

RELATORIO

RELA TORIO

1897-98
REF
CUST

6-17-58.

RELATORIO

APRESENTADO Á

Assembléa Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

DA

COMPANHIA

União Sorocabana e Ituana

EM 10 DE FEVEREIRO DE 1897

PELA SUA DIRECTORIA

João Pinto Ferreira Leite

E

Engenheiro Henrique C. da Silva Guerra

RIO DE JANEIRO

Typographia do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C.

59-61 RUA DO OUVIDOR 59-61

1897

LABORATORIO

Assembleia Geral Ordinária dos Srs. Acionistas

COMPANHIA

LIQUIDAÇÃO DE SAO PAULO

DE 10 DE FEVEREIRO DE 1907



ESTADO DE SAO PAULO

Comissão de Liquidação do Banco de São Paulo

1907



Srs. Accionistas

Não poude a Directoria apresentar á vossa consideração e exame, o relatorio e contas do ultimo anno financeiro, dentro do praso marcado nos estatutos pelas razões que vos são expostas n'este relatorio.

Os trabalhos que tinham de ser executados, como: reparação e melhoramento das linhas em trafego, construcção e reconstrucção de outras, regularisação de contas com os empreiteiros, para ser apurada a situação financeira da Companhia e a reforma dos estatutos para sua reorganizaçào, exigiram tempo e accurado estudo.

A nossa Companhia hoje constituída pela união de duas empresas outr'ora rivaes, não podia escapar quando separada, ás consequencias embaraçosas, naturalmente decorrentes de tal rivalidade que agora cumpria remover.

Esta união promovida e realisada pela ultima administração da Companhia Sorocabana, teve por base a alta conveniencia da unificação das bitolas e ligação das respectivas linhas no intuito de colher as vantagens de um trafego uniforme e matar a concurrencia perniciosa que ambas se faziam em puro sacrificio e assim formar de duas empresas fracas

uma de reconhecido valor, como incontestavelmente já o é.

Os recursos de que dispunham separadamente para levar á realidade os proprios commettimentos e produzir novos trabalhos, eram por assim dizer nullos; pois, nem uma, nem outra empresa, tinha sequer os estrictamente necessarios á obras de pouca monta.

E foi para vencer as difficuldades que naturalmente sobreviriam, que a administração depois de feita a união, celebrou contracto de empreitada geral com o Banco Constructor do Brazil, que assumiu tambem as obrigações de banqueiro.

Infelizmente as condições financeiras do Banco mudaram, e, decorridos alguns annos, não poude elle cumprir os seus contractos; entretanto, apesar, de ser notoria a sua situação precaria, a administração nada resolvia sobre os contractos, e mantendo-se em completa inactividade embaraçava o andamento dos trabalhos em damno dos interesses da Companhia.

As relações que ligavam o Banco da Republica do Brazil á Companhia e ao Banco Constructor, aconselharam a directoria d' aquelle a intervir amistosamente, suggerindo a rescisão dos contractos entre o Banco Constructor e a Companhia e que o ajuste de contas fosse regulado em juizo arbitral. Este alvitre foi acceito por ambas as partes e escolhido arbitro o Dignissimo Presidente do Banco da Republica do Brazil, que se digou aceitar.

Em Julho de 1894, contestava a directoria da Companhia, as contas que o Banco empreiteiro apresentára ao arbitro, e em 7 de Janeiro de 1895 este

communicava-lhe o seu laudo, declarando a directoria em 24 do mesmo mez que com elle se conformava; no emtanto só a 21 de Setembro seguinte, isto é, oito mezes depois, é que foi lavrada a respectiva escriptura por motivos de demora partidos do proprio Banco Constructor.

Em virtude do respectivo laudo, a Companhia ficou devedora ao Banco empreiteiro pela somma de 17.595:281\$114, que foi paga em debentures da 2^a serie papel, do valor nominal de 100\$000 cada um e juro de 6 % ao anno, a razão de 70\$000 cada um.

Posteriormente o Banco Constructor reclamou da Companhia mais 1.945:432\$651, cuja reclamação tendo sido submettida á apreciação do digno arbitro, foi reduzida a 1.389:041\$157, que não está ainda ultimada por não ter o Banco entregue á Companhia o respectivo material que é de sua propriedade.

Desembaraçada do Banco Constructor, quer como banqueiro quer como empreiteiro, a Directoria tratou de apurar a situação financeira da Companhia que se vê dos seguintes algarismos, onde estão claramente especificados os encargos que então tinha, e os meios que lhe fornecia a renda das estradas para satisfazel-os.

Juros de debentures.....	2.926:270\$000
Idem da divida fluctuante e outros encargos.....	394:000\$000
Amortisação da divida ao Estado de S. Paulo, regulada pelo contracto de 24 de Maio	

de 1892; sendo: por conta d'acções, hoje reduzida de 50 % ^m / _m	120:000\$000	
Por conta da garan- tia de juros..	100:000\$000	220:000\$000
		<hr/>
		3.540:270\$000
Receita liquida em 1894		2.179:654\$000
		<hr/>
Deficit.		1.360:616\$000

Para cubrir este Deficit não haviam recursos creados, por isso que as novas linhas estavam em construcção e as ligações reconhecidamente necessarias, tambem ficaram por fazer.

E no emtanto fôra na presumpção de que seriam realisados taes elementos, que a transacta administração firmara seu criterio para assegurar o crescimento da renda compensador pelo menos d'aquelle Deficit.

Verdade é que a tendencia natural do trafego era, como é, desenvolver-se constantemente pelo augmento progressivo das plantações nas zonas já servidas pelas linhas; mas isto não era o bastante, pois sendo vastissima e uberrima a região para onde se estendia a estrada, é manifesto que á maior celeridade na construcção, corresponderia indubitavelmente vantagens muitissimo superiores.

Convencida, pois, a actual Directoria de taes vantagens não se deteve irresoluta, nem preza aos meios de que dispunha para realizar o plano.

Logo ao começar de 1895 os trabalhos foram atacados em diversos lugares, não só para realizar novas e proveitosas construcções, como tambem em

reparar e reformar as linhas existentes. Em toda a parte onde a conveniencia ou a necessidade o reclamava, trabalhou-se com afinco e proveito.

O material fixo e rodante, recebeu valioso subsidio, não só pelo que foi adquirido, como tambem pelo que foi reparado.

O material adquirido consta do seguinte:

7 locomotivas;

14 carros americanos para passageiros;

2 ditos para correio e bagagens;

160 wagons para carga;

10.000 toneladas de trilhos d'aço.

Os serviços mais importantes que se executaram na reconstrucção e reparação das linhas foram:

A substituição de 53 kilometros de trilhos, a montagem de pontes metallicas nos lugares que ainda eram servidos pelas de madeira, a construcção de duas novas estações, dous armazens, caixas d'agua, boeiros, pontillhões e outras obras reclamadas pelo augmento do trafego e tambem como condição economica para ficar a linha preparada a ser percorrida por possantes locomotivas, avolumando o movimento de mercadorias.

Em linhas novas, reclamadas pelo nosso engrandecimento e pelo cumprimento dos nossos contactos, foram construidos:

112 kilometros de Botucatú a Cerqueira Cezar no valle de Paranapanema, sendo que o leito desta linha e uma parte das estações foram construidas pelo Banco Constructor; mas que abandonadas durante mais de dous annos, exigiram muito trabalho e dispendio para reconstruil-as;

41 kilometros de Tatuhy a Itapetininga, trecho que foi aberto ao trafego em 11 de Maio de 1895. O assentamento de trilhos nesta linha, foi feito de accôrdo com o governo de S. Paulo, que tendo della urgencia mandou fazer o trabalho por empreitada e sendo esta mal executada, alem de custar muito mais do que deveria, obrigou a reconstrucção que tem sido assaz dispendiosa;

27 kilometros de Capão Bonito á S. Manoel do Paraiso. Este trecho era reclamado pelas más condições da linha na serra de S. Manoel que, além disso, nem se prestava a desenvolvimento nem poderia satisfazer ao crescido trafego que actualmente existe;

41 kilometros de leito de S. Manoel do Paraiso á Lenções que tambem estão a concluir-se, sendo que já começou o assentamento dos trilhos. No prolongamento desta linha foram feitos os estudos definitivos que já se acham approvados, na extensão de 54 kilometros, distancia de Lenções a Bahurú, e o reconhecimento de Bahurú aos rios Aguapehy e Dourado;

53 kilometros de linha de Itú á Mayrink, no ponto de ligação das nossas linhas com o interior e o porto de Santos. Desde Dezembro que se estão assentando trilhos nesta linha, cujo trabalho deverá ficar prompto em Fevereiro.

A construcção desta linha traz como resultado, além da unificação do noso trafego, melhor administração e um augmento de percurso de 60 kilometros.

Não está de todo concluído o plano em que esta administração se firmou e confiava para augmentar os recursos no intuito de desafrontar a

Companhia da situação financeira em que se achava; também não se colhe o fructo no acto da sementeira.

No emtanto, pelo que está feito e em via de execução, já nos é dado assegurar-vos que a situação da Companhia está sob aspecto incontestavelmente favoravel, tendo entrado em uma quadra de prosperidade segura e garantidora de brilhante futuro.

E' notoria a crise que flagella o paiz, atrophiando a lavoura, a industria e o commercio, cujo effeito redundá em reduzir consideravelmente o trafego nas estradas de ferro. Felizmente este mal, cuja gravidade todos reconhecem e lamentam, não nos affectou rigorosamente por ter sido largamente compensado pelos recursos até então criados e o natural desenvolvimento da zona uberrima e saudavel servida pelas nossas linhas.

O que está feito e a concluir-se obedeceu a um plano, o que houver de mais a fazer obedecerá á outro.

Com a execução do primeiro procuramos accentuar a posição da Companhia, inscrevendo-a no numero das de 1.^a ordem.

No que cumpre ainda fazer procuraremos não prejudicar o que está feito, para não perturbar a marcha de prosperidade sempre ascendente em que se tem mantido a Companhia.

Prolongamento das linhas

A Companhia tem a prolongar as suas linhas em quatro direcções:

1^a de Mayrink, ponto de junção, ao porto de Santos.

2^a de Itapeteninga a Itararé, na fronteira do Paraná.

3^a de Cerqueira Cezar ao Salto Grande, na foz do Rio Pardo e Paranapanema.

4^a de Lenções aos rios Aguapehy e Dourado.

A construcção da linha para Santos, não teve desenvolvimento, não só porque cumpria attender a outros trabalhos reputados mais urgentes, como tambem dependendo de um capital muito elevado em relação aos nossos recursos, convinha formar antes pelo desenvolvimento das linhas do centro, o trafego que a deve manter. A Companhia obteve uma prorogação de praso por mais quatro annos, e agora que se firma sua prosperidade, não será difficil realisar sua construcção, e isto merecerá toda a attenção da directoria.

Os prolongamentos das linhas de Itararé e Tibagy tiveram um importante desenvolvimento, e o que está feito attende rasoavelmente aos interesses reclamados pela lavoura que se creou n'aquella zona.

Estas linhas gosam da garantia de juros, na razão de 6% sobre 30:000\$000 por kilometro, cuja garantia o Governo honra pontualmente como alias é seu costume. O preço kilometrico foi muito além do dobro do garantido, não podendo por isso a Companhia continuar a desenvolver estas construcções sem que o Governo a auxilie.

Comprehende-se o interesse que a Companhia tem em estender os seus trilhos; mas nas condições

actuaes o dispendio é enorme e ella não o pode fazer.

Está se construindo tambem a linha de Lenções ao Aguapehy e Dourado. Os trabalhos desta linha receberão dobrado impulso logo que se conclua a ligação de Itú. Esta construcção é relativamente modica e a linha vae attender á interesses já creados n'aquella zona em somma bastante elevada. Os trabalhos seguem com regularidade, tendo a Directoria confiança de que, no corrente anno ainda cheguem os trilhos a Baturú.

Para bem orientar-vos, a Directoria fez addicionar ao presente relatorio uma planta de todas as nossas linhas, em trafego e a construir, pela qual facilmente podeis reconhecer a nossa situação actual e o futuro que aguarda a nossa Companhia.

Via permanente

As nossas linhas da secção Sorocabana estão em perfeito estado de conservação e segurança. As da secção Ituana, dependendo do alargamento da bitola, que dentro em pouco se realisará, têm sido sempre attendidas e suppridas de material para segurança e garantia do trafego.

O pequeno numero de accidentes mencionados no relatorio da superintendencia, evidencia os cuidados e zelo que nos serviços são exercidos.

Estações

As nossas antigas Estações têm de ser, umas reformadas e outras ampliadas, adoptando-as ás necessidades do serviço. Para ampliar a Estação de

S. Paulo, adquirio agora a Companhia dois predios e terrenos da Alameda do Triumpho, e está em tracto com uma facha de terreno contiguo.

Com esta aquisição, dispõe a Companhia ahi de bastante espaço para a sua Estação, cujo movimento se torna agora muito grande com a ligação das linhas Ituana.

Material rodante

O augmento do material rodante foi consideravel. Reclamava-o a insufficiencia do existente e os prolongamentos das linhas que se fizeram.

Para as linhas novas foi apresentado material especial, justificando-se assim, a sua maior quantidade.

Temos necessidade de adquirir mais algumas locomotivas, o que se conseguirá no corrente anno para attender-se á extensão das novas linhas e ao trafego que augmenta de anno para anno.

Receita e Despeza

A receita do anno findo em 30 de Abril 1896 foi de.....	6.055:686\$540
A receita dos 8 mezes de Maio a Dezembro de.....	4.531:252\$100
Total da receita excluida a garan- tia de juros.....	10.586:938\$640
A despeza do anno foi de..	3.624:410\$920
A despeza dos 8 mezes.....	2.701:093\$287
	<u>6.325:504\$207</u>

O movimento da receita é lisongeiro apesar de grande redução na safra do café e de outras causas filhas da crise enervante que affecta todas as relações economicas do paiz. Não fossem ellas a receita seria muito mais elevada.

Sem precedentes o cambio se tem conservado ha tanto tempo em taxas tão baixas que são a ruina da fortuna publica e particular, e a nossa Companhia tem sido uma das mais oneradas ; porque, forçada a importar materiaes e carvão, vê-se na contingencia de pagar taes artigos pelo triplo quasi do que podiam custar a um cambio rasoavel.

Para analyse comparativa e conhecimento real da receita e despeza da Companhia, o annexo sob o n. 26 refere o movimento dos 21 annos que ella tem de existencia.

Estatutos

Tendo sido votada em assembléa geral que se reuniu a 19 de Dezembro ultimo, a reforma que foi apresentada pela directoria, entrou em vigor do 1º de Janeiro deste anno.

A reforma attendeu ás condições actuaes da Companhia e della resultarão beneficios apreciaveis.

Conselho Fiscal

Tendes de proceder á eleição do Conselho Fiscal e seus supplentes.

Linhas garantidas

Sobre a fiscalisação das linhas garantidas pelo Governo Federal nada tem a Directoria a ponderar ;

quanto, porém, a Estadoal, durante muito tempo tornou-se por demais exigente, indo até a imposições já difficilmente supportaveis.

Felizmente, devido a intervenção da authoridade superior parecem dissipados os motivos que poderiam determinar questões de todo o ponto desagradaveis, tanto mais para a Companhia que tudo envida para viver em paz.

Debentures

Afinal foi obtida na Bolsa a cotação dos nossos debentures da 1.^a serie-papel, devido á perfeita noção que o actual Sr. Presidente da Camara Syndical dos Corretores tem dos deveres do alto cargo que dignamente exerce.

Desde Março de 1895 que a directoria havia remettido ao ex-Presidente da mesma Camara Syndical um exemplar dos titulos que iam ser substituidos para ficar archivado n'aquella repartição com o fim de obterem cotação na Bolsa; mas, sem conhecer os motivos serios em que aquelle senhor se fundava para nem sequer accusar o recebimento do titulo que se lhe enviou, operava-se activa negociação em Bolsa, por corretores, e apesar disso, o Syndico continuava a allegar que os titulos não haviam sido admittidos á cotação.

Realmente, não havia a Camara cumprido o dever de admittir ou recusar a cotação, pois nada constava no archivo da Camara Syndical.

Desde 19 de Dezembro proximo passado que se acha regularisada a cotação destes titulos, e os da 2.^a serie, sel-o-ha dentro em breve.

Superintendencia da Companhia

Continua este cargo a ser desempenhado pelo Sr. Commendador Georg Oetterer.

As condições da Companhia, dia a dia reclamavam mais aptidão neste cargo, e a directoria reconhece e louva o criterio com que este honrado funcionario dirige e attende os diversos serviços a seu cargo.

Desempenham funcções immediatas os Srs.— Carlos Schmidt, engenheiro-chefe.

Francisco José Speers, chefe do trafego.

Henrique Müllermeister, inspector geral das linhas Ituanas.

Patentear a dedicação de cada um destes companheiros de trabalho e fadigas, é impossivel; tanto elles como os seus subordinados obedecem a um só lemma — *O dever* —. Não ha sacrificios que não façam a bem de tudo quanto possa interessar a Companhia; a essa dedicação deve-se em grande parte a prosperidade a que tem attingido a Companhia, e a directoria pede venia para deixar aqui consignado o seu reconhecimento a tão zelosos funcionarios.

