Rd 44/918 6-IX-54

RELATORIO

N.º 69

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1918

(CINCOENTENARIO DE SUA FUNDAÇÃO)

SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1918

69/1

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhores Accionistas

DECORRENDO o anno de 1918, que assignala o feliz cincoentenario da fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, sejam nossas primeiras palavras, traçando esta exposição dos factos de mais importancia occorridos no exercicio social proximo findo, palavras de congratulações pelo notavel acontecimento que nos é dado commemorar, incontestavelmente um dos mais bellos e dignificantes que registra a historia do desenvolvimento social e economico do Estado de S. Paulo.

E' bem verdade que os grandes anniversarios são como pontos luminosos na historia de um povo: elles reflectem as glorias do seu passado e enchem de esperanças o seu futuro.

De facto, se a brilhante evolução da Companhia Paulista, no largo periodo de meio seculo de existencia, é obra para nos cumular de justa satisfacção, como directamente interessados em seu notavel exito financeiro, não é menos grato a todos nós, filhos e amigos desta

terra, podermos hoje constatar que nenhuma força, nenhum instrumento, nenhum feito vem collaborando mais efficientemente para a civilização e grandeza do Estado do que esta primeira grande empresa nascida da iniciativa paulista, sustentada pelo esforço paulista, dirigida pela exclusiva acção do genio paulista, tão certo é que o diagramma evolutivo de sua rêde ferrea e os graphicos representativos de seu trafego são documentos que por si só compõem, anno por anno, dia por dia, a marcha da riqueza e do progresso de S. Paulo nos ultimos cincoenta annos.

Assignalando estes factos, a Directoria está segura de prestar a mais digna homenagem que podem merecer os benemeritos fundadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e quantos têm vindo cooperando para que o emprehendimento nascido em 1868 se corporificasse na empresa que, pela regularidade de sua organização e de seu funccionamento, pelo relevo dos serviços prestados ao paiz e pelos magnificos elementos constitutivos de sua estructura technica, economica e financeira, representa obra verdadeiramente na altura de recommendar e ennobrecer a memoria de seus fautores.

Dentre estes é justo destacar o nome do Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho. Para pôr em evidencia o valor dos seus serviços, basta recordar os primeiros factos relativos á fundação da Companhia.

Foi o notavel estadista quem, exercendo então o cargo de Presidente da Provincia de S. Paulo, teve a iniciativa de promover a organização da empresa que devia construir a estrada de ferro de Jundiahy a Cam-

pinas, prolongamento da linha que a "*S. Paulo Railway Company*" acabára de construir, de Santos a Jundiahy, e abrira ao trafego publico em 1867.

Dado este primeiro e vigoroso impulso á nascente industria de transporte, em meio tão rico de energia como propicio á expansão das forças economicas, faltava entretanto quem se puzesse á testa do movimento, conjugando os contingentes esparsos e traçando a directriz a seguir, para que os elementos provinciaes se puzessem em actividade, gerando essa notavel série de empresas de caminhos de ferro que alguns annos mais tarde deviam retalhar o abençoado solo paulista, proporcionando ao factor primacial da producção as arterias que lhe faltavam para vehicular a sua riqueza.

Eis o gesto varonil que S. Paulo deve a Saldanha Marinho, e que o illustre estadista executou com a opportunidade, decisão e energia que para sempre recommendaram o seu nome ao reconhecimento dos Paulistas.

Chegada a linha ingleza a Jundiahy, era evidentemente para Campinas que se devia extender o seu primeiro prolongamento.

Representava então Campinas a capital agricola de S. Paulo, o municipio onde mais desenvolvida se apresentava a cultura do café, que, no segundo quartel do seculo passado, se começára a introduzir nos districtos do noroeste de S. Paulo, onde prosperára ao ponto de elevar-se a producção, em 1867, a 600.000 saccas.

Nestas condições, evidentemente a construcção da estrada de Jundiahy a Campinas não só se impunha como um emprehendimento de lucros certos, mas tambem como obra de palpitante necessidade publica,

pelas vantagens que havia de proporcionar á lavoura e ao commercio.

Basta dizer que o transporte, que então se fazia por meio de tropas de muares, custava cerca de 440 réis por arroba de café, ao passo que pela via ferrea a despesa poderia baixar a 140 réis, permittindo assim a economia de mais de 60 % em beneficio do productor.

A situação geral, entretanto, era das mais precarias para a realização de obra de tamanha monta. Estava o paiz a braços, havia já tres annos, com a campanha do Paraguay, que lhe custava pesadissimos sacrificios de sangue e de dinheiro. O cambio cahira a uma taxa miseravel; a desconfiança accentuava-se com a demora na terminação da guerra, impossibilitando o levantamento de qualquer emprestimo no extrangeiro.

A Provincia, é certo, estava prompta a garantir juros ao capital reclamado pela estrada, mas a promessa dessa garantia era desdenhada pela propria Companhia Ingleza, a que aliás muito interessava o prolongamento de sua linha, tendo ella chegado a declarar explicitamente que com tal garantia — nem entrava em discussão.

Em tão difficil conjunctura felizmente não desanimou o preclaro Presidente de S. Paulo, como se vai ver das proprias palavras com que, no Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial, a 2 de Fevereiro de 1868, historiou elle as medidas que tomou para a realização do magno desideratum.

Depois de se referir ás penosas circumstancias da época, escreveu Saldanha Marinho:

"Estacar ante estas difficuldades, dando sem mais estudo como impossivel presentemente a obra, e consentir que o credito da Provincia ficasse assim malbaratado, não seria de minha parte sómente um erro, seria uma falta grave que eu commetteria com offensa dos mais vitaes interesses da mesma Provincia.

Fiz o que me cumpria. Appellei para os Paulistas.

Não lhes faltava nem vontade, nem possibilidade, e portanto não podia ser inutil o appello.

Em uma reunião que convoquei na cidade de Campinas, e a que concorreu um grande numero dos mais grados cidadãos dalli, como desta Capital, de Santos e de outros logares, abri a subscripção para a formação de uma Companhia Paulista.

Achava-se presente o honrado e rico capitalista, sr. Barão de Itapetininga, e o seu nome foi o primeiro inscripto com 1.000 acções de 200$000 réis, sendo seguido com enthusiasmo pelos não menos dignos srs. Barão de Limeira, Senador Souza Queiroz, Souza Barros, Commendador Netto, Forjaz, Gavião Peixoto, Antonio Carlos, Aranhas, Amaraes, Aguiar de Barros, Aubertin, Fox, Wright e muitos outros cavalheiros, cada um dos quaes se empenhou sinceramente pela realização de um tão notavel melhoramento.

Com tal coadjuvação não era possivel que eu naufragasse no commettimento a que me atirei por amor da Provincia.

Nomeei para os pontos mais interessados no projectado melhoramento commissões dentre as pes-

soas mais gradas das diversas localidades, para que corresse geralmente a subscripção.

E quando incredulos annunciavam a perda de tantos esforços, protestava contra isso o mais bello e magnifico resultado.

Temos inscriptas até agora cerca de 18.600 acções no valor de 3.720:000$000, valor que já attinge a um dos orçamentos apresentados.

Está pois formada a Companhia Paulista, que só depende da legalização de sua existencia, e disto trato eu com esmero, folgando em communicar-vos que considero tal legalização como facto consummado.

E' o primeiro exemplo desta ordem no paiz.

E' a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrahe de capitaes extranhos e se liberta do jugo commercial extrangeiro.

E' facto de um alcance enorme para o futuro.

Honra á Provincia de S. Paulo! Honra áquelles que souberam distinguir tão nobremente a sua Provincia, que assim resguardaram seu credito financeiro, e que assim escreveram com caracteres indeleveis uma brilhante pagina de sua historia.

E mais nobre ainda é que no meio de uma lucta politica, ingloria e caprichosa, unanime transparecesse um unico sentimento — accôrdo para o bem geral. Todos sem excepção lembraram-se só dos verdadeiros interesses da Provincia.

Honra portanto aos Paulistas!"

Não se limitou a acção dedicada de Saldanha Marinho a promover a solenne assembléa de Campinas.

Em reunião dos subscriptores de acções que convocou e teve logar em S. Paulo, no Palacio do Governo, a 23 de Janeiro de 1868, communicou-lhes a marcha

dos negocios, o apoio que o Governo Imperial estava disposto a prestar á nova empresa e o offerecimento que fazia o Barão de Mauá para tomar qualquer numero de acções que porventura faltasse, afim de se completar o capital de cinco mil contos, assim como para se encarregar da construcção da estrada.

O dr. Bernardo Gavião lembrou então a conveniencia de aproveitar a reunião no interesse de se darem os primeiros passos para a elaboração dos estatutos da Companhia.

Existindo já dois projectos de estatutos, um do dr. Bernardo Gavião, outro do dr. Antonio Carlos de Andrada, foi nomeada uma commissão composta do Barão de Limeira, dr. Martinho da Silva Prado e dr. Clemente Falcão de Souza Filho, para dar parecer sobre os mesmos, devendo seu trabalho ser apresentado em outra reunião, que ficou logo convocada para o dia 26 de Janeiro de 1868.

Na referida data reuniram-se no Palacio do Governo 31 accionistas, representando 3.505 acções, tendo sido a assembléa presidida pelo Conselheiro Saldanha Marinho, secretariado pelos drs. Bernardo Gavião e Antonio Prado.

O dr. Falcão Filho, como relator da commissão nomeada para dar parecer sobre os projectos de estatutos, leu o seu trabalho, resolvendo a assembléa que o parecer da commissão e o projecto de estatutos por ella refundido fossem impressos nos jornaes da Capital, para serem conhecidos de todos os accionistas, e que ficasse designado o dia 30 de Janeiro para nova reunião e discussão dos estatutos.

No dia aprazado, reunidos em Palacio mais de 40 accionistas, o Presidente da Provincia excusou-se de dirigir a assembléa constituinte da Companhia, em vista de seu caracter de intermediario entre o Governo Imperial e a mesma, pelo que foi acclamado presidente da reunião o dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz, depois Barão de Souza Queiroz, que convidou para secretarios os drs. Bernardo Gavião e Antonio Prado.

Foram então discutidos os estatutos, que a assembléa approvou com emendas, ficando em seguida resolvido que se elegesse uma directoria provisoria, incumbida de submetter os estatutos á approvação do Governo Imperial e de dar os mais passos para a definitiva incorporação da Companhia, com poderes para fazer as despesas necessarias e acceitar as modificações que o Governo julgasse conveniente fazer aos estatutos.

Passando-se a proceder á eleição da directoria provisoria, obtiveram maior numero de votos e foram eleitos os drs. Clemente Falcão de Souza Filho, Bernardo Gavião Peixoto, Martinho da Silva Prado e o Barão de Itapetininga.

Por indicação do Barão de Souza Queiroz, deliberou por fim a reunião que se nomeasse uma commissão dentre os seus membros, especialmente encarregada de agradecer ao Conselheiro Saldanha Marinho os relevantes serviços prestados á companhia em via de organização e testemunhar-lhe o alto apreço em que elles eram tidos pelos accionistas da mesma e pela Provincia de S. Paulo, tendo ficado composta essa commissão do Barão de Itapetininga, Barão de Iguape e dr. Martinho da Silva Prado.

Iniciando o desempenho da tarefa que lhe fôra incumbida, tratou logo a directoria provisoria de preparar os papeis que tinham de ser presentes ao Governo Imperial, o pedido de autorização para a incorporação da Companhia e a approvação dos respectivos estatutos, nos termos da lei geral de 22 de Agosto de 1860, que regia então a organização das sociedades anonymas e seu funccionamento no paiz.

Satisfeitas essas formalidades, foi expedido o decreto n. 4.283 de 28 de Novembro de 1868, que concedeu á nova sociedade autorização para funccionar, sob a denominação de COMPANHIA PAULISTA DA ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY A CAMPINAS, e approvou seus estatutos com ligeiras modificações.

Convocou então a directoria provisoria a primeira assembléa geral da Companhia, depois de legalmente constituida e autorizada a funccionar, effectuando-se a reunião no dia 7 de Março de 1869.

O dr. Clemente Falcão de Souza Filho apresentou o relatorio dos trabalhos da directoria provisoria e a conta das despesas de incorporação da Companhia, na importancia de 640$560 réis, que foi approvada.

Passando-se a proceder á eleição da primeira directoria definitiva, a qual, na fórma dos estatutos, devia funccionar durante a construcção da estrada, foram eleitos e proclamados directores da Companhia os drs. Clemente Falcão de Souza Filho, Martinho da Silva Prado, Bernardo Gavião Peixoto, Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Barão de Souza Queiroz.

Cabendo ao Presidente da Provincia designar dentre os directores eleitos o presidente da directoria, foi para esse cargo escolhido o dr. Clemente Falcão de Souza Filho.

Espirito culto, criterio seguro e ao mesmo tempo homem de acção, era bem o distincto paulista o administrador talhado para presidir á primeira grande empresa nacional de viação e prestar-lhe os serviços reclamados em sua phase de organização, como os factos exuberantemente mostraram.

Estava então o Governo da Provincia na supposição de que o contracto para a construcção da linha de Jundiahy a Campinas, por ser estrada em prolongamento de outra de concessão geral, devia ser celebrado com o Governo Imperial.

Nesta conformidade, logo que foi autorizada a Companhia a funccionar, o Presidente da Provincia, tendo della recebido as bases do contracto que devia a mesma celebrar, submetteu-as á consideração do Governo Imperial, em data de 15 de Janeiro de 1869.

Alguns mezes depois, por aviso de 26 de Abril de 1869, o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas declarava ao Governo de S. Paulo que, sendo provincial a estrada que se tratava de construir, e estando este Governo autorizado a garantir o juro de sete por cento sobre o capital da empresa até ao maximo de cinco mil contos de réis, em virtude das leis provinciaes de 19 de Maio de 1862 e 16 de Abril de 1863, ao mesmo competia celebrar o respectivo contracto.

Teve a Companhia a felicidade de encontrar na administração da Provincia o preclaro paulista Con-

selheiro Padre Vicente Pires da Motta, graças a cuja boa vontade, em 29 de Maio de 1869 firmava-se o contracto com o Governo Provincial para a construcção da estrada de Jundiahy a Campinas, servindo de norma o contracto da estrada de ferro de Santos a Jundiahy.

Eram principaes condições do contracto o privilegio exclusivo pelo prazo de noventa annos, com a zona marginal de trinta e um kilometros de cada lado, a garantia de juros de 7 % sobre o capital maximo de cinco mil contos de réis e as bases das tarifas.

Estava emfim a Companhia Paulista constituida e apparelhada para entrar em acção.

Nomeado o dr. João Ernesto Viriato de Medeiros engenheiro-chefe das obras e contractada a execução destas, mediante concorrencia publica, com os empreiteiros Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro e Heitor Rademaker Grunewald, em 15 de Março de 1870 eram encetados os trabalhos de construcção da estrada, que media a extensão de 45 kilometros e tinha a mesma bitola da estrada de Santos a Jundiahy.

Concluidas as obras sem occorrencia digna de nota, a 11 de Agosto de 1872 fazia-se solenne inauguração de toda a linha até Campinas, comparecendo ao acto, que foi alli celebrado com tres dias de festas populares, o Presidente da Provincia, Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, o Conselheiro Saldanha Marinho, os membros da directoria e grande concurso de pessoas gradas da Capital e outras localidades.

O grande enthusiasmo e intenso jubilo, que o notavel acontecimento produziu no seio da multidão re-

unida em Campinas, transparecem da longa descripção que publicou a respeito o dr. Quirino dos Santos, na "Gazeta de Campinas", da qual extrahimos o trecho seguinte:

> "Contavam-se tres horas e meia quando um estremecimento extranho veio electrisar em todos os sentidos aquella reunião enorme: ouvia-se longinquo um rugido estridente e os écos repercutiam pelas nossas bellas campinas o ferreo galopar do mysterioso hippogrypho. O que se passou nesse instante foi uma cousa que não se diz: sonha-se ou vê-se. Girandolas, foguetes, baterias, acclamações, musica, tudo isso ergueu-se num impeto tão sublime como a propria alma do povo a perder-se numa vertigem de alegria indefinida".
>
> "Espectaculo maravilhoso! Enthusiasmo assim não se prepara, nasce de si mesmo, como a lava no seio dos vulcões para esbrazear a face das montanhas e derramar o calor e o brilho pela atmosphera incendiada".
>
> "Duas locomotivas galhardamente enfeitadas com topes, fitas, laços e bandeiras abriram caminho puxando dezenove vagões em que vinham os dois grandes vultos do dia — Saldanha Marinho e Falcão Filho — o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista, e vinham mais os membros da Directoria desta, innumeros accionistas e convidados, entre os quaes o Presidente da Provincia e o Chefe de Policia".

Recordando todos estes factos, cujo exacto valor a distancia de meio seculo não faz senão pôr em justo e merecido destaque, a Directoria, em nome da Companhia Paulista, rende o preito de seu reconhecimento e de sua admiração á benemerita figura de Joaquim

Saldanha Marinho, seu fundador, e aos nobres vultos de sua Directoria inicial, dr. Clemente Falcão de Souza Filho, presidente, dr. Martinho da Silva Prado, dr. Bernardo Gavião Peixoto, dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Barão de Souza Queiroz, primeiros executores e organizadores da obra incarnada na mais antiga, na mais rica e prospera empresa nacional de viação.

Galeria historica

Em signal de reconhecimento aos serviços prestados á Companhia pelo seu iniciador e por seus antigos Directores, representados nas pessoas dos que exerceram o cargo de Presidente, a Directoria organizou e terá a satisfacção de inaugurar no salão nobre da séde da Companhia, por occasião da assembléa geral ordinaria do seu cincoentenario, a galeria de retratos dos seus illustres servidores Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, dr. Clemente Falcão de Souza Filho, dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, dr. Fidencio Nepomuceno Prates, Barão de Jaguára e dr. Elias Antonio Pacheco Chaves.

O dr. Falcão Filho exerceu o cargo de Presidente desde 7 de Março de 1869 até 29 de Agosto de 1880, tendo sido Directores effectivos, durante esse periodo, os drs. Martinho da Silva Prado, Bernardo Gavião Peixoto, Ignacio Wallace da Gama Cockrane, Barão de Souza Queiroz, Joaquim Egydio de Souza Aranha, depois Marquez de Tres Rios, e Fidencio Nepomuceno Prates.

O dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, eleito a 29 de Agosto de 1880, exerceu o cargo de Presidente até 31 de Julho de 1881, tendo sido Directores os drs. Antonio da Silva Prado, Fidencio Nepomuceno Prates, Coronel José Egydio de Souza Aranha e Barão de Piracicaba.

A partir de 1.° de Agosto de 1881 até 31 de Dezembro de 1889, occupou o cargo de Presidente o dr. Fidencio Nepomuceno Prates; foram Directores os drs. Elias Antonio Pacheco Chaves e Nicolau de Souza Queiroz.

O Barão de Jaguára foi Presidente no periodo decorrido de 1.° de Janeiro de 1890 a 3 de Janeiro de 1891. Durante o referido periodo foram membros da Directoria os srs. Coronel Antonio Paes de Barros, dr. José de Souza Queiroz, Coronel Antonio de Lacerda Franco e dr. Elias Fausto Pacheco Jordão.

O dr. Elias Antonio Pacheco Chaves, eleito Presidente a 1.° de Março de 1891, occupou o cargo até 2 de Maio de 1892. No mesmo periodo foram Directores os srs. Coronel Antonio Paes de Barros, dr. José de Souza Queiroz, Coronel Antonio de Lacerda Franco e Conde de Prates.

Desde 2 de Maio de 1892 até esta data, repetidas vezes honrado pela vossa generosa confiança, vem occupando o cargo de Presidente o primeiro dos abaixo assignados.

Além dos nomes citados e dos actuaes membros da Directoria, exerceram effectivamente o cargo de Director, no referido periodo, os srs. Coronel João

Baptista de Mello Oliveira, dr. João Alvares Rubião Junior e dr. Alfredo Maia, a cuja saudosa memoria assim como á de todos os illustres companheiros fallecidos, aqui tributamos a homenagem da nossa profunda sympathia e veneração.

Directoria

Com summo pesar a Directoria aqui registra o infausto passamento de seu antigo e prestante companheiro, dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz, a quem deve a administração da Companhia longos annos de valiosos serviços.

A vaga aberta na Directoria tem sido preenchida provisoriamente, nos termos dos Estatutos, pelo sr. dr. José de Paula Leite de Barros, que ha tempos vinha servindo no Conselho Fiscal.

Cabe-vos, pois, fazer a eleição definitiva de um Director.

Conselho Fiscal

No Conselho Fiscal deu-se a vaga de um membro, por ter sido o sr. dr. José de Paula Leite de Barros convidado a occupar o cargo de Director, tendo sido aquelle logar preenchido pelo sr. dr. José Carlos de Macedo Soares, primeiro supplente do Conselho.

Compete-vos tambem eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal, que tem de funccionar durante o proximo exercicio de 1919.

Trafego

Funccionou o trafego com a costumada regularidade em todas as linhas da Companhia, cuja extensão total é actualmente de 1.245 kilometros, dos quaes 1.201 em via singela e 44 em via dupla.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das mercadorias, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero de telegrammas expedidos, durante o anno de 1917, e os dados correspondentes ao anno anterior, constam do seguinte quadro:

	1916	1917
Passageiros	1.997.294	2.019.296
Animaes	218.658	323.952
Telegrammas	445.961	478.253
Ton. de bagagens e encommendas	26.344	27.813
Ton. de café	519.032	534.801
Ton. de cereaes e outros generos alimencios	307.887	315.808
Ton. de madeiras, cal, pedra e outros materiaes	254.745	284.655
Ton. de carnes refrigeradas	11.609	11.529
Ton. de mercadorias diversas	311.142	332.714

Mostram os dados expostos que todos os elementos do trafego cresceram sensivelmente no anno de 1917, a despeito dos effeitos depressivos da crise que o mundo inteiro vem atravessando, facto que bem assignala a intensa vida de trabalho do Estado de S. Paulo e o valor das forças vivas que a alimentam.

E' sobretudo notavel a expansão manifestada na cultura dos cereaes, no commercio de gado, principalmente bovino, e assim tambem no trafego de madeiras e outros artigos, cuja producção se vem intensificando nos ultimos tempos e que já constituem importantes factores da riqueza do Estado.

Releva outrosim notar, especialmente pelo que diz respeito aos interesses da Companhia, que cresceu o trabalho das linhas considerado sob o ponto de vista do percurso feito tanto pelos viajantes como pelas mercadorias.

Assim é que, emquanto em 1916 o numero de passageiros-kilometro havia sido de 114.688.509, o que corresponde ao percurso médio de 57 kilometros, em 1917 o numero de passageiros-kilometro ascendeu a 121.747.403, o que dá 60 kilometros para o percurso médio dos viajantes.

Da mesma fórma, ao passo que em 1916 o numero de toneladas-kilometro de mercadorias fôra 219.918.429, o que corresponde ao percurso médio por tonelada de 156 kilometros, em 1917 o numero de toneladas-kilometro de mercadorias elevou-se a 241.878.783, o que corresponde ao percurso médio de 163 kilometros para cada tonelada de mercadorias.

Os coefficientes de percurso médio de passageiros e mercadorias, que se apuraram em 1917, sensivelmente mais altos que os algarismos correspondentes ao anno anterior, traduzem um phenomeno summamente auspicioso para os interesses da Companhia: é que cada vez se aprofunda no interior do Estado o

esforço cultural, cada dia vai pesando mais a producção oriunda das zonas novas, que são as mais remotas, em comparação com a das regiões mais antigas e que são tambem as mais proximas. E como o maior proveito a tirar de um systema de transporte está não só no maior numero de passageiros e na maior tonelagem das càrgas que por elle transitam, mas tambem no seu maior percurso, isto é, na maior utilização do trabalho ferroviario, são evidentes as vantagens que tem a Companhia a colher do facto constatado.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens, assim como dos trabalhadores sem serviço na Capital, que têm querido occupar-se no trabalho agricola, elevando-se a 19.412 o numero dos individuos que conduziu em 1917.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Nos trinta e cinco annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1917, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 700.765 individuos, cujo transporte teria custado 3.445:332$170 réis.

Receita

A receita do exercicio de 1917 elevou-se á somma de 33.704:892$084, tendo importado a de 1916 em 31.926:225$203.

Para a importancia arrecadada em 1917 contribuiram os varios elementos do trafego e outras fontes de renda com as seguintes quotas:

Passagens	4.833:605$560	14,3 %
Bagagens e encommendas. . . .	1.326:153$650	3,9 %
Animaes	1.692:313$710	5,2 %
Telegrammas	385:180$090	1,1 %
Café	13.754:793$790	40,8 %
Cereaes e outros generos alimenticios.	2.222:105$760	6,6 %
Madeiras, cal, pedra e outros materiaes	1.513:043$150	4,5 %
Carnes refrigeradas	151:265$920	0,4 %
Mercadorias diversas	6.963:835$410	20,6 %
Juros	383:903$556	1,1 %
Rendas diversas.	478:691$488	1,4 %

Dos artigos de producção do paiz vê-se que o café, o gado e os cereaes são os que mais concorrem para a receita da Companhia.

Servindo-nos dos dados que temos á vista, vem a proposito examinar em que condições são esses artigos affectados pelas tarifas em vigor.

Pois que o peso do café carregado em toda a nossa rêde ferroviaria foi de 534.801 toneladas, e o preço cobrado pelo seu transporte importou em..... 13.754:793$790, dahi resulta que o frete pago por cada sacca de café foi, em média, de 1$540.

O numero de animaes carregados, em sua maior parte bovinos, foi de 323.952, tendo o preço total do transporte importado em 1.692:313$710, o que dá, termo médio, o frete de 5$220 por cabeça.

A quantidade dos cereaes e outros generos alimenticios que as nossas differentes linhas transportaram foi de 315.808 toneladas, tendo produzido..... 2.222:105$760; desses dados deduz-se que o frete que pagou cada sacco de arroz, feijão ou milho, pesando 60 kilos, foi, em média, apenas de 422 réis.

Considerando que as nossas linhas medem a extensão total de 1.245 kilometros, e se desenvolvem pelo maior sector territorial do Estado, força é concluir que os fretes cobrados dos principaes elementos de producção nacional não são exaggerados.

Apesar de ser frequente ouvir que o regimen das tarifas ferroviarias é atrophiador da expansão economica do Estado, os factos, como se vê, estão longe de dar razão aos pregoeiros do injusto conceito. E', de resto, o que ficará mais patente ainda em outro capitulo, especialmente dedicado ao assumpto.

Despesa

Importou a despesa do exercicio em..... 17.511:084$857, figurando entre as verbas mais importantes: a do pessoal, composto de 5.207 funccionarios, a qual se elevou a 9.634:354$792: a do combustivel na importancia de 3.295:508$371, e a dos impostos de dividendo e capital, no valor de 679:400$000. A despesa de 1916 importára em 15.841:783$786.

Mostram estes algarismos que o custeio das nossas linhas em 1917 foi sensivelmente mais dispendioso do que fôra no anno anterior.

Deve-se isso a causas diversas, notavelmente ao progressivo encarecimento de todos os materiaes de consumo, á elevação dos vencimentos do pessoal e ao desenvolvimento do trafego de generos de producção interna.

Pelo que se refere aos preços dos materiaes empregados no custeio das linhas, é de considerar que não só tem subido extraordinariamente o custo dos que se importam, como tambem o dos que se produzem na terra, a começar pelo custo da lenha, que por si só representa a despesa annual de alguns milhares de contos de réis.

A carestia da vida, por seu lado, determinou um augmento dos salarios, que a Directoria julgou dever tornar extensivo a todos os empregados que venciam até um conto de réis por mez, tendo a medida acarretado um accrescimo de despesa no valor de cerca de oitocentos contos de réis por anno.

Finalmente o consideravel augmento de trabalho das linhas para dar vasão ao trafego de productos no sentido da exportação, sobretudo de cereaes, animaes, madeiras, mamona e carnes refrigeradas, sem correspondente augmento de mercadorias de importação, antes com sensivel diminuição deste importante elemento de trafego, forçou um forte movimento de trens de carga em condições evidentemente desfavoraveis á boa economia dos serviços, em consequencia da fraca utilização da tonelagem offerecida no sentido da importação.

Felizmente estas perturbações são de caracter passageiro, como passageira é a causa geral que as vem produzindo.

Renda liquida e sua distribuição

A renda liquida apurada no exercicio financeiro de 1917 importou em 16.193:807$227, mais ou menos a mesma dos dois exercicios anteriores, tendo importado em 16.084:441$417 a de 1916 e em 16.360:953$959 a de 1915.

Accrescida dos lucros passados do exercicio anterior, no valor de 1.942:785$906, a renda liquida de 1917 ficou elevada á somma de 18.136:593$133.

Sendo assim avultado o saldo geral do exercicio, vê-se que, depois de feito o serviço de juros e amortização da divida externa, na importancia de..... 3.326:696$790, havia ainda disponivel a quantia de 14.809:896$343, folgadamente sufficiente para a distribuição do dividendo annual de 12 %, que teria importado em 11.040:000$000.

Considerando, porém, que, em situação tão delicada como a que atravessamos, não é possivel saber o que nos reserva o futuro, pois que a guerra tanto póde acabar amanhã como ainda durar um, dois ou mais annos, e ninguem póde prever toda a extensão dos seus effeitos reflexos — julgou a Directoria de seu dever restringir o dividendo, reduzindo-o de 12 %, como tem sido distribuido em annos anteriores e se poderia fazel-o ainda em 1917, a 10 % ao anno, especialmente no interesse de melhor reforçar as differentes reservas da Companhia.

Assim, é evidente que ficará ella em situação de lhe ser menos sensivel qualquer depressão que se possa

manifestar no trafego de suas linhas, na dura emergencia de se prolongar a guerra e intensificar-se a crise que a grande calamidade mundializou.

De accôrdo com as idéas expostas e mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, foi a seguinte a distribuição feita do saldo geral de 1917, que a Directoria submette á vossa sancção:

Juros do emprestimo de 1892	1.811:011$970
Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1917, á razão de 10 %	9.200:000$000
Para o fundo de amortização do emprestimo de 1892	1.515:684$820
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	150:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	1.228:463$427
Para o fundo do Serviço Florestal	1.302:671$256
Lucros que passam para o exercicio de 1918.	2.728:761$660
Somma Rs.	18.136:593$133

Emprestimo externo de 1892

Foram pontualmente feitas, durante o anno de 1917, as remessas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo de £ 2.750.000, contrahido em Londres no anno de 1892, para a compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, as quaes importaram em 1.811:011$970.

Resgataram-se no mesmo anno 730 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 73.000, mediante o dispendio de 1.515:684$820, o que elevou o total do resgate operado até então á importancia de £ 982.200,

tendo a Companhia despendido para esse effeito 19.267:501$775.

Póde desde já a Directoria adiantar que fez em tempo as remessas para pagamento dos juros correspondentes ao semestre findo a 31 de Março do corrente anno, assim como para o resgate de 766 obrigações, no valor de £ 76.600.

Acha-se, pois, a divida reduzida actualmente a £ 1.691.200, e deverá ficar totalmente extincta em 1933. E' de lembrar que os respectivos encargos importam na annuidade fixa de £ 165.000, crescendo progressivamente o valor da amortização a fazer de tanto quanto diminue a importancia dos juros a pagar.

Fundo de amortização do emprestimo externo de 1892

A amortização deste emprestimo, como sabeis, vem sendo feita á custa de um fundo constituido por meio de quotas annualmente deduzidas da renda liquida.

Assim é que, na distribuição do saldo geral do exercicio proximo findo, lhe coube, como se viu, a quota de 1.515:684$820, o que fez elevar-se o fundo de amortização da divida externa á importancia de 19.267:501$775, inteiramente applicada ao fim mencionado.

Fundo de obras novas e augmento de material rodante

Formado tambem por quotas deduzidas dos lucros liquidos apurados em cada exercicio, é este fundo desti-

nado a fornecer recursos de modo continuo para a construcção de obras novas, augmento de material rodante e mais despesas que, não sendo de custeio, são levadas á conta de capital.

Escripturada agora a quantia de 1.228:463$427 no credito desta conta, fica o fundo de obras novas e augmento de material rodante elevado a..... 24.559:035$562, capital este que se acha inteiramente empregado nas linhas.

Fundo do Serviço Florestal

O Serviço Florestal foi iniciado, como se sabe, com o fim exclusivamente de abastecer as nossas linhas ferreas de lenha e dormentes. Neste caracter, naturalmente devia a sua despesa fazer parte do custeio das linhas. Motivos ponderosos, entretanto, levaram a Directoria a dar maior desenvolvimento á cultura florestal, no intuito de explora-la tambem para fins de caracter commercial, conforme em outro logar será detalhadamente exposto.

Nestas condições, a despesa com a cultura florestal teve de ser sujeita a uma escripturação á parte, inteiramente independente da economia ferroviaria. E pois que, por emquanto, a cultura em questão se acha em periodo de organização, só podendo produzir renda depois de definitivamente formada e em circumstancias de ser explorada commercialmente, tornou-se preciso crear recursos especiaes para mantel-a e desenvolvel-a, até que possa produzir os resultados que se têm em vista.

Dahi a necessidade de crear-se o fundo do Serviço Florestal, que iniciamos levando ao credito da nova conta a quota de 1.302:671$256, deduzida da renda liquida do ultimo exercicio, em valor correspondente á despesa que foi escripturada em conta de capital até 31 de Dezembro de 1917.

Fundo de reserva

Conforme dispõem os nossos Estatutos, é o fundo de reserva destinado a acudir ás necessidades extraordinarias, provenientes de força maior e a completar o dividendo annual de 10 %, toda vez que os lucros liquidos da Companhia, por motivo de caracter transitorio, forem inferiores áquella taxa.

Com a quantia de 200:000$000 addicionada a esta conta, em 31 de Dezembro de 1917, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 4.200:000$000. Está a parcella de 3.153:581$130 empregada em titulos, no valor nominal de £ 204.600, do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres no anno de 1903; e a parcella de 17:462$800 representada em debentures do Banco de Credito Hypothecario e Agricola do Estado de S. Paulo, no valor de 31.000 francos. A quantia restante, na importancia de 1.028:956$070, aguarda ainda applicação definitiva.

Fundo de pensões

Contando já a Companhia cincoenta annos de edade, comprehende-se que se encontre no seu pessoal

bom numero de empregados envelhecidos no serviço e que alguns tenham cahido em estado de invalidez.

