

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral

Illm. Sr.

Apresento a consideração de V. S. o seguinte relatório semestral, de Julho a Dezembro de 1884.

No dia 1° de Dezembro começou a vigorar as modificações das tarifas que ha dois annos foram confeccionadas, porem só agora foram postas em execução pela dependencia em que se acham as Companhias com garantia de juro do Governo Geral. Não é possível prever o resultado d'estas modificações senão no fim do corrente semestre.

No dia 4 de Novembro abriu-se ao trafego a estação de Remanso, no kilometro 9, da linha de Cordeiro a Descalvado, a qual promette ser rendosa.

Trafego

O trafego augmentou quer em passageiros quer em mercadorias, como V. S. verão nos quadros seguintes :

Passageiros

SEMESTRE DE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL
Dezembro de 1883	18.390	65.576	83.966
» » 1884	16 712	67.300	84 012
Menos em 1884	1.678		
Mais em 1884		1.724	46

O movimento mostra um augmento de 45 e o rendimento o de 90\$770 o que é satisfatorio, attendendo-se que o numero de passageiros de 1ª classe diminuiu 1.678, conforme mostram os quadros. A relação de passageiros foi esta :

1ª Classe	20 %	} 100 %
2ª »	80 %	

O rendimento foi o seguinte :

1ª Classe	Rs. 64:619\$390
2ª »	» 121:724\$720
Total	Rs. 186:344\$110

Sendo esta a relação :

1ª Classe 65,3 %

2ª » 34,7 %

Mercadorias

Houve augmento tanto na importação como na exportação, quanto a primeira, grande parte é dividida ao material para a linha de Rio Claro, a quem a Companhia Paulista concedeo uma redução de 50 % no frete, relativamente a renda foi menor do que devia ser. Quanto ao augmento de exportação é naturalmente proveniente de 52 763 tonelladas de café transportadas.

Mercadorias

SEMESTRE DE	EXPORT.	IMPORT.	TOTAL
Dezembro de 1883	57.125	17.634	74.759
» » 1884	58.018	20.283	78.301
Mais em 1884	893	2.649	3.542

E' muito notavel o pouco movimento de exportação, excepção feita do café que se eleva á mais de 90 % do total. E' de esperar, porem, que com as novas tabellas

para mantimentos e outros, seja bem de pressa modificada.

A cultura do algodão é quasi nulla como artigo de exportação, devida ao seu frete e ao imposto exagerado; reduzido este e aquelle inquestionavelmente mudará de face o trafego que já foi importante antes de 1875.

Trafego de vagões

SEMESTRE DE	EXPORT.	IMPORT.	TOTAL
Dezembro de 1883	1.309	987	2.296
» » 1884	1.279	630	1.909
Menos em 1884	030	357	387

A diminuição foi do movimento de madeiras.

Animaes transportados

SEMESTRE DE	EXPORT.	IMPORT.	TOTAL
Dezembro de 1883	2.223	401	2.624
» » 1884	1.822	329	2.151
Menos em 1884	401	072	473

O movimento d'animaes deve d'ora em diante augmentar progressivamente, estando as tarifas organisadas especialmente baixas para facilitar o transporte.

Receita e despeza

E' de toda a maneira lisongeira como se vê do quadro abaixo :

SEMESTRE DE	BRUTO	CUSTEIO	LIQUIDO	REL. DA DESPEZA
Dezembro de 1883	1.406.923\$190	548.472\$050	858.451\$140	38,93 %
» 1884	1.467.636\$780	563.145\$870	904.490\$910	38,37 %
Mais em 1884	60.713\$590	14.673\$820	46.059\$770	

Embora o custeio fosse apenas 14 contos mais e a receita 60 contos mais, a renda liquida teria sido maior se a Companhia não tivesse concedida a redução á Companhia Rio Claro, sobre seu material; se tivesse cobrado passagens aos colonos, se não tivesse augmentado o numero de trens de passageiros, concessões todas que a Companhia tem feito sem contar que nunca cobrou frete sobre os seus proprios materiaes quer para a construcção da linha, quer para navegação.

Renda bruta por kilometro

SEMESTRE DE	KILOMETROS	BRUTA	POR KILOMETRO
Dezembro de 1883	243	1.406.923\$190	5 789\$807
» 1884	243	1.467.636\$780	6 039\$657
Mais em 1884		60.713\$590	249\$850

Despeza por kilometro

SEMESTRE DE	KILOMETROS	DESPEZA BRUTA	POR KILOMETRO
Dezembro de 1883 » » 1884	243 243	548 472\$050 563.145\$870	2.257\$086 2.317\$472
Mais em 1884		14.673\$820	60\$386

Conservação da Via Permanente

O estado da via-permanente é muito satisfactorio :

Dormentes

Foram substituidos na :

1ª Secção	7.465	ou	7 %
2ª »	5.719	»	8 %
3ª »	6.786	»	5 %

Total 19.970 » 6 39 % da linha inteira

Foi assentado um desvio de 175 metros no kilometro 9 da 3ª secção, para a estação de Remanso.

Construiu-se um rancho de tijollos no kilometro 82, outro no kilometro 90, augmentou-se a estação de Louveira, o almoxarifado, principiou-se um paredão do dique e trabalhou-se na estação de Campinas. Fez-se uma ponte nova de dois vãos de 4 metros cada um em Porto Ferreira, e 2 boeiros nos kilometros 15 e 43.

Tracção

Foram montadas 2 machinas novas n. 17 e 18 que tem dado optimos resultados economicos, quanto ao combustivel e tambem podendo reboucar trinta e seis wagões carregados com café, tendo estas locomotivas dispensado um machinista, um foguista e um guarda-trem, as de ns. 4 e 10 soffreram reparos geraes; 13 e 14 ligeiros concertos. Quanto as demais, ligeiros retoques.

Carros e vagões

Foi construido um carro de 1ª classe do systema americano.

14 outros, concertos geraes,

16 vagões novos, construidos,

15 vagões abertos, construidos de novo quanto a parte da madeira,

6 vagões para conduzir madeira, construidos,

15 ditos, concertos geraes,

156 * ligeiros concertos.

Navegação

Para o serviço do rio Mogy Guassú foram construidas 4 balças e duas grandes canoás.

Telegrapho

O telegrapho tem funcionado sem interrupção, tendo havido augmento de transmissões.

Foi construida uma linha entre a cidade de Descalvado, passando pela estrada publica, e a estação da navegação ou Ponte d'Amaral, em distancia de 23 kilometros.

Durante o semestre a turma da cerca se tem occupada em feixar a linha em diversos trechos, assentando ao todo 19.830 metros.

Accidentes

Tenho a lamentar, que uma negra velha, que andava na linha fosse morta no kilometro 33, perto de Vallinhos no dia 20 de Dezembro.

Almoxarifado

Tudo em ordem e em dia.

Contadoria

Em dia, bem assim a escripturação das estações.
Deos guarde a V. S.

