Ramal para o Itatiba

Adóptada a bitola de 1.<sup>m</sup>00 entre trilhos para o ramal, que temos de construir entre a nossa estação da Louveira e a cidade de Itatiba, em a já referida reunião de 14 de Janeiro ultimo, tratou a Directoria, sem a menor demora, de levar esta deliberação ao conhecimento do Governo da Provincia afim de, em novo contracto, se determinar a alteração havida de 1.<sup>m</sup>60 para 1.<sup>m</sup>00.

A 6 do corrente mez remettemos ao mesmo governo as plantas respectivas e o orçamento.

Sem demora, tambem, se deu começo á locação da linha do ramal, o que teve lugar a 19 do mesmo mez de Janeiro, como vereis do relatorio junto (annexo n. 5) do nosso Engenheiro Chefe interino, o Sr. Dr. José Pereira Rebouças.

Estamos aguardando as ordens do Governo.

## Reducção de tarifas

### TAXA DE 3 REIS EM KILO

Condições peculiares á cada uma das diversas Companhias, que com a nossa mantem um trafego reciproco, têm sido a principal causa da demora havida nas reformas de nossas tarifas; necessidade de reformas reconhecida por todas ellas.

E' assumpto este sumamente melindroso de resolver-se; porque, reduccão em fretes affecta mui sériamente os interesses das companhias de estradas de ferro;

sobretudo os das que como a nossa, não gosam de garantia de juros, e cujos capitaes se congregarão tendo por objectivo os rendimentos.

A vossa Directoria, porém, convicta da conveniencia de reduzir o frete do café, attendendo sobretudo ás distancias á percorrer, adiantou-se em prestar um mui poderoso auxilio á lavoura, abaixando, sem mais delouga o frete deste precioso producto ; sendo o maximo de redução de 30 %, e o minimo de 3 %, vindo a ser o termo medio da redução, em toda a linha, de 7 %, approximadamente.

Esta redução começou a vigorar em 1.º de Janeiro do corrente anno.

Prende-se á redução de tarifas a cobrança da taxa adicional de 3 réis por kilo.

Brevemente estará ella extincta.

Ou porque poucos mezes faltem para se completar a somma á cuja cobrança temos bem justificado direito ; ou porque adoptada a grande redução de impostos de transitio pagos nas estradas de ferro, conforme seprehende dos trabalhos da Assembléa Legislativa Provincial em sua presente sessão, verificar-se-ha a hypothese por vós prevista em vossa ultima reunião ordinaria, quando auctorisaste a Directoria á supprimir ou conservar a taxa de 3 réis por kilo, se os poderes competentes fizerem reduções de impostos, e as outras Companhias reduções de tarifas, conforme foi a idéa da Directoria no seu relatorio.

## Navegação dos rios Mogy-guassú e Pardo

Reconhecendo a Directoria as vantagens para a Companhia Paulista de realizar a navegação dos rios Mogy-guassú e Pardo ; achando-se ao mesmo tempo informada de embarços á ella postos por diversas *corredeiras* existentes no leito daquelles rios, para formar um juizo á respeito do assumpto, deliberou mandar seus engenheiros procederem á exploração dos mesmos.

Acertada foi esta deliberação : porque os conhecimentos adquiridos nos convenceram da praticabilidade da mencionada navegação, á vapor, mediante alguns melhoramentos á fazer no leito daquelles rios.

Do relatorio do nosso engenheiro Sr. J. W. Hammond, encarregado desta exploração, auxiliado pelo Sr. H. B. Cox, Engenheiro Ajudante, consta o seguinte :

«A exploração teve principio na ponte do Porto Ferreira, proximo á qual tem a Companhia Paulista estação terminal de sua linha com a mesma denominação, e estendeu-se a 233 kilometros.

Nesta extensão existem as corredeiras denominadas *Joaquim do Porto, Prainho, Escaramuça, Boa Vista, Cordão e Corrego Rico* pertencentes ao Mogy-guassú, offercendo todas á navegação de vapores, embarços venciveis.

Reconheceu, entretanto, que desde já póde ser feita a navegação do rio Mogy-guassú na extensão de 233 kils. abrangendo o Rio Pardo ; feitas algumas obras

d'arte para desobstruil-os e melhoral-os nas pequenas cachoeiras referidas, notando, mais, serem livres e commodos á navegação desde estas até a do *Marimbondo* no rio Pardo. Está calculada em 100 mil arrobas de café a producção á receber-se, dentro de 2 annos, em estação á fazer proximo á ponte do Amaral 49 kils. do Porto-Ferreira.»

As vantagens daquella navegação são evidentes : será um prolongamento de nossa viacção de cerca de 233 kilometros; extenderá a nossa zona productora até o sertão; lucrará ainda a Companhia as madeiras de lei abundantes nas margens do dois rios, e, finalmente, transportará grande parte do sal em demanda do Rio Grande.

Em vossa ultima reunião resolvestes :

«Que, sendo conveniente aos interesses da Companhia Paulista facilitar e desenvolver as communicações fluviaes pelo Mogy-guassù, entre o—Porto-Ferreira e as regiões marginaes desse rio, os directores requeressem em seu nome o privilegio para a navegação á vapor dos rios Mogy-Guassù e Pardo até o Rio-Grande.

«Que, obtido este privilegio, ficasse a Directoria auctorizada a solicitar do Governo as modificações dos Estatutos da Companhia, exigidas para o gozo do privilegio.

«Que, finalmente, ficasse a Directoria auctorizada a despendar até 50 contos de réis com os estudos preliminares, e com a acquisição do material necessario para o primeiro estabelecimento da navegação.»

Em cumprimento de taes deliberações, os signatarios

do presente relatorio, em seus nomes individuaes, apresentaram á Assembléa Legislativa Provincial, em data de 17 de Janeiro ultimo, a petição de privilegio para navegação dos rios Mogy-Guassú e Pardo. (Vid. o annexo n. 6).

### **Transporte gratuito de colonos e immigrants**

Animada a Directoria do desejo de contribuir tanto, quanto nos interesses da Companhia couber, para o mais rapido desenvolvimento da provincia; e considerando como força poderosa para a consecução de tão patriotico fim a aquisição de braços livres, tomou, em sua conferencia de 18 de Novembro do anno proximo passado, a resolução de conceder passagens gratuitas, com suas respectivas bagagens, aos colonos e immigrants, que, internando-se na provincia, tenham de percorrer nossa linha.

Em officio datado de 27 do mesmo mez, S. Ex. o Sr. Presidente da Provincia agradeceu o serviço prestado pela Companhia.

### **Projectos de ligar as vias-ferreas —Mogyana e S. Paulo e Rio de Janeiro**

Na succinta exposição, que apresentamos ao vosso juizo por occasião de vossa ultima rennião

vos démos a noticia de haver o Exm. Sr. Presidente da Provincia nos mandado á informar dois requerimentos pedindo privilegio para a construcção de duas estradas de ferro de bitola de um metro, tendo por fim ligar a via ferrea Mogyana com a de S. Paulo e Rio de Janeiro ; partindo uma, das proximidades de Pindamonhangaba; e a outra, das visinhanças de S. José dos Campos ; indo esta terminar na cidade do Amparo, e aquella na de Mogy-mirim.

A Directoria informou contra estas pretensões adduzindo para seu fundamento razões economicas e de direito: e juntou copia do memorial de nosso Engenheiro Chefe, a quem mandamos ouvir sobre o assumpto. (Anexo n. 9.)

### **Pleito judicial**

Relativamente á acção de reivindicacção intentada pela Camara Municipal de Campinas contra a Companhia Paulista, para o fim de reaver os terrenos por ella cedidos a está por occasião de se construir a estação daquelle cidade, e da qual fizemos menção em nosso relatorio de 27 de Agosto do anno passado; cabe-nos informar-vos que o pleito continúa em termos de razões finaes, achando-se os autos, presentemente, em mãos do advogado da Companhia, Dr. Francisco Antonio Dutra Rodrigues.

Continuamos, pois, aguardando decisáo final, que oportunamente vos será communicada.

## Questão de zona

Em nosso ultimo relatorio tratando da questão de zona, que mantemos com a Companhia Mogyana, dissémos que «convictos do direito que nos assistia, haviamos resolvido convidar a referida Companhia para entrar em um accordo amigavel a respeito desta questão.: e de, no caso de recusar-se ella a reconhecer esse direito, lançar mão do juizo arbitral, e, em ultimo caso, dos meios judiciais.