Não devendo a Companhia regatear a sua assistencia a quantos, pelos merecimentos de sua longa vida de trabalho, se tenham recommendado ao descanço no fim da existencia, nem tão pouco deixar de amparar com os auxilios mais necessarios as familias de seus servidores, quando deixadas em situação precaria, e, de outro lado, convindo collocar os recursos destinados á satisfacção de taes encargos ao abrigo de eventualidades e, quanto possivel, independentes da receita ordinaria da Companhia, foi, em 1910, creado o fundo especial de pensões tendo por fim custear as despesas provenientes daquellas duas origens.

Com a quota de 150:000$000, que lhe tocou na partilha do saldo de 1917, acha-se este fundo elevado á importancia de 1.750:000$000, empregada em sua maior parte em apolices da divida publica do Estado de S. Paulo.

Durante o anno de 1917, a Companhia despendeu com 20 empregados aposentados 68:538$000, e em pensões distribuidas a 137 familias de empregados fallecidos, comprehendidos os que morreram em consequencia de accidentes no trabalho, a quantia de..... 58:570$000, tendo pois importado em 127:108$000 a folha do pessoal inactivo.

Desenvolvimento economico

Para se fazer idéa do desenvolvimento havido no trafego do systema de transporte da Companhia Pau-

lista, desde o anno de 1873, o primeiro em que funccionou durante todo o exercicio a linha de Jundiahy a Campinas, com a extensão de 45 kilometros, até ao anno de 1917, em que a extensão total da sua rêde ferroviaria se achava elevada a 1.245 kilometros, damos adeante a média annual do numero de passageiros e das toneladas de mercadorias transportadas em cada um dos nove quinquennios decorridos.

E' preferivel, para o fim em vista, dar a média annual de cada quinquennio a dar os algarismos relativos ao movimento de cada anno, porque o confronto entre dados referentes a periodos de certo numero de annos permitte melhor apprehender a lei do desenvolvimento geral do trafego, livre das perturbações de caracter ephemero ou eventual, que podem affectar o phenomeno de um para outro anno.

QUINQUENNIOS DECORRIDOS	Média annual de passageiros transportados	Média annual de toneladas de mercadorias transportadas
De 1873 a 1877	109.177	71.718
De 1878 a 1882	169.175	108.776
De 1883 a 1887	188.371	168.450
De 1888 a 1892	463.753	310.375
De 1893 a 1897	1.289.242	555.701
De 1898 a 1902	1.100.457	738.898
De 1903 a 1907	979.662	833.498
De 1908 a 1912	1.407.510	1.148.672
De 1913 a 1917	2.065.215	1.409.969

Mostram estes dados que, durante os 45 annos de vida de trabalho da Companhia, o movimento geral do trafego — reflectindo a actividade economica das zonas

que a mesma serve, directamente por suas linhas e indirectamente pelas que lhes são tributarias — manifestou a mesma notavel progressão em seus dois mais importantes ramos, tornando-se vinte vezes maior, o que corresponde, termo médio, ao augmento de cerca de 40 % de um para outro quinquennio, facto tanto mais auspicioso quanto é certo que, durante o ultimo quinquennio, apesar das graves perturbações oriundas da conflagração européa, que tanto têm restringido a importação, o desenvolvimento progressivo do trafego não deixou de obedecer á mesma lei.

Como é a linguagem dos algarismos a mais rigorosa e ao mesmo tempo suggestiva em assumptos desta natureza, não se poderia achar expressão concreta susceptivel de attestar de modo mais cabal a intensa vida de trabalho do Estado de S. Paulo e pôr em relevo não só a sua capacidade de producção como o seu extraordinario desenvolvimento commercial.

Patenteada a continua progressão crescente dos mais importantes ramos do trafego no periodo decorrido de 1873 a 1917, vem a proposito examinar se ha probabilidades de manifestar-se a mesma progressão nos annos porvindouros.

Felizmente, seguros fundamentos induzem a prever que as correntes de trafego se avolumarão em progressão cada vez mais crescente.

A base principal desta previsão está no desenvolvimento das linhas ferreas da Companhia e sobretudo das que lhes são tributarias, durante o ultimo decennio.

Ha dez annos, a extensão das linhas da Paulista sommada á de suas tributarias media apenas 2.771 kilometros, ao passo que actualmente se eleva a 5.396 kilometros. A kilometragem, como se vê, dobrou no periodo considerado, facto que jamais havia acontecido em egual prazo. Esses 5.396 kilometros de estradas de ferro, quasi mil leguas, carream a Jundiahy, com destino a Santos, todos os productos de exportação dos mais ricos municipios do Estado de S. Paulo, de grande parte do Sul de Minas, do Triangulo Mineiro, de Goyaz e de Matto Grosso, assim como, em sentido inverso, todas as mercadorias de importação destinadas ás mesmas zonas.

Constitue esse conjuncto de vias de communicação — servindo o maior e mais rico sector geographico do Brasil — a mais desenvolvida rêde de viação ferrea do paiz operando em regimen de trafego mutuo, sob as mesmas disposições regulamentares e subordinada a um mesmo entreposto internacional, o porto de Santos.

Sabendo-se quanto o meio de transporte rapido, facil e seguro contribue para fomentar e desenvolver a actividade agricola, industrial e commercial nas zonas novas, bem se póde imaginar o extraordinario surto de riqueza que vai resultar, ou antes — que já está resultando da notavel avançada feita, em todas as direcções, pelas differentes linhas de penetração subordinadas ao systema de viação da Paulista.

E' corrente que as plantações de café feitas só na zona da Noroeste se elevam actualmente a mais de vinte milhões de pés. Como na zona da Noroeste,

tambem nas da Dourado, da antiga Araraquara, da S. Paulo-Goyaz e outras estradas de penetração, que constituem prolongamentos virtuaes das nossas linhas, é intensa a actividade agricola e pastoril, consideravel o numero de fazendas e sitios que se estão abrindo, tanto de cultura cafeeira e cerealifera como de criação.

Se estes novos factores já começam a produzir, trazendo cada anno o seu contingente ao trafego das nossas linhas, cumpre ainda ponderar, pelo que diz respeito aos annos proximos futuros, que a propria Companhia Paulista, como se verá adeante, tem em estudos o prolongamento de sua linha além de Piratininga, em demanda do valle do rio Tibiriçá, affluente do Feio, podendo extender-se mais tarde até ao Paraná, sobre cuja immensa bacia será facil estabelecer opportunamente um serviço regular de navegação.

Fica, pois evidenciado que é por assim dizer incommensuravel a potencialidade augmentativa do trafego de nosso systema de viação, não sendo, pois, de receiar que a sua progressão no futuro deixe de se manifestar com a mesma intensidade observada até ao presente.

Movimento financeiro

No interesse de patentear o movimento financeiro da Companhia desde a inauguração dos seus serviços, e ao mesmo tempo mostrar a notavel marcha ascencional de sua renda liquida, a despeito das crises de varias ordens que o paiz tem atravessado, damos a seguir o saldo médio annual, apurado em cada um dos

nove quinquennios de vida de trabalho da nossa empresa:

Quinquennios	Saldo médio annual
De 1873 a 1877	601:114$000
De 1878 a 1882	1.594:120$000
De 1883 a 1887	1.594:586$000
De 1888 a 1892	3.347:391$000
De 1893 a 1897	9.153:994$000
De 1898 a 1902	13.478:203$000
De 1903 a 1907	12.451:335$000
De 1908 a 1912	14.254:355$000
De 1913 a 1917	15.420:832$000

Revelam estes algarismos que o crescimento da renda liquida da Companhia, durante o longo periodo considerado, foi de 50 %, termo médio, de um para outro quinquennio, não obstante a acção depressiva das seguintes causas: importantes reducções de tarifas, accentuada baixa cambial, encarecimento de todos os materiaes de custeio, augmento geral dos salarios, elevação dos impostos, e, por ultimo, sensivel enfraquecimento da importação em consequencia da grande guerra.

E' especialmente de notar que, apesar das multiplas perturbações trazidas aos serviços pelos effeitos reflexos da conflagração européa, actuando não só no sentido de diminuir a receita como tambem no de aggravar o custeio, a renda média do ultimo quinquennio tenha sido superior á do antecedente.

Este facto dá bem a medida de quanto teria ella sido mais avantajada, se o trafego houvesse corrido em condições normaes, e de quanto ha a esperar da

expansão dos elementos economicos do Estado, logo que se restaure a vida de paz e de trabalho no mundo, e se restabeleçam as correntes do intercambio commercial.

Todas as circumstancias, com effeito, justificam a previsão de um forte surto da actividade economica do Estado, desde que se normalize a situação mundial, pois, segundo o que ficou escripto no capitulo anterior, não só foi consideravel, nos ultimos tempos, a dilatação do campo de trabalho em que operam as linhas da Companhia, reinando auspiciosa animação em todas as zonas recentemente penetradas, como novos e importantes elementos de producção, pastoril, agricola e industrial, susceptiveis de grande desenvolvimento, têm vindo recentemente avolumar a massa das mercadorias que demandam transporte, com a circumstancia, particularmente favoravel para a receita, de provirem ellas em grande parte das zonas situadas nas extremidades das nossas linhas, achando-se portanto sujeitas a longos percursos, o que vale dizer a fretes mais remuneradores.

Transferencia de direitos e obrigações da União para o Estado de S. Paulo

O facto de estarem as nossas linhas ferreas de concessão federal encravadas entre as linhas de concessão estadual ha muito que vinha produzindo sérios inconvenientes á economia dos respectivos serviços, não só difficultando a discriminação da despesa, e conseguintemente da renda liquida correspondente a cada secção, como tornando as tarifas de transporte e

os horarios dos trens, os regulamentos do trafego e mais serviços dependentes de exame, approvação e fiscalização de autoridades differentes, cujas vistas nem sempre são harmonicas, ao passo que é sempre de conveniencia que todas essas cousas estejam sujeitas a um regimen commum.

Esta situação se aggravou depois que foi construida a linha de bitola larga de Rio Claro a S. Carlos, passando portanto a secção federal a compôr-se de linhas de duas bitolas, e a circular na mesma o material de bitola larga das linhas estaduaes.

No interesse de simplificar as relações da Companhia com o poder publico, havia manifesta vantagem em que fossem transferidos ao Estado de S. Paulo os direitos e obrigações que competiam á União em virtude dos contractos que tinha com a Companhia Paulista, relativos ás linhas ferreas de Rio Claro a Araraquara e ramaes para Jahú e Baurú, de modo a ficar cabendo exclusivamente ao Governo de S. Paulo a competencia para, de accôrdo com as concessões em vigor, exercer a acção que cabe á administração publica sobre todo o systema ferroviario da Companhia.

Para que se pudesse tornar effectiva esta medida, o Congresso Federal e o Congresso do Estado, reconhecendo a sua conveniencia, votaram as necessarias autorizações, de accôrdo com as quaes foi celebrado entre as partes interessadas o accôrdo do têor seguinte:

"Aos 29 dias do mez de Dezembro de 1917, presentes nesta Secretaria de Estado, os srs. drs. Augusto Tavares de Lyra, ministro de Estado da

Viação e Obras Publicas, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil; Luiz Silveira e Augusto de Macedo Costa, na qualidade de representantes do Estado de S. Paulo, e Adolpho Augusto Pinto, como representante da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, conforme as respectivas procurações, que exhibiram e ficam annexas ao respectivo processo, entre si accordaram de conformidade com o artigo unico do decreto n. 12.763, de 19 de Dezembro de 1917, attendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e usando da autorização constante do art. 75, n. XIX, da lei n. 3.232, de 5 de Janeiro do corrente, na transferencia ao Estado de S. Paulo, para todos os effeitos, a partir da data deste termo, dos direitos e obrigações que competem á União em virtude dos contractos que tem com a referida Companhia Paulista de Estradas de Ferro, relativos ás linhas ferreas de Rio Claro a Araraquara e ramaes para Jahú e Baurú, assignados nos termos dos decretos n. 7.838, de 4 de Outubro de 1880; n. 4.057, de 24 de Junho de 1901; n. 7.170, de 12 de Novembro de 1908 e n. 11.994, de 15 de Março de 1916. Para firmeza de tudo, mandou o sr. ministro lavrar este termo que, depois de lido e por todos achado conforme, assigna com os referidos representantes do Estado de S. Paulo e da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, drs. Luiz Silveira, Augusto de Macedo Costa e Adolpho Augusto Pinto, com as testemunhas, os terceiros officiaes, Antonio Lourenço Pacheco e Agostinho Ornellas de Souza, e commigo, Arthur Leal Nabuco de Araujo, segundo official, que o escrevi. — Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1917. — Augusto Tavares de Lyra. — Luiz Silveira. — Augusto de Macedo

Costa. — Adolpho Augusto Pinto. — Antonio Lourenço Pacheco. — Agostinho Ornellas de Souza. — Arthur Leal Nabuco de Araujo. Confere. — A. Nabuco, 2.ª Secção de Contabilidade. Visto. Em 29 de Dezembro de 1917. — J. B. de Macedo Guimarães, director de secção, interino".

Unificação de capitaes

As estradas de ferro de concessão do Governo de S. Paulo, que fazem parte do systema de viação da Companhia Paulista, não obstante fazerem objecto de doze contractos differentes, têm sido sempre consideradas sob o mesmo regimen e como formando uma só empresa — sob os pontos de vista do capital, da renda e das tarifas.

E' uma situação de facto, que assim existe desde o principio e que assim continuará a existir sempre, porque não ha conveniencia nem possibilidade pratica de existir de outro modo, desde que dos differentes trechos de estrada, componentes do systema de transporte da Companhia, nenhum gosa de favor especial que impeça a unificação de todos, sob os pontos de vista considerados.

Realmente, como formar o capital proprio de cada trecho de linha, em correspondencia com o respectivo contracto, se o material rodante, em todo o conjuncto de locomotivas, carros de passageiros e vagões de mercadorias, faz o serviço commum de todo o systema, como parte integrante deste? Como discriminar o custo de cada linha, se ha installações e departamentos

de caracter singular, como os que dizem respeito aos serviços de officinas, almoxarifado, etc., que trabalham simultaneamente para todas as linhas, constituindo não dependencia deste ou daquelle trecho de estrada, mas complemento commum de toda a rêde de viação?

Pelo que se refere ás tarifas, se cada linha devesse ter economia propria, capital, receita e despesa peculiares, é claro que, sendo differentes as condições economicas de cada uma, differentes tambem teriam de ser as tarifas. Então, em vez de haver um só regimen de fretes, haveria doze, um para cada estrada, com a aggravante de serem os mais caros os fretes que vigorassem nas linhas que servissem as zonas mais remotas, visto ser ahi o trafego menos intenso e por isso menos remunerador.

Estas e outras muitas considerações do mesmo genero, que poderiamos fazer, servem para mostrar, o que aliás é intuitivo, que uma empresa como a Paulista, que tem a seu cargo um grande numero de estradas de ferro oriundas de concessões differentes, porém formando um só systema ferroviario, tal como se fosse constituido em virtude de uma só concessão contractual — realmente nunca poderia fazel-o funccionar senão como o tem feito, isto é, considerando o capital das varias linhas como unificado, para os effeitos da renda e das tarifas.

Se este tem sido o regimen de facto, pelo que diz respeito ás differentes estradas da Paulista, de concessão do Governo de S. Paulo, entretanto á situação existente tem faltado a homologação legal.

Sem especial autorização legislativa não podia o Governo resolver a questão, e como sempre foi por elle reconhecido que tambem não podia a Companhia agir no caso senão como tem agido, o resultado foi deixar de ser o capital reconhecido e unificado para os effeitos da renda e das tarifas, não obstante acceitar o Governo os effeitos decorrentes da situação existente, como aconteceu quando a Companhia em 1914 reduziu as tarifas por excesso de renda, considerada esta em relação ao capital global.

Felizmente este estado de cousas vai ter o seu termo, visto haver a lei estadual de 29 de Dezembro de 1916 autorizado o Governo a entrar em accôrdo com a Companhia afim de unificar, para os effeitos do computo da renda e da reducção das tarifas, os capitaes por ella despendidos em suas differentes linhas, que forem officialmente reconhecidos, referindo-se essa unificação não só aos capitaes das linhas de concessão estadual como tambem aos das antigas linhas de concessão federal que acabam de ser transferidas para a jurisdicção do Estado.

Fundada na referida disposição legislativa a Directoria submetteu á approvação do Governo do Estado, em data de 16 de Janeiro do corrente anno, as bases para um contracto de unificação dos capitaes despendidos em suas differentes linhas, que forem devidamente verificados, sommando os mesmos, segundo as contas apresentadas, relativas ás despesas feitas até 31 de Dezembro de 1917, o total de Rs. 150.990:265$630, achando-se a materia pendente de despacho.

Ramal de Nova Odessa a Piracicaba

Tendo-se concluido o trecho do ramal de Nova Odessa a Piracicaba, que da estação inicial vai a Santa Barbara, na extensão de 13 kilometros, foi, por decreto do Governo do Estado de 28 de Junho de 1917, autorizada a sua abertura ao trafego publico, o que se deu em data de 14 de Julho seguinte.

O proseguimento das obras deste ramal tem continuado suspenso, pelo motivo de força maior já expendido pela Directoria em relatorio anterior.

Prolongamento do ramal de Agudos, de Piratininga ao valle do Tibiriçá

Segundo a Directoria já teve ensejo de vos informar, a conveniencia de servir nas melhores condições possiveis a extensa região, apenas em começo de exploração agricola, comprehendida entre o Tieté e o Paranapanema, resguardando ao mesmo tempo os interesses das empresas de transporte, ahi estabelecidas, de competencias prejudiciaes, levou em tempo a Companhia Paulista a entrar em accôrdo com a Sorocabana, no sentido de se discriminarem as zonas sobre que caberia ás duas Companhias, respectivamente, desenvolver o seu systema de viação.

Como é sabido, compõe-se a vasta região de que se trata de tres longas faixas parallelas, mais ou menos de egual largura e comprehendidas entre limites naturaes — a primeira entre o rio Tieté e o Feio, a se-

gunda entre o Feio e o Peixe, e a terceira entre o Peixe e o Paranapanema.

Em consequencia das concessões outorgadas á Noroeste do Brasil e á Sorocabana, e da combinação existente entre esta e a Paulista, interessando a vasta região de que se trata, cada uma daquellas tres faixas terá a percorrel-a um grande eixo de viação ferrea.

Está já construida a Noroeste, que serve a zona entre o Tieté e o Feio; acha-se em grau muito adeantado de construcção o prolongamento da Sorocabana, de Salto Grande ao rio Paraná, lançado na zona entre o Paranapanema e o Peixe: só falta a Paulista emprehender a linha destinada a servir a faixa central, comprehendida entre o Feio e o Peixe, com cerca de 300 kilometros de extensão até ao rio Paraná.

Eis o commettimento para cuja execução começámos por mandar fazer um reconhecimento geral da região, a partir de Piratininga, estação terminal do nosso ramal de Agudos, com o fim de conhecer a sua topographia geral, a qualidade das terras, sua vestimenta, em summa, suas principaes condições com relação ao problema technico e ao problema economico.

As informações colhidas pela commissão encarregada dessa tarefa foram muito favoraveis á realização do prolongamento da nossa linha de Piratininga ás cabeceiras do Tibiriçá, principal affluente do Feio, na extensão mais ou menos de 100 kilometros.

A serra dos Agudos, desde Piratininga até cerca de 30 kilometros além, e a bacia do rio Batalha estão cobertas de lavouras de café e cereaes, que exportam grande parte dos seus productos pela estação de Pirá-

tininga. Dahi para deante, á excepção de um trecho de campo, em que corre o Alambary e que abrange a parte inferior dos valles de seus affluentes, os ribeirões Preto, das Antas, Vermelho e S. João, toda a região que occupa a parte superior dos valles desses ribeirões, até ao alto das serras dos Agudos e do Mirante, é coberta por frondosa matta e constituida em grande proporção de terras de primeira qualidade, assignaladas pela presença dos melhores padrões conhecidos, como jangada brava e pau d'alho.

Apesar da grande distancia a que se acha da estrada de ferro, esta zona possue pequenas lavouras de café, já formadas, e inicio de grandes culturas.

Depois da serra do Mirante, começa o valle do Tibiriçá, coberto de densas mattas virgens sem nenhuma solução de continuidade, grande parte das quaes em terras de excellente qualidade, vestidas dos padrões mais recommendaveis.

O valle do Tibiriçá ainda não tem culturas formadas, mas nas suas cabeceiras já existem lavouras novas de café, que sem duvida tomarão grande desenvolvimento se a zona, ainda desprovida de meios regulares de transporte, puder contar com os beneficios deste importante melhoramento.

Em vista dos dados expostos, julgou a Directoria de conveniencia autorizar que fossem feitos os estudos definitivos do prolongamento de Piratininga até ás cabeceiras do Tibiriçá, na extensão de 90 kilometros.

Esses estudos estão quasi concluidos, mas a Directoria só tratará de requerer a respectiva concessão ao Governo e iniciar a construcção da linha depois que

se normalize a situação geral e se torne possivel a importação de materiaes do extrangeiro.

A Directoria está segura de que a importante zona que essa linha vai servir terá rapido desenvolvimento cultural, já em vista da extraordinaria uberdade das terras, em que os cafesaes se formam de quatro annos e a sua producção, assim como a de cereaes e outros generos, ostenta maravilhosa exuberancia, já porque, não obstante achar-se a futurosa região a cem leguas do porto de Santos, os fretes a que ficarão sujeitos os seus productos serão relativamente modicos. Basta dizer que o café não pagará mais de um mil réis por arroba, e o transporte de um sacco de cereaes pesando 60 kilos custará apenas oitocentos e tantos réis.

Accresce considerar que, sendo aquella zona sertaneja riquissima em mattas, as derrubadas que se fizerem á beira da nova linha, para toda sorte de culturas, estabelecimento de invernadas e outros fins poderão ser vantajosamente aproveitadas no fornecimento de lenha e dormentes para consumo da estrada. O commercio do combustivel vegetal da referida procedencia poderá mesmo tomar grande desenvolvimento, se, como naturalmente ha de acontecer, alli houver de ser adquirida, ainda por muitos annos, a lenha a consumir-se em toda a nossa linha de Agudos e talvez mesmo a que se haja de gastar no ramal de Jahú.

Com a escassez, que se vai accentuando, cada vez mais, da hulha verde em todo o Estado, são patentes as vantagens que poderá a Companhia auferir daquelle incommensuravel deposito natural do precioso combustivel, assim como as que por sua vez offerecerá ella

a quantos, precisando desbravar a nova zona, encontrarão desde logo facil e rendosa collocação para os respectivos productos florestaes.

Construida que seja a estrada até ás nascentes do Tibiriçá, é obvio que a sua penetração só proseguirá na medida em que a actividade agricola da região reclamar o avançamento da nova linha, que assim se irá prolongando até attingir o seu termo natural — a barranca do Paraná.

Dos tres grandes eixos de viação ferrea, que hão de servir então a parte do territorio estadual comprehendida entre o Tieté e o Paranapanema, será a linha da Paulista a que traçará o mais curto caminho da capital do Estado ao rio Paraná.

Quando a grande região estiver em pleno desenvolvimento cultural, uma outra importante obra poderá ser executada, em condições de contribuir para melhorar extraordinariamente as communicações da Capital do Estado e de seu emporio maritimo com a vastissima zona tributaria do novo eixo de viação.

Referimo-nos ao prolongamento do ramal de Piracicaba, de bitola larga, até á estação de Ayrosa Galvão, á margem direita do Tieté, a ligar-se com as linhas da Companhia que se desenvolvem á sua margem esquerda, não só em direcção a Baurú, como em demanda do valle do Feio.

Não é necessario encarecer o immenso alcance deste plano a bem dos interesses geraes, servidos pela Companhia Paulista, quando se torne opportuno realizal-o; basta dizer que elle approxima da capital do Estado e do porto de Santos a quarta ou quinta parte

do territorio de S. Paulo e todo o Estado de Matto Grosso, realizando um encurtamento de distancia de cerca de setenta kilometros.

Eis, em perspectiva mais affastada, o que póde resultar do projecto que a Companhia estuda em sua phase preparatoria.

Tarifas

A evolução que, sob tantos aspectos, accusa a nossa empresa de viação, no decurso dos seus cincoenta annos de vida, não podia deixar de se manifestar tambem no regimen das suas tarifas.

Que estas se acham hoje sensivelmente modificadas a favor do publico, em relação ás tarifas primitivas, a despeito da consideravel desvalorização do nosso meio circulante e do extraordinario encarecimento do preço de todas as cousas, durante o periodo de tempo considerado, é facto que póde ser facilmente averiguado em todo o seu alcance pelo simples confronto entre as tabellas antigas e as que actualmente vigoram.

A primeira notavel modificação que soffreu o antigo regimen de fretes, cujos preços eram uniformemente proporcionaes ás distancias, foi devida ao systema de tarifas differenciaes, que em boa hora adoptaram as estradas de ferro do Estado, medida de extraordinario alcance benefico, a que deveu S. Paulo a possibilidade de extender consideravelmente a sua zona agricola, quer com applicação á cultura cerealifera, quer plantando esses oitocentos milhões de cafe-

eiros, que são a sua maior riqueza, o mais legitimo orgulho da sua energia creadora.

Outra importante medida, que tambem muito concorreu para o desenvolvimento da producção e barateamento dos generos alimenticios, foi a que tomou a Companhia Paulista em 1881, reduzindo de 50 por cento os fretes dos cereaes produzidos em todo o Estado.

No anno seguinte, em 1882, no interesse de auxiliar a lavoura, tomou a Companhia a iniciativa de tornar gratuito o transporte dos immigrantes e suas bagagens, subindo a 700.775, como se viu em outro capitulo, o numero dos trabalhadores que tem ella conduzido de graça para o interior.

Alguns annos depois, em 1892, teve a Paulista o ensejo de prestar ao Estado de S. Paulo duplo e relevante serviço, adquirindo de uma companhia extrangeira a Estrada do Rio Claro e fazendo em suas tarifas enormes reducções, no intuito de subordinal-as ao regimen de sua antiga rêde de viação.

Nem se limitou a isso o generoso esforço da Companhia. Como o ramal do Jahú fôra derivado da estação de Visconde do Rio Claro e dahi resultára um exaggerado percurso para as mercadorias destinadas ás estações do ramal ou dalli procedentes, onerando proporcionalmente o seu transporte, resolveu a Paulista desde logo allivial-as, bem como os viajantes, da despesa correspondente ao excesso do percurso, não obstante fazer-se o trafego com todos os onus do desenvolvimento da linha, emquanto não foi o seu traçado convenientemente rectificado, como ella o fez recentemente, com a construcção da linha passando

por Itirapina, que encurtou o trajecto de cerca de trinta kilometros.

Além das differentes medidas mencionadas, novas e successivas modificações têm vindo aperfeiçoando, anno por anno, o regimen tarifario das linhas da Companhia, melhorando-o em todos os sentidos, quer nas suas disposições regulamentares, quer na classificação, quer emfim nos preços das tabellas.

Haja vista, para não citar outras, a ultima reforma geral que as varias empresas de estradas de ferro do Estado levaram a effeito em 1913, por iniciativa da Companhia Paulista.

Com referencia ás bases das tarifas, foram então muito reduzidas, sobretudo para as grandes distancias, as tabellas 1-A, 2-A e 4, communs a todas as estradas em trafego mutuo, e que comprehendem respectivamente bagagens, generos de facil deterioração, como fructas, hortaliças, leite, etc., e generos alimenticios em geral.

O systema de applicação dos fretes das tabellas 12, 13 e 14 foi modificado de maneira a tornar-se mais pratico e equitativo, tendo sido as bases das tarifas estabelecidas para uma tonelada, em vez de vigorarem para cinco toneladas.

Para favorecer o despacho das mercadorias de pouco peso, a tabella 14 foi dividida; ficaram na primeira divisão as mercadorias pesadas, que, enchendo um vagão simples, offerecem peso superior a cinco toneladas; passaram para a segunda divisão as mercadiras leves, susceptiveis de aproveitar toda a capacidade de um vagão simples, pesando menos de cinco

toneladas. Para esta segunda divisão foram estabelecidos fretes inferiores aos da primeira divisão.

As tarifas para os transportes de valores foram sensivelmente reduzidas, e do mesmo modo as de transporte de doentes e trens especiaes. As taxas addicionaes relativas ao transporte de grandes volumes foram abolidas, salvo nos casos em que sejam effectivamente prestados serviços de caracter extraordinario.

Foram creadas muitas disposições novas e eliminadas outras que já se não compadeciam com as circumstancias. Entre as novas disposições figuram as que permittem os despachos de encommendas com abatimento em trens de mercadorias não demorados e os transportes a domicilio.

Foram desclassificados, passando para tabellas sujeitas a fretes mais baratos, 332 artigos, muitos dos quaes de grande consumo, como descascadores, cultivadores, despolpadores, catadores, brunidores, debulhadores e outras machinas e instrumentos para lavoura, carvão vegetal, couros curtidos nacionaes, chapéos, desinfectantes, barris, barricas, latas e caixões vazios em retorno, arreios, velas nacionaes, forragens nacionaes, papel de impressão e de embrulho, fabricado no Estado, vassouras nacionaes, farelo nacional, mudas de plantas, mineraes, lenha, drogas não inflammaveis, farinaceos, madeiras em tóros, etc.

O regulamento para o serviço do telegrapho foi remodelado pelo do Telegrapho Nacional, com o qual presentemente todas as estradas paulistas mantêm correspondencia mutua. Com taes modificações o serviço telegraphico não só foi muito ampliado e melho-

rado, como tambem soffreu grande reducção a taxa dos telegrammas que tiverem de percorrer as estradas regidas por concessões differentes.

Além dessas modificações, adoptadas por todas as estradas, melhorando sensivelmente o regimen dos transportes, fez mais a Companhia Paulista as seguintes reducções com applicação ás suas differentes linhas, a partir de Dezembro de 1914: as passagens de ida e volta, validas pelo prazo de um mez, tiveram o abatimento de 20 por cento; a tabella 4-A, que comprehende machinas para a lavoura, arame para cerca, sal ordinario, etc., foi muito reduzida, assim como a tabella 5, que comprehende machinas e utensilios para industrias, trilhos e accessorios, e os productos classificados nas tabellas 12, 13, 14, 14-A e 14-B, quando em pequena quantidade.

Com relação especialmente á industria pecuaria, é notorio o conjuncto de medidas que a Companhia Paulista de alguns annos a esta parte, tem posto em pratica para levantar este novo ramo da actividade economica do Estado á altura dos mais poderosos contribuintes da nossa riqueza.

Para só mencionar aqui as que dizem respeito ás tarifas, lembraremos que, com o concurso da "S. Paulo Railway", estabeleceu a Paulista um serviço especial de trens continuos, isto é, correndo de dia e de noite, de Barretos a S. Paulo, mediante uma tarifa especial reduzidissima, para o transporte do gado em pé, que assim póde chegar a S. Paulo perfeitamente descançado, no dia seguinte ao da partida da invernada. Tambem no interesse de favorecer o transporte do

gado — especialmente em proveito dos pequenos criadores de toda a zona servida por suas linhas ferreas — levou a effeito consideravel reducção nos fretes de animaes em trens ordinarios de mercadorias.

Em 1916 foram reduzidos os preços basicos das tabellas 3, 6, 7 e 8, que comprehendem artigos de exportação e importação.

Finalmente, submettendo á approvação do Governo do Estado, em 16 de Janeiro do corrente anno, as bases para o contracto da unificação dos capitaes despendidos nas differentes linhas que formam o systema de viação da Companhia, a Directoria propoz que fossem desde logo isentas da tarifa movel as tabellas 9, 10, 11, 15, 16 e 17, que se referem a animaes e outros artigos, o que corresponde á reducção de cerca de 30 % nos respectivos preços de transporte.

Para não dizer que a Companhia Paulista, desde a sua fundação, não modificou as suas tarifas senão no sentido de favorecer o publico, é dever accrescentar que no anno de 1893, quando a taxa cambial desceu vertiginosamente a extremos que nunca haviam sido julgados possiveis, foram todas as estradas de ferro de S. Paulo autorizadas a cobrar, com applicação a algumas tabellas, uma tarifa addicional, variavel com o cambio, á razão de 5 %, por cada dinheiro abaixo de 20.

A cobrança, porém, da tarifa movel desde então incorporada ao regimen dos fretes ferroviarios, não encareceu os preços dos transportes, em relação ás mercadorias a ella sujeitas, de modo a neutralizar os

effeitos das muitas reducções havidas antes e depois de haver entrado em vigor a taxa addicional.

Que as tarifas actualmente cobradas nas linhas da Companhia Paulista são, com effeito, sensivelmente mais modicas que as que vigoravam antigamente, quando, aliás, o custeio do serviço ferroviario importava em muito menos que hoje — é facil e convem patentear.

Pelo que diz respeito a mercadorias, sabe-se que a que mais avulta no trafego das nossas linhas, é o café.

Custava antigamente o seu transporte, nos termos da tarifa contractual, 20 réis por arroba e por legua, qualquer que fosse a distancia percorrida, o que correspondia a 206 réis por tonelada e por kilometro.

Hoje a tarifa é differencial, decrescendo progressivamente com a distancia, de 195 réis a 40 réis por tonelada e por kilometro, havendo a accrescentar a taxa addicional, cobrada á razão de 15 por cento.

Assim é que o transporte de uma sacca de café fazendo, por exemplo, o percurso de 300 kilometros, que representa a distancia média das zonas de producção do Estado ao porto de Santos, pagava antigamente cerca de 3$700, ao passo que hoje paga só 2$648, isto é, cerca de 30 por cento menos.

Em relação ás tarifas dos cereaes, o mais importante ramo de producção agricola do Estado, depois do café, a reducção havida ainda é mais consideravel, pois oscilla entre 60 e 80 por cento, conforme o percurso. Por exemplo, um sacco de arroz, feijão ou milho, pesando 60 kilos, que pagava 2$781 para o per-

curso de 300 kilometros, actualmente paga apenas 660 réis, sendo de 75 por cento o abatimento feito.

As tarifas de madeiras foram reduzidas mais ou menos de 20 por cento.

O transporte do gado em pé é hoje feito com o abatimento de 25 a 35 por cento, e, quando por trens especiaes, como é trazido o gado de Barretos a S. Paulo, o abatimento é de 50 por cento, em relação aos fretes antigos.

Pela tarifa primitiva, contractual, uma passagem de primeira classe custava, qualquer que fosse o percurso, 90 réis por kilometro, ao passo que os preços actuaes são differenciaes, descendo progressivamente de 70 réis até 30 réis, por kilometro, conforme o percurso.