Illmo Sr. Dr Fidencio Nepomuceno Prates, Digno. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

WALTER J. HAMMOND

Insp. geral

Movimento de cada estação Passageiros

ESTAÇÕES	1ª classe	2ª classe	Ida e volta	TOTAL
Jundiahy . . .	231	3 281	299	3.811
Louveira . . .	52	1.210	35	1.297
Rocinha . . .	340	3.012	240	3 592
Vallinhos . . .	250	1.882	304	2.436
Campinas . . .	4.002	27.517	2.200	33.719
Boa Vista . . .	11	501	5	517
Rebouças . . .	62	2.401	51	2.514
Sta. Barbara.	112	2.069	140	2.321
Tatú	80	900	30	1.010
Limeira . . .	290	5.268	313	5.871
Cordeiro . . .	176	2.002	200	2.378
Rio Claro . .	395	5.432	303	6.130
Araras	190	1.999	140	2.320
Goabiroba . .	50	600	30	680
Leme	49	1.200	30	1.279
Pirassununga	300	3.890	250	4.440
Porto Ferreira	100	1.790	50	1.940
Descalvado . .	250	2.300	264	2.814
Remanço . . .	2	55	1	58
	6.942	67.300	4.885	79.127

Campinas, 10 Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND

Insp. geral

**Immigrantes no segundo semestre
de 1884**

ESTAÇÕES	QUANTIDADE
Rocinha . .	6
Campinas . .	504
Rebouças . .	2
Santa Barbara	5
Limeira . . .	7
Cordeiro . .	3
Rio Claro . .	185
Araras . . .	3
Goabiroba . .	56
Leme	14
Pirassununga	13
Porto Ferreira	33
Descalvado .	29
	860

Campinas, 10 de Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND

Insp. geral

Movimento de cada estação Mercadorias

ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TOTAL
	T.	T.	T.
Jundiaby. . .	80	4	84
Louveira. . .	536	60	596
Rocinha . . .	670	150	820
Vallinhos . . .	3.207	72	3.279
Campinas. . .	26.020	13.445	39.465
Boa Vista . . .	13	1	14
Rebouças. . .	480	24	504
Santa Barbara . .	405	67	472
Tatú	880	14	894
Limeira	2.804	494	3.298
Cordeiro	1.200	61	1.261
Rio Claro	11.217	4.134	15.351
Araras	1.600	156	1.756
Goabiroba	601	50	651
Leme	1.008	99	1.107
Pirassununga . . .	1.900	301	2.201
Porto Ferreira . . .	1.984	369	2.353
Descalvado	3.271	777	4.048
Remanço.	142	5	147
	<u>58.018</u>	<u>20.283</u>	<u>78.301</u>

Campinas, 10 de Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND

Insp. geral

Descriminação da receita

A saber :	Rs.	
Mercadorias	1 235.188\$900	84 16 %
Passageiros	186.341\$110	12.70 %
Encomendas. . . .	15.870\$430	1.08 %
Telegrapho	10.176\$940	68 %
Animaes	3.901\$290	26 %
Armazenagem. . . .	641\$380	04 %
Arrecadação do imposto	4.448\$930	30 %
Aluguis de casas, zo- na, estações, etc.	11.064\$800	78 %
	1.467.636\$780	100.00 %

Campinas, 10 de Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND

Insp. geral

Descriminação da despesa

Assim :	Rs.	
Conservação da via	269.546\$380	47.86 %
Tracção	120.602\$530	21.41 %
Repartição de carros e vagões	56 059\$810	9.95 %
Trafego	81.360\$980	14.44 %
Administração . .	31.776\$030	5.64 %
C. de Jundiaby .	3.800\$110	70 %
	<hr/> 563.145\$870	<hr/> 100 00 %

Campinas, 10 de Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND
Insp. geral

Movimento de cada estação especificadamente

ESTAÇÕES	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL	SAL	ASSUCAR	DIVERSOS	TONELADA TOTAL
Jundiaby . . .	—	81	81	—	—	4	4
Louveira . . .	340	190	530	5	7	49	61
Rocinha . . .	570	99	669	12	7	150	169
Vallinhos . . .	3.107	79	3.186	40	5	39	84
Campinas . . .	24 007	2.277	26 284	4.236	1.500	9 007	14.743
Boa Vista . . .	10	2	12	—	—	—	—
Rebouças . . .	300	200	500	12	2	12	26
Santa Barbara .	120	304	424	20	2	50	72
Tatú	770	110	880	5	—	5	10
Limeira	2.609	450	3 059	150	49	350	549
Cordeiro	1 140	120	1.260	10	—	50	60
Rio Claro . . .	10 097	380	10.477	570	50	2.090	2.710
Araras	1.500	82	1.582	33	10	100	143
Goabiroba . . .	409	176	585	12	2	40	54
Leme	770	270	1.040	30	—	60	90
Pirassununga .	1 830	104	1.934	90	15	250	355
Porto Ferreira .	1.999	147	2.146	301	10	120	431
Descalvado . . .	3.050	177	3.227	447	30	240	717
Remaço	140	2	142	—	—	5	5
	<u>52.768</u>	<u>5.250</u>	<u>58.018</u>	<u>5.973</u>	<u>1.689</u>	<u>12.621</u>	<u>20.283</u>

Campinas, 10 de Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND
Insp. geral

Telegrapho

Telegrammas despachados durante o semestre findo em 31 de Dezembro de 1884, nas diversas estações, e lista deapparelhosempregados.

DESPACHOS DE	N. DE APPARELHOS	COPOS	P.	A. P.	O. C. S.	TOTAL
		DE BATERIAS		e G. P.		
Jundiahy.	2	70	182	—	1.391	1.573
Louveira.	1	30	41	—	94	958
Rocinha.	1	30	132	1	984	1.117
Valinhos.	1	30	77	—	895	972
Campinas.	13	180	2.091	47	5.163	7.301
Boa Vista.	1	30	12	—	313	324
Rebouças.	1	30	71	—	953	1.024
Santa Barbara.	1	30	73	—	876	949
Tatú.	1	30	92	—	884	976
Limeira.	2	60	403	—	1.328	1.731
Cordeiro.	4	130	180	—	2.971	3.151
Rio Claro.	3	70	636	—	1.593	2.234
Remaço.	1	40	17	—	81	98
Araras.	1	40	222	2	828	1.052
Goabirola.	1	40	60	—	682	742
Leme.	1	40	83	—	588	671
Pirassununga.	2	70	425	10	1.061	1.496
Porto Ferreira.	2	70	133	5	1.323	1.461
Descalvado.	4	90	348	8	1.180	1.536
Ponte Amaral.	1	20	6	—	36	42
Companhias estran- has *			4.291	70	854	5.215
Somma	41	1.130	9.578	143	24.902	34.623

* Telegrammas de Companhias estranhas transmittidos.

P. Telegrammas em serviço publico.

A. P. Telegrammas em serviço da autoridade policial.

O. C. S. Telegrammas em serviço da Companhia.

Campinas, 10 de Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND
Insp. geral

Materiaes gastos pelas locomotivas

Quadro demonstrando o termo medio dos gastos por locomotiva e por kilometro, de carvão e azeite, no semestre findo em 31 de Dezembro de 1884.