Falsificação de titulos da Companhia

Nos primeiros dias de Novembro do anno proximo passado reconheceu-se a existencia de debentures falsos e depois de acções do *tronco* em circulação.

Conhecido o crime, a directoria deu logo o conhecimento ao Dr. 1º Delegado auxiliar da Po-

licia, tendo sido o inquerito aberto á requerimento da Companhia.

Os criminosos já são conhecidos em sua quasi totalidade e a autoridade apurará os demais. O crime é publico e por isso a directoria limitou-se a fornecer á respectiva autoridade os esclarecimentos que della dependiam e aguarda a punição dos criminosos.

Parece que o intuito era lançar na praça grande quantidade desses titulos na occasião em que se operasse a venda da Companhia de que se fallou.

Nessa espectativa, ou ainda porque fosse o plano descoberto, a quantidade de titulos levada á circulação foi relativamente insignificante.

Conclusão

Foi de lutas e dissabores para a Directoria, o periodo decorrido de principios do anno de 1895 até 31 de Dezembro de 1896, mas foi tambem o mais fecundo para o desenvolvimento e prosperidade da Companhia e isto basta aos directores para os compensar dos trabalhos e difficuldades que tiveram de realizar e remover, em proveito geral dos Srs. Accionistas

Não conseguio a administração concluir totalmente as construcções, em que se empenhou e que constituem o plano em que baseam-se os seus calculos para de uma vez patentear os grandes recursos da Companhia ; oppuzeram-se a isso casos imprevistos e de força maior, mas o que falta é

pouco e dentro de dois ou tres mezes mais estará concluido.

A receita da Companhia para o corrente anno de 1897 está estimada em Rs. 10.000:000\$000. O calculo foi baseado no crescimento progressivo que sem interrupção se tem operado pelo concurso das linhas novas, abertas ao trafego no anno passado e o proveniente da ligação das linhas Ituanas, cujo augmento de percurso é de 60 kilometros. Em razão disto já a renda media dos 2 ultimos mezes de 1896 foi de 715 contos de réis.

Essa receita, attendendo a despeza do custeio, dá margem segura para satisfazer a todos os nossos compromissos e tambem para distribuir modesto dividendo ao nosso capital.

Uma boa porção dos encargos é de natureza passageira; taes como: uma parte importante da divida do Estado de S. Paulo, a divida ao Banco de Credito Real do Brazil e juros da divida fluctuante, a qual, em sua maioria, já desappareceu.

Foram reconstruidas e ampliadas novas e proveitosas construcções, reformado e ampliado o material, e si não nos foi dado fazer tudo quanto por ventura era preciso, temos entretanto consciencia de, ao menos, haver feito tudo quanto era imperioso, não nos poupando a qualquer ordem de serviço.

Nenhum recurso pecuniario tinhamos além da renda que era então inferior ás necessidades; mas esses recursos foram apparecendo a maneira que, com inabalavel fé no futuro, afrontavamos os obstaculos que se nos deparava e tinhamos de vencer. O credito em geral estava abalado, entretanto

notorio como era o impulso que davamos á vida da Companhia, nenhum estabelecimento de credito desta praça, nos negou auxilio valioso. Na de Santos o auxilio excedeu a toda expectativa da directoria.

E quando, dentro de pouco, bastará um anno, forem evidentes os fructos de tantos esforços, será então de justiça reconhecer os relevantes serviços que ao desenvolvimento da Companhia União Sorocabana e Ituana prestaram a Companhia Viação Paulista e o Banco Brasil e Norte America, esteios fortes de todo o movimento financeiro realizado e tambem não poderão ser olvidados os relevantissimos serviços, digamol-o mesmo inestimaveis, que, na praça de Santos, com inexcedivel zelo, intelligencia e dedicação, secundou os nossos esforços, o Sr. João Constantino Janacopulos.

A satisfação que sentiamos cada vez que se transpunha um obstaculo e a alegria que causava a successiva realisação de um plano desde o seu inicio considerado o salvaterio de uma empreza que tantos revezes soffrera logo ao nascer, foram não poucas vezes perturbadas por incidentes que affligiram, mas não conseguiram demover a directoria do seu intento.

No viver lutando, é muito natural não se pudesse attender e regularisar de modo inteiramente satisfactorio todos os negocios e encargos da Companhia.

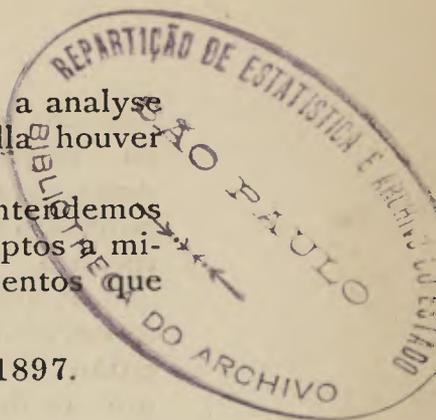
Sempre que isso aconteceu não o motivou a má vontade da Directoria, que não tinha outro interesse além de bem desempenhar o cargo que lhe confiasteis. O momento era de acção e a Directo-

ria tem consciencia de a ter empregado; a analyse dos factos é a nossa defesa se para ella houver motivo.

São estes os principaes factos que entendemos dever comunicar-vos, mas estamos promptos a ministrar-vos quaesquer outros esclarecimentos que julgeis de vosso interesse.

Rio de Janeiro, 10 de Fevereiro de 1897.

JOÃO PINTO FERREIRA LEITE
HENRIQUE C. DA SILVA GUERRA



... les principes de la ...



ANNEXOS

ALPHABET

ANNEXO N. 1

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Obedecendo ao art. 32 dos nossos estatutos, o Conselho Fiscal apresenta-vos o seu parecer sobre os actos e contas da Directoria, referentes ao anno findo em 30 de Abril de 1896 e dos mezes de Maio a Dezembro do mesmo anno.

Felizmente foram rescindidos os contractos com o Banco Constructor do Brazil, de maneira que a Directoria póde activar a construcção das linhas necessarias ao desenvolvimento da Companhia.

Comquanto as receitas do trafego se elevem continuamente, não póde ainda a Directoria remunerar o nosso capital, justificando-se sobejamente de assim proceder, — satisfazendo antigos compromissos, melhorando as linhas existentes, construindo novas e adquirindo material fixo e rodante.

Acompanha o relatorio uma planta contendo todas as nossas linhas, que pela sua posição e direcção, facil vos é avaliar a collocação saliente occupada por ellas no uberrimo Estado de S. Paulo e que temos diante de nós indiscutivel e invejavel futuro.

O relatório também vos indica a quantidade de kilometros de linha que foram entregues ao tráfego, e os que em breve também o serão; não somos, pois, immodestos em proclamar que nenhuma outra Empresa congénere, em tão curto prazo assoberbada de quasi invencíveis difficuldades, apresente tanto trabalho, tanto esforço.

Apparecendo na praça Debentures e Acções do tronco falsicados, foi a Directoria solicita em dar conhecimento e requerer inqueritô á autoridade competente.

Os Debentures da primeira serie papel são hoje cotados na Bolsa graças a perseverança da Directoria e a nitída comprehensão do elevado cargo que occupa o actual Presidente da Camara Syndical, Sr. João Jacome de Campos.

Em assembléa especialmente convocada foram reformados os estatutos que hoje preenchem plenamente o crescente desenvolvimento da Companhia.

A escripturação e documentos da Companhia acham-se em ordem e o Conselho Fiscal é de parecer que sejam approvados os actos e contas da Directoria até 31 de Dezembro de 1896.

Rio de Janeiro, 29 de Janeiro de 1897.

CARLOS SCHMIDT.

JOSE' NARCISO DA FONSECA E SILVA.

ANTONIO FRANCISCO DOS SANTOS.

ANNEXO N. 2

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

No escriptorio da Companhia ficam, de hoje em diante, á disposição dos Srs. Accionistas os documentos exigidos pelo artigo 147 do Decreto n. 434, de 4 de Julho de 1891.

Rio de Janeiro, 22 de Dezembro de 1896.

O Presidente da Companhia,

JOÃO PINTO FERREIRA LEITE.

MEMORANDUM

On the 11th of the month of January 1891, the following was received from the Hon. the Secretary of the Board of Education, London:

Reference is made to the letter of the 11th of the month of January 1891.

The Board of Education has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 11th of the month of January 1891.

The Board of Education has the honor to inform you that the same has been forwarded to the appropriate authorities for their consideration.

The Board of Education has the honor to inform you that the same has been forwarded to the appropriate authorities for their consideration.

The Board of Education has the honor to inform you that the same has been forwarded to the appropriate authorities for their consideration.

The Board of Education has the honor to inform you that the same has been forwarded to the appropriate authorities for their consideration.

The Board of Education has the honor to inform you that the same has been forwarded to the appropriate authorities for their consideration.

The Board of Education has the honor to inform you that the same has been forwarded to the appropriate authorities for their consideration.

The Board of Education has the honor to inform you that the same has been forwarded to the appropriate authorities for their consideration.

ANNEXO N. 3

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Ficam suspensas as transferencias de acções desta Companhia até o dia em que tiver lugar a assembléa geral ordinaria.

Rio de Janeiro, 21 de Janeiro de 1897.

O Presidente da Companhia,

JOÃO PINTO FERREIRA LEITE.

REVUE DE LA

REVUE DE LA

Les travaux de la Commission de la République de France
pour l'année 1907

Paris, le 15 Janvier 1907.

à Monsieur le Ministre

des Travaux Publics, Paris.

ANNEXO N. 4

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Convoco os Srs. Accionistas a reunirem-se em assembléa geral ordinaria no dia 10 de Fevereiro proximo futuro, ao meio-dia, no salão do Banco Brazil e Norte America, á rua da Candelaria n. 2, afim de lhes ser presente o relatorio e contas das operações da Companhia até 31 de Dezembro proximo passado, acompanhado do parecer do conselho fiscal e procederem a eleição deste e de tres suplentes.

Rio do Janeiro, 21 de Janeiro de 1897.

O Presidente da Companhia,

JOÃO PINTO FERREIRA LEITE

COMPANIES

... of the ...

ANNEXO N. 5

RELATORIO DO SUPERINTENDENTE

DA

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Sorocaba, 10 de Dezembro de 1896

Illm. Srz.

Tenho a honra de apresentar á V. S. o relatorio do serviço relativamente ao anno financeiro da Companhia, de 1º de Maio de 1895 á 30 de Abril de 1896.

A receita total das linhas em trafego com 704 kilometros de vias ferreas e 222 de navegação fluvial foi de Rs. 6.055:676\$540, a despeza de Rs. 3.624:410\$920 e o saldo liquido, sem a garantia de juros das linhas de concessão Federal, de Rs. 2.431:275\$620.

Comparando este resultado com o anno anterior, verifica-se um augmento na receita de Rs. 411:792\$550 e isto apesar da diminuição de 10.490 toneladas no transporte de café, cuja safra foi pequena em 1895.

Com a abertura de 99 kilometros de linhas novas de Tatuhy á Itapetininga e de Botucatú á Andrades, cujo trafego no primeiro anno não podia dar resultado, como tambem pelo estado do cambio que encareceu todos os materiaes necessarios ao

custeio, a despeza mostra um augmento de Rs. 658:051\$800, e por isso a relação da despeza, que no anno anterior foi de 52, 5 0/0, subio neste á 58, 8 0/0, o que, entretanto, deve considerar-se anormal, pois que a tabella annexa sob n. 21 mostra que a porcentagem da despeza gradualmente desceu de 98,5 em 1875 á 52,8 em 1895, o que é uma prova do desenvolvimento de nossa zona, cuja lavoura recebeu durante o anno mais 11.672 immigrants, que naturalmente hão de augmentar a producção agricula.

Apresentando annexas as tabellas de comparação que esclarecem o movimento do trafego das tres secções, passa a relatar os serviços das diversas repartições :

Secção Sorocabana

REPARTIÇÃO DO TRAFEGO

Com bastante regularidade correram durante o anno 9.490 trens, dos quaes 1.755 de passageiros, 3.178 mixtos, 4.292 de cargas e 265 especiaes, com 16.335 carros de passageiros, 58.983 wagons carregados e 15.089 ditos vasis.

O pércurso total em serviço do trafego foi de 979.074 kilometros.

A receita media por kilometro aberto foi de Rs. 10:082\$656 e por kilometro percorrido de Rs. 4\$788.

A despeza media por kilometro aberto foi de Rs. 5:389\$805 e por kilometro percorrido de Rs. 2\$730.

Durante o anno foram abertas ao trafego as seguintes estações : Em 11 de Maio de 1895, as de Morro-Alto e Itapetininga, no ramal de Itararé ; em 7 de Novembro do mesmo anno, a de Morrinhos, e em 6 de Abril de 1896 as de Itatinga e Andrades, no prolongamento de Tibagy—e deste facto provém o augmento da despesa desta repartição.

Tracção e material rodante

Com a chegada de mais 4 locomotivas americanas, ficou esta secção com 39 locomotivas, todas em bom estado, e d'estas foram cedidas á secção Ituana 2 pequenas de—Avanside.

O percurso total das locomotivas em serviço foi 1.066.887 kilometros. sendo 979.074 para o trafego e 87.813 para o serviço da via permanente,

O consumo de carvão foi de 8.916.750 kilos, o de graxa de 22.273 ditos e o de azeite de 32.792 litros.

O augmento de 55.000 kilometros de percurso e a baixa do cambio motivaram um accrescimo da despesa de 16 %/o nesta repartição.

Conservação da linha e suas dependencias

Estão em bom estado de conservação a via permanente, obras d'arte, estações e mais edificios.

Durante o anno foram realizados os seguintes serviços :

Via permanente e substituição de 2.104 trilhos de aço, 45.800 pregos, 22.416 parafusos e 101.495 dormentes.

Obras d'arte—8 pontilhões e boeiros — de 1 a 4^m de vão; reparos na ponte de madeira sobre o rio do Peixe; construcção de uma nova ponte sobre o mesmo rio; ponte de madeira sobre o rio Tatuhy, no ramal de Itapetininga; montagem da supuestuctura metallica da ponte de Ipanema; paredão de arrimo de 58^m no ramal de Itapetininga; um dito no kilometro 218, proximo ao rio das Conchas; um dito na entrada da estação de S. Paulo com 35^m; duas caixas d'agua com 560^m de encanamento de 1 1/2''; um novo girador de 14^m:50 de diametro na estação de Botucatu; um triangulo de reversão no kilometro 243, proximo ao rio do Peixe e desvios nos kilometros 4, 11 e 29.

ESTAÇÕES E MAIS EDIFICIOS — Reconstrucção da estação de Piragibú com um armazem de cargas e morada de portadores; reparos nas estações de Barueri e Cotia; uma nova casa para a turma de conservação na Barra-funda, kilometro 3; posto telegraphico provisorio no rio do Peixe; augmento de casas para residencia de empregados na estação de Botucatu; nova estação de Jurú-mirim no kilometro 190; novo armazem em Conchas de 24^m × 9^m:50; casa para guarda de cancella no kilometro 64; uma dita para o portador de Ipanema; augmento de 20^m do armazem de Laranjal; augmento da officina de Sorocaba e casa para o mestre de linha em Itapetininga.

Com a conservação, obras novas e melhoramentos despendeu-se 781:836\$332 durante o anno por conta do custeio e 107:096\$990 por conta do capital,

Telegrapho

Tanto a linha, como os appparelhos acham-se em bom estado.

Para maior regularidade e segurança do serviço do trafego e attendendo-se ao desenvolvimento dos trens, tornou-se necessaria a collocação de um quarto fio entre Sorocaba e S. Paulo para o serviço exclusivo do mesmo trafego.

Accidentes

Houve durante o anno 20 accidentes, todos mais ou menos sem importancia, como desencarriamentos de machinas e wagons e alguns ferimentos leves de empregados.

SECÇÃO ITUANA

Repartição do Trafego

Fez-se com a possivel regularidade o serviço d'esta repartição.

Durante o anno correram 865 trens de passageiros, 1.072 mixtos, 636 de cargas e 26 especiaes, com o percurso total de 382.001 kilometros e 4.731 carrós de passageiros, 18.354 wagons carregados e 4.527 ditos vazios.

Foi de 5:720\$718 a receita media por kilometro aberto e de 3\$580 por kilometro percorrido.

A despeza por kilometro aberto foi de 3:979\$362 e por kilometro percorrido de 2\$490.

Tracção e material rodante

Continúa no mesmo estado o material rodante desta secção, para ser reformado depois da ligação com a secção Sorocabana e modificação da bitola de 96 centímetros para 1^m.

Percorreram as Locomotivas 404.294 kilometros, dos quaes 22.293 em serviço da via permanente e 382.001 para o tráfego, consumindo 3.217.600 kilos de carvão, 2.837 kilos de graxa e 10.879 litros de azeite.

Foram fornecidas á esta secção duas Locomotivas da Sorocabana, 2 carros de 1^a e 2^a classe e 10 wagons de cargas cobertos e 3 gondolas.

Conservação da linha e suas dependencias

Durante o anno foram substituidas 2.177 trilhos, 61.526 pregos, 12.804 parafusos e 42.471 dormentes.