A resposta a esta proposta é a que vem transcripta em o annexo n. 7.

De sua leitura se depreheude que o meio conciliatorio por nós proposto não foi aceito,

Na firme disposição de sustentar o nosso direito ; e, comquanto bem compenetrados de sua força, resolvemos ouvir, á respeito, propectos juriseconsultos.

Sobre o referido officio (annexo supra indicado), mandamos informar o nosso Engenheiro-Chefe, interino, que apresentou, em resposta, o memorial annexo n. 8.

Este trabalho, derramando abundante luz sobre a questão, bem clarèa o direito da Companhia Paulista.

## Concluzão

Escusa dizer-vos, senhores accionistas, que, continuarão a vos serem prestadas, com a melhor boa vontade, todas e quaesquer outras informações, de que possaes precisar para vos instruiredes sobre o estado de nossa associação.

A' Directoria, srs. accionistas, será apprazível que nunca deixeis de revelar o vosso pensamento em relação aos seus actos; pois, domina nella o empenho de não marchar senão de perfeito accordo comvosco, accordo, felizmente reinante entre todos os seus membros.

Escriptorio Central. S. Paulo, 10 de Fevereiro de 1883.

FIDENCIO N. PRATES

Presidente interino.

JOSE' EGYDIO DE SOUSA ARANHA.

BARÃO DE PIRACICABA.

ELIAS A. PACHECO CHAVES.

NICULAO DE SOUZA QUEIROZ.



ANNEXO N. 1

**Relatorio do Inspector Geral da  
Linha**

## COMPANHIA PAULISTA

Campinas, 7 de Fevereiro de 1883.

Illm. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o seguinte relatório demonstrativo, o qual tende á explicar os principaes acontecimentos que affectam os interesses da Companhia, durante o semestre findo em Dezembro de 1882.

No começo do semestre o trafego mostrou-se em nada extraordinario ; mais tarde porém, desenvolveu-se elle de tal maneira durante os mezes de Setembro, Outubro e Novembro, que fazendo-se o movimento com a maior regularidade, não deixou comtudo de ser um pouco retardado devido a grande e excepcional accumulção de cargas nas estações remetentes. Este grande movimento durante os tres mezes alimentou a esperança de um rendimento superior ao do semestre correspondente do anno de 1881. No mez de Dezembro, porém, a renda bruta soffreu uma diminuição muito sensivel, dando em resultado 62:00 \$000 menos que o rendimento do mez de Novembro precedente. Duas causas muito concorreram para este resultado : o preço do café extremamente baixo nos mercados consumidores e o retardamento das remessas por parte dos fazendeiros, esperando a reducção da tarifa, annunciada para vigorar no dia 1.º de Janeiro de 1883.

Consultando-se os quadros que demonstram o movimento de passageiros e mercadorias, verá V. S. que o numero de passageiros, e por conseguinte a receita correspondente, apresenta uma diminuição na razão de 10 % ; ao passo que o peso das mercadorias mostra apenas um accrescimo de 1.857 toneladas no semestre de 1882. Entretanto a renda apresentada nos seis mezes deste semestre é superior á dos seus equivalentes do anno de 1881, como verá V. S. pelo quadro annexo.

A secção competente deste relatorio explica cabalmente o motivo que determinou o augmento da despeza, porquanto as obras e os serviços importantes attestam a necessidade de um dispendio superior ao de qualquer um dos semestres anteriores.

### Trafego

Nesta repartição os empregados tem-se esforçado para o bom desempenho de seus deveres, quer para com o publico, quer para com os interesses da Companhia ; tanto que o numero de reclamações é insignificante em relação ao grande movimento existente na linha.

Os trens de passageiros correram com toda a regularidade e sem a menor interrupção. Os trens que percorreram a linha durante o semestre são :

#### TRENS DE PASSAGEIROS

Entre Jundiahy, Cordeiro, Rio Claro, Descalvado e vice-versa . . . . .	378
--	-----

#### TRENS MIXTOS E MERCADORIAS

Entre Jundiahy e Campinas e vice-versa . . .	1.142
Entre Campinas e Rio Claro e vice-versa. . .	492
Entre Cordeiro e Descalvado e vice-versa . . .	230

---

1.864

### PASSAGEIROS

O quadro seguinte demonstra uma diminuição no numero de passageiros de ambas as classes, a qual mais de perto affecta a 1.<sup>a</sup> classe, tomando-se em vista as relações com o numero total.

ANNO E SEMESTRE	CLASSE		TOTAL
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	
Dezembro de 1881 . . .	19.109	70.275	89.384
Dezembro de 1882 . . .	15.955	64.653	80.608
Menos em 1882 . . .	3.154	5.622	8.776

Nesta proporção a diminuição dos passageiros de 1.<sup>a</sup> classe é de 16 1/2 % ; ao passo que na 2.<sup>a</sup> classe essa diminuição é apenas na razão de 7 %. Como não é de supôr que os passageiros que costumam a fazer suas viagens em 1.<sup>a</sup> classe desistissem inteiramente dellas, acredito que ás sérias difficuldades monetarias da Provincia durante todo o semestre obrigasse á grande numero de viajantes a tomar de preferencia a 2.<sup>a</sup> classe. A relação entre os passageiros é:

1.<sup>a</sup> classe 19.8 % do total  
 2.<sup>a</sup> » 80.2 % » »

100 %

A relação do rendimento das duas classes é :

1.<sup>a</sup> classe 35.13 % do total  
 2.<sup>a</sup> » 64,87 % » »

100.00

## MERCADORIAS

Houve uma pequena diminuição de 194 toneladas na importação, sendo porém mais que contrabalançada pelo augmento de 2.051 toneladas de exportação ; resultando dahi o accrescimento de 1,857 toneladas que demonstra o quadro. A importação pouco varia de um semestre para outro, pois que a unica causa que poderá apresentar sensivel differença é a construcção de uma linha de estrada de ferro. O augmento da exportação explica-se pela grande saffra de café do anno de 1882.

O quadro seguinte demonstra a comparação que existe entre este semestre e o seu correspondente :

ANNO E SEMESTRE	Exportação	Importação	Total
Dezembro de 1881 . .	50.571	18.032	68.603
Dezembro de 1882 . .	52.622	17.838	70.460
Mais em 1882 . . . .	2.051		1.857
Menos em 1882. . . .		194	

Além destes algarismos que se referem aos generos despachados por peso, o quadro seguinte esclarece ainda o importante serviço de mercadorias despachadas por vagão e o numero de animaes que transitaram pela linha durante o semestre :

### MERCADORIAS DESPACHADAS POR VAGÃO

VAGÕES		Total
Exportadas	Importadas	
1.316	651	1.967

### ANIMAES TRANSPORTADOS

ANIMAES		Total
Exportados	Importados	
1.893	227	2.120

### Receita e despesa

Seja a renda nunca attingiu as esplendidas proporções deste semestre, é certo também que a despesa elevou-se em consequencia do progressivo augmento do trafego e das despesas feitas com a conclusão de serviços e obras importantes. A relação entre a renda e despesa é :

ANNO E SEMESTRE	Renda bruta	Custeio	Renda líquida	Relação
Dezembro de 81	1.355.784\$150	436.763\$750	919.020\$400	32.2 %
Dezembro de 82	1.410.494\$580	489.631\$690	920.862\$890	34.70 %

Os quadros seguintes demonstram a renda e despesa por kilometro da linha em trafego :

RENDA

ANNO E SEMESTRE	N. de kilom.	Renda bruta	Renda por kilometro
Dezembro 1881 . . .	243	1.355.784\$150	5.579\$358
Dezembro 1882 . . .	243	1.410.494\$580	5.804\$504

DESPEZA

ANNO E SEMESTRE	N. de kilom.	Despeza	Despeza por kilometro
Dezembro 1881 . . .	243	436.763\$750	1.797\$381
Dezembro 1882 . . .	243	489.631\$690	2.014\$945

Nos annexos que se acham no fim do relatorio sob titulo ver-se-ha discriminado tudo detalhadamente. (Renda e Despeza).

**Conservação da via permanente**

Foram substituidos 1.349 metros de trilhos de ferro por trilhos de aço.

Foi feito um novo desvio de 170 metros de extensão para o serviço das oficinas de Campinas.

Foi feito em Cordeiro um novo desvio de 440 metros de comprimento.

Foram augmentados os desvios principaes das estações de Louveira, Rebouças e Limeira, afim de que pudessem comportar os trens de cargas que actualmente são mais compridos que na abertura da linha.