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	CARVÃO EM KILOS	NUMERO DE VAGÕES REBOCADOS	AZEITE EM LITROS	QUALIDADE DO TREM
1 á 4	48	7.5	027	Misto
5 á 8	8.7	21.3	051	Carga
9 á 11	5.0	8.4	027	Expresso
12 á 15	7.7	14.3	030	Misto
17 á 18	13.6	28.4	069	Carga

Numero de kilometros percorridos pelas locomotivas

Com os trens . . .	221.825	} 285.325
Fazendo manobra . .	55.591	
Serviço de lastro . .	7.909	

Materiaes gastos e consumidos pelas locomotivas e vagões

Carvão de pedra 1.881.325 kilos
 Azeite de cebo 3112.5 galões, ou 14003.25 litros

Campinas, 10 de Fevereiro de 1885.

WALTER J. HAMMOND
Insp. geral

ANNEXO N.º 2

Balanço Geral

BALANÇO RELATIVO AO SEMESTRE DE JULHO A DEZEMBRO DE 1884

ACTIVO		PASSIVO	
Capital por emittir		Capital	
Importe do mesmo	6.994.800\$000	Valor do mesmo	20.000.000\$000
Acções da Companhia		Emprestimo emittido	
Importe de 2.000 acções pertencentes ao fundo de reserva	400.000\$000	Idem idem	1.550.248\$27
Consti ueção da linha e despezas accessorias		Dividendos	
Gastos feitos com :		Não reclamados	25.248\$28
Encorporação da Companhia	1.578\$540	Companhia Sorocabana	
Moveis e utensis	12.518\$320	Saldo a seu favor	953\$27
Cessão de privilegio	40.005\$000	Imposto de transitio	
Obras de construcção	9.361.548\$103	Idem idem	34.221\$37
Material fixo	3.175.302\$434	Matriz de Campinas	
Material rodante	1.399.307\$912	Idem idem	10.832\$01
Telegrapho	49.256\$071	Pessoal	
Diversos materiaes	113.859\$343	Vencimentos por pagar	55.075\$89
Agio	1.250.000\$000	Fundo de reserva	
Juros, commissões e descontos	742.575\$960	Importancia que constitue o mesmo	698.897\$17
Material fluctuante		Lucros e perdas	
Importe de um vapôr, trez lanchas, correntes e accessorios	75.851\$478	Saldo d'esta conta	6.721\$33
Materiaes para custeio		Receita geral	
Existentes no almoxarifado	233.215\$924	Saldo liquido da receita e despeza da nossa linha ferrea n'este semestre	801.115\$075
Friy, Miers & C.		Receita por liquidar do semestre anterior	12.363\$363
Saldo em poder dos mesmos para a compra de materiaes	86.508\$034	Receita especial	
Companhia S. Paulo Railway		Proveniente da taxa adicional de 3 réis por kilogramma, e auxilios votados pela Assembléa geral d'accionistas	1.300.391\$03
Saldo a nosso favor	227.943\$487		
Companhia Mogyana			
Idem idem	91.038\$750		
Companhia Rio Claro			
Idem idem	92.038\$210		
Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro			
Idem idem	1.694\$790		
Companhia Ituana			
Idem idem	117\$450		
Companhia Bragantina			
Idem idem	63\$150		
Zerrenner, Bülow & C.			
Idem idem	5.933\$740		
Caixa Filial do Banco do Brazil			
Idem idem	90.283\$280		
Diversos devedores			
Idem em mãos de diversos	15.868\$311		
Caixa			
Inheiro existente nas caixas em Campinas e S. Paulo	34.758\$348		
S. E. ou O	Rs.		
	24.496.067\$135	24.496.067\$135	



ANNEXO N.º 3

Balancete de Receita e despesa

BALANCETE

da receita e despeza liquida da Companhia Paulista de vias ferreas e fluviaes no semesrte de Julho a Dezembro de 1884

RECEITA		IMPORTANCIA	TOTAL	DESPEZA		IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros	1ª classe	6.942		Conservação da linha	Demonstração A	269:546\$380	
	2ª »	67.300			Tracção	» B	120:602\$560
	Ida e volta	4.885		Trafego	» D	81:360\$980	
	Total	79.127	186:344\$110	Administração e despesas diversas	» E	31:776\$030	
Encommendas e bagagens			15:870\$430	Reparos de carros e wagões	» C	56:059\$810	
Animaes			3:90\$290	Escriptorio central	» F	14:957\$220	
Telegrapho			10.176\$940	Aluguel e custeio da estação de Jundiahy		3:800\$110	
Mercadorias	Toneladas exportadas	58.018		Navegação Mogy Guassú		155:094\$448	
	» importadas	20.283		Imposto de industrias e profissões		9:518\$745	
	Total	78.301	1.235:188\$900	Aluguel de carros e wagões		109\$280	742.855\$563
Armazenagem			641\$380				
Porcentagem pela arrecadação d'imposto			4:448\$930				
Aluguel d'estações			3:0.0\$000	Saldo			725.263\$597
Aluguel de casas			456\$000				
Aluguel de botequins			480\$000				
Uzo de zona privilegiada			1:500\$00				
Emolumentos por transferencias de acções			373\$100				
Receitas diversas			5:73\$080				
			16.637\$496				
			1.468.119\$160				1:468.119\$160

Demonstrações a que se refere o Balancete supra

DEMONSTRAÇÃO A. (Conservação da linha e suas dependencias)			DEMONSTRAÇÃO B. (Tracção)			DEMONSTRAÇÃO C. (Reparos e renovação de carros e wagões)		
Administração		8:978\$180	Administração e officinas.		5:576\$910	CARROS		
CONSERVAÇÃO E RENOVAÇÃO DA VIA PERMANENTE :			DESPEZAS DAS LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO :			Administração		8:545\$590
Pessoal	94:670\$410		Pessoal	19:918\$080		Pessoal	8:818\$620	17:001\$520
Material	142:247\$100	236:917\$510	Carvão e lenha.	56:110\$650		Material	8:182\$900	
REPAROS DE ESTRADAS, PONTES, SIGNAES E OBRAS :			Agua	760\$000		WAGÕES		
Reparos d'estações e mais edificios		23:650\$690	Azeite, sebo, e outros materiaes	8:794\$590	85:583\$320	Pessoal	20:886\$160	30:512\$700
		269:546\$380	REPAROS E RENOVAÇÃO :			Material	9:626\$540	
			Pessoal	16:724\$670				56:059\$810
			Material	12:717\$660	29:442\$330			
					120:602\$560			
DEMONSTRAÇÃO E. (Administração)			DEMONSTRAÇÃO D. (Trafego)			DEMONSTRAÇÃO F. (Escriptorio central)		
Inspectoria geral e Secretaria	2:133\$300		Pessoal	60:349\$220		Pessoal	12:854\$960	
Contadoria etc.	5:100\$000		Azeite, graxa, e outros materiaes	15:602\$350		Transporte e estada	91\$000	
Chefia de Trafego	4:535\$000		Impressos, papelaria e bilhetes	3:510\$650		Aluguel de casa	600\$000	
» de Telegrapho	13:654\$90		Encerados, cabos, etc.	1:007\$460		Annuncios, impressos e mais despezas	1:258\$260	
Almoxarifado	4:169\$900		Fardamento	220\$160		Imposto Municipal	153\$000	
Pagadoria	1:980\$000		Despezas diversas	671\$140				
Escurituarios	20\$440				81:360\$980			14:957\$220
		31:776\$030						

ANEXO N.º 4

Demonstração do 31.º dividendo

DEMONSTRAÇÃO

do 31.º dividendo aos accionistas das estradas de ferro da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no Balancete da Receita e Despeza relativo ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1884	725.263\$597	Importancia destinada ao pagamento do 31.º dividendo (9\$800 réis por acção ou 9,8 %)	637.254\$800
Importancia sujeita a liquidação no semestre anterior	12.363\$363	Idem destinada ao fundo de reserva	8.048\$350
		Idem destinada a amortisação da divida da Companhia	87.109\$610
		Idem sujeita a liquidação neste semestre	5.214\$191
	737.626\$960		737.626\$960

Escritorio da Companhia Paulista de vias ferreas e fluviaes em S. Paulo 19 de Fevereiro de 1885.