Se o bilhete é de ida e volta, tem mais o abatimento de 20 por cento sobre a tarifa ordinaria. Actualmente ainda ha os bilhetes de excursão, com vantagens especiaes.

Emfim, para os que, tendo de viajar frequentemente nas linhas da Companhia, adquiram uma caderneta kilometrica de 12 mil kilometros, as passagens em 1.ª classe custam apenas 30 réis por kilometro, o que vale dizer que podem ir, por exemplo, de Jundiahy a Baurú, isto é, de um a outro extremo da linha Paulista, percurso que se vence após um dia inteiro de viagem, gastando apenas 11$222. Em parte alguma do mundo viaja-se, nas mesmas condições, a preço mais barato.

Se, presentemente, a modicidade do custo das passagens não é devidamente sentida pelos que viajam, a

razão do facto está nos impostos a que estão sujeitos os bilhetes, na importancia de 30 por cento do seu preço, sendo 20 cobrados pela União e 10 pelo Estado.

Tornando patentes estes factos, a Directoria tem a satisfacção de mostrar quanto ha realmente conseguido fazer a Companhia Paulista para favorecer o desenvolvimento das forças productivas do Estado, nesta primeira etapa de sua existencia, a despeito das difficuldades de toda sorte com que vem luctando.

E se nos algarismos exhibidos está a demonstração pratica da boa vontade e solicitude da nossa empresa em concorrer para a obra da grandeza e prosperidade de S. Paulo, ainda se desvanece a Directoria pelo facto de poder affirmar que as tarifas cobradas nas linhas da Companhia são actualmente, em seu conjuncto, as mais modicas de quantas vigoram em vias ferreas do paiz, sem mesmo exceptuar as tarifas da Estrada de Ferro Central do Brasil, proprio da Nação e o seu mais importante systema de viação ferrea, por isso que serve a zona mais povoada do paiz, ligando directamente a Capital Federal com tres de seus mais importantes Estados.

Finalmente, ainda uma importante medida tem a Directoria deliberado adoptar, no sentido de diminuir os fretes do café, conforme adeante se verá.

A eliminação da tarifa movel applicada ao café

O transporte do café contribue para a receita geral da Companhia com a quota mais ou menos de 40 %.

Por ahi se vê quanto lhe interessam as questões de cuja boa solução depende a sorte do grande producto nacional. Não será, pois, fóra de proposito um rapido exame da situação e das medidas que está a exigir.

O café tem sido, como se sabe, e será sempre o factor maximo da riqueza de S. Paulo. A situação geographica do Estado, a fertilidade de suas terras, a sua configuração e o regimen climatologico são condições naturaes que asseguram a S. Paulo a primazia na producção da grande rubiacea. Para que esta primazia seja sempre assegurada no dominio economico e se possa desenvolver a producção de tanto quanto comportam as terras ainda disponiveis no Estado, mantendo um justo equilibrio entre a offerta e a procura do artigo, portanto um preço que remunere equitativamente o productor — duas cousas são necessarias, indispensaveis: promover o augmento continuo do consumo e tornar o custo da producção tão barato quanto seja preciso, já para garantir o exito da propaganda, fazendo o uso do nosso café supplantar e substituir o de todos os concorrentes e succedaneos possiveis, já para que, mesmo vendendo o producto a preço modico, o lavrador não deixe de auferir lucro razoavel de seu trabalho.

Pelo que diz respeito ao café, com effeito, temos até aqui tratado unicamente de alargar a producção e só agora começamos a cogitar seriamente da propaganda para o desenvolvimento do consumo.

Entretanto, para que o magno problema possa ter a solução compativel com os importantes interesses que lhe estão vinculados, como elemento

basico que é da fortuna publica e particular, o que tambem se torná absolutamente indeclinavel é encarar de frente a face da questão que, mais do que nunca, está a reclamar energicas e efficazes providencias — a que diz respeito ao barateamento do custo da producção.

E' fóra de duvida que a guerra que ha quatro annos vem convulsionando o mundo inteiro, mesmo depois de acabada nos campos de batalha, sobreviverá nos effeitos que por muito tempo hão de perturbar a vida economica dos povos.

Não só o anniquilamento de consideraveis elementos de riqueza e trabalho, como o custoso fardo de tributações que terá de pesar sobre os povos belligerantes, para satisfacção dos encargos oriundos da formidavel campanha, são factos que forçosamente se hão de reflectir sobre as condições economico-financeiras de cada população, de cada familia, de cada individuo.

Em semelhante conjunctura, não será de extranhar que o consumo do café venha a se resentir das consequencias da situação, podendo resultar dahi a depressão, ainda que temporaria, do preço da mercadoria.

Essa depressão, caso se manifeste, não nos deve, porém, impressionar, pois que, facilitando o consumo, terá o alcance benefico de activar o descongestionamento dos mercados exportadores.

Não é, portanto, ahi que está o perigo. O perigo está em não poder o productor resistir á baixa, o mal está em não se achar o nosso café em situação de dar

lucro ao lavrador, se a sua cotação soffrer sensivel desfallecimento.

Isto é que urge remediar, contra este facto é que se torna indispensavel tomar as providencias possiveis, e outras não ha fóra do barateamento do custo da producção, isto é, da reducção dos salarios dos colonos, do custo dos envoltorios, dos fretes ferroviarios, das taxas de embarque, dos impostos de exportação e do juro do dinheiro.

A questão do braço é no momento a mais grave de todas, porque, além de representar a mão d'obra a verba mais importante na producção do café, acontece que, pela escassez do trabalhador, cada dia mais se accentúa a alta do salario.

Para remediar essa falta a Companhia Paulista tem feito tudo que está a seu alcance. Não só dá transporte gratuito a todos os immigrantes que procuram se localizar na zona servida por suas linhas, como offereceu ao Governo do Estado transportar de graça todos os desoccupados de S. Paulo que queiram empregar-se no trabalho agricola, no interior.

Depois da questão do braço, a que mais avulta é a dos impostos de exportação. Dizer que uma sacca de café não póde sahir de Santos sem pagar cerca de 7$000 de impostos, isto é, mais ou menos 25 % do valor da mercadoria, é patentear o exaggerado gravame a que está sujeita a exportação do producto, e quanto ha a fazer para tornal-o supportavel.

E' certo que essa supertributação tem sua origem nos compromissos da valorização, e ainda bem que é

resolução assentada pelos poderes dirigentes do Estado a eliminação da sobretaxa, logo que termine a guerra e se liquidem os encargos da divida contrahida para aquelle fim.

Vem de seguida a questão dos fretes ferroviarios. Actualmente orça mais ou menos em 4$000 o frete médio de uma sacca de café do interior a Santos, considerada a producção das zonas servidas pelos differentes systemas de viação, algumas das quaes já acampam á distancia de mais 600 kilometros de Santos.

Se o regimen de fretes em vigor tem sido supportado até aqui sem prejudicar a expansão da cultura cafeeira, como os factos têm mostrado, o mesmo poderá não acontecer daqui em deante, sobretudo em relação aos cafés oriundos de plantações menos productivas.

Attendendo ás circumstancias, não obstante ser a empresa de viação que maiores reducções tem feito no seu regimen tarifario, especialmente com applicação ao café, e ainda que não tenha a sua renda attingido o limite contractual, a Companhia Paulista, espontaneamente, tomou a resolução de eliminar gradualmente a tarifa movel addicional a que ainda está sujeito o transporte do referido producto em suas linhas, logo que termine a guerra, nos termos da proposta que apresentou ao Governo do Estado, para unificação dos capitaes despendidos nas differentes linhas ferreas que formam o systema de viação da Companhia.

Com a nova tarifa, logo que comece a vigorar, não só ficará bastante favorecido todo o café da zona

da Paulista, como se poderá considerar sensivelmente dilatado o campo economico da producção tributaria de sua rêde ferroviaria, pois não haverá região do Estado, por mais distante que seja, quando por ella servida, onde a cultura do precioso grão não se possa desenvolver com a certeza de encontrar o mais prompto, o mais seguro e o mais barato transporte para a respectiva safra.

Depois do frete ferroviario ha a considerar as taxas de embarque do café em Santos, taxas excessivamente gravosas, contra as quaes ha geraes reclamações, sendo pois de imperiosa necessidade fazer ao duro regimen em vigor as modificações convenientes.

Finalmente releva ainda considerar que poucos são os fazendeiros que possuem reservas que lhes permittam custear as suas lavouras sem que precisem recorrer ao credito, o que vale dizer que, no meio das difficuldades de varias ordens com que lucta, o productor tem ainda a opprimil-o a taxa de juros do capital que precisa tomar emprestado, quando tem a felicidade de achar quem lh'o empreste.

Assim, supergravado o producto por uma interminа cadeia de contribuições de toda especie, que directa ou indirectamente sobre elle recáem, como as que se referem á cultura, á beneficiação, ao carreto até á estação, ao transporte ferroviario, aos trabalhos a cargo do commissario, ao custo do envoltorio, aos impostos de exportação e ás taxas de embarque, a verdade é que, sommadas todas as despesas de custo de cada sacca de café, ao deixar o porto de Santos, se eleva o total, no minimo, a 31$000 réis, não se com-

prehendendo ahi nem os juros do capital empregado, nem um certo coefficiente de depreciação das culturas em consequencia da edade.

Pois bem, o que é preciso, o que é urgente, indeclinavel, para garantia da grande lavoura paulista, é que esse total soffra a reducção pelo menos de 20 %, baixando a 25$000 réis.

O que é indispensavel, para que possa o consumo do café generalizar-se em todo o mundo, não só matando todos os seus concorrentes e succedaneos, de producção natural ou artificial, como tomando o logar deixado pelo alcool, recentemente condemnado e de uso interdicto em quasi todos os paizes civilizados — é que o seu preço fique ao alcance de todas as bolsas, e que, assim acontecendo, o producto ainda dê lucro razoavel ao lavrador.

Só por este meio o Estado de S. Paulo resolverá radicalmente o problema do café; só assim não haverá concorrencia possivel para a sua producção, que se poderá desenvolver com desassombro, de modo a aproveitarem-se as terras ainda disponiveis nas extensas e feracissimas lombadas entre o Tieté e o Feio, entre o Feio e o Peixe e entre o Peixe e o Paranapanema, fazendo elevar-se a um billião de arvores o incomparavel patrimonio cafeeiro do Estado.

Eis a politica economica que a situação está a exigir e que a Companhia Paulista, no empenho de bem servir os altos interesses do Estado, está prompta a pôr em pratica, pelo que lhe toca, concorrendo não só com o transporte gratuito de todos os braços que se queiram dedicar á faina agricola, o que ha muito vem

fazendo em relação aos immigrantes, mas ainda com a nova reducção de 15 % dos fretes do café, pela eliminação da tarifa movel.

Melhoramentos

Como as tarifas têm soffrido innumeras modificações em beneficio do publico, tambem as obras e os serviços da Companhia tiveram consideravel incremento e foram melhorados em seus differentes pontos de contacto com o interesse geral.

Fundada em 1868 para construir a estrada de Jundiahy a Campinas, com 45 kilometros de extensão, foi a Companhia progressivamente desenvolvendo o seu systema de transporte, já construindo linhas novas, já adquirindo outras, complementares de seu plano de viação, de modo a possuir actualmente uma rêde ferroviaria de 1.245 kilometros, cujo trafego é feito nas melhores condições desejaveis.

Assim é que a via permanente já se acha protegida com o lastro de pedra britada em quasi toda a sua extensão; as suas condições technicas foram aperfeiçoadas, tendo-se abrandado muitas rampas e alargado as curvas mais apertadas, sobretudo nos trechos sujeitos a mais pesado trabalho; executaram-se innumeras passagens inferiores e outras obras d'arte a bem da segurança do movimento; muitos edificios do trafego foram reconstruidos em melhores condições, assim como outros levantaram-se de novo; o material rodante cresceu enormemente, e não só na quantidade como na

efficiencia dos differentes typos; elevou-se consideravelmente o numero dos trens destinados ao transporte de passageiros, tornando-se muito mais rapidas as viagens para todos os pontos servidos pelas differentes linhas; as officinas, melhor installadas em edificios adequados, foram providas do mais completo apparelhamento technico, como ainda recentemente ficou patenteado pela presteza e perfeição das reparações por ellas executadas, no porto de Santos, em cinco do vapores que haviam pertencido á frota allemã; crearam-se os serviços do carro-restaurante, do carro Pullman, do carro-dormitorio e do carro-automovel; estabeleceu-se o serviço frigorifico para a conducção da carne, de Barretos a S. Paulo e Santos, assim como o de trens especiaes continuos para o transporte do gado em pé.

Fez-se a duplicação da linha tronco de Jundiahy a Campinas, e prolongou-se a estrada de bitola larga de Rio Claro a S. Carlos por Itirapina, resultando do novo traçado o encurtamento de cerca de 30 kilometros para as communicações com as zonas servidas pelos ramaes de Jahú, Agudos e Baurú, assim como pela Noroeste do Brasil.

E não só a Companhia aperfeiçoou assim as condições technicas de suas linhas e introduziu nos seus serviços importantes melhoramentos, redundando em vantagens quer de economia, quer de segurança e conforto para os que delles se utilizam, como não se tem descurado de fomentar o progresso de toda a zona tributaria de seu systema de transporte.

E' sabido, com effeito, que tem ella procurado auxiliar de varios modos as empresas tendo por fim

construir estradas de ferro de interesse regional, taes como as companhias Dourado, Araraquara, S. Paulo-Goyaz, Pitangueiras, Monte Alto e Jaboticabal.

Nesse empenho lhes tem fornecido trilhos, locomotivas, carros e vagões já usados, a preços reduzidos, tem feito o transporte de materiaes de primeiro estabelecimento com grande reducção de tarifas, assim como tambem ha emprestado dinheiro a prazo longo e juro modico, de 6 a 7 % ao anno.

A' custa de importantes obras, estabeleceu e fez funccionar por muitos annos um serviço regular de navegação a vapor no rio Mogy-guassú, de Porto Ferreira até á sua confluencia com o Rio Pardo, graças ao qual tomaram tal impulso as lavouras das zonas marginaes que foi necessario, para bem servil-as, construir mais tarde a linha ferrea de Rincão a Pontal, margeando o Guassú.

Nem se tem limitado a acção da Companhia Paulista a promover e facilitar a expansão economica das zonas directa e indirectamente servidas por suas linhas no Estado, pois certo é que para o estabelecimento e a consolidação das relações commerciaes de S. Paulo com o Triangulo Mineiro, Goyaz e Matto Grosso muito cooperou o esforço da Companhia, não só prolongando suas linhas, de um lado até Barretos, e, de outro, até á zona de Agudos, como estabelecendo um serviço regular de travessia a vapor no Rio Grande e no Paraná, de que em outro logar trataremos com mais detalhe, e ainda diligenciando no sentido de se fazer a communicação com o longinquo Estado de Matto Grosso mediante o concurso do systema de viação de S. Paulo.

A respeito deste arduo problema, que occupou a attenção dos poderes nacionaes por mais de quarenta annos, vem a proposito lembrar a benefica intervenção da Paulista na phase resolutiva da questão.

Depois de innumeros projectos e tentativas ephemeras para a construcção de um caminho directo para o grande Estado central, em 1904 agitou-se fortemente na imprensa do Rio, por iniciativa e sob a influencia de membros do Estado Maior do Exercito, a idéa de communicar o Estado de Matto Grosso com o littoral maritimo por meio de uma estrada de ferro de Catalão a Cuyabá, solução verdadeiramente desastrosa e que viria desviar do Estado de S. Paulo, deslocando para Goyaz, Minas e Rio o eixo das communicações com aquelle remoto Estado.

Na perigosa phase que então atravessava a magna questão, pareceu á Companhia Paulista de bom conselho invocar para a materia o parecer do Club de Engenharia, do Rio de Janeiro, que, sobre ser o instituto technico de maior competencia para o exame do caso, era absolutamente insuspeito para se pronunciar sobre o momentoso assumpto, esclarecendo o governo da União a respeito da melhor solução a dar-lhe, o que equivalia a conjurar o perigo de vir a ser a estrada para Matto Grosso derivada de uma linha ferrea tributaria do plano de viação de Minas e Goyaz, conforme pretendia o elemento militar, com forte apoio de elementos politicos daquelles dois Estados.

Neste proposito, em data de 5 de Abril de 1904, a Directoria dirigiu ao Club de Engenharia substancioso memorial, em que expoz o estado da questão,

accentuando o consideravel desenvolvimento que nos ultimos tempos tivera a rêde de viação ferrea paulista, especialmente para as bandas de Matto Grosso.

Correspondendo gentilmente ao appello, o Conselho Director do Club de Engenharia, em sessão de 2 de Maio de 1904, por unanimidade de votos, deliberou attender á consulta da Companhia Paulista.

Depois de detido exame e discussão da materia, o Club de Engenharia, em sessão de 1.° de Outubro de 1904, julgou problema nacional inadiavel a construcção da linha que, partindo das immediações de S. Paulo dos Agudos, ponto de intersecção das estradas Paulista e Sorocabana, e passando pelo salto do Urubú-Pungá, atravessasse o Estado de Matto Grosso, dirigindo-se ao rio Paraguay, nas proximidades da Bahia Negra.

A opportuna intervenção da Paulista colhera o desejado effeito.

Instigado pelo autorizado parecer do Club de Engenharia, poucos dias depois, por decreto de 18 de Outubro de 1904, o presidente da Republica, sr. conselheiro Rodrigues Alves, resolvia autorizar a revisão das concessões das estradas de ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas, especialmente para fazer, quanto á primeira, de que era cessionaria a Companhia Noroeste do Brasil, que tivesse o seu traçado alterado de modo a partir de Baurú, seguir o valle do Tieté em direcção a Itapura, atravessar o rio Paraná nas proximidades do salto do Urubú-Pungá, penetrar o Estado de Matto Grosso demandando Bahús, e dahi dirigindo-se á cidade de Cuyabá, traçado este que pouco depois era

modificado na sua parte final de modo a terminar a linha no rio Paraguay, inteiramente como alvitrára o Club de Engenharia.

Eis a genese da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e de seu prolongamento de Itapura a Corumbá.

E' dispensavel assignalar o bem que resultou para Matto Grosso e para S. Paulo do certeiro gesto da Paulista, tão intelligentemente amparado pelo Club de Engenharia e com tanto patriotismo attendido pelo governo da Republica.

Cultura florestal

A formidavel derrubada de mattas no Estado de S. Paulo, determinada principalmente pelo extraordinario desenvolvimento de sua cultura agricola e pelo incremento que tem tomado a sua industria pastoril nos ultimos tempos, é facto de plena notoriedade.

Corre parelhas com a intensidade do desflorestamento do territorio paulista, o enorme consumo de madeira que se vem fazendo em todo o Estado, já com applicação á construcção predial em seus 197 municipios, em um só dos quaes, o da Capital, se constroem annualmente, na zona urbana e na rural, cerca de quatro mil edificios de toda especie, já como combustivel nas empresas de transporte, nos estabelecimentos industriaes e nos fogões domesticos, em volume que ascende a muitos milhões de metros cubicos por anno, já emfim por seu emprego na superstructura das estradas de ferro, em quantidade que orça por um e meio milhão de dormentes annualmente.

Se até aqui, graças á progressiva penetração das estradas de ferro nas zonas novas, ainda não despidas de sua vestimenta florestal, tem sido possivel abastecer o Estado, com relativa facilidade, dos productos de sua flora lenhosa, é claro que, em proximo futuro, concluida que seja a derrubada das grandes mattas virgens, S. Paulo estará a braços com uma accentuada crise de madeira, da qual não poderá deixar de resultar, na medida da escassez que é força prever, um forte encarecimento do precioso artigo.

Para ver que com o desenvolvimento do consumo do grande producto, o seu preço já tem subido sensivelmente, basta lembrar que antigamente se vendia na Capital o metro cubico de madeira serrada a 40$000 e 50$000, e que actualmente o preço é de 80$000 a 100$000.

Dantes custavam os dormentes de estrada de ferro, bitola larga, 20$000 a duzia; actualmente já custam quasi o triplo. Quando a lenha começou a ser empregada no serviço ferroviario, comprava-se o metro cubico, á beira da linha, a 2$000; hoje ha estradas, como a S. Paulo Railway e a Central, que pagam 6$000 e mais.

O que acontece em S. Paulo, devido á progressiva escassez da madeira, acontece tambem, ainda em maior escala, em todos os paizes, mesmo naquelles de grande riqueza florestal, como a Russia Européa, o Canadá e os Estados Unidos, de modo que em breve a crise do producto será mundial.

Se, deixando a situação correr á revelia, grandes serão os onus e as difficuldades que o futuro reserva

ás estradas de ferro, pelo que diz respeito aos seus dois principaes materiaes de consumo, o combustivel e o dormente, por outro lado, encarando o problema sob um ponto de vista mais alto, como salvar o Estado das calamidades que o ameaçam, quer de ordem physica, quer de ordem economica, resultantes do desnudamento de seu solo?

Evidentemente só a cultura florestal poderá reintegrar a natureza nos elementos de que vem sendo despojada.

Tomou a Companhia Paulista a iniciativa dessa patriotica e bemfazeja campanha.

No interesse de estudar a materia praticamente, colhendo dados concretos que a habilitassem a resolver o interessante problema, especialmente pelo que diz respeito aos interesses de suas linhas ferreas, e ao mesmo tempo de fomentar no Estado de S. Paulo um novo ramo de cultura, de tão util e generalizada applicação, como de intuitivo resultado financeiro, fundou a Companhia, em 1904, o Horto Florestal de Jundiahy, especie de campo de experiencia e demonstração, destinado a lhe guiar os primeiros passos em busca do magno objectivo.

Ao mesmo tempo que tinha a sua attenção voltada para as experiencias do Horto de Jundiahy, não se descurou a Companhia de considerar outras faces da questão. Dão prova disso os estudos que por sua conta foram feitos na Australia e nos Estados Unidos, os livros que fez publicar e as medidas que, no interesse da propaganda da materia, conseguiu que fossem votadas pelo Congresso das Vias de Transporte, convo-

cado pelo Governo Federal e reunido no Rio de Janeiro, em 1909.

Como resultado de seus estudos e das experiençias feitas durante alguns annos, no Horto de Jundiahy, reconheceu a Directoria a conveniencia de emprehender em larga escala a cultura do eucalypto, especialmente das seguintes especies: *tereticornis, rostrata, botryoides, longifolia, saligna, citriodora, maculata, corynocalyx, trabuti, resinifera, acmenioidis, regnans* e *punctata.*

Segundo está provado, pelas experiencias feitas em todos os paizes do mundo em que a preciosa essencia é cultivada, a madeira do eucalypto presta-se perfeitamente á construcção predial, de moveis e utensilios, a obras na terra e na agua, em summa, a todas as applicações possiveis, pois que, sob uma bella apparencia, é sufficientemente pesada e compacta, de grande tenacidade e duração, concorrendo para esta ultima qualidade não só a densidade da sua textura, como tambem a grande quantidade de succos taninosos que impregnam os tecidos, e as gommas resinosas que encerram as suas cellulas.

Finalmente, não racha nem empena, a despeito das variações hygrometricas, uma vez que o córte e a seccagem tenham sido feitos em tempo proprio, isto é, no inverno, por ser a época de maior repouso vegetativo e que permitte mais lenta evaporação das substancias aquosas.

Uma outra qualidade dá a essa essencia florestal a primazia sobre quantas se podem prestar á exploração industrial, é o prodigioso vigor, a extraordinaria

rapidez de seu crescimento, sobresahindo na arvore o grande porte rectilineo de seu tronco. E esse prodigioso e rapido desenvolvimento observa-se não só na Australia, a terra natal da grande myrtacea, mas em todos os paizes em que o calor não é uniforme e nem sempre se mostra em alto grau a humidade atmospherica, pois o eucalypto, em seu trabalho vegetativo, tem necessidade de uma época de repouso durante o anno, quer trazida pelo abaixamento da temperatura, quer pela secca, condições climatericas que são, como se sabe, precisamente as do Estado de S. Paulo.

Especialmente pelo que diz respeito á duração do eucalypto como dormente de estrada de ferro ou em applicação semelhante, são conhecidos os excellentes resultados de seu emprego na Australia, na Europa, nos Estados Unidos, na Argentina, no Uruguay, em toda parte emfim onde a preciosa essencia tem sido posta á prova, apresentando a duração de 10, 20 e até 30 annos em trabalho.

Nas linhas da Companhia Paulista as experiencias feitas, em geral com dormentes da especie *globulus*, de 15 annos de edade, demonstraram a duração maxima de 9 annos e 8 mezes, resultado tanto mais promettedor quanto é certo que a especie experimentada é das que menos se prestam á applicação em causa, e, segundo as observações de muitos annos, a duração média das nossas melhores essencias, taes como o faveiro, o jacarandá e a peroba-mirim, tem sido apenas de 5 a 7 annos.

Na S. Paulo Railway foram assentados, em 1896, 12 dormentes de eucalypto da especie *crebra;* desses dormentes alguns foram retirados em 1917, para

exame, tendo sido achados em bom estado, apesar de já então contarem 21 annos de serviço, o que mostrou que podiam ainda continuar em trabalho muito mais tempo.

Em Maio de 1915, tendo completado as maiores plantações do Horto de Jundiahy a edade de dez annos, limite minimo traçado pelos eucalyptographos para a exploração de taes arvores, foi feito o primeiro córte de eucalypto para a obtenção de dormentes, não só com o fim de avaliar o rendimento dessas arvores em differentes edades, como para experiencias de durabilidade da madeira das boas especies alli em cultura, e tambem para se determinar o vigor de sua reconstituição, pois é facto que os eucalyptos têm a preciosa faculdade de se reproduzir por meio de brotos ou rebentões das touças.

Reduzida a madeira a dormentes e lenha, o rendimento apurado, deduzidas todas as despesas, foi de 10$700 réis, em média, por arvore, o que corresponde a cerca de 1$000 réis por anno de edade, tendo sido computados os dormentes de bitola larga ao preço de 4$000 réis, os de bitola estreita a 1$840 e o metro cubico de lenha a 3$200 réis. Entretanto, para a Companhia o custo da producção desses materiaes foi apenas de 1$200 relativamente ao dormente, e 1$100 para o metro cubico de lenha, postos á beira da linha.

Em Janeiro de 1916 foram assentados nas linhas da Companhia os dormentes obtidos, cabendo agora ao tempo pronunciar-se sobre a duração do material em trabalho, não só quanto á edade da madeira como tambem em relação ás varias especies em prova.

Quando mesmo se verifique ser apenas de oito annos, em média, a duração dos dormentes feitos de boas especies de eucalypto, o resultado será muito vantajoso.

Assim, mesmo o dormente metallico, que tão bons serviços tem prestado em nossas linhas, a despeito de alguns inconvenientes, e cuja duração póde elevar-se talvez a 40 annos, ficará longe de poder competir com o dormente de eucalypto.

E' que custando o dormente metallico, systema Post, assentado em leito de bitola larga, cerca de 20$000 réis, dahi resulta que, além de contribuir o emprego desse material para encarecer enormemente a construcção da linha, a despesa annual com a amortização e os juros do preço de acquisição de cada dormente, á taxa de 8 %, não importa em menos de 1$000 réis.

Ora, o dormente de eucalypto ficando apenas em 1$200 réis, quando produzido pela Companhia, e a mão d'obra do assentamento importando em cerca de 800 réis, é facil verificar que o respectivo custo annual não passa de uns 300 réis, isto é, apenas 30 % do custo annual do dormente metallico.

Nestas condições, a vantagem economica que offerece o producto nacional, como se vê, é tão patente, tão consideravel, que não ha vacillar na preferencia de sua applicação.

Generalizando, póde-se dizer com segurança que a empresa ferroviaria que, previdentemente, emprehender a cultura florestal com o fim de se abastecer de

dormentes para o consumo proprio, não só se garantirá contra as difficuldades e prejuizos resultantes da progressiva escassez do material, como conseguirá reduzir de cerca de 70 % uma das mais pesadas verbas de seu custeio.

Além destas vantagens, que dizem respeito propriamente aos interesses da estrada, não são de menor vulto as que entendem com a economia publica, pois que augmentar a producção do paiz, concorrendo ao mesmo tempo para diminuir a massa da importação, é collaborar dobradamente para augmentar a riqueza nacional.

Tambem no interesse de verificar se as lenhas das varias especies de eucalyptos possuem, mesmo tendo as arvores apenas a edade de cinco a dez annos, valor industrial como combustivel para locomotivas, foram feitas as necessarias experiencias pela Repartição da Locomoção. O resultado foi achar-se que a sua combustão, o effeito calorifico e o consumo eram pelo menos equivalentes ás melhores lenhas geralmente usadas no serviço das linhas.

Constatado, de outra parte, que o custo de um metro cubico de combustivel de producção da Companhia, posto á beira da linha, importa apenas em 1$100 réis, quando o mesmo material está sendo actualmente adquirido pelo triplo e quadruplo deste preço, fica patente a extraordinaria economia que resultará de ser a Companhia a propria a produzir a lenha de seu gasto, além da segurança de nunca lhe vir a faltar o material, pois assim terá o combustivel equivalente a uma tonelada do melhor carvão de pedra ao preço de

8$800 réis, quando o preço desse combustivel actualmente é de mais de 150$000 e em condições normaes tem sido de 40$000 réis, posto em Jundiahy.

A' vista de tão animadores resultados, perfeitamente apoiados em dados positivos, concludentes, resolveu a Directoria dar todo o desenvolvimento á cultura florestal, estando mesmo deliberada a explorar o novo ramo de producção no intuito não só de prover o abastecimento de suas linhas de dormentes e combustivel, mas tambem visando fins commerciaes, o que será concorrer para remediar a falta de madeira que, em proximo futuro, ameaça tornar-se muito sensivel no Estado.

Nesse proposito tem vindo adquirindo as terras necessarias, todas situadas á margem de suas linhas, de modo que o Serviço Florestal conta já a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, medindo a área total de 2.965 alqueires ou 7.176 hectares, terras essas que, com todas as bemfeitorias nellas existentes — casas, machinas, culturas diversas, pois que muitas eram fazendas de café, perfeitamente montadas — custaram á Companhia a somma de 951:204$440 réis, correspondente a 321$678 por alqueire.

Nesses differentes hortos achavam-se plantados, em 31 de Dezembro de 1917, 3.502.100 arvores, das quaes 3.430.300 eram eucalyptos e 71.800 constituidas em sua maioria por essencias florestaes indigenas. Em 31 de Março ultimo a plantação geral elevára-se a 4.200.000 arvores.

O numero de arvores plantadas, occupando 1.010 alqueires de terras, e as respectivas edades constam do seguinte quadro:

ANNOS	ARVORES PLANTADAS	ANNOS DE EDADE
1904	16.050	14
1905	11.510	13
1906	11.895	12
1907	6.768	11
1908	13.777	10
1909	25.600	9
1910	102.800	8
1911	133.212	7
1912	253.725	6
1913	110.526	5
1914	272.597	4
1915	252.000	3
1916	903.920	2
1917	1.387.720	1

O total das despesas feitas até 31 de Dezembro de 1917 com o Serviço Florestal importava em..... 2.613:837$049, tendo sido a parcella de 1.311:165$793 incluida na despesa geral da Companhia, e a de 1.302:671$256 escripturada em conta de capital, como o serão todas as despesas que daqui por deante se realizarem com este serviço, fazendo-lhes face o fundo especialmente constituido para este fim, que se augmentará progressivamente, na medida das necessidades, por meio de quotas annualmente deduzidas da renda liquida.

Actualmente está o Serviço Florestal organizado, em seu trabalho e installações, de modo a poder annualmente plantar até dois milhões de arvores.

E' resolução da Directoria continuar o desenvolvimento da cultura mais ou menos com esta força, até possuir trinta milhões de arvores, esperando portanto ter a tarefa inteiramente concluida em 1932, época em que as plantações mais antigas já terão attingido seu pleno desenvolvimento, e se acharão, pois, em condições de permittir que se inicie em larga escala a exploração industrial dos respectivos productos.

E' interessante calcular o valor realizavel do patrimonio florestal que a Companhia terá assim constituido. Attribuindo a cada arvore o rendimento liquido de 1$000 por anno de edade, segundo os dados experimentaes colhidos, as plantações então existentes valerão cerca de duzentos e cincoenta mil contos de réis.

Esta estimativa da riqueza florestal da Companhia é baseada, como se viu em outro logar, na hypothese de ser a madeira utilizada em dormentes e lenha, exactamente as duas mais modestas applicações que póde ella ter, tendo sido computados os dois materiaes aos preços em vigor em 1915, sendo de esperar, entretanto, que, na época em que os productos começarem a ser entregues ao mercado, alcancem muito mais altos preços, sobretudo no caso de vir a ter a maior e melhor parte da madeira applicações menos subalternas do que as duas consideradas.

E que o valor do patrimonio florestal assim estimado não pecca por exaggero é o que é facil verificar, em face do provavel rendimento annual de sua applicação industrial.

Com effeito, quando chegar o tempo de abater a Companhia as suas arvores, em regimen normal, a sua

capacidade de producção de madeira com applicação a lenha, dormentes, construcção predial, mobiliario, em summa, para obras de toda natureza, será a correspondente ao córte de um milhão de arvores por anno, que deverá produzir, á razão de 20$000 por arvore, o rendimento liquido de cerca de 20.000:000$000.

Nem se diga que poderá faltar consumo para tão grande producção de madeira.

Só as estradas de ferro do Estado consomem actualmente lenha e dormentes no valor de cerca de 15.000:000$000. De resto, as applicações da madeira são multiplas e em quantidade que só tende a crescer, ao passo que para fazer face ao consumo nada temos feito senão simplesmente derrubar as grandes mattas nativas, sendo nosso mercado actualmente supprido de productos florestaes que já procedem dos mais remotos municipios do Estado, e em quantidade que faz prever o seu esgotamento em futuro não remoto.

E cumpre considerar que além do mercado paulista, ha proximo o mercado do Rio de Janeiro, e que só a Estrada de Ferro Central faz um consumo annual de madeira, em differentes applicações, no valor de alguns milhares de contos de réis. De resto, que o consumo nacional do artigo é enorme, revela-o ainda o facto de ter o Brasil importado do extrangeiro, em 1913, isto é, no ultimo anno anterior á guerra, 169.638 toneladas de madeira, no valor mais ou menos de um milhão esterlino.