Foi adquirido por compra um armazem em Capivary annexo ao da Companhia.

OBRAS NOVAS : Augmento de 30 m. no armazem de Piracicaba ; um armazem junto a estação de Villa Raffard ; boeiros no ramal e duas casas para turmas de conservação.

RENOVAÇÕES E REPAROS : 7 boeiros ; substituição de 6 vigas de 16m,50 na ponte de Piracicaba ; idem das madeiras da ponte de ferro no kilometro 43 do tronco, reparos e substituição de madeiras na ponte de ferro do ramal, no kilometro 52 ; renovação das estações de Itaicy, Mont Serrat e Capivary, sendo tambem retelhados o armazem e officinas de Itú,

montando todos estes serviços em 336:947\$440, não incluindo os trilos.

Telegrapho

Está em perfeito estado.

Accidentes

N'esta secção deram-se apenas 8 accidentes por descarilhamentos de carros wagons, todos sem importancia.

Almoxarifado de ambas as secções

Os materiaes em ser para reparos e renovações importam em 30 de abril em 352:097\$653.

Contadoria

Está em dia.

Construcção

O relatorio do Engenheiro-Chefe Dr. Carlos Schmitt descreve minuciosamente o serviço da construcção.

Saude e Fraternidade

Illm. Sr. João Pinto Ferreira Leite.
Dignissimo Presidente da Companhia União Sorocabana e Ituana.

G. OETTERER,
Superintendente

1870

...

...

...

...

...

...

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

ANNEXO N. 6

Receita e Despesa Geral de 1 de Maio de 1895 a 30 de Abril de 1896

SECÇÃO	RECEITA	DESEPEZA	PORCENTAGEM DA DESEPEZA SOBRE A RECEITA
Secção Sorocabana.....	4.489:526\$330	2.424:465\$424	54 %
Prolongamentos.....	141:317\$350	146:236\$762	103 ³⁸ %
Linha Fluvial.....	57:591\$310	102:641\$114	178 ²² %
Secção Ituana.....	1.367:251\$550	951:067\$620	69 ⁶⁶ %
Total.....	6.055:688\$540	3.624:410\$920	59 ⁸⁵ %

Year	Month	Day	Event	Remarks
1900	Jan	1	...	...
1900	Jan	2	...	...
1900	Jan	3	...	...
1900	Jan	4	...	...
1900	Jan	5	...	...
1900	Jan	6	...	...
1900	Jan	7	...	...
1900	Jan	8	...	...
1900	Jan	9	...	...
1900	Jan	10	...	...
1900	Jan	11	...	...
1900	Jan	12	...	...
1900	Jan	13	...	...
1900	Jan	14	...	...
1900	Jan	15	...	...
1900	Jan	16	...	...
1900	Jan	17	...	...
1900	Jan	18	...	...
1900	Jan	19	...	...
1900	Jan	20	...	...
1900	Jan	21	...	...
1900	Jan	22	...	...
1900	Jan	23	...	...
1900	Jan	24	...	...
1900	Jan	25	...	...
1900	Jan	26	...	...
1900	Jan	27	...	...
1900	Jan	28	...	...
1900	Jan	29	...	...
1900	Jan	30	...	...
1900	Jan	31	...	...

...

...

...

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA
 SECÇÃO SOROCABANA

ANEXO N. 7

Receita de 1 de Maio de 1895 a 30 de Abril de 1896

ANNO	PASSAGEIROS	MERCADORIAS	TOTAL
1895—96.....	1.301:360\$810	3.245:756\$830	4.547:117\$610
1894—95.....	1.130:468\$370	3.208:310\$000	4.338:778\$370
Augmento.....	170:892\$440	37:46\$830	208:339\$270

Date	Description	Debit	Credit
1890	Jan 1		Balance
	Feb 1		
	Mar 1		
	Apr 1		
	May 1		
	Jun 1		
	Jul 1		
	Aug 1		
	Sep 1		
	Oct 1		
	Nov 1		
	Dec 1		
	Total		

Received of the Treasurer of the City of New York

the sum of

Five hundred and no/100 Dollars

for the purchase of

ANEXO N. 8

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

(SECÇÃO SOROCABANA)

Despeza desde 1 de Maio de 1895 a 30 de Abril de 1896

REPARTIÇÃO	1895-96	1894-95	Augmento	Diminuição
Conservação.....	742:774\$089	580:898\$103	161:875\$986	
Trafego.....	1.124:084\$720	948:358\$242	175:726\$478	
Administração e Despezas Gerues.....	473:087\$186	837:213\$616	95:873\$570	
Escriptorio Central.....	145:976\$867	124:889\$889	21:086\$978	
Diversos.....	34:124\$850	26:019\$110	8:105\$240	
	7:059\$326	20:888\$760	.....	13:779\$434
Total.....	2.527:106\$538	2.078:217\$720	448:888\$818	

Датум	Име	Иницијали	Својство	Својство	Својство
1880	Петров	Иван	Својство	Својство	Својство
1881	Сидоров	Петр	Својство	Својство	Својство
1882	Кузнецов	Александр	Својство	Својство	Својство
1883	Смирнов	Иван	Својство	Својство	Својство
1884	Иванов	Петр	Својство	Својство	Својство
1885	Сидоров	Александр	Својство	Својство	Својство
1886	Кузнецов	Иван	Својство	Својство	Својство
1887	Смирнов	Петр	Својство	Својство	Својство
1888	Иванов	Александр	Својство	Својство	Својство
1889	Сидоров	Иван	Својство	Својство	Својство
1890	Кузнецов	Петр	Својство	Својство	Својство
1891	Смирнов	Александр	Својство	Својство	Својство
1892	Иванов	Иван	Својство	Својство	Својство
1893	Сидоров	Петр	Својство	Својство	Својство
1894	Кузнецов	Александр	Својство	Својство	Својство
1895	Смирнов	Иван	Својство	Својство	Својство
1896	Иванов	Петр	Својство	Својство	Својство
1897	Сидоров	Александр	Својство	Својство	Својство
1898	Кузнецов	Иван	Својство	Својство	Својство
1899	Смирнов	Петр	Својство	Својство	Својство
1900	Иванов	Александр	Својство	Својство	Својство

Датум: 1880 до 1900

(Застава војног савеза)

ОБЛАСТНИ СУДИЈА

УМЕТНИЦИ

ANNEXO N. 9

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA

SECÇÃO SOROCABANA

Numero de passageiros de 1 de Maio de
1895 até 30 de Abril de 1896

ANNO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL
1895—96	65.889	221.304	287.193
1894—95	50.014	162.898	212.912
Augmento.....	15.875	58.406	74.281
Diminuição.....			

ANNEXO N. 10

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

SECÇÃO SOROCABANA

Numero de gado 1 de Maio de 1895 a 30 de
Abril de 1896

ANNO	CABEÇAS
1895—96.....	28.684
1894—95.....	24.361
Augmento.....	4.323



BRASILEIRA DE UNIAO FONOGRAFICA
C.A.B.
COMPAHIA UNIAO FONOGRAFICA
UNIAO FONOGRAFICA
Rua do Ouvidor, 111 - Rio de Janeiro - Brasil
Fundada em 1926

CATEGORIA	VALOR
100.00	100.00
100.00	100.00

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA
 SECÇÃO SOROCABANA

ANEXO N. 11

Peso de mercadorias em toneladas, de 1 de Maio de 1895 a 30 de Abril de 1896

ANNO	CAFE'	ALGODÃO	TOUCINHO	FUMO	CAL, ETC.	DIV. EXPORTAÇÃO	SAL	ASSUGAR	DIV. IMPORTAÇÃO	TOTAL
1895-96.....	10.636	210	1.613	624	48.948	15.909	4.276	7.324	23.737	113.277
1894-95.....	17.241	138	1.178	409	33.395	14.731	3.511	7.917	22.180	100.700
Augmento.....	.....	72	435	215	15.553	1.178	765	.....	10.557	12.577
Diminuição	6.605	.....	.....	.....	.....	.....	.....	598 ⁸	.....	.....



Companhia União Sorocabana e Ituana

SECÇÃO ITUANA

ANNEXO N. 12

Receita de 1 de Maio de 1895 a 30 de Abril de 1896

ANNO	PASSAGEIROS	MERCADORIAS	TOTAL
1895—96.....	582:443\$100	784:908\$450	1.367:251\$550
1894—95.....	524:337\$020	780:778\$600	1.305:115\$320
Augmento.....	58:106\$050	4:029\$850	62:135\$930

Companhia Leste Asiática

SOCIETY EASTERN

LIMITED

Extracto do Livro de Contas de 1895 e 30 de Abril de 1896

1895-96	1895-96	1895-96	1895-96
1896-97	1896-97	1896-97	1896-97
1897-98	1897-98	1897-98	1897-98

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA
SECÇÃO ITUANA

ANEXO N. 13

Despeza de 1 de Maio de 1895 a 30 de Abril de 1896

REPARTIÇÃO	1895—96	1894—95	AUMENTO	DIMINUIÇÃO
Conservação.....	336:947\$440	328:546\$970	8:400\$470	
Tração.....	355:054\$110	313:746\$164	41:307\$946	
Trafego.....	152:379\$850	139:561\$552	12:818\$298	
Administração e despezas geraes.....	38:088\$100	36:214\$514	1:873\$586	
Escriptorio Central.....	24:940\$150	24:209\$950	730\$130	
Diversos.....	48:558\$040	45:862\$250	.....	2:201\$210
Total.....	951:067\$620	888:141\$400	62:926\$220	

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

LABORATORY OF ORGANIC CHEMISTRY

REPORT OF THE PROGRESS OF RESEARCHES
CONDUCTED IN THE LABORATORY OF ORGANIC CHEMISTRY

BY

ROBERT B. WOODWARD

AND

ROBERT C. MULLER

AND

ROBERT H. WOOD

AND

ROBERT M. WOOD

AND

ROBERT L. WOOD

AND

ROBERT J. WOOD

AND

ROBERT K. WOOD

AND

ROBERT G. WOOD

AND

ROBERT F. WOOD

AND

ROBERT D. WOOD

AND

ROBERT C. WOOD

AND

ROBERT B. WOOD

Companhia União Sorocabana e Ituana

SECÇÃO ITUANA

ANNEXO N. 14

Numero de passageiros de 1 de Maio de 1895
a 30 de Abril de 1896

ANNO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL
1895—96.....	66.190	160.908	227.098
1894—95.....	64.697	148.300	212.997
Augmento.....	1.493	12.608	14.101

Companhia Saneamento de Itanambé

Relatório de 1952

1952

Relatório de Administração de 1 de Maio de 1952
a 30 de Abril de 1953

Ativo	Passivo	Reserva	Total
1.000.000	1.000.000	1.000.000	3.000.000
1.000.000	1.000.000	1.000.000	3.000.000
1.000.000	1.000.000	1.000.000	3.000.000

Companhia União Sorocabana e Ituana

SECÇÃO ITUANA

ANNEXO N. 15

Numero de gado de 1 de Maio de 1895
a 30 de Abril de 1896

ANNO	CABEÇAS
1895—96.....	6.584
1894—95.....	4.185
Augmento.....	2.399

Companys Guss Bockman & Co.

1870

Number of days in the month of 1870

Month	Days	Days
Jan	31	31
Feb	28	28
Mar	31	31
Apr	30	30
May	31	31
Jun	30	30
Jul	31	31
Aug	31	31
Sep	30	30
Oct	31	31
Nov	30	30
Dec	31	31

ANEXO N. 16

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

SECÇÃO ITUANA

Peso de mercadorias em toneladas

ANNO	CAFFÉ	ALGODÃO	TOUCINHO	FUMO	CAL, ETC.	DIV. EXPORTAÇÃO	SAL	ASSUCAR	DIV. IMPORTAÇÃO	TOTAL
1895-96.....	7.904	889	128	78	27.986	7.371	1.180	2.364	12.151	60.051
1894-95.....	11.789	943	78	43	17.525	6.786	922	2.555	11.036	51.677
Augmento.....	.....	.....	50	35	10.461	585	258	.....	1.115	8.374
Diminuição.....	3.885	54	.....	.....	.....	.....	.....	191	.....	.....

Date	Description	Debit	Credit
1890	Jan 1		
	Jan 2		
	Jan 3		
	Jan 4		
	Jan 5		
	Jan 6		
	Jan 7		
	Jan 8		
	Jan 9		
	Jan 10		
	Jan 11		
	Jan 12		
	Jan 13		
	Jan 14		
	Jan 15		
	Jan 16		
	Jan 17		
	Jan 18		
	Jan 19		
	Jan 20		
	Jan 21		
	Jan 22		
	Jan 23		
	Jan 24		
	Jan 25		
	Jan 26		
	Jan 27		
	Jan 28		
	Jan 29		
	Jan 30		
	Jan 31		
	Feb 1		
	Feb 2		
	Feb 3		
	Feb 4		
	Feb 5		
	Feb 6		
	Feb 7		
	Feb 8		
	Feb 9		
	Feb 10		
	Feb 11		
	Feb 12		
	Feb 13		
	Feb 14		
	Feb 15		
	Feb 16		
	Feb 17		
	Feb 18		
	Feb 19		
	Feb 20		
	Feb 21		
	Feb 22		
	Feb 23		
	Feb 24		
	Feb 25		
	Feb 26		
	Feb 27		
	Feb 28		
	Feb 29		
	Feb 30		
	Feb 31		
	Mar 1		
	Mar 2		
	Mar 3		
	Mar 4		
	Mar 5		
	Mar 6		
	Mar 7		
	Mar 8		
	Mar 9		
	Mar 10		
	Mar 11		
	Mar 12		
	Mar 13		
	Mar 14		
	Mar 15		
	Mar 16		
	Mar 17		
	Mar 18		
	Mar 19		
	Mar 20		
	Mar 21		
	Mar 22		
	Mar 23		
	Mar 24		
	Mar 25		
	Mar 26		
	Mar 27		
	Mar 28		
	Mar 29		
	Mar 30		
	Mar 31		
	Apr 1		
	Apr 2		
	Apr 3		
	Apr 4		
	Apr 5		
	Apr 6		
	Apr 7		
	Apr 8		
	Apr 9		
	Apr 10		
	Apr 11		
	Apr 12		
	Apr 13		
	Apr 14		
	Apr 15		
	Apr 16		
	Apr 17		
	Apr 18		
	Apr 19		
	Apr 20		
	Apr 21		
	Apr 22		
	Apr 23		
	Apr 24		
	Apr 25		
	Apr 26		
	Apr 27		
	Apr 28		
	Apr 29		
	Apr 30		
	Apr 31		
	May 1		
	May 2		
	May 3		
	May 4		
	May 5		
	May 6		
	May 7		
	May 8		
	May 9		
	May 10		
	May 11		
	May 12		
	May 13		
	May 14		
	May 15		
	May 16		
	May 17		
	May 18		
	May 19		
	May 20		
	May 21		
	May 22		
	May 23		
	May 24		
	May 25		
	May 26		
	May 27		
	May 28		
	May 29		
	May 30		
	May 31		
	Jun 1		
	Jun 2		
	Jun 3		
	Jun 4		
	Jun 5		
	Jun 6		
	Jun 7		
	Jun 8		
	Jun 9		
	Jun 10		
	Jun 11		
	Jun 12		
	Jun 13		
	Jun 14		
	Jun 15		
	Jun 16		
	Jun 17		
	Jun 18		
	Jun 19		
	Jun 20		
	Jun 21		
	Jun 22		
	Jun 23		
	Jun 24		
	Jun 25		
	Jun 26		
	Jun 27		
	Jun 28		
	Jun 29		
	Jun 30		
	Jun 31		
	Jul 1		
	Jul 2		
	Jul 3		
	Jul 4		
	Jul 5		
	Jul 6		
	Jul 7		
	Jul 8		
	Jul 9		
	Jul 10		
	Jul 11		
	Jul 12		
	Jul 13		
	Jul 14		
	Jul 15		
	Jul 16		
	Jul 17		
	Jul 18		
	Jul 19		
	Jul 20		
	Jul 21		
	Jul 22		
	Jul 23		
	Jul 24		
	Jul 25		
	Jul 26		
	Jul 27		
	Jul 28		
	Jul 29		
	Jul 30		
	Jul 31		
	Aug 1		
	Aug 2		
	Aug 3		
	Aug 4		
	Aug 5		
	Aug 6		
	Aug 7		
	Aug 8		
	Aug 9		
	Aug 10		
	Aug 11		
	Aug 12		
	Aug 13		
	Aug 14		
	Aug 15		
	Aug 16		
	Aug 17		
	Aug 18		
	Aug 19		
	Aug 20		
	Aug 21		
	Aug 22		
	Aug 23		
	Aug 24		
	Aug 25		
	Aug 26		
	Aug 27		
	Aug 28		
	Aug 29		
	Aug 30		
	Aug 31		
	Sep 1		
	Sep 2		
	Sep 3		
	Sep 4		
	Sep 5		
	Sep 6		
	Sep 7		
	Sep 8		
	Sep 9		
	Sep 10		
	Sep 11		
	Sep 12		
	Sep 13		
	Sep 14		
	Sep 15		
	Sep 16		
	Sep 17		
	Sep 18		
	Sep 19		
	Sep 20		
	Sep 21		
	Sep 22		
	Sep 23		
	Sep 24		
	Sep 25		
	Sep 26		
	Sep 27		
	Sep 28		
	Sep 29		
	Sep 30		
	Sep 31		
	Oct 1		
	Oct 2		
	Oct 3		
	Oct 4		
	Oct 5		
	Oct 6		
	Oct 7		
	Oct 8		
	Oct 9		
	Oct 10		
	Oct 11		
	Oct 12		
	Oct 13		
	Oct 14		
	Oct 15		
	Oct 16		
	Oct 17		
	Oct 18		
	Oct 19		
	Oct 20		
	Oct 21		
	Oct 22		
	Oct 23		
	Oct 24		
	Oct 25		
	Oct 26		
	Oct 27		
	Oct 28		
	Oct 29		
	Oct 30		
	Oct 31		
	Nov 1		
	Nov 2		
	Nov 3		
	Nov 4		
	Nov 5		
	Nov 6		
	Nov 7		
	Nov 8		
	Nov 9		
	Nov 10		
	Nov 11		
	Nov 12		
	Nov 13		
	Nov 14		
	Nov 15		
	Nov 16		
	Nov 17		
	Nov 18		
	Nov 19		
	Nov 20		
	Nov 21		
	Nov 22		
	Nov 23		
	Nov 24		
	Nov 25		
	Nov 26		
	Nov 27		
	Nov 28		
	Nov 29		
	Nov 30		
	Dec 1		
	Dec 2		
	Dec 3		
	Dec 4		
	Dec 5		
	Dec 6		
	Dec 7		
	Dec 8		
	Dec 9		
	Dec 10		
	Dec 11		
	Dec 12		
	Dec 13		
	Dec 14		
	Dec 15		
	Dec 16		
	Dec 17		
	Dec 18		
	Dec 19		
	Dec 20		
	Dec 21		
	Dec 22		
	Dec 23		
	Dec 24		
	Dec 25		
	Dec 26		
	Dec 27		
	Dec 28		
	Dec 29		
	Dec 30		
	Dec 31		