GABRIEL NUNES RAMALHO—*Guarda livros*

ANNEXO N.º 5

Relatorio
sobre a navegação Mogy Guassú

Navegação do rio Mogy-Guassú

Illm. Sr.

Ao apresentar a V. S. o meu ultimo relatorio sobre occurrencias do serviço ao meu cargo, durante o semestre findo em Junho de 1884 estavam apenas encetados os trabalhos para o estabelecimento da navegação do rio Mogy-Guassú; com effeito, só ligeiras explorações haviam sido feitas e algumas rochas haviam sido removidas para a desobstrucção da corredeira dos Patos.

No presente relatorio que tenho a honra de dirigir a V. S. já posso, entretanto, fallar da navegação supra-mencionada como de um facto real: já um barco a vapor sulcou as aguas do rio entre Porto Ferreira e Pontal, n'uma estensão de 205 kilometros—a saber—em estensão equivalente a da ferro-via que parte de Jundiáhy até o ponto inicial da navegação!

Este resultado tão satisfactorio foi principiado no tempo da maior secca n'aquella parte do rio entre Porto Ferreira e Ponte do Amaral, o trecho do rio que mais difficuldades offerece á navegação, por ter mais corredeiras e rasoiras do que qualquer outra parte.

Logo depois prolongou-se até Pontal, quando o rio estava mais cheio, porque a prudencia não aconselhava uma experiencia com vapor n'uma parte do rio em que foram feitas apenas algumas ligeiras explorações, salvando bastante agua. Esta precaução provou-se bem pelo facto que na corredeira do Cordão, 140 kilometros de Porto Ferreira, o canal é muito tortuoso e improprio para barcos a vapor sem que seja indireitado, como temos feito em Patos e outras corredeiras. Com a enchente naturalmente o vapor podia passar em qualquer parte da corredeira.

Segundo as observações feitas pelo pessoal incumbido do serviço da navegação a maxima da vasante deu-se a 22 de Outubro de 1884; no dia immediato, 23, notou-se pequeno crescimento das aguas, em consequencia de pequenas chuvas cahidas nas cabeceiras do rio; esta enchente foi, porém, passageira, por quanto, já a 20 de Novembro do mesmo anno voltaram as aguas ao mesmo nivel observado a 22 de Outubro. Desde a mencionada data de Novembro até meados de Dezembro foi insignificante o movimento da cheia, mas d'ahi em diante tornou-se ella muito importante pelo seu volume e rapidez, entrando se em plena estação das chuvas.

A primeira experiencia da navegação do rio por barco a vapor realizou-se a 2 de Dezembro. No dia seguinte, 3, desceu o barco até a distancia de 11 kilometros, nas proximidades da corredeira dos Patos, No dia 16 do mesmo mez já o barco foi rio abaixo até a ponte do Amaral, tendo atravessado incolume as corredeiras dos Patos, do Gaviãosinho e da Razoira da Prainha; na volta, effectuada no mesmo dia, houve ensejo de experimentar-se, pela primeira vez, rio ácima, o guincho especial para vencerem-se as corredeiras, dando a experiencia optimas provas na corredeira do Gaviãosinho, não só n'essa occasião, como tambem, em todo o demais periodo decorrido desde a inauguração do serviço, serviço para o qual é o barco empregado perfeitamente adequado, sendo a media da sua velocidade de 16 kilometros por hora rio abaixo e de 7 $\frac{1}{2}$ kilometros rio ácima. O barco com todos os pertences necessarios ao fim a que se destina, tendo apenas 6^m 41 de callado, poderá sempre navegar, desde que, segundo as observações das vasantes; a maxima d'estas, em 22 de Outubro, deixou, nas corredeiras, 6^m 75 de profundidade d'agua.

Eis, em breve resumo, o serviço da navegação até hoje feito. Entrarei agora, em diversos detalhes ácerca do mesmo serviço, os quaes julgo deverem ser levados ao conhecimento de V. S.

Desobstrucção dos canaes nas corredeiras

Todas as explorações preliminares, feitas por mim ou por outros, haviam demonstrado a existencia dos canaes nas corredeiras e a respectiva profundidade das aguas n'esses pontos : eram, porém, necessarios exactos e complicados estudos dos referidos pontes, antes de começarem-se os trabalhos definitivos de desobstrucção, porque, mais de uma vez, apresentou-se a necessidade de abandonar-se o canal existente em vista de sua sinuosidade, circumstancia esta que impede a passagem do barco, assim como, por exemplo, no da corredeira dos Patos ; alli, o canal parte da margem direita, rio abaixo, recurva-se subito para a esquerda, atravessa a correnteza e descreve uma curva viva no meio do rio. Era mister, pois, ao determinar-se o canal destinado ao serviço da navegação, evitarem-se os inconvenientes analogos aos mencionados, aproveitando-se, entretanto, tanto quanto possivel, o canal natural existente. O systema de correntes, empregadas para a passagem das corredeiras exigem, com effeito, canaes em linha recta, para diminuir-se os riscos de choques dos barcos contra as pedras, sobre tudo quando, sabe-se, augmenta consideravelmente a rapidez das aguas nos mesmos canaes. Observaremos com tudo que essa velocidade das correntezas, n'esses canaes, não affecta praticamente a marcha dos barcos ; estes, sem o auxilio dos guinchos e

correntes, jamais poderiam vencer taes correntezas, e, empregado esse auxilio, tornou-se indifferente que a velocidade da correnteza seja, por exemplo de 6 ou 9 kilometros por hora. Para formar-se um canal artificial na corredeira dos Patos, corredeira que tem 450 metros de extensão, foi necessaria a remoção de 240 metros cubicos de rochas vivas, das quaes na vazante muitas foram deixadas a descoberto, e entre as quaes foi rasgado um canal, cuja largura varia de 16 a 25 metros, A' baixo da corredeira dos Patos o rio forma uma bacia. onde foram encontradas e removidas algumas rochas isoladas.

Dessa corredeira até á do Gaviãosinho, a 3 kilometros de distancia, o rio tem profundidade para a navegação e barcos de C^m 60 de callado.

