

RELATORIO

N. 32

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

27 DE SETEMBRO DE 1885



SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA A VAPOR DE JORGE SECKLER & C.

1885

106

Senhores Accionistas

Ao principiar o cumprimento do nosso dever de narrar as occurrencias do semestre findo em 30 de Junho ultimo (Art. 19 § 9.º de nossos Estatutos) nos é summamente agradavel o poder assegurar a progressiva prosperidade da nossa Companhia, comprovada pelos dados constantes do presente Relatorio.

Directoria

Havendo o nosso distincto collega, o Illm. Snr. Dr. Elias Antonio Pacheco Chaves, assumido a Administração da Provincia, nomeamos em conformidade do Art. 14 dos nossos Estatutos, o Illm. Snr. Dr. Eleuterio da Silva Prado para preencher interinamente o cargo de Director.

Trafego

Mais uma vez cabe-nos o prazer de annunciar-vos que o trafego, tanto de passageiros como de mercadorias, apresenta resultado de augmento digno de attenção.

No semestre de Julho a Dezembro de 1884 o transito de passageiros foi de 84.012, e no de que ora tratamos de 90.085, resultando uma differença para mais neste ultimo de 6.073.

Comparando-se ainda o mesmo resultado do semestre de Janeiro a Junho de 1885 com o de igual semestre no anno de 1884 reconheceremos que no de 1885 houve um augmento de 8.258 passageiros.

*

O trafego de mercadorias não foi menos favoravel no semestre deste Relatorio, pois que comparado seu resultado com o de igual semestre em 1884, temos um augmento de 15.362 toneladas, sendo:

Na importação	Ton.	2.473
Na exportação	»	12.889
Somma		15.362

*

As reduções de tarifas (que vigoram desde Dezembro do anno proximo passado) concorreram poderosamente para que a renda da linha não fosse correspondente ao augmento verificado no trafego de passageiros e mercadorias.

*

No annexo n. 1 encontrareis outros detalhes a respeito deste ramo do serviço.

Fundo de reserva

De conformidade com o Art. 90 dos Estatutos da Companhia, o nosso fundo de reserva tem a seguinte classificação.

1.^a

Permanente:—destinado ás despesas previstas no Art. 93 dos referidos Estatutos.

2.^a

Provisorio:—destinado ao pagamento de nossa divida externa.

A primeira destas duas classes já se acha completa, pois que attingiu ao seu maximo de 400:000\$; a segunda continua a augmentar semestralmente na proporção da receita verificada, até attingir ao maximo de 800:000\$.

*

Havendo a Directoria resolyvido applicar parte do fundo de reserva permanente em Apolices da divida Provincial, e offerecendo-se oportunidade para a compra de cem destes titulos, realisou a respectiva transferencia no Thesouro desta Provincia á 10 de Agosto ultimo.

Assim procedeu a Directoria de accôrdo com o disposto no Art. 92 dos Estatutos que nos regem, e ora sujeita este acto a vossa approvação.

*

Eis como se acha hoje constituido o nosso fundo de reserva:

Permanente

1.500 Acções da Companhia	300:000\$000
100 Apolices da Provincia	100:000\$000
Somma	<u>400:000\$000</u>

Provisorio

585 Acções da Companhia.	117:000\$000
Quota deste semestre	4:745\$056
32.º Dividendo sobre 2.000 acções	22:400\$000
Saldo em dinheiro.	214:885\$747
Somma.	<u>359:030\$803</u>

Resumo

Em apolices	100:000\$000
Em acções	417:000\$000
Em dinheiro	242:030\$803
Somma.	<u>759:030\$803</u>

*

A vós compete resolver sobre este assumpto na forma do Art. 89 dos Estatutos.

Pagamento em Londres

Em 19 de Agosto do corrente anno remetteu-se para Londres a somma de £ 7149—15—10 equivalente a Rs. 94:345\$560 ao cambio de 18 ⁵/₁₆ por 1\$000 réis, a saber:

Para remissão de 22	£	S	D	
Bonds	2200—	0—	0	28:931\$508
Juros de 7 %	4879—	0—	0	64:162\$193
Commissão de 1 %	70—	15—	10	930\$959
Somma.				<u>94:345\$560</u>

Movimento de Acções

O movimento das acções durante o semestre foi o seguinte:

Por herança	1595
Por caução	1509
Por venda	1483
Somma	<u>4587</u>

Cotação

Presentemente o valor de nossas acções é de 300\$000 ex-dividendo, o que prova exuberantemente a aceitação e credito de que gosam na praça.

Contabilidade

Pelos annexos ns. 2 e 3 e o Parecer do Conselho Fiscal (annexo n. 5) vereis que a escripturação dos livros e balanços está exacta e na melhor ordem.

São dignos de louvor, os empregados pelo zelo e dedicação com que cumprem seus deveres.

Dividendos

Tratamos aqui do 32.º dividendo correspondente ao semestre de Janeiro a Junho deste anno (annexo n. 4).

O saldo de Rs. 739:705\$886 constante do Balanço Geral, (annexo n. 2), foi assim distribuido:

32.º Dividendo na razão de 11 1/5 por cento ou 11\$200 réis por acção	728:291\$200
Quota para fundo de reserva provi- sorio	4:745\$056
Sujeito a liquidação	6:669\$630
Somma	<u>739:705\$886</u>

O Art. 83 dos nossos Estatutos sujeita a vossa approvação esta distribuição.

Immigrantes

Durante o semestre de que tratamos foram transportados gratuitamente 3154 immigrants pela nossa estrada, o que quer dizer que concorreu a Companhia com a somma de 9:835\$000 em favor da aquisição de braços livres para a Província.

Unida esta quantia á somma relativa a passagens gratis anteriores ao referido semestre, attinge esse favor a cerca de 30 contos e corresponde ao numero de 5860 passageiros.

Navegação

Este ramo de exploração de nossa Companhia continua a de mais a mais preoccupar-nos, antevendo o seu grandioso futuro de riquezas.

Pedimos a vossa mais seria attenção sobre este topico do nosso Relatorio, ao qual daremos o conveniente desenvolvimento, rememorando alguns pormenores já trazidos ao vosso conhecimento.

Em vossa reunião ordinaria celebrada a 14 de Janeiro de 1883 approvasteis a indicação apresentada pelo Exm. Snr. Conselheiro Antonio da Silva Prado—para que a Directoria ficasse autorisada a requerer á Assembléa Provincial privilegio para a navegação a vapor d'aquelle rio, podendo ella despende até a quantia de 50 contos com os estudos preliminares e a' aquisição do material necessario para o primeiro estabelecimento da dita navegação.

Em cumprimento de tal deliberação a Directoria requereu, e obteve, da Assembléa Provincial, privilegio por 30 annos para a navegação dos rios Mogy-Guassú e Pardo até o Rio Grande.

Não tendo sido, porém, sancionada a respectiva lei pelo Presidente da Província, administrada então

pelo Exm. Snr. Conselheiro Soares Brandão, que fundamentou seu acto na razão de achar-se pendente de estudos e resoluções do Governo Imperial a concessão de privilegio para a navegação do Rio Mogy-Guassú e outros, voltou o projecto a Assembléa Provincial, que, em 15 de Março de 1884, votou por dois terços a lei não sancionada.

Quando, entretanto, o mesmo projecto de lei achava-se pendente da mencionada votação, constou á Directoria que a Companhia Rio-Claro havia nessa occasião requerido ao Governo Geral privilegio identico, facto este que levou-nos a representar ao dito Governo contra tal pedido, e requerer o privilegio pelo prazo de 30 annos sem onus algum para o Estado, allegando prioridade da idéa da navegação, cujos estudos desde muito tempo haviam sido feitos pela Companhia Paulista.

Para resolver esta questão o Governo Geral convidou o finado Exm. Snr. Visconde do Rio-Claro, representante da Companhia nossa concorrente, e os membros desta Directoria para comparecerem a audiência na Secretaria d'Agricultura, marcada para o dia 2 de Abril do mesmo anno, afim de pessoalmente ou por meio de procuradores allegarem seus direitos.

Depois de varias conferencias com o nosso representante Dr. José Pereira Rebouças, resolveu o Governo Geral, em 1.º de Maio d'aquelle anno, indeferir ambos os pedidos de privilegio, declarando não dever o Estado intervir nesta questão que deve regular-se pelos principios geraes de liberdade de industria.

Mas, não tendo sido publicado na collecção das decisões do Governo Imperial o aviso de 4 de Abril de 1881 (annexo n. 6), estabelecendo a competencia dos poderes geral e provincial para as concessões de privilegios desta natureza, o Ministerio da Agricultura Commercio e Obras Publicas, expediu, em

15 de Julho do corrente anno, uma circular conjunctamente com a copia do dito aviso aos Presidentes de Provincias, afim de que procedessem elles de accordo com as disposições do mesmo.

E' proposito desta Directoria proseguir no cumprimento da vossa deliberação em referencia a este privilegio.

*

Em reunião d'Assembléa Geral ordinaria que teve lugar em 5 de Abril ultimo approvasteis a proposta do accionista Dr. Albuquerque Lins autorisando á Directoria a emittir acções cujo valor, unido a importancia já despendida até 31 de Dezembro de 1884, no estabelecimento da dita navegação, completasse a somma de 500:000\$000, ou 2.500 acções de 200\$000 cada uma, as quaes seriam distribuidas proporcionalmente e de harmonia com os precedentes.

Feita a chamada dos mencionados capitaes concorreram quasi todos os accionistas, o que exprime o valor e apreço em que são tidas as nossas acções.

Em 22 de Agosto foram declaradas em commissão 85 acções, que, pelo rateio, tocaram a 60 accionistas, resolvendo a Directoria, nessa mesma occasião que ditas acções ficassem pertencendo ao fundo de reserva auxiliar, e salvo o direito destes accionistas de reaver da Companhia a somma de 2\$669 réis em cada uma dellas.

Pelo quadro seguinte vereis que parte da somma arrecadada em virtude dessa emissão já se acha despendida, estando incluída no total de 95:519\$563 a importancia de 12:000\$000 provenientes de um vapor comprado em 12 de Maio proximo passado do Snr. João Maxwel Rudge.

QUADRO dos gastos feitos com o estabelecimento da navegação no rio Mogy-Guassú, até 30 de Junho de 1885.

Estudos definitivos e despesas preliminares	Instrumentos e ferramentas	Vencimentos do pessoal	Diversos materiais	Material fluctuante	Gastos gerais	TOTAL
14:178\$264	290\$000	105:665\$630	43:199\$800	95:519\$563	340\$160	259:193\$417

Em 8 de Abril deste anno foram encommendados de Londres por intermedio de nossos Agentes naquella praça, Snrs. Fry, Miers & C.^a, 3 vapores e 12 lanchas, esperando-se que bem breve esteja em Santos parte dessa encommenda.

Ao finalizar esta parte de nosso Relatorio cabenos o dever de scientificar-vos que aquelles nossos Agentes teem desempenhado cabalmente todas as encommendas desta Companhia, pelo que são merecedores do nosso bom conceito e reconhecimento.

*
* *

Passa a Directoria a dar-vos conhecimento do estado em que se acham as obras de canalisação e desobstrucções do rio, explorações e outros factos que dizem respeito a este parographo.

Durante o semestre findo o serviço da navegação nas partes do rio já canalisadas continuou com regularidade.

O serviço, porém, da continuação da desobstrucção do rio marchou lentamente em consequencia das enchentes nos primeiros mezes, e posteriormente em razão do apparecimento das maleitas que atacou a quasi todos os trabalhadores.

Obstaculos.—Os obstaculos para a navegação dos rios Mogy-Guassú e Pardo podem ser descriminados em tres classes; que são:

1.^a

A canalisação das corredeiras;

2.^a

O vencer as correntesas fortes;

3.^a

A frequente existencia das maleitas.

Temos já senão removido estas tres ordens de obstaculos, ao menos reduzido-as consideravelmente; a saber :

Canalisando as corredeiras as tornamos transitaveis ;

Empregando as correntes e os guinchos vencemos as correntesas ;

Empregando medicamentos apropriados, e pondo em pratica preceitos hygienicos, como seja alimentação forte e saudavel e trabalho somente em horas determinadas, vantajosamente combatemos as molestias. A prova desta verdade é facil de conhecer pelo facto de não haver ainda succumbido um só trabalhador do rio, victima das maleitas.

Trafego.—O trafego por emquanto tem sido diminuto, porque somente a 25 de Março do corrente anno se deu começo a elle, abrindo-se as Estações dos portos da Prainha, do Amaral e do Pulador, as quaes distam do Porto Ferreira —a primeira 20, a segunda 35 e a terceira 50 kilometros.

Si bem que só tenhamos em serviço da navegação um vapor e tres lanchas, tem sido transportada sem demora toda a carga que tem se offerecido naquelles pontos.

Embora as aguas tenham baixado a um ponto de que não ha memoria, tem nossas lanchas continuado a navegar com toda a regularidade ao Pulador, chegando o vapor Conde d'Eu sómente ao porto do Amaral, porque as obras que se estão fazendo nas corredeiras de Escaramuça ainda não permitem que o vapor transponha facilmente este ponto.

Tabellas.—Para a organização das tabellas que vigoram no serviço da via fluvial adoptamos as mesmas bases em que assentam as da via ferrea.

Doca.—Está concluida a construcção da Doca no Porto Ferreira tendo-se ali assentado um guindaste movido a vapor. Facilima é feita a baldeação das cargas das lanchas para os vagões e vice-versa, havendo a enorme vantagem deste serviço a custos de 300 a 400 réis por tonelada, ou seis réis por 15 kilos, preço que ainda póde ser reduzido para o futuro.

No extremo da Doca se construiu um pequeno dique, que permite em poucas horas reparar as avarias em nosso material fluctuante, pois que temos uma bomba que funciona por meio de vapor suprido pela caldeira do guindaste, com força sufficiente para em uma hora extrahir 112,000 litros de agua; fazendo assim o esgotamento do dique em pouco tempo.

Material fluctuante.—O nosso material fluctuante actualmente em serviço consta de 2 vapores, um grande e um pequeno, e de 3 lanchas: acha-se tudo muito bem conservado ainda não havendo soffrido a menor avaria. O pequeno denominado *Rio Bonito* de duas rodas, foi uma boa aquisição feita para a Companhia, porque já tem prestado muito bons serviços e outros ainda poderá continuar a prestar.

O vapor grande—*Conde d'Eu*—de roda na pôpa e com um apparelho de guincho na prôa, tem já percorrido 7,019 kilometros até 29 de Agosto ultimo.

Funciona perfeitamente bem este primeiro vaso de nossa esquadrilha fluvial; quer subindo, quer descendo, dando volta com uma facilidade espantosa.