Assim, tudo faz crer que a Companhia Paulista, iniciando a cultura florestal e desenvolvendo-a em vastas proporções, não só resolverá dois importantes

problemas de sua economia ferroviaria, como creará um novo ramo de producção que, além de augmentar a riqueza nacional, permittirá larga remuneração ao capital empregado.

Industrias connexas

Muitas são as industrias e das mais importantes, a que a cultura florestal do eucalypto póde dar vida e alento.

Toda gente conhece o alto valor, o consideravel conjuncto de applicações do ferro, do qual não é exaggero dizer que representa a ossatura da industria moderna.

Felizmente para o Brasil, uma das maiores riquezas de seu reino inorganico está nas immensas jazidas do minerio de ferro, que existem todavia em quasi completo desaproveitamento.

A magna guerra, trazendo perturbações de toda ordem á vida dos povos, veio pôr á prova os seus recursos proprios e a necessidade de prover cada um por si a solução dos problemas de que dependem a sua defesa e segurança, assim como a sua independencia economica e o desenvolvimento da sua riqueza.

Com relação ao ferro, se o minerio existe no paiz em incalculavel quantidade, principalmente no Estado de Minas, com o excellente rendimento metallico de 68 %, entretanto falta-nos a gusa barata e abundante, capaz de alimentar com exito as empresas que tenham como objectivo os artefactos em que entre a preciosa materia prima.

A razão dessa falta, a causa de não prosperar no Brasil a metallurgia da gusa, que tem vivido opprimida pela concorrencia extrangeira, está principalmente no alto preço do carvão vegetal empregado na sua fabricação. Tambem contribue para certa inferioridade da gusa nacional a falta de homogeneidade do producto, concorrendo para esse inconveniente o facto de não ser sempre da mesma qualidade o carvão utilizado na sua preparação, em consequencia de provir de florestas nativas de localidades differentes, naturalmente compostas de essencias variadas.

Quer isto dizer que o carvão vegetal abundante, barato e da mesma qualidade é elemento fundamental para o successo da siderotechnia em nosso paiz, não só por ser preferivel ao coke metallurgico usado para esse fim no extrangeiro, como por ser o unico combustivel que se presta no Brasil á fabricação da gusa em altos fornos.

Segundo está verificado por experiencias que merecem plena confiança, o eucalypto produz o rendimento excepcional de 34 % em peso de excellente carvão, com densidade superior á das melhores essencias brasileiras, comprehendida a propria "candeia", que é reputada a melhor madeira nacional para a producção de carvão.

Em taes condições, fica patente que a cultura florestal promovida pela Companhia na mais vasta escala, se encontrará consumo facil e remunerador para a madeira produzida pelo tronco de suas arvores, tambem achará applicação das mais uteis para os galhos e mesmo para as partes do tronco que não forem utilizaveis como madeira de construcção.

Na cultura desenvolvida do eucalypto está, pois, a chave de um dos maiores problemas industriaes do Brasil, e a S. Paulo caberá a iniciativa de resolvel-o, propiciando ás incommensuraveis jazidas de ferro que existem no paiz o elemento primordial para o completo successo de sua exploração industrial. E este successo se afigura tanto mais seguro e auspicioso quanto é certo possuir o Estado, em suas poderosas quédas d'agua, immensas jazidas de energia hydro-electrica, de que ha a tirar immenso partido na metallurgia de ferro, em que já é pratico e acceito o uso da corrente electrica, sobretudo quando se póde obtel-a a preços excepcionalmente baixos, sendo então a economia do combustivel nos altos fornos correspondente a dois terços do que se consome nos que trabalham exclusivamente a carvão.

Accresce, de outra parte, considerar que a madeira do eucalypto, submettida á carbonização em apparelhos especiaes deixa, como productos da operação, além do carvão, substancias volateis que della se desprendem e são recolhidas por condensação, dando origem ao acido acetico, ao alcool methylico e ao alcatrão, artigos todos de grande valor commercial, por suas innumeras applicações.

Em dado peso da madeira secca de eucalyptos de doze especies differentes, cultivados nos hortos da Companhia, encontraram-se as seguintes porcentagens médias dos productos mencionados:

Carvão	34 %
Alcatrão	7 %
Acido acetico	5 %
Alcool methylico. . . .	3,5 %

Outro importante ramo de industria que a cultura da preciosa myrtacea vem originar, para elle concorrendo com a materia prima na quantidade que se queira, tendo-se apenas o trabalho de colhel-a, é o da preparação da essencia de eucalypto, artigo de alta cotação no mercado e para o qual não falta consumo, qualquer que seja a producção, em virtude de ser hoje a referida substancia muito utilizada em perfumaria, no preparo de aguas de toilette e sabonetes, avultando tambem o seu emprego ultimamente na metallurgia, para a separação dos metaes dos minerios que os contêm.

Pelas experiencias feitas no Serviço Florestal da Companhia em 58 especies de eucalyptos, determinou-se o rendimento de cada uma, tendo-se verificado serem muitas as especies que, para 100 kilos de folhas distilladas no mesmo dia em que foram colhidas, produziram mais de 1 litro de essencia.

A' vista deste resultado é facil calcular o volume de oleos essenciaes que será possivel fabricar com a abundantissima materia prima disponivel e o valor de semelhante producção, sabendo-se que de cada arvore poderão ser retirados annualmente 5 a 10 kilos de folhas, sem prejudicar as suas funcções, e que cada litro da essencia de eucalypto se vende em qualquer mercado do mundo por 25 francos.

Finalmente, as plantações de eucalypto na extensão em que a Companhia pretende leval-as a effeito, lhe vêm proporcionar, nos proprios terrenos occupados pela cultura florestal, vastissimo campo perfeitamente aproveitavel para a criação de ovelhas.

A folhagem pouco densa e a copa muito aberta do eucalypto, cujas folhas tomam a posição vertical, pela torção dos peciolos, durante as horas de sol, o tornam verdadeiramente precioso para a formação de pastagens arborizadas, nas quaes o orvalho é mais abundante e é mais duradoura a sua acção, sendo tambem menor o perigo e menos sensivel o effeito das geadas.

No Serviço Florestal da Companhia, em consequencia dos trabalhos executados para manter sempre limpas as plantações, a primitiva vegetação de barba de bóde e sapé foi pouco a pouco cedendo o logar ao capim catingueiro, que já fórma densos e luxuriantes tapetes de verdura, mesmo durante a secca mais rigorosa.

Era de suppôr que os eucalyptos, depois de crescidos, impedissem a vegetação rasteira; entretanto temos exemplos de plantações de 12 a 13 annos, em que a pastagem se mantem viçosa e sem soluções de continuidade.

Em vista disto, foi resolvido tentar a criação de carneiros nas mattas de eucalyptos, o que, feito ha já dois annos, tem dado excellentes resultados.

Está averiguado que os eucalyptos supportam perfeitamente tal concorrencia, mantendo-se o rebanho, que já se compõe de 234 cabeças, em muito boas condições, abrigado dos ardores do sol e das copiosas chuvas de verão.

A raça escolhida para as experiencias que se estão tentando é a Romney-Marsh, recommendavel pela sua rusticidade, excellente carne e boa lã.

Se os resultados forem correspondendo á espectativa, havemos de ir desenvolvendo a criação ovina, na proporção em que crescerem as plantações de eucalyptos e o permittirem as pastagens disponiveis.

Assim, a verificar-se a hypothèse figurada, quando a cultura florestal attingir o maximo desenvolvimento, não será de admirar que, sob a immensa fronde constituida por seus trinta milhões de arvores, se veja apascentar-se o maior rebanho ovino do paiz, pois dará o immenso campo de pastagem para alimentar não menos de 100.000 ovelhas.

Não faltando mercado de consumo, nem interna, nem externamente, graças aos matadouros frigorificos, para a carne do carneiro, e o mesmo podendo-se dizer com relação á lã, são patentes os lucros que promette o novo ramo industrial, nas condições especialissimas em que se achará a Companhia para exploral-o em vasta escala.

O decreto federal de 6 de Março de 1918

A Directoria não fechará as considerações que suscita a cultura de essencias florestaes, sem fazer algumas referencias ao decreto federal de 6 de Março do corrente anno, que concedeu o premio de 150 réis por arvore que seja plantada a partir da referida data, desde que o seu numero não seja inferior a 500.

Patenteado como ficou o extraordinario consumo que se vem fazendo da madeira, sob suas multiplas fórmas e para as mais variadas applicações, e, de outra parte, sendo de plena evidencia os magnificos lucros

que ha a esperar da cultura florestal em grande escala, como unico meio de se conjurar a crise da madeira, que nos ameaça em proximo futuro, logo que se conclua a devastação das florestas nativas que ainda vestem as zonas servidas por meios regulares de transporte — é claro que não podia vir mais a proposito o acto do governo federal tendo por fim crear um forte estimulo em favor do desenvolvimento da cultura florestal no Brasil.

O acto do illustre sr. Ministro da Agricultura, dr. J. G. Pereira Lima, estabelecendo o premio de 150 réis a vigorar pelo prazo de tres annos, por cada arvore que se plantar, vem dar um grande impulso a este novo ramo de cultura agricola, tão lucrativo na ordem financeira, como necessario á economia nacional, e, pois, nas melhores condições para se constituir em tempo um dos mais poderosos factores da riqueza publica.

Posto assim em fóco o notavel problema e a todos facilitado o meio pratico de concorrer para a sua solução, na escala exigida pelas circumstancias, é de esperar que a attenção dos lavradores se volte para este importante ramo de trabalho, e que em todos os pontos do paiz haja um éco para o patriotico e bemfazejo appello do governo federal.

A Industria Pecuaria

Providencias para o seu desenvolvimento

Entre as riquezas que mais promettem contribuir para a grandeza do Brasil e especialmente do Estado

de S. Paulo, nenhuma sobrepuja a industria pecuaria, a industria ideal para as condições economicas do nosso paiz.

Para o bom exito de qualquer grande tentativa de exploração industrial, já uma vez o dissémos, a preliminar indispensavel é sem duvida que o artigo a lançar-se no mercado encontre consumo capaz de absorver a producção, qualquer que seja o grau em que se possa desenvolvel-a.

Como estão hoje distribuidas as cousas no mundo economico, e dada a concorrencia que faz do moderno dominio industrial um verdadeiro campo de batalha, evidentemente não é facil, é antes difficil, achar um ramo de trabalho susceptivel de ser explorado em larga escala, podendo constituir a riqueza de um povo.

Quando o paiz é novo, como o nosso, e ainda desprovido de braços e capitaes, portanto em condições de obter só a altos preços o concurso dos dois poderosos agentes de producção, a difficuldade ainda se aggrava, porque então só em condições muito especiaes podem ainda medrar e ganhar incremento as industrias manufactureiras e, como estas, todas quantas dependem de custosas installações technicas e mão d'obra abundante.

Em taes circumstancias, já se vê que em nosso paiz o trabalho susceptivel de melhor resultado será ainda por muitos annos o que procure tirar partido da terra, que é o grande factor economico nacional, explorando-a em seus variados elementos de producção.

Mas, mesmo nesse campo de actividade é claro que nem tudo póde ser produzido, em escala avantajada, com segurança de exito commercial. Ao contrario, a concorrencia cosmopolita, tão alargada pelos modernos processos do technicismo industrial como favorecida pelos meios de transporte, tão rapidos, em situação normal, como baratos, torna cada vez menor o numero dos artigos de producção capazes de constituir grandes nervos da fortuna publica.

Assim é que, por motivos notorios, não podemos aspirar á producção e exportação em escala indefinidamente crescente, por exemplo, dos cereaes, do assucar, do cacáo, do fumo, do algodão, relação esta a que já se póde tambem addicionar a propria borracha, que até ha pouco parecia monopolio do Brasil.

Em semelhante situação é verdadeiramente motivo para as nossas mais vivas congratulações o que occorre no mundo economico, em relação ao artigo de maior consumo publico, a carne verde, e depois da carne, ao couro, ao sebo e aos demais productos derivados do boi.

Eis uma série de generos que começa a escassear em toda parte e que nós estamos habilitados a produzir para abastecer o mundo inteiro. Desde que, com effeito, a carne verde se tornou, pelos modernos processos de refrigeração do ambiente que a envolve, uma mercadoria de commercio internacional, podendo ser transportada de um para outro lado do oceano em tão perfeito estado de conservação, tão fresca e saborosa como é levada do matadouro de qualquer cidade para os

talhos de seu commercio varegista, virtualmente raiou para o Brasil o advento de uma industria nova, fadada a um futuro incomparavel.

E' que paizes que até ha pouco passavam por grandes exportadores do artigo, como os Estados Unidos, já não o produzem sufficientemente para o proprio consumo.

Ainda não ha muito, o sr. John Barrett, presidente do Bureau das Republicas Americanas, em eloquente discurso pronunciado em Nova York, vaticinava que dentro de poucos annos as grandes planicies situadas no centro da America do Sul ficariam completamente cobertas de animaes, que em sua maior parte seriam destinados ao abastecimento dos Estados Unidos.

De facto, nenhuma região do mundo se apresenta em extensão tão dilatada e ao mesmo tempo em condições physicas tão propicias, pelo valor dos seus campos nativos, pela abundancia das aguadas permanentes e pela benignidade do clima, á cultura extensiva da pecuaria e, além de tudo isso, tão proxima dos maiores mercados de consumo, como a zona immensa que comprehende a maior parte dos territorios de Matto Grosso, de Goyaz e a extrema occidental de Minas Geraes, onde a industria pastoril encontra campo por assim dizer illimitado para o seu desenvolvimento.

Ora, para felicidade de S. Paulo, acontece que toda a sua região fronteiriça, confinando ao norte e a leste com a vastissima zona acima assignalada, apresenta os mais favoraveis requisitos, não só pela sua situação geographica, como por suas condições agro-

pecuarias, para constituir-se o centro invernista do gado procedente de Matto Grosso, de Goyaz e do Triangulo Mineiro.

Com effeito, os municipios da Franca, de Barretos, de Rio Preto e circumvisinhos, com a área de cerca de setenta mil kilometros quadrados, já em grande parte coberta de magnificas pastagens de capim gordura, estão naturalmente fadados a ser o grande entreposto de engorda das boiadas vindas do sertão, e a representar o mais importante mercado nacional de gado.

A perspectiva de todos estes factos não podia passar despercebida da administração da Companhia Paulista, levando-a, em tempo, a pôr em acção todas as providencias a seu alcance para fomentar quanto possivel um rapido e accentuado desenvolvimento do grande ramo industrial, tanto mais quanto a nova corrente de trafego a originar-se dahi naturalmente tinha de refluir em cheio sobre o systema de transporte da Companhia.

A primeira providencia que coube á Paulista estabelecer, depois de haver levado o seu systema de viação até á região pastoril, foi tornar o territorio do Estado de S. Paulo facilmente accessivel ao gado procedente tanto do Triangulo Mineiro e de Goyaz como de Matto Grosso, para obviar os inconvenientes que resultavam de achar-se o territorio paulista por assim dizer segregado daquelles incommensuraveis centros de producção bovina pelo Rio Grande e pelo Paraná, dois cursos de agua de immensa largura e profundidade, sem nenhuma ponte nem meio algum de travessia.

Supprindo a grande lacuna, fundou a Companhia Paulista o Porto Antonio Prado, no Rio Grande, e o Porto do Taboado, no Paraná, montando em ambos um serviço regular de travessia por meio de rebocadores a vapor, cuja exploração confiou, por arrendamento, a uma empresa particular.

E como, penetrando o gado em territorio paulista, para que pudesse alcançar os centros invernistas, era imprescindivel fornecer-lhe boas estradas, convenientemente providas de ranchos, curraes e pastagens adjacentes, a Directoria dirigiu ao Congresso Legislativo do Estado uma representação solicitando a votação da verba de 200:000$000 para ser applicada aos melhoramentos indicados.

Correspondendo ao appello da Companhia, o Congresso votou a lei n. 1.382 de 4 de Setembro de 1913, que consignou a verba de 200:000$000 para a realização daquellas obras.

Dois annos depois de promulgada a lei, resolveu o Governo dar-lhe execução, tendo, porém, mandado apenas levar a effeito os serviços mais urgentes, na importancia de 55:000$000.

De outra parte, sendo de maxima vantagem iniciar a exploração do grande ramo de trabalho no terreno propriamente industrial, pois é ahi que o novo factor economico se poderia constituir de futuro um incalculavel elemento de riqueza para S. Paulo, desde que, abastecido o mercado interno, conviesse exportar a carne para os mercados externos, promoveu a Directoria a incorporação da Companhia Frigorifica e

Pastoril, tendo por fim construir e explorar, no municipio de Barretos, um grande matadouro pelo systema frigorifico, para o que lhe transferiu a concessão do privilegio que obtivera da respectiva Camara Municipal.

Fundada esta empresa, subscreveu a Companhia Paulista uma parte de seu capital, e lhe vem prestando todos os auxilios a seu alcance para o bom exito da tentativa, a primeira que se fez neste genero em nosso paiz.

Além das medidas mencionadas, outras tomou ainda a Companhia com applicação á materia, a que já fizemos referencia em outra parte, taes como o estabelecimento de trens continuos para a mais rapida conducção do gado em pé, mediante tarifas muito reduzidas, e o transporte da carne em vagões frigorificos.

As diligencias em boa hora envidadas pela Companhia não podiam deixar de fructificar e têm sido de facto coroadas dos melhores resultados.

Para mostrar os serviços que vêm prestando os meios de communicação estabelecidos no Porto Antonio Prado e no do Taboado, basta dizer que um e outro deram entrada no territorio do Estado, durante o anno de 1917, a 133.118 cabeças de gado bovino.

Quanto á industria frigorifica, é sabido que a opportuna iniciativa da Paulista promovendo a fundação do matadouro frigorifico de Barretos serviu de incentivo á installação de outro grande estabelecimento congenere, o de Osasco, e que ambos estão exportando

carne para a Europa em valor que já ascendeu, em 1917, a 25.190:000$000.

Sabe-se mais que uma forte empresa americana, a Companhia Armour do Brasil, está montando um outro grande matadouro frigorifico no municipio da Capital, orçado em 15.200:000$000, o qual, por suas proporções e pelos modernos aperfeiçoamentos de que será dotado, representará o mais notavel estabelecimento desta natureza na America do Sul.

Está, pois, lançado em S. Paulo o novo ramo industrial, e não ha duvida que, graças aos elementos naturaes com que conta, ha de lograr o mais completo exito, constituindo em breve um dos maiores nervos da fortuna do Estado.

Pelo que diz respeito propriamente aos interesses da Companhia, é grato assignalar que a nova corrente de trafego, que assim se originou e vem crescendo de anno para anno, deu logar ao transporte em suas linhas, em 1917, de 323.952 cabeças de gado em pé e 11.529 toneladas de carne.

A expedição destas mercadorias, procedentes das zonas de criação e invernista, naturalmente fez nascer e avolumar-se uma contra-corrente de importação, com destino ás mesmas zonas, composta, além dos artigos de consumo commum, de sal, arame para cercas e outros generos de applicação especifica, de cujo volume total dá bem idéa o facto de ser hoje a estação de Barretos uma das tres de maior movimento e de mais avultada arrecadação.

Desenvolvimento technico e augmento de capital

O capital empregado nas linhas ferreas e suas dependencias, até 31 de Dezembro de 1917, conforme as contas submettidas á approvação do Governo, para os effeitos contractuaes, era de 150.990:265$630 réis.

Considerando que este capital foi despendido no desenvolvimento kilometrico das linhas e em toda sorte de melhoramentos, durante o prazo de 50 annos, vê-se que a Companhia, na evolução technica de sua empresa, realizou obras no valor de cerca de..... 3.000:000$000 por anno, termo médio.

Operando em um meio como o Estado de S. Paulo, em que a actividade economica se manifesta em continua e progressiva expansão, onde, portanto, uma grande empresa de viação não póde ficar estacionaria, ao contrario, tem que desenvolver cada dia os seus orgãos, para que a capacidade de suas funcções nunca fique aquem dos serviços reclamados de sua efficiencia — a Companhia Paulista tem, na experiencia do passado e nos factores economicos que presagiam a grandeza do seu futuro, os elementos sufficientes para prever o desenvolvimento que reclama a sua apparelhagem technica, afim de attender ás necessidades futuras da prospera e vasta zona servida pelo seu systema de transporte.

Póde-se, com effeito, sem nenhum esforço desde já traçar o plano de obras que as circumstancias estão indicando como de execução necessaria, a iniciar-se logo que termine a guerra, para acudir ao incremento

das correntes de importação e exportação do Estado, quando puderem circular na plenitude da sua natural expansão.

Desse plano fazem parte obras de varias naturezas, que serão realizadas parcelladamente, na medida da urgencia que houver de cada uma. Dentre essas obras destacam-se, por sua importancia, as seguintes:

a) — Diversos melhoramentos nas linhas antigas, taes como: a conclusão do lastramento a pedra britada, a construcção de passagens inferiores, o augmento de alguns armazens, a construcção de novas estações e de casas para o pessoal, a substituição de trilhos, em alguns trechos de linha, por outros mais pesados, etc.

b) — Augmento de material rodante;

c) — O alargamento da bitola da linha de S. Carlos a Araraquara, estação esta onde nasce a "Northern Railroad", que se extende até á cidade de S. José do Rio Preto, com o desenvolvimento de 229 kilometros, através de uma rica região completamente coberta de cafesaes e outras culturas, sendo além disso o municipio de Rio Preto um novo grande centro invernista e de criação;

d) — O prolongamento da linha de Piratininga até ás cabeceiras do rio Tibiriçá, na extensão mais ou menos de 90 kilometros, proseguindo depois a construcção da linha pelo valle do Aguapehy, á medida que fôr sendo povoada e coberta de plantações a nova região, composta em sua maior parte de excellentes terras de cultura;

e) — O proseguimento da construcção do ramal de Nova Odessa a Piracicaba;

f) — A duplicação da linha-tronco além de Campinas, até aonde o exigir o incremento do trafego;

g) — O prolongamento da linha de Barretos até ao Porto Antonio Prado, no Rio Grande, melhoramento que opportunamente será necessario realizar para attender ás relações commerciaes que cada dia se tornam mais intensas entre o Estado de S. Paulo, o Triangulo Mineiro e o Estado de Goyaz, relações de cuja intensidade dá medida o facto já citado de ser já hoje a estação de Barretos uma das tres que arrecadam maior renda;

h) — Além desse conjuncto de obras a executar, tem a Companhia em estudos o importante problema da electrificação de sua linha-tronco, no trecho sujeito a trafego mais pesado, obra de que deve resultar o desenvolvimento da capacidade de trafego da grande arteria, além de notavel economia na despesa de tracção, vantagem esta de magna importancia, sobretudo em face do progressivo encarecimento do combustivel, uma vez que não poderá a Companhia contar com os productos da sua cultura florestal a tempo de corrigir a carestia daquelle material. Nem haja receio de que o capital que se empregar na electrificação do trecho das linhas sujeito a trabalho mais intenso deixe de ser em qualquer tempo dos mais remuneradores. E' que, quando mesmo chegue o tempo de poder a Companhia dispôr, a preços reduzidos, de todo o combustivel necessario ao consumo de suas linhas, fornecido por sua cultura florestal, releva notar que muito maior lucro auferirá ella—vendendo os respectivos productos como madeira de construcção de preferencia a quei-

mal-os como lenha nas fornalhas de suas locomotivas — sempre que possa vantajosamente prescindir desta applicação, fazendo uso da energia hydro-electrica.

Eis, em suas linhas geraes, o plano de obras que a Companhia conjectura ter de executar no prazo mais ou menos de 15 annos desta data, e cujo orçamento global não deverá ficar longe de uns 50.000:000$000 de réis, devendo, pois, custar approximadamente uns 3.000:000$000 por anno, isto é, mais ou menos o mesmo algarismo que representa, como acima ficou assignalado, a despesa annual feita pela Companhia com a construcção e os melhoramentos de suas linhas, em seus primeiros cincoenta annos de vida.

A approximação destes algarismos mostra que não haverá nada de extraordinario no que se projecta fazer, não passando todo esse conjuncto de obras de um desdobramento da nossa empresa de viação, nos annos futuros, mais ou menos na mesma medida em que elle se operou nos annos passados, acompanhando de perto e, pois, servindo com solicitude — o constante engrandecimento do Estado de S. Paulo.

Como pretende a Directoria levantar o capital necessario para a realização das obras mencionadas? De um modo muito simples, que passa a indicar.

Como o capital social representado em acções, é actualmente de 92.000:000$000, poder-se-ia eleval-o a 100.000:000$000 por uma emissão de debentures em nossa praça, ou fazendo uma emissão de acções na importancia de 8.000:000$000. Estas acções seriam emittidas com o agio de 50 %, isto é, ao preço de 300$000 cada uma, do que resultaria produzir a emissão

12.000:000$000. O accrescimo devido ao agio, no valor de 4.000:000$000 levar-se-ia á conta do fundo de obras novas, para ser opportunamente distribuido em acções beneficiarias aos srs. Accionistas.

Pois que o augmento de capital depende de autorização de uma assembléa geral extraordinaria, a Directoria a convocará para esse fim ainda no corrente anno, afim de ficar habilitada a fazer a emissão logo que se torne opportuno.

Com a importancia obtida por essa fórma e as reservas que poderá annualmente deduzir da renda liquida, conforme vem praticando desde muitos annos, disporá a Companhia de recursos sufficientes para folgadamente levar a effeito o referido plano de obras dentro do prazo considerado.

Quer isto dizer que em 1933, época em que deverá estar effectivado este plano, e que coincidirá com a da extincção da divida externa da Companhia, o capital empregado nas linhas, para os effeitos contractuaes será de 200.000:000$000, do qual sómente metade, isto é, a parcella de 100.000:000$000, se achará representada em acções, se, como parece, for este o meio preferido pelos srs. Accionistas para se levar a effeito o augmento do capital.

Nada impedirá então que se ponha o capital social, representado em acções, de accôrdo com o capital effectivamente empregado e despendido nas linhas — fazendo uma emissão de acções beneficiarias na importancia de 100.000:000$000, para ser rateada pelos srs. Accionistas, tocando-lhes um novo titulo por cada uma acção que então possuirem.

Nos livros da Companhia a operação consistirá em passar para a conta do capital representado em acções a quantia de 100.000:000$000, abatendo de valor correspondente as reservas escripturadas sob as rubricas — fundo de obras novas e fundo de amortização do emprestimo de 1892. O valor global das reservas escripturadas sob essas duas rubricas já ascendia, em 31 de Dezembro de 1917, a 43.826:537$337 réis.

Está visto que a emissão de acções beneficiarias na importancia de 100.000:000$000 de maneira alguma affectará o regimen contractual, nem sob o ponto de vista da renda, para os effeitos da reducção das tarifas, nem sob o ponto de vista da encampação das linhas ou qualquer outro.

E' que a renda das linhas, para os effeitos da reducção das tarifas, se regula pelo capital effectivamente despendido pela Companhia, reconhecido e approvado pelo Governo, e a encampação tem por base a renda média do quinquennio anterior.

A emissão de acções beneficiarias é, pois, uma questão de pura economia interna da Companhia, a qual, a tal respeito só tem que obedecer á lei organica das sociedades anonymas, e esta, no caso de que se trata, será rigorosamente observada, desde que o capital que se emitta em acções beneficiarias represente capital effectivamente gasto e empregado nas linhas, como é a hypothese.

Mas, perguntar-se-á — haverá renda para remunerar o capital em acções elevado a 200.000:000$000?

Já se viu que a renda liquida annual da Companhia cresce, termo médio, na razão, mais ou menos de 8 % por anno. Ora, quando mesmo ella não augmente daqui em deante senão na razão de 4 %, orçaria, ao cabo de 15 annos, isto é, quando o capital tiver de ser desdobrado, por mais de 30.000:000$000, se o regimen contractual não a limitasse a 12 % do capital despendido nas linhas, o que corresponde á renda de..... 24.000:000$000 para o capital de 200.000:000$000, pois que é obrigatoria a reducção das tarifas na medida dos lucros excedentes do limite estabelecido.

Accresce considerar que, além do saldo proveniente do trafego de suas linhas, a Companhia deverá ter então a sua cultura florestal completamente desenvolvida, com trinta milhões de eucalyptos plantados, contando os mais velhos vinte e tantos annos de edade; estará, pois, preparada para iniciar em grande escala a exploração commercial dos productos florestaes e das industrias connexas, ramos de trabalho com economia propria, independente do serviço ferroviario.

Em face dos lucros subsidiarios que dahi hão de resultar, conforme ficou detalhadamente patenteado em outro logar, é de prever que toda a renda partilhavel da Companhia, na época em que se deverá fazer a grande emissão em causa, se elevará a importancia mais que sufficiente para uma larga remuneração do capital de 200.000:000$000.

Estradas de ferro em trafego

As estradas de ferro em trafego continuaram em perfeito estado de conservação. Proseguiu o lastramento de pedra britada, que foi assentado em 29 kilometros da rêde de bitola de $1^{m},00$, só faltando, para que todas as linhas sejam dotadas do importante melhoramento, extendel-o a 133 kilometros de linha de $1^{m},00$, ao trecho em trafego do ramal de Piracicaba, de $1^{m},60$, na extensão de 13 kilometros, e aos ramaes de Santa Rita e Descalvado, de $0^{m},60$, na extensão de 50 kilometros.

Abriu-se ao trafego o posto do Recanto. Foram melhoradas diversas casas de turma. Ficou concluido o posto de Ubá, na linha de Itirapina, assim como um armazem destinado a inflammaveis, em S. Carlos. Foram augmentados os armazens de Araras, Mandembo e Palmar, e reformadas as estações de Souza Queiroz e Agua Vermelha.

Construiram-se casas para empregados em Rio Claro, Santa Barbara, Leme e Collina, assim como onze passagens inferiores e uma superior.

Material rodante

Todo o material rodante da Companhia conserva-se em estado satisfactorio, excepção feita de locomotivas obsoletas, em numero de 6, que foram já excluidas do quadro da existencia total, abaixo mencionado.

Era a seguinte a existencia do material em 31 de Dezembro de 1917:

DESCRIPÇÃO	Secção Paulista		Secção Rio Claro	TOTAL
	Bitola de		Bitola de	
	1m,60	0m,60	1m,00	
Locomotivas	82	9	82	173
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de inspecção	—	—	2	2
„ para pagamentos	1	—	2	3
„ de luxo	7	—	—	7
„ restaurante	8	—	4	12
„ de 1.ª classe	21	2	26	49
Carro 1.ª classe, especial	1	—	—	1
Carros de 2.ª classe	14	6	28	48
„ compostos	13	3	17	33
„ dormitorios, especiaes	1	—	3	4
„ „ para passageiros	—	—	10	10
„ reservados	3	—	2	5
„ „ para presos	1	—	1	2
„ para bagagens	17	3	22	42
„ „ correio	5	—	5	10
„ funebres	1	—	1	2
„ para conducção do pessoal	—	—	3	3
„ para animaes de raça	2	—	—	2
„ frigorificos para leite	2	—	—	2
„ para transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis para serviços do trafego	3	—	1	4
Vagões de soccorro	4	—	3	7
„ diversos	2.011	54	1.462	3.527
Carretões para transporte de locomotivas	2	—	—	2
Guindastes á mão (ambulantes)	2	—	2	4
„ a vapor	6	—	3	9

Movimento de acções

Nos tres ultimos annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1915	12.292	3.697	5.340	6.796	28.125
1916	14.364	4.699	9.093	9.896	38.052
1917	16.315	5.053	7.447	10.444	39.259

Reparos de vapores ex-allemães

Considerando que, quando o Governo da União resolveu fazer a apprehensão dos vapores allemães que estacionavam no porto de Santos, havia grande conveniencia para o serviço de transporte maritimo em pôr os navios apprehendidos em condições de navegabilidade, e tendo em vista que a situação estava a exigir de todos os brasileiros o seu concurso para auxiliar os poderes publicos no desempenho do patriotico dever de collocar o Brasil dignamente ao lado das nações que combatem pela causa da civilização e da liberdade — resolveu a assembléa geral, em sua reunião de 30 de Junho de 1917, autorizar a Directoria a offerecer ao Governo Federal a execução, á custa da Companhia e pelo pessoal de suas officinas, de todos os reparos necessarios em dois dos referidos vapores, o "Macau" e o "Cabedello", de modo a pôl-os em perfeitas condições de navegabilidade.

Acceito pelo Governo o offerecimento da Companhia, a Directoria providenciou desde logo no sentido de executarem-se as reparações de que necessitavam aquelles vapores, as quaes foram levadas a effeito no curto prazo de cerca de dois mezes, tendo os dois navios sido entregues ao Lloyd Brasileiro, em estado de perfeito funccionamento, em Setembro do anno proximo findo.

No corrente anno, tendo sido a Companhia solicitada, pelo Chefe da Missão Franceza dos Navios Brasileiros Arrendados, a fazer, por conta do Governo Francez, as obras de que careciam tres destes vapores,

fundeados no porto de Santos, acceitou a incumbencia, animada do desejo de contribuir para minorar os effeitos da crise de transporte maritimo. Os reparos de dois desses vapores, "Baependy" e "Alfenas", ficaram concluidos no mez de Abril, achando-se ainda em obras o terceiro, o "Aracajú", que em breve ficará inteiramente prompto para navegar.

Obras de assistencia ao pessoal

Para quantos conhecem o organismo operario e sua importancia no mecanismo industrial, não é necessario encarecer a necessidade e o merecimento das obras de assistencia em suas differentes modalidades.

A Companhia Paulista não tem deixado de lado este interessante problema, do qual vem cuidando com a mesma solicitude empregada em garantir a segurança, commodidade e rapidez dos serviços de transporte a seu cargo, assim como em zelar os interesses de seus accionistas.

Já em outro capitulo a Directoria teve ensejo de referir as obras custeadas pelo fundo de pensões, tanto pelo que diz respeito á aposentadoria concedida aos funccionarios cahidos em invalidez, como quanto aos auxilios prestados ás familias de empregados fallecidos, que tenham ficado ao desamparo de meios de subsistencia, importando em 127:108$000 as despesas feitas em 1917 com as respectivas folhas.

Outra fórma de assistencia necessaria é a que tem por fim soccorrer o pessoal, sobretudo o menos favorecido de meios, assim como as respectivas familias —

proporcionando-lhes tratamento medico prompto e competente, em domicilio ou em hospitaes, e os medicamentos necessarios.

E' tarefa esta a carga da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, fundada em 1885, a qual conta, para o exercicio de sua humanitaria missão, não só com as contribuições de seus socios, variando de 1$300 a 4$000 por mez, como tambem com subvenções de varias ordens prestadas pela Companhia, taes como o producto de multas e outros auxilios, que, em 1917, importaram em 64:000$000. O patrimonio social, em titulos e immoveis, é de.... 154:286$170.