A corredeira do Gaviãosinho é formada por um cordão de pedras das quaes algumas enormes, que ficam 100 metros acima do cordão propriamente dito; estas já foram removidas. O serviço mais importante, neste ponto, consistio em limpar o canal no cordão de podras, onde a agua corre com extraordinaria velocidade. Tão forte é ahí a correnteza, que foi quasi impossivel fazer os buracos para os cartuxos de dynamite, os quaes foram collocados nas fendas das rochas e seguros por meio de grandes pezos. Actualmente, a profundidade d'agua no canal é de 75 a 80 centimetros no tempo da vazante.

Esta corredeira tem de extensão apenas 200 metros,

sendo a differença de nivel de 55 centímetros n'uma parte: no canal, porém, a differença de nivel é de 35 centímetros, na extensão apenas de 45 metros, o que explica a enorme velocidade da agua.

A grande utilidade do guincho para vencer as corredeiras ficou aqui cabalmente demonstrada, porque, sem o emprego do mesmo guincho, seria invencivel a difficuldade deparada: uma vez que se recorre a este apprelho, pouco importam as correntezas para a subida dos barcos rebocadores ou rebocadas.

Entre as corredeiras do Gavião-inho e da Rascoira da Praiaha trez kilometros o rio não offerece obstaculos. N'esse logar, cuja denominação parece querer indicarlo, o rio é muito raso na estação das secas, tendo um canal bastante tortuoso, o qual carece para o futuro de ser melhorado no intuito de impedir-se qualquer accidente.

Cinco kilometros além, logo abaixo da embocadura do Ribeirão no Babedoiro, está o canal obstruido com um banco de areia, obstaculo este que, collocado no meio do canal, divide as aguas em dois canaes em que adquirindo assim as correntezas grande velocidade em ambas as estreitas passagens por onde precipitam-se as aguas. N'este momento não é possivel o melhoramento deste ponto: espero, porém, poder mais tarde alargar um dos canaes, porque, actualmente, é tal a velocidade das correntezas, a que alludi, que torna se quasi necessario o emprego do guincho para transpor-se esta pas-

sagem rio acima. D'este ponto até a Ponte do Amaral não houve difficuldades encontradas, sendo apenas necessaria a remoção de algumas rochas isoladas. Dois kilometros abaixo da Ponte do Amaral e abrangendo parte da embocadura do Ribeirão do Pantano, começa a corredeira deste nome, corredeira que tem 650 metros de extensão durante a qual opera-se uma differença de 0^m 40 no nivel da agua. N'esta corredeira foi removida grande quantidade de rochas, com o fim de formar-se um canal artificial, tendo o natural muitas curvas rapidas. Espero que esta corredeira poderá vir a ser transposta sem o emprego deapparelhos a que nos temos referido; si assim, porém, não succeder, o serviço da navegação não será interrompido durante o assentamento da corrente, porque, aproveitada uma vasante do rio, tal trabalho poderá ser realizado em um só dia.

Abaixo desta corredeira espraia-se o rio manso e profundo durante limitada extensão até o começo da Escaramuça.

Tem esta 1.500 metros e apresenta 2^m 60 de differença de niv l. Ao chegar, em Dezembro, a estação das chuvas, já iam adiantados os trabalhos para a formação do canal artificial desta corredeira; desde aquella data, porém, foram as obras interrompidas pela cheia, embora, segundo penso, se possa conseguir concluil-as sem cessarem as communicações fluviaes regulares — entre o Porto-Ferreira e o Pulador, distancia de 50 kilometros. Actualmente, para que o vapor possa com fa -

cilidade atravessar essa corredeira, foi assentada uma corrente para o aparelho do guincho, na direcção projectada do canal definitivo.

Os dez seguintes kilometros, entre os portos de Escaramuça e do Pulador são de franca e livre navegação ; deste ultimo porto até o fim dos Pantanaes, n'uma distancia de 80 kilometros, são profundas as aguas, e, salvo as sinuosidades do seu curso não ha obstaculos dignos de serem mencionados.

Começa a corredeira da Boa Vista cerca de 133 kilometros de distancia do Porto-Ferreira.

Apezar de muito forte a correnteza alli existente, não são importantes os trabalhos exigidos para o estabelecimento de um canal em linha recta, o qual, em virtude das condições locais, prestaria para a navegação durante todo anno, não obstante as variações de nivel das aguas do rio.

Logo abaixo vêm a corredeira dos Corções, assim chamada em consequencia de trez renques de rochas que embaraçam o canal, cordões que poderão ser destruidos mediante pequeno trabalho.

D'este ponto em diante desaparecem os successivos obstaculos com que se tem de lutar no começo da navegação : o rio, desembaraçado dos rochedos que coalham-lhe as aguas corre sem grande velocidade e alarga-se muito.

Assim, pois, estão hoje superados os maiores tropeços oppostos á navegação projectada pela Companhia,

ANNEXO N.º 5

Parecer do Conselho Fiscal

Srs. Accionistas,

Ao vosso esclarecido juizo apresentamos nosso parecer sobre a escripturação e contas da Companhia Paulista, relativamente ao semestre que findou em 30 de Junho ultimo, conforme preceitua o paragrâpho 3º do artigo 79 dos Estatutos que nos regem. •

Cumpre-nos o grato dever de scientificarvos, que, do exame a que procedemos, verificamos estarem exactas as contas d'aquelle semestre, e a escripturação, alem de feita com muita ordem, precisamente em dia.

O movimento do trafego, tanto de passageiros, como de mercadorias, foi, n'este semestre menor que no semestre anterior, e consequentemente tambem inferior foi a renda.

Não é porem para estranhar-se este facto ; por quanto a renda dos semestres de Julho a Dezembro tem sido sempre maior, como sabeis, que as dos semestres de Janeiro a Junho, e isto devido a uma cauza de todos nós conhecida.

O decrescimento havido no movimento de passageiros foi de 2,139 e o de mercadorias de 18,817 toneladas. Comparado, porém, o trafego d'este semestre com o de Janeiro a Junho do anno passado, o augmento no de que nos occupamos foi de mais 4,254 passageiros, tendo sido, no movimento de importação e exportação, a differença para menos de 6,960 toneladas.

O decrescimento, pois, de nossa renda, no ultimo semestre deve-se attribuir, nos parece, alem da cauza já mencionada e conhecida, á baixa do preço do principal genero de nossa exportação o café, o que obrigou os productores a conservá-lo em seus celheiros esperando melhor oportunidade, e a outras circumstancias exceptionaes, as quaes, confiamos, não perdurarão por muito tempo. Não obstante é possível ainda a distribuição de um dividendo na razão de 8 ½ %, e continuam a ser muito procuradas as nossas acções, actualmente cotadas na praça á rs. 275\$000, o que patenteia a prosperidade de nossa empresa, e a confiança que de todos ella merece.

Somos, pois, de parecer, que merecem a vossa approvação as contas e escripturação que examinamos, bem como todos os actos da honrada directoria, digna de nossos louvores sinceros.

S. Paulo, 27 de Agosto de 1884.

O Conselho Fiscal

ANTONIO PINTO DO REGO FREITAS
AUGUSTO CINCINATO D'ALMEIDA LIMA
JOÃO BERNARDO DA SILVA

ANNEXO N.º 6

**Relatorio de W. J. Hammond sobre
sua viagem a Europa**

Ilm. Sr. Dr. Fidencio N. Prates

M. D. Presidente da Directoria da Com-
panhia Paulista.

S. Paulo.

Cumprindo com as instrucções de V. S., embarquei no dia 24 de Outubro de 1883 para Europa e d'ahi fui aos Estados Unidos afim de estudar o meio pratico para a navegação do Rio Mcgy Guassù.