AMOUNT PAID

RECEIVED

DATE

Companhia União Sorocabana e Ituana

PROLONGAMENTOS FEDERAES

ANNEXO N. 17

Receita de 1 de Maio de 1895 a 31 de Abril de 1896

	PASSAGEIROS	MERCADORIAS	TOTAL
Rainal Itararé	56.816.960	55.831.350	112.648.310
Prolongamento a Tibagy	11.932.370	16.736.670	28.669.040
Total.	68.749.330	72.568.020	141.317.350

Companhia Laticínios Saneados e Lítios

CONSTITUÍDA EM 1911

Extrato do Livro de Balanço de 31 de Maio de 1924

ATIVO		PASSIVO	
Caixa	100.000	Capital Social	100.000
Contas a Receber	50.000	Reserva	50.000
Imóveis	200.000	Provisões	10.000
Outros	100.000	Dividendos a Pagar	5.000
Total	450.000	Total	450.000

ANEXO N. 18
 COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA
 PROLONGAMENTOS FEDERAES

Despeza desde 1 de Maio de 1895 a 30 de Abril de 1896

REPARTIÇÃO	Ramal Itararé	Prolongamento a Tibagy	TOTAL
Conservação.....	39:062\$243	10:630\$707	49:692\$950
Tracção	39:586\$716	9:722\$226	49:308\$942
Trafego	24:330\$451	12:146\$018	36:476\$469
Administração e Despezas Geraes.....	7:805\$676	2:453\$061	10:258\$737
Escriptorio Central.....	284\$730	.....	284\$730
Diversos.....	214\$934	.....	214\$934
Total.....	111:284\$750	34:952\$012	146:236\$762

TITULO	AUTORIA	FECHA	LUGAR
Tratado de Comercio y Consular entre España y el Reino de Portugal de 1763	Felipe V Carlos III	1763 1763	Madrid Madrid
Ley de Enjuiciamiento Civil de 1879	Alfonso XII	1879	Madrid
Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1879	Alfonso XII	1879	Madrid

Tratado de Comercio y Consular de 1763 y 30 de Mayo de 1880

LEY DE ENJUICIAMIENTO CIVIL DE 1879

LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL DE 1879

MEMORIA N. 18

ANNEXO N. 19

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

PROLONGAMENTOS FEDERAES

Numero de passageiros desde 1 de Maio de 1895
a 30 de Abril de 1896

	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL
Ramal Itararé.....	8.593	13.625	22.218
Prolongamento a Tibagy.	1.981	4.801	6.782
Total.....	10.574	18.426	29.000

COMPANHIA UNIAO SOROCABANA E ITUANA

COMPANHIA UNIAO SOROCABANA E ITUANA
 SOROCABA, 15 de Maio de 1891

Resumo de passagens desde 1 de Maio de 1891
 a 30 de Abril de 1891

CLASSIFICACAO	QUANTIDADE	PRECO	TOTAL
Passagens de primeira classe	11.000	2.000	22.000
Passagens de segunda classe	1.000	1.000	1.000
Total	12.000	3.000	23.000

ANNEXO N. 20

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

PROLONGAMENTOS FEDERAES

Numero de gado desde 1 de Maio de 1895 a 30 de
Abril de 1896

ANNOS 1895 — 96	CABEÇAS
Ramal de Itararé.....	9.039
Prolongamento a Tibagy.....	31
Total.....	9.070

MEMORIO DE 30

COMPANHIA UNIAO SOROCABANA E ITANA

ESTABELECIDORA DE FERROVIAS

EXERCICIO DE 1912 DE 1º DE JANEIRO DE 1912 A 30 DE
ABRIL DE 1912

CONTAS	RECEITAS
1.100	1.100
2.000	2.000

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA
 PROLONGAMENTOS FEDERAES

ANEXO N. 21

Peso de Mercadorias em toneladas desde 1.º de Maio de 1895
 á 30 de Abril de 1896

ANNO 1895 — 1896	CAFFÉ	ALGODÃO	TOCINHO	FUMO	CAL, ETC.	DIV. EX- PORTADOS	SAL	ASSUGAR	DIV. IM- PORTAÇÃO	TOTAL
Ramal Itararé.....	234	186	448	44	808	329	713	607	2.251	5.620
Prolongamento a Tibyra.....	696	.....	2		810	26	139	211	1.060	2.944
Total.....	930	186	450	44	1.618	355	852	818	3.311	8.564

Companhia União Sorocabana e Ituana

ANNEXO N. 22

SECÇÃO SOROCABANA

Resumo das passagens para immigrants desde
o mez de Maio de 1895 até Abril de 1896

ESTAÇÃO DE PROCEDENCIA	ESTAÇÃO DE DESTINO	QUANTI- DADE	IMPOR- TANCIA
S. Paulo.....	Baruery.....	2	2\$400
»	S. João.....	25	39\$000
»	S. Roque.....	101	231\$800
»	Mayrink.....	5	8\$400
»	Piragibú.....	17	47\$600
»	Sorocaba.....	221	734\$050
»	Villeta.....	3	13\$500
»	Ipanema.....	20	89\$300
»	Boituva.....	16	65\$550
»	Cerquillo.....	104	544\$950
»	Tieté.....	829	4:309\$500
»	Laranjal.....	284	1:639\$500
»	Conchas.....	28	167\$900
»	Pyramboia.....	221	1:441\$800
»	Victoria.....	276	2:208\$750
»	Botucatú.....	1.171	9:405\$000
»	Tatuby.....	40	198\$250
»	Treze de Maio.....	131	1:071\$000
»	Redempção.....	2	20\$600
»	Egualdade.....	27	230\$050
»	S. Manoel.....	1.434	13:138\$500
»	Porto Lenções.....	72	838\$300
»	Morro Alto.....	1	7\$500
»	Itapetininga.....	250	1:685\$800
»	Morrinhos.....	283	2:519\$000
»	Andrades.....	26	281\$300
	Total.....	5.589	40:939\$300

Foram transportados igualmente 139.820 kilogrammas de bagagem na importancia de 25:412\$160.

Companhia União Indus-trial e Com- ercial

ESTABELECI-
MENTO DE MANUFATURAS E COM-
ERCIO DE MANUFATURAS DE 1880

ANOS	VALOR	DESCRICAO	VALOR
1880	100	Capital Social	100
1881	100	Capital Social	100
1882	100	Capital Social	100
1883	100	Capital Social	100
1884	100	Capital Social	100
1885	100	Capital Social	100
1886	100	Capital Social	100
1887	100	Capital Social	100
1888	100	Capital Social	100
1889	100	Capital Social	100
1890	100	Capital Social	100
1891	100	Capital Social	100
1892	100	Capital Social	100
1893	100	Capital Social	100
1894	100	Capital Social	100
1895	100	Capital Social	100
1896	100	Capital Social	100
1897	100	Capital Social	100
1898	100	Capital Social	100
1899	100	Capital Social	100
1900	100	Capital Social	100
1901	100	Capital Social	100
1902	100	Capital Social	100
1903	100	Capital Social	100
1904	100	Capital Social	100
1905	100	Capital Social	100
1906	100	Capital Social	100
1907	100	Capital Social	100
1908	100	Capital Social	100
1909	100	Capital Social	100
1910	100	Capital Social	100
1911	100	Capital Social	100
1912	100	Capital Social	100
1913	100	Capital Social	100
1914	100	Capital Social	100
1915	100	Capital Social	100
1916	100	Capital Social	100
1917	100	Capital Social	100
1918	100	Capital Social	100
1919	100	Capital Social	100
1920	100	Capital Social	100
1921	100	Capital Social	100
1922	100	Capital Social	100
1923	100	Capital Social	100
1924	100	Capital Social	100
1925	100	Capital Social	100
1926	100	Capital Social	100
1927	100	Capital Social	100
1928	100	Capital Social	100
1929	100	Capital Social	100
1930	100	Capital Social	100
1931	100	Capital Social	100
1932	100	Capital Social	100
1933	100	Capital Social	100
1934	100	Capital Social	100
1935	100	Capital Social	100
1936	100	Capital Social	100
1937	100	Capital Social	100
1938	100	Capital Social	100
1939	100	Capital Social	100
1940	100	Capital Social	100
1941	100	Capital Social	100
1942	100	Capital Social	100
1943	100	Capital Social	100
1944	100	Capital Social	100
1945	100	Capital Social	100
1946	100	Capital Social	100
1947	100	Capital Social	100
1948	100	Capital Social	100
1949	100	Capital Social	100
1950	100	Capital Social	100
1951	100	Capital Social	100
1952	100	Capital Social	100
1953	100	Capital Social	100
1954	100	Capital Social	100
1955	100	Capital Social	100
1956	100	Capital Social	100
1957	100	Capital Social	100
1958	100	Capital Social	100
1959	100	Capital Social	100
1960	100	Capital Social	100
1961	100	Capital Social	100
1962	100	Capital Social	100
1963	100	Capital Social	100
1964	100	Capital Social	100
1965	100	Capital Social	100
1966	100	Capital Social	100
1967	100	Capital Social	100
1968	100	Capital Social	100
1969	100	Capital Social	100
1970	100	Capital Social	100
1971	100	Capital Social	100
1972	100	Capital Social	100
1973	100	Capital Social	100
1974	100	Capital Social	100
1975	100	Capital Social	100
1976	100	Capital Social	100
1977	100	Capital Social	100
1978	100	Capital Social	100
1979	100	Capital Social	100
1980	100	Capital Social	100
1981	100	Capital Social	100
1982	100	Capital Social	100
1983	100	Capital Social	100
1984	100	Capital Social	100
1985	100	Capital Social	100
1986	100	Capital Social	100
1987	100	Capital Social	100
1988	100	Capital Social	100
1989	100	Capital Social	100
1990	100	Capital Social	100
1991	100	Capital Social	100
1992	100	Capital Social	100
1993	100	Capital Social	100
1994	100	Capital Social	100
1995	100	Capital Social	100
1996	100	Capital Social	100
1997	100	Capital Social	100
1998	100	Capital Social	100
1999	100	Capital Social	100
2000	100	Capital Social	100

Tudo o que se encontra no presente livro é propriedade da Companhia União Industrial e Comercial e não se pode fazer sem a sua permisso-
na a reprodução ou a publicação de qualquer parte do mesmo.

Companhia União Sorocabana e Ituana

ANNEXO N. 23

SECÇÃO ITUANA

Resumo das passagens para immigrants desde
o mez de Maio de 1895 até Abril de 1896

ESTAÇÃO DE PROCEDENCIA	ESTAÇÃO DE DESTINO	QUANTI- DADE	IMPOR- TANCIA
Jundiaby.....	Itupeva.....	580	415\$800
»	Monte-Serrat.....	169	147\$700
»	Quilombo.....	148	160\$000
»	Itaicy.....	143	192\$800
»	Salto.....	33	65\$300
»	Itú.....	403	812\$400
»	Indaiatuba.....	122	192\$900
»	Monte-Mór.....	100	210\$000
»	Capivary.....	282	759\$400
»	Villa Raffard.....	180	528\$800
»	Mombuca.....	32	109\$000
»	Rio das Pedras....	469	1:684\$400
»	Piracicaba.....	1.871	7:303\$200
»	Costa Pinto.....	112	502\$800
»	Paraizo.....	175	867\$400
»	Xarqueada.....	372	2:011\$400
»	S. Pedro.....	79	4:518\$400
»	Porto João Alfredo.	113	587\$600
	Total.....	6.083	21:069\$300

Foram transportados egualmente 451.701 kilos de bagagem na
importancia de 27:139\$640.

ANNEXO N. 24

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

SECÇÃO SOROCABANA

Café transportado da safra de 1895

PROCEDENCIA	TONS. PARCIAES	TONS. TOTAES	IMPORTANCIA
Boituva.....	6		
Tatuby.....	400		
Morro Alto.....	85		
Itapetininga.....	160	651	
Cerquilho.....	19		
Tieté.....	641		
Laranjal.....	680		
Pereiras.....	59		
Conchas.....	126		
Pyramboia.....	139		
Victoria.....	178		
Botucatú.....	2.739		
Morrinhos.....	713		
Andrades.....	12		
Avaré.....	10		
Outras estações.....	235	5.551	
Treze de Maio.....	367		
Redempção.....	394		
Egualdade.....	134		
S. Manoel.....	2.336	3.231	
Porto Villa Maria.....	101		
Rozario.....	41	142	
Dous Corregos.....	69		
Barra Bonita.....	600		
Lenções.....	429		
Ribeiro.....	248	1.346	
Total.....	.....	10.921	906:713\$030

Media por tonelada Rs. 83\$025.

ANNEXO N. 25

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

SECÇÃO ITAUNA

Café transportado da safra de 1895

PROCEDENCIA	TONS. PARCIAES	TONS. TOTAES	IMPORTANCIA
Itupeva	641		
Monte Serrat	305		
Quilombo	302		
Itaicy	314		
Salto	278		
Itú	24		
Indaiatuba	70		
Monte-Mór	74		
Capivary	324		
Villa Raffard	73		
Mombuca	54		
Rio das Pedras	1.361		
Piracicaba	773		
Costa Pinto	111		
Paraiso	129		
Xarqueada	451		
S. Pedro	800		
Porto João Alfredo	447	6.531	207.465:020

Média por tonelada Rs. 31\$766

СОВЕТЪМЪ ИРИО СОРБОКАРА И ТУВА

СЪВЪТЪ НА СЪВЕТА

Съставенъ е отъ следните членове:

4. 554: 378/420
1. 361: 427/580
5: 915: 806/000

ANNEXO N. 26

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Demonstração da Receita e Despesa por exercicios desde a inauguração do trafego