Fazem parte desta associação 11.517 pessoas, das quaes 4.023 são empregados da Companhia e 7.494 membros de suas familias.

A assistencia medica e pharmaceutica de tão avultada collectividade é feita por habilitado corpo medico, achando-se as linhas da Companhia divididas para esse fim em 13 differentes circumscripções, tendo cada uma a respectiva séde em centro de numeroso pessoal.

Tem sido de inestimavel vantagem para o tratamento de muitos empregados um gabinete electrotherapico, installado pela Companhia em Campinas, talvez o mais completo estabelecimento desse genero que existe no Estado.

Além da Sociedade Beneficente, funcciona tambem, desde 1904, a Associação Protectora das Familias dos Empregados da Companhia Paulista, cujo fim é crear para as familias dos socios, quando fallecem, um pe-

culio, tão necessario em taes circumstancias. Mediante a joia de 5$000, e a contribuição de 3$000 em cada caso de morte, é facultativo a todos os empregados fazerem parte desta util associação, que em 1917 contava 1.244 socios, tendo já pago 140 peculios.

A importancia dos peculios era variavel com o numero de socios, mas no ultimo anno foi fixada em 3:000$000. A Companhia concede a esta associação os lucros provenientes da concessão da venda de jornaes em seus trens e estações, que orçam em cerca de 18:000$000 por anno.

Além destas duas sociedades, tão directamente ligadas á Companhia, e que della recebem os auxilios mencionados, existem as cooperativas de consumo, cujo papel não é menos importante.

Uma dellas, que tem sua séde em Jundiahy e recentemente abriu uma succursal em Rio Claro, é hoje um dos mais importantes institutos desta natureza que se têm constituido no Estado, contando 2.770 associados e tendo registrado um movimento de vendas, em 1917, na importancia de 947:004$960, não só de generos alimenticios como de vestuarios e objectos de uso domestico.

A Companhia auxilia esta sociedade não só permittindo o desconto dos debitos dos associados nas folhas de pagamento, como concedendo isenção de fretes, em suas linhas, aos generos que a mesma adquire e vende aos seus associados.

E' tambem digna de menção a Cooperativa de S. Carlos, fundada em 1902, neste importante centro ferroviario, destinada aos mesmos fins e gosando dos

mesmos favores. O seu movimento, menor que o de sua congenere de Jundiahy, porque o numero de socios não póde ser tão avultado, não deixa tambem de ser dos mais auspiciosos, pois conta ella 743 associados e a importancia de suas vendas se elevou no anno proximo findo a 485:967$982.

Dos dados expostos resulta que do numero total de empregados da Companhia cerca de 70 % fazem uso das cooperativas de consumo; a porcentagem é animadora para estas uteis instituições justificando tambem a protecção que merecem da Companhia.

Seria uma lacuna não mencionar uma outra associação, mais modesta, o Centro Beneficente dos Empregados das Locomotivas da Companhia Paulista, fundada em 1901 e destinada a soccorrer os seus socios, quando enfermos, com um peculio mensal de..... Rs. 25$000, e as viuvas e filhos menores dos que fallecem, abonando-lhes pensões. Dos 103 socios que possuia em 1917, todos machinistas e foguistas das linhas de bitola larga, 18 foram soccorridos com donativos diversos, importando em 1:087$000.

Amparado pelas obras de assistencia mencionadas, vê-se que o pessoal ao serviço da Companhia está, quanto possivel, ao abrigo das mais prementes necessidades e contingencias da vida.

Impostos

Durante o anno de 1917, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a quantia de 892:662$400, producto do imposto de viação.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a quantia de.... 743:125$700, producto do imposto federal de transporte.

Pagou o imposto estadual de capital, na importancia de 218:900$000.

Pagou mais o imposto federal relativo aos dividendos, na importancia de 460:000$000, e do sello do capital realizado, no valor de 13:186$800.

Assim, elevou-se á importancia de 2.327:874$900 a somma das contribuições de varias ordens, que pesaram sobre o serviço de transporte da Companhia, durante o anno de 1917, fóra os impostos indirectos: municipaes, estaduaes e federaes, avultando entre estes os direitos de importação.

Almoxarifado

Fornece esta Repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1917 em 7.767:539$160.

Annexos

Annexos, em outro volume, vão publicados os relatorios dos srs. engenheiros Francisco Paes Leme de Monlevade, Alberto Moreira, Alfredo Williams, Gabriel Penteado e Edmundo Navarro de Andrade, respectivamente, Inspector Geral, Chefe da Linha, Chefe da Locomoção, Chefe do Trafego e Chefe do Serviço Florestal.

Pessoal

Ao transpôr a Companhia Paulista o primeiro grande cyclo de sua existencia, durante o qual tanto se desenvolveu como se aperfeiçou o seu serviço, tem a Directoria a maior satisfacção em deixar aqui consignada a expressão de seu mais vivo reconhecimento a quantos lhe vêm prestando, no exercicio das funcções a seu cargo, o desvelado concurso de sua intelligencia, actividade e dedicação.

A Companhia Paulista, tanto quanto se desvanece pelo grau de prosperidade attingido por sua empresa, sabe apreciar o merecimento da esforçada collaboração recebida de seu valoroso pessoal.

A todos, pois, desde o mais graduado chefe até ao mais modesto operario, a Directoria agradece a competencia e o zelo patenteados no desempenho de suas attribuições.

Conclusão

Em tudo quanto fica exposto, srs. Accionistas, tendes sufficientes dados para bem conhecer a situação geral da vossa grande empresa, ao passar o cincoentenario de sua fundação, e o que é licito esperar dos fortes elementos que alicerçam a sua riqueza e constituem seguros propulsores de seu desenvolvimento technico e de sua expansão economico-financeira.

Por mais extraordinaria que se afigure a perspectiva desenhada através dos differentes capitulos do presente Relatorio, força é reconhecer que não entra nenhuma phantasia nem no que diz respeito ao pre-

sente, nem no que se refere ao futuro, pois, para que os auspiciosos augurios, que deixamos formulados, se convertam em plena realidade — nenhum factor extranho ou anomal precisa intervir, basta que continue a Companhia Paulista a fazer o que tem feito, a ser o que foi nos seus primeiros cincoenta annos de vida — uma empresa honesta e operosa, administrada com largo espirito de economia e previdencia, obedecendo a uma longa e continua coordenação de objectivos, os quaes, se têm visado bem servir os justos interesses de seus accionistas, nunca deixaram de se inspirar tambem nos nobres e patrioticos ideaes do progresso e da grandeza do Estado de S. Paulo.

S. Paulo, 10 de Maio de 1918.

A Directoria:

Antonio Prado, presidente.
A. de Lacerda Franco.
Conde de Prates.
Luiz Tavares Alves Pereira.
José de Paula Leite de Barros.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, reunido no Escriptorio Central, vem, de accôrdo com o art. 72 dos Estatutos, dar parecer sobre os negocios e operações da Companhia durante o anno findo em 31 de Dezembro de 1917.

Tendo procedido ao exame recommendado nos mesmos Estatutos, encontrou regularmente feita toda a escripturação das operações do anno, bem como perfeitamente encerrado o balanço geral de 1917 e o balancete da receita e despesa de Janeiro a Dezembro do mesmo anno. Notou o Conselho Fiscal que a renda liquida da Companhia Paulista foi no anno que findou de Rs. 16.193:807$227 (dezeseis mil cento e noventa e tres contos oitocentos e sete mil duzentos e vinte e sete réis), que, sommados á importancia de..... Rs. 1.942:785$906, provindos do exercicio anterior, perfazem a somma de Rs. 18.136:593$133, que foi o saldo geral apurado no exercicio de 1917 e que teve a seguinte applicação:

Juros do emprestimo de 1892, Rs. 1.811:011$970; amortização do emprestimo de 1892, Rs. 1.515:684$820; dividendos dos 1.° e 2.° semestres de 1917,..... Rs. 9.200:000$000; fundo de reserva, Rs. 200:000$000; fundo de pensões, Rs. 150:000$000; fundo de obras novas

e augmento de material rodante, Rs. 1.228:463$427; fundo do Serviço Florestal, Rs. 1.302:671$256; lucros que passam para o exercicio de 1918, Rs. 2.728:761$660.

Finalmente, o Conselho Fiscal é de parecer que sejam approvados o balanço, o inventario e as contas da administração, relativos ao exercicio de 1917.

O Conselho Fiscal, ao assignar o seu parecer, congratula-se com os srs. Accionistas pela prosperidade da Companhia demonstrada no augmento dos diversos fundos, bem como no grande saldo que prudentemente foi levado ao exercicio futuro, o que bem mostra o zelo e a dedicação dos srs. Directores e seus esforçados auxiliares.

S. Paulo, 22 de Abril de 1918.

Antonio de Padua Salles.
José Carlos de Macedo Soares.
Bento José de Carvalho.

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1917

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

BALANÇO fechado em 31 de Dezembro de 1917

ACTIVO

Estradas de Ferro: Importancia despendida, computando ao cambio par a quota de £ 1.767.800-0-0 do emprestimo de 1892, que ainda não foi amortisada	149.457:407$299	
Edificio e Moveis do Escriptorio Central: Saldo desta conta . .	223:296$840	149.680:704$139
Serviço Florestal: Immoveis, plantações, etc.		1.302:671$256
Varios Immoveis: Saldo desta conta.		141:849$495
Cauções: Acções depositadas pela Directoria	50:000$000	
» Apolices depositadas no Thesouro Federal	30:000$000	80:000$000
Emprestimos: A diversas Companhias.		2.295:301$010
Diversos Titulos: Apolices da divida Estadual e Federal	1.310:059$300	
» » £ 204.600-0-0 do emprestimo externo federal de 1903 e outros titulos .	4.270:031$736	5.580:091$036
Materiaes para custeio: Existentes no Almoxarifado, em viagem e em despacho em Santos		2.400:862$457
Saldos a favor da Companhia, a saber:		
Banco do Commercio e Industria de São Paulo	2.819:349$300	
Contadoria Central	2.532:560$810	
Diversos devedores	531:447$586	
Outros saldos	177:018$300	
Caixa, Saldo existente	769:105$707	6.829:481$703
Rs.		168.310:961$096

São Paulo, 8 de Março de 1918.

Antonio Prado,
Presidente da Directoria.

PASSIVO

Capital: 460.000 acções de 200$000.		92.000:000$000
Emprestimo de 1892: Saldo desta conta, £ 1.767.800-0-0 ao cambio par.		15.713:777$780
Fundo de Reserva: Importancia deduzida da renda e applicada a este fim.		4.200:000$000
Fundo de amortisação do emprestimo de 1892: Idem, idem, idem, idem.		19.267:501$775
Fundo de Pensões: Idem, idem, idem, idem		1.750:000$000
Fundo de Obras novas e augmento de Material rodante: Idem, idem, idem, idem		24.559:035$562
Fundo do Serviço Florestal: Idem, idem, idem, idem		1.302:671$256
Caução: Da Directoria		50:000$000
Pessoal: De Dezembro de 1917		1.102:233$930
Emissão de 1907: Importancia de fracções em dinheiro, não reclamadas.	1:333$327	
Dividendos: Não reclamados . . .	137:561$200	
Dividendo: A ser distribuido . . .	4.600:000$000	4.738:894$527
Diversos credores: Fornecedores de materiaes, despachantes e outros		898:084$606
Somma		165.582:199$436
Receita Geral: Saldo que passa para o anno de 1918		2.728:761$660
Rs.		168.310:961$096

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1917

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

BALANCETE da Receita e Despesa de Janeiro a Dezembro de 1917

RECEITA

Passagens	4.833:605$560	
Trens especiaes	13:059$900	
Encommendas, bagagens, valores, etc.	1.326:153$650	
Animaes por trens de passageiros	103:050$930	
Telegrammas	385:180$090	
Mercadorias	24.605:044$030	
Animaes por trens de cargas	1.589:262$780	
Armazenagens	36:132$000	
Commissão pela arrecadação dos impostos Estadual e Federal	65:431$518	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	161:265$070	
Aluguel de estações e suas dependencias	41:200$000	
Rendas diversas arrecadadas nas Linhas		
A saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e compartimentos para restaurantes, cartazes nas estações, multas, vendas de objectos abandonados e outras	150:688$560	33.310:074$088
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
A saber:		
Aluguel de zona privilegiada	3:000$000	
Idem de terrenos em São Paulo	1:166$600	
Emolumentos	3:913$900	
Juros	383:903$556	
Lucros e Perdas	2:833$940	394:817$996
Somma Rs.		33.704:892$084

S. Paulo, 8 de Março de 1918.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

DESPESA

Inspectoria Geral	537:898$900	
Linhas e Edificios	2.203:349$962	
Locomoção	8.412:166$796	
Trafego	3.742:253$989	
Telegrapho	710:022$528	
Almoxarifado	163:843$700	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados	27:638$510	
Contadoria Central	100:360$140	
Despesas diversas das Linhas		
A saber:		
Consumo d'agua nas estações, annuncios, sellos, telegrammas, baldeação de inflammaveis, custeio da estação da Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força, Commissão de Tarifas e outras despesas	237:682$262	16.135:216$787
Despesas diversas pelo Escriptorio Central		
A saber:		
Escriptorio Central	277:818$500	
Gastos Geraes	115:252$270	
Imposto de capital	218:900$000	
Imposto de dividendos	460:500$000	
Lucros e Perdas	88:726$190	
Juros e Commissões	113:266$110	
Reparos de vapores ex-allemães	87:549$250	
Impostos diversos	3:855$750	1.365:868$070
Fiscalisação do trecho federal da Linha Rio Claro		10:000$000
Saldo a favor da Receita		16.193:807$227
Somma Rs.		33.704:892$084

James W. Gray,
Guarda-livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1917

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral

DEBITO

Juros do emprestimo de 1892	1.811:011$970
Importancia applicada á amortisação do emprestimo de 1892	1.515:684$820
Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1917, á razão de 10 % ao anno	9.200:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	150:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	1.228:463$427
Para o fundo do Serviço Florestal	1.302:671$256
Lucros que passam para o exercicio de 1918 . .	2.728:761$660
Somma Rs. . .	18.136:593$133

S. Paulo, 8 de Março de 1918.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

de Estradas de Ferro

apurado no anno de 1917

CREDITO

Lucros que passaram do exercicio de 1916 . . .	1.942:785$906
Saldo das operações do exercicio de 1917 . . .	16.193:807$227
Somma Rs. . .	18.136:593$133

James W. Gray,
Guarda-livros.

RELAÇÃO DOS SRS. ACCIONISTAS

EM 31 DE MAIO DE 1918

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	A	
1	Abeilard de Almeida Pires	50
2	Abiah Reuter.	2
3	Achilles Oppenheim	5
4	Ada H. de Paula Souza, d.	1
5	Adalberto de Freitas Reis, menor	85
6	" " Queiroz Telles	36
7	Adão Gray	24
8	Adda Elisabeth Aschermann, d.	48
9	Adelaide Augusta de Carvalho, d.	27
10	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11
11	" de Oliveira Villela, d.	18
12	" Rocha, menor	18
13	Adèle Martin, d.	3
14	Adelia de Oliveira Machado, menor . . .	64
15	Adelina, f.ª de Michel Calogeras	33
16	" de Lara Campos, menor	32
17	" Tobias de Aguiar, d.	122
18	Adelino Domingos Neiva, menor	23
19	Adolpho Augusto Pinto	1.403
20	" Costa Porto.	86
21	" F. Oppenheim	300
22	" Heydenreich	410
23	Adriana Maria da Conceição, d.	3
24	Adriano Gilardi	59
25	" von Jercel, Padre.	5
26	Affonso Augusto Ribeiro	6
27	" de Barros Santos	1
28	" Olegario Ferreira Pinto	32
29	" Ráo.	40
30	Afrodisio Vidigal	82
31	Agnès Bradshaw, d.	4
32	Agostinho, f.º de Gabriel Ribeiro dos Santos.	5
33	Agostinho Lebre de Castilho	11
34	Albéric Lèriquier	21

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
35	Albert Snape	7
36	Albertina Aguiar Paes de Barros, d.	34
37	" f.ª de Alberto Lion	8
38	" f.ª de Manuel de Albuquerque	6
39	" Leal, d.	4
40	" Müller, d.	40
41	" Prado de Oliveira, d.	20
42	" da Silva Prado, d.	635
43	Alberto, f.º de Carlos de Andrade Villares	72
44	" f.º de d. S. A. de Carvalho Pedrosa	23
45	" Gordo, menor	2
46	" Israél	23
47	" Lübbers	305
48	" de Mendonça Moreira	104
49	" de Moraes Bueno	126
50	" de Oliveira, menor	11
51	" dos Santos Dumont	150
52	" Schultz	88
53	" da Silva Neiva, menor	23
54	" Villares	144
55	Alcides de Lara Campos, menor	32
56	" Lobo Vianna	50
57	Alcina da Cunha Machado, d.	9
58	Alcyr, f.º do dr. Reynaldo Porchat	80
59	Alda, f.ª de José Sampaio Moreira	21
60	" da Silva Prado, d.	325
61	Alexandre Augusto Mendes	105
62	" Weyl Bloch	36
63	Alexandrina de Almeida Vallim, d.	50
64	" Amelia de Vasconcellos, d.	42
65	" Fernandes da Silva, d.	14
66	" Rocha da Silva, d.	60
67	Alfred Chauvot	52
68	" Hutin	157
69	" Richard Foot, menor	1
70	" Schwenk	10
71	" Williams.	99
72	Alfredo, f.º de Carlos de Andrade Villares	72
73	" f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6
74	" José Teixeira, dr.	92
75	" Leite Rodrigues Torres.	151
76	" Lopes de Barros	10
77	Alice Lucron, d.	24
78	" Malta, d.	156
79	" Maria, f.ª do Conde M. de Barros	312
80	" Martins de Almeida, d.	288
81	" Noronha Torresão Galvão, d., herança.	172

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
82	Alice Pacheco e Silva, menor	16
83	" Pereira Pinto, d., Viscondessa Montlaur	605
84	" Pinto Serva, d.	6
85	" Schweitzer, menor	2
86	" Walter, d.	5
87	Alicia O'Connor de Camargo Dauntre, d.	150
88	Aline Oppenheim, d.	2
89	Alphonse Boche	13
90	Alvaro Gordo, menor	1
91	" Macedo Guimarães	1
92	" de Souza Queiroz	95
93	Aluizio, f.° de Anna de Oliveira Machado	63
94	Alzira Ferreira de Carvalho, d.	122
95	Amador, f.° de Antonio Nunes de Oliveira	17
96	Amalia Alves de Lemos, d.	217
97	" de Oliveira Camargo, d.	305
98	" Pfann, d.	57
99	" Villas Bôas, d.	75
100	Amando de Barros	500
101	Ambrosina Augusta Sterry, d.	123
102	" Ribeiro Domingues de Castro, d.	30
103	Ambrosio Nelson de Oliveira	178
104	Amelia de Andrade Villares, d.	106
105	" Augusta Rezende Mendes, d.	39
106	" d., baroneza de Hilmar von Ende	104
107	" Barreto, d.	25
108	" Chambers de Souza, d.	110
109	" Eufrosina Quartim, d.	48
110	" Gaspar de Almeida, d.	196
111	" Lacaze Maia, d.	50
112	" Leão, d.	20
113	" de Moraes Camargo, d.	143
114	" de Paula Campos, d.	30
115	" de Paula Ramos, d.	351
116	" da Rocha Leão, d.	111
117	" Teixeira Badaró, d.	46
118	Amelie Mazières, d.	15
119	Amy Davies, d.	10
120	Anardina Ribeiro Bittencourt, d.	96
121	André Dennery	175
122	" Frétin, menor	5
123	" Lièvre	12
124	Andresina da Silva Barros, d.	18
125	Anesio de Lara Campos, menor	24
126	Angelica Augusta da Costa Carvalho, d.	143
127	Angelina de Aguiar, d.	7
128	" Peixoto de Azevedo Soares, d.	1.200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
129	Angelo Amoroso	80
130	" f.º de Edgard Ferreira de Carvalho.	13
131	Anisio, f.º de Bernardino José Leite . . .	6
132	Anna Abiah da Silva Prado, d.	399
133	" Alves de Camargo, d.	118
134	" " Pinto, d.	269
135	" Aranha de Lacerda, d.	12
136	" Augusta da Silveira, d.	121
137	" Balieiro, menor	17
138	" Blandina Prado Pereira Pinto, d. . .	1.700
139	" " de Souza Aranha, d. . .	720
140	" de Breuilpont, d.	78
141	" Brotero de Barros, d.	297
142	" Cunera, d.	3
143	" de Campos Silveira, d.	17
144	" Elisa de Andrada Machado, d., herança	102
145	" E. Paes Leme de Mello Mattos, d. .	14
146	" Ferreira da Costa, d.	10
147	" f.ª de Antonio C. Gomes dos Reys .	5
148	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos . .	6
149	" Francisca Pinheiro e Prado, d. . .	5
150	" " da S. M. de Barros, herança	93
151	" Franco Mourão, d.	135
152	" Gertrudes Ferraz, d., herança . . .	1
153	" " Ferraz, d., de Cravinhos .	60
154	" G. da Silva Oliveira, d.	160
155	" Granja, menor	2
156	" Iolanda, f.ª de Caio da Silva Prado .	50
157	" Joaquina de Freitas Backeuser, d. . .	349
158	" " de Lima e Souza, d. . . .	6
159	" Kaier Hirsch, d.	5
160	" Kehr, d.	60
161	" de Lacerda Penteado, d., condessa de Alvares Penteado	588
162	" de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca.	40
163	" Maria Augustine Fontes, d.	35
164	" Maria, f.ª do conde G. de S. Pontevès.	35
165	" " f.ª de Rudolf O. Kesselring. .	2
166	" Michelucci, d.	60
167	" Mathilde Ferreira dos Santos, d. . .	8
168	" Monteiro de Barros Conceição, herança.	90
169	" " da Silva, menor	71
170	" Nathan, d.	50
171	" de Paula Leite de Barros, d. . . .	500
172	" " " Novaes Jordão, d. . . .	41
173	" Pereira Pinto, d. condessa G. de Sabran Pontevès	605

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
174	Anna Pinto, d.	2
175	" Quirino dos Santos, d.	11
176	" Queiroz Telles, d.	267
177	" da Rocha Leão Macedo Chaves, d. . .	11
178	" da Silva Prado, d.	450
179	" Vicencia da Silva Prado, menor . . .	98
180	Anthélme Perrier	22
181	Anne Clémence M. Charlotte de Montbron, d.	49
182	" Danel, d.	11
183	" Marie Perrier, d., nèe Le Vezouèt .	50
184	" Robbé, d.	60
185	Annie Snape, d.	25
186	Antonia Adelaide Martins Vieira, d. . . .	5
187	" Delfina de Toledo, d.	55
188	" Ellis da Silva Araujo, d.	65
189	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos .	11
190	" Maria Ribeiro Gavião, d.	235
191	" de Oliveira Machado, menor . . .	64
192	" Pacheco Ferraz, d.	64
193	" Rodrigues do Amaral, d.	5
194	" da Silva Telles, d.	6
195	" Soares, d.	154
196	" Vasconcellos Meyer, d.	22
197	" Ursulina de Siqueira, d.	40
198	Antonietta de Aguiar de Andrada, menor .	111
199	" d'Avila, d.	23
200	" de Borba, d.	11
201	" f.ª de Vicente Gargiulo	6
202	" Penteado da Silva Prado, d. . .	1.730
203	" Prado de Mello Franco, d. . . .	213
204	" dos Santos Mattos, d.	39
205	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.659
206	" de Almeida Prado, herança . . .	1
207	" Augusto de Almeida Cardia . . .	2.000
208	" " f.° de C. A. Mont.° de Barros	60
209	" " Monteiro de Barros . .	2.347
210	" " Paes	64
211	" Barbosa dos Santos.	500
212	" Bresser Monteiro, menor	34
213	" Bulcão Giudice, menor.	6
214	" Caio do Amaral, menor	5
215	" Caio, f.° de Ernesto Ramos . . .	21
216	" Carlos R. de A. Machado e Silva J.or	11
217	" Columbus	108
218	" Cornelio, f.° de Gabriel R. dos Santos	6
219	" Dias Ferraz de Arruda	44
220	" " Pacheco	210

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
221	Antonio Domingos França	128
222	" Ferreira Alves	62
223	" Fernandes	36
224	" " de Barros Cobra	244
225	" f.º de Antonio C. Gomes dos Reys	5
226	" " " " de Oliveira	6
227	" " " Francisco de A Ferraz	6
228	" " " " " Oliveira	17
229	" " " Lucheta Luis	50
230	" " " Manuel de Paula L. de Barros	3
231	" Forster	6
232	" Francisco Pereira de Carvalho	350
233	" Gonçalves Fontes	90
234	" Henrique Ferraz	153
235	" José de Almeida Camargo	2
236	" " Duarte Moreira	79
237	" " da Costa Leite, dr.	40
238	" " Levy	127
239	" de Lacerda Franco	230
240	" Leão	25
241	" Leite de Almeida Prado Junior	196
242	" Luiz de Assumpção, menor	32
243	" Manuel, f.º de Victorio Cresta	5
244	" de Mello Nogueira, menor	86
245	" Mendes Corrêa, padre	13
246	" Mercado	60
247	" Nunes Ribeiro	230
248	" de Padua Salles	1.000
249	" Penteado, coronel	700
250	" Pinheiro Nobre	40
251	" Pinto Carneiro	270
252	" " Nunes Cintra, dr.	83
253	" Pompêo de Souza Queiroz	500
254	" Prospero	70
255	" de Queiroz Telles	125
256	" " " Telles (Parnahyba)	100
257	" " " dos Santos Netto	158
258	" Rodrigues de Carvalho	130
259	" Rogé Ferreira	18
260	" Romeu	10
261	" de Salles Penteado	208
262	" dos Santos Carvalhinho	23
263	" Schorcht	31
264	" da Silva Prado	1.794
265	" " " Prado, de Mattão	150
266	" " " Prado Netto, menor	10
267	" " Silveira Rezende	200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
268	Antonio Soares de Gouvêa	28
269	" de Toledo Lara	3.500
270	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar	1
271	Arcebispado da Bahia	9
272	Arinos, f.º de Rud. O. Kesselring	1
273	Aristides de Toledo Piza	40
274	Armand David Weill	42
275	" de Siorac	9
276	Armande Robert, d.	13
277	Armando de Abreu	533
278	" Alvares Penteado	2.137
279	" Prado, dr.	57
280	Arminda Ferraz Pulino, d.	22
281	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr.	121
282	" Foot, menor	108
283	" José Bandeira de Mello, menor	10
284	" de Oliveira Machado, menor	63
285	" Porchat	5
286	" Segesser, f.º do Barão Segesser de Brunnegg	21
287	" Simões, menor	3
288	Aron, Irmãos & Comp.	185
289	Arthur de Almeida Rezende	117
290	" de Azevedo Marques	1
291	" Baptista de Oliveira Sobrinho	67
292	" & Ed. Levy	553
293	" Ferreira Coelho	40
294	" f.º de d. Angela dell'Anese	121
295	" Franco Mourão	62
296	" Gomes da Rocha Azevedo	55
297	" Jambeiro Costa, dr.	4
298	" Levy	500
299	" Martins da Costa Passos, dr.	115
300	" Porchat de Assis	11
301	" Teixeira de Camargo	40
302	Ary, f.º de Joaquim Pereira	9
303	Associação Beneficente Jesus, Maria, José	11
304	" Commercial, de Santos	11
305	" Jundiahyense das Damas de Caridade	20
306	" de Nossa Senhora da Saletta	11
307	" Protectora da Infancia Desvalida	2.183
308	" " dos Morpheticos, de Jundiahy	20
309	" S. Vicente de Paulo, Braz, sec.º f.ª	5
310	" Soccorros Mutuos Artes e Officios	90
311	Augusta Emma Catharina Hempel, herança	100

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
312	Augusta Birle, d.	45
313	" F. Hoff, menor	11
314	" Hoff, d.	131
315	Auguste Demanet	4
316	" Ferreira dos Santos	52
317	" Gatelet, capitão	34
318	" Haas	5
319	" de Paula Ramos	213
320	" de Souza Marques, dr.	105
321	Aurelia Alves Bueno Gomide, d.	37
322	" Candida Pacheco Jordão, d.	79
323	Aurora dos Santos Silveira, d.	60
324	Auta Dias Lion, d.	6
325	A. Charles Kiefer	212
326	A. G. Fontes & C.	110
		51.076

B

327	Balthazer Fidelis	30
328	Banca Francese e Italiana per l'America del Sud	10.858
329	Banco Commercial do Estado de S. Paulo	610
330	" do Commercio e Industria de S. Paulo.	5.814
331	Banque Française pour le Brésil	48
332	" de Paris et des Pays-Bas	50.000
333	Barão de Muritiba	240
334	Baring, Brothers & Co., Limited	60
335	Barnabé Francisco Vaz de Carvalhaes	8
336	Baroneza de Arary	92
337	" de Itajubá	1.010
338	" de Jacarehy	500
339	" de Nioac.	465
340	Basilio da Silveira Cintra	16
341	Beatrice Madeleine Wysard, menor	28
342	Beatriz Alves de Moraes, d.	19
343	" f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim	57
344	" " " Sidney J. Crowther Smith	1
345	" " " Visconde de La Tour	31
346	" Pereira de Souza, menor	34
347	" Ribeiro de Mendonça, d.	36
348	Belmira Ferreira dos Santos, d.	230
349	" Ramos, d.	12
350	Bellarmina Pinheiro e Prado, d.	40
351	Benedicta Alves de Mello Nogueira, d.	1.534
352	" f.ª de Manuel de P. Leite de Barros	2
353	" Maria da Conceição, d.	320

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
354	Benedicta Toralis de Gismenes, menor . .	15
355	Benedicto de Aguiar Peçanhã	13
356	" do Amaral	3
357	" Castilho de Andrade	1.771
358	" Pinto de Moraes, menor	1
359	Benjamin Couto, menor	11
360	Bento Antonio Pereira	65
361	" José de Carvalho	2.559
362	" de Lacerda Filho	80
363	" Lacerda de Oliveira	4
364	" Loeb	360
365	" Ribeiro Nogueira	203
366	Bernard Haas	184
367	Bernardina F. de Campos, d.	7
368	" de Oliveira, menor	11
369	Bernardo José de Lima	18
370	Bertha Hoffmann, menor.	13
371	" Sturm Monteiro de Barros, d. . .	415
372	Berthe Bloch, d.	10
373	" Despaux, d.	3
374	" Faurez, d.	25
375	Bertilia Ribeiro de Mendonça, d. . . .	12
376	Bianor Mendes Pereira	2
377	Bismark, f.º de d. Maria Honoria	2
378	Boris Frères	444
379	Branca Pereira de Souza, d.	33
380	Brasilia Carolina de Andrada Machado, d. .	102
381	" Dias Leite, d.	79
382	" Pompeu Franco de Andrade . . .	4
383	Brasilianische Bank für Deutschland . . .	239
384	Brasilina Amelia Pedrosa, d.	97
385	" da Silva Fonseca, d.	29
386	British Bank of South America, Ltd. . . .	1.861
387	B. Loeb & C.ia	55
		131.901

C

388	Caetana de Siqueira, d.	1
389	Caio, f.º de Caio da Silva Prado, menor . .	41
390	Caixa Auxiliar dos Emp.os da Cont.ria Central	191
391	Camille Levy, d.	519
392	Candida Augusta de Andrade, d.	304
393	" f.a de Adolpho do Amaral Campos	11
394	" " " Oduvaldo Pacheco e Silva .	3
395	" Saenz	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
396	Candida Ribeiro de Mendonça, d.	6
397	Candido Ferreira da Silva Camargo . . .	562
398	" Francisco Saldanha	80
399	" f.º de Juvenal Corrêa de Mello . .	2
400	" de Mello, menor	8
401	" Toralis Filho, menor	15
402	Canuto José Saraiva Junior, menor . . .	1
403	Capitaine Campêche	25
404	Capitolina dos Santos Mattos, d.	24
405	Carlos Abbade, menor	8
406	" Alberto f.º de Carlos D. de Carvalho.	5
407	" " Prado Penteado, menor . .	97
408	" Augusto, f.º do dr. Erasmo do Amaral	14
409	" " Monteiro de Barros . . .	170
410	" " Pereira Guimarães	236
411	" Berredo Roque da Silva	89
412	" Doringer	82
413	" Eduardo, f.º de Manuel da Cunha Lobo	173
414	" Emilio de Azevedo Marques Filho .	33
415	" f.º de Carlos de Andrade Villares . .	72
416	" " " Caio da Silva Prado . . .	34
417	" " " Joaquim de Mendonça Filho .	33
418	" Gaetani	24
419	" Gomes de Souza	11
420	" Humberto f.º de V. de Montlaur . .	15
421	" José Schulmann, menor	3
422	" Manderbach	67
423	" de Oliveira Lemos, menor	4
424	" Olympio Leite Penteado	55
425	" Paes de Barros	3.000
426	" Schorcht	280
427	" " Netto	28
428	Carlota Amaral, d.	36
429	" Corrêa de Almeida, d.	5
430	" Ferreira de Moraes, d.	11
431	" Julieta de Moraes, d.	52
432	" Novaes de Borba, d.	11
433	Carmen Antunes dos Santos, menor . . .	4
434	" Cecilia Monteiro de Barros Cresta, d.	7
435	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	72
436	" Lacerda de Oliveira	5
437	" do Val, d.	310
438	Carolina Ambrosina Franzen, d.	35
439	" Augusta de M. e Silva d., herança.	110
440	" " Vaz de Carvalhães, d. . .	125
441	" Corrêa Cardoso, d.	77
442	" Gordo, menor	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
443	Carolina Leal Fernandes, d.	10
444	" Moreira da Cruz, d.	32
445	" Pires Corrêa, d.	2
446	" Prado da Silva Prado, d.	1.781
447	" Rudge Ramos Parada, d.	4
448	" Tamandaré Teixeira, d.	55
449	Casa Pia de S. Vicente de Paulo	185
450	Cassio, f.º de Leovigildo da Silva Prado . .	85
451	Catharina Forster, d.	1
452	" Schorcht Antunes dos Santos, d. .	59
453	Catherine Ellis Lawrence, menor	10
454	Cecilia Abranches Brotero, d.	22
455	" Almeida, d.	115
456	" Carmen Claudio da Silva, d. . . .	8
457	" Flora, f.ª de Ed. de Nioac	12
458	" Helena, f.ª de Mario de Oliveira Rôxo	12
459	" Leal Fernandes, d.	10
460	" Luiza, f.ª Alfredo A. S. Rangel . .	26
461	" de Moraes Monteiro de Barros, d. . .	2.300
462	" Pereira de Souza, menor	34
463	Celestina Beck, d.	5
464	" Bourroul, d.	12
465	Celestino Prada	10
466	Celia, f.ª de d. Maria Xavier de A. Campos	6
467	Celisa da Silveira Rezende, d.	202
468	Celso José, f.º de Julio Gérin	2
469	" da Silveira Rezende, dr.	203
470	Cenobelino de Barros Serra	1
471	Centro Academico "Onze de Agosto" . . .	18
472	" Beneficente dos Empregados da Locomoção da Companhia Paulista . . .	48
473	Cesarino Irmão & Comp.	223
474	Cesario Trivellato	65
475	Charles Birlé	9
476	" Cottet	14
477	" Dreyfus.	11
478	" Israël.	165
479	" Leopold Hirsch	5
480	" Levy	402
481	" Maurice Hennin	7
482	Ch. Weiler & Comp.	1.141
483	Christiano Adolpho Pohlmann	97
484	Christina Quirino dos Santos, d.	21
485	Cicero de Almeida Prado Penteado, menor .	97
486	" f.º de João Pinto Ferraz	8
487	Cincinato, f.º de Alfredo Braga	1
488	Cladie Changarnier, d.	19