Póde rebocar as nossas três lanchas carregadas; e nas corredeiras por meio do emprego das correntes, poderá rebocar peso ainda maior.

Já temos um pessoal perfeitamente habilitado, tanto para o serviço de navegação, como para os trabalhos no leito do rio.

E' maravilhoso ver a facilidade com que se vence o obstaculo das corredeiras: tal é a vantagem do systema adoptado! Temos sido testemunhas oculares de seu funcionamento.

Represas.—Com o fim de fazer subir o nivel das aguas nos canaes de pouco fundo se tem construido em varios pontos represas formadas, ou de pedras retiradas do leito do rio, ou de fachina com o fim de sobre ella se formarem bancos de arêa pela accumulação desta: e ainda se tem feito represas por um novo systema, que consiste em de encontro a cavalletes formados de trilhos velhos, se adaptar pranchões de madeira.

Tem este systema a seu favor a barateza de seu custo e a facilidade de sua construcção, sua duração e ainda a vantagem de poder ser removido o material da represa com facilidade.

Salto e corredeira de S. Bartholomeu.—Verificada a praticabilidade do systema adoptado para a navegação do Rio Mogy-Guassú, comprovada pela evidencia, deliberou a Directoria mandar explorar o maior obstaculo posto a navegação a vapor entre o Porto Ferreira e o Rio Grande—o Salto e Corredeira de S. Bartholomeu, com o fim de ajuizar a sua transposição mediante o emprego do referido systema, conseguindo-se no caso affirmativo navegar a vapor entre aquelles dous pontos, desde o Porto Ferreira até o Rio Grande, sem necessidade da construcção de 23 kilo-

metros de via ferrea para desviar aquelle obstaculo, conforme propoz o engenheiro Dr. Rebouças quando tendo vossa Directoria, por deliberação vossa, de mandar proceder a referida exploração. (Vide Relatorio de 11 de Agosto de 1883).

Desta Commissão foi incumbido o nosso Inspector Geral, o Sr. W. J. Hammond, muito competente para bem desempenhal-a, em vista das sobejas provas que tem dado de sua dedicação aos varios serviços da Companhia, bem assim de suas habilitações.

Os resultados desta exploração corresponderam a nossa expectativa.

Vereis pelo Relatorio annexo n. 7 que n'aquelle ponto tendo o rio acima do Salto uma largura de perto de 300 metros, immediatamente em uma distancia de 500 metros abaixo é obrigado a passar em um canal com a largura apenas de 40 metros: seguindo-se as aguas encaxoeiradas, e por canaes tortuosos, transpondo um salto de 1,^m60 de altura, e formando ondas de 1,^m20. A distancia assim percorrida é de 1,300 metros.

Felizmente a continuação da exploração deparou ao lado esquerdo d'aquella serie de caxoeiras, um pequeno canal pelo qual se escôa uma diminuta parte das aguas do rio: pequeno canal que mediante as obras necessarias se prestará ao transporte de vapores pelo systema por nós seguido no Mogy-Guassú. (S. Bartholomeu já se acha em aguas do Rio Pardo).

Acompanha o Relatorio um orçamento do custo das obras a effectuar-se, afim de abrir a navegação a vapor de um dos extremos de nossa linha ferrea até ás aguas do Rio Grande. Estão essas obras calculadas de S. Bartholomeu ao Rio Grande em 360:000\$000.

Teremos então um largo horisonte diante de nós, que assegura á nossa Companhia um futuro tão auspicioso quanto inesperado.

Da leitura do Relatorio, a que nos temos referido, encontrareis dados que vos servirão de base para bem ajuizar este commettimento.

No entretanto pedimos authorisação para despende até o Pontal a quantia necessaria, pois pelo orçamento do nosso Inspector Geral attingirão as despesas feitas e a fazer á quantia de 700:000\$000.

A justiça nos leva a declarar-vos que nos serviços da navegação tem o nosso Inspector Geral encontrado efficazes auxiliares em diversos empregados de nossa Companhia.

Teremos então 548 kilometros de transporte a vapor pertencente a nossa Companhia, sendo que 305 kilometros é de via fluvial e 243 da via ferrea.

Conclusão

Deficientes talvez julgueis as informações aqui concisamente trazidas ao vosso conhecimento, sabeis, porém, Snrs. Accionistas, que somos pressurosos em acudir ao cumprimento de nosso dever de vos ministrar todos e quaesquer esclarecimentos exigidos.

O nosso procedimento já é de vos perfeitamente bem conhecido, do que temos recebido sobejas provas.

Escritorio da Companhia Paulista, em S. Paulo,
5 de Setembro de 1885.

Fidencio N. Prates, Presidente.
Nicolão de Souza Queiroz.

ANNEXOS

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Illm. Snr.

Submettendo o seguinte Relatorio á apreciação de V. S., tenho apenas de notar no principio, que houve um augmento grande nos diversos ramos, quando o mesmo é comparado com o semestre correspondente do anno de 1884.

No dia 20 de Março do corrente anno, foram abertas ao trafego as estações de Porto Prainha, Porto Amaral e Porto Pulador, tendo o mesmo marchado com toda a regularidade, apesar das grandes difficuldades por falta de material fluctuante.

Trafego

Correu tudo com a maior regularidade, sem complicações ou queixas do publico. E' de lamentar as continuas reclamações feitas nos jornaes, quanto a perdas de generos em volumes em transito.—Cumpre-me, porém, declarar que, depois de muitas pesquisas e procura não tenho encontrado facto algum para

142

culpar os empregados da Companhia, e tambem não havendo reclamações quando os generos são despachados de uma á outra estação d'esta Companhia, é outra evidencia da probidade dos empregados. Menciono este topico porque, por algum tempo as queixas tem sido muito frequentes e taes que obrigam as Companhias a tomarem nota.

Passageiros

Anno e semestre	CLASSE		TOTAL
	Primeira	Segunda	
Junho de 1884.	17.199	64.628	81.827
Junho de 1885.	19.781	70.304	90.085
Mais em 1885.	2.582	5.676	8.258

E' notavel e agradavel ver o augmento do numero de passageiros, que é 6073 mais do que no semestre findo em Dezembro. A receita entretanto proveniente d'este ramo de Trafego, foi oito contos menos; devido com certeza as reduções de tarifas que começaram em Dezembro ultimo e a suppressão de bagagem livre. Examinando as receitas providas de passagens, encommendas e bagagens, ver-se-ha que a differença da receita é sómente cinco contos de réis.

No telegrapho tambem nota-se uma diminuição na receita, de 1.500\$000, devido a redução dos preços de telegrammas.

Entretanto estas cousas deyem ser consideradas satisfactorias, visto as circumstancias economicas que atravessamos.

A relação entre os passageiros, foi esta :

Primeira classe . . .	22 %	} 100 %
Segunda , . .	78 %	

O rendimento foi o seguinte:

Primeira classe . . .	63:332\$340
Segunda , . .	115:034\$700
Total Rs. . .	178:367\$040

Sendo esta a relação:

Primeira classe. . . .	35.5 %	} 100 %
Segunda classe. . . .	64.5 %	

Mercadorias

O augmento nos dois ramos de importação e exportação comparado com o semestre correspondente de 1884, é muito notavel, nunca tendo a Companhia um semestre de Junho de tanto movimento, sendo de 15.362 toneladas mais, prefazendo entretanto na somma total de 71.304 toneladas 46.491 toneladas ou 3.161.388 arrobas de café.

Trafego em vagões

Semestre de	Exportados	Importados	TOTAL
Junho de 1885	1.275	820	2.095
Junho de 1884	1.356	755	2.111
Menos em 1885			16

148

Animaes transportados

Semestre de	Exportados	Importados	TOTAL
Junho de 1885	2.346	302	2.648
Junho de 1884	1.750	420	2.170
Mais em 1885.			478

Movimento de trens e vagões

Trens de passageiros entre Jundiahy, Campinas, Rio Claro e Descalvado e vice-versa 948

Trens mixtos e de mercadorias:

Entre Jundiahy e Campinas . . .	687
, Campinas e Rio Claro . . .	447
, Cordeiro e Descalvado. . .	186
	1.320

Movimento de vagões:

Entre Jundiahy e Campinas . . .	19.564
, Campinas e Rio Claro. . .	12.386
, Cordeiro e Descalvado. . .	4.959
	36.909

Movimento de mercadorias

Semestre de	Exportação	Importação	TOTAL
	TONELAD.	TONELAD.	TONELAD.
Junho de 1885	52.297	19.007	71.304
Junho de 1884	39.408	16.534	55.942
Mais em 1885.	12.889	2.473	15.362

Immigrantes

O numero de immigrants que passaram na linha gratuitamente durante o semestre, attingiu ao importante numero de 3.154.

Se a Companhia tivesse cobrado a passagem, teriam pago a somma de Rs. 9:835\$000 !

O quadro annexo sob n. 4 demonstra o numero e destino dos mesmos.

Receita e Despeza

Parallela com o accressimo já demonstrado correu o augmento da renda e com esta a despeza.

Pelo quadro seguinte ver-se-ha que o saldo liquido é quasi 200 contos de réis mais do que o semestre correspondente de 1884.

Semestre de	Bruto	Custeio	Liquido	Relação da Despeza
Junho de 1885 .	1.366:761\$810	545:110\$940	821:650\$870	39,8
Junho de 1884 .	1.117:987\$090	495:677\$460	622:299\$630	44,3
Mais em 1885 .	248:774\$720	49:423\$480	199:351\$240	—

Renda bruta por kilometro

Semestre de	Kilom.	Bruto	Por kilometro
Junho de 1885	243	1.366:761\$810	5:624\$534
Junho de 1884	243	1.117:987\$090	4:600\$769
Mais em 1885		248:774\$720	1:023\$765

Despeza por kilometro

Semestre de	Kilom.	Despeza	Por kilometro
Junho de 1885	243	545:110\$940	2:243\$254
Junho de 1884	243	495:687\$460	2:039\$866
Mais em 1885		49:423\$480	203\$388

Conservação da Via Permanente

O estado da via permanente é muito satisfactorio, continuando a devida renovação de dormentes, assentamento de trilhos de aço e augmentando-se os desvios.

DORMENTES

Foram substituidos na :

1. ^a Secção	6.268	ou 6	%
2. ^a ,	3.787	ou 5.5	%
3. ^a ,	10.658	ou 7.75	%
Total	20.713	ou 6.62	% de

toda a linha.

TRILHOS DE AÇO

Foram assentados 2.500 metros entre os kilometros 45 e 48, e 508 metros entre os kilometros 117 e 118.

DESVIOS

Assentou-se um na estação do Cordeiro de 120 metros e outro na estação de Campinas de 208 metros.

PONTES, BOEIROS, ETC.

Fez-se uma ponte de dous metros de vão no kilometro 105 (Ramal) e substituiu-se por uma de ferro a de madeira no kilometro 99.

Foram construidas duas casas em Porto Ferreira e continuou-se a trabalhar no paredão do dique.

As officinas e as estações do Cordeiro, Rio Claro, Pirassununga e Porto Ferreira, soffreram os precisos concertos.

TRACÇÃO

As machinas ns. 2, 6 e 8 soffreram concertos geraes e as de ns. 9, 11 e 14, concertos ligeiros.

CARROS E VAGÕES

- 6 Carros soffreram concertos geraes.
- 19 » » ligeiros reparos.
- 17 vagões novamente construidos.
- 9 » abertos construidos novamente quanto a parte de madeira.
- 3 vagões cobertos nas mesmas condições.
- 16 » » soffreram reparos geraes.
- 162 » concertos ligeiros.

Foram construidas 4 balças e 5 grandes canôas para a navegação.

TELEGRAPHO

Todo o material está em perfeito estado.

Foi principiado o assentamento de postes e fios entre Porto Amaral e Porto Pulador.

Ficou fechado 9 488 metros de linha com cerca de arame e postes de ferro.

ACCIDENTES

Nenhum.

ALMOXARIFADO

Tudo em ordem e em dia.

CONTADORIA

Em excellente ordem.

Deus Guarde a V. S.^a

Illm. Snr. Dr. Fidencio N. Prates—Dig.^{mo} Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.



MOVIMENTO DE CADA ESTAÇÃO

PASSAGEIROS

ESTAÇÕES	1. ^a Classe	2. ^a Classe	Ida e Volta	TOTAL
Jundiahy	324	3.081	205	3.610
Louveira	29	1.594	42	1.665
Rocinha	225	2.568	602	3.395
Vallinhos	173	2.369	336	2.878
Campinas	4.206	26.488	2.693	33.387
Boa Vista	5	337		342
Rebouças	75	2.065	51	2.191
Santa Barbara . .	90	1.955	103	2.148
Tatú	103	751	68	922
Limeira	492	5.244	384	6.120
Cordeiro	215	2.265	176	2.656
Rio Claro	928	7.524	563	9.015
Remanso	16	145	5	166
Araras	193	1.819	138	2.150
Goabiroba	31	594	43	668
Leme	48	1.405	52	1.505
Pirassununga . . .	317	4.448	244	5.009
Porto Ferreira . .	137	2.766	125	3.028
Descalyado	217	2.886	142	3.245
P. Prainha	1		1	2
P. Amaral	6		2	8
P. Pulador				
	7.831	70.304	5.975	84.110

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

MOVIMENTO DE CADA ESTAÇÃO

MERCADORIAS

ESTAÇÕES	Exportação	Importação	TOTAL
	T.	T.	T.
Jundiahy	62	1	63
Louveira	549	46	595
Rocinha	710	86	796
Vallinhos	3.705	92	3.797
Campinas	22.189	12.638	34.827
Boa Vista	46		46
Rebouças	415	46	461
Santa Barbara	553	75	628
Tatú	363	5	368
Limeira	1.602	443	2.045
Cordeiro	832	57	889
Rio Claro	10.198	3.834	14.032
Remanso	393	13	406
Araras	1.541	179	1.720
Goabiroba	945	50	995
Leme	982	71	1.053
Pirassununga	1.740	414	2.154
Porto Ferreira	1.209	376	1.585
Descalvado	3.995	482	4.477
P. Prainha	97	10	107
P. Amaral	8	5	13
P. Pulador	163	84	247
	52.297	19.007	71.304

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter F. Hammond,
Inspector Geral.

Movimento de Café, Sal, Assucar, etc.

ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO			
	Café T.	Diversos T.	TOTAL T.	Sal T.	Assucar T.	Diversos T.	TOTAL T.
Jundiahy		62	62			1	1
Louveira	308	241	549	9	6	31	46
Rocinha	635	75	710	16	8	62	86
Vallinhos	3.640	65	3.705	39	6	47	92
Campinas	19.841	2.348	22.189	4.139	1.325	7.174	12.638
Boa Vista	45	1	46				
Rebouças	221	194	415	21	4	21	46
Santa Barbara	87	466	553	18	3	54	75
Tatú	34	329	363	4		1	5
Limeira	1.203	399	1.602	94	41	308	443
Cordeiro	635	197	832	11	7	39	57
Rio Claro	9.896	302	10.198	703	79	3.052	3.834
Remanso	342	51	393	4		9	13
Araras	1.323	218	1.541	42	11	126	179
Goabiroba	730	215	945	21	3	26	50
Leme	727	255	982	16	4	51	71
Pirassununga	1.582	158	1.740	96	26	292	414
Porto Ferreira	1.046	163	1.209	140	15	221	376
Descalvado	3.948	47	3.995	143	68	271	482
Porto Prainha	79	18	97			10	10
Porto Amaral	8		8	1		4	5
Porto Pulador	161	2	163	78		6	84
	46.491	5.806	52.297	5.595	1.606	11.806	19.007

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

Movimento de Café, Sal, Assucar, etc.

ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO			
	Café T.	Diversos T.	TOTAL T.	Sal T.	Assucar T.	Diversos T.	TOTAL T.
Jundiahy		62	62			1	1
Louveira	308	241	549	9	6	31	46
Rocinha	635	75	710	16	8	62	86
Vallinhos	3.640	65	3.705	39	6	47	92
Campinas	19.841	2.348	22.189	4.139	1.325	7.174	12.638
Boa Vista	45	1	46				
Rebouças	221	194	415	21	4	21	46
Santa Barbara	87	466	553	18	3	54	75
Tatú	34	329	363	4		1	5
Limeira	1.203	399	1.602	94	41	308	443
Cordeiro	635	197	832	11	7	39	57
Rio Claro	9.896	302	10.198	703	79	3.052	3.834
Remanso	342	51	393	4		9	13
Araras	1.323	218	1.541	42	11	126	179
Goabiroba	730	215	945	21	3	26	50
Leme	727	255	982	16	4	51	71
Pirassununga	1.582	158	1.740	96	26	292	414
Porto Ferreira	1.046	163	1.209	140	15	221	376
Descalvado	3.948	47	3.995	143	68	271	482
Porto Prainha	79	18	97			10	10
Porto Amaral	8		8	1		4	5
Porto Pulador	161	2	163	78		6	84
	46.491	5.806	52.297	5.595	1.606	11.806	19.007

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

IMIGRANTES

ESTAÇÕES	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	TOTAL	Preços	Importancia
Rocinha		17	2	1			20	\$870	17\$400
Vallinhos				31			31	1\$160	35\$960
Campinas	76	162	271	925	181	115	1.730	1\$620	2.802\$600
Tatú		2					2	3\$210	6\$420
Limeira	1	12	1	13	38	19	84	3\$570	299\$880
Cordeiro					4		4	3\$880	15\$520
Rio Claro	8	26	350	306	58	48	796	4\$320	3.438\$720
Araras	3	7	7	6	3		26	4\$350	113\$100
Goabirola	2	9	1				12	4\$600	55\$200
Leme			23		2		25	5\$170	129\$250
Pirassununga		3		29	7	10	49	5\$900	289\$100
P. Ferreira	2	9	15	39		3	68	6\$560	446\$080
Descalvado	9	21	103	125	32	17	307	7\$120	2.185\$840
Total	101	268	773	1.475	325	212	3.154	—	9.835\$070

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter T. Hammond.

DESCRIMINAÇÃO DA RECEITA

A saber :		
Mercadorias	1.132:151\$220	83.57%
Passageiros	178:367\$040	13.05 »
Encommendas	18:559\$390	1.36 »
Telegrapho	8:606\$090	.62 »
Arrecadação do imposto	4:865\$700	.35 »
Animaes	4:230\$410	.31 »
Alugueis de Estações.)	9:981\$960	.74 »
Casas, Descarga, etc. etc.)		
Rs.	1.366:761\$810	100.00%

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Waller J. Hammond,
Inspector Geral.

DESCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

Assim :		
Conservação da Via Per- manente	245:661\$590	45 07%
Tracção	114:111\$720	20.93 »
Repartição de carros e vagões.	46:999\$120	8.62 »
Trafego	99:939\$850	18.33 »
Administração	34:787\$800	6.39 »
Custeio de Jundiahy .	3:610\$860	.66 »
Rs.. .	545:110\$940	100.00%

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

MATERIAES GASTOS PELAS LOCOMOTIVAS

QUADRO demonstrando o termo médio dos gastos por locomotiva e por kilometro de carvão e azeite, no semestre findo em 30 de Junho de 1885.

Numero das locomotivas	Carvão em kilos	Numero de vagões rebocados	Azeite em litros	Qualidade do trem
1 á 4	4.8	6.9	.032	Mixto
5 á 8	9.5	20.4	.048	Carga
9 á 11	5.3	8.0	.028	Expresso
12 á 15	7.9	12.5	.028	Mixto
17 á 18	13.7	30.3	.063	Carga

Numero de kilometros percorridos pelas locomotivas :

Com os trens. . . .	208.735	} 274.495
Fazendo manobra . . .	60.985	
Serviço de lastro . . .	4.775	

Materiaes gastos e consumidos pelas locomotivas e vagões :

Carvão de pedra. . . .	1,955.905 kilos
Azeite de sebo	3,315.75 galões ou
	14,920.87 litros

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

TELEGRAPHO

Telegrammas despachados durante o semestre findo em 30 de Junho de 1885, nas diversas estações, e lista deapparelhos empregados

Despachados de	N.º de Appare- lhos	Copos de Baterias	P.	AP. e GP.	O. e S.	TOTAL
Jundiahy . . .	2	70	223		1.223	1.446
Louveira . . .	1	30	33		879	912
Rocinha . . .	1	30	115		875	990
Vallinhos . . .	1	30	56		904	960
Campinas . . .	13	180	2.178	67	6.655	8.900
Boa Vista . . .	1	30	16	1	182	199
Rebouças . . .	1	30	65		763	828
St. ^a Barbara . .	1	30	70		642	712
Tatú	1	30	105		794	899
Limeira	2	60	486	2	1.272	1.760
Cordeiro	4	130	176		2.814	2.990
Rio Claro . . .	3	70	669		1.436	2.105
Remanso	1	40	30		343	373
Araras	1	40	161	2	712	875
Goabiroba . . .	1	40	50		665	715
Leme	1	40	114		614	728
Pirassununga . .	2	70	312	4	1.024	1.340
Port. Ferreira . .	2	70	179		1.570	1.749
Descalvado . . .	4	90	382	11	1.144	1.537
Porto Amaral . .	2	20	29		244	273
C. ^{ias} estranhas . .			3.622	104	819	4.545
Somma	45	1.130	9.071	191	25.574	34.836

* Telegrammas de Companhias Estranhas, transmittidos.

P. Telegrammas em Serviço Publico.

A. P. Telegrammas em serviço das autoridades policiaes.

O. e S. Telegrammas em serviço da Companhia.

Campinas, 13 de Agosto de 1885.

Walter J. Hammond.
Inspector Geral.

ANNEXO N. 2

BALANÇO GERAL

BALANÇO relativo ao semestre de Janeiro a Junho de 1885

ACTIVO		PASSIVO	
CAPITAL POR EMITTIR:		CAPITAL:	
Importe do mesmo	6.494:800\$000	Valor do mesmo	20.000:000\$000
ACCIONISTAS:		EMPRESTIMO EMITTIDO:	
Entradas a realizar	23:361\$160	Idem, idem.	1.550:248\$273
MOVEIS E UTENSIS:		RECEITA ESPECIAL:	
Importe dos mesmos.	12:628\$320	Proveniente da taxa addicional de 3 réis por kilo-gramma e auxilios votados pela Assembléa Geral de Accionistas	1.326:072\$564
CUSTO DA ESTRADA E SUAS DEPENDENCIAS:			22.876:320\$837
Importancia despendida	16.072:140\$455	DIVIDENDOS:	
NAVEGAÇÃO DO MOGY GUASSÚ:		Não reclamados	29:612\$981
Gastos com o estabelecimento da mesma	259:193\$417	PESSOAL:	
ACÇÕES DA COMPANHIA:		Vencimentos por pagar	51:181\$209
Importe de 2.000 acções pertencentes ao Fundo de reserva	400:000\$000	IMPOSTO DE TRANSITO:	
MATERIAES PARA CUSTEIO:		Saldo desta conta	25:263\$211
Existentes no Almoxarifado	226:348\$221	MATRIZ DE CAMPINAS:	
FRY MIERS & COMP.:		Saldo a seu favor.	8:983\$180
Saldo em poder dos mesmos para compra de materiaes.	16:952\$947	SELLO DE ACÇÕES:	
ZERRENNER BÜLOW & COMP.:		Saldo desta conta.	515\$800
Saldo em poder dos mesmos para despachos de materiaes	2:167\$390	COMPANHIAS ESTRANHAS:	
COMPANHIAS ESTRANHAS:		Saldos do trafego reciproco e outras proveniencias.	1:187\$730
Saldos do trafego reciproco e outras proveniencias	231:342\$817	LUCROS E PERDAS:	
CAIXA FILIAL DO BANCO DO BRAZIL:		Saldo desta conta	6:721\$206
Saldo de conta corrente	671:346\$550	DIVERSOS CREDITORES:	
DIVERSOS DEVEDORES:		Saldo a favor dos mesmos	178\$580
Saldo a nosso favor.	14:138\$850	FUNDO DE RESERVA:	
CAIXA:		Importancia que constitue o mesmo	731:885\$747
Dinheiro existente nas caixas em Campinas e São Paulo	47:136\$240	RECEITA GERAL:	
	24.471:556\$367	Saldo desta conta	739:705\$886
			24.471:556\$367

S. E. ou O.

Escriptorio Central da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes em S. Paulo, 24 de Agosto de 1885.

Gabriel Nunes Ramalho,
Guarda-Livros.

ANNEXO N. 3

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

BALANCETE da Receita e Despeza da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes
no semestre de Janeiro a Junho de 1885

RECEITA		Importancia	TOTAL	DESPEZA	Importancia	TOTAL
Passageiros {	1. ^a Classe	7.831		Conservação da linha Demonstração A.	245:661\$590	
	2. ^a "	70.304		Tracção " B.	114:111\$720	
	Ida e Volta	5.975		Trafego " D.	99:939\$850	
Total		84.110	178:367\$040	Administração e despesas diversas " E.	34:787\$800	
Encommendas e bagagens.			18:559\$390	Reparos de Carros e Vagões " C.	46:999\$120	
Animaes			4:230\$410	Escriptorio Central " F.	15:275\$210	
Telegrapho			8:606\$090	Aluguel e custeio da Estação de Jundiahy	3:610\$860	
Mercadorias {	Toneladas exportadas	52.297		Imposto de industrias e profissões.	9:548\$745	569:934\$895
	" importadas	19.007				
Total		71.304	1.142:151\$220			
			1.351:914\$150			
Armazenagem			662\$930			
Porcentagem pela arrecadação do imposto			4:865\$700	Saldo		797:149\$715
Aluguel de Estações			3:000\$000			
» de Casas			456\$000			
» de Botequins			480\$000			
» de Carros e Vagões			931\$240			
Uso de zona privilegiada			1:500\$000			
Emolumentos cobrados por transferencias de acções			316\$800			
Receitas diversas			2:957\$790			
			15:170\$460			
		R\$.	1.367:084\$610		R\$.	1.367:084\$610

Demonstração a que se refere o Balancete supra

Demonstração A. (Conservação da linha e suas dependencias)			Demonstração B. (Tracção)			Demonstração C. (Reparo e renovação de carros e vagões)		
ADMINISTRAÇÃO		8:542\$960	ADMINISTRAÇÃO E OFFICINAS		5:970\$880	ADMINISTRAÇÃO		7:693\$130
CONSERVAÇÃO E RENOVAÇÃO DA VIA PERMANENTE :			DESPEZAS DAS LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO :			CARROS :		
Pessoal	92:668\$260		Pessoal	20:734\$320		Pessoal	6:312\$090	
Material	116:837\$310	209:505\$570	Carvão e lenha	50:922\$750		Material	5:527\$380	11:839\$470
REPAROS DE ESTRADAS, PONTES, SIGNAES E OBRAS :			Agua	747\$500		VAGGÉS :		
Reparos de Estações e mais edificios		27:613\$060	Azeite, sebo e outros materiaes	6:835\$870	79:240\$440	Pessoal	18:848\$230	
			REPAROS E RENOVAÇÃO :			Material	8:618\$290	27:466\$520
			Pessoal	18:311\$560				
			Material	10:588\$840	28:900\$400			
	Rs.	245:661\$590		Rs.	114:111\$720		Rs.	46:999\$120
Demonstração E. (Administração)			Demonstração D. (Trafego)			Demonstração F. (Escriptorio Central)		
Inspectoria Geral e Secretaria		2:133\$300	Pessoal		68:666\$180	Pessoal		13:105\$000
Contadoria etc.		5:100\$000	Azeite, graxa e outros materiaes		19:671\$920	Transporte e estada		45\$000
Chefia do Trafego		4:610\$000	Impressos, papelaria e bilhetes		4:613\$130	Aluguel de casa		600\$000
» de Telegrapho		16:681\$200	Encerados, cabos etc.		3:427\$020	Annuncios, impressos, e mais despesas		1:525\$210
Almoxarifado		4:136\$260	Fardamento		2:914\$240			
Pagadoria		1:980\$000	Despezas diversas.		647\$360			
Escriptorios		147\$040						
	Rs.	34:787\$800		Rs.	99:939\$850		Rs.	15:275\$210

ANNEXO N. 4

Demonstração do 32º Dividendo

DEMONSTRAÇÃO

do 32.º dividendo aos accionistas das estradas de ferro da Companhia Paulista

Ido demonstrado no balancete da receita e despesa relativo ao semestre findo em 30 de Junho deste anno	797:149\$715	Importancia destinada ao pagamento do 32.º dividendo (11\$200 réis por acção ou 11,2 %).	728:291\$
Importancia sujeita a liquidação no semestre anterior	5:214\$191	Idem destinada ao Fundo de reserva	4:745\$
		Importancia da remessa feita para Londres em 21 de Fevereiro ultimo por conta dos juros e commissão da divida da Companhia n'aquella praça.	62:658\$
		Idem sujeita a liquidação neste semestre	6:669\$
	802:363\$906		802:363\$

Escriptorio Central da Companhia Paulista. S. Paulo, 24 de Agosto de 1885.

131

Gabriel Nunes Ramalho,

Guarda-Livros.