Pelas cartas que enviei de varios pontos, V. S. sabe que fui examinar o canal que acompanha as margens dos rios Delaware e Lehigh até chegar nas montanhas acima das cidades de Wilkesbarre e Ashley, no grande Valle de Wyoming.

Pouco aproveitei d'essa viagem, visto o serviço ser feito com ca vallos e nas corredeiras existirem « locks ».

Na volta fui ver o « Morris e Essex canal », onde a

passagem nas corredeiras é feita com planos inclinados por meio de turbinas e cabos de ferro, similhantemente aos planos da linha de Santos a Jundiahy, porém com cabos seis (6) vezes mais grossos, pois dois vagões levando duas lanchas pezando em tudo 140 toneladas, estão puchadas de uma altura a outra.

Como a tracção, depois da passagem dos planos inclinados é feita por animaes, e não por vapores, logo verifiquei que não serviria para o Mogy Guassù.

Em Philadelphia não encontrando nos diversos estaleiros, vapores de pouco callado, apropriados para o Mogy Guassù, fui portanto, a cidade de Wilmington no Estado « Delawau » onde consultei com a casa de Pusey, Jones & C., fabricantes de diversas machinas e de pequenos vapores, e com The Harlan Xollig Worth Company, estabelecimento similhante; porem, em nenhum d'esses vi um vapor em construcção; entretanto a primeira casa mandou uma proposta para construcção de um vapor.

D'ahi fui à Pittsburgh; onde funccionam diariamente centenaes de vapores com pouco callado, apropriados para rios com grande correnteza. Todos esses vapores estão feitos com a roda motriz na popa, assim sendo mais apropriados para passagem em canaes estreitos e tortuosos. Todos os vapores, que vi, eram feitos de madeira, por isso, sem valor para o Mogy Guassù. N'essa cidade está estabelecida a importante e conhecida casa de James Rees & C., que tem construido navios de ferro e aço com rodas na pôpa para a navegação de rios com pouca agua e grande correnteza.

Essa casa tambem mandou uma proposta para a construcção de um vapor.

Em Chicago vi diversos vapores com que navegação os rios e o grande lago de Michigan, todos, porem com callado de dois metros ou mais, assim sem valor para o Mogy Guassú. Recommendarão-me em Chicago ir ao Estado de Manitoba, nas fronteiras de Canada, onde informaram me serem os rios navegados por vapores de pouco callado e em correntezas rapidas. Não fui, por ser o tempo intensamente frio e a terra coberta de neve, marcando o thermometro 20 degrãos Fahrenheit abaixo de zero, e portanto tinha quasi a certeza, que a minha viagem seria inutil por todos os rios serem gelados e por isso os vapores parados.

Em Clevolano (Estado do Ohio) vi os mesmos vapores que em Chicago ; tambem em Buffalo e em Hamilton e Toronto (Canada). Voltando ao Estado de Nova York fui a cidade de Syracusa, onde examinei o Erie Canal com o engenheiro do mesmo, que recommendou-me voltar a Lonkport, outra vez em direcção a Canada, pois ahi o canal estava funcionando por cabos deitados no leito do rio e com vapores pequenos. Soffri aqui mais uma decepção em achar o callado dos vapores muito grande de mais para o Mogy Guassú, tendo elles todos 1, 50 á 2,00 metros ; verifiquei entretanto que o systema de cabo é aproveitavel e vantajoso. De volta a Nova York, consultei com diversos engenheiros, os quaes todos recommendavão o systema de vapores com roda na pôpa, e concordavão com meu plano de trabalhar nas corredeiras com cabo deitado no centro do canal. Assim,

pois, depois de uma viagem muito comprida nos Estados Unidos voltei á Europa com os seguintes pontos resolvidos.

1º Que o systema de vapor deve ser com roda na popa.

2º Que era possivel construir vapores d'esse systema com callado muito pequeno.

3º Por serem as corredeiras muito rapidas, deve ser deitada uma corrente de ferro no canal para poder o vapor subir, sendo ajudado por uma machina especial para esse fim.

De volta em Londres, minha attenção foi chamada a um systema recentemente inventado pelo sr. Dupey de Lôme, engenheiro francez muito reputado. Fui, portanto á Paris, e ahi encontrei o sr. Zedé, engenheiro chefe de Companhia de Forges et Chantiers, que tem feito o unico vapor d'esse systema e já experimentado no rio — Rhone — sr. Zedé mostrou alguns desenhos, porem não podia mostrar-me nem modello ou vapor, pois aquelle unico vapor experimentado já foi outra vez reformado conforme o systema de roda, embora que tinha dado resultado muito satisfactorio.

O systema é de ter duas correntes de ferro muito grossas em cima e em cada lado do vapor, e revolvidas por polias na frente e atraz, a corrente de ferro chegando tambem no fundo do rio, pelas polias da frente, subia pelas polias de traz, a qual fricção no leito do rio, causava a marcha do vapor. O systema parece ter muitas vantagens a offerecer, não posso, porem, recomendar-o por ser somente uma experiencia ainda.

Na mesma cidade fui ver o serviço no rio - Seine — onde achei vapores com callado de somente 45 centímetros, funcionando com machinismo especial e correntes grossas de ferro, deitadas no leito do rio.

Fiz um exame minucioso de diversos vapores, de officinas e das correntes que tinham servido 20 annos sem serem inutilisadas. Sendo o mesmo systema empregado na Belgica, e no rio Rheno e no rio Danubio, era desnecessario examinal-o.

Voltando á Londres fui ver varios estabelecimentos de navios de aço com pouco callado.

Sr. W. Denny & C. de Dumbartorr, não quizeram a construcção por muitos afazeres.

Sr. M. Gregor (casa Alley e M. Lellar) de Glasgow fez uma proposta para vapor de pouco callado e guincho especial para cabo.

Sr. John Thomaz Croft & C., casa afamada pela construcção de lanchas e vapores de torpedos, fez uma proposta para vapor porem para uso de dois helices conforme usam nas lanchas, systema não recommendavel por ser muito mal apropriado para serviço de rebocar lanchas com cargas em corredeiras cheias de pedras como o rio Mogy Guassú : e, alem d'isso, o mechanismo estava calculado para trabalhar com uma velocidade demais, de perto de quatro centas revoluções por minuto.

Sr. Yarrow & C. (de fama igual ao dos srs. Torney Croft & C, porem já constructores de muitos vapores com roda na pôpa e ultimamente do famoso vapor « Le Stanley » para a commissão exploradora do governo da Belgica no Alto Congo)

Assim tendo examinado qual o systema que devia ser adoptado, passei a escolher o que offerecia mais vantagens á Companhia dos quatro proponentes para construcção de vapores com rodá na pôpa, e lanchas para carga.