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
489	Clara de Andrade Pina, d.	5
490	" Amelia Deutsch, d.	100
491	" de Lacerda, d.	92
492	Clarice Couto, menor	7
493	Clarisse Fernandes Mondel, de Lisbôa, d.	20
494	Claudina de Paiva Azevedo, d., herança	5
495	" Pinheiro e Prado, d.	92
496	" de Souza Sampaio, d.	27
497	Claudio Rossi	100
498	Clelia Pacheco e Silva	7
499	Clémence Julia Dycke Gautier, d.	14
500	Clément Etchbarne	51
501	Clementina Schmidt, d.	184
502	Clotilde Augusta Martins Vieira, d.	5
503	" Ribeiro de Mendonça	9
504	Collegio de N. S. do Carmo, de Guaratinguetá	200
505	C. Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres	1.128
506	Companhia Prado Chaves	10
507	Côrnte Alexandre Szembeck	9
508	" Etienne de Montbron	132
509	Côrntesse Renée de Meloises	88
510	Conde d'Escherny	315
511	" Robert de Montbron	2
512	Condessa de Cavalcante	46
513	" de Legge	560
514	" Monteiro de Barros	1.480
515	Constança de Campos Silveira, d.	18
516	" Vieira Bueno Penteado, d.	103
517	" Vidigal, menor	43
518	Cora de Magalhães Erichsen, d.	2
519	Corbiniano de Aquino Fonseca	300
520	Cornelia Rodrigues Peixoto, d.	368
521	Custodia Candida Martins Vieira, d.	5
522	Cypriano Canton Armentia, padre	12
523	Cyra da Silveira Rezende, d.	202
524	Cyro de Araujo Cintra, menor	5
525	" f.° de Bernardino José Leite	6
		152.406
	D	
526	Dalila, f.ª de Antonio A. de Barros Cruz	21
527	Daniel Heydenreich	575
528	" José Rodrigues	4.000
529	" Kruss	2
530	Daphnis, f.° de José Freitas Valle	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
531	Dario Rudge da Silva Ramos	2
532	Dauphine. f.º de Conde G. Sabran de Pontevés	10
533	Davina Cerquinho Malta, menor	30
534	" de Lara Nogueira, d.	31
535	Decio Leal	4
536	Delfica Rodovalho de Sampaio, d.	60
537	Delfina de Campos Silveira, d.	17
538	Delmiro Almeida	14
539	Demetrio de Campos Tourinho	47
540	Denise Rose Dreyfus, menor	9
541	Deoclecia de Barros Franco	5
542	Deolinda Alves Porto de Siqueira, d. . . .	89
543	" Candida de Moraes Campos, d. . .	95
544	" Eugenia de Campos Toledo, d. . .	200
545	" de Freitas Leão Malheiro, d. . .	349
546	" Izabel de Campos, menor	124
547	" Magdalena de Vargas Cavalheiro .	34
548	Desiderio Stapler, dr.	155
549	Dinorah Cardoso, d.	10
550	Diogenes de Lemos Azevedo, menor . . .	17
551	Diogo de Abreu Teixeira	355
552	" José de Andrada Machado, herança .	44
553	" Machado	1
554	" de Toledo Lara	20
555	Dolores Martin, d.	3
556	Domingas Bomfim Pontes, d.	1
557	Domingos Antonio Athayde	4
558	" da Costa Ferreira	20
559	" Farani, menor	150
560	Domitilia Alves Marcondes de Araujo, d. . .	6
561	Donatilia, f.ª de d. Balbina C. Soares . . .	11
562	Dorothy Eileen Wysard, menor	22
563	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr. . . .	115
564	Dulce Vallim, menor	3
565	Dyonisia Barbosa Netto, menor.	200
		159.263

E

566	Edgard Schorcht.	32
567	" Simon	25
568	Edgardo de Azevedo Soares	180
569	Edith Cornehls, menor	5
570	" f.ª de Holger J. Kok	48
571	" " do dr. Reynaldo Porchat	76
572	" Pereira da Rosa, menor	200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
573	Edmé Edouard Champion	100
574	Edmond Adolphe Dreyfus	410
575	" Loewé, de Paris	94
576	Edouard Julien Levy	152
577	Eduardo de Andrade Villares	1.250
578	" f.° de Caio da Silva Prado	57
579	" Mario, f.° de Ernesto Ramos	23
580	" Monteiro de Barros Rôxo, menor	2
581	" Maxwell Rudge	1.298
582	" de Nioac	100
583	" Prates, conde de Prates	1.050
584	" Rodrigues, de Mogy-Mirim	41
585	" dos Santos Prates, menor	172
586	Edward Steiner	1
587	Edwin Collier	14
588	Eglantina Penteado da Silva Prado, d.	2.880
589	Elias Antonio, f.° do dr. Erasmo do Amaral	4
590	" Quartim de Albuquerque	1
591	Eline Maria, f.ª de Holger J. Kok	48
592	Elisa de Aguiar de Andrada, d.	1.242
593	" Annie Tindal, d.	121
594	" de Assumpção Amarante Cruz, menor	77
595	" A. Pacheco, d.	6
596	" Barnabé Vaz de Carvalhaes, d.	9
597	" de Barros Alves Lima, d.	60
598	" Blomeley, d.	78
599	" f.ª de Affonso Pires Fleury	15
600	" f.ª de Edmundo Wright	4
601	" Franco Mourão, d.	119
602	" Harrah Forster, d.	338
603	" Josephina de Andrada Machado, d.	102
604	" Leal Fernandes, d.	10
605	" Leite Forjaz, d.	200
606	" de Mello Azevedo Marques, d.	5
607	" Rizzo, d.	3
608	" Schorcht Pontual, d.	48
609	" Teixeira Rabello, d.	80
610	Elisabeth A. Hine, veuve de Philip Delamain	26
611	" f.ª de Luiz Backeuser	72
612	" de Oliveira Lemos, menor	4
613	Ellen Luiza Baggott, d.	1
614	Elsa Schweitzer, menor	2
615	" Hoff, menor	11
616	Else A. Fr. Barth, d.	5
617	" von Ruedorffer, d.	24
618	Elsie Broad, menor	6
619	Elvira da Conceição Simões, d.	3

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
620	Elvira f.ª de d. Angela dell'Anese	123
621	" " " " Ernesta M. Buchi	21
622	" " " Francisco de Almeida Ferraz .	6
623	" Gomes, d.	19
624	" de Paula Machado, d.	515
625	" Pimenta, d.	5
626	" Silva, d.	2
627	" Teixeira, d.	2
628	Elza de Moraes Aguiar, menor	6
629	Emile Hertz	57
630	Emilia Augusta de Souza Campos, d. . .	80
631	" Brotero Benevides, d.	22
632	" Jordão Pereira de Souza, d. . . .	400
633	" Marcondes Alves de Araujo, d. . .	150
634	" Slalino Mestrinho, d.	10
635	Emilio Wysling	100
636	Emma Barrofio, d.	9
637	" Simon, d.	2
638	Empire Trust Company, de New-York . .	79.380
639	Epaminondas de Toledo Piza	3
640	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
641	" Prado Soares de Moura, d. . . .	349
642	Erasmo Teixeira de Assumpção Junior, menor	32
643	Ercilia Alves Pinto, d.	269
644	" Rudge da Silva Ramos, d.	2
645	Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz, d. . .	36
646	Erminia Ubelhard Lemgruber, d.	480
647	Ernest Worms	60
648	Ernesto Alves de Oliveira	6
649	" de Campos, menor	124
650	" f.º de d. Ernesta M. Buchi . . .	21
651	" W. A. Lupton	145
652	Escola de Commercio de São Paulo . . .	85
653	" Parochial de S. Francisco, Jundiahy .	30
654	Escolastica de Lacerda, d.	100
655	" Maria de Oliveira, d.	6
656	" de Queiroz Telles, d.	433
657	Esmeralda Augusta Escobar de Lunè, d. . .	88
658	Esperidião Eloy de Barros Pimentel . . .	184
659	Espolio de Blanche Seignoret	189
660	Estellita, f.ª de Gabriel Penteado	67
661	Estevam Ferraz de Camargo	95
662	" " de Toledo	20
663	" José Martins Vieira	5
664	" Negreiros Guimarães	6
665	Esther de Campos, menor	124
666	" Corrêa da Rosa, d.	112

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
667	Esther f.ª de d. Emiliana Justina de Oliveira.	5
668	" Junqueira de Almeida, menor . . .	36
669	" Quirino dos Santos, d.	18
670	Etelvina, f.ª de d. Ernesta M. Buchi . . .	21
671	Ethel Mary White, d.	5
672	Eufrasia Teixeira Leite, d.	816
673	Eufrosina de Aguiar Haupt, d.	151
674	Eudoxia Sampaio Luz, d.	6
675	Eugenia de Barros Oliveira, d.	85
676	" Motta, d.	2
677	" Pacheco, d.	3
678	" da Silva Prates, d.	305
679	" Tamandaré Teixeira, d.	55
680	Eugenie Frètin, d.	7
681	Eugenio Bulcão	4
682	" Gomes do Val	397
683	" Guilhem	100
684	Eulalia B. da Costa Carvalho, d.	66
685	Eurico Teixeira Marques	45
686	Evangelina, f.ª de Alberto de M. Moreira . .	10
687	" f.ª de Edgard F. de Carvalho .	14
688	Evariste Retailliau	115
689	Everardo Toledo Bandeira de Mello . . .	86
		256.540

F

690	Fabio Ramos	722
691	Fanny Doebelli, d.	3
692	" R. Morris, d.	22
693	Fausta Rodrigues Jordão, d.	70
694	Faustina de Moraes Camargo, d.	10
695	Fausto de Almeida Prado Penteado, menor .	97
696	" Deldúque	7
697	" f.º de Bernardino José Leite . . .	6
698	Felicidade da Rocha Leão, d.	11
699	Felicio de Campos Cintra	202
700	" Cesarino fu Nicola	282
701	Fernando Aleixo de Moraes	16
702	" Brotero de Barros	415
703	" Costa	20
704	" f.º de Fernando Vieira de Moraes	7
705	" Maggi	150
706	" Paes de Barros	55
707	" de Toledo Piza, menor	11

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
708	Filadelpho de Campos Aranha	260
709	Fils de R. Picard & Comp.	110
710	Flaminio Levy	57
711	Flavio, f.° de Bernardino José Leite . . .	6
712	Flora Egydio, d.	5
713	" Franco Soares de Nioac, d.	174
714	Florence May Tindal, d.	29
715	Floriano, f.° de Odulpho Cardoso	10
716	Fortunata Fenile, d.	8
717	Francesco Cerbasi	56
718	Francisca de Abreu Lima, d.	33
719	" de Alcantara Madeira, d. . . .	5
720	" de Alvarenga, d.	313
721	" Alves de Carvalho, d.	5
722	" Amelia de Paula, d.	55
723	" " de Toledo, d.	203
724	" Carolina dos Anjos, d.	12
725	" de Carvalho Rio Negro, d. . . .	25
726	" Elisa H. de Camargo, d.	4
727	" Eugenia, f.ª de José M. Passalacqua	39
728	" " Teixeira Leite Bruhns, d.	138
729	" de Paula Souza, d.	55
730	" Peixoto, d., casada com J. J. Ferreira Rego	1.200
731	" Setembrina de Queiroz Telles, d. .	409
732	" Silveira do Val, d.	853
733	Francisco de Almeida Camargo	72
734	" " " Prado	10
735	" de Andrade Coutinho	60
736	" Antonio da Costa Braga . . .	15
737	" " de Oliveira	120
738	" " de Souza Queiroz, herança	60
739	" " de Queiroz Telles . . .	1.500
740	" Augusto Schulman, menor . . .	2
741	" Borges Pereira do Amaral . . .	19
742	" Campeolo.	29
743	" Cilento	25
744	" Dantas Ferraz.	3
745	" Dias do Prado, menor	2
746	" Duarte de Rezende	53
747	" Emygdio Pereira	60
748	" Farani	368
749	" Fernando de Barros Netto . . .	6
750	" f.° de Francisco M. Cardoso . .	50
751	" f.° de José Manuel da Fonseca .	82
752	" Grotta	196
753	" Lobo Leite Pereira	136

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
754	Francisco Lopes de Moraes	100
755	" Luiz Soares de S. Mello, herança.	1.000
756	" Magaldi	184
757	" Martiniano Rodrigues Alves . .	10
758	" Mendes da Silva, Tenente Coronel.	60
759	" de Moura Brandão.	9
760	" de Paula Oliveira Borges . . .	692
761	" " " Medina Ramos . . .	10
762	" " " Peruche, dr.	44
763	" " " Rodrigues Alves . . .	2.000
764	" " " Vicente de Azevedo .	80
765	" de P. Vicente de Azevedo Filho, menor	2
766	" Pires de Camargo	100
767	" Ribeiro Santiago, dr.	232
768	" da Rocha Mello	34
769	" Rogé Ferreira	66
770	" Rodrigues de Camargo, dr. . . .	500
771	" " dos Santos, padre . .	22
772	" Soares de Camargo	1.610
773	" Tavares Machado	11
774	" Vaz de Almeida	115
775	" Verissimo	12
776	" Xavier Paes de Barros	183
777	" " " " Barros Filho . .	35
778	Franziska Birle, d.	79
779	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	23
780	" Augusto Cesar de Mattos . . .	46
781	" de Barros Brotero	100
782	" José, f.º de A. A. Souza Rangel .	8
783	" Marri	20
784	" de Oliveira Coutinho, menor . .	6
		272.971
	G	
785	Gabriel A. Cerquinho F. de Carvalho, menor	10
786	" f.º de d. Izaura Ferreira Leite . .	3
787	" Malhano	1
788	" Penteado	118
789	" Pio da Silva Junior, dr.	200
790	Gabriella Aranha Rodovalho, d.	350
791	" de Azevedo Marques, d. . . .	7
792	" Dumont Villares, d.	600
793	" Ferraz de Mesquita, d.	24
794	" f.ª de Carlos Andrade Villares . .	72

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
795	Galdina Barbosa Netto	3.500
796	Gastão Cahen	1
797	" Roque da Silva	53
798	" Liberal Pinto, padre	27
799	Gaston Weill	243
800	Geminiano Costa	121
801	Genebra de Aguiar Barros	248
802	George John Marijoribanks	460
803	Georges Bariquand	121
804	" Dreyfus, menor	9
805	" Levy, de Paris	13
806	Georgina, f.ª de Alfredo Foot	3
807	" f.ª de d. Maria Honoria	2
808	" do Rego Freitas, d.	654
809	Geraldina de Oliveira, menor	11
810	Germaine de Breuilpont, d.	126
811	" Lucie Burchard, menor	1.066
812	Gertrude Edler, d.	20
813	Gertrudes de Barros Magalhães	55
814	" Rosoléa, f.ª de O. Leite R. de Faria.	17
815	Gilberto, f.º de Waldomiro Fagundes	1
816	Gladys do Rego Freitas, menor	81
817	Gonçalo da Silva Leme	11
818	Gregorio Prates da Fonseca	556
819	Guilherme de Andrade Villares	10
820	" Campbell	6
821	" Cornehls	6
822	" Florence	36
823	" dos Santos Maia	20
824	" " " Prates	172
825	Guilhermina Augusta de Oliveira, d.	10
826	" Marcollina de Vasconcellos, d.	9
827	" Vallim Rubião, d.	230
828	Guiomar, f.ª de Antonio Nunes Ribeiro	2
829	" f.ª de Francisco G. Guimarães	18
830	" Junqueira de Almeida, menor	36
831	Gustav Möckel	20
832	" Wützke	11
833	Gustave Baudoin	100
834	Gustavo Adolpho Hoff	76
835	" Ferraz de Camargo	212
836	" de Lara Campos	207
		282.936

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	H	
837	Harry Tyrell Gray	2
838	Haydèe de Magalhães Erichsen, menor . .	1
839	Heitor Rudge da Silva Ramos	70
840	Helena de Aguiar de Andrada, menor . .	15
841	" de Campos Silveira	17
842	" f.ª de Americo Machado	12
843	" Maria f.ª de Roberto de Nioac .	22
844	" de Oliveira Adams, menor	11
845	" Paulina S. M. Guilhermina de Voys .	97
846	Heloisa Cecilia, f.ª de Victorio Cresta . .	5
847	Helvetia, f.ª de R. O. Kesselring	2
848	Henri Bauman	575
849	" Ferray	40
850	" Mennequin	64
851	" Weill	27
852	Henriette Amelie W. Vincens de Bouguereau	230
853	Henrique Bulcão.	4
854	" Frétin, menor	6
855	" Schlittler Pontes, de Araras . .	30
856	" Tinson	250
857	Henriqueta de Azevedo Marques, d. . . .	6
858	" Flôres, d.	1
859	" Leitão Inglez de Souza, d. .	143
860	" de Mello, menor	8
861	Henry & Armando	64
862	" Gex Beardall	30
863	" Jean-Cycy Gautier.	14
864	" Lerolle	320
865	" William White	48
866	Herbert Snape	8
867	Hercilia Pinheiro Lima, d.	13
868	Hermantina Sydow, d.	106
869	Herminda Mariano, d.	10
870	Herminia de Andrade Campos Pereira, d. .	5
871	" Michaellis, d.	112
872	" Prado Monteiro de Barros, d. . .	131
873	" de Toledo Lara, d.	19
874	Herminio Ferreira	272
875	" f.º de Justiniana R. M. das Flores	1
876	Hilda Penteado de Barros, menor	12
877	Hildebrando Cantinho Cintra	4
878	Hilfred, f.º do Barão Hilmar von Ende . .	16
879	Homero Franco de Andrade	10
880	Honorata Maria Domingas, d.	5
881	Honorio, f.º de d. Serafina A. de C. Pedrosa.	22

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
882	Horacio de Aquino Fonseca	345
883	" Gonçalves Pereira	10
884	Hortence Blot, d.	70
885	Hospital Samaritano	78
886	" S. V. de Paulo, de S. R. de P. Quatro	11
		286.310
	I	
887	Ida Cornehls, menor	31
888	" Lopes dos Anjos, d.	22
889	" Schweizer, d.	2
890	Idalina, f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66
891	Ignacia Florencia do Patrocinio Gaspar, d. .	34
892	Ignacio, f.º de Manuel de P. L. de Barros .	2
893	Ignez de Mesquita Vergueiro, menor . . .	58
894	Ildefonso Baptista de Oliveira Junior . .	68
895	Iracema Forjaz, d.	21
896	" dos Santos Mattos, d.	28
897	" da Silveira Fabiani, menor . . .	42
898	Iraydes Lopes Chaves, d.	250
899	Irêne de Campos, menor	124
900	" f.ª de Alberto Lion.	8
901	" f.ª de Michel Calogeras	15
902	" Pinto de Moraes, menor	1
903	Irinéa Malta Cardoso	4
904	Irinêo Wagner	235
905	Irma Goudier, d.	165
906	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario . .	60
907	" de N. S. do Terço, de Santos . .	14
908	" da Misericordia de Descalvado .	102
909	" do SS. Sacramento de S. Paulo .	34
910	Ismael de Campos, menor	124
911	Ismenia de Almeida, d.	6
912	" de Campos, menor	124
913	Isolina Bodé, d.	20
914	Itagipe Pinto de Moraes, menor	1
915	Italo Bernardini	45
916	Ivan da Silva Bruhns	120
917	Izabel Bocayuva Bulcão	4
918	" Dias Chaves, d.	7
919	" Maria f.ª de Leão Renato Pinto Serva.	1
920	" " de Moraes, menor	12
921	" " da Silva Pinto, d.	4
922	" " Thereza R. F. de Nioac, baroneza de Flaghac	500

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
923	Izaura de Almeida Prado, d.	89
924	" f.ª de Antonio Nunes Ribeiro . . .	2
925	" de Moraes, d.	6
		288.761
	J	
926	Jacqueline de Breuilpont, menor	13
927	" f.º do Visconde de Montbron .	47
928	Jacques Henri Barennes	63
929	" Razzovich	244
930	Jacintho de Araujo Cintra, menor	5
931	James Fernie	19
932	Jayme Verde.	32
933	Jean Dreyfus, menor	9
934	" L. Henri de Chêrade, cômte de Montbron	246
935	" Pierre Frenay.	25
936	" " Sage, menor	2
937	Jeanne Dévic Gayard, veuve Gayard . . .	28
938	" Marie Escudier, veuve Chausson . .	248
939	" Sophie Oppenhein, d.	37
940	" Seintinié, d.	11
941	Jeremias Rodrigues Netto.	428
942	Jessie Alice Mellers, d.	13
943	Joanna Bernardina de Oliveira, d.	76
944	" D. Victoria de Oliveira Coutinho, d. .	50
945	" f.ª de d. Serafina Cunera	2
946	" Rebello Monteiro de Barros, d. . .	402
947	João de Aguiar Pessanhã	20
948	" Alves de Figueiredo Junior	867
949	" " de Magalhães	60
950	" " Torres	24
951	" Antonio de Oliveira Cesar, dr. . . .	50
952	" Augusto de Oliveira Coelho	2
953	" " de Siqueira Ferreira, menor .	2
954	" Baptista Ferraz, padre	120
955	" " Leme	11
956	" " Ogér, padre	24
957	" " de Oliveira Cardoso	14
958	" " " " Costa	52
959	" " da Silveira Mello.	93
960	" Barral, dr.	230
961	" Basso	30
962	" Bernardo Eddelbrock	289
963	" Bierrenbach de Castro Prado . . .	75
964	" Cardoso Pereira	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
965	João Carlos, f.º de Henrique Mayrink	5
966	" Cecato	13
967	" C. Santiago de Carvalho e Souza	22
968	" de Deus de Campos, menor	124
969	" Eduardo de Souza Barros	10
970	" Ferraz de Almeida Prado	200
971	" f.º de João de Lacerda Soares	40
972	" Franco Mourão	62
973	" Gaudino	60
974	" Godoy Leme da Silva, menor	10
975	" Gomes do Val	393
976	" Hermano Carneiro	4
977	" Jacob Cremm	7
978	" Lourenço de Siqueira, padre	66
979	" Maria Paes	57
980	" " de Paiva	36
981	" Nunes de Oliveira	14
982	" Octavio de Oliveira Malheiro	93
983	" Pacheco de Toledo	2
984	" Pinto Machado Portella	500
985	" Proost Rodovalho Junior	50
986	" Rachou, dr.	20
987	" Rodolpho Forster	32
988	" da Rocha Leão	11
989	" Schulman, menor	1
990	" Soares do Amaral	2.000
991	" Thomaz, f.º de A. P. S. L. M. Chaves	6
992	" " Pereira do Amaral	19
993	" Ugliengo	60
994	" Vaz Louzan	50
995	" Vicente Perez	100
996	Joaquim Alves Penna	100
997	" Antonio de Lacerda	9
998	" de Araujo Coutinho, herança	2
999	" " " Pereira	121
1000	" Augusto Ribeiro do Val	1.725
1001	" Barbosa de Salles Pinto	46
1002	" de Campos Toledo	197
1003	" Conceição	30
1004	" Corrêa de Araujo	259
1005	" da Cunha Bueno	26
1006	" Domingos Eugenio	200
1007	" Feliciano da Silva	157
1008	" Ferraz de Campos	111
1009	" f.º de Gabriel Penteado	55
1010	" Franco Mourão	62
1011	" " de Mello	1.200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1012	Joaquim José da Silva Pinto Filho, menor	2
1013	" Lopes Lebre Filho	15
1014	" Manuel de Lima	6
1015	" " Pereira	127
1016	" Marcellino da Silva Fialho	82
1017	" Martins de Siqueira	100
1018	" de Mendonça Filho	508
1019	" Pereira Carneiro Bastos	11
1020	" dos Santos Mattos, menor	17
1021	" " " Lima (Lisbôa)	100
1022	" Silverio de Castro Barbosa	112
1023	" Simões Lameiro	23
1024	" Teixeira de Carvalho	34
1025	" " Nogueira de Almeida	1.818
1026	" Victorino de Toledo	402
1027	" Villac	48
1028	" Villela de Oliveira Marcondes	25
1029	Joaquina de Araujo Gomes Bernardes, d., baroneza de S. Joaquim	473
1030	" Ferreira Cardoso, d.	63
1031	" Pinheiro e Prado, d.	14
1032	" Ramalho Pinto de Castro, d.	30
1033	" Soares Proença Bueno, d.	154
1034	Johann Haasis	165
1035	John Johnson Tindal	29
1036	" Snape	8
1037	Jorge de Andrade Maia	3
1038	" Campbell	1
1039	" Collier	13
1040	" Pacheco e Silva, menor	13
1041	" da Silva Prado, menor	140
1042	José Affonso Ratto	250
1043	" de Alimathéa Costa	9
1044	" Alfred Schiltz	13
1045	" de Almeida Peixe	8
1046	" " " Prado	12
1047	" " " Prado Primo	29
1048	" Alvares Rosenhain	63
1049	" Alves de Camargo	180
1050	" Alves de Camargo, f.° de D. Anna de Camargo	11
1051	" Antonio Corrêa Fontes	78
1052	" " de Gouvêa	48
1053	" " Pereira	30
1054	" " da Silva Fialho	80
1055	" " Soares	35
1056	" Augusto de Andrade	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1057	José Augusto Simões, menor	3
1058	" Avelino Mendes	50
1059	" Benedicto Marcondes de Mattos	299
1060	" Bonifacio de Oliveira Coutinho, menor	5
1061	" Cabral de Vasconcellos	244
1062	" Carlos, f.º do Visconde de Montbron	75
1063	" " de Macedo Soares	50
1064	" " Pacheco e Silva, menor	23
1065	" do Carmo de Souza Meirelles	15
1066	" Cassio de Macedo Soares, dr.	22
1067	" Castellano	150
1068	" Cesarino	425
1069	" Claudio Bocayuva Bulcão	4
1070	" Dias Aranha	11
1071	" Eduardo, f.º de João de Lacerda Soares.	40
1072	" " Prates	150
1073	" Elias de Paiva Junior	39
1074	" Felix Nunes	649
1075	" Ferreira de Mello Nogueira	74
1076	" Ferraz Junior	272
1077	" " de Sampaio	150
1078	" f.º de José de Sampaio Moreira	20
1079	" f.º de Leovigildo da Silva Prado	25
1080	" f.º de d. Maria Honoria	33
1081	" f.º de Primitivo de Castro R. Sette	3
1082	" Fonseca Teixeira de Barros	3
1083	" Francisco de Queiroz Telles	10
1084	" " Simões dos Santos	32
1085	" Franco Mourão	151
1086	" Grisi	14
1087	" Ignacio Monteiro de Barros	8
1088	" Ildefonso de Souza Ramos	368
1089	" Joaquim Pinto de Souza	13
1090	" " Pires	13
1091	" Leite Forjaz	12
1092	" Levy (Cordeiro)	379
1093	" Luiz de Oliveira Borges	141
1094	" M. Frias	20
1095	" Manuel de Azevedo Marques, dr.	30
1096	" " Braga	14
1097	" Marcellino de Moraes Barros	89
1098	" Maria Blanco	103
1099	" " Passalacqua	24
1100	" Monteiro Pinheiro	186
1101	" Nhônhô Padre	130
1102	" Oliva, dr.	74
1103	" de Oliveira	24

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1104	José de Oliveira Junior, menor	11
1105	" de Paula Leite de Barros, dr. . . .	3.380
1106	" Patricio Fernandes	23
1107	" Pedro Strasburgo	460
1108	" Raymundo, f.º de M. de Oliveira Rôxo .	5
1109	" de Queiroz Lacerda Junior, menor . .	88
1110	" Rodrigues de Castro, menor	6
1111	" " Cardoso	2
1112	" de Sampaio Moreira	276
1113	" Sanches Martins, menor	3
1114	" de Souza Menezes e Vasconcellos . .	47
1115	" " " Queiroz	1.051
1116	" Thiago de Siqueira	10
1117	" Toralis de Gismènes, menor	15
1118	" Vicente de Queiroz Ferreira	1.575
1119	" " de Souza Queiroz	781
1120	" Xavier de Toledo	152
1121	" Worms	24
1122	Joseph Krause	980
1123	" Levy, de Paris	218
1124	" Paul René Delage	16
1125	" Vigna	10
1126	Josephina Eugenia de Azevedo Marques, d. .	39
1127	" f.ª de José de Campos Toledo . .	34
1128	" Hortencia de Moura Brito, d. . .	2
1129	" Marotte, d.	19
1130	" de Mello Malta, d.	500
1131	" Moreira Pinto, d.	4
1132	" Soares de Camargo, d.	101
1133	" de Toledo, d.	52
1134	Josino, f.º de José A. de Souza Camargo .	16
1135	Josué de Almeida Prado	11
1136	Julia A. de Ornellas Muniz, d., herança . .	12
1137	" Adelaide Silva	19
1138	" de Almeida Prado Penteado, d. . . .	100
1139	" Arminda Martins Vieira, d.	5
1140	" de Azevedo Marques, d.	7
1141	" Lucia, f.ª de Adolpho Grefi Borba .	33
1142	" Prates da Silva Baptista, d.	808
1143	" Prudente de Moraes, d.	115
1144	Juliano Martins de Almeida	235
1145	Julie Poullan	164
1146	Julien Simon	59
1147	Julieta Brotero Corrêa de Sá e Benevides, d.	9
1148	" Granja, menor	2
1149	" de Oliveira, menor	11
1150	Juliette Thorel, d.	4

Nnmero de ordem	NOMES	Numero de acções
1151	Julio de Almeida Prado Penteado, menor .	97
1152	" Angeleri	6
1153	" Bertini	57
1154	" Cesar de Queiroz Guimarães. . . .	25
1155	" Conceição	28
1156	" Joaquim Gonçalves Maia	23
1157	" Mathias de Camargo	36
1158	" Moreira	3
1159	Justiniana Ramos Maria das Flores, d. . .	9
1160	Juvenal Ferreira dos Santos	22
1161	" f.º de Frederico Romeu	50
		323.003
	K	
1162	Katie Fitz Gerald, d.	115
		323.118
	L	
1163	Laerte Briant, menor	10
1164	Lafayette Briant, menor	10
1165	Laly, f.ª de José Elias Corrêa Pacheco . .	22
1166	Lamartine, f.ª de d. Angela dell'Anese . .	123
1167	Lambert, Frères & Comp.	587
1168	Laura Faro de Araujo, d.	85
1169	" de Lara Campos, menor	32
1170	" Mundt, d.	30
1171	" Muniz de Souza Camargo, menor . .	33
1172	" Pinto de Moraes, menor	1
1173	" da Silva Neiva, menor	25
1174	Lauro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6
1175	Lavinia Bueno Teixeira, d.	50
1176	" Dauntre Salles de Mello, d. . . .	50
1177	" Escobar Tinson, d.	150
1178	" de Mesquita Barros, d.	195
1179	" Pinto de Moraes, menor	1
1180	Lazard Blum	267
1181	Leandro, f.º de Arthur Madeira . . .	1
1182	" Pitta de Abreu Teixeira	8
1183	Léo Bocayuva Bulcão	4
1184	Léon Boisramet	24
1185	" Raphael Weill, dr.	116
1186	Leonard Jancey Jones Junior	8
1187	Leonardo Quilici	9