Foram substituidos 21.098 dormentes, a saber :

1.ª secção	6.889	} 21.098
2.ª »	8.167	
3.ª »	6.042	

De conformidade com as necessidades foram alargados os atterros e cortes nos diversos pontos da linha, sendo que toda ella acha-se em perfeito estado de conservação.

### OBRAS E ESTAÇÕES

Foi concluida a estação de Araras.

Foi construido um armazem de cargas em Goabiroba.

Foram feitas nos kilometros 78 da linha principal e 79 do ramal, duas casas de tijolos para as turmas de conserva.

Afim de facilitar o movimento dos trens foi assentado um gyrador na estação do Tatú.

### PONTES E BUEIROS

O pontilhão do kilometro 28, de 5 metros de vão, foi reconstruido e assentado com arco de tijolos.

Foi construido, no kilometro 30 um pontilhão com 2,50 de vão, serviço este feito no intuito de dar ex-

pedição as aguas occasionadas pelas enchentes na estação chuvosa.

O pontilhão, situado no mesmo kilometro, de 7 metros de vão, soffreo reparos geraes.

Entre os kilometros 89 e 90, 92 e 93, 93 e 94 foram substituidas tres pontes de madeira por tres outras de ferro, tendo cada uma dellas 10 metros de vão, accrescendo que as duas ultimas foram collocadas sobre o rio Tatú.

Foi construido um novo boeiro no kilometro 79 do Ramal,

Em Cordeiro foi construida uma parede de reforço e gigante para fortalecer a linha do lado do açude.

Na estação de Campinas foi completamente mudado o systema de esgotos, afim de dar curso as aguas pelo lado opposto à cidade, sendo que por esse motivo foi obrigada a Companhia à fazer novos canaes de expedição na extensão de 1.120 metros.

Diversas outras obras, foram opportunamente reparadas.

## Tracção

As machinas ns. 1, 7 e 10 soffreram reparos geraes.

As de ns. 6, 12 e 15 tiveram apenas ligeiros concertos.

O carro n. 3 soffreo reparos geraes e 11 outros tiveram pequenos concertos.

O carro composto (Bogy) n. 27, 28 foi reconstruido.

Nas officinas foram construidos 16 vagões dos quaes sómente a parte de ferro foi comprada fóra do paiz.

Foram reparados convenientemente 96 vagões.

Foram reformados com mollas de aço 40 *para-choques* e devidamente concertadas 90 mollas de vagões.

12 trollys para o serviço da via permanente foram opportunamente concertados.

Foram assentados nas officinas um novo torno para

metal, e uma machina apropriada para furar os arcos de aço das rodas do trem rodante.

Cumpre-me dizer que este ramo de serviço tem marchado com a maxima regularidade e ordem; notando-se que os trens não tiveram uma unica parada occasionada pelo derranjo de uma machina.

### **Telegrapho e cerca**

Os telegrammas publicos tem tido sensível diminuição e por conseguinte a receita tem decrescido na mesma proporção.

Depois de examinadas todas as juntas de arame entre as estações de Jundiahy e Campinas foram ellas novamente soldadas e substituidos os isoladores que se achavam quebrados. Entre as estações de Cordeiro e Pirassununga foi feito igual serviço e ao mesmo tempo assentados mais 2 kilometros de postes de ferro (trilhos velhos).

Em varios pontos da linha foram feitas cercas de arame na extensão de 18 kilometros.

### **Accidentes**

Nenhum.

### **Almoxarifado**

Os materiaes em ser estão em perfeito estado de conservação e a escripturação em dia.

### **Contadoria**

A escripturação continúa a ser feita com o mesmo capricho e pontualidade.

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

Deus Guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Fidencio N. Prates, Dignissimo Pre-  
sidente interino da Directoria da Companhia Paulista.

WALTER J. HAMMOND

Inspector Geral.

---

## Passageiros

Movimento de cada uma das Estações no semestre findo  
em Dezembro de 1882.

Nomes das Estações	PASSAGEIROS		TOTAL
	<i>1.ª Classe</i>	<i>2.ª Classe</i>	
Jundiahy	660	3011	3671
Louveira	130	1200	1330
Rocinha	1300	1801	3101
Vallinhos	627	2090	2717
Campinas	5431	22240	27671
Boa Vista	10	416	426
Rebouças	240	2465	2705
St.ª Barbara	340	2501	2841
Tatu	270	930	1200
Limeira	1797	6605	8402
Cordeiro	400	1640	2040
Rio Claro	1852	5300	7152
Araras	660	2480	3140
Goabiroba	65	570	635
Leme	170	1011	1181
Pirassununga	1290	5011	6301
Porto Ferreira	150	1499	1649
Descalvado	563	3883	4446
	15955	64653	80608

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
*Insp. Geral*

97

## MERCADORIAS

### MOVIMENTO DAS ESTAÇÕES

Nomes das estações	Exportação	Importação	TOTAL
Jundiahy	30	11	41
Louveira	341	42	383
Rocinha	1160	250	1410
Vallinhos	1752	39	1791
Campinas	20868	13415	34283
Boa Vista	3		3
Rebouças	493	17	510
St.ª Barbara	421	70	491
Tatú	1050	12	1062
Limeira	3615	314	3929
Cordeiro	1589	40	1629
Rio Claro	8518	1600	10118
Araras	2500	130	2630
Goabirola	780	25	805
Leme	992	30	1022
Pirassununga	2683	570	3253
Porto Ferreira	1036	209	1245
Descalvado	4791	1064	5855
	52622	17838	70460

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
*Insp. Geral*

98

# Mercadorias

**Movimento de cada uma das Estações no semestre findo em 31 de Dezembro de 1882.**

Nomes das Estações	Exportação		Importação		TOTAL	
	Arrobas	Toneladas	Arroba	Toneladas	Arrobas	Toneladas
Jundiahy	2040	30	748	11	2788	41
Louveira	23188	341	2856	42	26044	383
Rocinha	78880	1160	17000	250	95880	1410
Vallinhos	119136	1752	2652	39	121788	1791
Campinas	1419024	20868	912220	13415	2331244	34283
Boa Vista	204	3			204	3
Rebouças	33524	493	1156	17	34680	510
St.ª Barbara	28628	421	4760	70	33388	491
Tatú	71400	1050	816	12	72216	1062
Limeira	245820	3615	21352	314	267172	3929
Cordeiro	108052	1589	2720	40	110772	1629
Rio Claro	579224	8518	108300	1600	688024	10118
Araras	170000	2500	8840	130	178840	2630
Goabirola	53040	780	1700	25	54740	805
Leme	67456	992	2040	30	69496	1022
Pirassununga	182444	2683	38760	570	221204	3253
Porto Ferreira	70448	1036	14212	209	84660	1245
Descalvado	325788	4791	72352	1064	398140	5855
TOTAL	3578296	52622	1212984	17838	4791280	70460

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
*Insp. Geral*

# Mercadorias

Movimento de café, sál, assucar, etc. nas Estações,  
no semestre findo em 31 de Dezembro de 1882.

Nomes das Estações	Exportação			Importação			
	Café Tonelada	Diversos Tonelada	TOTAL Tonelada	Sal Tonelada	Assucar Tonelada	Diversos Tonelada	TOTAL Tonelada
Jundiahy		30	30			11	11
Louveira	300	41	341	7		35	42
Rocinha	904	256	1160	10	5	235	250
Vallinhos	1700	52	1752	33		6	39
Campinas	14168	6700	20868	3579	150	9686	13415
Boa Vista	3		3				
Rebouças	243	250	493	9		8	17
St. <sup>a</sup> Barbara	140	281	421	18		52	70
Tatù	669	381	1050	5		7	12
Limeira	2265	1350	3615	84	45	185	314
Cordeiro	1275	314	1589	12		28	40
Rio Claro	5772	2746	8518	290	75	1235	1600
Araras	1749	751	2500	35	20	75	130
Goabirola	612	168	780	10		15	25
Leme	859	133	992	20		10	30
Pirassununga	1882	801	2683	71	70	429	570
Porto Ferreira	1000	36	1036	153	15	41	209
Descalvado	4595	196	4791	705	25	334	1064
<b>TOTAL</b>	<b>38136</b>	<b>14486</b>	<b>52622</b>	<b>5041</b>	<b>405</b>	<b>12392</b>	<b>17838</b>