ANNEXO N. 5

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas

Perante o vosso esclarecido juizo depomos o nosso parecer relativo a escripturação e contas da Companhia Paulista referente ao semestre findo a 30 de Junho proximo passado, conforme manda o paragrapho 3.º do artigo 79 dos Estatutos que nos regem.

Após accurado exame, cumprimos o nosso dever scientificando-vos que as contas d'aquelle semestre encontramol-as exactas e bem assim a escripturação perfeita e em dia. Portanto somos de parecer que tanto umas como outras merecem a vossa approvação.

São Paulo, 24 de Agosto de 1885.

José Augusto Soares.

João Pinto Carneiro.

John Barker.

ANNEXO N. 6

AVISO

DE

4 DE ABRIL DE 1881

COPIA.—Ministerio dos Negocios da Agricultura
Commercio e Obras Publicas—Directoria do Commer-
cio—1^a secção—n. 2—Circular—Rio de Janeiro em
15 de Julho de 1885.

Illm. e Exm. Sr.—Não tendo sido publicado na
collecção das decisões do governo imperial o aviso de
4 de Abril de 1881, dirigido ao presidente da pro-
vincia de Santa Catharina, declarando a imperial re-
solução do parecer da Secção dos Negocios do Im-
perio do Conselho de Estado de 20 de Agosto de
1880, sobre a competencia dos poderes geral e pro-
vincial para conceder privilegio de navegação fluvial
e estabelecendo a mesma imperial resolução doutrina
importante sobre questão que tanto interessa quer
á administração geral, quer ás administrações das
provincias, remetto a V. Exc. copia do dito aviso,
afim de que, inteirado de suas disposições, proceda
de accordo com ellas.

Deus guarde a V. Exc.—*João Ferreira de Moura.*
Sr. Presidente da Provincia de . .



Gabinete—Ministerio dos Negocios da Agricultura,
Commercio e Obras Publicas.—Rio de Janeiro, em
4 de Abril de 1881.

Illm. e Exm. Sr.—Sua Magestade o Imperador, a quem foram presentes as petições de que tratam os officios dessa presidencia de 11, 19 e 23 de Agosto de 1879, e de 24 de Julho de 1880, relativos a navegação dos rios Tubarão, Una e seus affluentes, dignou-se ouvir a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, acerca dos casos em que os poderes geral e provincial são competentes para conceder privilegio de navegação fluvial, e especialmente sobre qual daquelles dous poderes tem a faculdade de privilegiar a navegação dos rios que, percorrendo a provincia em que nascem, desaguam no mar ou em lagôa que com este communica. E conformando-se o mesmo Augusto Senhor, por sua immediata resolução de 24 do mez findo, com o parecer da referida secção exarado em consulta de 20 de Agosto ultimo, ha por bem mandar declarar que, attenta a legislação em vigor e os principios geraes da administração, a materia de que se trata deve ser considerada e resolvida nos seguintes termos :

535

1.º Quando o rio banha territorio de mais de uma provincia, não póde uma só dessas provincias conceder privilegio de navegação; é o que determina a Imperial resolução de 21 de Janeiro de 1849. Desta regra convem exceptuar o caso em que a navegação se restringe ao trafego entre dous ou mais portos da mesma provincia, na parte do rio cujas margens lhe pertencão, sem passar por aguas estranhas. Em tal caso, póde tambem admittir-se concorrência de duas navegações privilegiadas, uma geral, outra provincial, verificando-se esta entre portos da mesma provincia, e indo aquella dos da costa maritima aos de uma, duas ou mais provincias; situadas todas nas margens do mesmo rio.

2.º Não cabe ao poder provincial a concessão do privilegio á navegação dos rios, quando esta haja de frequentar a costa indo do porto de um rio ao de outro, regra definida na consulta de 21 de Agosto de 1843, com a qual se conformou a Imperial resolução de 30 do mesmo mez e anno, e extensivo ao caso de completar-se a navegação fluvial com a costeira, nos termos do art. 4º da lei provincial do Rio de Janeiro de 14 de Abril de 1835, revogado pelo art. 7º da lei n. 57 de 9 de Outubro do mesmo anno.

3.º Cabe ao poder provincial legislar acerca da navegação no rio que desagua em outro, de cujas margens uma pertence a mesma provincia e outra a provincia diversa, uma vez que tal navegação seja restricta a mesma provincia, entre portos desta e sem descer do ponto da confluencia.

4.º Não se pódem considerar absolutamente interiores de uma provincia as aguas de um rio que desagua em outro, cujas margens pertencão, uma ao Imperio, outra a nação estrangeira; não cabe, pois,

exclusivamente ao poder provincial a faculdade de privilegiar a navegação das ditas aguas.

5.º Quando o rio, percorrendo a provincia onde nasce, desagua no mar ou em lagôa que com este communica, a competencia para legislar sobre a respectiva navegação cabe á assembléa provincial desde que as aguas sejam interiores, isto é, pertencão ambas as margens do rio á provincia, em todo o seu curso, limitando-se a dita navegação á um só rio e a seus affluentes e confluents, em identicas condições. E uma vez que a navegação se não estenda a portos de outros rios, embora da mesma provincia, com frequencia da costa maritima, segundo ficou dito em solução da 3ª hypothese, nada obsta a que desague no mar ou rio em que haja de effectuar-se a dita navegação privilegiada, ou que o porto terminal desta seja um porto de mar, contanto que seja o 1º e mais proximo da foz do dito rio. As lagôas, quer se communiquem ou não com o mar, são aguas interiores e estão sujeitas as mesmas clausulas e circumstancias das aguas fluviaes.

Fica entendido que, na especie dada, compete ás assembléas provinciaes fazer a concessão, e cumulativamente ao governo imperial si se tratar de navegação a vapor nos termos da lei n. 60 de 8 de Outubro de 1833.

Deus guarde a V. Exc.—*Manoel Buarque de Macedo.* Sr. Presidente da Provincia de Santa Catharina.



ANNEXO N. 7

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVAMENTE A NAVEGAÇÃO

Campinas 29 de Agosto de 1885.

NAVEGAÇÃO DO RIO MOGY-GUASSU'

Illm. Snr.

Durante o semestre findo em 30 de Junho de 1884 o serviço da navegação das partes do rio já canalizado, tem continuado com regularidade. A desobstrucção de outras partes do rio tem progredido apenas lentamente, por causa das enchentes nos primeiros mezes, e depois por causa da febre—maleitas—que atacou todos os empregados no serviço da navegação.

Maleitas

Tem a navegação dos rios Mogy-Guassú e Pardo tres difficuldades especiaes:—1.^a a canalisação das corredeiras, 2.^a o vencimento das correntes fortes e 3.^a a frequencia das febres maleitosas. Não será fóra de lugar fallar aqui destas febres, pois muitas pessoas descrentes no principio, e mais tarde convencidas da navegabilidade do rio Mogy-Guassú, eram convictos que a mesma não seria realizavel por causa das maleitas.

58

A Companhia começou as obras de canalisação no mez de Junho de 1884, exactamente na epocha em que começou a desaparecer a influencia desta molestia, pois a experiencia parece demonstrar que depois de Junho não apparecem novos casos, e se algum ha, é recahido em pessoa que antes de Junho tinha soffrido. Assim, durante o anno de 1884, nenhum empregado no serviço da navegação soffreu de maleitas.

No mez de Março, porém, deste anno, logo que as grandes enchentes começaram a baixar, a febre atacou aos empregados, e com tanta persistencia que em certas occasiões quasi todos estavam soffrendo no mesmo tempo, uns peiores que outros. N'este periodo a Companhia fez esforços para alliviar os soffrimentos dos empregados, fornecendo quinina e outros medicamentos efficazes, tanto que não tivemos de lamentar um só caso fatal.

As observações do progresso da molestia indicam que as pessoas que tem boa alimentação, e que dormem em bons ranchos, estão menos sujeitós aos ataques, e quando atacados não soffrem tanto. No tratamento os que confiavam em cachaça e quinina, invariavelmente soffreram muito e seu restabelecimento foi bastante demorado.—O remedio que parece ter dado melhor resultado é o seguinte e muitissimo simples:—Logo que fôr atacado deve tomar um vomitorio ou purgante; depois, quando a febre abrandar um pouco, uma pequena dóse de quinina, e no dia seguinte pela manhã, com o estomago vazio, um forte caldo de limão sem assucar, e depois da comida café sem assucar e sem leite. Póde bem ser que este tratamento não siga as regras da medicina; é facto entretanto, que os empregados que seguiram este tratamento restabeleceram-se com mais

brevidade. Deduz-se das experiencias d'este anno que os empregados alimentando-se bem, e estando agasalhados em bons ranchos estão menos sujeitos a molestia.

E' necessario fazer uso dos remedios logo no principio da febre. O resultado d'este anno confirma a necessidade de não trabalhar no leito do rio durante os primeiros seis mezes do anno. Quanto aos empregados nos vapores e lanchas, elles podem sempre pouzar um pouco distante das margens do rio porque o serviço começa depois de nascer o sol, e acaba antes da noite; assim a probabilidade da febre é muito reduzida, e os casos que apparecerem serão muito brandos. Devido a maleitas e estação de chuya foram limitadas as obras feitas no rio á cinco mezes, a saber:—de Junho até começo de Novembro.

Até Julho p. p. a Companhia luctou com muita difficuldade para arranjar empregados para a desobstrucção e consequentemente o serviço marchou vagarosamente.

Estou crente que cada anno haverá menos casos de maleitas, porque no principio da navegação do rio Piracicaba tambem haviam muitos, ao passo que agora os casos são raros.

Trafego

A pouca carga conduzida durante o semestre não deve causar estranhesa, porquanto notando-se que sómente no dia 25 de Março foram abertas ao trafego Porto Prainha, 20 kilometros, Porto Amaral 35 e Porto Pulador 50, distante de Porto Ferreira, epocha esta em que, além da pouca carga, teve ainda de arcar com a desvantagem de não estarem

140

ainda abertas as estradas de communicação com as villas, povoações e fazendas adjacentes. Accrescendo ainda que era impossivel sobrecarregar o pequeno material de um vapor e tres lanchas, quando estas muitas vezes foram necessarias para transportar o material de construcção, entretanto toda e qualquer qualidade de mercadoria confiada a Companhia foi transportada sem demora e sem avaria.

Embora a navegação fosse aberta até Porto Pula-dor antes de concluir-se o canal em Escaramuça, as aguas baixaram a tal ponto, que no dia 24 de Março o vapor Conde D'Eu encontrou serios embaraços para vencer o canal de Escaramuça, entre Porto Amaral e Porto Pulador, sendo portanto necessario cessar a sua passagem entre estes dois pontos; este incidente, porém, não obrigou a fechar-se o trafego, pois que o serviço d'essa passagem continua a ser feito com toda regularidade por meio de lanchas. Cumpre, entretanto, observar que se não sobreviesse este contratempo, a passagem de vapor não teria continuado por muito tempo, pois a desobstrucção da parte que não foi acabada no anno passado, exigia que os vapores não passassem, por ser de todo impossivel fazel-o ao mesmo tempo que se trabalhava na referida desobstrucção. Apesar d'estas difficuldades o trafego tem continuado a marchar sem demora e sem queixa.

Tabellas de fretes

As tabellas de fretes approvadas pela Directoria foram organisadas: 1.^o Tendo em vista o trafego como de Porto Prainha e Porto Amaral que sendo de pequeno percurso no rio, no entanto as despezas de carregamento e baldeação são desproporcionalmente grandes, e que além disto as cargas que af-

fluíam a estas estações eram obrigadas a procurar a linha Paulista, em Descalvado ou em Porto Ferreira; 2.º As tabelllas para Porto Pulador foram consideradas debaixo de um outro ponto de vista: São calculadas sufficientemente baixas para que os fazendeiros possam no perimetro de algumas leguas, preferir a remessa de seus cafés e recebimento de outros generos por intermedio da navegação. Convém notar que embora a Companhia tenha para o futuro muito pouco trabalho na conservação dos canaes abertos no leito do rio, todo o café transportado é puchado rio acima contra uma correntesa d'agua que é fortissima em alguns lugares. Quando a Companhia tiver occasião de marcar novos fretes para outras estações ribeirinhas sou de opinião que se procure attender á duas cousas:

1.º Animar a plantação de café etc., e a formação de fazendas de criar pela cobrança de um frete razoavel.

2.º O frete deve ser alguma coisa menos que na estrada de ferro, para attrahir o café e outros generos já produzidos. Póde-se dizer com toda verdade que os generos recebidos nas estações de Porto Prainha e Porto Amaral nunca poderão desviar da linha Paulista, ao passo que cada kilogramma recebido de Porto Pulador ou de mais longe, é trafego novo para a linha Paulista, entre as estações de Porto Ferreira e Campinas, e por consequente quando quizer-se conhecer as vantagens da navegação, deve-se juntar os fretes para o rio e para estrada de ferro até Campinas.

Dóca e Estação de Porto Ferreira

Já está concluida a dóca e guindaste para baldear as cargas das lanchas para os vagões da es-

trada de ferro. Com a enorme vantagem de poderem as lanchas atracar na dóca logo em baixo dos vagões, as despezas de baldeação estão reduzidas de 300 á 400 rs. por tonelada, ou entre cinco e seis réis por arroba de café, cujo preço será ainda muito mais reduzido com a affluencia de cargas, pois que o vapor para fazer a baldeação só trabalha agora uma ou duas horas por dia. A dóca em Porto Ferreira, além de servir para baldeação de cargas, tem uma parte reservada para a pintura annual do material fluctuante, evitando assim qualquer estrago devido a ferrugem, e facilitando qualquer concerto que seja necessario fazer-se no casco do vapor ou das lanchas. A dóca secca para concertos, tem uma porta que a divide da outra, e para retirar a agua, e deixar o vapor em secco, está collocada uma bomba (Pulsometer) que funciona por meio do vapor fornecido pela caldeira do guindaste, e a qual tem força sufficiente para extrahir 25.000 galões ou 112.000 litros de agua por hora. Para devidamente apreciar-se o valor d'esta dóca, basta dizer-se que no caso de accidente, um vapor podia entrar um dia de tarde, estar no secco em cinco horas, e se o concerto preciso fosse pequeno, sahir no dia seguinte.

A dóca tem uma profundidade tal, que ainda mesmo quando os vapores não podessem passar nas corredeiras por falta d'agua, poderiam elles com toda facilidade entrar na dóca.

Com o fim de melhorar a salubridade do Porto Ferreira, onde n'estes ultimos dois annos tem havido poucos casos de maleitas, foi aberta uma valla da varzea em frente a estação até a dóca, onde escôa suas aguas. A salubridade actual do Porto Ferreira, que já conta 55 casas, é uma prova da vantagem dos esgotos das aguas das varzeas.

Em todas as estações ribeirinhas já estão fazendo-se vallas para esse fim.