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1188	Leonor Augusta de Assumpção, d. . . .	134
1189	" Backeuser de Medeiros, d.	85
1190	" de Barros Magalhães, d.	2
1191	" Cilencina de Campos, d.	124
1192	" Cunha, d.	3
1193	" Lacerda de Oliveira	10
1194	" Monteiro da Silva, d.	221
1195	" de Moraes Barros, d.	147
1196	" da Motta Lima, d.	56
1197	" Rodrigues de Siqueira, d.	23
1198	" da Veiga von Schilgen, d.	117
1199	Leontina, f.ª de Manuel da Cunha Lobo . .	149
1200	" Monteiro de Barros, menor . . .	103
1201	Leontino Queiroz	12
1202	Leopoldina de Andrade Paes Varella, d. .	5
1203	" Ribas da Silva, d.	28
1204	Leopoldo, f.º de d. Isaura Ferreira Leite .	3
1205	" Pires de Moraes	7
1206	Leovigildo da Silva Prado.	1.648
1207	Leticia de Lacerda Franco, d.	51
1208	Levy, Weill & Comp.	70
1209	Libania Guerra da Veiga Pinto, d.	194
1210	Liborio Luiz Ferreira	34
1211	Lidgerwood Limited	2
1212	Lino Joaquim da Cruz	16
1213	Livio Tagliasacchi	14
1214	London and Brazilian Bank, Ltd.	3.872
1215	" Country & Westminster Bank, Ltd. .	20.087
1216	" and River Plate Bank, Ltd. . . .	6.213
1217	Lorenzo Sarti	200
1218	Louis Coquenhen	30
1219	" Dapples	7
1220	" Delamain	940
1221	" Etchbarne	39
1222	" Frétin	77
1223	" Gensburger, Paris	100
1224	Louise Bouilly, d.	30
1225	" Halphen Frey, d.	2
1226	" Légru, d.	86
1227	Lourença Aranha Rodovalho, d.	47
1228	Lourenço Alves Cardoso, herança	280
1229	" de Souza Passalacqua, menor . .	39
1230	Lucas Antonio Monteiro de Barros Junior .	9
1231	Lucia de Almeida Prado Penteado, menor.	97
1232	" Antunes dos Santos, menor . . .	4
1233	" Augusta Mendes de Rezende, d. . .	39
1234	" Barreto, menor	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1235	Lucia f.ª de Francisco Braida	1
1236	" de Lacerda Franco, d.	179
1237	" de Lara Campos, menor	32
1238	" Maria, f.ª de Mathias de O. Rôxo	8
1239	Luciano Ribeiro da Silva	200
1240	Lucie Bourdillat, d.	50
1241	Lucien Levy, Paris	57
1242	Lucilla, f.ª de Manuel da Cunha Lobo	161
1243	" f.ª de Michel Calogeras	48
1244	Lucinda Quirino dos Santos, d.	21
1245	Luiz Alfredo, f.º de A. A. de Souza Rangel	8
1246	" de Andrade Villares	55
1247	" Aranha Junior	167
1248	" Drouet	1
1249	" Felippe de Queiroz Lacerda	12
1250	" Fernandes	2
1251	" Fernando do Amaral, menor	2
1252	" f.º de Carlos de A. Villares	72
1253	" f.º de Francisco de Monlevade	1
1254	" f.º de Luiz Alves de Almeida	1
1255	" Gonzaga Amarante Cruz, dr.	460
1256	" " de Souza e Silva	4
1257	" Henrique Levy	133
1258	" José Martins Vieira	88
1259	" José de Carvalho e Mello Mattos, menor.	3
1260	" Leal Fernandes	10
1261	" do Lago Guimarães	5
1262	" Leite Guimarães, herança	40
1263	" Marques Pavão	14
1264	" de Mattos Pimenta	6
1265	" Monteiro da Silva, menor	71
1266	" Octavio de Souza Prates	228
1267	" Pereira Barreto, dr.	115
1268	" Rodrigues Ferreira	152
1269	" " de Moraes	60
1270	" Tavares Alves Pereira	132
1271	Luiza de Abreu Lima, d.	32
1272	" de Almeida Leite e Silva, d.	220
1273	" de Azevedo Marques Ferreira, d.	21
1274	" " " Salles Pinto, d.	14
1275	" Brasilia Moreira Marques, d., herança.	79
1276	" de Camargo Abreu, d.	28
1277	" Izabel Tindal, d.	29
1278	" Maria Nogueira, d.	50
1279	" Miquelina de Moraes, d.	2
1280	" de Moraes Assumpção, d.	213
1281	" Peixoto, menor	1.460

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1282	Luiza Pereira Dias, d.	205
1283	" Silva e Abreu, d.	79
1284	Lula Beatrice Wysard, d.	62
1285	Luzia Maria da Conceição, d.	100
1286	Lyceu do Sagrado Coração de Jesus . . .	43
1287	Lydia, f.ª de Antonio da Costa Junior . . .	26
1288	" f.ª de Julio Conceição	18
1289	" f.ª de d. Mariana Prada	27
1290	" Maria, f.ª de Carlos D. de Carvalho .	5
1291	" Monteiro da Silva, menor	71
1292	Lygia Furtado Cesarino, menor	5
1293	L. Grumbach & Comp.	199
		366.012

M

1294	Madame Arthur Levy	10
1295	" Ernest Léon	7
1296	" Henry Paradis, nèe Zelia Roman .	215
1297	" Jules Waller	226
1298	" Veuve Georges Levy	36
1299	" Veuve Picot, nèe Marie A. Tricot .	42
1300	Madeleine de Breuilpont, d.	114
1301	" Levy, menor	10
1302	" Sage, menor	2
1303	Malvina de Barros Leme, d.	50
1304	Manuel Antonio de Carvalho	12
1305	" " de Oliveira Pinheiro . .	8
1306	" André Gaspar.	402
1307	" Candido da Costa	60
1308	" Carlos Aranha	167
1309	" da Costa Ferreira.	24
1310	" da Cunha Lobo	20
1311	" Duarte de Souza Lima	11
1312	" Feliciano de Castilho	11
1313	" Ferreira Santiago.	140
1314	" f.º de d. Angela dell'Anese . . .	121
1315	" f.º de Boaventura Rodrigues de Souza	84
1316	" f.º de Gabriel Penteado	55
1317	" Garcia da Silva	244
1318	" de Jesus Rodrigues de Castro . .	7
1319	" Joaquim de Albuquerque Lins . . .	172
1320	" José Ferreira de Carvalho	89
1321	" " Pinto	20
1322	" Justo	33
1323	" Maria	50

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1324	Manuel Marques Patarra.	287
1325	" Martins Filgueiras	60
1326	" " Fiuza	115
1327	" " Fragoso	160
1328	" de Moraes	400
1329	" de Oliveira	9
1330	" de Paula Leite de Barros	133
1331	" Pinto Torres Neves	909
1332	" da Rocha, menor	14
1333	" Rolemberg Leite de Sampaio, dr. . .	154
1334	" dos Santos	50
1335	" dos Santos Maia	78
1336	Manuella de Lacerda Vergueiro, d. . . .	13
1337	Marc Loeb	134
1338	Marcel Ramondon	25
1339	" Weill	42
1340	Marcello, f.º de Joaquim de Mendonça Filho	63
1341	Marcionillo Dario Trigo	25
1342	Marcos Antonio, f.º de Carlos A. M. de Barros	28
1343	" Dolzani Inglez de Souza, dr. . . .	16
1344	Margarida Maria do Espirito Santo, d. . .	27
1345	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos .	6
1346	" Julieta de Azevedo Marques, d. .	115
1347	" Maria, f.ª de Michel Calogeras .	15
1348	" Pacheco, menor	40
1349	" Pereira Pinto Calogeras, d. . .	642
1350	" Teixeira Leite Penido, d. . . .	56
1351	Margherita Meneghelli, d.	47
1352	Marguèrite Hutinet, d.	23
1353	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo, d. . .	103
1354	" Adolpho Pacheco Neiva, menor . . .	23
1355	" Agnodicia Alvares Rubião, d. . . .	4
1356	" Alves de Lima, d.	3
1357	" " de Moraes, d.	19
1358	" Amelia da Costa Carvalho, d. . . .	169
1359	" " f.ª de A. P. S. L. Macedo Chaves	6
1360	" " f.ª de A. A. de Souza Rangel .	16
1361	" " Henriques dos Santos, d. . .	100
1362	" " Lebre de Sampaio, menor . .	2
1363	" " Monteiro de Barros, d. . . .	9
1364	" Angela Paes de Barros	50
1365	" Angelica Alves Gomes, d.	5
1366	" " f.ª de José C. Mouth Filho .	13
1367	" " de Queiroz Telles, d. . . .	10
1368	" " de Souza Queiroz de Barros, d.	48
1369	" d'Annunciação Ferreira de Abreu, d. .	35
1370	" Antonietta de Barros, menor . . .	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1371	Maria Antonietta f.ª do Visconde de Montlaur	30
1372	" " Pinto Serva, d.	1
1373	" d'Apparecida Aranha de Lacerda, menor	88
1374	" de Aquino Fonseca, d.	230
1375	" Augusta Nogueira, d.	78
1376	" " Pacheco Jordão, menor . .	27
1377	" " Pinto, d.	4
1378	" Beatriz Penteado Prado, menor . . .	38
1379	" Benedicta Aranha de Lacerda, menor.	88
1380	" de Campos Mello, d.	575
1381	" Candida de Castilho, d.	1
1382	" " de Mendonça, d.	6
1383	" " Penteado, d.	5
1384	" Carlota Pereira de Souza, d. . . .	124
1385	" Carmelita, f.ª de Carlos Corrêa Galvão.	4
1386	" do Carmo Alves de Campos, menor .	11
1387	" " " Baptista Ribeiro, d. . . .	233
1388	" " " f.ª de José F. Queiroz Telles	1
1389	" " " Abbade, menor.	9
1390	" " " Gonçalves, d.	13
1391	" " " Maia, d.	5
1392	" Catharina, f.ª de Luiz da Silva Prado .	10
1393	" Cecilia de Nioac Segesser de Brunnegg	125
1394	" " Pinto Serva, d.	7
1395	" " R. de Souza Rangel, d. . . .	26
1396	" " Vicente de Azevedo, menor .	11
1397	" Clementina Bueno Bierrenbach, d. . .	50
1398	" da Conceição Aranha de Lacerda, menor	88
1399	" " " Franco de Andrade, d. .	600
1400	" " " Simões, d.	10
1401	" Cornehls, d.	32
1402	" Dulcelina de Campos Toledo, d. . . .	202
1403	" Elisa Pereira dos Santos, d.	24
1404	" Elisabeth Tindal, d.	29
1405	" Elvira de Assumpção, menor . . .	32
1406	" Emilia de Lacerda Soares, d. . . .	12
1407	" " dos Santos, menor	25
1408	" da Encarnação Brasilia Moreira, d. .	112
1409	" Engracia Dias Leite, d.	101
1410	" Ephigenia Aranha Rodovalho, menor .	47
1411	" Eponina Pacheco Rocha, d.	75
1412	" Eufrasia, d.	45
1413	" Eugenia, f.ª de C. A. M. de Barros .	50
1414	" " M. de Barros, cond.ª de Nioac	485
1415	" Felicissima de Proença Pinto de Moura	15
1416	" Fernandes, d.	2
1417	" f.ª de Alvaro Macedo Guimarães . .	23

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1418	Maria f.ª de Manuel de Paula Leite de Barros	2
1419	" Flóra Franco Soares, d.	445
1420	" Fontes, d.	6
1421	" Francellina Ferreira Peake, d. . . .	21
1422	" Francisca Pacheco Jordão, menor . .	27
1423	" Georgina Regis de Oliveira, d. . . .	60
1424	" da Gloria Azevedo, d.	36
1425	" " " Quartim de Moraes, d. . .	42
1426	" Grotta, d.	9
1427	" Hauth, d.	235
1428	" Helena da Silva Prado, menor . . .	170
1429	" Ignez, f.ª de João de Lacerda Soares .	40
1430	" Izabel Bulcão Giudice Lobo, d. . .	6
1431	" " Pacheco Jordão, menor . . .	40
1432	" Januaria, f.ª de d. Maria G. Vieira Lessa	10
1433	" Joanna de Siqueira, d.	10
1434	" José Aranha de Lacerda, d.	100
1435	" " f.ª de Eduardo Figueiredo Rebello	11
1436	" " f.ª de Mario de Oliveira Rôxo .	6
1437	" " Pinto Neves, d.	78
1438	" Josephina Collet e Silva, d.	30
1439	" Junqueira de Almeida, menor . . .	36
1440	" Leopoldina da Costa Aguiar, d. . . .	20
1441	" de Lourdes de Almeida Lima, menor .	100
1442	" " " f.ª de Francisco A. Ferraz	6
1443	" " " Pacheco e Silva, menor .	23
1444	" Lucia, f.ª de V. F. Monteiro de Barros	75
1445	" Lucilla de Almeida Mattos, d. . . .	150
1446	" Luiza Alves, d.	2
1447	" " Alves Leme, d.	92
1448	" " de Campos, menor.	124
1449	" " Flynn, d.	68
1450	" " Grazan, d., veuve J. Goetschel .	40
1451	" " de Lara Campos, menor . .	24
1452	" " Leme Navarro, d.	32
1453	" " Ribeiro de Figueiredo, d. . .	66
1454	" " Quirino dos Santos, d. . . .	253
1455	" " Wright, d.	42
1456	" " Villac, d.	34
1457	" da Luz Ribeiro de Figueiredo, d. . .	67
1458	" Luzia Aranha de Lacerda, menor . .	89
1459	" " Barbosa Aranha, d.	8
1460	" " Queiroz Aranha, d.	1.203
1461	" Machado, d.	100
1462	" Martins de Azevedo, menor	14
1463	" de Mello, d.	20

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1464	Maria Mércier, d.	26
1465	" Monteiro de Barros Portella, d. . . .	2.000
1466	" Nazareth Prado Pacheco e Silva, d. .	227
1467	" Noemi de Barros, menor	5
1468	" Noemia Pinto de Moraes, menor . .	1
1469	" de Oliveira, menor	11
1470	" Olympia Cerquinho Malta, d. . . .	60
1471	" Osorio Ferreira dos Santos, d. . . .	54
1472	" Paula de Barros Monteiro, menor . .	33
1473	" de Paula Ramos Nogueira, d. . . .	2
1474	" Ribeiro Nogueira Defini, d.	450
1475	" Rita, f.ª de João Coutinho de Lima .	1
1476	" " f.ª de Mario de Oliveira Roxo .	9
1477	" " Monteiro de Barros Rôxo, d. .	100
1478	" " de Queiroz Telles, menor . . .	11
1479	" Rocha, menor	11
1480	" da Rocha Leão, d.	11
1481	" Rosa de Assumpção Pinto, d. . . .	100
1482	" Rouchet, d.	56
1483	" Salomé de Oliveira, d.	30
1484	" dos Santos Mattos, d.	19
1485	" Schorcht, d.	155
1486	" da Silva Carneiro Fernando, d. . .	41
1487	" " " Prado, menor	27
1488	" Sophia da Silva Prado, d.	200
1489	" Stella Penteado Prado, menor . . .	34
1490	" Thereza Bandeira de Mello, d. . . .	230
1491	" " Bernheim, d., V.ve Georges Levy	74
1492	" " Christina Leite, d.	8
1493	" " f.ª de Victorio Cresta . .	5
1494	" " f.ª de L. A. Mont.º de Barros	18
1495	" " de Jesus Novaes, d. . . .	684
1496	" " Novaes Leme, d.	37
1497	" " do Rego Freitas, menor . .	81
1498	" " Ringmann, d.	34
1499	" " de Souza e Silva, d. . . .	78
1500	" Thomasia Baeta Neves, menor . . .	6
1501	" Umbellina Santiago Ferreira, d. . .	9
1502	" Véra Rôxo de Carvalho, d.	26
1503	Mariana Ayrosa Garcia, d.	52
1504	" f.ª de Francisco de Monlevade . .	1
1505	" Marcondes, d.	59
1506	" de Oliveira Seabra Pimenta Bueno, d.	92
1507	" Silva de Castro Menezes, d. . . .	60
1508	Mariano de Siqueira	2
1509	Marie-Albert Coussin du Perceval . . .	115
1510	" Amelie Henriette Barennes, d. . . .	64

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1511	Marie Armande F. Louise H. de Bernoville, d.	25
1512	" Elisabeth Costancau, d.	268
1513	" Felicie Izabelle du Kerret, d.	38
1514	" Hortense Duboc, d.	14
1515	" Josephine Meyer, d.	272
1516	" Louis E. Henri, vicômte de Cressac	42
1517	" Louise Lucy Henriette Dycke Gautier, d.	14
1518	" Madeleine Blanc, d.	16
1519	" Mineur, d., de La Rochelle	23
1520	Marietta Dolores de Oliveira, d.	50
1521	" de Lacerda Franco, d.	80
1522	Marina de Carvalho Tapié, d.	75
1523	" f.ª de J. Coutinho de Lima	1
1524	" f.ª de Lucas Monteiro de Barros Rôxo	10
1525	" Malta Cardoso, menor	1
1526	" Prado Penteado de Rezende, d.	130
1527	Mario Bulcão Giudice, menor	6
1528	" Ferraz de Camargo	304
1529	" f.º de João Tapié	75
1530	" Porchat, dr.	6
1531	" Prates da Silva Baptista, menor	94
1532	" Rôxo Sobrinho, menor	2
1533	" da Silva Prado	193
1534	Mary Dulley Lupton, d.	44
1535	" H. Fonseca Cotching Speers, menor	5
1536	" Kirk, d.	65
1537	" Izabel Baggott, d.	4
1538	Marquez de Breuilpont	249
1539	Marquise de Michelez Boyer	29
1540	Martinho, f.º de Martinho da Silva Prado	40
1541	" Jacob	7
1542	Martha Cecilia, f.ª do conde de Montbron	100
1543	" Hoff, menor	11
1544	" Negreiros, d.	28
1545	Marthe-Clémentine Zeferine Renaud Davésères des M. de Fresnoy, contesse de Montborn.	138
1546	Mathias Rodrigues Liberado	60
1547	" Valladão, dr.	100
1548	Mathilde de Aguiar de Andrada, menor	108
1549	" Alves de Souza, d.	10
1550	" Bundschuh, d.	11
1551	" Charles, d.	48
1552	" Frétin, d.	6
1553	" M. da Fonseca Macedo Soares, d.	1.000
1554	" de Lacerda Franco, d.	75
1555	" Mainz, d.	947
1556	" Roche, d.	41

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1557	Matthew H. Bush, herança	12
1558	Maud Snape	7
1559	Maurice Jacques Dreyfus, menor	9
1560	" Samuel	37
1561	Mauro Pimentel	10
1562	Max Jorge Frederico Mundt	215
1563	Maxime-Xavier-Joseph-Marie de Cheiade, vicomte de Montbron	29
1564	Maximino Mendes da Silva	41
1565	Melciades Luné de Porchat	24
1566	Mercêdes de Siqueira Mendonça, d.	26
1567	Miguel A. Rinaldi	22
1568	" Vieira Monteiro	489
1569	Militão Nogueira de Carvalho	209
1570	Minnie Louise Everett, d.	10
1571	Miran Latif	350
1572	Miquelina F. de Campos Camargo, d.	8
1573	Moacyr, f.° de Bernardino José Leite	6
1574	" Pinto de Moraes, menor	1
1575	Moysés Marcondes, dr.	212
1576	Murdo Mackenzie	25
1577	M. V. Levy Frères & C.	10.587
		403.294

N

1578	National City Bank (The)	1
1579	Narciso Belli	69
1580	Nathalio, f.° de d. Justiniana R. M. das Flôres	1
1581	Nathan Mund	20
1582	" Rollmann	121
1583	Nelson Foot, menor	108
1584	Ney Rezende Villares	48
1585	Nicoláo Tolentino Piratininga	11
1586	" Vergueiro Le Cocq, dr.	22
1587	Noel Coeroli	20
1588	Noemia Alves de Camargo, menor	11
1589	" Barbosa Netto, menor	200
1590	" Leite da Veiga, d.	6
1591	" f.ª de Carlos de Andrade Villares	72
1592	" de Lara Campos, menor	32
1593	" Pacheco Alvares Rubião, d.	3
		404.039

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	O	
1594	Octacilio Junqueira de Almeida, menor . .	36
1595	Octaviano de Almeida Prado	100
1596	" Pacheco Jordão	108
1597	Octavio Paes de Barros	438
1598	" da Silva Prado	93
1599	Odette, f.ª de Antonio A. de Barros Cruz .	21
1600	" Pereira Dias, menor	25
1601	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl . . .	3
1602	Odon Lima Cardoso	6
1603	Olga Clemencia Rheingantz da Porciuncula, d.	250
1604	" f.ª de Arthur Rodrigues	24
1605	" de Magalhães Araguaya de Maraude, d.	121
1606	" de Sampaio Ferreira, menor	1
1607	Olinda Farani, d.	150
1608	" Mauraz Cesarino, menor	5
1609	Olindo Chiaffarelli, menor	9
1610	Oliva Eccher, d.	18
1611	Olivia Guedes Penteado, d.	168
1612	" de Moraes Florence, d.	60
1613	" f.ª de Afrodisio de Sampaio Coelho .	40
1614	" Vasconcellos Meyer, d.	16
1615	Olympia de Almeida Prado Penteado, menor.	97
1616	" Cardoso Guimarães, d.	2
1617	" Cerquinho F. de Carvalho, menor .	10
1618	" de Souza Meirelles, d.	15
1619	Olympio Cerquinho Malta, menor	30
1620	" Pinheiro de Lemos, herança . . .	27
1621	Ondina, f.ª de Brazilio José Pompeu . . .	3
1622	" f.ª de Lothario Novaes	3
1623	Orestes Franceschini	5
1624	Orosimbo, f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6
1625	Oscar, f.º de Francisco de Almeida Ferraz .	6
1626	" Hoffman, menor	13
1627	" de Paula	13
1628	Oscarlino Dias, dr.	16
1629	Osorio de Barros Neves	56
1630	Oswaldo, f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6
1631	" f.º do dr. Reynaldo Porchat . .	80
1632	" Sampaio	50
1633	Othilia C. Smith, d.	42
		406.211

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	P	
1634	Palmyra Bloch	100
1635	Paschoal Rotundo	36
1636	Paul Charles Nathan	50
1637	" Léfaivre	58
1638	Paula von Hugo, d.	108
1639	" da Silva Prado, d.	108
1640	Paule-Marie-Louise-Mathilde de Cherade de Montbron, comtesse de Saint-Marsault	49
1641	Paulina Augusta de Barros Campos, d.	367
1642	" de Souza Queiroz, d.	146
1643	Paulino H. de Campos	124
1644	" Xavier de Azevedo Marques	5
1645	Paulo Benevides	6
1646	" Baptista de Souza Campos, menor	18
1647	" f.º de A. A. Rodrigues Dias, herança	66
1648	" f.º de Francisco A. de Oliveira e Silva	1
1649	" Florence	4
1650	" Frètin, menor	6
1651	" Horta Kesselring, menor	1
1652	" Malheiro de Mello, herança	13
1653	" Piza de Lara, menor	32
1654	" Plinio Barreto, menor	4
1655	" da Silva Prado	128
1656	Pedro Egydio Aranha Rodovalho, menor	47
1657	" " de Queiroz Lacerda	12
1658	" de Campos Toledo	200
1659	" Ferreira Guimarães	65
1660	" Gaudino	304
1661	" Hannickel Forster	850
1662	" Hoenen	6
1663	" Jacob Cremm	7
1664	" de Moraes Barros	73
1665	" Mercadante	5
1666	" Nespoli	3
1667	" de Souza Barros, menor	6
1668	Persano Pacheco e Silva	82
1669	Persio Amaral de Souza	7
1670	Pierre Edouard de Calmels Puntis	225
1671	" Joseph Gabriel Gizard	106
1672	" Marcel Dreyfus, menor	9
1673	" Poey	34
1674	Philip Hammond	37
1675	Placido Pinto Ribeiro	600
1676	Plinio Moreira	15
1677	" da Silva Prado	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1678	Polydoro Pinto de Carvalho	23
1679	Portador	22.213
1680	Priscilla, filha de Thomaz Gomes Viegas . .	11
1681	Prudent Adolph van Reable	12
1682	Prudente de Moraes Filho	92
1683	Pulcheria de Araujo Cintra, herança . . .	3
		432.691
	Q	
1684	Quiteria Luiza de Souza, d.	33
1685	Quintino, f.° de E. Cardoso de Negreiros .	27
		432.751
	R	
1686	Rachel Cesarino, f.° de Hilario Cesarino .	5
1687	Raphael Augusto de Souza Campos, menor .	18
1688	" Biltz	121
1689	" f.° de Joaquim Franco de Mello . .	5
1690	" de Souza Passalacqua, menor . .	57
1691	Raul f.° de Joaquim Franco de Mello . .	5
1692	" Ortiz Monteiro	57
1693	" de Rezende Carvalho	625
1694	" Soares de Moura	30
1695	Raymundo Breves, menor	5
1696	" Ferreira dos Santos	48
1697	Real e Benemerita Sociedade Portugueza de Beneficencia do Rio de Janeiro . . .	32
1698	Real Sociedade Portugueza de Beneficencia de Campinas	281
1699	Recolhimento de N. S. da Luz	600
1700	Regina de Almeida Prado Penteado, menor .	97
1701	" de Oliveira Coutinho, menor . .	16
1702	Renato de Andrade Maia	11
1703	" f.° de E. Cardoso de Negreiros . .	161
1704	René Flachfeld	136
1705	Reynaldo Porchat, dr.	100
1706	Ricardo, f.° de Alberto Lion	10
1707	" f.° de Carlos de Andrade Villares.	72
1708	Richard Thomas Bowly	446
1709	" W. Gray	2
1710	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	6
1711	Rita de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	47
1712	Roberto Armando Durval	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1713	Roberto A. W. Sloan	30
1714	" f.º do Barão de Flaghac	17
1715	" Emmanuel, f.º de Roberto de Nioac	25
1716	" Herminio Ferreira, menor	4
1717	" Hoff, menor	11
1718	" de Nioac	100
1719	" Schwenger	416
1720	Roberts Courtois Lloyd	10
1721	Rodolpho de Barros	2
1722	" Brenne	612
1723	" M. Guimarães	10
1724	Rodrigo Soares	131
1725	Roger, f.º do Conde de Legge	57
1726	Roland O.'Neill Addison	30
1727	Rosa Adelaide Aranha, d.	32
1728	" Cardoso, d.	50
1729	" do Coração de Maria, menor	29
1730	" Farani, d.	150
1731	" Rachel Vicente de Azevedo, menor	1
1732	" Ubelhard Lemgruber, d.	157
1733	Rose Nicole Dreyfus, menor	9
1734	Rosina Albano, menor	68
1735	Rudolfo O. Kesselring	25
1736	Ruth Ferreira da Costa, menor	1
1737	" f.ª de Antonio Alves de Barros Cruz	21
1738	" f.ª de Juvenal Corrêa de Mello	2
1739	Ruy Fogaça de Almeida	20
1740	" de Mendonça, menor	38
1741	" Sodré, menor	4
		437.816
	S	
1742	Sabino Machado	13
1743	Salomon Pompé	106
1744	Salvador Augusto de Queiroz Telles	44
1745	Santa Casa de Misericordia de Campinas	318
1746	" " " " " Casa Branca	42
1747	" " " " " Rio Claro	173
1748	" " " " " São Paulo	504
1749	" " " " " Ytú	330
1750	Santin Gaetano	70
1751	São Paulo Club	207
1752	Sara Bocayuva Bulcão, d.	4
1753	Sebastiana da Luz Quartim, d.	120
1754	" de Paula Machado, d.	560

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1755	Sebastiana Serra Penteado, d.	50
1756	Sebastião de Campos Cintra	31
1757	" Carlos Duarte	11
1758	" Ferreira	304
1759	" de Oliveira, padre	15
1760	Serafina Cunera, d.	3
1761	" Farani, d.	150
1762	Serafino Sarti	147
1763	Sergio de Magalhães, menor	1
1764	Servilio de Abreu Soares	17
1765	Sibylla Bausch, d.	92
1766	" Leal, d.	4
1767	Silvain Weil	120
1768	Silvana de Andrade Ribeiro	2
1769	Silvestre Candido Ribeiro	37
1770	Simão Bolivar de Queiroz Aranha.	122
1771	Simeão dos Santos Bomfim	69
1772	Simon Netter	258
1773	Simone de Moras, menor	138
1774	Sizinia de Paula Souza, d.	100
1775	Sociedade de B. dos Empr.os da C. Paulista	62
1776	" de Instr.o Popular e Benef.a, de Ytú	258
1777	" Mogyana Benef.a, de M. das Cruzes	2
1778	" Protectora das Familias dos Empr.os da Companhia Paulista.	60
1779	" Protectora dos Portug. Desvalidos.	88
1780	" Portugueza de Benef.a de S. Paulo	532
1781	Societá Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I.	5
1782	Solange, f.a do Visconde de La Tour	31
1783	" Fialho, d.	80
1784	" f.a de Carlos de Andrade Villares	72
1785	" Guimarães Lima, d.	24
1786	" Rufina de Oliveira e Silva, d.	147
1787	" Simon, d.	185
1788	Sophie Izaure Marguérite Delamain, d.	13
1789	" Gabrielle Bloch, d.	68
1790	Stefano Pessa	48
1791	Stella, f.a de Abel de Andrade Villares	29
1792	" f.a de Francisco de Monlevade	1
1793	" f.a de Hyppolito P. Alves de Araujo	52
1794	" Penteado da Silva Prado, d.	580
1795	Suzanne Broquet, d.	5
1796	Sylvia de Campos Toledo, d.	179
1797	" f.a de d. Helena Cramer Marques	17
1798	" f.a de Francisco de Almeida Ferraz	6
1799	" f.a de Waldomiro Fagundes	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1800	Sylvia Ladeira Marques, d.	1
1801	" Pimenta Bueno, d.	18
1802	" Monteiro de Barros Brotero, d.	12
1803	Sylvio, f.º de José Sampaio Moreira	6
1804	" de Lara Campos, menor	20
1805	" de Toledo Piza, menor	24
		11
		444.614
	T	
1806	Theodomiro de Toledo Piza	20
1807	Theodora de Souza Leite, d.	13
1808	Theodore Bloch	20
1809	Theodoro Antunes Maciel	50
1810	Theophilo Ferreira de Almeida	1
1811	Theotonio de Lara Campos Netto, menor	24
1812	" Piza de Lara, menor	32
1813	Thereza de Castro Carvalho, d.	122
1814	" da Cunha Salles, d.	83
1815	" Cerquinho F. de Carvalho, menor	10
1816	" Forster, d.	1
1817	" de Jesus Trindade, menor	4
1818	" Maria de Lima, d.	6
1819	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11
1820	" do Val, d.	310
1821	Thiers Dantas Ferraz	18
1822	Thomaz de Aquino Collet e Silva	16
1823	" Dias Leite	82
1824	" Vitta	248
1825	Tito Pacheco	10
		445.695
	U	
1826	Urbano dos Santos Bomfim	69
1827	Umbellina Cabral de Vasconcellos, d.	26
		445.790
	V	
1828	Valentina Pompêo do Amaral, d.	13
1829	Valentine Weil, d.	5
1830	Valeriana dos Santos Bomfim, d.	60

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1831	Vasco Pinto Bandeira	31
1832	Vergniaud Neger	20
1833	Veronica Toralis de Gismenes, menor . . .	15
1834	Veuve Bariquand, nèe Julie Josephine Tricot.	123
1835	" Louis Leib & Comp.	100
1836	" Myrthel Levy	30
1837	Vicente Gatti	50
1838	" Melillo	117
1839	" Paulo Monteiro de Barros	2.875
1840	" Rodrigues Penteado	6
1841	Vicentina Mariano da Silva, d.	100
1842	Vicômte Alphonse de la Horie	14
1843	" Charles de Saint Marsault . . .	195
1844	" Jean Marie-Paul-Maurice de Cherade de Montbron	20
1845	" Jean de Montbron	80
1846	" René-Robert- Alexandre Marie de Cherade de Montbron	48
1847	Vicômtesse de Moras	139
1848	Victor, f.º de Washington Luiz P. de Souza.	43
1849	" Martins de Almeida	152
1850	" Monteiro de Barros	100
1851	" de Souza Meirelles	121
1852	Victoria Christi, d.	18
1853	" Pinto Serva, d.	203
1854	Virgilia Ferreira Coelho, d.	22
1855	" de Oliveira Mendes, d.	6
1856	Virgilio Antonio de Brito	130
1857	" Rodrigues Alves.	2.296
1858	Virginia Alves do Amaral Cardoso, d. . .	60
1859	" de Assis Pacheco, d.	138
1860	Visconde de La Tour	793
1861	" de Montbron	50
1862	" de Nova Granada	1.477
1863	Viscondessa de Elbenne	13
1864	" de La Tour	667
1865	" de Montbron	2.452
1866	de Nova Granada	199
1867	" de Soutello	269
1868	Vitaliano de Almeida Prado	18
		459.058
	X	
1869	Xavier de La Tour	34
		459.092

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	W	
1870	Waldimir Malheiros, menor	48
1871	Waldomiro Simões, menor	3
1872	Washington, f.º de L. L. Guimarães . . .	41
1873	" Luis Pereira de Souza	45
1874	Wilhelmina Gompertz, d.	172
1875	Wilhelm Lorentz	143
1876	" H. Booth	113
1877	" Mather	36
1878	" Nielsen	78
1879	Winifred Grace Hvistendahl, d.	6
1880	Worms & Irmãos	38
		459.815
	Y	
1881	Yolanda Franc.ª, f.ª de O. L. Ribeiro de Faria	18
		459.833
	Z	
1882	Zuleika, f.ª de Joaquim Pereira	9
1883	" de Magalhães, menor	2
1884	Zulmira Bemvinda da Costa Carvalho, d. .	143
1885	" de Oliveira Barros, d.	13
		460.000

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde o seu começo até 31 de dezembro de 1917

Primeira parte.