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
*Insp. Geral*

## DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

AS RECEITAS DA ESTRADA DIVIDEM-SE COMO SEGUE :

Descripção do trafego	Rendimento	Porcentagem da renda total da linha
Passageiros	180:947\$170	12.83 0/0
Mercadorias	1192:281\$190	84.53 0/0
Encommendas	13:078\$760	.93 0/0
Telegrapho	7:511\$210	.53 0/0
Animaes	4:613\$320	.33 0/0
Armazenagem	469\$940	.03 0/0
Contas diversas	11:592\$990	.82 0/0
<b>TOTAL</b>	<b>1410:494\$580</b>	<b>100.00</b>

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
*Insp. Geral*

101

## DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

AS DESPEZAS DA ESTRADA DIVIDEM-SE COMO SEGUE :

Descrição das despesas	Despesas	Porcentagem da des- peza total da linha
Conservação da via permanente	240:091\$360	41.68 0/0
Tração	105:607\$421	21.58 0/0
Carros e vagões	47:075\$679	9.61 0/0
Trafego	93:026\$780	19.00 0/0
Administração	36:267\$380	7.41 0/0
Estação de Jundiahy	3:563\$070	.72 0/0
	489:631\$690	100.00

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
*Insp. Geral*

## Materiaes gastos pelas machinas

Quadro demonstrando o termo medio dos gastos por machina e por kilometro de carvão, azeite e sebo no semestre findo em 31 de Dezembro de 1882.

Numero das machinas	Carvão em kilos	Numero de vagões rebocados	Azeite em litros	Sebo em kilos	Qualidade do Trem
1 à 4	5.2	7.9	.034	.010	Mixtos
5 à 8	9.2	19.7	.054	.018	Cargas
9 à 11	4.5	7.8	.020	.012	Expressos
12 à 15	7.6	13.6	.035	.000	Mixtos

### Numero de kilometros percorridos pelas machinas

Com os trens . . . . .	216.542	}	TOTAL
Fazendo manobra . . . . .	43.392		
Serviço de lastro . . . . .	8.610		

### Materiaes gastos e consumidos pelas machinas e vagões

Carvão de pedra . . . . .	1752.600 kilos
Azeite de sebo . . . . .	2.881 galões ou 12.964 litros
Sebo . . . . .	2.719 kilos

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
*Insp. Geral*

# TELEGRAPHO

103

**Telegrammas despachados durante o semestre findo em  
31 de Dezembro de 1882 nas diversas Estações e lista  
de aparelhos empregados.**

Despachados de	Numero de aparelhos	Cellulas de Baterias	P	A P e G P	O e S	TOTAL
Jundiahy	2	70	141	4	1285	1430
Louveira	1	30	30		1084	1114
Rocinha	1	30	98	5	1024	1127
Vallinhos	1	30	45		1012	1057
Campinas (*)	9	160	1603	68	6013	7684
Boa Vista	1	30	11		331	342
Rebouças	1	30	45	1	874	920
St.ª Barbara	1	30	71		799	870
Tatú	1	30	56		886	942
Limeira	2	60	354	7	929	1290
Cordeiro	4	130	143	6	2202	2351
Rio Claro (**)	3	70	533	5	902	1440
Araras	1	40	135	6	592	733
Goabirola	1	40	36		528	564
Leme	1	40	57		629	686
Pirassununga	2	70	345	11	999	1355
Porto Ferreira	2	70	89	1	656	746
Descalvado	2	70	329	8	864	1201
Das Companhias Estran- has (***)			2184	89	688	2961
TOTAL	36	1030	6308	211	22297	28813

(\*) Dois d'estes aparelhos são para o uso de practicantes e tres no escriptorio do snr. Chefe do Trafego

(\*\*) Um destes aparelhos é para o uso de practicantes.

(\*\*\*) 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

Campinas 7 de Fevereiro de 1883.

WALTER J. HAMMOND  
Insp. Geral

ANNEXO N.º 2

**Demonstração**

# Demonstração

## do 27.º dividendo aos Accionistas das estradas de ferro da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete da Receita e Despesa relativo ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1882 . . . . .	1:110.073\$583	Importancia destinada ao pagamento do 27º dividendo (13\$000 por acção ou 13 0/0). . . . .	834 678\$000
Importancia sujeita a liquidação no semestre anterior . . . . .	4.679\$255	Idem destinada ao fundo de reserva . . . . .	45.711\$500
		Idem destinada a amortisação da divida da Companhia . . . . .	203.772\$450
		Idem reservada para occorrer diversas despesas extraordinarias . . . . .	26.505\$975
		Idem sujeita a liquidação neste semestre. . . . .	4.084\$913
Somma	1:114:752\$838	Somma	1:114.752\$838

Escriptorio Central da Companhia Paulista em São Paulo, 10 de Fevereiro de 1883.

GABRIEL NUNES RAMALHO  
Guarda Livros

ANNEXO N.º 3

**Balanço Geral**



# COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

## RAMAL DE BELÉM

N. 2

itas por empreitada até 31 de Dezembro de 1881, comprehendidas na preparação do leito da estrada, explanada da estação e construção do armazem de cargas do Descalvado

Custos	Movimento de terras						Obras de arte									Somma	
	Terra	Piçarra	Pedra solta	Pedreira	Pedra ferro	Total	Drain	ALVENARIAS						Rejuntamento	Total		
Total								Cantaria	Apparelho	Ordinaria	Pedra secca	Lajões	Tijolo	Concreto			
2:325\$280	60:679\$596	5:674\$904	14:310\$545	24:363\$728	13:961\$729	118:990\$502	142\$874	1:311\$521	748\$044	15:065\$933	7:038\$209	1:856\$775	540\$320	51\$200	51\$680	27:266\$556	148:582\$338
	7:313\$928					7:313\$928	197\$277			8:939\$255	4:772\$745	986\$607	3:711\$760			18:607\$644	25:921\$572
2:325\$280	67:993\$524	5:674\$904	14:310\$545	24:363\$728	13:961\$729	126:304\$430	340\$151	1:311\$521	748\$044	24:005\$188	11:810\$954	2:843\$382	4:252\$080	51\$200	51\$680	45:874\$200	174:503\$910

ANNEXO N.º 4

**Balancete de receita e despesa**

# Balancete da receita e despesa liquida

das Estradas de ferro da Companhia Paulista no semestre de Julho a Dezembro de 1882.

RECEITA		IMPORTANCIA	Total	DESPESA		IMPORTANCIA	Total	
Passageiros	1. <sup>a</sup> Classe	7.055		Conservação da Linha	Demonstração A.	204.091\$360		
	2. <sup>a</sup> »	64.653			Tracção	B.	105.607\$421	
	Ida e volta	4.450			Trafego	C.	93.026\$780	
	Total	76.158	180.947\$170	Administração e despesas diversas	D.	36.267\$380		
Encomendas e bagagens			13.078\$760	Reparos de Carros e Wagões	E.	47.075\$679		
Animaes			4.613\$320	Escriptorio Central	F.	6.430\$490		
Telegrapho			7.511\$210	Aluguel de Wagões		1.250\$800		
				Aluguel e custeio da Estação de Jundiahy		3.563\$070		
Mercadorias	Toneladas	Exportadas 52.622		Imposto sobre industrias e profissões		8.307\$567	505.620\$517	
		Importadas 17.838		<b>Saldo</b>			1:110.673\$583	
	Total	70.460	1:192.281\$190					
Armazenagem			469\$940					
Porcentagem pela arrecadação de imposto			4.927\$410					
Aluguel de Estação			2.400\$000					
Aluguel de Casas			588\$000					
Aluguel de Botequins			280\$000					
Uzo de Zona privilegiada			1.500\$000					
Emolumentos por transferencias de Acções			176\$300					
Receitas diversas			3.148\$380					
Taxa adicional			203.772\$450					
			216.792\$540					
			Rs. 1:615.694\$130				Rs. 1:615.694\$130	