SECÇÃO SOROCABANA

ANNO	RECEITA	DIFFERENÇA COM O ANNO ANTERIOR		DESPEZA	DIFFERENÇA COM O ANNO ANTERIOR		SALDO	DIFFERENÇA COM O ANNO ANTERIOR		RELAÇÃO % ENTRE A RECEITA E DESPEZA	KILOMETROS EM TRAFEGO	RECEITA POR KILOMETRO EM TRAFEGO	DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO	SALDO POR KILOMETRO EM TRAFEGO	OBSERVAÇÕES
		+	-		+	-		+	-						
1875.....	146:227\$100			143:888\$689			2:338\$411			98 ⁵⁰	111	1:373\$620	1:296\$290	77\$330	Desde Junho.
1876.....	302:274\$200	+	156:047\$100	279:301\$874	+	135:413\$185	22:972\$326	+	20:633\$915	92 ⁴¹	111	2:727\$770	2:516\$230	206\$540	
1877.....	274:204\$500	-	28:069\$700	278:065\$161	-	6:236\$713	1:139\$339	-	21:832\$987	99 ³⁸	111	2:470\$310	2:460\$040	10\$270	
1878.....	325:964\$060	+	51:759\$560	278:772\$711	+	5:707\$550	47:191\$349	+	46:052\$010	85 ³³	111	2:923\$100	2:511\$470	411\$630	
1879.....	333:915\$260	+	7:951\$200	300:427\$510	+	21:654\$799	33:487\$750	+	13:703\$599	90 ²⁷	128	2:608\$710	2:347\$090	261\$620	Abertura de Ípanema.
1880.....	354:993\$600	+	21:078\$340	294:734\$752	-	5:692\$748	60:258\$838	+	26:771\$088	83 ⁰²	145	2:448\$230	2:032\$650	415\$580	» » Baciaetava.
1881.....	422:951\$540	+	67:957\$940	368:394\$360	+	73:659\$598	54:557\$180	-	5:701\$658	87 ¹¹	145	2:992\$790	2:540\$650	452\$140	
1882.....	392:410\$890	-	30:540\$650	359:885\$064	-	8:509\$296	32:525\$826	-	22:031\$354	91 ⁷¹	162	2:422\$290	2:221\$510	200\$780	» » Boituva.
1883.....	552:869\$860	+	160:458\$970	444:516\$165	+	84:631\$101	108:353\$695	+	75:827\$869	80 ⁴⁰	186	2:972\$420	2:389\$860	582\$560	» » Tieté.
1884.....	628:064\$380	+	75:194\$520	406:788\$170	-	37:727\$995	221:276\$210	+	122:922\$515	64 ⁷⁷	186	3:376\$680	2:189\$180	1:187\$500	
1885.....	615:090\$290	-	12:974\$090	412:526\$920	+	5:738\$750	202:563\$370	-	18:712\$840	67 ⁰⁷	186	3:306\$940	2:217\$890	1:089\$050	
1886.....	693:230\$760	+	78:140\$470	450:115\$640	+	37:588\$720	243:115\$120	+	40:551\$750	64 ⁰³	208	3:332\$840	2:115\$800	1:216\$950	» » Laranjal.
1887.....	770:573\$960	+	77:343\$200	508:250\$000	+	53:134\$360	267:323\$960	+	24:208\$840	65 ³¹	230	3:350\$320	2:187\$170	1:163\$150	» » Conchas.
1888.....	934:765\$350	+	164:191\$390	683:540\$330	+	180:290\$330	251:225\$020	-	16:098\$940	73 ¹²	301	3:105\$530	2:270\$890	834\$640	» » Victoria.
1889.....	1.246:764\$550	+	311 999\$200	668:422\$166	-	15:118\$164	578:342\$384	+	327:117\$364	53 ⁶¹	340	3:636\$950	1:965\$950	1:701\$000	» » Botucatu, Tatuhy.
1890.....	1.399:914\$440	+	153:149\$890	817:306\$585	+	148:884\$419	582:607\$855	+	4:265\$171	58 ³⁸	340	4:117\$390	2:415\$610	1:701\$780	
1891.....	2.089:507\$10	+	689:593\$470	978:101\$118	+	158:794\$535	1.113:406\$792	+	530:798\$937	46 ⁷¹	340	6:145\$610	2:812\$060	3:333\$650	
1892.....	2.425:835\$940	+	336:328\$030	1.505:599\$160	+	529:498\$042	920:236\$780	-	193:170\$012	62 ⁰⁶	340	7:134\$810	4:428\$230	2:706\$580	
1893.....	2.701:829\$350	+	275:903\$410	1.772:053\$520	+	266:154\$360	929:775\$830	+	9:539\$050	65 ³⁸	619	4:364\$830	2:852\$760	1:512\$070	Ligação com Treze de Maio, entrando igualmente 220 kilometros de navegação.
1894.....	3.865:390\$900	+	1.163:561\$640	1.981:830\$230	+	209:776\$710	1.883:560\$760	+	953:784\$930	51 ²⁷	619	6:244\$570	3:201\$660	3:042\$910	
1895.....	4.554:378\$420	+	688 987\$430	2.407:295\$430	+	425:165\$200	2.147:082\$990	+	263:522\$233	52 ⁸⁶	687	6:629\$380	3:504\$070	3:125\$310	Abertura de Itapetininga e Morrinhos.

REPARTIÇÃO DE ESTATÍSTICA
SÃO PAULO
BIBLIOTECA DO ARCHIVO

ANUÁRIO DE ESTATÍSTICA
ESTADO DE SÃO PAULO
1902
TOMO I
SÃO PAULO, 1902

ANNEXO N. 26 A

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Demonstração da Receita e Despesa dos exercicios desde a união com a Sorocabana

SECÇÃO ITUANA

ANNO	RECEITA	DIFFERENÇA COM O ANNO ANTERIOR		DESPEZA	DIFFERENÇA COM O ANNO ANTERIOR		SALDO	DIFFERENÇA COM O ANNO ANTERIOR		RELAÇÃO % ENTRE A RECEITA E DESPEZA	KILOMETROS EM TRAFEGO	RECEITA POR KILOMETRO EM TRAFEGO	DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO	SALDO POR KILOMETRO EM TRAFEGO	OBSERVAÇÃO
1892.....	769:805\$820	.....	.....	487:532\$695	.....	.....	282:273\$125	.....	.....	63 ³³	217	3:547\$492	2:246\$694	1:300\$798	2º semestre só.
1893.....	1.149:439\$190	×	379:633\$360	1.014:710\$800	+	427:178\$105	134:723\$360	-	117:544\$746	88 ²⁸	239	4:809\$368	4:215\$652	563\$716	Abertura de S. Pedro.
1894.....	1.161:303\$260	+	11:864\$80	865:206\$580	+	149:501\$220	296:093\$650	+	161:365\$300	74 ⁵⁰	233	4:859\$009	3:620\$123	1:238\$886	
1895.....	1.361:427\$580	+	200:124\$320	901:895\$940	+	36:365\$350	459:531\$340	+	163:437\$960	66 ²⁵	239	5:696\$349	3:773\$623	1:922\$726	

ANEXO N. 20 A

COMPANHIA ENDO SOBOCARBAZA E TITANA

Demonstração da Receita e Despesa dos Exercícios desde a unificação com a Sobocarbama

SOCAO TITANA

Exercício	Receita	Despesa	Resultado	Saldo	Reserva	Dividendos	Outros	Total
1900	1.000.000	800.000	200.000	1.000.000	0	0	0	1.000.000
1901	1.200.000	950.000	250.000	1.200.000	0	0	0	1.200.000
1902	1.500.000	1.100.000	400.000	1.500.000	0	0	0	1.500.000
1903	1.800.000	1.300.000	500.000	1.800.000	0	0	0	1.800.000
1904	2.000.000	1.500.000	500.000	2.000.000	0	0	0	2.000.000
1905	2.200.000	1.700.000	500.000	2.200.000	0	0	0	2.200.000
1906	2.500.000	1.900.000	600.000	2.500.000	0	0	0	2.500.000
1907	2.800.000	2.100.000	700.000	2.800.000	0	0	0	2.800.000
1908	3.000.000	2.300.000	700.000	3.000.000	0	0	0	3.000.000
1909	3.200.000	2.500.000	700.000	3.200.000	0	0	0	3.200.000
1910	3.500.000	2.700.000	800.000	3.500.000	0	0	0	3.500.000
1911	3.800.000	2.900.000	900.000	3.800.000	0	0	0	3.800.000
1912	4.000.000	3.100.000	900.000	4.000.000	0	0	0	4.000.000
1913	4.200.000	3.300.000	900.000	4.200.000	0	0	0	4.200.000
1914	4.500.000	3.500.000	1.000.000	4.500.000	0	0	0	4.500.000
1915	4.800.000	3.700.000	1.100.000	4.800.000	0	0	0	4.800.000
1916	5.000.000	3.900.000	1.100.000	5.000.000	0	0	0	5.000.000
1917	5.200.000	4.100.000	1.100.000	5.200.000	0	0	0	5.200.000
1918	5.500.000	4.300.000	1.200.000	5.500.000	0	0	0	5.500.000
1919	5.800.000	4.500.000	1.300.000	5.800.000	0	0	0	5.800.000
1920	6.000.000	4.700.000	1.300.000	6.000.000	0	0	0	6.000.000
1921	6.200.000	4.900.000	1.300.000	6.200.000	0	0	0	6.200.000
1922	6.500.000	5.100.000	1.400.000	6.500.000	0	0	0	6.500.000
1923	6.800.000	5.300.000	1.500.000	6.800.000	0	0	0	6.800.000
1924	7.000.000	5.500.000	1.500.000	7.000.000	0	0	0	7.000.000
1925	7.200.000	5.700.000	1.500.000	7.200.000	0	0	0	7.200.000
1926	7.500.000	5.900.000	1.600.000	7.500.000	0	0	0	7.500.000
1927	7.800.000	6.100.000	1.700.000	7.800.000	0	0	0	7.800.000
1928	8.000.000	6.300.000	1.700.000	8.000.000	0	0	0	8.000.000
1929	8.200.000	6.500.000	1.700.000	8.200.000	0	0	0	8.200.000
1930	8.500.000	6.700.000	1.800.000	8.500.000	0	0	0	8.500.000
1931	8.800.000	6.900.000	1.900.000	8.800.000	0	0	0	8.800.000
1932	9.000.000	7.100.000	1.900.000	9.000.000	0	0	0	9.000.000
1933	9.200.000	7.300.000	1.900.000	9.200.000	0	0	0	9.200.000
1934	9.500.000	7.500.000	2.000.000	9.500.000	0	0	0	9.500.000
1935	9.800.000	7.700.000	2.100.000	9.800.000	0	0	0	9.800.000
1936	10.000.000	7.900.000	2.100.000	10.000.000	0	0	0	10.000.000
1937	10.200.000	8.100.000	2.100.000	10.200.000	0	0	0	10.200.000
1938	10.500.000	8.300.000	2.200.000	10.500.000	0	0	0	10.500.000
1939	10.800.000	8.500.000	2.300.000	10.800.000	0	0	0	10.800.000
1940	11.000.000	8.700.000	2.300.000	11.000.000	0	0	0	11.000.000
1941	11.200.000	8.900.000	2.300.000	11.200.000	0	0	0	11.200.000
1942	11.500.000	9.100.000	2.400.000	11.500.000	0	0	0	11.500.000
1943	11.800.000	9.300.000	2.500.000	11.800.000	0	0	0	11.800.000
1944	12.000.000	9.500.000	2.500.000	12.000.000	0	0	0	12.000.000
1945	12.200.000	9.700.000	2.500.000	12.200.000	0	0	0	12.200.000
1946	12.500.000	9.900.000	2.600.000	12.500.000	0	0	0	12.500.000
1947	12.800.000	10.100.000	2.700.000	12.800.000	0	0	0	12.800.000
1948	13.000.000	10.300.000	2.700.000	13.000.000	0	0	0	13.000.000
1949	13.200.000	10.500.000	2.700.000	13.200.000	0	0	0	13.200.000
1950	13.500.000	10.700.000	2.800.000	13.500.000	0	0	0	13.500.000
1951	13.800.000	10.900.000	2.900.000	13.800.000	0	0	0	13.800.000
1952	14.000.000	11.100.000	2.900.000	14.000.000	0	0	0	14.000.000
1953	14.200.000	11.300.000	2.900.000	14.200.000	0	0	0	14.200.000
1954	14.500.000	11.500.000	3.000.000	14.500.000	0	0	0	14.500.000
1955	14.800.000	11.700.000	3.100.000	14.800.000	0	0	0	14.800.000
1956	15.000.000	11.900.000	3.100.000	15.000.000	0	0	0	15.000.000
1957	15.200.000	12.100.000	3.100.000	15.200.000	0	0	0	15.200.000
1958	15.500.000	12.300.000	3.200.000	15.500.000	0	0	0	15.500.000
1959	15.800.000	12.500.000	3.300.000	15.800.000	0	0	0	15.800.000
1960	16.000.000	12.700.000	3.300.000	16.000.000	0	0	0	16.000.000
1961	16.200.000	12.900.000	3.300.000	16.200.000	0	0	0	16.200.000
1962	16.500.000	13.100.000	3.400.000	16.500.000	0	0	0	16.500.000
1963	16.800.000	13.300.000	3.500.000	16.800.000	0	0	0	16.800.000
1964	17.000.000	13.500.000	3.500.000	17.000.000	0	0	0	17.000.000
1965	17.200.000	13.700.000	3.500.000	17.200.000	0	0	0	17.200.000
1966	17.500.000	13.900.000	3.600.000	17.500.000	0	0	0	17.500.000
1967	17.800.000	14.100.000	3.700.000	17.800.000	0	0	0	17.800.000
1968	18.000.000	14.300.000	3.700.000	18.000.000	0	0	0	18.000.000
1969	18.200.000	14.500.000	3.700.000	18.200.000	0	0	0	18.200.000
1970	18.500.000	14.700.000	3.800.000	18.500.000	0	0	0	18.500.000
1971	18.800.000	14.900.000	3.900.000	18.800.000	0	0	0	18.800.000
1972	19.000.000	15.100.000	3.900.000	19.000.000	0	0	0	19.000.000
1973	19.200.000	15.300.000	3.900.000	19.200.000	0	0	0	19.200.000
1974	19.500.000	15.500.000	4.000.000	19.500.000	0	0	0	19.500.000
1975	19.800.000	15.700.000	4.100.000	19.800.000	0	0	0	19.800.000
1976	20.000.000	15.900.000	4.100.000	20.000.000	0	0	0	20.000.000
1977	20.200.000	16.100.000	4.100.000	20.200.000	0	0	0	20.200.000
1978	20.500.000	16.300.000	4.200.000	20.500.000	0	0	0	20.500.000
1979	20.800.000	16.500.000	4.300.000	20.800.000	0	0	0	20.800.000
1980	21.000.000	16.700.000	4.300.000	21.000.000	0	0	0	21.000.000
1981	21.200.000	16.900.000	4.300.000	21.200.000	0	0	0	21.200.000
1982	21.500.000	17.100.000	4.400.000	21.500.000	0	0	0	21.500.000
1983	21.800.000	17.300.000	4.500.000	21.800.000	0	0	0	21.800.000
1984	22.000.000	17.500.000	4.500.000	22.000.000	0	0	0	22.000.000
1985	22.200.000	17.700.000	4.500.000	22.200.000	0	0	0	22.200.000
1986	22.500.000	17.900.000	4.600.000	22.500.000	0	0	0	22.500.000
1987	22.800.000	18.100.000	4.700.000	22.800.000	0	0	0	22.800.000
1988	23.000.000	18.300.000	4.700.000	23.000.000	0	0	0	23.000.000
1989	23.200.000	18.500.000	4.700.000	23.200.000	0	0	0	23.200.000
1990	23.500.000	18.700.000	4.800.000	23.500.000	0	0	0	23.500.000
1991	23.800.000	18.900.000	4.900.000	23.800.000	0	0	0	23.800.000
1992	24.000.000	19.100.000	4.900.000	24.000.000	0	0	0	24.000.000
1993	24.200.000	19.300.000	4.900.000	24.200.000	0	0	0	24.200.000
1994	24.500.000	19.500.000	5.000.000	24.500.000	0	0	0	24.500.000
1995	24.800.000	19.700.000	5.100.000	24.800.000	0	0	0	24.800.000
1996	25.000.000	19.900.000	5.100.000	25.000.000	0	0	0	25.000.000
1997	25.200.000	20.100.000	5.100.000	25.200.000	0	0	0	25.200.000
1998	25.500.000	20.300.000	5.200.000	25.500.000	0	0	0	25.500.000
1999	25.800.000	20.500.000	5.300.000	25.800.000	0	0	0	25.800.000
2000	26.000.000	20.700.000	5.300.000	26.000.000	0	0	0	26.000.000
2001	26.200.000	20.900.000	5.300.000	26.200.000	0	0	0	26.200.000
2002	26.500.000	21.100.000	5.400.000	26.500.000	0	0	0	26.500.000
2003	26.800.000	21.300.000	5.500.000	26.800.000	0	0	0	26.800.000
2004	27.000.000	21.500.000	5.500.000	27.000.000	0	0</		