Estação de Porto Prainha

Foram comprados cinco alqueires de terra n'esta estação, na margem direita do rio, pelo preço de 250\$000.

A escolha d'este lugar foi feita de accordo com os fazendeiros proximos que indicaram como local mais conveniente, e a vista de ter agua bastante funda e barranco apropriado para a construcção do armazem de cargas e da casa de moradia do chefe. O armazem já está começado e espero que dentro em pouco ficará prompto.

Estação de Porto Amaral

Aqui foi construida uma nova casa, que servirá para estação. Não foi ainda principiado o armazem, a vista da pouca safra d'este anno, e a enorme affluencia de serviço que a Companhia tem actualmente a fazer, e devido principalmente ao serviço de navegação. Por emquanto o material para a construcção será guardado n'esta estação. Espero que a balsa definitiva para dar passagem de um a outro lado do rio, ficará prompta até o fim do anno.

Estação de Porto Pulador

Aqui, até agora a Companhia tem adquirido sómente a balsa, corda de aço esticada sobre o rio, e a casa do antigo barqueiro, dono da balsa. Com esta aquisição tem a Companhia navegação livre de impedimento até o Porto de «José Nobre», pouco acima do salto e corredeira de S. Bartholomeu. Um *empregado da Companhia está tomando conta da*

balsa e cobrando uma passagem modica das pessoas, carros, trollys ou animaes que simplesmente passam de um lado a outro do rio, porém todas as pessoas ou vehiculos trazendo cargas para a estação a passagem é gratuita. A estação é actualmente situada nos terrenos do Snr. Floriano de Camargo Penteado, que não fará duvida de vender cinco alqueires de terra nas mesmas condições que foram adquiridas pela Companhia as de outras estações. O armazem provisorio é feito de encerados. A construcção definitiva porém, não será demorada.

Estação de Porto Martins e Jatahy

Os moradores d'estes bairros estão anciosos que sejam estabelecidas estações nestes portos.

Antes de chegar o material esperado da Europa, não será possivel abrir novas estações, pois que com o material fluctuante actualmente em serviço já é muito difficil dar vazão ao serviço das tres estações abertas. Parece entretanto que estes lugares, que tem grande quantidade de café plantado nas suas visinhanças, estão indicados com o local de estações.

Antes de concluir sobre o topico de estações, cumpre-me informar a V. S. que estamos fazendo experiencia para que a Companhia possa receber cargas em qualquer lugar particular entre as estações estabelecidas, que terão: 1.º barranco alto para a atracagem; 2.º bastante agua; 3.º que não esteja perto de rasoura ou em curva viva; 4.º que seja distante meia legua da estação mais proxima e finalmente em lugar approved pela Companhia. N'estas estações particulares os generos serão recebidos sem responsabilidade da Companhia quanto ao peso, no caso que ella não tenha meio conveniente para verificar o mesmo, e o frete será cobrado, como da

estação mais remota da estação destinataria quando exportação, e estação mais remota da estação consignataria, quando importação. Não creio que este systema se torne impossivel, ou tenha muitos inconvenientes, entretanto a permanencia d'estas estações particulares, naturalmente dependerá da boa marcha do trafego, o qual está nas mãos dos fazendeiros e outros proprietarios dos armazens particulares. Não se pôde prever todas as regras que serão estabelecidas para tornar praticavel este systema; é de esperar, porém, que a pratica demonstrará o meio mais conveniente e facil.

Material fluctuante

O vapor «Conde D'Eu» até o dia 29 de Agosto de 1885 tem percorrido 7019 kilometros, continuando a trabalhar de maneira muito satisfactoria. Os empregados perfeitamente acostumados a este serviço, podem fazer o vapor andar, voltar, ou virar como quizerem, sem o minimo risco ou perigo; tanta confiança tem elles no manejo que tornando-se necessario virar o vapor na bacia d'agua que está no meio da corredeira dos Patos, desceram a corredeira até o lugar indicado e viraram com a mesma facilidade e sangue frio como se fosse uma simples parada em Porto Ferreira. Quanto a força do vapor, pôde elle rebocar 3 lanchas carregadas em qualquer parte do rio; com o uso de guincho e corrente o vapor poderia rebocar ainda mais, tão facil é o serviço e tão forte o guincho e corrente. E' impossivel indicar com palavras o inestimavel valor d'este systema, para vencer correntes como nas corredeiras de «Gaviãosinho» e «Patos». O unico meio para qualquer duvidoso é ir vel-o, pois todos que tem visto o vapor passar n'estas corredeiras rebocan-

do lanchas, ficam encantados. Basta dizer que o problema da navegabilidade nos rios Mogy-Guassú e Pardo, até Rio Grande está resolvido por este systema, pois não ha corredeiras que possam deixar de ser modificadas de tal modo a poder ser adoptado o uso do guincho e corrente na subida.

O machinismo do vapor «Conde D'Eu» não mostra signaes de estrago algum, devido a perfeição da construcção e movimento vagoroso da machina.

O vapor trabalhando na marcha normal faz de 33 a 36 revoluções das rodas por minuto, e quando trabalhando com pressa 40 a 43 revoluções. A vantagem de um systema de vapor que faz apenas entre 30 e 40 revoluções quando muito, é clara quando se compara este systema com o de helice, que para trabalhar em agua baixa e ao mesmo tempo ter força para rebocar, terá de fazer entre 300 e 400 revoluções por minuto. Não é preciso ser engenheiro para saber que um desmancho pôde ser evitado a qualquer momento com a machina trabalhando vagorosamente, ao passo que no caso contrario qualquer cousa, por menor que seja, pôde causar um estrago importantissimo.

A favor das rodas na pôpa, basta dizer que as taboas de pinho collocadas na roda desde principio, estão até agora em perfeito estado, apesar de ter o vapor por varias vezes encontrado arvores, durante a estação das aguas e ter batido em pedras quando levado fóra do canal durante a vasante; e tudo isso sem ter quebrado uma só taboa. A experiencia na Europa e nos Estados-Unidos prova que a força desenvolvida pelos vapores, do mesmo tamanho e proporção, com as rodas nos lados, e roda na pôpa, são identicas quando ha agua abundante, e os canaes largos; porém, cabe toda a vantagem ao de roda na

pôpa sendo os canaes muito estreitos ou então quando é preciso cortal-as na pedra, como tem acontecido no rio Mogy-Guassú, nas corredeiras de Patos, Gaviãozinho, Pantano e Escaramuça e como assim terá de ser feita nas corredeiras de S. Bartholomeu e Brumado. Nove mezes de trabalhos consecutivos no rio Mogy-Guassú, ora com a enchente das aguas, ora com a vasante d'ellas, tem provado que o vapor «Conde D'Eu» com a roda na pôpa, é inteiramente apropriado ao serviço da navegação no mesmo rio. As lanchas estão em bom estado, são de facil governo e satisfazem em todo sentido.

Vapor «Rio Bonito»

O vapor *Piratininga* que a Directoria comprou do Sr. João M. Rudge em Maio deste anno, que agora é denominado *Rio Bonito*, soffreu concertos nas officinas em Campinas; foi pintado de novo e o leme augmentado 75 %, está prestando importantissimos serviços, ora em rebocar as balsas, levando os trabalhadores de um ponto a outro, ora em rebocar lanchas na descida do rio tornando-se indispensavel. O vaporzinho não tem força sufficiente para passar sem auxilio as corredeiras de «Gaviãozinho e Patos» isto, porém, é de pouca desvantagem porque quando é encontrado pelo *Conde d'Eu*, este leva-o de reboque atraz das lanchas nas subidas das corredeiras, ou será ajudado pela turma de trabalhadores mais proxima com uma corda. Espero que antes de chegar no Rio Grande, a Companhia terá rehavido todo o valor despendido na compra do *Rio Bonito*, podendo então ser vendido, caso queira, pelo mesmo preço dado pela Companhia, pois em vez de estragarem-se os appparelhos e machinismos que a Companhia tem, devem ser garantia sufficiente para per-

244

feita conservação, tanto no casco como no machinismo.

Pessoal do Conde d'Eu e das lanchas

Quanto ao pessoal a bordo do vapor e lanchas; no primeiro a tripulação é: um pratico ou piloto, um machinista, um foguista e dous homens para qualquer serviço. Cinco pessoas ao todo. — Nas lanchas vão ordinariamente dois homens, que são sufficientes. Com este pessoal toda a carga e descarga é feita, ajudada pelo portador da Estação.

Serviço de canalisação

No meu ultimo Relatorio fallei da canalisação da corredeira de Escaramuça, como adiantada; com effeito já tinha sido removido cerca de 2,200 metros de pedra, portanto tinha bem fundadas esperanças de poder facilmente concluir o serviço no semestre de que trata este Relatorio. Fomos infelizes, pois mal tinham as aguas baixado sufficiente para o começo do serviço, quando rebentou a febre maleitosa, pros-trando todos os trabalhadores que estavam em Escaramuça. A febre foi muito forte, devido provavelmente ao apodrecimento de madeira que no fim do anno foi derrubada na margem direita do rio, em Escaramuça. Assim passaram os mezes até meados de Junho, quando consegui arranjar uma turma de 33 homens para trabalhar alli, não tendo isso, porém adiantado muito, visto que grande parte delles já eram empregados que tinham soffrido de maleitas havendo em alguns casos reincidencia da molestia.

Em principio do mez de Julho a agua baixou consideravelmente e estava ligeiramente aproximando-se a marca mais baixa do anno de 1884 e isto trez mezes mais cedo. A vista disto fui obrigado a

mandar turmas para afundar ainda mais os canaes de Patos e Gaviãozinho, tirando mais quatro cordões de pedras em outras partes do rio que em todas as explorações foram desprezadas como não offerecendo obstrucção alguma. Assim, em vez de poder mandar uma grande turma a Escaramuça, parte do pessoal foi trabalhar entre Porto Ferreira e Porto Amaral. Continuando a secca tão extraordinaria, no dia 8 de Agosto já estava o rio 16 centímetros mais baixo do que em 30 de Setembro do anno passado. Logo vi que as observações feitas por mim e por outros em annos anteriores, não serviram como base, e que este anno haveria uma baixa no rio como nunca houve lembrança. Como já tinha tirado bastante pedra nos cordões formando Patos e Gaviãozinho, para fazer um canal com uma profundidade mais ou menos igual em toda a extensão, foram começadas represas feitas ou inteiramente de pedras, ou com estacas, pedras e galhos na frente e ultimamente começamos um systema de represas muito economicas e ao mesmo tempo de muita duração que são feitas de trilhos velhos em fórma de cavallete com taboas em frente. Estas represas são bastante uteis e tem innumeradas vantagens sobre qualquer outras, visto que são mais baratas, facilimo de collocar, tanto que é possivel fazer uma represa até dois terços da largura do rio n'um dia, e finalmente podem ellas ser desmanchadas em muito pouco tempo no caso de ser necessario. Com estes meios, com estes esforços dos trabalhadores em todos os cordões de pedras, temos conseguido conservar aberta a navegação sem falhar um só dia. Embora este serviço tenha sido dispendioso, tem seu lado bom: — O facto de conseguirmos fazer o vapor *Conde d'Eu* continuar trabalhando n'uma secca tão extraordinaria; assim tambem o serviço uma vez feito dura para sempre,

pois que os canaes não podem entupir-se e as represas feitas de ferro com taboada grossa de peroba em frente, não apodrecerão antes de se formar atraz das mesmas um banco de areia. Substituidas as taboas com as de urundiuva, terão uma duração eterna. Espero dentro de trez mezes concluir o serviço em Escaramuça e as duas corredeiras entre esta e porto Pulador que tem se manifestado desde que o rio tem baixado tanto. Já está trabalhando uma turma com uma balsa e canoas entre Pulador e a corredeira de Boa Vista, 135 kilometros, a qual espero vencer com pouco trabalho.

O serviço entre Boa-Vista e Pontal será talvez mais pesado do que as explorações anteriores indicavam, porque a secca já mostrou muitos e muitos cordões de pedras que outr'ora não foram observados. Entretanto com o pessoal que agora temos que que é muito pratico e experimentado neste serviço, não receio muitas difficuldades, e podemos calcular que a despeza por metro cubico de pedra removido dos canaes, será muito menos do que nas corredeiras dos Patos, Gaviãozinho e Escaramuça.

Salto e corredeira de S. Bartholomeu

Conforme as instrucções de V. S. no dia 17 comecei uma viagem a cavallo, partindo da Fazenda do Dr. Francisco Leite Ribeiro Guimarães para examinar o Salto de S. Bartholomeu, o grande obstaculo ao prolongamento da navegação até o Rio Grande.

No dia 19 cheguei em Pontal e no dia seguinte segui em canôa até o Salto de S. Bartholomeu que examinei minuciosamente. A' primeira vista a enorme correntesa d'agua, de um rio que acima do Salto tem uma largura de perto de 300 metros e que, n'uma distancia de 500 metros estreita-se em um

canal de cerca de 40 metros de largura somente, tirou-me toda a esperança de poder fazel-o navegavel n'essa parte. A occasião para examinar este Salto era muito favoravel, pois que o rio nunca foi visto tão baixo pelos moradores em Pontal.

Em distancia de 400 metros antes de chegar na parte mais rapida, e onde o rio faz um salto, ha uma corredeira cuja velocidade cresce até chegar ao canal da principal correntesa d'agua. Esta terrivel correntesa começa mais ou menos 100 metros da margem esquerda do rio, com que corre parallelamente por 60 metros, quando dobra bruscamente á direita, voltando immediatamente á esquerda por alguns metros, curvando-se novamente á direita seguindo d'ahi n'um canal tortuoso de somente 40 metros de largura perto á margem direita, e assim seguindo até o rio espraia-se em 200 metros de largura, 1,300 metros distante do ponto inicial da corredeira.

A maior força d'agua passa no golpho acima mencionado, ao lado esquerdo do rio; porém á direita ha um salto que mede 1^m,60 de altura, cujas aguas encontrando as que vem no canal principal fazem ondas que do fundo até a cabeça têm 1^m,20 de altura.

A velocidade da agua n'este lugar, as bruscas voltas e as ondas fazem absolutamente impossivel a navegação no estado em que se acha a corredeira.

Examinando, entretanto, cuidadosamente verifiquei que obrigando as aguas passarem em canal que é facil construir na margem esquerda do rio, prolongando assim a queda da agua, seria muito possivel passar com vapores empregando o guincho e a corrente como em Escaramuça, Gaviãozinho e Patos.