## Demonstrações a que se refere o Balancete supra

Demonstração A Conservação da linha e suas dependencias			Demonstração B Tracção			Demonstração E. Reparos e renovação de carros e vagons		
Administração		9.150\$613	Administração		6.859\$750	Carros		7.666\$890
Conservação e renovação da linha permanente:			Despesas das locomotivas em serviço:			Administração		
Pessoal	104.147\$580		Pessoal	19.107\$920		Pessoal	6.779\$470	
Material	52.377\$957	156.525\$37	Carvão e lenha	38.721\$000		Material	6.142\$637	12.922\$107
Reparos de estradas, pontes, signaes e obras	6.841\$540		Agua	1.207\$500		Wagões		
Reparos de estações e mais edificios	31.127\$470	37.969\$010	Azeite, sebo, e outros materiaes	11.389\$210	70.425\$630	Pessoal	17.933\$670	
Despesas extraordinarias		446\$200	Reparos e renovação:			Material	8.553\$012	26.486\$682
			Pessoal	16.520\$100				
			Material	11.801\$941	28.322\$041			
	Rs.	204.091\$360		Rs.	105.607\$421		Rs.	47.075\$679
Demonstração C — Trafego			Demonstração D — Administração			Demonstração F — Escriptorio Central		
Pessoal	59.755\$600		Inspectoria Geral e Secretaria	2.173\$300		Pessoal	4.901\$125	
Azeite, graxa, e outros materiaes	19.693\$345		Contadoria etc.	5.000\$000		Transporte e estada	31\$000	
Impressos, papelaria e bilhetes	7.452\$970		Chefia de trafego	3.900\$000		Aluguel de casa	300\$000	
Encerados, cabos etc.	5.313\$745		Chefia de telegrapho	18.361\$860		Annuncios, impressos e mais despesas	1.045\$365	
Despesas diversas	811\$120		Almoxarifado	4.594\$120		Imposto Municipal	153\$000	
	Rs.	93.026\$780	Pagadoria	1.800\$000				
			Escriptorios	438\$100				
				Rs.	36.267\$380		Rs.	6.430\$490

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 10 de Fevereiro de 1883.

GABRIEL NUNES RAMALHO  
Guarda Livros

110

ANNEXO N.º 5

**Relatorio do Engenheiro Chefe**

111

---

---

COMPANHIA PAULISTA

---

Escriptorio Technico, Campinas, 1º de Fevereiro de 1883.

Ill.<sup>mo</sup> Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatório dos serviços, que estiveram a cargo da repartição technica, durante o semestre findo em Dezembro de 1882.

**Ramal do Belem do Descalvado**

Terminaram os trabalhos de abertura de vallos de fecho, ainda por concluir no semestre anterior. Liquidaram-se as contas, sommando 11866,7 braças correntes de vallos, tanto para fecho como para esgotamento, na importancia de 17:433\$916. O preço medio da braça regulou por 1\$470.

## Ramal de Itatiba

Progredia com celeridade a locação da linha de bitola larga, achando-se no kil. 15, quando, em virtude da determinação da Assembleia Geral de accionistas em 27 de Agosto de 1882, teve-se de suspendel-a para proceder a estudos da linha com a bitola de sessenta centímetros.

Deu-se logo principio a esses novos trabalhos, procedendo-se simultaneamente ao traçado de linhas, podendo servir para a bitola de um metro, por effeito de resolução da Directoria, communicada em a data de 19 de Setembro de 1882.

A natureza do terreno, o emprego de mais forte declive, a necessidade de obter-se dados seguros para avaliação do custo da estrada fizeram com que fossem traçadas linhas inteiramente diversas das que existiam, principalmente entre o ponto culminante e a estação de Louveira. Do lado de Itatiba soffreu também vantajosas modificações o primitivo traçado.

Foram os trabalhos de campo acompanhados o mais possível pelos de escriptorio, de sorte que, logo terminados, ficaram em pouco tempo promptos as plantas e o respectivo projecto.

Extrahiram-se os perfis longitudinaes; procedeu-se a avaliação do movimento de terra e do volume de obras d'arte, de accordo aos typos organisados, logo que se teve em vista mudança de bitola.

Concluidos esses estudos, foram elles apresentados a consideração de V. S. em a data de 21 de Dezembro ultimo.

Mede de extensão o projecto de bitola de 1,00—19500 metros; o de 0,60—19780 metros.

O emprego de raios de curvatura menores e de declive rapido na mais forte differença de nivel deu em resultado, comparativamente ao primitivo projecto, diminuição no movimento de terra e redução no numero de obras d'arte; e mesmo, nas que permaneceram sensivel differença no volume de alvenaria.

112

Adoptamos como minimo para bitola de um metro o raio de 82<sup>m</sup> 06 e para a de 0,60 o de 50<sup>m</sup> 64.

Onde reina o declive maximo de 0,025, adoptado nas duas bitolas, foi de 104,33 o minimo raio projectado para a bitola de 1,00 e o de 63,93 para a de 0,60.

Existe o raio de 82<sup>m</sup>, 06 em poucas curvas; igualmente o de 50<sup>m</sup>, 64.

No projecto de bitola de um metro, tem se a seguinte relação :

Alinhamentos curvos	6891,90	35,3 0/0
Alinhamentos rectos	12608,10	64,7 0/0
Na de 0,60:		
Alinhamentos curvos	6698,40	33,3 0/0
Alinhamentos rectos	13081,60	66,7 0/0

O declive maximo adoptado foi o de 0,025 por metro n'uma extensão de 2680 metros para a bitola de um metro e na de 2800<sup>m</sup> para a de 0,60. O declive de 0,02 foi empregado, em ambos os projectos, uma só vez, n'uma extensão de 500 metros,

São favoraveis a exportação esses declives maximos.

Contra ella, os mais fortes, que existem, são de 0<sup>m</sup> 017, de 0<sup>m</sup> 016 e de 0<sup>m</sup> 015.

Apresentam na bitola de 1<sup>m</sup> 00 os declives a seguinte relação :

Nivel	7718,68	39.5 0/0
Subida	7215,88	37. 0/0
Descida	4565	23.5
na de 0 <sup>m</sup> 60 :		
Nivel	8014,18	40.5 0/0
Subida	7200,38	36.4
Descida	4565,44	23.1

Comprehende o projecto de bitola de 1<sup>m</sup> 00, no que diz respeito a obras d'arte de alguma importancia, um pontilhão sobre o ribeirão Capivary, quatro sobre o Corrego da Estiva e dous sobre o Ribeirão de Itatiba. No de 0<sup>m</sup> 60 foram supprimidos dous pontilhões sobre o Corrego da Estiva.

Orça por 550:000\$000 o projecto a executar se de bitola de 1,00.

Em virtude da decisão em Assembleia extraordinaria de Accionistas em 14 de Janeiro ultimo, resolvendo construir a linha de Itatiba com bitola de um metro, deu se principio a 19 do mesmo a locação da linha projectada para bitola de um metro.

Tem progredido com vantagem esse serviço ; é de esperar que por todo o mez de Março esteja terminada a locação, salvo caso de força maior.

E' de toda a conveniencia o estabelecimento de uma estação sob as condições mais modestas, que sejam possiveis, entre os kils. 7 e 8 da actual linha. Assegurar-se-ha, assim, para a renda do ramal toda producção existente no alto divisorio das aguas do Capivary das do Atibania : — região commum aos municipios de Itatiba e Jundiáhy. Pagará essa producção, actualmente não dirigida a estação alguma da Companhia, frete equivalente a 24 kilometros de percurso.

Parece nos necessario activar se, tanto quanto fôr possivel, o andamento da construcção da linha de Itatiba.

### **Ponte da Cachoeira**

Acham se concluidas as obras dessa ponte ; com os concertos realizados pelo Governo Provincial, está em perfeito estado de segurança e prestando mui bons serviços ao publico. Resta ser recebida pela Companhia a ultima prestação dependente do prazo de conservação, quasi a terminar ; e, por essa mesma razão a final liquidação de contas com o sub-empregado Francisco Antonio Candido está por fazer-se.

### **Planta geral**

Organisou se, depois de terminado o projecto de Itatiba e no intervallo havido para começar se a locação, uma planta geral das linhas em trafego da Companhia na escala de 1:100\$000.

### **Pessoal tecnico**

Não soffreu alteração alguma no semestre findo.  
Pelos trabalhos feitos, facil. é avaliar quanto me  
têm auxiliado meus companheiros de trabalho.

Deos Guarde a V. S.

Ill.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Fidencio N. Prates, M. D. Pre-  
sidente Interino da Directoriada Compa-  
nhia Paulista das Estradas de Ferrod'Oeste.