O seguinte é a lista dos proponentes :

V A P O R E S

L A N C H A S

NOME E RESIDENCIA	V A P O R E S				L A N C H A S							
	COMPRIMENTO	LARGURA	FUNDO	MACHINAS TAMANHOS DCs CYLINDROS	CALLADO	PREÇO	OBSERVAÇÕES	COMPRIMENTO	LARGURA	FUNDO	PREÇO	OBSERVAÇÕES
Puscy Jones & C. Wilmington Del V. S. A	Pés 75	Pés 16	Pés 3 ½	Pollegadas 8 × 48	Palmos 2.20	£. 2.200	Callado duvidoso Não fornece Guincho espe- cial para as corredeiras	Pés 60	Pés 16	Pés 3 ½	£ 556	Pouco aperfeiçoa- das.
Jas Rees e Filhos Pitesburg Penna N. S. R	100	16	2 ½	8 × 33	2.08	3 600	Não fornece de- senhos.	80	14	2 ½	530	Não fornece desenhos.
J. M. Gregor Alley. M. Lellan G. L. A. S. Gow	80	12 ½	4	12 × 24	2.03	2.588	Callado duvidoso, como tambem governo para leme.	75	12 ½	4	725	
Yarrow & C.* Londres	100	12 ½	4	10 × 30	1.73	2.900	Tudo galvanizado	60	9	4	490	

Escolhi o ultimo, porque :

1° Offereceu um vapor, sobre cujo callado não podia haver duvida.

2° O casco do vapor seria todo galvanizado e arribitado duplamente.

3° Quanto a qualidade de material e mão de obra, não poderia ser melhor.

4° E sendo em Londres, a construcção poderia ser fiscalisada mais cuidadosamente pelos agentes da Companhia, os srs. Fry Miers & C.

5° Tudo, que foi proposto pelo sr. Yarrow, promette a dar o resultado desejado, não havendo duvida quanto ao guincho especial para as corredeiras, e nem em outra cousa.

6° A casa ter grande fama e já construido muitos vapores semelhantes.

A vista d'isso, creio que consultei os interesses da Companhia na escolha e estou certo, que o material encommendado, será muito apropriado para o serviço do rio Mogy Guassú.

Cumpre-me dizer, finalmente, que desde a minha volta ao Brazil, tenho feito todos os esforços possiveis para indireitar os canaes nas corredeiras de « Patas » e « Gaviãosinho », de modo que dentro de um anno da minha partida para Europa, um vapor estará navegando entre o alto da corredeira de « Escaramuça » e « Porto

Ferreira », uma distancia de 35 kilometros. E' isto que tenho de levar ao conhecimento de V. S., na esperança que será tudo ao seu contento.

Com toda estima e consideração

Sou de V. S.

Att. ven. e cr.

WALTER J. HAMMOND

Insp. geral

ANNEXO N.º 7

Quadro do movimento de imigrantes

1884

**Lista de passagens concedidas á im-
migrantes no semestre findo em 30
de Junho de 1884.**

Para Louveira	1 á	\$620	rs.	\$620
Rocinha	156 á	\$890	»	138\$840
Vallinhos	82 á	1\$200	»	98\$400
Campinas	873 á	1\$750	»	1.527\$750
Rebouças	8 á	2\$640	»	21\$020
S. Barbara	14 á	3\$130	»	43\$820
Limeira	21 á	3\$890	»	81\$690
Cordeiro	41 á	4\$290	»	175\$890
Rio Claro	309 á	4\$910	»	1.517\$190
Goabiroba	14 á	5\$310	»	74\$340
Leme	25 á	5\$760	»	144\$000
Pirassununga	11 á	6\$580	»	72\$380
Porto Ferreira	2 á	7\$310	»	14\$620
Descalvado	282 á	7\$970	»	2.247\$540
		<hr/>		
		1,839	rs.	6.158\$100

Campinas, 5 de Agosto de 1884.

WALTER J. HAMMOND

Insp. geral

ANEXO N.º 8

Certidão de depósito

Elias de Oliveira Machado, primeiro tabellião do Publico Judicial e Notas desta Imperial Cidade de São Paulo etc.

Certifico que, em meu poder e cartorio se achão depositados os documentos abaixo mencionados, pertencentes a Companhia Paulista e entregues pelo secretario interino da mesma, Gabriel Nunes Ramalho, a saber: Balanço relativo ao semestre de Janeiro a Junho de mil oito centos oitenta e quatro. Relação dos materiaes e obras de construcção constantes do Balanço de Janeiro a Junho de mil oito centos oitenta e quatro e finalmente a relação dos accionistas da Companhia Paulista em trinta de Junho de mil oito centos e oitenta e quatro—Todo o referido é verdade do que dou fé—S. Paulo, 26 de Agosto de 1884.

O escrivão Elias Machado. Acha-se collada uma estampilha do valor de duzentos réis inutilisada como segue: S. Paulo, 26 de Agosto de 1884 —Machado.



Srs. Accionistas

Obedecendo ao que dispõe o Art. 19 § 9º dos Estatutos, vimos no presente Relatório prestarvos concisamente contas dos acontecimentos mais notáveis ocorridos durante o semestre de Julho a Dezembro de 1884 e do nosso proceder em relação a todos os assumptos que directamente se prendem a marcha de nossa Companhia.

Tarifas

No dia 1º de Dezembro ultimo entraram em vigor as alterações que ha dois annos se propoz nas tarifas de nossa estrada.

Tal demora proveio unicamente da dependencia em que está a nossa Companhia com outras, que, tendo ga-

rantia de juros do Governo não podiam reformar suas tarifas sem a competente approvação d'elle.

Pelas Camaras Municipaes do Rio Claro e S. Carlos do Pinhal foram dirigidas ao Governo da Provincia, que mandou ouvir a Directoria, representações contra o frete do sal importado para aquellas cidades por via de nossa estrada, allegando-se haver injustiça na differença adoptada pelas tarifas entre aquelle frete e o que paga o sal importado para o Porto Ferreira. Para o sal importado com este destino adoptamos tarifa não differencial mas sim especial, por que está isso na conveniencia da Companhia.

A Directoria, julgando ditas reclamações destituidas de fundamento, deu resposta consoante, como vereis no annexo n.º 6 para o qual chamamos a vossa attenção.

Trafego

Do annexo n.º 1 podeis vêr os quadros indicativos do movimento do trafego de passageiros e mercadorias, a comparaçã) entre esse movimento e o do semestre igual no anno de 1883, o movimento do trafego de wagões, e outros esclarecimentos relativos a este assumpto.

Aqui, e para evitar repetição do que se acha explicito no mencionado annexo, só nos cabe consignar o augmento havido quer no trafego de passageiros quer no

de mercadorias, tendo crescido tanto a exportação como a importação, sendo esta explicavel pelas entradas de materiaes para a Companhia Rio Claro, e aquella pelo transporte de 52.768 toneladas de café que, unido ao de mercadorias de outros generos, sommão 58.018 toneladas exportadas, mostrando um augmento de 893 ditas no presente semestre.

Quanto ao quadro da Receita mostra elle um resultado mui satisfactorio : augmento de 60.713\$590 na receita bruta, e de 46.039\$770 na receita liquida, sendo de notar que a nossa renda seria ainda maior se a Companhia não tivesse concedido redução de 50 % isto é 70 réis por tonelada e kilometro, á Companhia Rio Claro sobre os trilhos e maquinas destinadas á construcção do prolongamento da estrada para Araraquara e ramal para o Jahú ; se tivesse cobrado passagens aos colonos e immigrants, e se não tivesse augmentado o numero de trens de passageiros.