246

Medindo a distancia, tomando como ponto de partida 50 metros antes de começar a grande correnteza, e seguindo n'uma linha recta aproximando a margem esquerda do rio, verifiquei que tinha 1,060 metros antes de chegar na agua espaiada. Assim é claro, que com um desenvolvimento sobre esta distancia, não será somente possível, mas facilima a navegação alli, nem mesmo sendo preciso sempre o guincho e a corrente. E' este um plano. Outro ha porém, que consiste em romper um canal mais curto, empregando-se sempre o guincho e corrente na subida contra uma correnteza forte. Não resta duvida alguma quanto a possibilidade da navegação deste trecho do rio Pardo. Quanto ás outras corredeiras que são reconhecidas inferiores a S. Bartholomeu, é claro que tendo se vencido esta, tambem poderemos vencer as outras.

O comprimento de uma corredeira não affecta uma vez que tenhamos de usar guincho e corrente.

Não ha duvida que este serviço custará caro, por exemplo: Tomando por base as obras já feitas no rio Mogy-Guassú, o serviço de canalisar o trecho de rio entre S. Bartholomeu e a agua livre no Rio Grande, será :

Canalisando S. Bartholomeu	80:000\$000
' as corredeiras de <i>Agudo, Indayá, Tiracatinga</i> , e <i>Mombuca</i> —30:000\$000 cada um	120:000\$000
' <i>Brumado</i>	60:000\$000
' outros cordões e corredeiras entre <i>Brumado</i> e o Rio Grande	100:000\$000
Total Rs.	<u>360:000\$000</u>

A distancia sendo 100 kilometros dá 3:600\$000 como o custo da canalisação de um rio que levará a navegação sem baldeação até o Rio Grande.

O preço da canalisação parece á primeira vista mais caro de que a construcção de uma estrada de ferro de S. Bartholomeu até embaixo de Brumado. Devemos porém, lembrar que se fossem construidos estes 23 kilometros de estrada de ferro, ainda ficariam 77 kilometros de rio sem serem canalizados, o que elevaria o custo ao preço pouco inferior ao da canalisação; porém contra a estrada de ferro temos a necessidade de *duas baldeações* e o *custeio de uma linha ferrea* que seria muitas vezes mais caro do que o da canalisação. Além disto um pequeno trecho de estrada de ferro quebraria a continuidade da navegação entre Porto Ferreira e qualquer ponto no Rio Grande, e assim obrigaria a Companhia á ter mais lanchas e provavelmente mais um vapor sobreccelente porque a navegação embaixo do Brumado seria inteiramente desligada da parte entre Porto Ferreira e S. Bartholomeu.

A experiencia nas estradas de ferro prova a enorme vantagem e economia em material e vagões, em ter toda a sua linha da mesma bitola. Assim com a navegação, a possibilidade de poder carregar uma lancha em Porto Ferreira para qualquer parte do Rio Grande é, em si só, vantagem sufficiente para resolver a Companhia a canalisar este trecho do Rio Pardo.

Pessoal

Somente tenho de elogiar a coragem com que os empregados têm luctado com as maleitas, visto que mesmo soffrendo, os seus serviços foram feitos. Quanto á proficiencia no seu trabalho, elles podem agora ser considerados aptos, conhecedores que são do serviço, quando no anno passado trabalharam com difficuldade e pouco conhecimento.—Não posso deixar de mencionar o nome do Snr. Ernesto Young, chefe

do serviço da canalisação e Inspector do Trafego no rio, que tem mostrado muita intelligencia, dedicação e zelo no serviço pouco commum, não tendo deixado o seu posto embora tenha soffrido quatro ataques de maleitas.

Considerações geraes

Tendo dado um resumo dos serviços feitos e resultados obtidos com a navegação até o fim de Julho deste anno, espero que não será fóra de proposito fazer algumas ligeiras considerações quanto ao futuro da navegação. O motivo que a Companhia tem para prolongar sua rede de communicações foi ter sido cortada em frente por duas estradas de ferro que reduzirem muito os lucros da linha entre Cordeiros e Descalvado 108 kilometros que é 44 % do comprimento total da linha ferrea Paulista e ameaçou ainda mais reduzi-lo, porque cada anno diminuia o trafego de sal e café que outr'ora vinha de Ribeirão Preto, S. Simão e diversos outros lugares em volta de Porto Ferreira e Descalvado. A Companhia ficou reduzida ao trafego de uma zona muito limitada, ao passo que outras Companhias foram gozando do trafego das zonas ricas mencionadas, que sempre foi o alvo do prolongamento da Companhia Paulista. Esta viu-se portanto reduzida a absoluta necessidade de navegar os rios Mogy-Guassú e Pardo, para em parte reaver o que della outros tinham tirado. — Tendo isto em mira ella tinha de escolher o meio mais favoravel e pôl-o em vigor, não poupando esforços para fazer a navegação, igual em ponto de segurança e regularidade a uma estrada de ferro, e superior a ellas quanto ás tarifas que são sempre mais baixas. Se a Companhia Paulista tivesse prolongado os seus trilhos, com bitola estreita, em 300 kilometros, distancia esta entre Porto Ferreira e Rio Grande, não

tinha ella gasto menos de 6,000 contos de réis, que ao juro de 6 % debentures, seria 360 contos de réis, e cujo custeio não poderia ser feito por menos de dois contos de réis por kilometro, isto é, 600 contos para os 300 kilometros por anno. Estas duas verbas reunidas prefazem 960 contos de réis. Ora com a navegação, a desobstrucção do rio, a canalisação e o material fluctuante para o mesmo custarão 1,400 contos de réis.

A saber :

Porto Ferreira, até corredeira de S. Bartholomeu incluindo o material fluctuante	700:000\$000
S. Bartholomeu até o Rio Grande	360:000\$000
1 vapor grande, 10 lanchas e outros materiaes	340:000\$000
Total	<u>1,400:000\$000</u>

Para as despesas temos :

Custeio por anno de 4 vapores, lanchas, incluindo pessoal e material	80:000\$000
Pessoal para 10 Estações	20:000\$000
Turmas para melhorar canaes e tirar tocos e arvores. .	30:000\$000
Imprevistos.	10:000\$000
Juro de 6 % sobre 1,400 contos de réis	84:000\$000
Total Rs.	<u>224:000\$000</u>

Comparadas as duas, a estrada de ferro e a navegação, temos :

Custo de 300 kilometros de estrada de ferro de um metro	6,000:000\$000
Custo de 300 kilometros de navegação	1,400:000\$000
A favor da navegação . .	<u>4,600:000\$000</u>
Custeio e lucros na estrada de ferro	960:000\$000
, , , da navegação	<u>224:000\$000</u>
A favor da navegação . .	<u>736:000\$000</u>

Estes algarismos demonstram que a navegação, quer na construcção, quer no custeio custará menos

do que um quarto do que custaria uma estrada de ferro.

Como o systema da navegação do rio Mogy-guassú, já está provado fóra de qualquer duvida possivel, tanto que no ultimo anno já forneceu dados pelo qual podemos avaliar o custo das obras e materiaes, e como finalmente temos tido um vapor e lanchas trabalhando e tres estações em trafego durante seis mezes, podemos dizer com bastante exactidão quaes serão as despesas.

Portanto, com custo apenas de 4:666\$000 por kilometro para a construcção e um custeio fóra de juros apenas de 466 mil réis por kilometro, por anno, incluindo todas as despesas, comparada com 20 contos de réis por kilometro, para a construcção e 2 contos de réis para custeio na estrada de ferro, creio que a Companhia não poderá duvidar que tem começado um prolongamento que promete um futuro esplendido. Continuando a fazer os canaes, etc. e usando material tão bom como actualmente, poderá ter ella uma navegação que com toda certeza concorrerá vantajosamente com qualquer estrada de ferro, quer na regularidade, quer na segurança do trafego; e isto por um preço de custeio menos que uma quarta parte do que seria necessario para uma estrada de ferro.

Que a Companhia Paulista tem imperiosa necessidade de sahir do valle em que ella foi fechada, não resta duvida, assim como, deve ella fazer o serviço da navegação de tal maneira que possa em todos os sentidos comparar com uma estrada de ferro, fazendo concorrência para parte do trafego das grandes provincias além do Rio Grande, onde brevemente haverá trafego, e talvez de sobra, para todos, isto é: para navegação e as estradas. Não é necessario en-

trar em detalhes quanto ao trafego esperado, basta dizer que vão annualmente para o interior 11,000 toneladas de sal que será sempre remettido pelo caminho mais barato; e no valle do rio Mogy-Guassú, entre Pontal e Porto Ferreira, os cafezaes quasi todos novos já produzem mais de 360,000 arrobas de café, que tambem serão transportados por onde o frete fôr mais barato. Nos preços dados no orçamento do custo tenho fornecido largas margens, porque a experiencia deste anno tem provado esta necessidade, pois para trabalhadores bons temos de pagar 2\$800 por dia e muitas vezes elles não podem prestar bons serviços por causa das maleitas, e além disto temos, ás vezes, grandes difficuldades com o volume d'agua, que quando alta, estorva e demora muito o serviço da canalisação.

Concluindo, permitta-me dizer que fazendo a navegação somente até Pontal, não tira a Companhia todas as vantagens della esperadas, porque brevemente uma das estradas de ferro concurrentes terá levado seus trilhos até Rio Grande, n'essa época naturalmente cessará grande parte do nosso trafego com sal *se a navegação não fôr prolongada até o Rio Grande.*, sem demora.

Deus guarde a V. S.

Illm. Snr. Dr. Fidencio N. Prates, M. D. Presidente
da Companhia Paulista.

Walter I. Hammond, M. I. C. E.

Inspector Geral e Engenheiro.



ANNEXO N. 8

CERTIDÃO DO ESCRIVÃO

DO

JUIZO DO COMMERCIO

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

Certifico que em meu Cartorio se acham depositados, a copia do inventario dos bens pertencentes á Companhia Paulista, balanço e lista de accionistas, relativamente ao semestre que findou-se a 30 de Junho do corrente anno, que forão entregues hoje pelo Secretario da mesma Companhia Dr. Alonso G. da Fonseca.

Todo o referido é verdade do que dou fé.

São Paulo, 24 de Agosto de 1885.

O Escrivão *Elias de Oliveira Machado.*

Está collada uma estampilha do valor de duzentos réis assim inutilisada. São Paulo 24 de Agosto de 1885.—*Machado.*

ANNEXO N. 9

LISTA DE ACCIONISTAS

ATÉ 25 DE AGOSTO DE 1885

RELAÇÃO dos Accionistas da Companhia Paulista de Vias-ferreas e Fluviaes.



A

1	Adelaide, filha de Carlos de Souza Queiroz	52
2	» Prado de Oliveira.	16
3	» Virginia Riley	6
4	Adelina, filha de Izidoro José Pereira . .	1
5	Adolpho Julio de Aguiar Melchert . . .	114
6	Affonso Luiz de Paula.	3
7	Agostinho, filho de Januario O. Camargo .	78
8	Albertina, filha do Dr. Pedro V. d'Azevedo.	4
9	Alberto Eduardo Swinerd	12
10	» Vergueiro	1
11	Albino, filho de Januario O. Camargo . .	78
12	» José Barboza de Oliveira	142
13	» José Barboza de Oliveira Filho . . .	52
14	Alexandre, filho do Dr. Alexandre A. Mar- tins Rodrigues	7
15	Alfredo, filho de D. Barbara Braga . . .	3
16	Alice, filha de Luiz A. de Souza Queiroz .	52
17	Alonso Guayanaz da Fonseca	2
18	Alvaro Teixeira d'Assumpção	15
19	Alzira Monteiro de Barros.	4
20	Amadeu de Castro Lisbôa	5
21	» filho de Luiz Quirino dos Santos . .	34
		681

	Transporte	681
22	Amancio Bueno	130
23	Amaro de Araujo Ribeiro	96
24	Ambrozina Henriqueta Rodrigues	3
25	» Pinto Nunes Gomide	128
26	Amelia Eufrozina Quartim	47
27	» filha do Dr. Francisco E. Malheiros	3
28	» Hygina de Souza Mesquita	6
29	» Peixoto Barreto	259
30	» Snape	21
31	Americo Vespucio Pinheiro e Prado	5
32	Andreas Schmidt	56
33	Angela Ferraz de Barros	59
34	Angelo Alves d'Assumpção	5
35	Anna Alexandrina de Barros	37
36	» Amelia de Moraes	40
37	» Angelica de Carvalho	11
38	» Antonina de Moraes Arruda	17
39	» de Araujo Ribeiro	11
40	» Egydia Nogueira Aranha	32
41	» Eufrazia Rodrigues	6
42	» filha de Antonio Bernardo Quartim	48
43	» filha de Custodio Manoel Alves	47
44	» Francisca de Mattos	6
45	» F. da Silva Monteiro de Barros	50
46	» Gertrudes Ferraz de Campos	8
47	» Jacintha de Andrade Couto	111
48	» Joaquina do Prado Fonseca	61
49	» Joaquina de Souza Castro Lisbôa	4
50	» de Lacerda Penteado	62
51	» Luiza Dulley	17
52	» Maria d'Almeida Lorena Machado	45
53	» Monteiro de Barros	4
54	» Vieira Lins de Vasconcellos	15

Transporte . . . 2,131

55	Annezia, filha do Dr. Elias Chaves . . .	52
56	Antonia Amelia de Souza Queiroz . . .	52
57	» de Barros Geraudont . . .	5
58	» Ellis da Silva . . .	36
59	» Fausta Rodrigues Pacheco . . .	64
60	» Fausta da Silva Prado . . .	140
61	» Ferraz de Sampaio . . .	2
62	» filha do Dr. Augusto Queiroz . .	52
63	» filha do Dr. F. A. S. Queiroz J. ^{or}	4
64	» Joaquina de Camargo . . .	27
65	» Joaquina dos Santos Silva . .	2,073
66	» Maria do Espirito-Santo . . .	6
67	» Maria Quartim . . .	87
68	» Maria Ribeiro Gavião . . .	28
69	Antonietta, filha do Dr. Antonio Prado .	52
70	» filha de Antonio S. Queiroz .	50
71	Antonio Alberto da Silva Prado . . .	33
72	» Alyes de Queiroz . . .	1
73	» Augusto de Araujo Muniz . . .	23
74	» Augusto da Fonseca . . .	75
75	» Augusto Monteiro de Barros . .	3
76	» Barboza Ferraz . . .	53
77	» Barboza Gomes Nogueira . . .	57
78	» Benedicto de Camargo . . .	15
79	» Bernardo Quartim . . .	61
80	» de Campos Toledo . . .	21
81	» Cardozo dos Santos . . .	5
82	» Carlos Ferraz de Barros . . .	59
83	» Carlos Pacheco e Silva . . .	6
84	» Carlos Ribeiro de Andrade . . .	12
85	» Coelho da Gama . . .	27
86	» Corrêa Barboza . . .	11
87	» Corrêa de Moraes Silveira . . .	231