JOSÉ PEREIRA REBOUÇAS  
*Engenheiro Chefe Interino*

ANNEXO N. 6

**Petição de privilegio**

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

Os abaixo assignados, certos de que a navegação do rio Mogy-guassú, desde o ponto terminal da linha ferrea da Companhia Paulista, em Porto Ferreira, até o Rio Grande, em territorio desta provincia, satisfaz á uma das mais palpitantes necessidades das regiões atravessadas por esse rio, e convencidos de que a exploração desse meio de transporte pôde dar vida e prosperidade a uma empresa que se proponha á tal fim, vem, perante a Assembléa Legislativa Provincial, pedir a concessão de privilegio, por 30 annos, e sem onus algum aos cofres provinciaes, para a navegação dos rios Mogy-guassú, e Pardo, até á barra deste no Rio Grande.

Este pedido, ora dirigido á Assembléa Legislativa Provincial, assenta na deliberação recente da Companhia

Paulista, de realisar a navegação desses rios, pois que os abaixo assignados, directores dessa Companhia, transmittirão á ella o privilegio, gratuitamente, caso lhes seja concedido, logo que a Companhia possa goal-o por meio da reforma dos seus estatutos, já deliberada pela Assembléa Geral de accionistas.

E', pois, certo, que a navegação dos rios acima mencionados, para ser uma realidade, só espera a concessão do privilegio solicitado, condição indispensavel para tal empreza, que propõe-se a abrir novos horisontes ao progresso da Provincia de S. Paulo.

E, porque são intuitivas as vantagens dessa navegação para a provincia de S. Paulo, e, especialmente, para uma zona de grande futuro, que, para prosperar só aguarda esse importante melhoramento, deixam os abaixo assignados de assignalar aqui essas vantagens, limitando-se a formular o seu pedido, que esperam ser attendido em vista da conveniencia publica que o justifica. E, pois,

E. R. M.

S. Paulo, 17 de Janeiro de 1883.

Assignados

FIDENCIO N. PRATES.

JOSÉ' EGYDIO S. ARANHA.

NICULAO DE SOUZA QUEIROZ.

BARÃO DE PIRACICABA.

ELIAS A. PACHECO CHAVES.

Confere.

*Alonso G. da Fonseca*  
Secretario.

ANEXO N. 7

**Officio do Presidente da Companhia  
Mogyana**

117

COPIA

Campinas, 4 de Novembro de 1882.

Illm. Sr.

Accuso a recepção do officio que V. S. me dirigio em data de 18 de Agosto proximo passado, em que faz menção da decisão do Governo Provincial, na questão levantada pela Companhia Paulista, da qual é V. S. muito digno Presidente e conclue affirmando que a Directoria da mesma Companhia persiste em seu pensamento de considerar invadida a zona do privilegio, que lhe foi concedido, pela abertura da estação da Lage, na linha de S. Simão, e propondo um accordo, que resalve os direitos da Companhia Paulista,

A Directoria da Companhia Mogyana, pelo officio do Governo da Provincia, já citado, ficou certa de que a questão levantada foi resolvida em sentido contrario as pretensões da Directoria da Companhia Paulista ; mas antes de dar solução ao officio de V. S., entendeu que devia ouvir, mais uma vez sobre a materia, a opinião do seu Engenheiro em Chefe.

Nesta occasião deu-se a reunião da Assembléa Geral de accionistas dessa companhia, e a honrada Directoria, em um topico do relatorio externou seu pensamento sobre esta questão, dizendo—em falta d'accordo, juizo arbitral e em ultimo caso, a decisão por meio de um pleito judicial.

O Engenheiro em Chefe desta Companhia, apezar de já ter estudado e dado sua opinião a respeito da materia, procedeu á novos trabalhos, levantou o mappa respectivo e ouviu o parecer d'Engenheiros eminentes, residentes na Côrte, e de tudo isto resulta ficar firmada, ainda mais, a opinião da Directoria, que não houve semelhante invasão.

Persuadida pois, a Directoria da Companhia Mogyana, que a decisão do Governo Provincial foi em sentido contrario as pretensões da Companhia Paulista, e que o novo exame e parecer do seu Engenheiro em Chefe, apoiado no de outros Engenheiros residentes na Côrte ainda vem corroborar a firme convicção em que se acha de que não houve semelhante invasão por parte da Companhia Mogyana, não pôde deixar de persistir no seu intuito de defender os interesses da Companhia que lhe foram confiados.

A Directoria da Companhia Mogyana lamenta profundamente que se veja obrigada a dar uma resposta negativa, mas convencida da justiça de sua causa, espera que a Directoria da Companhia Paulista, mandando proceder á novos estudos, e ouvindo a opinião d'outros Engenheiros habilitados, se convencerá de que a sua pretensão não é bem fundada, e a Directoria da Companhia Mogyana, fazendo justiça á inteireza de character dos membros da Directoria da Companhia Paulista, que

folga em reconhecer, está certa, que desde esse momento abandonará a reclamação, que forma o objecto da questão.

Deus Guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Fidencio N. Prates M. D. Presidente interino da Directoria da Companhia Paulista.

Assignado—BARÃO DE PARNAHYBA.  
Presidente da Directoria.

Confere.

*Alonso G. da Fonseca.*  
Secretario



119

ANNEXO N. 8

**Memorial do Engenheiro-Chefe sobre  
a questão da zona com a Com-  
panhia Logyana**

## QUESTÃO DA ZONA COM A COMPANHIA MOGYANA

Claramente estabeleceu o contracto de 1.º de Maio de 1875, celebrado com a Directoria da Companhia Paulista, a zona privilegiada do ramal, que partindo do denominado «Cordeiros» devia ir ter ás margens do rio Mogy-guassú, nas seguintes palavras :

.....fica desde já marcada como zona privilegiada a extensão de trinta e um kilometros para cada lado *da estrada do ramal*».....

Determinou, por conseguinte, uma faixa, cujas linhas limites ficariam situadas para cada lado á distancia de 31 kilometros, pela explicita letra do contracto, da locação definitiva da linha ferrea.

A estipulação da equidistancia dos pontos da linha ferrea aos limites da zona traz por consequencia immediata o parallelismo dos mesmos limites a todos os seus alinhamentos.—Como, porém, preencher essa condição satisfazendo do melhor modo possivel a todos os casos da pratica ? Unicamente por meio de uma recta movendo-se normalmente a todos os pontos do traçado e me-

dindo a distancia estipulada na lettra do contracto. Assim ter-se-ha para as curvas da via ferrea do mesmo sentido da zona, que se quer determinar, arcos concentricos cuja série continua determinará evidentemente os lugares communs da curva limitando a zona.

O proprio decreto de 19 de Dezembro de 1880, invocado nesta questão, como determinando que zona deve ser contada em relação a directriz, estabelece :

.....zona de 20 kilometros limitada  
por duas linhas parallelas ao eixo  
da estrada.

O eixo da estrada, neste caso, exprime sem duvida alguma a linha definitiva e não directriz : recta tirada entre os pontos extremos.

--Como estabelecer para determinar privilegio uma linha imaginaria, quando por vezes, por circumstancias inherentes ao proprio privilegio ou por condições locais uma linha ferrea é obrigada a afastar-se muito de sua directriz ? Chegar-se-hia, assim ao absurdo de haver linha sem zona, se porventura ella se affastasse em flexa de 20 ou 31 kilometros da recta tirada entre seus pontos extremos.—Teria o legislador em mente com a propria lettra de seu decreto fazer originar linhas sem zona privilegiada? Parece-nos que não.

E' esse caso, que supponos não estar muito longe de existir, principalmente n'um paiz como o nosso em que a producção acha-se tão disseminada e que as linhas ferreas devem para garantia de sua propria renda ir procural-a nos lugares em que com maior abundancia existe.

Além de tudo, não é applicavel para interpretação de contracto celebrado em 1875 e approved por Lei provincial uma outra feita em 1880 com applicação para estradas de ferro garantidas pelo Governo Geral.

O Congresso de Estradas de Ferro de 1882 no numero de suas resoluções estabeleceu a seguinte interpretação desse tão mal comprehendido e applicado Decreto de Dezembro de 1880.

.....que nas futuras concessões se procure de preferencia marcar a zona pelos accidentes naturaes do terreno, e só quando isso não for possivel seja a zona gerada por *uma recta movendo-se normalmente ao eixo da estrada* e tendo de cada lado um comprimento igual a metade da largura da zona que se quizer conceder»....

Refere-se essa ultima parte a metade da zona total; em o caso vertente de 62 kilometros.

Desta sorte, vê-se que o traçado feito pela Companhia para determinação de sua zona está de accordo completamente com a resolução proferida pelo Congresso de Estradas de Ferro, unica maneira de, technica ou melhor geometricamente, entender todas as concessões existentes em nosso paiz de zona privilegiada para estradas de ferro.