Conservação da Via Permanente

Acha-se em perfeito estado, tendo-se feito substituições de 19.970 dormentes, assentamento de desvios, e construcção de obras diversas, como tudo vereis no mesmo relatorio do Inspector Geral.

Fundo de reserva

O fundo de reserva permanente é presentemente representado pelo valor de :

2000 acções da Companhia 400.000\$000

O fundo de reserva provisório consta dos seguintes valores :

31.º Dividendo sobre as referidas acções 19.600\$000

Quantia deduzida neste semestre 8.048\$359

Saldo do semestre anterior 298,897\$176

726.545\$535

Em face do Artigo 89 dos nossos Estatutos a vós compete resolver sobre este assumpto.

Pagamento em Londres

Em 21 de Fevereiro do corrente anno foi remettida para Londres a somma de £. 4927—15—10 equivalente a rs. 62 658\$020 ao cambio de 18 7/8 por 1\$000, a saber :

Para pagamento de juros de 7 % £. 4879
ou réis 62 037\$620

Para pagamento da commissão de 1 %
£. 48—15—10 ou 620\$400

62.658\$020

Dividendos

O 31.º dividendo correspondente ao semestre de Julho a Dezembro do anno proximo findo é demonstrado no annexo n.º 4.

Da renda liquida de nossa estrada, foi deduzida a quantia de rs. 8.048\$359 para o fim indicado no Art. 89 dos Estatutos que nos regem, e a quantia de réis 87.109\$610 para pagamento da prestação de £. 7123 prestação esta por conta da nossa divida em Londres, correspondente ao semestre de que ora tratamos.

Feitas cutras alterações constantes do mesmo annexo temos um saldo de 637.254\$800 para ser distribuido pelo n.º de acções emittidas, ou 9\$800 por acção (9,8 por cento).

Movimento de acções

No semestre que occupa a vossa attenção houve o seguinte movimento de acções :

Por herança	1102
Por caução	1358
Por venda	2619
	<hr/>
Scmma	5079

Cotação

Como deveis saber, continúa ser lisongeiro o valor de nossas acções, que conservam a cotação de 275\$000 e 276\$000.

Contabilidade

Os annexos n.º 2 e 3 mostram que se acha em dia esta parte do serviço e o parecer do Conselho Fiscal annexo n.º 7 a exactidão e boa ordem da escripturação dos livros e balanços.

Navegação do rio Mogy Guassú

Cumpre-nos dar-vos a grata noticia de que não foram baldados os esforços e sacrificios empregados, pela Companhia para o cumprimento de vossa deliberação relativamente a navegação do rio Mogy Guassú

Esses esforços e sacrificios foram plenamente justificados e sobejamente compensados pelo esplendido resultado que veio corôar as diversas experiencias que acabam de ser feitas.

E' assim que, o vapor *Conde d'Eu* partindo do Porto Ferreira chegou até Pontal, confluencia dos rios Guassú e Pardo, sem o minimo incidente, vencendo os 205 kilometros que separam aquelles dois pontos em 14 horas.

E' nos ainda dado o praser de communicarvos, haver aquelle vapor iniciado já o trafego de mercadorias transportando cargas que são baldeadas na doca directamente aos nossos wagons, e que ha muito café á conduzir.

Temos assim com um dispendio relativamente insignificante conseguido, pela via fluvial, elevar ao duplo a extenção da zona que concorrerá para o trafego da Companhia.

Se, porém, muito temos alcançado, nem tudo está feito.

Para que possamos colher todos os beneficios que nos promete a navegação é de mister completar quanto antes o plano adoptado para sua realisação.

Como vereis pelo minucioso relatório do sr. Inspector Geral, annexo n.º 1, ainda temos muitas obras a fazer no leito do rio para melhorar as condições da sua navegabilidade, assim como precisamos fazer a prompta aquisição do material fluctuante apropriado ás diferentes secções á navegar-se.

A excursão feita até Pontal, convenção ao Inspector Geral da conveniencia de dar ao vapor, que tem de percorrer a ultima secção até aquelle ponto, mais largura e menor comprimento, em attenção as curvas vivas que faz o rio n'esta parte, e a sua maior profundez.

Esta e outras modificações aconselhadas pela experiencia, estão consignados nos planos organisados por este distincto empregado da Companhia, para os tres

vapôres e 12 lanchas que necessitamos mandar vir do estrangeiro.

Com quanto estejamos autorizados a fazer as despesas precisas para a navegação, entretanto, como se trata de quantia de maior vulto, não quiz a Directoria, sem o vosso novo e explicito assentimento deliberar a respeito.

E de esperar que o capital empregado na navegação até o Pontal, incluindo as despesas do melhoramento do rio e do material fluctuante existente o que ora vos pedimos, não excederá de 500 contos.

Bem comprehendéis quanto lucrará em proximo futuro a Companhia, com o sacrificio da actualidade.

Até hoje tem sido despendida a quantia de réis 173 608\$292, distribuida do modo seguinte :

Preliminares constantes de diligencias para obtenção do privilegio, publicações, parecer sobre plantas de vapôres, e ajuda de custo ao Inspector Geral	8.741\$50
Exploração do rio	5.835\$461
Custo do material fluctuante (um vapôr e tres lanchas) e 1250 braças de correntes	65 600\$153
Despezas de Santos a Jundiahy, incluidos os direitos d'Alfardega	10.251\$320
Trabalhos no leito do rio e montagem do vapôr e lanchas	83.180\$100
Total	<hr/> 173.608\$292

Não podemos encerrar este artigo sem vos scienti-

ficar de que nos arduos e perigosos trabalhos realizados no leito do rio os engenheiros e empregados inferiores da Companhia procederam de modo a merecer justos louvores, e é nos licito affirmar que á intelligencia e inexcedivel dedicação do nosso Inspector Geral pelos interesses da Companhia, se deve em grande parte o lisongeiro resultado que temos conseguido.

Conclusão

Antes de pronunciar a ultima palavra do presente Relatorio vos communicaremos que na primeira reunião posterior ao recente fallecimento do sr. coronel José Egydio de Souza Aranha, consignou a Directoria na respectiva acta um voto de pesar por este facto, attendendo aos bons serviços pelo mesmo prestados á Companhia Paulista. Seguramente parilhaes comoosco os mesmos sentimentos.

Sabeis, senhores accionistas, que continuamos promptos a acudir ao cumprimento de nosso dever, prestando-vos qualquer esclarecimento que porventura exigirdes, sobre o desempenho da tarefa a nosso cargo.

Nutrimos a profunda convicção de havermos empenhado todos os nossos esforços em bem cumprir o nosso mandato; e no exercicio d'elle só nos manteremos, enquanto continuardes a honrar-nos com a vossa não equívoca confiança.

Vos rogamos que exerçais sobre os nossos actos a
mais severa fiscalização.

S. Paulo, 14 de Março de 1885.

FIDENCIO N. PRATES—*Presidente*
ELIAS ANTONIO PACHECO CHAVES
NICOLAU DE SOUZA QUEIROZ