5,554

Transporte 5,554

88	Antonio	Dias Novaes	202
89	»	Domingos de Sampaio	145
90	»	Egydio Nogueira Aranha	32
91	»	Egydio de Souza Aranha	28
92	»	Francisco de Andrade Couto	70
93	»	Francisco, filho de D. M. Rafaela	20
94	»	Francisco de Paula Souza	36
95	»	Gomes Pinheiro Machado	7
96	»	Guimarães Barroso	23
97	»	Henrique Flores Sobrinho	20
98	»	João Romeu	57
99	»	Joaquim Araujo de Azevedo	518
100	»	Joaquim da Cruz	45
101	»	José Duarte Moreira	345
102	»	José Fernandes Braga	37
103	»	José de Oliveira Monteiro	131
104	»	José Rodrigues de Siqueira	6
105	»	José da Veiga Pinto	34
106	»	de Lacerda Franco	62
107	»	Leme da Fonseca	116
108	»	Leite de Almeida Prado	246
109	»	Lousada Antunes	11
110	»	Manoel Rodrigues	11
111	»	Maria Quartim	15
112	»	filho de A. de Souza Queiroz	50
113	»	filho de Lourenço Tibyriçá	1
114	»	Paes de Barros	61
115	»	Paes de Barros Sobrinho	9
116	»	de Paula Ramos	310
117	»	Paulino Gonçalves Benjamin	31
118	»	Pereira da Costa Guimarães	416
119	»	Pereira de Mello	52
120	»	Pinto Ferraz	46

8,747

	Transporte	8,747
121	Antonio Pinto do Rego Freitas	104
122	» Proost Rodovalho	66
123	» da Silva Prado	442
124	» de Souza Barros	50
125	» de Souza Queiroz	171
126	» Teixeira d'Assumpção	41
127	» Teixeira Leite	20
128	» Teixeira Pinto	9
129	» Vicente Ferraz de Sampaio	10
130	Acacy Fom de Miranda Azevedo	5
131	Armando, filho do Dr. José M. Largacha	2
132	Arnaldo Brune	146
133	Arthur de Azurem Costa	22
134	» Ferreira d'Avilla Rebouças	114
135	» Leite de Barros	12
136	» filho de Manoel J. D. Rezende	24
137	» filho de Venancio F. Alves	5
138	Associação Protectora	735
139	Augusta Gonçalves de Freitas	5
140	Augusto Cavalheiro e Silva	31
141	» Cezar de Miranda Azevedo	7
142	» Cincinato de Almeida Lima	622
143	» Diamantino Saraiva	24
144	» Luiz de Paula	96
145	» Soares de Medeiros	23
146	» de Souza Queiroz	112
147	Aurora Bemvinda de Campos Toledo	30

B

148	Balbina Labre	1
149	Barbara Cintra	44
150	Barão de Araraquara	293
151	» de Mello e Oliveira	90

12,103

555

	Transporte	12,103
152	Barão de Monte-Mór	87
153	» de Mesquita	68
154	» de Piracicaba	252
155	» de Piratininga	64
156	» de Souza Queiroz	2
157	» de Tatuhy	18
158	Bellarmina Pinheiro e Prado	26
159	Belestrina Maria da Conceição	2
160	Belmira Fausta do Amaral	1
161	» da Fonseca	5
162	Benedicta, filha de Januario O. Camargo	79
163	Benedicto Augusto Vieira Barboza	33
164	» filho de Thomaz L. Alvares	110
165	Benjamin José Gonçalves	6
166	Benta Bernardina de Moraes	127
167	Bento Aguiar de Barros	6
168	» Annes	1
169	» Francisco de Paula Souza	94
170	» de Lacerda Guimarães	731
171	» de Lacerda Guimarães Filho	62
172	» Xayier Paes de Barros	140
173	Bernardina Ferraz de Campos	6
174	Bernardino Campos	17
175	» Ferreira da Silva	17
176	» Monteiro de Abreu	41
177	Bernardo Avelino Gavião Peixoto	100
178	» Diedriechnsen	40
179	» filho de Antonio M. Rodrigues	11
180	» Henrique Lanwers	28
181	Boaventura Rodrigues de Souza	24
182	Branca, filha de Manoel E. A. Marques	1
183	Brazilio, filho de José F. de Carvalho	2

Transporte. . . . 14,304

C

184	Caio Gracco, filho do Dr. M. Prado J. ^{or}	52
185	Calixto, filho de D. Maria Rafaela.	10
186	Candida Augusta Machado	35
187	» Augusta Quartim	48
188	» de Campos Barros.	251
189	» filha do Dr. Rafael de Barros	14
190	» de Lacerda.	62
191	» Lucinda Leitão	35
192	» Pinheiro e Prado	26
193	Candido Coelho Ribeiro Porto	156
194	» Valle	58
195	Canuto J. Saraiva.	2
196	Carlos Augusto do Amaral	12
197	» Egydio de Souza Aranha	22
198	» Monteiro de Barros Junior	169
199	» Paes de Barros.	449
200	» de Souza Queiroz.	104
201	» de Vasconcellos Almeida Prado	247
202	Carolina Ambrozina Franzen	11
203	» Amelia de Camargo	117
204	» Augusta de Azevedo.	22
205	» Augusta Bresser Monteiro	45
206	» Peixoto Barreto.	248
207	» Amelia de Camargo	11
208	Cecilia, filha de Antonio A. M. de Barros.	2
209	» Helena Monteiro de Barros	170
210	» de Moraes Monteiro de Barros.	340
211	Charles C. Tomkins.	11
212	Clara de Lacerda.	62
213	Claudina Pinheiro e Prado	26
214	Clelia, filha do Dr. Martinho Prado	52

17,173

	Transporte	17,173
215	Clemente da Costa e Silva	113
216	» Falcão de Souza Filho	15
217	Companhia Paulista	2,085
218	Conde de Cambolás	17
219	» de Itú	920
220	» de Tres Rios	2,079
221	Constantina Mendes Gonçalves	5
222	Constantino Coelho da Silva	93
223	Cornelia, filha do Dr. M. Prado Junior .	52
224	Custodio Manoel Alves	46
225	» Ribeiro de Arantes Junqueira . .	21

D

226	Delfim Pereira de Abreu	7
227	Diogo Antonio de Barros	79
228	Deolinda Eugenia de Campos Toledo .	30
229	Dina Brazilia Munhoz	104
230	Domingas de Freitas	19
231	Domingos Corrêa de Moraes	533
232	» José N. Jaguaribe Filho	93
233	» de Paiva Azevedo	302
234	» Roque da Silva	5
235	» Sertorio	65
236	» Teixeira de Assumpção	31

E

237	Edgard Ferraz do Amaral	14
238	Edmor, filho de A. de Souza Queiroz .	50
239	Eduardo Maxwell Rudge	57
240	» de Mello Oliveira	37
241	» Prates	19
		24,064

	Transporte	24,064
242	Eduardo Ribeiro	101
243	Eleuterio, filho do Dr. Rodrigo Monteiro	75
244	» da Silva Prado	813
245	Elias Antonio Pacheco Chaves	207
246	» Quartim de Albuquerque	6
247	Eliza Adelaide de Oliveira Luz.	40
248	» filha de Francisca A. P. Borges	11
249	» filha do Dr. Francisco E. Malheiros	3
250	» Maria Leite.	14
251	» Monteiro de Barros	4
252	» da Silva Prado	30
253	Eliseu Teixeira Nogueira	293
254	Emilia Francisca de Azevedo	22
255	» Pimenta Bueno	63
256	Eponina, filha do Dr. Elias Chaves	52
257	Ermani, filho de Joaquim P. O. Nunes	73
258	Ernesto Germak Possollo	231
259	» Gomes Leitão	93
260	» Mariano da Silva Ramos;	52
261	Ercilla, filha de Custodio Manoel Alves	48
262	Escolastica de Lacerda.	62
263	» Maria de Siqueira	13
264	Eudoxia Evangelina Taques	29
265	» filha de D. Anna J. de Mattos	2
266	» filha de Januario O. Camargo	78
267	Eugenia da Silva Prado	41
268	Eugenio, filho de Venancio Ferreira Alves	1
269	» de Lacerda Franco	62
270	Evangelina, filha do Dr. M. Prado Junior	52
271	» Martins Ferreira	104

26,739

Transporte. . . . 26,739

F

272	Felix Fusco	16
273	» Guilhem	68
274	Firmino Maria Soares	23
275	Fernão de Souza Queiroz	286
276	Fidelis Nepomuceno Prates.	441
277	Fidencio Nepomuceno Prates	167
278	Fernando, filho do Dr. Elias Chaves	52
279	» Paes de Barros	61
280	Floriano Ferreira de Camargo.	28
281	Francisca Alexandrina de Barros	37
282	» Amelia de Paula	96
283	» Amelia de Toledo	41
284	» de Araujo Labre	21
285	» Augusta da Silva Prado	11
286	» das Chagas	6
287	» Dabney de Avellar Brotero	27
288	» filha do Dr. F. E. Malheiros	3
289	» filha do Dr. Rafael de Barros	14
290	» Mendes Pereira	12
291	» Maria de Siqueira	19
292	» de Paula Souza	20
293	» Pereira de Mello	29
294	» Ramos das Dôres.	4
295	Francisco Aguiar de Barros	132
296	» Alves de Azevedo Macedo.	200
297	» de Andrade Couto	7
298	» Antonio Pereira Borges	8
299	» Antonio Pimenta Bueno	90
300	» A. de Souza Queiroz Filho	128
301	» de Assis Negreiros.	638
302	» de Assis Pacheco.	114

29,538

	Transporte	29,538
303	Francisco Augusto de Azevedo	36
304	» Borges Gomes	44
305	» Dias Novaes	100
306	» Duarte Rezende	31
307	» Ernesto Malheiros	177
308	» Emilio Vautier	11
309	» Eugenio Pacheco e Silva	259
310	» Fernando de Barros	39
311	» Frederico da Rocha Vieira . . .	15
312	» Gomes Ferraz	65
313	» Gomes Leitão	34
314	» Hermenegildo de Camargo . . .	4
315	» Honorato de Moura Filho . . .	23
316	» Ignacio Quartim	81
317	» Ignacio dos Santos Cruz	14
318	» José Dias Leite	29
319	» Justino G. de Andrade	104
320	» Lobo Leite Pereira	25
321	» Luiz de Campos	123
322	» M. filho de Francisco D. Toledo	27
323	» de Paiva Azevedo	16
324	» de Paula Leite de Barros . . .	166
325	» de Paula Leite Camargo	52
326	» de Paula Oliveira Borges . . .	162
327	» de Paula Souza	40
328	» Paulino de Moraes	114
329	» Pedro do Canto	6
330	» Peixoto Ferreira de Souza . . .	60
331	» Pirrote	8
332	» Pompeo do Amaral	194
333	» Ribeiro Junqueira Sobrinho . . .	16
334	» Taques Alvim	63
335	» de Toledo Campos Piza	31
		31,707

	Transporte	31,707
336	Francisco Vaz de Almeida	4
337	» Vilella de Paula Machado	49
338	» Xavier Paes de Barros	140
339	» Xavier Pinheiro Prado	28
340	Frederico Augusto Cezar de Mattos . .	10
341	» de Souza Queiroz	245

G

342	Gabriela Maria Quartim	71
343	Genoveva, filha de Francisco D. Toledo	27
344	George Scorrar	5
345	Georgiana Masson Socker	9
346	Geraldo de Paula Souza	30
347	» Ribeiro de Souza Rezende	102
348	Gertrudes Egydia Nogueira Aranha . .	32
349	» filha de Porfirio Machado	4
350	» de Paula Souza	12
351	Godofredo Infante de Toledo	30
352	Guilherme Ellis	111
353	» filho de D. Anna J. de Mattos . .	1
354	» P. Ralston	231
355	Guilhermina Marcolina de Vasconcellos	4
356	Gustavo Adolpho de Castro	27
357	» Backheuser	6
358	» Balduino Moura e Camara	23

H

359	Heitor Rudge da Silva Ramos	5
360	Henrique Augusto Quartim	16
361	» filho de Candido J. da Silva . . .	2
362	» Fox	12
		32,943

	Transporte	32,943
363	Henrique Porchat	115
364	Henriqueta Julia de Castro.	11
365	„ de Molina Quartim	52
366	Herança do Barão do Tieté	6
367	Herculano Pompeo de Camargo	1
368	Hermantina Monteiro de Barros	4
369	Herminia Eugenia da Silva Araujo	11
370	Humberto, filho de Luiz Q. dos Santos.	34

I

371	Ignacio José de Araujo	14
372	„ Xavier Campos de Mesquita.	73
373	Illydia de Souza Barros	6
374	Irya	12
375	Irmandade de N. Senhora do Rozario	10
376	Ismalia, filha de Antonio de S. Queiroz	52
377	Ismenia „ „ „ „ „ „	52
378	Izabel, filha do Dr. Nicoláo Queiroz.	188
379	„ filha do Dr. Rafael de Barros	14
380	Isaura, filha de Venancio Ferreira Alves.	5

J

381	Jacinto José da Silva Cintra.	12
382	Jayme Pinto de Almeida.	7
383	Januario Moreira	17
384	João Antonio Bierrenbach	1
385	„ Antonio Vieira Barboza.	620
386	„ Barker	8
387	„ Baptista de Araujo Cintra	74
388	„ Baptista de Mello e Oliveira.	84
389	„ Baptista Pacheco Jordão.	142

34,568

59

	Transporte	34,568
390	João Baptista Velloso	52
391	» Bernardo da Silva	1
392	» Bierrembach	68
393	» Carlos Mendes Pereira	23
394	» Cordeiro da Silva Guerra	11
395	» Corrêa Vasques	16
396	» Ferreira de Mello Nogueira	14
397	» Francisco de Moraes Nobrega	33
398	» Francisco de Paula Souza	278
399	» Gonçalves de Andrade	6
400	» Gonçalves de Oliveira.	23
401	» Henrique Gathiquer	47
402	» Ildefonso de Brito	24
403	» Jacintho Gonçalves de Andrade	23
404	» José Rodrigues.	2
405	» de Lacerda Franco	62
406	» Maria de Paiva	12
407	» Mendes Netto	12
408	» Pacheco de Toledo	10
409	» de Paula Fernandes.	7
410	» Pereira da Silva Monteiro	31
411	» Pinto Carneiro.	200
412	» Rodrigues Munhoz	311
413	» Theodoro	23
414	» Verissimo de Andrade	217
415	» Kiermann.	78
416	Joanna Carolina Pacheco.	35
417	» da Cruz Pacheco	6
418	» filha do Dr. Antonio A. Fonseca	113
419	Joaquim Alves Franco.	383
420	» Antonio dos Santos	59
421	» de Araujo Coutinho	2
422	» Augusto Monteiro de Barros	21