ANNOS	Extensão kilometrica em trafego — Das linhas ferreas — Em via singela	Em via dupla	Total	Da linha fluvial	Numero de passageiros transportados	Numero de animaes transportados	Numero de toneladas transportadas — De café	De outras mercadorias	TOTAL
1872	88		88		83.531				26.150
1873	45		45		56.212				54.968
1874	45		45		76.402				67.522
1875	58		58		96.614				76.362
1876	106		106		156.952				84.137
1877	155		155		159.706				75.600
1878	185		185		157.944				93.848
1879	204		204		165.503				95.386
1880	224		224		178.373				99.198
1881	228		228		177.283		64.270	58.208	122.478
1882	243		243		166.774		71.133	61.895	133.028
1883	243		243		161.539	4.919	95.541	64.580	160.121
1884	243		243		165.839	4.821	87.842	66.926	154.768
1885	243		243	43	184.837	5.776	97.977	77.301	175.278
1886	244		244	92	197.790	5.610	93.984	82.681	176.665
1887	250		250	200	231.850	7.004	73.451	101.970	175.421
1888	250		250	200	298.596	6.701	86.758	132.733	212.486
1889	250		250	200	319.401	7.071	124.832	133.847	258.679
1890	250		250	200	348.150	5.768	132.764	168.093	300.857
1891 (1)	292		292	200	543.579	9.767	157.678	209.763	367.441
1892 (2)	667		667	200	809.040	20.026	178.718	238.696	412.414
1893	731		731	200	1.179.245	29.109	121.259	285.866	407.125
1894	776		776	200	1.100.896	22.942	159.585	298.707	458.292
1895	791		791	200	1.372.035	25.653	175.693	380.998	556.691
1896	791		791	200	1.372.898	26.998	224.261	441.494	665.755
1897	791		791	200	1.422.141	27.141	284.370	406.275	690.645
1898	791		791	200	1.248.503	25.048	264.191	375.971	640.162
1899	807		807	200	1.060.465	26.542	309.822	350.906	660.728
1900	807		807	200	1.052.900	31.819	338.453	338.359	676.812
1901	823		823	200	1.101.779	21.963	505.430	378.562	883.992
1902	864		864	200	1.038.639	15.955	436.198	396.600	832.798
1903	979		979	66	939.886	17.056	382.863	366.285	749.148
1904	1.080		1.080		913.772	24.420	365.803	367.719	733.522
1905	1.055		1.055		949.794	29.638	356.396	369.004	725.400
1906	1.057		1.057		977.029	26.985	590.797	392.845	983.642
1907	1.058		1.058		1.117.827	31.490	527.107	448.676	975.783
1908	1.058		1.058		1.084.081	36.072	474.083	485.659	959.742
1909	1.085		1.085		1.127.868	47.534	629.648	491.618	1.121.266
1910	1.151		1.151		1.245.752	48.430	437.237	613.256	1.050.493
1911	1.151		1.151		1.522.538	77.733	489.668	707.054	1.196.722
1912	1.151		1.151		2.057.818	110.736	479.452	935.687	1.415.139
1913	1.161		1.161		2.412.772	97.228	532.951	1.008.812	1.541.263
1914	1.118	43	1.161		2.021.234	71.075	425.877	841.400	1.267.277
1915	1.118	43	1.161		1.875.482	106.559	600.965	756.422	1.357.387
1916	1.188	44	1.232		1.997.294	218.658	519.032	885.383	1.404.415
1917	1.201	44	1.245		2.019.296	323.952	534.801	944.706	1.479.507

Formação da renda liquida

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	Importancia recebida do Governo de S. Paulo, em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Importancias retiradas do fundo de reserva	Importancias provenientes da liquidação de emprestimos feitos a varias Companhias	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284				280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915		255$203			390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118			497:553$601
1875	889:414$782	365:860$766	524:054$016		9:424$992			533:479$008
1876	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		9:534$548			651:075$090
1877	1.541:836$645	564:382$603	977:454$042		8:640$451			986:094$493
1878	2.095:525$850	687:074$060	1.508:451$790		12:754$611			1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		18:421$722			1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$371		1.342:316$117
1881	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011		5:388$166	38:820$833		1.680:859$010
1882	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$553			1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349		4:084$913	39:238$732		1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922	26:505$975		1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436		5:214$191			1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882			1.716:787$467
1887	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245		4:399$123			1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703			2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870			2.742:103$951
1890	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		67:223$051			3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$588					3.988:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615					4.307:382$615
1893	10.230:964$064	6.180:472$486	4.050:491$578					4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329:442$159		380:292$828			8.709:734$987
1895	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667					10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110					10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910					12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980		1.000:000$000	2.800:000$000		14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071			11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9.132:355$850	12.939:589$419		656:188$213			13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2.624:433$855			20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	14.669:483$875		4.489:102$050			18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4.017:888$088			14.548:440$290
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223		3.021:920$281			12.040:438$504
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262		3.009:320$501			12.732:169$763
1906	27.110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294		3.020:970$241			21.471:305$535
1907	24.861:763$568	10.327:348$869	14.534:422$699		1.580:083$921			16.114:506$620
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964		3.160:746$380			15.408:188$344
1909	27.111:851$729	12.471:848$164	14.640:003$565		3.002:577$014			17.642:580$579
1910	23.072:010$089	10.504:324$134	12.567:685$955		5.021:179$859			17.588:865$814
1911	27.135:300$222	11.911:376$338	15.223:923$884		4.986:930$394			20.210:854$278
1912	30.957:439$941	14.364:717$748	16.592:722$193		4.455:510$448		148:000$000	21.196:232$641
1913	34.045:510$848	17.823:429$464	16.222:081$384		2.666:841$915		400:000$000	19.288:923$299
1914	26.193:812$863	13.950:936$163	12.242:876$700		4.874:890$536			17.117:767$236
1915	30.502:984$262	14.142:030$803	16.360:953$959		218:292$904			16.579:246$863
1916	31.926:225$203	15.841:783$786	16.084:441$417		2.030:840$523			18.115:281$940
1917	33.704:892$084	17.511:084$857	16.193:807$227		1.942:785$906			18.136:593$133

[In the column "Importancia recebida do Governo":] Em 28 de abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento na importancia de 8:941$400 e a 7 de fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284, relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985.

E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.

Distribuição da renda liquida

ANNOS	Dividendos — Importancias distribuidas	Quota por acção	Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição de garantia de juros	Saldos do trecho de Campinas a Rio Claro distribuidos pelos respectivos accionistas	Juros, descontos e amortisação da divida fluctuante	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 emittido em Londres em 1878	Imposto sobre dividendo	Imposto sobre capital
1872	(3) 280:000$000	11$200	7,00							
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000						
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609					
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906				
1876	408:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$689				
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835			
1878	1.116:188$920	18$070	9,08	33:000$000	73:647$679	(4)	279:948$080			
1879	150:248$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040		252:624$743	22:818$517		
1880	1.983:672$000	16$000	8,00	64:438$728			163:466$763	125:350$460		
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$472		188:949$840	131:493$930		
1882	1.495:739$880	28$980	12,00	111:463$674	Total pago 886:285$985		216:985$890	138:003$550		
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342			124:196$630	136:749$100		
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604				141:368$860		
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965				156:361$780		
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:280$404				147:477$940		
1887	1.528:164$000	18$700	9,85	8:294$982				129:745$683		
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381				112:952$147		
1889	2.568:499$600	29$900	14,95					106:381$300		
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527				126:755$858		
1891	3.779:330$000	33$000	16,50	30:521$391				178:394$147		
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$495				271:570$480		
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000				233:519$080		
1894	4.680:000$000	24$000	12,00	455:158$507				309:724$480		
1895	6.818:959$400	30$000	15,00	819:804$803				281:390$667		
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060				355:774$170		
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110				377:886$460		
1898	4.500:000$000	15$000	7,50				332:675$444	4.055:167$079	180:000$000	
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128			689:977$473		210:000$000	
1900	6.000.000$000	20$000	10,00	100:000$000			633:532$045		210:000$000	
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000			6:214$000		281:599$584	
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000					292:631$300	
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000			67:255$683		253:126$300	
1904	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			219:022$623		174:000$090	
1905	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			317:787$812		150:000$000	150:000$000
1906	9.000:000$000	24$000	12,00	1.200:000$000			190:313$800		225:000$000	150:000$000
1907	7.750:000$000	20$000	10,00	200:000$000					193:750$000	
1908	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000					200:600$000	
1909	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000					200:000$000	
1910	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000					200:000$000	
1911	9.600:000$000	24$000	12,00	200:000$000					240:000$000	
1912	9.600:000$000	24$000	12,00	200:000$000					240:000$000	
1913	9.600:000$000	24$000	12,00	200:000$000					240:000$000	
1914	9.999:154$000	22$000	11,00	200:000$000					249:978$850	
1915	8.280:000$000	18$000	9,00	200:000$000					414:000$000	
1516	10.120:000$000	22$000	11,00	200:000$000					506:000$000	
1917	9.200:000$000	20$000	10,00	200:000$000						

ANNOS	Amortisação do emprestimo de £ 2.750 000 emittido em Londres em 1892, para a acquisição da Linha Rio Claro	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 emittido em Londres em 1892 pasa a acquisição da Linha Rio Claro	Abatimento no custo da Linha Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da Linha para S. Sebastião	Importancia levada a conta de capital	Emprestimos a diversas Companhias	Obras novas e augmento de material rodante	Serviço Florestal	Fundo de pensões	Importancia transferida para o anno seguinte	TOTAL	Importancia despendida com a amortisação do emprestimo de £ 2.750.000 emittido em Londres em 1892, para a acquisição da Linha Rio Claro	Valor dos titulos amortisados do emprestimo de £ 2.750.000 emittido em Londres em 1892, para a acquisição da Linha Rio Claro (£)
1872										255$203	288:255$203		
1873										22:895$118	390:895$118		
1874										9:424$992	497:553$601		
1875										9:534$548	583:479$008		
1876										8:640$451	651:075$090		
1877										12:754$611	986:094$493		
1878										18:421$722	1.521:206$401		
1879										22:177$653	1.568:560$773		
1880										5:388$166	1.342:316$117		
1881										4:295$533	1.680:859$010		
1882										4:084$913	1.966:276$907		
1883										8:047$922	1.664:040$994		
1884										5:214$191	1.352:925$455		
1885										5:498$882	1.662:365$627		
1886										4:399$123	1.716:787$467		
1887										3:596$708	1.669:801$368		
1888										821$870	2.219:260$898		
1889										67:223$051	2.742:103$951		
1890											3.551:608$585		
1891											3.988:245$538		
1892		1.587:554$700									4.307:382$615		
1893		2.728:679$670								380:292$828	4.050:491$578		
1894		3.264:857$000									8.709:734$987		
1895		3.141:606$797									10.561:761$667		
1896		4.030:006$380									10.449:210$110		
1897		4.479:537$340								1.000:000$000	12.329:066$910	867:639$270	27.500
1898		5.195:041$886								8:117$071	14.271:000$980	1.052:041$635	28.900
1899		4.342:126$580								657:188$218	11.922:224$394	1.021:442$410	30.300
1900	372:966$652	3.654:845$080								2.624:433$855	13.595:777$632	994:966$060	31.800
1901	1.889:593$140	3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420						4.489:102$050	20.021:265$054	785:898$470	33.400
1902	1.886:682$547	2.600:489$590	900:000$000							4.017:888$088	18.158:585$925	705:109$220	35.100
1903	1.047:074$846	2.626:883$180	200:000$000							3.021:920$281	14.548:440$290	769:220$120	36.800
1904	50:000$000	2.538:095$380								3.009:320$501	12.040:438$504	783:116$840	38.700
1905	1.000:000$000	2.043:411$710								3.020:970$241	12.732:169$763	726:483$670	40.600
1906	2.106:968$600	1.803:570$749	215:368$474		5.000:000$000					1.580:083$921	21.471:305$535	647:368$090	42.700
1907	705:733$890	1.890:928$970				800:000$000	1.413:347$380			3.160:746$380	16.114:506$620	705:733$890	44.800
1908	754:307$050	1.881:304$280					1.370:000$000			3.002:577$014	15.408:188$344	754:307$050	47.000
1909	795:233$390	1.846:167$330	80:000$000				1.000:000$000		500:000$000	5.021:179$859	17.642:580$579	795:233$390	49.400
1910	822:053$930	1.735:228$870				228:000$000	1.216:652$620		200:000$000	4.986:930$394	17.588:865$814	822:053$930	51.900
1911	798:882$760	1.621:461$070					2.901:752$920	98:247$080	300:000$000	4.455:510$448	20.210:854$278	798:882$760	54.400
1912	872:058$360	1.619:603$740					5.897:728$626		100:000$000	2.666:841$915	21.196:232$641	872:058$360	57.200
1913	910:163$200	1.575:534$300					1.688:335$268		200:000$000	4.874:890$536	19.288:923$299	910:163$200	60.000
1914	961:448$660	1.789:324$940					3.599:567$882		100:000$000	218:292$904	17.117:767$236	961:448$660	63.000
1915	1.299:760$220	1.943:430$260					2.135:037$760	176:178$100	100:000$000	2.030:840$523	16.579:246$863	1.299:760$220	66.200
1916	1.483:889$710	1.928:881$820					1.432:673$304	401:051$200	100:000$000	1.942:785$906	18.115:281$940	1.483:889$710	69.500
1917	1.515:684$820	1.811:011$970					1.903:939$807	627:194$876	150:000$000	2.728:761$660	18.136:593$133	1.515:684$820	73.000

1) Foram adquiridos os ramaes de Descalvado a Aurora e de Porto Ferreira a Santa Rita pelos preços de 294:390$130 e de 879:487$677, que, em 1901, soffreram os abatimentos de 80:000$000 e de 454:200$000, em que tinham sido arbitradas as respectivas concessões nas escripturas de compra.

2) Foram adquiridas as linhas da Secção Rio Claro pela importancia de 26.401:509$634, computando ao cambio par o valor de £ 2.750.000-0-0, em debentures dadas em pagamento.

3) Essa importancia distribuida de 280:000$000 corresponde aos 6.º e 7.º dividendos, ambos de 5$600 por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendo anteriores foram pagos nas seguintes datas:

em junho de 1870 o 1.º dividendo de $607 por acção correspondente aos dois semestres de 1869.
em agosto de 1870 o 2.º ,, ,, $450 ,, ,, ,, ao 1.º semestre ,, 1870.
em fevereiro de 1871 o 3.º ,, ,, 1$230 ,, ,, ,, ao 2.º ,, ,, 1870.
em agosto de 1871 o 4.º ,, ,, 2$740 ,, ,, ,, ao 1.º ,, ,, 1871.
em fevereiro de 1872 o 5.º ,, ,, 4$580 ,, ,, ,, ao 2.º ,, ,, 1871.

Todos esses dividendos, que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.

4) No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Cammpinas a Rio Claro e do ramal de Mogy-Guassú.

Segunda parte.

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde o seu começo até 31 de dezembro de 1917

VALOR EM 31 DE DEZEMBRO

ANNOS	Do custo das linhas de concessão Estadual	Do custo das linhas de concessão Federal (10) Em papel	Do custo das linhas de concessão Federal (10) Em ouro £	Do custo das linhas unificadas (10)	Do custo da linha fluvial do Mogy-Guassú	Do custo da concessão e do projecto da linha de Louveira ao porto de São Sebastião	Do custo do edificio do E. Central, de moveis e immoveis	Do custo global das Linhas e suas dependencias	Do capital realisado em acções	Do emprestimo de £ 150.000 emittido em Londres em 1878	Do emprestimo de £ 2.750.000 emittido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	Do capital para os effeitos contractuaes: das linhas de concessão Federal (10)	Do capital para os effeitos contractuaes: das linhas de concessão Estadual (10)	Do capital para os effeitos contractuaes: de todas as linhas unificadas (10)	Do fundo de reserva	Do fundo de pensões	Dos materiaes existentes no Almoxarifado em viagem e em despacho em Santos	Dos emprestimos feitos a diversas Companhias	Total supprido pela renda liquida para pagamento de obras novas e augmento de material rodante	Total supprido pela renda liquida para pagamento do Serviço Florestal	Total supprido pela renda liquida para pagamento da amortisação do emprestimo de £ 2.750.000 emittido em Londres em 1892 para a acquisição da linha RIO CLARO	Total dos titulos amortisados do emprestimo de £ 2.750.000 emittido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro £	Serviço Florestal: Numero de arvores existentes	Serviço Florestal: Custo
1872	4.161:158$498							4.161:158$498	⁶) 4.000:000$000								112:235$467							
1873	4.202:196$884							4.202:196$884	4.200:000$000								132:459$058							
1874	5.918:534$876							5.918:534$876	6.450:000$000						37:800$660		103:812$421							
1875	8.310:395$909							8.310:395$909	8.343:130$000						66:537$620		95:836$577							
1876	10.241:719$893							10.241:719$893	9.418:800$000						96:651$718		69:452$356							
1877	12.723:419$703							12.723:419$703	11.682:800$000						128:046$120		159:533$923							
1878	13.704:964$859							13.704:964$859	11.910:400$000	⁷) 150.000					178:257$770		36:152$087							
1879	14.420:198$863							14.420:198$863	12.138:400$000	148.500					228:717$260		115:607$192							
1880	15.159:043$394							15.159:043$394	12.214:800$000	146.900					268:989$060		185:996$480							
1881	15.722:869$510							15.722:869$510	12.703:100$000	145.200					343:699$588		88:469$383							
1882	16.121:115$958							16.121:115$958	12.915:200$000	143.400					459:386$089		259:614$569							
1883	16.504:104$476				75:851$478			16.504:104$476	12.936:100$000	141.500					550:803$092		383:063$562							
1884	16.145:952$183				509:224$205			16.221:803$661	13.065:200$000	139.400					698:897$176		233:215$924							
1885	16.128:116$224				871:629$504		23:564$780	16.660:905$209	16.572:061$160	137.200					754:906$803		187:716$272							
1886	16.214:207$456				1.143:548$131		66:027$075	17.151:864$035	16.793:125$080	134.800					923:022$052		349:883$774							
1887	16.262:864$946				1.358:508$584		131:824$810	17.538:232$887	17.248:279$080	132.300					1.012:490$916		356:624$952							
1888	16.478:050$304				1.490:803$663		190:640$966	18.022:199$854	17.248:550$000	129.600					1.075:317$741		336:404$647							
1889	16.760:965$712				1.824:658$650		194:475$446	18.446:244$821	18.070:500$000	126.700					1.127:945$619		402:077$885							
1890	17.467:555$148				2.334:221$333		194:902$446	19.487:116$239	19.168:180$000	123.600					1.127:876$319		358:592$442							
1891	20.840:492$052				2.390:029$740	25:635$000	195:802$646	23.370:515$638	24.976:690$000	120.300					417:371$726		281:681$373							
1892	31.434:491$591	19.048:183$444	2.142.910- 0- 0		2.494:798$511	148:342$200	195:802$246	53.094:142$021	32.955:160$000	116.700	2.750 000				470:278$117		8.936:862$515							
1893	38.648:535$735	19.343:303$624	2.158.709- 0- 0		2.504:236$677	161:546$700	195:802$246	60.830:782$316	38.285:140$000	112.900	2.750.000				513:969$892		2.666:523$688							
1894	41.037:969$809	19.629:366$117	2.174.015- 0- 0		2.518:148$382	162:410$080	195:802$246	63.528:921$549	38.804:360$000	108.800	2.750.000				566:134$892		1.643:614$829							
1895	43.897:474$045	19.995:568$622	2.193.608- 0- 0		2.517:251$024	386:369$420	196:174$246	62.774:775$375	44.043:040$000	104.400	2.750.000				1.043:158$399		4.029:719$284							
1896	52.090:909$562	21.857:493$401	2.293.230- 0- 0		2.517:587$474	386:369$420	215:050$096	77.067:073$503	50.739:440$000	99.700	2.750.000				1.903:381$102		2.546:375$309							
1897	59.040:847$194	22.743:866$256	2.340.655- 0- 0		2.517:587$474	386:369$420	215:491$396	84 904:161$740	59.461:560$000	⁸) 94.700	2.722.500				2.387:984$762		3.294:598$338				867:639$270	27.500		
1898	61.664:599$897	22.933:647$331	2.350.809- 0- 0		2.517:587$474	386:369$420	198:612$646	87.700:816$768	59.933:320$000		2.693.600				76:067$872		2.971:891$046				1 919:680$905	56.400		
1899	63.082:267$924	22.995:797$331	2.354.134- 0- 0		2.517:587$474	386:369$420	199:058$646	89.181:080$795	59.960:800$000		2.663.300				76:067$872		2.376:914$755				2.941:123$315	86.700		
1900	64.165:367$678	23.019:030$154	2.355.873- 0- 0		2.517:587$474	386:369$420	199:058$646	90.287:413$372	60.000:000$000		2.631 500	1.528.125- 0- 0			100:000$000		1.838:570$225				3.936:089$875	118.500		
1901	67.161:307$593	23.362:535$853	2.371.609- 0- 0		1.517:587$474		199:558$646	93.627:358$486	67.047:520$000		2.598.100	1.544 361- 0- 0			200:000$000		3.311:750$011				4.721:987$845	151.900		
1902	74.210:428$319	23.776:315$647	2.392.244- 0- 0		528:968$474		201:113$646	99.705:445$116	69.671:000$000		2.563.000	1.564.996- 0- 0			550:000$000		3.028:557$457				5.427:097$065	187.000		
1903	79.126:482$652	24.492:456$014	2.428.330-15- 2		328:968$474		202:113$646	104.349:970$786	72.300:640$000		2.526.200	1.601.082-15- 2			650:000$000		2.615:185$193				6.196:317$185	223.800		17:836$260
1904	81.640:049$451	24.630:400$435	2.429.624- 2-11		328:968$474		202:113$646	106.801:532$006	74.981:100$000		2.487.500	1.602.876- 2-11			700:000$000		2.235:663$940				6.979:434$025	262.500	16.050	17:836$260
1905	82.197:061$080	24.692:688$044	2.433.776- 2-11		815:168$474		202:113$646	107.420:831$244	74.996:920$000		2.446.900	1.606.528- 2-11	80.051:937$073		750:000$000		1.841:902$783				7.705:917$695	303.100	27.560	17:836$260
1906	82.815:552$209	24.830:946$998	2.443.101- 8- 5		98:200$000		208:862$686	108.170:530$367	74.999:860$000		2.404.200	1.615.853- 8- 5	80.412:364$712		800:000$000		1.340:799$412				8.353:285$785	345.800	39.455	17:836$260
1907	83.103:679$779	24.830:946$998	2.443.101- 8- 5		80:000$000		208:862$686	108.301:689$463	80.000:000$000		2.359.400	1.615.853- 8- 5	80.412:364$712		2.000:000$000		1.939:817$376		1 413:347$380		9.059:019$675	390.600	46.223	17:836$260
1908	84.604:117$574	24.830:946$998	2.443.101- 8- 5		80:000$000		200:000$000	109.715:064$572	80.000:000$000		2.312.400	1.615.853- 8- 5	81.555:788$557		2.200:000$000		1.631:468$389		2.783:347$380		9.818:326$725	437.600	60.000	17:836$260
1909	85.886:116$952	25.344:938$528	2.475.560-12- 3				422:107$460	111 233:162$940	80.000:000$000		2.263.000	1.648.312-12- 3	81.984:464$235		2.400:000$000	500:000$000	1.661:252$194	209:270$140	3.783:347$380		10.608:560$115	487.000	85.600	17:836$260
1910	87.044:857$658	27.260:936$134	2.603.917- 9- 8				507:162$245	114.812:956$037	80.000:000$000		2.211 100	1.776.669- 9- 8	83.280:786$341		2.600:000$000	700:000$000	1.529:066$885	776:272$630	5.000:000$000		11.480:614$045	538.900	188.400	17:836$260
1911	89.478:780$736	27.760.734$110	2.637.497-13- 2				494:773$785	117.734:288$631	80.000:000$000		2.156.700	1.810.249-13- 2	85.416:987$749		2.800:000$000	1.000:000$000	1.188:275$645	1.011:983$420	7.901:752$920	98:247$080	12 224:496$805	593.300	321.612	116:083$340
1912	93.223:440$612	30.244:759$541	2.780.239- 0-11				314:887$285	123.783:087$438	80.000:000$000		2.099.500	1.952.990-18- 0	89.161:647$625		3 200:000$000	1.100:000$000	2.262:142$894	489:056$370	13.799:481$546	98:247$080	13.096:555$165	650.500	575.337	116:083$340
1913	100.482:993$376	35.081:371$900	3.076.234- 4- 2				352:061$035	135.866:426$311	80.000:000$000		2.039.500	2.248 986- 1- 3	96.426:100$389		3.400:000$000	1.300:000$000	2.189:685$787	2.064:993$806	15.487:816$809	98:247$080	14.006:718$365	710.500	685.863	116:083$340
1914	102.528:968$490	39.000:513$328	3.296.195- 9- 6				359:361$035	141.888:842$853	92.000:000$000		1.976.500	2.393.106-16-10	98.472:075$503		3.600:000$000	1.400:000$000	2.358:691$090	2.402:692$993	19,087.384$691	98:247$080	14.968:167$025	773.500	958.460	116:083$340
1915	103.025:809$818	41.350:025$540	3.381.944-16- 4				359:861$035	144.735:196$393	92.000:000$000		1.910.300	2.478.856- 3- 8	98.968:916$831		3.800:000$000	1.500:000$000	1.482:615$929	2.391:245$580	21 222:422$451	274:425$180	16.267:927$245	839.700	1.210.460	292:261$440
1916	104.404:969$822	42.265:415$480	3.384.421-10-11				363:596$335	147.033:981$637	92.000:000$000		1.840.800	2.481.832-18- 3	100.352:312$135		4,000:000$000	1.600:000$000	1.992:511$298	2.432:327$510	22.655·095$755	675:476$380	17.751:816$955	909.200	2.114.380	693:312$640
1917	105.277:240$849	⁵) 44.180:166$950	3 440.434-19- 9	⁵) 149.457:407$299			365:146$335	⁵) 149.822:553$634	92.000:000$000		1.767.800	⁹) 2.537.846- 7- 1	101.226:132$662	⁹) 150.990:265$630	4.200:000$000	1.750:000$000	2.400:862$457	2.295:301$010	24.559:035$562	1.302:671$256	19.267:501$775	982.200	3.502.100	1.302:671$256

Do custo da linha fluvial do Mogy-Guassú (1909–1917): Esta despeza foi excluida do custo global de todas as linhas por meio de quotas retiradas da renda, e importancia da venda de material fluvial.

Do custo da concessão e do projecto da linha de Louveira ao porto de São Sebastião (1901–1917): Esta despeza foi excluida do custo global de todas as linhas por meio de quotas retiradas da renda.

Serviço Florestal: Para ter o custo total do Serviço Florestal é preciso addicionar a importancia de 1.311:165$793 incluida na despeza de custeio das linhas no periodo de 1904 a 1916, sendo portanto o custo total do Serviço Florestal em 31 de dezembro de 1917 de 2.613:837$049, assim distribuido:
Acquisição de 2.966 alqueires de terras com bemfeitorias . . . 951:204$440
Plantações, etc. . . . 1.662:632$609
Total . . . 2.613:837$049

⁵) Computando ao cambio para a quota do emprestimo de 1892 no valor de £ 1.767.800 que ainda não foi amortisado.
⁶) O capital realisado em 31 dezembro de 1869 era de 250:000$000; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$100 e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000.
⁷) A passagem em 1876 de £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668:907$387.
⁸) A remessa em 1898 de £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090.
⁹) Este capital depende de approvação.
¹⁰) Por contracto de 29 de dezembro de 1917 entre o Governo Federal, o do Estado de São Paulo e a Companhia foram transferidos ao Estado de São Paulo, para todos os effeitos, os direitos e obrigações que competiam á União em relação ás linhas de concessão Federal.

OBSERVAÇÕES

BITOLA DE 1m,60

Em 30 de janeiro de 1868, foram eleitos o Barão de Itapetininga, o Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz, depois Barão de Souza Queiroz, o Dr. Martinho da Silva Prado, o Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto e o Dr. Clemente Falcão de Souza Filho em directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cochrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto de 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram-se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro de 1885 inaugurou-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inauguraram-se Laranja Azeda e Emas, que foi supprimida em 1891. Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveria e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna que foi supprimido, e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba, que a 1.º de abril de 1917 foi transformado em estação. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal, em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba. Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto. Em 25 de julho de 1904 inaugurou-se o posto telegraphico Horto. No dia 18 de agosto de 1906 a estação de Guabiroba passou a chamar-se de Elihú Root. Em 1.º de Agosto de 1907 o posto telegraphico de Pombal foi inaugurado como estação com o nome de Nova Odessa. Durante o anno de 1910 foram entregues ao trafego os carros-restaurantes, e inaugurados os de luxo, typo Pullman, com grande acceitação por parte do publico. Em 1.º de junho de 1913, inaugurou-se a estação de "Baldeação" no entroncamento da Paulista com a Mogyana no ramal de Santa Veridiana. Em 7 de setembro de 1914 foi inaugurada a linha dupla de Jundiahy ao kilometro 43; e dahi a Campinas em 1.º de junho de 1916, inaugurando-se no mesmo dia as estações de Batovy, Itapé, Grauna, Ityrapina, C. do Pinhal e São Carlos, e os postos telegraphicos Bifurcação e Hippodromo na linha de Rio Claro a São Carlos. A 20 de janeiro de 1917 inaugurou-se o posto telegraphico Ubá entre as estações de Grauna e de Ityrapina, e em 14 de julho de 1917 o posto telegraphico Recanto e a estação de Santa Barbara no ramal de Piracicaba.

BITOLA DE 1m,00

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencente á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuzeiro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Cannela. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy", a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram-se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Avroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de setembro de 1904 inaugurou-se a estação de Taperão e em 25 de janeiro de 1905 as de Itaquá, Batalha e Piratininga no ramal de Agudos. Em 1.º de outubro de 1906 foi inaugurada a estação de Alfredo Ellis, no ramal de Agua Vermelha. Em 1.º de agosto de 1907 o posto telegraphico de Ferraz foi inaugurado como estação com o mesmo nome. Em 1908 as estações de Morro Pellado, Colonia e Visconde do Pinhal tiveram os seus nomes mudados respectivamente para Ityrapina, Conde do Pinhal e Ibaté. Em 1.º de junho de 1909 foram inauguradas as estações de Collina e Barretos. Em 8 de agosto foram abertas ao trafego as estações de Guayanaz e de Baurú, no ramal de Baurú. Em 20 do mesmo mez foram inaugurados os postos telegraphicos de Caiuby, Tamoyo e Tapuya, no tronco. Em 1.º de fevereiro de 1912 foram inauguradas as estações de Mandembo e Palmar no tronco, em 1.º de novembro a de Santo Ignacio no ramal de Ribeirão Bonito, em julho o posto telegraphico Frigorifico, em 20 de dezembro o de Tymbira e em 12 de maio de 1913 o de Joá. Em setembro de 1915 supprimiram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha e Tupy e em maio de 1916, os de Cuscuzeiro, Estrella e Caiuby. Em 1.º de junho de 1916 foram estabelecidos trens nocturnos, com leitos, partindo de São Paulo, para Barretos, Jahú e Baurú e vice-versa.

BITOLA DE 0m,60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1.º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita. Em 1.º de agosto de 1913 foram abertas ao trafego as estações de Santa Olivia e Moema, e em 1.º de abril de 1917 a de Ibó no ramal de S. Rita.

VIA FLUVIAL

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guatapará e Martinho Prado. Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Supprimiram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy, em dezembro de 1901 Guatapará e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Prainha e Amaral, ficando extincta toda a secção fluvial.

S. Paulo, abril de 1918. *M. P. Torres Neves.*

Mappa Geral
DA
Viação Ferrea
DO
ESTADO DE SÃO PAULO

ESCALA - 1:2.000.000

· 1918 ·

UBERABA
SACRAMENTO
IGARAPAVA
Porto do Tabocado
Porto Ant.º Prado
ITUVERAVA
FRANCA
S.R.CASSIA
PASSOS
NUPORANGA
P. SAPUCAHY
BARRETOS
Frigorifico
Palmar
Collina
Mandembo
RIO PRETO
BEBEDOURO
BATATAES
S.SEB.do PARAIZO
JACUHY
Andes
Tapiratiba
Ibitiranna
Cascalho
Pontal
Passagem
Macuco
SERRANOZINHO
RIB.PRETO
M.SANTO
CAJURU
Gramminha
Barrinho
JABOTICABAL
Cor.ção
M.Prado
Guariba
Guayany
Hammond
Joaz
Mattuca
Tymbira
Batataparé
S.SIMÃO
MOCOCA
GUAXUPÉ
MUZAMBINHO
TRES PONTES
C.VERDE
ALFENAS
CACONDE
S.J.do RIO PARDO
VARGINHA
Rio Aguapehy
Rio Feio
Rio do Peixe
Rio Tibiriçá
IBITINGA
Rincão
Topuya
S.Lucia
A.Brasil.ze
Moema
S.Olivia
S.RITA
S.Eudoxia
A.Ellis
Araraby
P.Parreiro
Tamboat.ª
Meridiana
Baldeação
PALMEIRAS
S.Silveria
Baquassi
Ibaco
L.Azeda
Aurora
MACHADO
TRES CORAÇÕES
POÇOS de CALDAS
CAMPANHA
ARARAQUARA
Ouro
Porta Lesa
C.Preto
Tamoio
Bella Vista
Florestal
Ibate
Retiro
DESCALVADO
Sg.ª Fermelha
Conchim
S.Miguel
Perdizes
Aurora
S.J.I.da BOA VISTA
S.GONÇALO
BAEPENDY
B.BRANDÃO
RIBEIRÃO
SÃO CARLOS
S.Queiroz
Cr.to Pinhal
Oliveiras
Annapolis
Leme
S.Bento
Corumbatahy
Ferraz
Elhu Root
Hyrapina
Graúna
Itapé
Loreto
M.Grande
ARARAS
Romano
Cardoso
Ibicaba
LIMEIRA
Itaimi
Tatu
S.Joaquim
V.Americana
Nova Odessa
PIRASSUNUNGA
ESP.STº do PINHAL
POUSO ALEGRE
CHRISTINA
STª RITA
POUSO ALTO
BARIRY
Igaraçava
Jacarehy
Mogyzinho
Anjico
Visc. da R.Claro
Pedregoso
Andes
Pantharão
Piratininga
Bandeira
Ipiranguinha
Ipaussu
Mineiros
Bagagem
Itaqua
Taperinho
BAURU
JAHU
2 CORREGOS
AGUDOS
BROTAS
Alegre
Aterrado
Espraiado
Canella
Torrinha
Tabolleiro
Ventania
S.Marinho
C.Firme
Falcão Filho
Escalda
RIO CLARO
S.Gertrudes
Batucy
ITAPIRA
MOGY-MIRIM
OURO FINO
ITAJUBÁ
REZENDE
QUELUZ
AREAS
B.MANSA
PARAIZOPOLIS
CAMBUHY
S.BENTO
BOCAINA
BARREIRO
BANANAL
LENÇÕES
S.PEDRO
S.NEGRA
SOCCORRO
AMPARO
JAGUARY
S.RITA da EXTREMA
LORENA
GUARATINGUETÁ
S.MANOEL
PIRACICABA
S.Barbara
Rebouças
Jacutuba
Boa Vista
CAMPINAS
Samambaia a Valinhos
Encinhas
Louveira
Currupira
Horta
ITATIBA
BRAGANÇA
PINDAMONHANGABA
ANGRA
CAMPOS NOVOS
S.CRUZ do R.PARDO
BOTUCATU
CAPIVARY
PIRACAIA
TAUBATÉ
Rio Paranapanema
PIRAJU
AVARÉ
TIETE
P.FELIZ
YTU
JUNDIAHY
ATIBAIA
CAÇAPAVA
S.JOSÉ dos CAMPOS
PARATY
S.LUIZ do PARAHITINGA
TATUHY
Stª IZABEL
JACAREHY
S.BRANCA
PARAHYBUNA
UBATUBA
SOROCABA
S.ROQUE
SÃO PAULO
MOGY das CRUZES
ITAPETININGA
SARAPUHY
UNA
PIEDADE
S.SEBASTIÃO
VILLA BELLA
ITAPORANGA
S.JOSÉ da BOA VISTA
CAPÃO BONITO
FAXINA
SANTOS
S.VICENTE
APIAHY
XIRIRICA
IGUAPE
CASTRO
SERRO AZUL
CANANÉA
PONTA GROSSA
CURITYBA
PALMEIRA
ANTONINA
MORRETES
PARANAGUÁ

SOC. DE ARTES GRAPHICAS - S.PAULO-RIO.