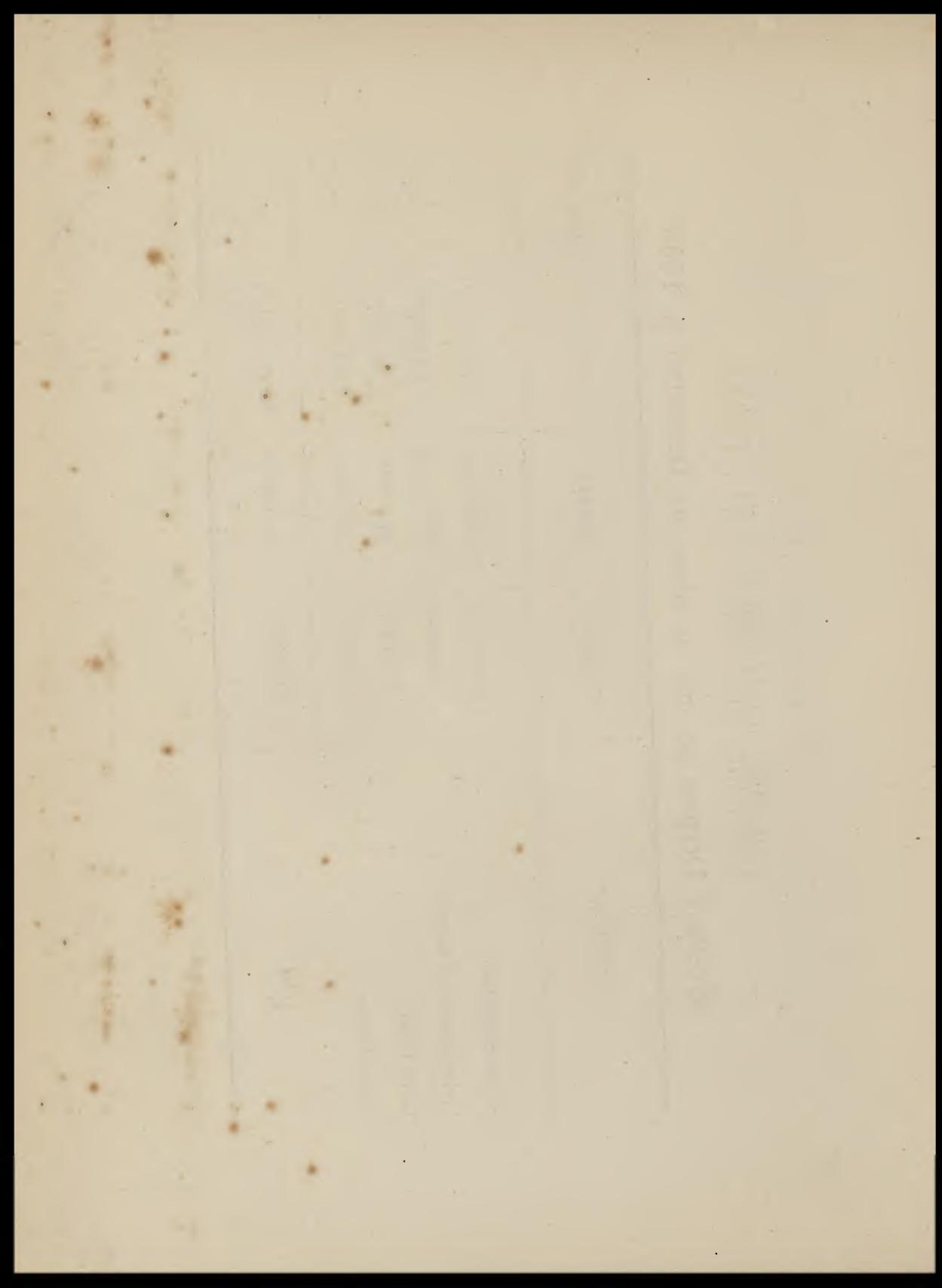
ANNEXO N. 27

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Receita e Despeza do mez de Maio até Dezembro de 1896

SECÇÕES	RECEITA	DESEPEZA	SALDO	PROPORÇÃO
Secção Sorocabana.....	3.342:380\$420	1.692:957\$990	1.649:422\$430	50% %
Prolongamentos Federaes.....	208:606\$780	193:194\$622	15:412\$158	92% %
Linha Fluvial.....	59:109\$540	93:434\$125	34:324\$585	1587% %
Secção Ituana.....	921:155\$360	721:506\$550	196:648\$810	78% %
Total.....	4.531:252\$100	2.701:093\$287	1.830:158\$813	59% %

ARQUIVO DO ESTADO



ANNEXO N. 28

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Balanco em 30 de Abril de 1896

ACTIVO

Accionistas :		
Pelas entradas a realizar na 1ª Secção.....	120:790\$000	
Idem idem na 2ª dita.....	62:080\$000	
Idem idem na 3ª dita.....	2.498:500\$000	2.681:370\$000
Integralisação do Capital :		
Pelo saldo desta conta na 1ª Secção.....	9.000:000\$000	
Idem idem na 2ª dita.....	20.800:000\$000	
Idem idem na 3ª dita.....	7.500:000\$000	37.300:000\$000
Deposito da Directoria :		
Pela caução dos Directores.....		20:000\$000
Construcção :		
Pelo saldo desta conta.....		52.253:866\$575
Encargo da Emissãõ de Debentures—ouro :		
Pelo saldo desta conta na 1ª Secção.....	13.696:048\$560	
Idem idem na 3ª dita.....	8.928:486\$400	22.624:537\$960
Encargo da Emissãõ de Debentures—papel :		
Pelo saldo desta conta na 1ª Secção.....	6.787:079\$250	
Idem idem na 2ª dita.....	1.099:190\$000	7.886:269\$250
Diversos :		
Pelo saldo de varias contas.....		13.037:590\$125
Caixa :		
Pelo saldo desta conta.....		6:929\$998
		135.810:563\$908

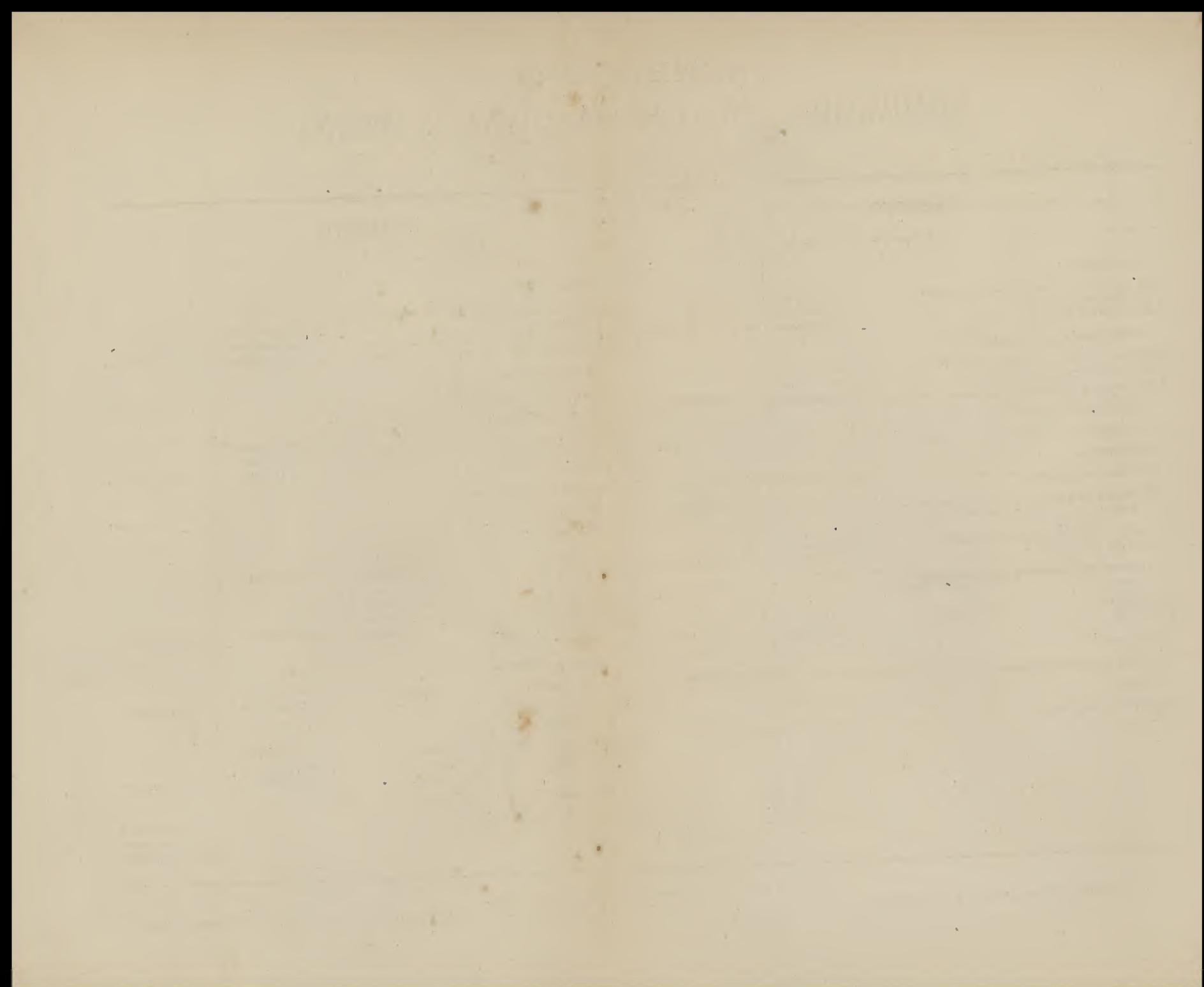
PASSIVO

Capital :		
Pelo valor nominal de 120.000 acções da 1ª Secção.....	24.000:000\$000	
Idem idem de 130.000 ditas da 2ª dita.....	26.000:000\$000	
Idem idem de 100.000 ditas da 3ª dita.....	20.000:000\$000	70.000:000\$000
Fundo de Reserva :		
Pelo saldo desta conta.....		1.297:557\$140
Lucros e Perdas :		
Pelo saldo desta conta na 1ª Secção.....	3.683:891\$026	
Idem idem na 2ª dita.....	3:215\$988	
Idem idem na 3ª dita.....	589:193\$055	4.276:210\$069
Caução da Directoria :		
Pelo deposito dos Directores.....		20:000\$000
Debentures :		
Ouro 1ª Secção.....	912:688\$470	
Idem 3ª Secção.....	1.332:000\$000	2.244:688\$470
Papel 1ª Secção.....	12.016:800\$000	
Idem 2ª Secção.....	2.208:800\$000	
Idem 3ª Secção.....	381:400\$000	14.607:000\$000
Estado de S. Paulo :		
Pelo saldo desta conta na 1ª Secção.....	3.911:119\$177	
Idem idem na 3ª dita.....	1.747:122\$868	5.658:242\$045
Dividendos :		
Pelo saldo desta conta na 1ª Secção.....	4.029:117\$600	
Idem idem na 2ª dita.....	2.507:401\$190	
Idem idem na 3ª dita.....	3.339:989\$170	9.876:507\$960
Diversos :		
Pelo saldo de varias contas.....		27.830:367\$924
		135.810:563\$908

S. E. ou O. — Rio de Janeiro, 30 de Abril de 1896.

JOÃO PINTO FERREIRA LEITE, Presidente

CAMILLO MARTINS LAGE, Guarda-livros



ANNEXO N. 29

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS

RECEITA

Saldo em 30 de Abril de 1895.....	3.375:168\$739
Trafego.....	6.055:686\$540
Juros do Capital conforme o art. 51 dos Estatutos.....	2.472:000\$000
	11.902:855\$279

DESPEZA

Custeio.....	3.624:410\$920
Juros do Capital conforme o art. 51 dos Estatutos.....	2.472:000\$000
Juros Debentures—Ouro.....	491:652\$730
Idem—Papel.....	735:454\$000
Donativo ao Visconde do Socorro conforme deliberação da Assembléa Geral.....	60:000\$000
Fundo de Reserva—10 %.....	243:127\$560
Saldo	4.276:210\$069
	11.902:855\$279

S. E. ou O.—Rio de Janeiro, 30 de Abril de 1896.

CAMILLO MARTINS LAGE, Guarda livros.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

1911

REPORT OF THE PHYSICS DEPARTMENT
FOR THE YEAR 1911

1911

CHICAGO, ILL., U.S.A.

PRINTED BY THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

ANNEXO N. 30

Companhia União Sorocabana e Ituana

MOVIMENTO DE ACÇÕES

De 1 de Maio 1895 a 31 de Dezembro de 1896,
foram feitas as seguintes transferencias

Vendas.....	33.488
Cauções.....	1.725
Resgate de cauções.....	2.361
Herança.....	795
Tota'.....	38.369

ANNEXO N. 31

Sorocaba, 7 de Dezembro de 1896

Illm. Sr.

Em cumprimento das ordens recebidas, tenho a honra de apresentar á V. S. o relatório sobre os diversos trabalhos executados pela repartição técnica da Companhia, que se acha encarregada da Construcção e dos Estudos das novas linhas e prolongamentos, até a presente data.

Estes trabalhos, cuja direcção me foi confiada, referem-se ás seguintes linhas: (1) Prolongamento ao Itararé, (2) Prolongamento ao Tibagy; (3) Ligação Itú Mayrink (Canguêra); (4) Linha Capão Bonito-Lenções e os estudos das novas linhas; (5) Mayrink (Canguêra) á Santos; (6) Prolongamento Lenções a Bahurú; (7) Reconhecimento Bahurú aos Valles dos Rios Aguapehy e Dourado.

Seguindo esta ordem exponho os trabalhos feitos:

1) LINHA AO ITARARÉ—No trecho aberto em trafego Tatuhy—Itapeteninga procedeu-se á solidificação do leito, em alguns pontos entre kil. 198 e 199 e 210, 211, onde o mesmo acha-se assentado em terreno movediço e molhado, fazendo-se drainagens completas, muros de arrimo e varios boeiros de esgoto.

Na Estação de Itapeteninga foram concluidas as casas do chefe e dos empregados. Adiante de Itapeteninga acha-se prompto o leito com excepção de

alguns trechos até o kil. 298 e a locação da linha prompta até o kil. 335.

D'ahi em diante até Faxina, kil. 368, foi estudada uma variante, com o fim de melhorar o traçado approved, da qual está em elaboração o projecto definitivo. Adiante de Faxina tornam-se necessarios novos estudos em direcção á São Pedro de Itararé, ponto terminal da Linha do Sul, devendo ser abandonado o ultimo trecho do traçado approved, que foi feito em 1889 com direcção a São João Baptista do Rio Verde, kil. 490, na presumpção de encontrar-se ahi a linha do Sul.

2) LINHA AO TIBAGY—N'esta linha continuou o assentamento de trilhos embaraçado porém pelos concertos necessarios do leito concluido já em 1892 e abandonado até começo do anno de 1895, e pela grande falta de dormentes, que somente com demora podiam ser reunidos. Em 6 de Abril do corrente anno foram abertas as Estações de Itatinga e Andrades, ficando concluidos os edificios da primeira cuja interposição tornou-se necessaria em attenção ao trafego e á importante zona cafeeira de Itatinga, em fim de Agosto proximo passado.

Em fins de Abril alcançaram os trilhos a cidade de Avaré (Rio Novo) e em Outubro o ponto terminal do leito construido, kil. 422, ficando aberto o trafego nas estações Barra Grande e Cerqueira Cesar em 1.º de Novembro proximo passado. Todo este trecho exigiu além dos concertos do leito por tanto tempo abandonado, a construcção de numerosas obras d'arte, passagens de gado e americanas, para fecho de terrenos particulares, obras que agora acham-se todas concluidas. Nas Estações Andrades e Avaré

foram construídas as edificações necessárias restantes, taes como casas de chefe, de empregados, carvoeiras, caixas d'agua, etc. As edificações na Estação Capão Bonito, acham-se em adiantada construção.

Nas estações Barra Grande e Cerqueira Cezar foram construídos barracões provisórios, attendendo á falta absoluta de materiaes de construção, que serão depois substituídos por edificações definitivas.

3.) LINHA DE LIGAÇÃO ITÚ-MAYRINK (*Canguêra*). —A extensão d'esta linha é 52^k168, ou inclusive a modificação da linha em trafego necessaria para a formação da Estação Mayrink 54^k978. Tornaram-se necessarias diversas variantes, que foram executadas ainda em tempo para não embaraçar a construção, e facultaram além de melhoramentos no traçado e redução de obras d'arte e movimento de terra, um encurtamento da linha de 1^k410.

A construção do leito continuou com toda actividade, foi porém embaraçada pela razão de ter-se encontrado nos primeiros 25 kilometros materiaes de difficillima excavação—schistos fortes argillosos—que embora não serviveis para a construção de obras d'arte, obrigaram a largo emprego de explosivos, demorando a conclusão do movimento de terra. A forte inclinação do terreno na zona de numerosos aterros, obrigaram a obras dispendiosas de solidificação dos mesmos, e a falta absoluta de vegetação em quasi toda a zona atravessada pela linha, obrigou a prevenir numerosas obras de esgotos das aguas pluviaes. Grandes embaraços resultaram tambem da falta geral de pedras de construc-

ção, de areia e agua nas immediações da linha, o que necessitou um transporte difficiloso e dispendioso d'estes materiaes em distancias grandes—até 12 kilometros—e em caminhos pessimos.

A obra maior da linha, o Tunnel dos Góes, acha-se perfurado em largura para via dupla. O material para seu revestimento acha-se prompto e em parte no lugar.

Até fim de Junho proximo passado achavam-se feitos os seguintes trabalhos, que importaram em 2.022:623\$102.

1.) ROÇADAS 59.860^{m²} em mata virgem e 149.452^{m²} em capoeira.

2.) MOVIMENTO DE TERRA, feito em cortes, emprestimos, vallos e praças de estações um total de 739.572^{m³} transportados á distancia media de 120^m e das seguintes cathogorias:

209.199^{m³} de 1^a (ou 28%); 196,603^{m³} de 2^a (26%); 219.676^{m³} de 3^a (30%₁₀) e 114.094 ^{m³} de 4^a (16%). A porcentagem das diversas cathogorias, de monstra as difficuldades encontradas no serviço do movimento de terra, difficuldades que não foram previstas, pois o orçamento approved consigna 45% de 1^a cathogoria 30 % da 2^a, 15 % de 3^a e 10 % de 4^a.

3.) A EXCAVAÇÃO EM TUNNEL representa 5.883^{m³}, dos quaes 1¼ é de 1^a e 3¼ é de 2^a cathogoria.

4.) EM OBRAS D'ARTE foram feitos 8.192^{m³} de excavações e 3.984^{m³} de diversas alvenarias.