Resolveo tambem o Congresso de Estradas de Ferro :

.....«fica respeitada a zona privilegiada de uma estrada de ferro desde que nenhuma estação de outra possa ser estabelecida a menor distancia da metade da zona total....»

Vê-se assim que não foi respeitada a zona privilegiada da Companhia Paulista havendo sido estabelecida dentro della a estação da Lage.

Ainda mais definiu o Congresso :

.....«se torne bem claro que o privilegio de zona só tem em vista impedir que se desviem da estrada passageiros e mercadorias».....

Nas tres resoluções, que acabamos de citar, do Congresso das Estradas de Ferro, evidencia-se o justo direito da Companhia Paulista reclamando contra a in-

vasão de sua zona privilegiada n'uma extensão de quarenta e seis kilometros e procurando desviar de sua linha passageiros e mercadorias.

Cumpra notar terem sido estes tres importantes principios sobre a questão de zona privilegiada votados pelos engenheiros mais distinctos do paiz. Portanto, é de presumir que tivessem comparecido e votado no Congresso aquelles mesmos distinctos engenheiros, que decidiram a favor da Companhia Mogyana guiados pela planta apresentada pelo seu Engenheiro-Chefe.—Seria apresentada a esses Engenheiros a planta organizada pela Companhia Paulista de accordo com o principio estabelecido pelo Congresso? E' de concluir que não.

No mundo scientifico as decisões dos congressos são considerados como verdadeiros principios ; é de presumir que serão elles adoptados e que não haverá d'ora em diante duvida alguma sobre a questão de zonas privilegiadas.

E assim disséra o distincto engenheiro Fernandes Pinheiro, Presidente do Congresso, em seu discurso de encerramento :

.....Na fixação da zona privilegiada destes a solução mais consentanea com o fim que deve ter em vista a concessão de favor, e encarando a questão pelo seu lado pratico, indique de modo a não se prestar a menor duvida, o meio de garantir o privilegio que a lei teve realmente em vista conceder.»

Cumpra tambem notar que nas discussões do Congresso teve-se em vista interpretar a disposição do decreto de Dezembro de 1880 ; portanto, ainda que se o aceite com effeito retroactivo, prevalece todo traçado de zona estabelecido de accordo com os principios votados pelo Congresso.

Logo que foram iniciados os estudos da Companhia Mogyana para sua linha de Entre-Rios, pessoas fidedig-

122

nas e do mais alto criterio fizeram vêr ao então Engenheiro-Chefe da Companhia Paulista Dr. Francisco Lobo Leite Pereira a invasão da zona, sómente pelo conhecimento dos terrenos e das distancias conhecidas.

Confiado nessas informações, depois tão bem confirmadas, o Engenheiro-Chefe Dr. Lobo officiou a 6 de Dezembro de 1880 a Directoria da Companhia fazendo ver o que lhe constava a respeito da invasão de sua zona; com effeito a Directoria em sessão de 11 do mesmo mez e anno ordenou fazer a medição da distancia entre a linha já desde muito em trafego da Companhia Paulista e a então em locação do prolongamento de S. Simão.

Realizado tal trabalho, chegou-se logo ao conhecimento de ficar a linha Mogyana a 23 kilometros da curva de entrada da estação do Porto Ferreira e a 24 dessa estação.

Foram requisitadas as plantas do traçado da Companhia Mogyana; com ellas e com a linha de reconhecimento, com todo o cuidado medida, organisou-se uma planta da zona, que inseriu cerca de 46 kilometros da linha da Companhia Mogyana, desde pouco antes o kilometro 14 até além do kilometro 59.

Cumpre notar que para a invasão da zona privilegiada da Companhia Paulista foi mister ir contra todos os principios conhecidos para o traçado das vias-ferreas; porquanto, podendo existir a linha de Entre-Rios em uma só bacia hydrographica, no emtanto desenvolveu-se ora pelas aguas do rio Pardo ora pelas do Mogy-guassú, percorrendo terrenos accidentados e vencendo as difficuldades inherentes ás passagens de um systema de aguas para outro. São tardios esses commentarios; já é triste realidade a linha de Entre-Rios!

Deve ficar saliente que jámais fôra impugnada a planta organisada pela Companhia Paulista sob o ponto de vista da disposição relativa das duas linhas Paulista e Mogyana; o fôra tão sómente pelo traçado da zona, que, como vimos anteriormente está de accordo com os principios estabelecidos pelos mais distinctos Engenheiros

brazileiros, reunidos em congresso especialmente para tratar de assumptos relativos ás estradas de ferro.

Portanto, é de admirar que appareça nova planta mostrando a Companhia Mogyana não ter invadido a zona privilegiada, quando na planta da Companhia Paulista achavam-se de um lado estabelecida sua linha construida e definitiva e de outro lado a Companhia Mogyana com sua linha locada e que mui poucas modificações deveria ter soffrido, ambas ligadas por uma transversal rigorosamente medida.

Nesta questão tem-se muito argumentado com a linha de chegada na estação de Porto Ferreira, dizendo-se não achar-se ella nas plantas approvadas e dando-se como propositalmente feita para demarcar zona privilegiada ou prolongal-a. Cumpre examinar este argumento, que deixa de existir considerado tão sómente pelo lado historico.

Por occasião da exploração do ramal do Mogy-guassú, começaram os estudos da 2.<sup>a</sup> secção na varzea do rio Mogy-guassú, junto ao Porto Ferreira em um lugar improprio, não só para collocação da estação como tambem para o prolongamento ao Belém do Descalvado.

Tratando-se da construcção definitiva da linha até Porto Ferreira procurou se collocar a estação em um ponto conveniente, livrando-a tambem das cheias do rio. Foi preciso traçar a tal curva *dita margeando o rio*, o que não é exacto, e levar a tangente consecutiva já em vistas ao prolongamento da linha do Descalvado.

Todos esses trabalhos foram feitos anteriormente a existencia de qualquer projecto de prolongamento da linha Mogyana a S. Simão.

Esse prolongamento foi levado a execução, quando ha mais de um anno existia em trafego a linha de Pirassununga a Porto Ferreira.

Portanto, vê-se que jámais existiu o proposito de tal curva para determinar ou prolongar zona privilegiada.

— Não constituirá direito adquirido para quaesquer efeitos legais a existencia de uma linha já em trafego

relativamente a uma outra cujo privilegio era tão contestado?

A linha existente nas plantas approvadas não collocaria a linha de Entre-Rios fóra da zona privilegiada da Companhia Paulista; facilmente vê-se isso pela planta da questão.

Em resumo, diremos que não pôde ser mais objecto de contestação o modo de demarcar a zona privilegiada de uma estrada de ferro; que as doutrinas do Congresso de Estradas de Ferro a esse respeito são concludentes e que não pôde haver mais duvida alguma sobre a invasão em 46 kilometros da zona privilegiada da Companhia Paulista pela linha de Entre-Rios.

Campinas, 9 de Dezembro de 1882.

JOSE PEREIRA REBOUÇAS

Engenheiro-Chefe Interino.



ANNEXO N.º 9

**Memorial do Engenheiro Chefe sobre os projectos de estradas de ferro ligando a estrada Mogyana a de São Paulo e Rio de Janeiro.**

125

---

## ESCRITORIO TECHNICO

DA  
COMPANHIA PAULISTA

---

Campinas, 8 de Janeiro de 1883.

Ill.<sup>m</sup>o Snr.

Temos presente a carta de V. S. em a data de 4 de Janeiro do corrente anno, ordenando informar sobre os assumptos de cada um dos requerimentos do snr. Dr. Cypriano Fenelon Guedes Alcanforado e do snr. George Nash Morton ao Governo Imperial ; pedindo ambos privilegio para uma estrada de ferro de bitola de um metro, que deverà ligar um ponto qualquer da companhia Mogyana à linha da companhia S. Paulo e Rio de Janeiro.

No que se segue apresentamos a V. S. as ideias, que nos forão suggeridas pelo exame d'aquelles documentos.

E' evidente, logo à sua leitura, que taes projectos tem por objectivo prejudicar os direitos, adquiridos em virtude de leis geraes e provinciaes, pelas Companhias Mogyana, Paulista e Ingleza.

Procura o projecto Alcanforado ligar o ramal do Amparo a S. José dos Campos na linha do Norte ; o projecto Morton, Mogy-Mirim à Pindamonhangaba ; salvo modificações posteriores.