Transporte 36,771

423	Joaquim Baptista Pimenta Bueno	4
424	» da Cunha Bueno	10
425	» Ferreira de Camargo Andrade	348
426	» Floriano Wanderley	86
427	» Gomes Leitão.	183
428	» Ignacio Ramalho	12
429	» José Pereira de Oliveira	1
430	» José da Silva Neiva	21
431	» José Teixeira Sandim	80
432	» José Vieira de Carvalho	9
433	» de Lacerda Franco	62
434	» Lourenço Corrêa	24
435	» Manoel Alves Lima	3
436	» Marcelino da Silva	169
437	» Pinto de Araujo Cintra	57
438	» Quartim	7
439	» Quirino dos Santos	14
440	» Silverio de Castro Barboza	38
441	» Teixeira Nogueira de Almeida	284
442	» Timotheo de Araujo	32
443	» de Toledo Piza e Almeida	19
444	Joaquina Agueda da Luz Cintra	25
445	» Angelica da Silva.	104
446	» Maria do Carmo Pinheiro	7
447	Jorge Blak Scorrar	8
448	» de Souza Queiroz	14
449	José Affonso Pacheco de Toledo. . . .	28
450	» de Almeida Prado	31
451	» de Almeida Sampaio	54
452	» Alves de Sá Rocha	157
453	» Alves da Silva Porto	26
454	» A. de Magalhães Castro Sobrinho . .	8
455	» Antonio de Oliveira Monteiro . . .	63

38,759

		Transporte	38,759
456	José	Antonio Pimenta Bueno	57
457	»	Augusto de Araujo Cintra	6
458	»	Augusto Pinto Machado	2
459	»	Augusto Soares	79
460	»	Azurem Costa	52
461	»	Bento de Paulã Souza	9
462	»	Carlos Tamandaré	50
463	»	Dias Leite	79
464	»	Egydio de Souza Aranha	1,390
465	»	Elias Ayres do Amaral	45
466	»	Elias de Paiva	1
467	»	Elias de Paiva Junior	11
468	»	Estanislão do Amaral	119
469	»	Ferraz de Sampaio	248
470	»	Ferreira de Marquitos	207
471	»	filho da Baroneza da Limeira	177
472	»	filho de José F. de Carvalho	2
473	»	Gomes Leitão	34
474	»	Gonçalves de Sampaio	7
475	»	Guedes de Souza	57
476	»	Ignacio de Toledo	2
477	»	Jacinto de Araujo Cintra	57
478	»	Joaquim Duarte Rezende	288
479	»	Joaquim Gomes de Abreu	207
480	»	Joaquim Rodrigues de Castro	6
481	»	de Lacerda Guimarães	1,543
482	»	Luiz Borges	60
483	»	Manoel Cintra	6
484	»	Maragliano	5
485	»	Maria Largacha	96
486	»	Maria Lisboa	9
487	»	Maria Lisboa Junior	5
488	»	Maria Tallon	104
			43,779

	Transporte	43,779
489	José Monteiro Pinheiro	12
490	» Moreira da Cruz	24
491	» netto de José Antonio Coelho	12
492	» Nicoláo Vergueiro	210
493	» Olegario de Almeida Moura	11
494	» de Paula Leite de Barros	606
495	» Pinto de Almeida	125
496	» Quartim	7
497	» de Queiroz Lacerda	52
498	» Ribeiro Guimarães	3
499	» Rodrignes Munhoz	171
500	» da Silva Prado	170
501	» Simões	11
502	» de Souza Queiroz	159
503	» Teixeira da Silva Braga	172
504	» Theodoro Xavier	11
505	» Venancio Ferreira	62
506	Josephina de Almeida Rezende	24
507	» Pimenta Bueno	100
508	Julia Augusta de Araujo	13
509	Julio Pourailly	25
510	Jullita, filha do Dr. M. Prado Junior	52
511	Justina de Araujo	29
512	Justiniano de Mello e Oliveira	58

L

513	Laurinda de Almeida Mello	26
514	Laurindo, filho de D. Anna. J. Mattos	2
515	Lavinia, filha do Dr. Martinho Prado J. ^{or}	52
516	Leoncio, filho do Dr. Alexandre Rodrigues	7
517	Leonor Backheuser	12
518	» de Castro Lisboa	5

46,002

Transporte		46,002
519	Leopoldina de Araujo Ribeiro	11
520	Licinio Lopes Chaves	30
521	Lourenço Alves Cardoso	21
522	Lucas Monteiro de Barros	3
523	» Queiroz d'Assumpção	202
524	Lucia Maria de Jesus	7
525	Luciano Francisco Pereira Porto	1
526	» Nogueira de Camargo	28
527	Lucio, filho do Dr Alexandre Rodrigues	7
528	» filho de José Augusto da Silva . .	8
529	Lucilla Baptistina de Araujo Lopes . .	52
530	» filha do Dr. Elias Chaves	52
531	Lucrecia de Araujo Ribeiro	11
532	Luiz Albino Barboza de Oliveira	52
533	» Alves da Silva	6
534	» Antonio de Souza Barros	612
535	» Antonio de Souza Queiroz	270
536	» filho de Luiz Quirino dos Santos .	34
537	» Francisco de Paula A. Maranhão . .	1
538	» Hygino da França Camargo	16
539	» Ignacio Bittencourt	25
540	» Joaquim de Castro Carneiro Leão . .	36
541	» Lopes Baptista dos Anjos	69
542	» de Oliveira Lins de Vasconcellos . .	53
543	» Porto Moretz-Sohn de Castro	72
544	» Rodrigues de Oliveira	34
545	» de Souza Barros	52
546	Luiza Augusta Gonçalves	36
547	» Augusta de Souza Vergueiro	226
548	» Candida Maria	11
549	» Eufrozina de Paiva	132
550	» filha de Joaquim A. Magalhães . . .	6
551	» Francisca de Paula	58
		48,236

	Transporte	48,236
552	Luiza Maria Nogueira	7
553	» Maria Quartim dos Santos	58
554	» Maria de Toledo Lima	107
555	» Schaumann	8

M

556	Manoel Antonio de Carvalho	15
557	» Baptista da Cruz Tamandaré	100
558	» Bonifacio da Silva Baptista	114
559	» Emygdio Bernardes	138
560	» Ferreira Leal	9
561	» Francisco Tamandaré	50
562	» filho de Manoel J. D. Rezende	25
563	» Geraldo Forjáz	311
564	» Gonçalves Torres	83
565	» Joaquim Albuquerque Lins	280
566	» Joaquim Duarte Rezende	164
567	» Joaquim Nobrega de Almeida	5
568	» Joaquim Pereira Vilares	93
569	» José de Moraes	81
570	» de Lacerda Franco	62
571	» Lopes de Oliveira	50
572	» Luiz Pereira Braga	12
573	» de Oliveira Monteiro	128
574	» Peixoto Pinto	46
575	» Reginaldo de Moraes Salles	115
576	» Vicente da Silva	4
577	Manoela de Araujo Labre	103
578	» de Lacerda Vergueiro	62
579	Maria de Almeida Prado	57
580	» de Almeida Rezende	24
581	» Alves Pinto de Assumpção	26
		50,573

Transporte 50,573

582	Maria	Amelia da Costa Carvalho	7
583	»	dos Anjos Vasconcellos	3
584	»	Angelica Cidade Pereira	100
585	»	Antonia da Silva Ramos	19
586	»	Antonieta Bally	4
587	»	Augusta de Araujo Ribeiro	11
588	»	Bazilisa da Silva Prado	90
589	»	Brandina de Souza Aranha	17
590	»	do Carmo Cyparisa	21
591	»	do Carmo Gonçalves	16
592	»	do Carmo Rodrigues	5
593	»	Carlota Porchat de Assis	50
594	»	Carlota Corrêa de Mello	11
595	»	Carolina	10
596	»	Clementina da Silva Rangel	7
597	»	Dalmacia de Lacerda	62
598	»	das Dôres Alves Galvão	2
599	»	das Dôres Vasconcellos Abranches	9
600	»	das Dôres Vasconcellos Machado	80
601	»	Durand Pechiotine	23
602	»	Egydia Nogueira Aranha	32
603	»	Elisa Monteiro de Barros	162
604	»	Ignéz Barboza	109
605	»	Engracia de Mattos	1
606	»	Eugenia Monteiro de Barros	900
607	»	Eugenia Monteiro de Barros Filha	162
608	»	filha de Custodio Manoel Alves	48
609	»	filha do Dr. Elias Chaves	52
610	»	filha do Dr. Francisco E. Malheiros	3
611	»	filha de José de Lacerda Guimarães	7
612	»	filha de Luiz Quirino dos Santos	68
613	»	filha de Manoel E. de A. Marques	1
614	»	filha do Dr. Rafael de Barros	14

52,679

Transporte . . .		52,679
615	Maria da Gloria Azevedo . . .	22
616	» da Gloria Quartim de Moraes . .	37
617	» Guilhermina da Rocha Camargo .	2
618	» Joanna Ortiz Monteiro . . .	17
619	» Joanna Rodrigues dos Santos . .	21
620	» Joaquina da Silva . . .	3
621	» Lazara de Carvalho . . .	26
622	» Leopoldina de Siqueira Machado .	8
623	» da Luz Monteiro de Barros . .	169
624	» Marcolina Monteiro de Barros . .	31
625	» Maxwell Rudge . . .	251
626	» do Nascimento Rodrigues Jordão .	18
627	» de Nazareth, filha do Dr. Antonio Prado . . .	52
628	» Rafaela de Paula Souza . . .	112
629	» Umbelina Kiehl . . .	28
630	» Umbelina Santiago Ferreira . . .	5
631	» Videau Keik . . .	21
632	Mariana de Castro Lisboa . . .	5
633	Marina filha do Dr. Antonio Prado .	52
634	Mario filho, de Antonio de Souza Queiroz	50
635	Martinho Avelino . . .	13
636	» José Marques . . .	7
637	» da Silva Prado . . .	2,441
638	» da Silva Prado Junior . . .	384
639	Mathilde Eufrosina de Paiva . . .	134
640	Max Jorge Frederico Mundt . . .	55
641	Michel Leeb . . .	8
642	Militão Augusto de Azevedo . . .	15
643	Messias Antonio dos Santos . . .	54
644	Mosteiro de S. Bento . . .	17
645	Mercedes, filha de Luiz Quirino dos Santos	68
		56,805

Transporte 56,805

N

646 Nicoláu, filho do Dr. Nicoláu Queiroz	188
647 » de Souza Queiroz	230
648 Nilo Francisco de Paula	97
649 Narciza Andrelina de Carvalho	4
650 » Candida do Amaral Lopes.	6
651 Nazareth, filha do Dr. Alex. Rodrigues	7
652 Newton de Araujo Queiroz	11

O

653 Octavio, filho do Dr. Alex. Rodrigues	7
654 Olegario Moreira Lima	52
655 » Ribeiro	14
656 Olympia Maria Rita da Silva	6
657 Olympio Pinheiro de Lemos	12
658 Otto Rodolpho Kupfer	27

P

659 Paulina Pires Quartim	47
660 » de Souza Queiroz	430
661 Paulino, filho de Thomaz Luiz Alvares	220
662 Paulo Dias de Azevedo	84
663 » Egydio de Oliveira Carvalho	8
664 » , filho do Dr. Antonio Prado	52
665 Pedro Chiquet	7
666 » Egydio de Souza Aranha	330
667 » Egydio Nogueira Aranha	32
668 » Hannikel Forster	208
669 » Nelsen	7

58.895

Transporte	58,895
670 Pedro Vicente de Azevedo	25
671 Persêo, filho de Antonio de Souza Queiroz	50
672 Placido Gomes Botelho	5
673 Plinio, filho do Dr. Martinho Prado Junior	52
674 Prudente José de Moraes Barros	105

Q

675 Quirino, filho de Francisco Pedro do Canto	8
676 Quiteria Luiza de Souza	19

R

677 Raphael de Abreu Sampaio	12
678 » de Aguiar Paes de Barros	342
679 » , filho do Dr. Raphael de Araujo Ribeiro	11
680 » , filho do Dr. Raphael de Barros	14
681 » de Paula Souza	8
682 » Tobias de Oliveira	104
683 Raphaela, filha do Dr. Fernando de Barros	1
684 Recolhimento de Nossa Senhora da Luz	191
685 Rita Leopoldina da Silva	17
686 » Ribas da Silva	3
687 Rosalina de Queiroz Aranha	166

S

688 Sabina Maria de Jesus Lima	23
689 Santa Casa de Misericordia de Campinas	31
690 Santos & Irmãos	174
	60,256

Transporte	60,256
691 Severiano Rodrigues Martins	330
692 Sezina de Paula Souza	34
693 Sociedade Artistica Beneficente	37
694 Sociedade Beneficente Portuguesa em Campinas	41
695 Sociedade Beneficente Portuguesa na Ca- pital	32
696 Squire Sampson	202
697 Sylvia, filha do Dr. Rodrigo Monteiro .	75
698 » , filha de Custodio Manoel Alves	34
699 » , filha de Antonio de Souza Quei- roz	52
700 Sylvano, filho de D. Anna Joaquina Mattos	2
701 Symodice, filha de Isidoro José Pereira	9

T

702 Thereza Miquelina de Oliveira Lobo .	4
703 Theobaldo, filho da Baroneza da Limei- ra	286
704 Theophilo Prado de Azambuja	41
705 Thiago Luiz de Paula	96
706 Thereza de Jesus Paula	14
707 Thomaz da Cunha Bueno	415
708 » Hall	4
709 » Harris	26
710 Tito Marcos Pacheco Soares	23

U

711 Umbelina de Moraes Bueno	140
	62.153

Transporte 62,153

V

712	Valeriana Ignez da Silva Cintra	12
713	Vasco Pinto Bandeira	6
714	Victor Monteiro de Barros	107
715	Victoria de Freitas Novaes	141
716	Victorina, filha de Custodio Manoel Alves	47
717	Verissimo da Silva Prado	816
718	Vieira & Irmãos	14
719	Visconde do Embaré	554
720	» de Nioác	165
721	» do Pinhal	115
722	» de Vergueiro	2.249
723	Viscondessa do Rio-Claro	636
724	Viuva Couto & Filho	4

W

725	Walter J. Hammond	55
726	W. Speers	87

Z

727	Zeferino da Costa Guimarães	345
		<u>67.526</u>

Escriptorio Central da Companhia Paulista, São Paulo, 4 de Setembro de 1885.

No impedimento do Secretraio,

Francisco Xavier Pinheiro e Prado.

465