Restavam á fazer em fim de Junho os seguintes serviços:

219.000^{m³} de movimento de terra.

3.615^{m³} de diversas alvenarias.

281^{m³} de alargamento do tunnel

quantidades estas que em fim de Novembro proximo. passado ficaram reduzidas em 57.000^{m³} de movimento de terra e cerca de 1.750^{m³} de alvenarias, serviço este, que pode ser concluido até fim do anno e não embarçará o assentamento de trilhos, que pode ser começado nos dois pontos extremos da linha e não ficará estorvado pelo revestimento do tunnel.

4. LINHA CAPÃO BONITO LENÇÓES, extensão 69 kilometros.

Em Outubro de 1895 ficou concluida a locação da linha até Lençóes.

Os estudos definitivos da Linha São Manoel-Lençóes, apresentados em Novembro de 1894 ao Governo do Estado, sómente foram approvados em 1 de Fevereiro de 1896, começando então immediatamente a construcção d'este trecho. Os estudos do trecho Capão Bonito a São Manoel, apresentados ao Governo em Agosto de 1894, foram approvados sómente em 16 de Julho de 1896 depois que a Companhia provou a impraticabilidade d'um traçado indicado pela Superintendencia das Obras Publicas, que partindo de Botucatú devia ir directamente a São Manoel evitando a estação Capão Bonito, ponto inicial da Linha ao Tibagy, garantida pelo Governo Federal. Estudos rigorosamente feitos d'este traçado demonstraram, que, além de ficar o mesmo cerca de 2 kilometros mais comprido do que o traçado escolhido pela Companhia, augmentavam as despesas de

cerca de 1.000 contos e o tempo necessario para a sua construcção ao triplo.

Immediatamente depois da approvaçõ dos estudos, foi começado tambem n'este trecho a construcção.

Até fim de Setembro proximo passado achavam-se feitos em toda a linha Capão-Bonito Lenções os seguintes serviços :

1) ROÇADA EM MATTA 255.053 m², CAPOEIRA 453.180 m², DESTOCAMENTOS 7.750 m².

2) MOVIMENTO DE TERRA em cortes, emprestimos, vallos e praças de estações, em total 170.000 m³ ou cerca da metade dos 358.000 m³ previstos, transportados a distancia media de 120 m.

As diversas cathegorias são representadas pelas seguintes quantidades :

1 ^a	Cathegoria	143.114	m ³
2 ^a	»	18.033	»
3 ^a	»	7.937	»
4 ^a	»	493	»

3) OBRAS D'ARTE. Acham-se feitas 23 obras que representam :

6.330 m³ de excavação para fundações e 2.005 m³ de alvenarias de diversas especies, ou cerca de 50 % da quantidade prevista.

A importancia total do serviço feito até 30 de Setembro proximo passado accusa : 282:045\$316.

O trecho Capão Bonito á São Manoel acha-se quasi concluido, tanto assim que o assentamento de trilhos, que começou, a partir da Estação Capão Bonito, em principio de Outubro proximo passado

deve alcançar até o dia 10 do corrente mez o kil. 20.75 Estação Igualdade, e poderá logo em seguida continuar até São Manoel.

No trecho São Manoel-Lenções acha-se a construcção nos primeiros 20 kilometros muito adiantada podendo o assentamento seguir logo de São Manoel até a 1.^a Estação intermediaria « Rodrigues Alves », kil. 12 de São Manoel.

Nos ultimos 21 kilometros embaraça a grande falta de material de construcção, respectivamente a grande distancia em que se acham as pedreiras, a conclusão das Obras d'arte e com isto o movimento de terras. Das duas obras maiores da linha São Manoel-Lenções, a ponte sobre o Rio Paraizo kil. 8, e a ponte sobre o Rio Lenções, kil. 29, acham-se os pegões da primeira quasi concluidos, e da segunda já começadas as fundações. A superstructura metalica destas duas pontes, que têm vãos de 10 respective de 30 metros já se acha no ponto inicial da linha.

Deve-se esperar que até Abril do anno vindouro, ficará concluido todo o leito até Lenções.

Passando agora a trabalhos feitos pela repartição technica em Estudos e Reconhecimentos de novas linhas, devo mencionar:

5.) LINHA MAYRINK (CANGUÊRA) Á SANTOS.— Os estudos definitivos do trecho restante d'esta importante linha, que liga o ponto terminal do traçado approved em cima da Serra, kil. 97. 126 (á partir de Mayrink) com o kilometro 37. 614 (á partir de Santos) do traçado approved embaixo da Serra, abrangem uma extensão de 50.080 kilometros.

Ficou abandonado, portanto, o trecho entre kil.

37.614, e 41.640, fim do traçado approved á partir de Santos, ponto este que não podia ser alcançado com o projecto elaborado nas condições prescriptas, respectivamente com declividade maxima de 2 % e curvas de raio minimo de 120 metros.

Os estudos d'aquelle trecho restante foram apresentados em Julho proximo passado ao Governo Federal, e por este approved em Outubro, obtendo a Companhia por esta occasião tambem prorrogação do prazo estabelecido para a conclusão da linha.

Constituem elles o trecho mais difficil de toda a linha, a descida da Serra do Mar, que tinha de ser effectuada nos limites já expostos, vencendo-se uma differença de altura de 807,82 metros.

Resultou pelos estudos completados, um comprimento de linha á construir de 183.021, e uma distancia entre as estações extremas da linha—Mayrink e Santos de 181. 804 kil.

Convém que sejam salientados os seguintes pontos principaes de todo o traçado Mayrink a Santos, pelos quaes podem ser julgadas as condições technicas do mesmo.

O Desenvolvimento da linha representa mais ou menos 90 % da distancia virtual dos pontos extremos.

A Extensão das rampas accusa 56 % da extensão total da linha, das curvas 44 %.

A Declividade maxima de 2 % acha-se empregada em 62 kilometros, as curvas de raio minimo de 120 em 20 kilometros.

O Movimento de terra calculado para via dupla e plataforma em cortes de 7 ^m³, em aterros de 7.5,

alcança um total de 6.294.188 m³ ou cerca de 48.800 m³ por kilometro.

As Obras d'arte correntes e especiaes, inclusive o revestimento de tunneis, alcançam um total de 102.500 m³ de alvenarias, ou por kilometro 560 m³. Acham-se previstas 390 obras d'arte correntes (boeiros de 0.^m6 até 4.^m0 de Vão) e 20 obras especiaes, pontilhões, pontes e viaductos com superstructura metallica de 4 a 210 m. de Vão, sendo de mencionar entre elles 3 Viaductos de 66 m. e a grande ponte sobre o mar Pequeno de 210 de Vão.

Tunneis existem em toda linha 29, cuja extensão varia de 26 a 210 metros, representando um cumprimento total de 2.384 metros e um volume total á excavar de 90.000 m³.

Ficou assim provada a possibilidade de ser vencida a Serra do Mar, o grande obstaculo interposto pela natureza á uma communicação facil do interior do Estado de São Paulo com o seu littoral, relativamente extenso, com emprego de declives modicos (o declive geral medio da Serra c. 1.61 %) e com curvas adaptadas á bitola de 1 m, bitola geralmente usada (em cerca de 2.285 kil.) no Estado, condições estas, que facultam uma linha de simples adherencia.

Pela sua entrada em Santos e sua ligação futura com o lado opposto dos cáes actualmente em contrucção, fica garantida pela linha a maior facilidade para o futuro trafego no seu ponto terminal e porto de Mar, e mais ainda um grande desenvolvimento da nova parte da cidade de Santos, que sómente pode ser estabelecida em boas condições hygenicas no lado, por onde entra a nova linha.

Além d'isto permite a linha, cujo projecto e orçamento é feito para via dupla de bitola de 1.^m0, de poder occorrer tambem no mais remoto futuro, á quaesquer necessidades do trafego, que exigirá o rapido desenvolvimento do Estado de São Paulo, pois a capacidade da linha, construida em via dupla, nas condições technicas expostas é illimitada.

6. PROLONGAMENTO LENÇÓES A BAHURÚ. — (Serra dos Agudos) extensão a construir 53.995 kilometros.

A exploração d'esta linha foi por ordem da Companhia começada já em 1894 pelo seu empregado, o Banco Constructor do Brazil, e concluidos os primeiros 27 kilometros até São Paulo dos Agudos. Entregues os respectivos documentos em Agosto de 1895 á Companhia, e verificado serem elles defficiencias e erroneos, mandou a Companhia em Novembro de 1895 proceder á novos estudos e exploração, que foram estendidos 27 kilometros além de São Paulo dos Agudos, e alcançaram a povoação de Baturú, centro da lavoura recentemente formada n'quella enorme região, chamada Serra dos Agudos. Concluidos os estudos em principio de Fevereiro de 1896, foi apresentado o respectivo pedido de concessão dentro das prescrições da Lei Estadual N. 30, que rege a viação ferrea do Estado, em 6 de Abril de 1896. Obtida a concessão e depois que foi celebrado entre o Governo e a Companhia em 30 de Setembro o contracto, foi feito o projecto definitivo da linha, e entregue elle inclusive os mais documentos exigidos pela lei, á approvaçãõ do Governo em 3 de Dezembro de 1896. A extensão da linha definitivamente projectada a partir de Lençóes é 53.995 kilometros, o desenvolvimento representa sómente

ca 30 % da distancia virtual. As rampas representam cerca de 65 %, as curvas sómente 38,2 % da extensão total, sendo empregado o declive maximo em 5.5 kilometros, e curva de raio minimo de 140^m em 2.7 kilometros. O movimento de terra accusa um total de 227.934 m. cub., a fazer em cortes, empresetimos e praças de estações, transportados á distancia media de 119^m por tanto por kilometro a insignificante quantidade de 4.200^m3, inclusive as valletas longitudinaes. As obras d'arte são representadas por 28 boeiros de 0.6 até 3^m0 de vão, com um total de alvenarias de 2.275 ^m3 ou 41.6^m3 por kilometros. Constitue pois esta linha um prolongamento de facillima construcção, que poderá ser concluido em menor prazo do que foi estabelecido pelo contracto celebrado.

7 RECONHECIMENTO DE BAHURÚ ATÉ OS VALLES DOS RIOS AGUAPEHY (RIO DO PEIXE) DOURADO. — Em seguida á exploração até Bahurú foi feito em Novembro de 1895 e Janeiro de 1896 um reconhecimento até os indicados valles, com o fim de esclarecer as condições topographicas e agricolas da zona da Serra dos Agudos além do Rio Batalha e suas contravertentes com o Rio Aguapehy, affluente do Paranapanema e com o Rio Dourado, affluente do Tietê. Este reconhecimento foi estendido pelo espigão divisorio d'aquelles ultimos rios e alcançou o primeiro aldeamento de indios mansos (Guaranys) denominado Guarahuyva situado na margem esquerda do Rio Aguapehy em distancia de cerca de 87 kilometros em linha recta de Bahurú e a 55 N W do mesmo. A região percorrida por occasião do reconhecimento, constitue uma zona fertilissima, ser-

vivel para qualquer lavoura inclusive a do cafeeiro, e offerece, embora que o traçado para uma via ferrea terá de passar o valle grande e largo do Rio da Batalha, e de galgar depois a parte da Serra dos Agudos, chamada «Serra da Faca», onde se acham as contravertentes dos Rios Batalha, Aguapehy e Dourado, insignificantes difficuldades para a construcção, tanto assim que um traçado desenvolvido e com magnificas condições technicas para um futuro trafego não excederá uma extensão de 100 kilometros entre Bahurú e Guarahuyva.

São estes os trabalhos executados pela repartição technica, aos quaes deve ser juntada a elaboração de projectos para diversas obras novas das linhas em trafego.

A repartição é composta de 7 engenheiros, 5 engenheiros-ajudantes, guarda-livros e desenhistas e 6 auxiliares, dos quaes acham-se 5 engenheiros, 1 engenheiro-ajudante e 2 auxiliares destacados nos lugares da construcção e os restantes no escriptorio technico de Sorocaba.

Todo o pessoal esforça-se em cumprir com o seu dever.

Ao Illm. Sr. Commendador Georg Oetterer, D. D. Superintendente da Companhia U. S. e I.

CARLOS SCHMITT,
Engenheiro-chefe.

ANEXO N. 32

LISTA DOS ACCIONISTAS
DA
COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA
EM
31 DE DEZEMBRO DE 1896

NUMEROS	NOMES	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	3ª SECÇÃO	TOTAL
A					
1	A. Lavigrasse Filho.....	100			100
2	Achilles de Macedo Friburgo....		100		100
3	Adelaide Carvalho da Rocha (D.)	1.250			1.250
4	Adelina Lopez de Oliveira (D.)...	40			40
5	Adelia Stepple da Silva (D.).....		4		4
6	Adolpho Leduc.....	60	50		110
7	» Schmidt.....	20			20
8	Adriana Lopes de Oliveira (D.)...	4			4
9	Albertina Dias de Arruda (D.)....	1			1
10	Alberto de Freitas Amaral.....	40			40
11	Alexandre Marchisio.....	11			11
12	» Vital Pinto Martins....	5			5
13	Alfredo Arthur de Madureira.....	4			4
14	» Dias de Arruda.....	7			7
15	Amelia (filha de Fabio Gomes Belfort Mattos).....		132		132
16	Andreza do Amaral Madureira (D.)	4			4
17	Anna Benedicta da Silva Seabra (D.).....	3			3
18	» Joel (D.).....	3			3
19	» Maria de Jesus Martins (D.)	9			9
20	» Umbelina da Costa e Souza (D.).....	97			97
21	Antonio (menor, filho de D. Hen- riqueta E. Silva Braga Santos)	8			8
	A transportar.....	1.666	286		1.952

NOMES		1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	TOTAL
	Transporte	1.066	286		1.952
22	Antonio de Araujo Ferreira Jaco- bina (Dr.).....	230			230
23	» Augusto Ferreira.....		400		400
24	» Cavalcanti de Souza Ra- pozo.....	38			38
25	» Delphin Simões da Silva	100			100
26	» F. Camacho Falcão	92			92
27	» Ferreira Butler (Commenda- dador).....	1.300			1.300
28	» Francisco da Roza.....	50			50
29	» Gomes Vieira de Castro..	130			130
30	» Gonçalves Carneiro.....	28	50		78
31	» Joaquim Peixoto de Castro	136	76		212
32	» Joaquim Rozas	400			400
33	» Joaquim Sant'Anna.....	4			4
34	» José Gonçalves Santos...	4			4
35	» José Seabra	12			12
36	» José de Madureira.....	1			1
37	» Leandro de Souza.....	10			10
38	» Lourenço da Silva.....	50			50
39	» Luiz Vieira Guimarães...	2			2
40	» Manoel de Madureira....	10			10
41	» Maria do Amaral	40			40
42	» Marciano da Silva.....	9			9
43	» Mauricio de Madureira Guimarães.....	4			4
44	» Paes de Madureira.....	8			8
45	» Paulino Gonçalves Ben- jamin.....	18			18
47	» Pereira Marques		25		25
48	» Pereira Ribeiro Guimarães (Dr.).....	18			18
49	» Pereira dos Santos.....	2			2
50	» Pinto Gomes	27			27
51	» da Silva Maia	50			50
52	Aracy Guimarães Pereira (D.)...		20		20
53	Arthur de Carvalho Silva (menor)	3			3
54	Aurora (menor, filha de D. Hen- riqueta E. Silva Braga Santos)	8			8
55	Augusto Luiz Pinto Martins.....	5			5
B					
56	Banco Commercial do Rio de Ja- neiro	145			145
	A transportar.....	4.600	857		5.457

NUMEROS	NOMES	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	3ª SECÇÃO	TOTAL
	Transporte.....	4.600	857		5.457
57	Banco de Credito Rural e Interna- cional.	110	.....	.....	110
58	» do Rio de Janeiro.....	201	.....	.....	201
59	» da Republica do Brazil...	241	.....	.....	241
60	Barão da Lagôa (Antonio).....	120	.....	.....	120
61	» Monte Carmello.....	200	.....	.....	200
62	Baroneza de Luzo.....	120	.....	.....	120
63	Bellarmino Cerqueira Cesar.....	6	.....	.....	6
64	Benedicto Antonio Pires.....	28	.....	.....	28
65	» Antonio Silva Abreu...	18	.....	.....	18
66	» da Silva Seabra (menor)	3	.....	.....	3
67	Bernardina Joaquina de Oliveira (D.).....	.....	25	.....	25
68	Bernardino Antonio da Silva Car- doso.....	2.044	.....	.....	2.044
69	» Ferreira da Costa e Souza.....	518	.....	.....	518
70	» Pereira de Brito.....	100	.....	.....	100
71	Brazilino Dias d'Arruda.....	7	.....	.....	7
72	Bruno & C.....	9	.....	.....	9
C					
73	Caetano Pinheiro da Fonseca.....	1.001	.....	.....	1.001
74	Candido Francisco Ferreira.....	.....	.....	5	5
75	Carlos Justiniano das Chagas.....	100	.....	.....	100
76	» Hastings (Dr.).....	.....	100	.....	100
77	» Maximo de Souza.....	133	.....	.....	133
78	Casa de Misericordia de Sorocaba	18	.....	.....	18
79	Casemiro Vieira Alvares.....	84	.....	.....	84
80	Christiano Exel.....	216	.....	.....	216
81	Claudio de Madureira e Souza....	14	.....	.....	14
82	Conde do Alto-Mearim (Conse- lheiro).....	.....	2.000	.....	2.000
83	C. J. dos Santos Coimbra.....	110	.....	.....	110
D					
84	Dias & Irmãos.....	100	.....	.....	100
85	Dioguina Lopes de Oliveira (D.)..	1	.....	.....	1
86	Domingos Alberto Niobey (Dr.)..	116	.....	.....	116
87	» de Castro Peixoto.....	.....	164	.....	164
88	» José de Oliveira.....	.....	1.250	.....	1.250
89	» Paiva de Oliveira.....	5	.....	.....	5
90	» Vjeira de Almeida.....	398	.....	.....	398
	A transportar.....	10.621	4.396	5	15.022