Têm em mira, por conseguinte ; o primeiro, inutili-

zar parcialmente o trecho entre Jaguarhy e Campinas; o segundo, o trecho entre Mogy-Mirim e Campinas.

Cumpra notar não haver accôrdo entre o requerimento Morton e o m'ippi que o acomp'hi; neste, a ligação dever-se-ha fazer com a Estrada do Rio Verde e não com a do Norte, como diz a petição; portanto, assim prejudicial à propria linha do Norte.

E' claro que para a Companhia Paulista, em qualquer tempo, será inconveniente a realisação de taes projectos, que concorrerão para diminuição de boa parte de sua renda.

Referimo-nos principalmente ao trecho entre Campinas e Jundiahy, o mais susceptivel de soffrer aquelle effeito, por ser por elle que transita toda exportação e importação transportadas pela Companhia Mogyana, as quaes procurão d'aquella sorte desviar.

Tem a Companhia Paulista em todos seus contractos estabelecida positivamente a garantia de renda de 7 0/0.

Toda a tendencia, por conseguinte, para diminuição de sua renda deveá ser combatida efficazmente pelos poderes constituidos; de outro modo concorrerão elles para vexame daquelles que não poderão deixar de enviar suas cargas pela linha Paulista, sujeitos à tarifas, logo elevadas para preenchimento do dividendo de 7 0/0, legalmente garantido, a seus accionistas.

Applica-se isto igualmente, e talvez com mais força à Companhia Inglesa, onde o Estado tem capitaes, cujo reembolso deverã procurar fazer o mais breve possivel.

Essa enorme concatenação de interesses, em que se achão as diversas Companhias de Estradas de Ferro da Provincia de S. Paulo, não pode de um momento para outro ser destruida, sem grave prejuizo dos particulares e do proprio Estado.

Cumpra, por parte da administração haver o mais alto criterio nas concessões de privilegio à estradas de ferro, de sorte a jamais haver choque de interesses e enfraquecimento de rendas em Companhias actualmente prosperas e em as quaes achão-se empenhados tantos haveres.

Consideramos os projectos Alcanforado e Morton , que podem ser tidos por um só, tão semelhantes são , fortes attentados à constituição das Estradas de ferro da Provincia de S. Paulo.

As actuaes linhas da provincia forão estabelecidas procurando os pontos em que se achavão os centros productores assás disseminados e de creação recente.

Resultou disso uma serie de vias ferreas mais ou menos embaraçando-se em seus interesses ; os quaes , garantidos legalmente, deverão perdurar longo tempo sob pena de falta por parte dos governos aos compromissos contrahidos.

Prevalecem todas as razões possiveis para conservar-se esse estado actual : não procurar perturbal-o deverá ser o fim dos governos, que se dedicão a verdadeira prosperidade do paiz. Precisa elle de vias de comunicação, não o negamos ; devemos todos desejal-as ; mas avançando para o interior, creando novos productos e novas industrias. Parece ser cedo fazer ligações de estradas de ferro com detrimento de outras tão effizamente estabelecidas, das relações commerciaes desde longa data contrahidas, como provaremos.

Analysemos, com os ultimos algarismos, que conhecemos, qual a contribuição em cargas da Companhia Magyana para a linha Paulista, isto é, o numero de toneladas que percorrem o trecho entre Campinas e Jundiahy.

No semestre decorrido de Julho a Dezembro de 1881 :  
kil.

De Santos ás estações da Mogyana	6.880.459
Das estações para Santos	18.123.795
No de Janeiro a Junho de 1882:	
De Santos para as estações	5.739.522
Das estações para Santos	12.136.826

Somma total 42.880.602 tons.

Percorreu as linhas da Companhia Paulista nas mesmas epochas o seguinte numero de toneladas :

Semestre findo em Dezembro de 1881 ;

Exportação 50.571 tons.

Importação 18.032

68.603

Semestre findo em Junho de 1882:

Exportação	36.984
Importação	15.749
	<u>52.733</u>

Somma total 121.336

Vê-se, pois, que a Companhia Mogyana contribue na porcentagem de 35 0/0 approximadamente para o trafego bruto da Companhia Paulista.

Quanto ao movimento de passageiros a linha Mogyana contou :

No semestre findo em Dezembro de 1881 :		48745
No semestre « « Junho de 1882 :		43.428
		<u>92.173</u>

Julgamos não exagerar arbitrando o movimento de passageiros, que vindos da linha Mogyana, percorrem o trecho da Paulista entre Campinas e Jundiahy, em 15 0/0 do algarismo acima.

Encaremos a questão por outrolado, pelo qual veremos a ineficacia dos projectos Morton e Alcanforado, sob o ponto de vista das actuaes relações economicas.

A sahida natural dos productos da provincia de São Paulo é, e será sempre, o porto de Santos.

Os projectos tendem a forçar, pode-se dizer, a producção da provincia de S. Paulo a encaminhar se para o ponto do Rio de Janeiro.

E' facil provar que não ha vantagem alguma nessa mudança ; na realidade, prejuizo é esse grande.

Considerando o projecto Alcanforado; e enviando-se cargas de Jaguary na linha Mogyana a Santos e ao Rio de Janeiro :

Temos :

Projecto Alcanforado :

Jaguary a Amparo	30	
Amparo á S. José	140	
S. José à Côte	<u>387</u>	<u>557 kil.</u>

127

Pelas linhas actuaes :		
Jaguary a Campinas	35	
Campinas á Jundiahy	45	
Jundiahy á Santos	<u>139</u>	<u>219 kil.</u>

Diferença a favor do Porto de Santos 338 kil.

Vê-se, pois, que o agricultor actualmente servindo-se da Mogyana tem forçosamente de encaminhar sua producção sempre ao porto de Santos e jamais ao do Rio de Janeiro ; e assim toda a provincia de S. Paulo.

Pelo projecto Morton enviando-se cargas de Mogy-Mirim a Santos ou ao Rio de Janeiro temos :

Projecto Mortono :		
Mogy-Mirim a Pindamonhangaba	250	
Pindamonhangaba á Cachoeira	61	
Cachoeira á Côte	<u>265</u>	<u>576</u>

Pelas linhas actuaes :

Mogy-Mirim á Campinas	76	
Campinas a Jundiahy	45	
Jundiahy a Santos	<u>139</u>	<u>260</u>

Diferença a favor do porto de Santos 316

Os projectos Alcanforado e Morton só procurão centralisar, sem razão especial para isso, o systema de vias ferreas da provincia de S. Paulo na capital do Imperio ; desta sorte tem por objectivo destruir as relações commerciaes existentes desde longa data com o Porto de Santos para localisal-as no do Rio de Janeiro com verdadeiro prejuizo dos productores, como acabamos de demonstrar.

Encarados por este lado devem ser tidos como desvantajosos ; não poderão desviar cargas para sua linha ; construirão via ferrea somente para corregar os productos da zona que pretende atravessar, os quaes são mui diminutos, como elles mesmos asseverão.

E' facil demonstrar que a producção de S. Paulo não se tem até hoje encaminhado para o Rio de Janeiro pela Estrada de Ferro do Norte, citando somente o algarismo de seu trafego total de 42546 toneladas realisado no anno de 1881 ; mui insignificante para representar

a somma total de carga que percorrem as linhas Mogyana, Paulista e Ingleza.

**Em resumo diremos :**

1.º Que a concessão de privilegio aos Srs. Alcanforado e Morton tende a causar prejuizo às principaes Companhias de Estradas de ferro da Provincia de São Paulo.

2.º Que procura perturbar todas as relações sociaes e economicas da Provincia, forçando a producção a dirigir-se para um centro em que ella tem relações commerciaes em ponto diminuto, com enorme augmento de percurso.

3.º Que nesse factó está principalmente a sem razão dos taes projectos Morton e Alcanforado.

4.º Que não obstante, cumpre a companhia Paulista procurar impedir tal concessão de privilegio, como attentatorio dos direitos adquiridos nos diversos contractos celebrados com o Governo Provincial.

São estas as considerações que temos a honra de offerecer a V.ª S.ª a quem

Deos Guarde

Ill.º Sr. Dr. Fidencio N. Prates, M. D. Presidente Interino da Directoria da Companhia Paulista das Estradas de Ferro d'Oeste.

Assignado

JOSÉ PEREIRA REBOUÇAS  
*Engenheiro Chefe Interino*

Confere.

ALONSO G. DA FONSECA  
*Secretario*