NUMEROS	NOMES	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	3ª SECÇÃO	TOTAL
	Transporte.....	10.621	4.396	5	15.022
	E				
91	Eduardo Ferraz Costa	50	.....	.....	50
92	» Rosa Teixeira (Coronel)..	51	.....	.....	51
93	Elisa do Amaral Madureira (D.)..	4	.....	.....	4
94	Emilia Augusta Stepple da Silva (D.).....	.....	21	.....	21
95	» Vidalvina do Pilar França (D.).....	24	.....	.....	24
96	Emilio Nielsen	50	.....	.....	50
97	Emygdia Soares de Camargo (D.)	101	.....	.....	101
98	Ernesto Paulo Lacaze .....	.....	1.850	.....	1.850
99	Esmeraldina Marques Freire (D.)	.....	100	.....	100
100	Estanislão Joaquim de Almeida..	19	.....	.....	19
101	Esther Pacheco (D.).....	12	.....	.....	12
102	Eugenio de Freitas Amaral.....	40	.....	.....	40
103	Evarista Leopoldina Serra Burgos (D.).....	.....	324	.....	324
	F				
104	Faria Lemos & C.....	60	.....	.....	60
105	Fernando Antonio de Mello.....	9	.....	.....	9
106	Firmina de Albuquerque Martins (D.).....	20	.....	.....	20
107	Florencia Maria Freitas do Reys (D.).....	70	.....	.....	70
108	Florencio José Freitas dos Reis (Commendador).....	410	.....	.....	410
109	Fortunata C. de Almeida e Silva (D.).....	.....	10	.....	10
110	Francellina Gomes (D.).....	1	.....	.....	1
111	Francellino Barbosa.....	5	.....	.....	5
112	Francisca Amalia do Amaral Ma- dureira (D.).....	18	.....	.....	18
113	» Georgina Martins (D.)..	5	.....	.....	5
114	Francisco Antonio de Andrade ..	9	.....	.....	9
115	» Ferreira Leão.....	474	160	.....	634
116	» Guilherme dos Santos..	328	.....	.....	328
117	» Ignacio de Arruda.....	3	.....	.....	3
118	» José Speers.....	43	.....	.....	43
119	» Paula Mayrink.....	12.000	.....	.....	12.000
120	» Soares Queiroz Junior..	5	.....	.....	5
121	» Romano Stepple da Silva (Cap. de Mar e Guerra)	14	144	.....	158
	A transportar.....	24.446	7.005	5	31.456

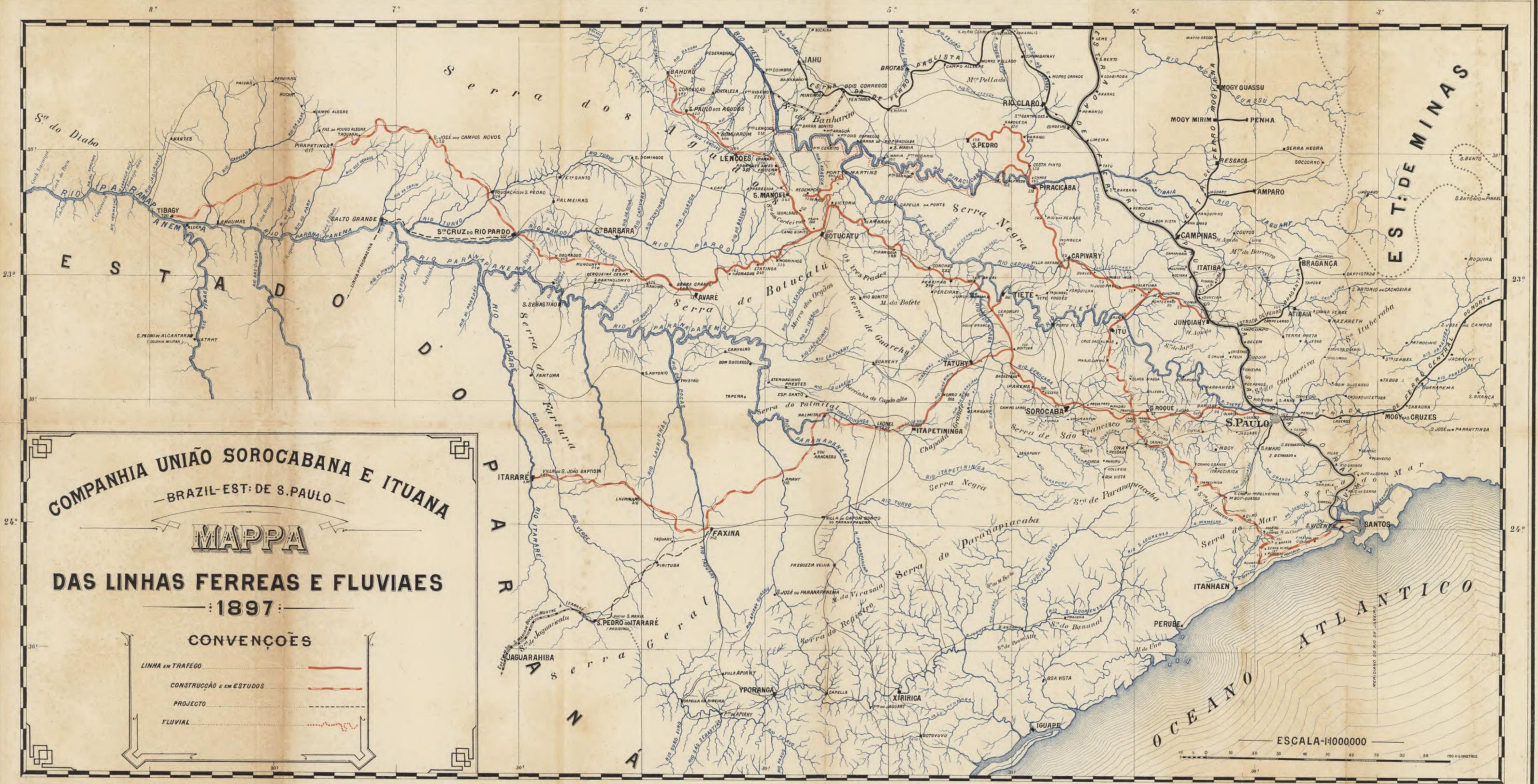
NUMEROS	NOMES	SECCAO			TOTAL
		1ª	2ª	3ª	
	Transporte.....	24.446	7.005	5	31.456
122	Francisco Xavier Moreira Castro				
	Ferreira.....	2	.....	.....	2
123	» Brand.....	70	.....	.....	70
124	Frederico Nielsen.....	347	.....	.....	347
G					
125	Gabriel Marques Cantinho.....	9	.....	.....	9
126	George Oetterer (Commendador)..	115	.....	.....	115
127	Georges Constantino Janacopulus	375	.....	.....	375
128	G. Laport & C.....	131	.....	.....	131
H					
129	Heitor Varady.....	40	.....	.....	40
130	Henrique C. da Silva Guerra (Dr.)	50	.....	.....	50
131	» Stepple da Silva.....	50	200	.....	250
132	» Winterkoff.....	1	.....	.....	1
133	Henriqueta da Cunha Galvão (D.)	.....	6	.....	6
134	» Ermelinda Silva Braga				
	Santos (D.).....	70	.....	.....	70
135	» Joaquina da Silveira				
	(D.).....	.....	20	.....	20
136	» Stepple da Silva (D.)	.....	4	.....	4
137	Honorina Barbosa da Fonseca (D.)	5	.....	.....	5
I					
138	Iracema Guimarães Pereira (D.)..	.....	20	.....	20
J					
139	Jacinto Franco de Andrade.....	14	.....	.....	14
140	Jacy Guimarães Pereira (D.).....	.....	20	.....	20
141	Jeronymo de Freitas Guimarães	120	.....	.....	120
142	» Mamede Abreu Lolot..	5	.....	.....	5
143	João Alfredo de Athayde (Coronel)	100	.....	.....	100
144	» Alves Rodrigues Velho.....	9	.....	.....	9
145	» Aureliano Correia dos Santos				
	(Conego).....	70	.....	.....	70
146	» Antonio da Silva.....	.....	100	.....	120
147	» Ferreira de Carvalho.....	260	44	.....	304
148	» Moreira Freire.....	110	300	.....	410
149	» Nepomuceno Costa.....	50	.....	.....	50
150	» Pinto Ferreira Leite.....	3.050	.....	49 970	53.020
	A transportar.....	20.499	7.719	49.975	87.193

NUMERO	NOMES	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	3ª SECÇÃO	TOTAL
	Transporte.....	29.499	7.719	49.975	87.193
151	João Soares do Amaral (Revd.)...	11	.....	.....	11
152	» Thomaz Alves Nogueira....	3	.....	.....	3
153	Joaquim Anselmo Nogueira.....	.....	100	.....	100
154	» Antonio Cardoso.....	9	.....	.....	9
155	» » Pinto Martins....	10	.....	.....	10
156	» Augusto da Silva.....	2	.....	.....	2
157	» Ferreira de Andrade.....	9	.....	.....	9
158	» José de Madureira.....	1	.....	.....	1
159	» » Soares.....	9	.....	.....	9
160	» Ramon Viauna.....	.....	656	.....	656
161	» da Silva Seabra.....	3	.....	.....	3
162	José Antonio Cardoso.....	16	.....	.....	16
163	» Antonio Costa Pereira.....	37	.....	.....	37
164	» » de Souza Bertholdo.	7	.....	.....	7
165	» Benedicto Seabra (menor)...	9	.....	.....	9
166	» Bernardo G. Guimarães.....	3	.....	.....	3
167	» Corrêa C. Monteiro.....	70	120	.....	109
168	» Ferreira Leão Sobrinho.....	9	.....	.....	9
169	» Ramos da Silva (Dr.).....	.....	44	.....	44
170	» Joaquim de Andrade.....	25	.....	.....	25
171	» » Dias.....	90	.....	.....	90
172	» » Teixeira Junior.....	.....	10	.....	10
173	» Narciso da Fonseca e Silva.	200	.....	.....	200
174	» Pereira das Chagas (capitão)..	22	.....	.....	22
175	» Pedroso da Trindade.....	9	.....	.....	9
176	» Pereira da Rocha Paranhos (commendador).....	135	.....	.....	135
177	» Rogik.....	40	.....	.....	40
178	» Vicente dos Santos.....	12	.....	.....	12
179	Josepha Maria de Almeida Leme(D.)	21	.....	.....	21
180	Josué Senador Corrêa de Mello...	.....	405	.....	405
181	Julia do Amaral Madureira (D.)...	4	.....	.....	4
182	» Lopes de Oliveira (D.).....	1	.....	.....	1
183	Juliana Serra Nunes Gonçalves (D.)	.....	30	.....	30
184	Julio Lopes de Oliveira.....	11	.....	.....	11
L					
185	Laura Clementine de Souza Mur- sa (D.).....	150	.....	.....	150
186	Leão Fernandes.....	.....	.....	5	5
187	Lucy Corrêges.....	10	.....	.....	10
188	Luiza Lopes de Oliveira (D.).....	1	.....	.....	1
189	» Maria Boechi (D.).....	.....	50	.....	50
190	Lupercio da Rocha Lima (Dr.)...	22	.....	.....	22
	A transportar.....	30.460	9.134	49.980	89.574

NUMERO	NOMES	1ª SEÇÃO	2ª SEÇÃO	3ª SEÇÃO	TOTAL
	Transporte.....	30.460	9.134	49.980	89.574
	M				
191	Manoel Antonio de Oliveira.....			5	5
192	» » Soares.....	50	50		100
193	» Bonifacio da Silva Baptista	504			504
194	» de Castro Machado.....	200			200
195	» Elydio de Almeida Relvas.....		30		30
196	» Gonçalves Vieira.....		50		50
197	» Fabiano Madureira.....	55			55
198	» Ferreira Leão.....	59			59
199	» Francisco Niobey.....	5			5
200	» Ferreira dos Santos.....	10			10
201	» Gomes da Silva.....	66			66
202	» Lopes de Oliveira Sobrinho	17			17
203	Manuela do Patrocinio Madureira (D.).....	2			2
204	Marcos Joaquim Barbosa.....	60			60
205	Maria (menor, filha de Henriqueta E. Silva Braga Santos (D.)...)	8			8
206	» Claudina Madureira (D.)...	6			6
207	» Emilia Stepple da Silva (D.)...	1	8		9
208	» Farinha (menor).....	150			150
209	» Francisca Lima Bittencourt (D.).....	31			31
210	» Joaquina de Moraes (D.)...	48			48
211	» José Serra Carneiro (D.)...		150		150
212	» Lopes de Oliveira (D.).....	1			1
213	» Luiza Lustalot Leduc (D.)...		15		15
214	» Paula Ramos Nogueira (D.)...		30		30
215	Mario Freitas Amaral.....	40			40
216	Mathias Mauricio de Madureira...	38			38
217	Miguel José da Silva Braga.....	400			400
218	Minervina (filha de Domingos Sil- verio Bittencourt).....	20			20
	N				
219	Norberto da Silva Coelho.....	1			1
	O				
220	Octavio da Silva Prates.....	420			420
221	Oscar de Freitas Amaral.....	40			40
222	Oscar Farinha (menor).....	150			150
223	Othon Leonardos (comendador)...	1.000			1.000
224	Ovidia Brito Belfort Mattos (D.)...		100		100
	A transportar.....	33.842	9.567	49.985	93.394

NUMERO	NOMES	1ª SEÇÃO	2ª SEÇÃO	3ª SEÇÃO	TOTAL
	Transporte.....	33.842	9.567	49.985	93.394
	P				
225	Pedro Antonio Garcia.....	10	.....	.....	10
225	» » Pereira.....	484	.....	.....	484
226	» Guimarães Pereira.....	.....	20	.....	20
227	» José Singer.....	20	.....	.....	20
228	» Teixeira da Motta (co- ronel).....	30	.....	.....	30
229	Portador.....	84.718	118.117	15	202.850
	Q				
230	Quirino de Aguiar.....	150	.....	.....	150
	R				
231	Regina Pacheco (menor).....	12	.....	.....	12
232	Rita (filha de Francisco Rodrigues Loureiro).....	5	10	.....	15
233	Romulo Stepple da Silva (Dr.)....	200	400	.....	600
	S				
234	Serafim Jorge da Silva.....	80	.....	.....	80
235	Sophia de Andrade Maylasky (D.)	1	.....	.....	1
236	Souza Filho & C.....	267	.....	.....	267
237	Sindicato, representado por João Pinto Ferreira Leite.....	.....	.....	50.000	50.000
	T				
238	Theodolina Christina Gonçalves (D.).....	3	.....	.....	3
239	Thereza (filha de Joaquim Antonio de Oliveira Dias).....	1	.....	.....	1
240	Trajano Heitor Pinto Martins....	5	.....	.....	5
	U				
241	Ulyses Lolot.....	1	.....	.....	1
	V				
242	Valerina Guimarães Pereira.....	.....	20	.....	20
243	Veiga Pinto & C.....	60	.....	.....	60
	A transportara.....	119.889	128.134	10.000	348.023

NUMEROS	NOMES	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL
	Transporte.....	119.889	128.134	100.000	348.023
244	Vicente Eufrazio da Silva Abreu..	4	.....	.....	4
245	Vicente Ferreira de Moraes.....	.....	234	.....	234
246	» de Oliveira Lacerda.....	13	.....	.....	13
247	Visconde de Sapucahy.....	44	.....	.....	44
248	» do Socorro.....	50	.....	.....	50
249	» de S. Luiz do Maranhão.	.....	368	.....	368
250	Viscondessa de S. Luiz do Maranhão.....	.....	184	.....	184
	W				
251	W. Penfold.....	.....	1.080	.....	1.080
	Total.....	120.000	130.000	100.000	350.000



COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA
 — BRAZIL-EST: DE S. PAULO —

MAPPA

DAS LINHAS FERREAS E FLUVIAES
 : 1897 :

CONVENÇÕES

- LINHA EM TRAFEGO ———
- CONSTRUÇÃO E EM ESTUDOS - - - - -
- PROJECTO - · - · -
- FLUVIAL ~~~~~

ESCALA=1:400000

Copyright Reserved by the Author

REPARTIÇÃO DE ESTATÍSTICA
SÃO PAULO
BIBLIOTECA DO ARCHIVO